

AN DER SCHWELLE ZU EINER NEUEN ZEIT

DIE MÜNCHEN-
AUGSBURGER
EISENBAHNGESELLSCHAFT

1835–1844



18. Juli bis 29. August 2023

BAYERISCHES HAUPTSTAATSARCHIV
Schönfeldstraße 5
80539 München

Öffnungszeiten:

Mo – Do 8.30 – 18.00 Uhr

Fr 8.30 – 13.30 Uhr

Am 15. August geschlossen

Eine kleine Ausstellung des Fachbereichs
Archiv- und Bibliothekswesen der Hochschule
für den öffentlichen Dienst in Bayern
Bearbeitet von Andreas Rau

Eintritt frei – www.gda.bayern.de



Impressum

Hochschule für den öffentlichen Dienst in Bayern, Fachbereich Archiv- und Bibliothekswesen
Vorbereitungsdienst 2021/2024 für den Einstieg in der 3. Qualifikationsebene der Fachlaufbahn Bildung
und Wissenschaft, fachlicher Schwerpunkt Archivwesen
An der Schwelle zu einer neuen Zeit
Die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft 1835–1844. Eine kleine Ausstellung des Fachbereichs
Archiv- und Bibliothekswesen der Hochschule für den öffentlichen Dienst in Bayern, bearbeitet von
Andreas Rau
München, 18. Juli bis 29. August 2023
Titelbild: Kat.-Nr. 19, 24a
Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns 2023

Dank

Für die Bereitstellung der Leihgaben und Digitalisate sowie für fachliche Ratschläge gilt allen beteiligten Institutionen und Personen mein aufrichtiger Dank. Ebenfalls möchte ich all jenen herzlich danken, die zur Präsentation der Ausstellung im Bayerischen Hauptstaatsarchiv beigetragen haben.

Verzeichnis von Literatur, Presseerzeugnissen und gedruckten Quellen

Literatur

- Johann Peter Beierlein (Bearb. und hrsg. vom K. Conservatorium des Münzkabinetts), Die Medaillen und Münzen des Gesamthauses Wittelsbach, München 1901.
- Anna Ulrike Bergheim, Anton Nikolaus Carron du Val (1793–1846). In: Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel (Hrsg.), 175 Jahre Eisenbahn München-Augsburg. Das Buch zum Festjahr und seinen Ausstellungen, [Maisach] 2015, S. 35–37.
- Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel, Joseph Anton von Maffei (1790–1870). In: Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel (Hrsg.), 175 Jahre Eisenbahn München-Augsburg. Das Buch zum Festjahr und seinen Ausstellungen, [Maisach] 2015, S. 55–60.
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.), Eisenbahnen. Klima schützen – Mobilität sichern, Juli 2022, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/eisenbahnen-klima-schuetzen-mobilitaet-sichern-2080350> (aufgerufen am 28.11.2022).
- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.), Ausbaustrecke Augsburg-München. Bauen bei der Deutschen Bahn, Hamburg 2011.
- Benno Dräger, Zwischen Bohlenwegen – Heerwegen – Kunststraßen und der A1. In: Ders. (Hrsg.), Zug um Zug. Eisenbahn als Motor der Wirtschaftsentwicklung in der Region: Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Industrie-Museum Lohne vom 25.9.2015–13.11.2016, Lohne (Oldenburg) 2015, S. 33–44.
- Toni Drexler, Bahnbau durchs Haspelmoor. In: Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel (Hrsg.), 175 Jahre Eisenbahn München-Augsburg. Das Buch zum Festjahr und seinen Ausstellungen, [Maisach] 2015, S. 55–60.
- Toni Drexler, Die Arbeiter bei der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft. In: Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel (Hrsg.), 175 Jahre Eisenbahn München-Augsburg. Das Buch zum Festjahr und seinen Ausstellungen, [Maisach] 2015, S. 47–53.
- Toni Drexler, Das Haspelmoor. Geschichte(n) einer Landschaft und ihrer Bewohner, Augsburg 2018.
- Eintrag „Eisenbahnen“. In: Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon, Band 1, Leipzig 1837, S. 643–645.
- Ernst Erhart, Eisenbahnknoten Augsburg. Drehscheibe des Eisenbahnverkehrs, München 2000.

August Haarmann, Das Eisenbahn-Geleise. Geschichtlicher Theil, 2. Hälfte, Leipzig 1891.

Bernt von Hagen – Angelika Wegener-Hüssen, Stadt Augsburg. Ensembles, Baudenkmäler, archäologische Denkmäler (Denkmäler in Bayern. Kreisfreie Städte und Landkreise in Bayern 83, 7), München 1994.

Gerhard Hetzer – Otto-Karl Tröger in Zusammenarbeit mit anderen (Bearb.), Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43), München 2001.

Theodor Lechner, Die Privateisenbahnen in Bayern. Eine Betrachtung nach der geschichtlichen, technischen und wirtschaftlichen Seite, München 1920.

Anton J. Liebl, Die Privateisenbahn München-Augsburg (1835–1844). Entstehung, Bau und Betrieb. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der frühen Industrialisierung Bayerns (Miscellanea Bavarica Monacensia 103), München 1982.

Josef Mederer, Grußwort des Bezirkstagspräsidenten von Oberbayern. In: Anna Ulrike Bergheim – Holger Riedel (Hrsg.), 175 Jahre Eisenbahn München-Augsburg. Das Buch zum Festjahr und seinen Ausstellungen, [Maisach] 2015, S. 5.

Hans Ottomeyer (Hrsg.), Biedermeiers Glück und Ende ... Die gestörte Idylle, 1815–1848. Katalog der gleichnamigen Ausstellung im Münchner Stadtmuseum, 10.5.–30.9.1987, München 1987.

Hans Pottgießer, Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten, Basel u.a. 1985.

Josef Ringler, Dr. Richard Anton Nikolaus Carron du Val, weiland I. Bürgermeister der Stadt Augsburg ... kurzer Abriß seines Lebens und Wirkens. Nach den vorhandenen Quellen zusammengestellt, mit dem wohlgetroffenen Bildniß des Verewigten, Augsburg 1847.

Otto Ulrich Ringsdorf, Der Eisenbahnbau südlich Nürnbergs 1841–1849. Organisatorische, technische und soziale Probleme (Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte 24), Nürnberg 1978.

Georg von Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, Bamberg 1894.

Ulrich Schefold, 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland, München 1985.

Ludwig Steub, Reiseschilderungen (Kleinere Schriften 1), Stuttgart 1873.

Johann Hieronymus Stolz, Entwurf eines Systems schiffbarer Canaele im Königreich Bayern, München 1828.

Andreas Urschlechter, Vorwort. In: Harm-Hinrich Brandt (Hrsg.), Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985. Zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker, Band 1, 2. Auflage, Berlin 1985, S. 8–9.

Johann Weber, Der Kampf des Müllers Freymann von Mering gegen den Bau der Eisenbahn München-Augsburg. In: Altbayern in Schwaben. Jahrbuch für Geschichte und Kultur (hrsg. vom Landkreis Aichach-Friedberg) 2011, S. 105–136.

Walther Zeitler – Helga Hufschläger, Die Eisenbahn in Schwaben. 1840 bis heute, Stuttgart 1980.

Presseerzeugnisse

Pfennig-Magazin, Nr. 101, 7.3.1835.

Eisenbahn-Zeitung. Organ der Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker, Jg. 8, Nr. 10, 10.3.1850.

Illustrierte Zeitung, Nr. 297, 10.3.1849.

Münchner Tagblatt, Nr. 190, 11.7.1840.

Gedruckte Quellen

Gesetz die Zwangsabtretung von Grund-Eigenthum für öffentliche Zwecke betreffend. In: Gesetzesblatt für das Königreich Bayern 1837, Sp. 109–128.

Verzeichnis ungedruckter Quellen

Bayerisches Hauptstaatsarchiv

MF 58628

Ehemaliges Verkehrsarchiv, Innenministerium 4131, 4136, 24271

Staatsrat 808

Bayerisches Wirtschaftsarchiv

F44/M1.

Deutsches Museum, Archiv

GS 00876

Mappe Fahrpläne i.J. 1841 u. 1844; 1972-8/1-8; Gr. 16 IIIa; S 27 F 09

Bildstelle 38297

KT 01071

Deutsches Museum, Verkehrszentrum

Inventarnummer L 1974-24

Münchner Stadtmuseum

MS II 203

Sammlungen des DB Museums Nürnberg

Inventarnummer 2019.001935

Staatliche Münzsammlung München

Inventarnummer 6-07747

Staatsarchiv München

DB 4319

Stadtarchiv Augsburg

Magistrat 1407

Schriftdokumentation 199

Karten- und Plansammlung 879, 4394

Stadtarchiv München

DE-1992-FS-HB-XX-B-086

DE-1992-HV-BS-C-04-31

DE-1992-HV-BS-B-05-29

Städtische Kunstsammlungen Augsburg

G 2628, G 20390

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Inventarnummer VA-40607

Privatbesitz

Ben Bonner, München

Robert Hoiß, Mammendorf

Franz Mrasek, Mering

Holger Riedel, Mammendorf

Einführung

„Für Bayern ist die Erfindung von Eisenbahnen ein wahrhaftes Göttergeschenk“. Diese Ansicht vertrat Friedrich List (1789–1846), Ökonom, Professor und Eisenbahnpionier bereits im Jahr 1828.¹ Die Gegenwart gibt List zweifellos Recht: Auch wenn sich die Eisenbahn seit Langem gegenüber dem Automobil und dem Flugzeug behaupten muss² und zudem Unpünktlichkeit und Streiks ihr Image mitprägen,³ sind aus heutiger Sicht Reisen und Transport ohne den Schienenverkehr unvorstellbar. Glaubt man der Bundesregierung, so „erscheint eine ebenso klimaneutrale wie schnelle Mobilität ohne die [...] Eisenbahn in Zukunft kaum möglich.“⁴

Weder als im Jahr 1835 wohlhabende Bürger aus Augsburg die Idee einer Zugverbindung zwischen München und der Fuggerstadt erstmals anregten, noch bei der Eröffnung der Eisenbahnstrecke fünf Jahre später im Oktober 1840, war diese langfristige Erfolgsgeschichte vorauszusehen. Bis auf die etwa sechs Kilometer lange Strecke zwischen den Städten Nürnberg und Fürth war nämlich die München-Augsburger Eisenbahn das erste „Göttergeschenk“ an die Bayern.

Die Ausstellung zeichnet den Weg der Eisenbahn zwischen München und Augsburg von den ersten Gedankenspielen bis zur Gründung einer Aktiengesellschaft 1835 nach.⁵ Ihr Ziel ist es weiterhin, die bauliche Entstehung der Bahnstrecke zu beleuchten, indem sie Aspekte der Technik-, Personen- und Arbeitergeschichte vereint. Die Thematik soll dabei nicht nur aus Sicht der beteiligten Unternehmer und Behörden dargestellt werden; vielmehr werden auch die Stimmen von Arbeitern und Dorfbewohnern hörbar. Dies scheint besonders deshalb notwendig, weil die „Schattenseiten“ des Eisenbahnbaus in einer Vielzahl der einschlägigen Veröffentlichungen kaum Erwähnung finden. Zu einem wenig diskutierten Bereich der Thematik gehören sicherlich die Enteignung von Grundbesitz aufgrund des Bahnbaus.⁶ Ebenso macht die Ausstellung all jene sichtbar, die den Bau der Eisenbahn mit ihrer Arbeitskraft stemmten und sich dennoch allzu oft in einer prekären materiellen Lebenssituation wiederfanden.⁷ Neben dem alltägliche Fahrbetrieb haben Euphorie und Technikbegeisterung der frühen Eisenbahnzeit ebenso Platz in der Ausstellung wie jene vielfältigen Ängste und Sorgen, die von verschiedenen Berufsgruppen gegenüber dem neuen Verkehrsmittel gehegt wurden. Abschließend kommen Krisen und finanzielle Engpässe der Eisenbahngesellschaft zur Sprache, die zu deren Übernahme durch den bayerischen Staat 1844 führten.⁸

Die Entstehungsgeschichte von Schiene und Dampflokomotive

Der Begriff „Eisenbahn“ bezeichnete ursprünglich nur eine Schiene, auf der Räder bewegt wurden. Diese erzeugten auf diese Weise deutlich weniger Reibungswiderstand als bei einer Fahrt auf dem Erdboden.⁹ Bereits in vorantiken und antiken Kulturen halfen Straßenrinnen den Fuhrwerken bei der

¹ Friedrich List an Joseph von Baader, 4.9.1828, zitiert in: Schanz, S. 28.

² Urschlechter, S. 8–9, hier: S. 9.

³ Mederer, S. 5.

⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.), Eisenbahnen. Klima schützen – Mobilität sichern, Juli 2022, S. 2, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/eisenbahnen-klima-schuetzen-mobilitaet-sichern-2080350> (abgerufen am 28.11.2022).

⁵ Liebl, S. 71–100.

⁶ Für den in der Ausstellung behandelte Fall des Meringer Obermüllers Georg Freymann vgl. Weber.

⁷ Drexler, *Bahnbau durchs Haspelmoor*.

⁸ Zur Verstaatlichung der Gesellschaft 1844 samt Vorgeschichte vgl. Liebl, S. 233–245 und 265–269.

⁹ Vgl. Eintrag „Eisenbahnen“. In: Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon, Band 1, Leipzig 1837, S. 643–645, hier: S. 643.

Einhaltung der Fahrspur. Spätestens seit der Frühen Neuzeit fuhren in den Bergwerken Förderwagen dann auf Holzschienen. In England nutzte man Schienenwege zur Verbindung einzelner Bergwerke und für den Gütertransport zu Verladeplätzen und Häfen. Ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts beschlug man die Schienen oder schmiedete sie vollständig aus Eisen, was den Rollwiderstand weiter verringerte.¹⁰

Die Wagen auf solchen Schienen zogen Pferde, Maultiere oder menschliche Muskelkraft. Schon im 18. Jahrhundert kamen dann Zugseilkonstruktionen auf, die mithilfe einer Dampfmaschine Karren bewegten. Ihre Erfindung geht auf den englischen Schmied Thomas Newcomen (1663–1729) zurück, der sie ursprünglich für das Auspumpen von Bergwerksschächten einsetzte. James Watt (1736–1819) verbesserte dann Mitte des 18. Jahrhunderts ihren Wirkungsgrad. Nun war es möglich Spinnmaschinen, Webstühle, Mühlen sowie Gebläse von Glas- und Eisenhütten anzutreiben. Der französische Artillerieoffizier Nicolas Cugnot (1725–1804) erprobte 1769 ein Gefährt, das mithilfe von Dampfkraft Kanonen bewegte, sich jedoch als wenig praktikabel auf unebenem Terrain erwies. Der englische Ingenieur Richard Trevithick (1771–1833) fuhr mit seinem Dampfswagen Anfang des 19. Jahrhunderts dann bereits auf Schienen. Seine Testfahrten markieren den Beginn des Eisenbahnzeitalters. Es sollten allerdings noch Jahrzehnte vergehen, ehe 1825 die „Stockton and Darlington Railway“ als erste öffentliche Eisenbahnlinie ihren Betrieb aufnahm. Die Strecke verband Kohlegruben und Ortschaften im Nordosten Englands und beförderte neben Gütern bereits Fahrgäste.¹¹

Pioniere der Eisenbahn

Im Gegensatz zu England standen die Staaten des Deutschen Bundes im 19. Jahrhundert nicht an der Spitze des technischen Fortschritts. Neben dem Mangel an Rohstoffen war der Bau von Eisenbahnen hier auch deshalb erschwert, weil lange Zeit Zollgrenzen zwischen den Territorien vorherrschten.¹²

Einer der ersten Fürsprecher des Schienenverkehrs im deutschsprachigen Raum war der Bayer Josef Ritter von Baader (1763–1835). Der leitende Beamte in der Salz- und Salinenverwaltung befürwortete in einer 1814 veröffentlichten Schrift „eiserne Kunststraßen“, auf denen Güter von speziellen Pferdegespannen transportiert werden konnten. Die Tiere bewegten nach Baaders Berechnungen auf diese Weise das sechzigfache der Last, die sie gewöhnlicherweise zu ziehen vermochten. Außerdem waren die Schienenwege auch bei schlechter Witterung befahrbar und kostengünstiger instand zu halten als die oft maroden Landstraßen. Seine Überlegungen erprobte Baader im Park des Nymphenburger Schlosses, wo er eine Ringbahn errichten ließ. Baader fand allgemeine Beachtung und entfachte eine öffentliche Diskussion über die Eisenbahn.¹³

Der Ingenieur wollte die Vorteile der Kunststraßen gegenüber der Idee eines Netzes aus Wasserstraßen herausstellen.¹⁴ Im 19. Jahrhundert gab es nämlich Überlegungen, die bayerischen Städte mit Kanälen zu verbinden.¹⁵ Einer der größten Befürworter des Schiffsverkehrs war der bayerische König Ludwig I. Er forcierte den Bau des Ludwigs-Kanals, einer Verbindung zwischen Donau und Main, die schon Karl dem Großen als „Fossa Carolina“ vorschwebte. Während er Steuergelder in den Kanalbau investierte, stand er der Eisenbahn abwartend bis skeptisch gegenüber.¹⁶

¹⁰ Vgl. für den gesamten Absatz: Ringsdorf, S. 14–17. – Schefold, S. 18.

¹¹ Vgl. für den gesamten Absatz: Ringsdorf, S. 15–17. – Liebl, S. 1. – Schefold, S. 16–19. – Ottomeyer, S. 631. – DB Museum, Jahrhundert S. 18

¹² Vgl. für den gesamten Absatz: DB Museum, Jahrhundert, S. 18. – Liebl, S. 2. – Schefold, S. 29.

¹³ Vgl. für den gesamten Absatz: Schefold, S. 30–31. – DB Museum, Jahrhundert, S. 9, 11 und 24.

¹⁴ Vgl. Schefold, S. 31.

¹⁵ Vgl. Stolz.

¹⁶ Vgl. Schefold, S. 31 und 42. – Liebl, S. 24.

Als eigentlicher Visionär unter den deutschen Eisenbahnpionieren gilt der bereits erwähnte Friedrich List (1789–1846). List warb spätestens seit den 1830er Jahren für ein nationales Eisenbahnnetz (siehe Kat.-Nr. 2). Er erhoffte sich einen schnelleren und billigeren Warentransport und dementsprechend neue Absatzmärkte und gesellschaftliche Wohlstandsmehrung. Jahrzehnte vor der Reichsgründung sah er das neue Verkehrsmittel außerdem als Katalysator für die politische Einigung Deutschlands. Die Eisenbahn sollte Austausch und Zusammenarbeit zwischen den deutschen Staaten und ihren Bürgern ermöglichen und dadurch den Abbau von Vorurteilen beschleunigen.¹⁷

1833, acht Jahre nach Eröffnung der „Stockton and Darlington Railway“, gründeten Kommunalpolitiker und Unternehmer die erste bayerische Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Zugverbindung zwischen Nürnberg und Fürth. Die Strecke eignete sich auch deswegen als erstes deutsches Eisenbahnprojekt, weil die frequentierte Straße zwischen beiden Städten ein ausreichendes Fahrgastaufkommen versprach und die rund sechs Kilometer Distanz ohne größere Steigungen zu bewältigen war. Am 7. Dezember 1835 konnte die Lokomotive „Adler“ zum ersten Mal auf der „Ludwigsbahn“ Fahrt aufnehmen.¹⁸

Bayern, München und Augsburg in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Trotz der Zugverbindung zwischen den Handelsstädten Nürnberg und Fürth darf man nicht vergessen, dass Bayern mit damals etwa 4,5 Millionen Einwohnern ein durch und durch agrarisch geprägter Staat war. Zwei Drittel der Bevölkerung waren in der Land- und Forstwirtschaft tätig, wobei kleine und mittlere Höfe vorherrschend waren.¹⁹

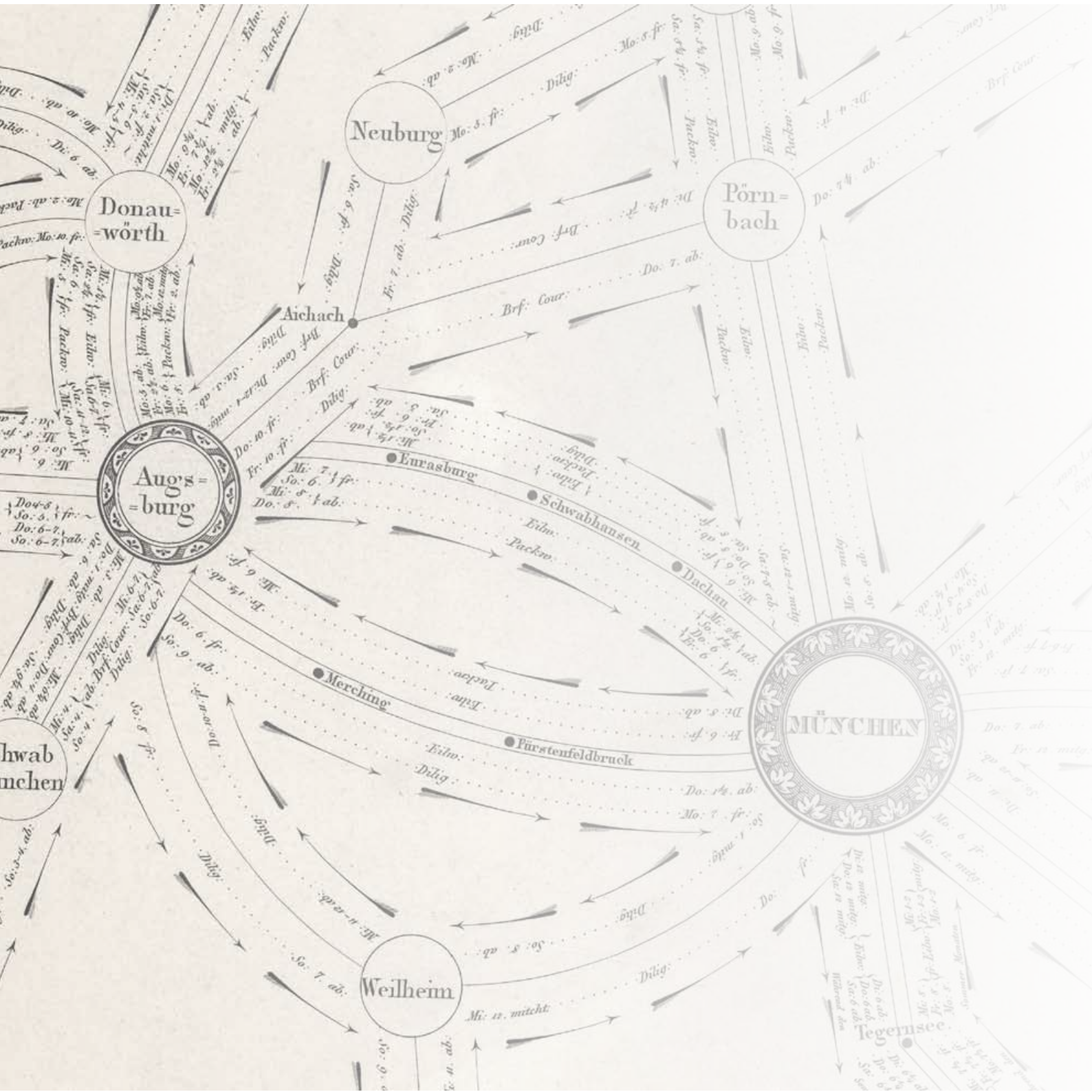
München zählte in der Mitte des 19. Jahrhunderts rund 80.000 Einwohner. Die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs Bayern mag ein Zentrum der Bildung und Kunst gewesen sein, in ihrer Umgebung befanden sich jedoch nur wenige Fabriken. Augsburg mit seiner Bevölkerung von etwa 40.000 Personen war dagegen nicht nur ein bedeutender Bankenplatz, sondern bereits zur Stadt der Metall- und Textilindustrie avanciert. Bereits jeder zehnte Augsburger verdiente sein täglich Brot in einer Fabrik. Zu den wichtigsten Unternehmen zählten die Kattunfabrik „Schöppler & Hartmann“ mit rund 700 Beschäftigten sowie die nach Augsburg verlegte „Kammgarn-Spinnerei“, die circa 300 Personen Arbeit bot.²⁰

¹⁷ Vgl. für den gesamten Absatz: DB Museum, Jahrhundert, S. 11 und 24. – Schefold, S. 36–37.

¹⁸ Vgl. für den gesamten Absatz: DB Museum, Jahrhundert, S. 17. – Liebl, S. 33 und 37–38. – Ottomeyer, S. 632.

¹⁹ Vgl. für den gesamten Absatz: Liebl, S. 71–74.

²⁰ Vgl. für den gesamten Absatz: Liebl, S. 71–74.



Kat.-Nr. 1b

Exponate

1 Am Anfang war die Postkutsche

- a) „Erste Passage in Bayern von Augsburg nach München“ von Friedrich Weber, circa 1790
- b) „Postcours-Karte der Eilwagen, Diligencen und Packwagen in dem Königreiche Bayern“ von Carl von Blanck (Entwurf und Ausführung) und Johann Löhle (Kupferstich), 1831

Noch im 19. Jahrhundert verließ ein beachtlicher Teil der Bevölkerung im Laufe des Lebens kaum die heimatlichen Gefilde. Falls doch eine größere Reise nicht zu Fuß bestritten werden konnte, wurde eine Kutsche benutzt – falls man es sich leisten konnte – und auch der Warentransport lief meist über die Straße. Zwischen München und Augsburg verkehrten mehrmals täglich Eilwägen auf sogenannten Posttrouten.

Eine Strecke verlief über die Orte Eurasburg und Dachau, eine weitere Verbindung befand sich auf der Straße nach Merching und Fürstenfeldbruck. Aufgrund der schlecht ausgebauten Straßen dauerte eine solche Reise mindestens zehn Stunden und war alles andere als ein ruhiges und komfortables Erlebnis. Darüber hinaus waren Unfälle keine Seltenheit.

a) Radierung, Papier, 34 x 44,5 cm. Stadtarchiv München, DE-1992-HV-BS-C-04-31.

b) Karte, Papier, 50 x 67 cm, Ausschnitt. Städtische Kunstsammlungen Augsburg, G 20390.

Literatur: Dräger. – Liebl, S. 67–69.



2 Wohlstandshoffnung durch eine neue Form der Mobilität

Karte eines gesamtdeutschen Eisenbahnsystems von Friedrich List, 1835

Einer der bedeutendsten Pioniere, der über die Zukunft der Mobilität nachdachte, war Friedrich List (1789–1846). List war Professor für Staatswirtschaft und Unternehmer. Als Befürworter einer liberalen Wirtschaftspolitik zählte er außerdem zu den geistigen Vätern des Deutschen Zollvereins. Bereits vor Fertigstellung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke konzipierte er ein gesamtdeutsches Schienennetz.

Das neue Verkehrsmittel sollte vor allem wirtschaftlichen Nutzen bringen. List erhoffte sich einen schnelleren und billigeren Warentransport und dementsprechend neue Absatzmärkte

und gesellschaftliche Wohlstandsmehrung. Er prophezeite sogar eine frühe Form des Pendelverkehrs. Dieser sollte Erwerbssuchenden die Arbeit in entfernten Gegenden ermöglichen und die Mieten erschwinglicher machen. Wirtschaftlicher Austausch zwischen den deutschen Staaten und ihren Bürgern sollte außerdem helfen, Vorurteile abzubauen und die nationale Einigung zu beschleunigen.

Zeitschrift, Papier, 28 x 19 cm, Pfennig-Magazin, Nr. 101, 7.3.1835, Bayerische Staatsbibliothek, 4 Per. 15 or-3.

Literatur: Liebl, S. 23–26.



Kat.-Nr. 2, gezeigt wird ein Ausschnitt

3 Augsburger ergreifen die Initiative

Der Handelsstand zu Augsburg setzt sich bei König Ludwig I. für die Anlage von Eisenbahnen ein, 31.7.1835

Am 31. Mai 1835 hielt Friedrich List in Augsburg einen Vortrag über seine Vision der Eisenbahn. In dieser Zeit hatten die Arbeiten an der ersten bayerischen Zugstrecke zwischen Nürnberg und Fürth gerade begonnen. Zwei Monate später, am 30. Juli, rief Augsburgs Bürgermeister Richard Carron du Val (1793–1846) die Gewerbetreibenden der Stadt zusammen, um sie von der Errichtung einer Eisenbahn von Augsburg nach München zu überzeugen. „Die Idee fand allseitigen Anklang“ notierte er. Bereits am Folgetag verfassten Augsburger Geschäftsleute einen Bericht an den bayerischen Monarchen Ludwig I. Die Honoratioren warnten darin, dass das Königreich beim Bau von Eisenbahnen nicht zurückbleiben dürfe. Sie baten in dieser Sache „die ersten Schritte eröffnen zu dürfen“, schließlich hätten die Augsburger schon ein Komitee hierfür gebildet. Die Strecke Augsburg-München wird in jenem Schreiben allerdings nur als Teilstück in einem Netz mehrerer Eisenbahnrouen erwähnt. Dieses sollte im Norden bis nach Sachsen, nach Süden sogar bis in die Levante reichen. Als zentraler Knotenpunkt war die Stadt Augsburg vorgesehen.

Abschrift, Papier, 33 x 21 cm, 4 Seiten, gezeigt wird die erste Seite. Stadtarchiv Augsburg, Magistrat 1407.
Literatur: Liebl, S. 75–77.

Seine Königliche Majestät
 von Bayern

Allerhochachtungsvoll

Seiner Allerdurchlauchtigsten
 Allerberechtigten hohen geistlichen
 Vorfassung und Räte

Wir sind bei uns im Vorauszettel
 und in der besten Ausbildung fortgesetzt
 in der Willen in selbigen Aufsicht, in
 den Aufsichtswort immer der vorzüglichen
 Gehet zur Vereinigung ihrer gegen-
 seitigen Interessen und in der Hinsicht
 sondern es ist, in der gegenwärtigen
 Verhältnisse aller Verhältnisse, in der
 ist in jeder Hinsicht der geistlichen wie gewohnt
 dieser Entwicklung auf der Lande Bayern
 auf die diesem Felde nicht zurückzuführen.

Gewalt anstandslos zu übertragen,
 in der Hoffnung von Aufhebung
 Alle.

Voraussetzung

den entsprechenden Fall
 des für die Regierung
 auf den 20 Julius 1835. Kommt
 den für die Anlage eines Eisen
 bahnen von Regensburg nach Augsburg
 zu realisieren; die für
 sind alle nötigen Anstalten, und
 werden die die notwendigen
 von dem Regensburg Verfassung
 und den für die d. König.

Se. kgl. Majestät Johann,
 durchwies Ihre Regierung, für die mit
 diesen Anstalten wenig verbaut bezug,
 ab. Handels- und Zollverwaltung,
 dabei fast getrennt, einzeln abgefasst
 sind, und doch ihrer Zusammenhang
 fast vollständig auf entgegen gesetzt
 in der Verhältnisse müde zu werden
 auf offener und leichten Verles.

~~Seiner Majestät~~

Wir unter der Aufsicht Ihrer Kommission
 und Verhältnisse von geistlichen Angelegenheiten
 sind mit der Aufsicht der Verwaltung
 über so den Gütern Herr ist unter
 dessen Garantie eine dringliche Angelegenheit,
 als für die Aufsicht der Aufsichtswort
 Fähigkeit auf geeigneten Personen
 mögliche Anstalten zu treffen.

Da für die Aufsicht der Aufsicht
 steht auf einer die gewöhnliche Aufsicht
 seiner Aufsichtswort in Verbindung
 setzen, mit der größten Aufsicht
 allem mit einem Aufsichtswort
 mit der Aufsichtswort Aufsichtswort.

Alten

Kat.-Nr. 3

4 Die Weichen sind gestellt – Gründung der Aktiengesellschaft

a) Erstes „Conferenz-Protocoll“ der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft mit den Unterschriften der Gründungsmitglieder, 22.12.1835

b) Prioritätsaktie im Wert von 100 Gulden der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft, 1842

Einige Monate nach den Augsburgern ersuchten auch Münchner Geschäftsleute den König um Erlaubnis, eine Eisenbahn errichten zu dürfen. Mittlerweile ging es konkret um eine Verbindung zwischen beiden südbayerischen Städten. Ende November erlaubte die Regierung die Bildung einer Aktiengesellschaft unter Beteiligung der „Handelshäuser“ beider Städte, eine noch wenig erprobte Unternehmensform zu dieser Zeit. Am 22. Dezember konstituierte sich schließlich die „München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft“ in Augsburg. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten neben Carron du Val beispielsweise der Augsburger Fabrikant Karl Ludwig Forster und der Bankier Carl von Schaezler sowie sein Münchner Konkurrent Simon von Eichthal und der ebenfalls aus der Hauptstadt stammende Unternehmer Joseph Anton von Maffei. Laut Sitzungsprotokoll war es ein „Grundprinzip“ der Gesellschaft, dass beide Sektionen „ganz gleiche Rechte und Antheile am Vermögen, Gewinn oder Verlust haben sollen.“ Nach der Erteilung der endgültigen Konzession konnte die Gesellschaft den Verwaltungsrat und das siebenköpfige Direktorium wählen. Ersten Planungen für den Streckenbau stand nichts mehr im Wege.

a) Protokoll, Papier, 33 x 21 cm, 12 Seiten, hier Seite 1, 11 und 12. Stadtarchiv Augsburg, Magistrat 1407. Literatur: Liebl, S. 77–79 und S. 98–100.

b) Aktie, Karton, 22 x 36,5 cm. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 58628.

Literatur: Hetzer – Tröger, Weichenstellungen, S. 28.



No. 20. *Journal* 22. Decbr. 1833. 16
1

1^{er}

Conferenz-Protocoll

abgehalten zu Augsburg am 22. December 1833.

I

Die unterzeichneten Mit-
glieder des National-Versammlungs-
Abtheilung in der Kirchen- und
Augsburger Anstalten haben
in der Kirche St. Georgen
Conferenz am Samstag den
22. December 1833. die Con-
sultation über die Kirchen-
Verfassung betreffende
Geschäfte betreffende
Geschäfte

§ 1.

Die Herstellung und Ver-
änderung eines Kirchen- und
National-Versammlungs-
Abtheilung in der Kirchen- und
Augsburger Anstalten am
4. December 1833. am
Mittwoch in der Kirche von Augs-
burg nach München, auf
den Namen, Wann

und

Theos. Hauptleiten
 & Sander
 Joh. Bapt. Hedony
 Paul. Hatten
 Ferd. Hoff & Schmeidler
 Carl Hoffbauer



Erlaubung
 c. Vikarialisches
 Stellung an der
 Staats-Ministerium
 des Innern: die
 Änderung der
 Verordnungen
 vom 14. Febr. 1815,
 in Hinsicht auf die
 Regelung der
 Abrechnung der
 Steuern und die
 Befugnisse.

Nach vorerwähnten Punkten werden
 alle Bestimmungen des Protocolls ein-
 schließlich genehmigt, jedoch insofern
 dass der H. B. in folgendem Art ge-
 warden soll:

1. Wenn die beiden Sectionen sich
 über eine primordiale oder
 andere wichtige Frage einig
 zu vereinigen vermögen,
 so sollen die divergierenden
 Meinungen mit Angabe der
 Motive der B. Regierung
 vorgelegt in dem Gesetzbuch
 enthalten werden.

[Signature]
 v. ...

5 Der Streckenplan: 60 Kilometer Eisenbahn

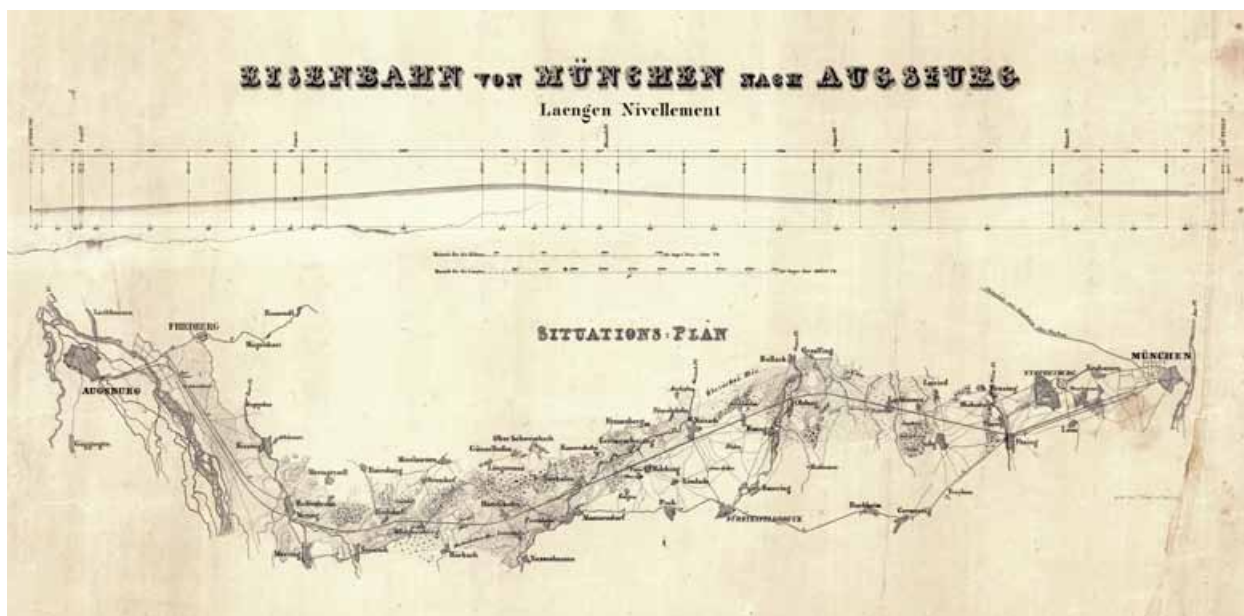
Längennivellement und Situationsplan der Eisenbahnstrecke von München nach Augsburg, von C. Weng, München, Karte genordostet, circa 1840

In den Jahren 1836 bis 1838 vermaßen staatliche Geometer die Gegend zwischen München und Augsburg. Über den Prozess der Trassenfindung ist kaum etwas bekannt. Die finale Bahnstrecke umfasste jedenfalls etwa 60 Kilometer: Von Augsburg bis zur Überquerung des Lechs bei Hochzoll folgt die Trasse dem Lauf des Flusstals. Ab Mering verläuft die Bahn Richtung Osten bis zum Hattenhofer Berg, dem höchsten Punkt der Strecke. Von hier aus

fährt die Bahn bis München in südöstlicher Richtung, wobei die Trasse hier eine Krümmung einschlägt. Die Strecke umfasste in der Anfangszeit zehn Stationen und ein einziges Gleis, dessen Schienen aus walisischer Produktion stammten. Im Februar 1838 begannen die Bauarbeiten bei Lochhausen und im April schließlich auf schwäbischer Seite. Zwei Jahre und acht Monate sollte es bis zur Vollendung der gesamten Strecke dauern.

Karte, Papier, 50,5 x 69,5 cm, Ausschnitt. Stadtarchiv Augsburg, Karten- und Plansammlung 879.

Literatur: Liebl, S. 151–154.



Kat.-Nr. 5

6 Der erste Augsburger Bahnhof

a) Der erste Augsburger Bahnhof vor der Basilika St. Ulrich und Afra, circa 1840

b) Der Augsburger Straßenbahnbetriebshof mit Fensterfront des „Alten Bahnhofs“, 2022

Einen Steinwurf entfernt von der mittelalterlichen Stadtbefestigung, dem „Roten Tor“, errichtete die Eisenbahngesellschaft 1838 bis 1840 das erste Bahnhofsgebäude Augsburgs. Es handelte sich um einen Kopfbahnhof mit 260 Meter langer Abfahrtshalle. Zum Gebäudekomplex gehörte außerdem ein Wartesaal mit Büros und einer Lokomotiv-Remise. Heute – 180 Jahre nach seiner Errichtung – bildet der „Alte

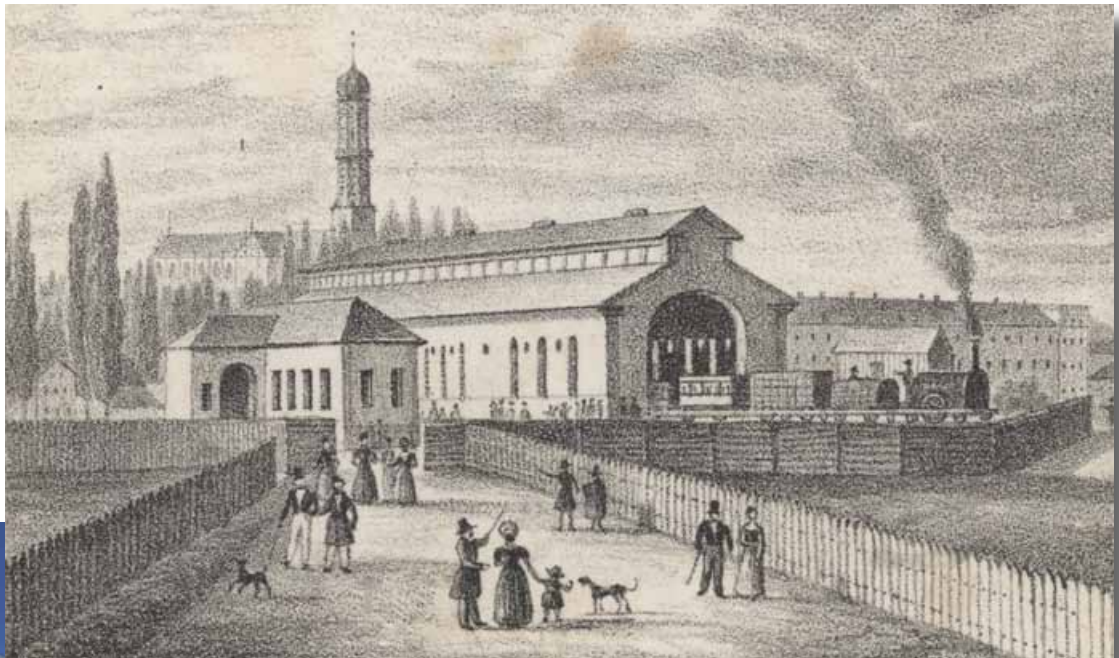
Bahnhof“ den baulichen Kern des Straßenbahnbetriebs hofs der Augsburger Stadtwerke.

Mit der Verlängerung der Eisenbahnstrecke Richtung Nürnberg errichtete der Staat ab 1843 etwas nördlicher den heutigen Augsburger Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof.

a) Lithographie, Papier, 8,5 x 6,5 cm. Städtische Kunstsammlungen Augsburg, G 2628.

b) Fotografie, Papier, 16 x 25 cm, privat.

Literatur: Hagen – Wegener-Hüssen, S. 96.



Kat.-Nr. 6a



Kat.-Nr. 6b

7 Die Lechbrücke bei Hochzoll – Ein Meisterstück des Holzbauhandwerks

a) Konstruktionsplan der ersten Eisenbahnbrücke aus Holz über den Lech, 1839

b) Fotografie der Brücke kurz vor ihrer Umwandlung in eine Eisenbrücke, 1861

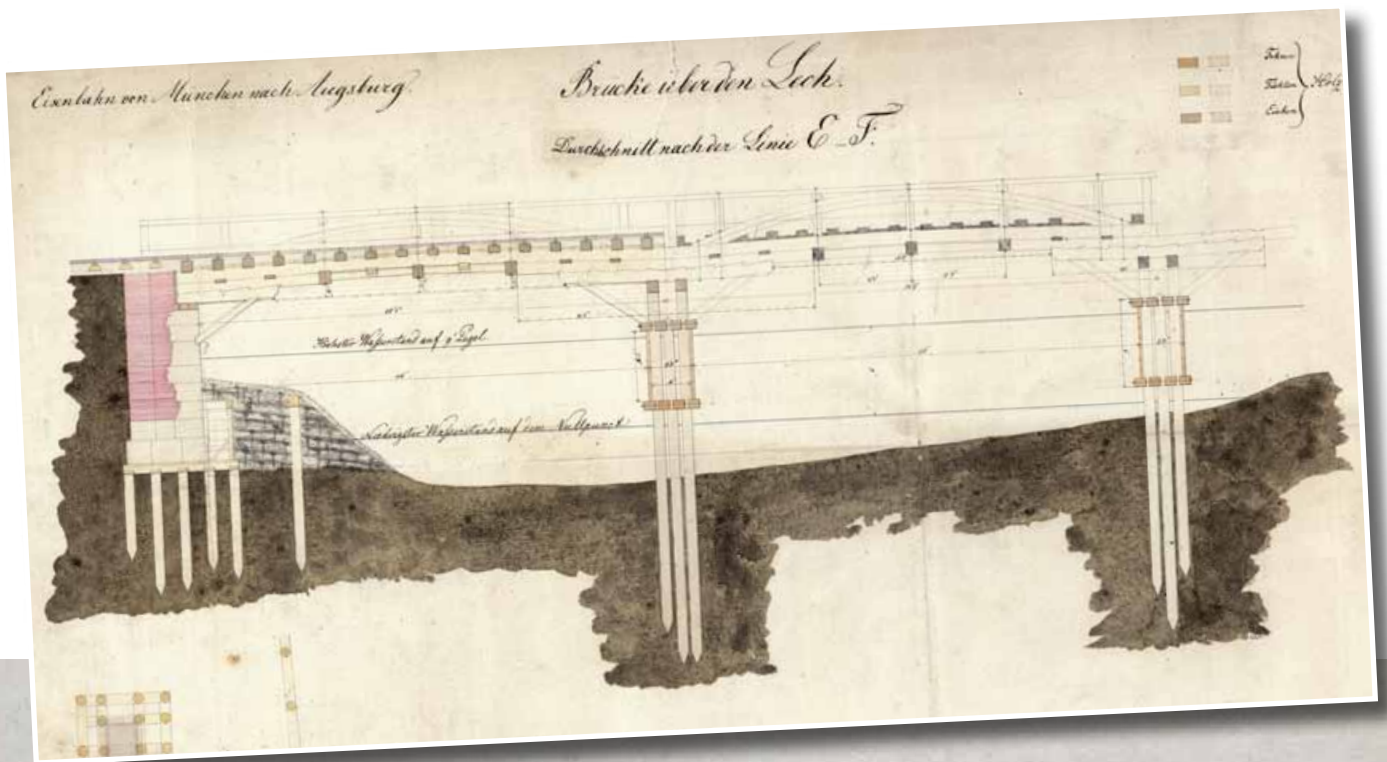
Rund 60 Gewässer musste die Eisenbahn auf ihrer Fahrt von München nach Augsburg queren. Der Lech war der mit Abstand breiteste Fluss auf der Strecke. Für den Brückenbau über den Strom wählten die Ingenieure eine Stelle bei Hochzoll, südlich von Augsburg. Laut Konstruktionsplan ruhte auf einem gemauerten Fundament und eingeschlagenen Holzpfählen ein Aufbau mit über 1900 Bauteilen aus Eiche,

Fichte oder „Föhre“, also Kiefernholz. Aus Kostengründen verzichteten die Ingenieure auf einen steinernen Übergang. Bis zur Errichtung einer Eisenbrücke 1861 schulterte das rund 90 Meter lange Bauwerk problemlos die Last der Lokomotiven und Waggonen.

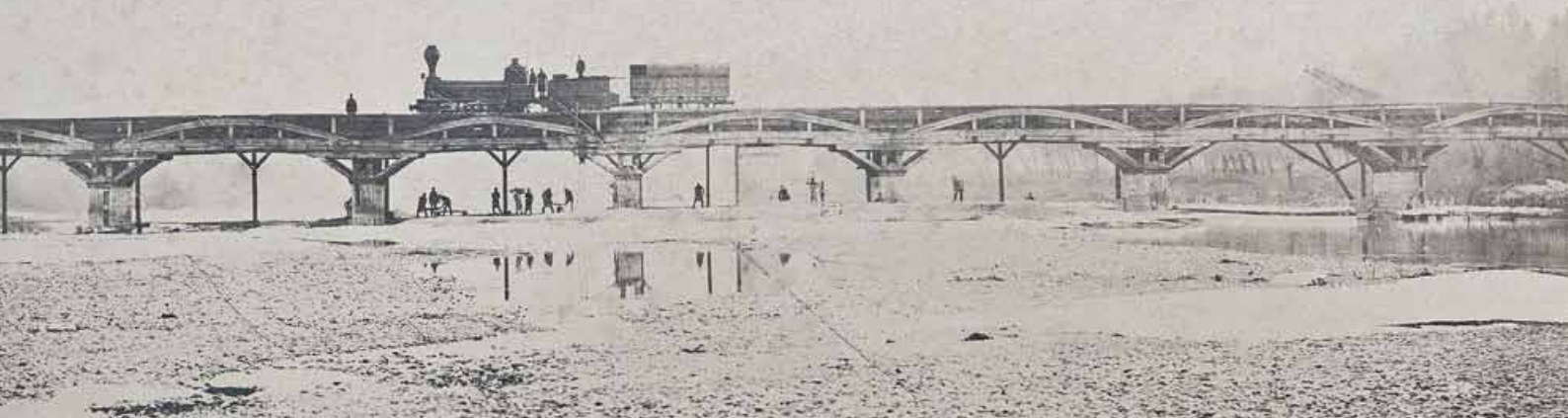
a) Plan, Papier, 62,5 x 80,5 cm, Ausschnitt. Stadtarchiv Augsburg, Karten- und Plansammlung 4394.

b) Fotografie, Papier, 25,5 x 34,5 cm (Passepartout), 15,5 x 34,5 cm (Fotografie), Sammlungen des DB Museums Nürnberg, Inventarnummer 2019.001935.

Literatur: Pottgießer, S. 30–31.



Kat.-Nr. 7a



Kat.-Nr. 7b

8 Ein Meringer wehrt sich gegen die Enteignung ...

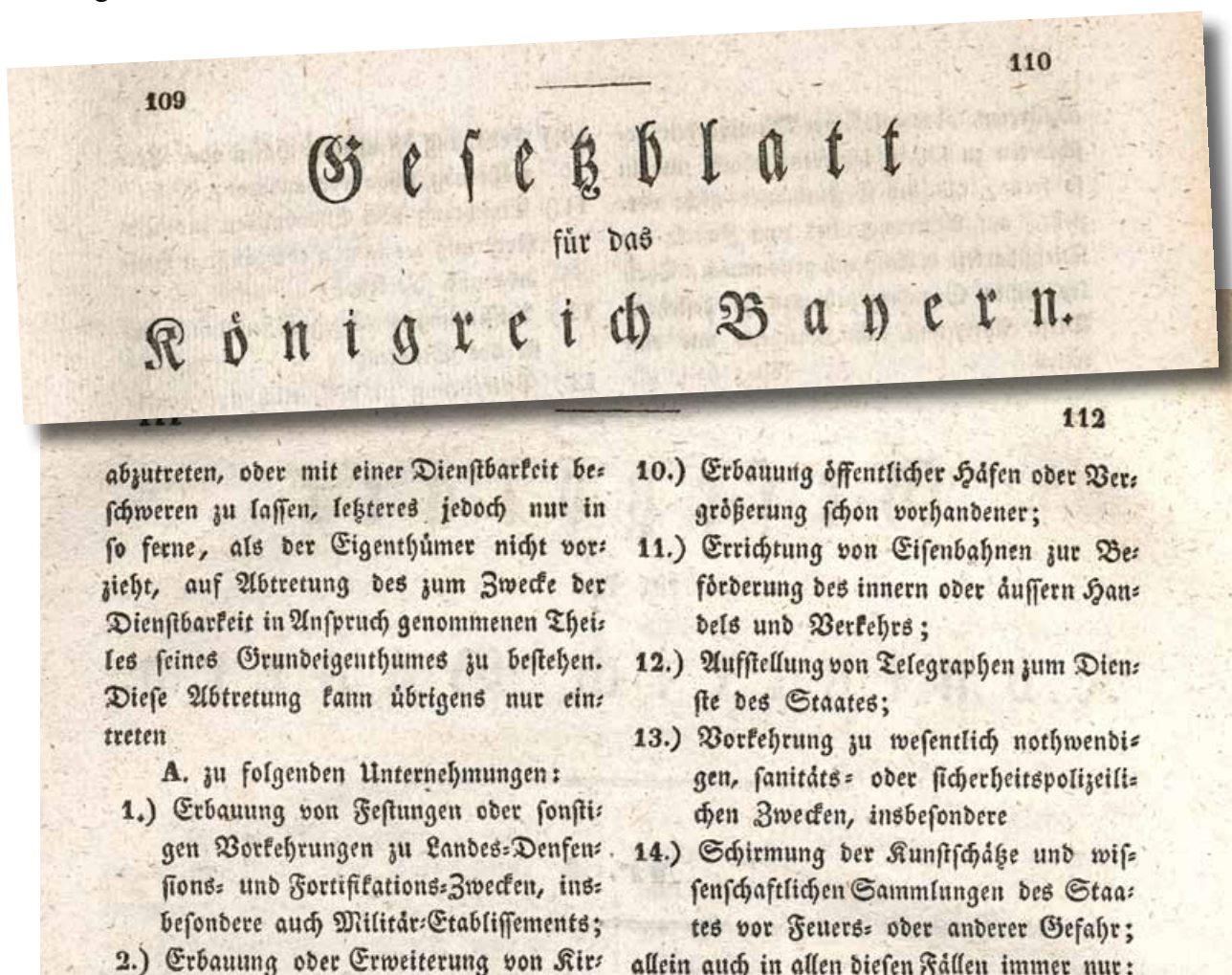
- a) „Gesetz die Zwangsabtretung von Grund-Eigentum für öffentliche Zwecke betreffend“, 1837
- b) Vortrag des Staatsrats von Stichaner über den Widerspruch des Obermüllers Georg Freymann aus Mering gegen den Verlauf der Eisenbahnstrecke München-Augsburg, 4.10.1839

Im November 1837 verabschiedete die Ständeversammlung ein Gesetz zur Beschleunigung des Streckenbaus. Es ermöglichte die Enteignung von Grundbesitzern, die sich nicht mit der Eisenbahngesellschaft über einen Verkauf ihres Eigentums geeinigt hatten. Einige Betroffene wehrten sich juristisch gegen den Verlust ihres Eigentums. Den längsten Rechtsstreit leistete sich Georg Freymann (1792–1851), Inhaber der Oberen Mühle in Mering direkt an der Paar. Die Bahn sollte vor seinem Anwesen verlaufen, Freymann fürchtete daher die Überschwemmung seines Guts bei Hochwasser vor allem

durch den erhöhten Bahndamm. Ab 1838 versuchte er durch verschiedene Klagen, Einsprüche und Nichtigkeitsbeschwerden eine Korrektur des Trassenverlaufs durchzusetzen und so der Enteignung zu entgehen. Daher diskutierte auch der Staatsrat als höchste Berufungsinstanz über den Fall. Im Oktober 1839 bestätigte er die Gültigkeit der Zwangsabtretung. Referent Josef von Stichander vertrat die Ansicht, dass der Streckenbau „der Mühle keinen Nachteil, sondern ... vielmehr Vortheil bringen“ würde, ohne dies jedoch weiter zu erläutern.

- a) Gesetzblatt, Papier, 23,5 x 19,5 cm, Gesetzblatt für das Königreich Bayern 1837, Sp. 109–112. Bayerische Staatsbibliothek, 4 Bavar. 3021 ba-1837.
- b) Vortrag, Papier, 33 x 21 cm, 21 Seiten, hier die Seiten 1, 2 und 3. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Staatsrat 808.

Literatur: Weber.



I^{ter} Vortrag

im
Königlichen Staatsrath

über die Einrichtung der Leinwand- und Wollweberei,
insbesondere der Weberei in Leinwand- und Wollweberei bei
Grosshändler zu Leipzig über die Preis- und
mit einem Catalog. Blatt.

Referent: Herr von Stieglitz.

§. 1.

Die Leinwand- und Wollweberei vom 16^{ten} Juni 1808 wurde
in Leipzig durch die Leinwand- und Wollweberei über
Leipzig auf dem vorgelagerten Platz ganzjährig, mit der Ein-
richtung zur Zwangsarbeit eingerichtet.

Die Leinwand- und Wollweberei ist in Leipzig ganzjährig,
unter Aufsicht der Leinwand- und Wollweberei nach dem
Beytrag der Leinwand- und Wollweberei in Leipzig
von Leipzig nach Leipzig bei lit. b. und der Leinwand- und Wollweberei
bei lit. c.

Die, wo die Leinwand- und Wollweberei ist, ist die Leinwand-
weberei ganzjährig die Leinwand- und Wollweberei
nordliche Leinwand- und Wollweberei bei lit. d. mit 372 Leinwand- und Wollweberei
weberei, mit der Leinwand- und Wollweberei bei lit. e. mit 372 Leinwand- und Wollweberei
Leinwand- und Wollweberei, mit der Leinwand- und Wollweberei.

Die Leinwand- und Wollweberei, welche mitten in Leipzig
Leinwand- und Wollweberei ist, welche 9' Höhe, und die
in Leipzig mit 2 1/2' Höhe ist, so muss auch die Leinwand- und Wollweberei
bei

9 ... und erringt immerhin einen Vergleich

a) Annonce von Georg Freymann über seine Einigung mit der Eisenbahngesellschaft im Münchner Tagblatt, 11.7.1840

b) Die Obere Mühle in Mering, circa 1890

Bewegung in die festgefahrene Situation kam erst, nachdem Freymann seinen Anwalt gewechselt hatte. Im Sommer 1840 gelang dann sogar eine außergerichtliche Einigung mit der Eisenbahngesellschaft. Dieses Ereignis tat der Meringer Müller in mehreren Zeitungsinserten kund, wobei er bemerkte, die ausgehandelte Entschädigungssumme würde seine „Nachtheile bei weitem nicht aufwiegen“. Weiterhin rechtfertigte Freymann sich für seine jahrelange

Hartnäckigkeit und wehrte sich gegen Gerüchte, den „Bau aus Eigensinn verzögert zu haben.“ Es ist also anzunehmen, dass auch in der Bevölkerung das Vorgehen Freymanns nicht nur auf Verständnis stieß. Noch heute verläuft die Eisenbahn direkt vor der Oberen Mühle.

a) Druck, Papier, 21 x 14,5 cm, Münchner Tagblatt, 11.7.1840, Ausschnitt der Seite 779. Bayerische Staatsbibliothek München, Eph.pol. 69 fh-1840,2.

b) Ansichtskarte, Karton, 8,5 x 13,5 cm, Ausschnitt. Sammlung Franz Mrasek, Mering.

Literatur: Weber.



Kat.-Nr. 9a



Kat.-Nr. 9b

10 Steinerne Zeugen des Zugverkehrs

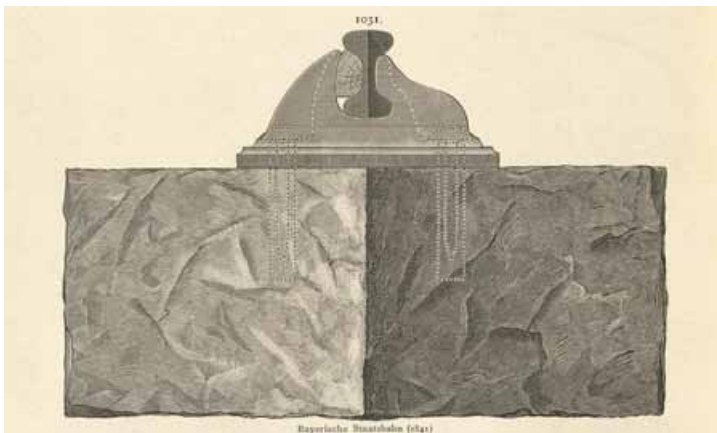
- a) Darstellung eines Schwellensteins mit Schienenstuhl, wie er in Bayern circa 1840 in Gebrauch war, Maßstab 1:5
- b) Schwellensteine in einem Teich östlich von Althegnenberg, 2015

Immer wieder finden Eisenbahnfreunde und Heimatforscher etwa 40 x 40 Zentimeter große Quadersteine nahe der München-Augsburger Eisenbahnstrecke. Es handelt sich dabei um sogenannte Schienen- oder Schwellensteine. Diese trugen in der Frühzeit der Bahn die Gleise ähnlich wie die heute üblichen Querschwellen. Deutlich sichtbar sind die in den Stein gehauenen Löcher. Die dort befestigten Nägel fixierten die Schienen entweder direkt oder hielten sogenannte Schienenstühle aus Eisen, auf denen wiederum die Gleise

angebracht waren. Wann und auf welche Weise Schwellensteine auf der Strecke zwischen München und Augsburg zum Einsatz kamen, ist noch nicht abschließend erforscht. Fest steht, dass die Steine häufig instandgesetzt werden mussten und das Gleis weniger zuverlässig in der Spur halten konnten als die bereits erwähnten Querschwellen.

- a) Zeichnung, Papier, 10 x 14 cm, August Haarmann: Das Eisenbahn-Geleise. Geschichtlicher Theil, 2. Hälfte, Leipzig 1891, Ausschnitt der Seite 440. Bayerische Staatsbibliothek München, 4 A.hydr. 376 w-1,2.
- b) Fotografie, Papier, 19 x 30 cm. Sammlung Holger Riedel, Mammendorf.

Literatur: Lechner, S. 3. – Haarmann, S. 435–449.



Kat.-Nr. 10a



Kat.-Nr. 10b

11 Eingriff in die Natur: Haspelmoos

a) „Darstellung der Foundation des München-Augsburger Eisenbahndammes in dem sogenannten Haspelmoose und dessen Entwässerung“

b) Das Haspelmoos im Herbst 2006

Noch heute sind die Moore des Haspelmooses zwischen Althegnenberg und Hattenhofen eine eindrucksvolle Facette der Natur. 1838 stellten diese Feuchtgebiete die Eisenbahningenieure vor erhebliche Herausforderungen. Ihre Durchquerung war nämlich Neuland für den noch jungen Eisenbahnbau. Nach der Rodung des Gebiets legten Arbeiter ein Netz von Entwässerungskanälen mit einer Breite von etwa zwei bis 3,5 Meter an. Um den Boden zu stabilisieren, ließ man dann Löcher in Form umgekehrter, abgestutzter Pyramiden in den Grund graben und mit Lehm auskleiden. Dies erfolgte in versetzter Formation, so dass sich von oben eine Art Schachbrettmuster ergab. Erst jetzt konnte der Bau des Bahndamms erfolgen. Dieser aus heutiger Sicht fragwürdige Eingriff in die Natur schuf die Voraussetzung für den Torfabbau im



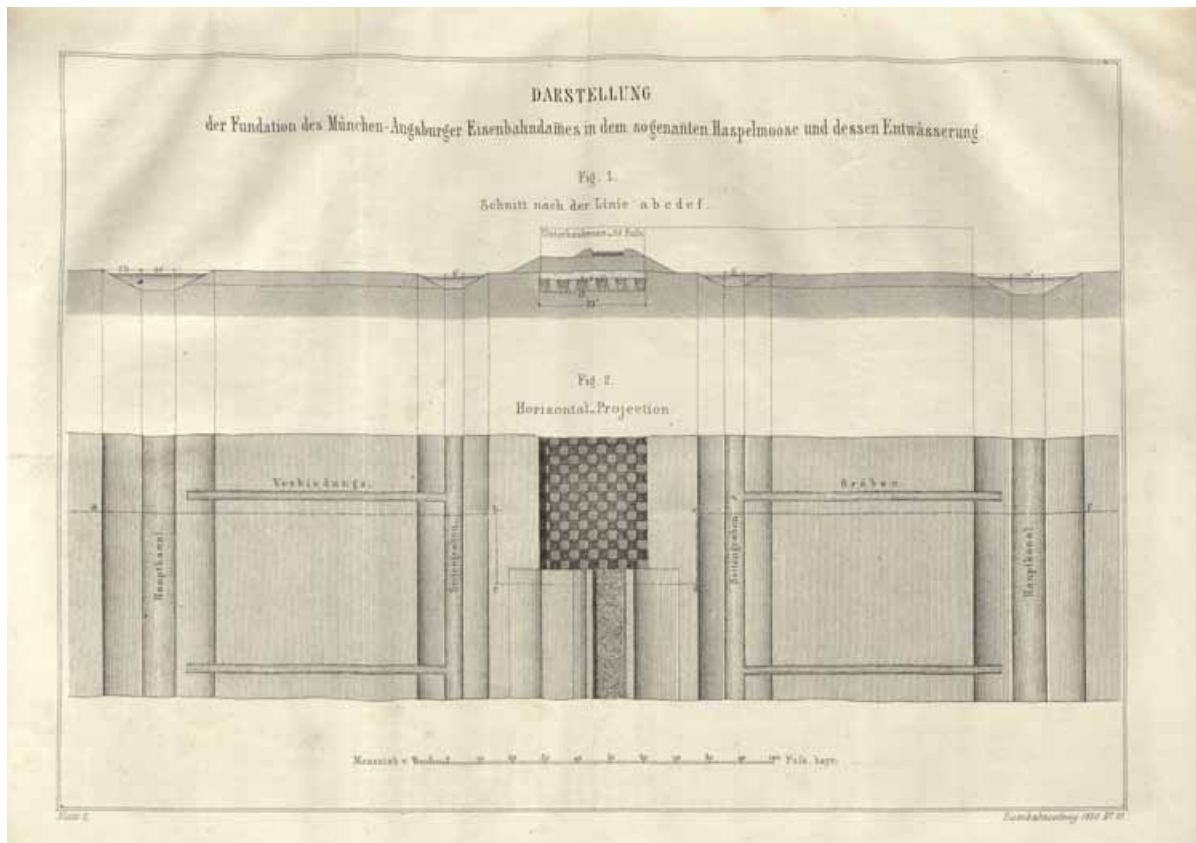
Kat.-Nr. 11b

Moos wenige Jahre später und die Entstehung der Ortschaft Haspelmoor.

a) Zeitungsseite, Papier, 24 x 32 cm, Eisenbahn-Zeitung. Organ der Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker, Jg. 8, Nr. 10, 10.3.1850, gezeigt wird die letzte Seite. Bayerische Staatsbibliothek, 4 A.hydr. 4000 e-8.

b) Fotografie, Papier, 40 x 60 cm. Sammlung Robert Hoiß, Mammendorf.

Literatur: Drexler, Das Haspelmoor, S. 90–180. – Drexler, Bahnbau durchs Haspelmoor.



Kat.-Nr. 11a

12 Der Eisenbahnbau aus Sicht des Künstlers

„Der Eisenbahnbau zu Lochhausen“ von Gustav Kraus, 1839

Die wohl einzige zeitgenössische Darstellung, die den Bau der München-Augsburger Eisenbahn zeigt, stammt vom Lithografen Gustav Kraus (1804–1852). Der Künstler hielt die Errichtung des Bahndamms bei Lochhausen fest. Dabei rückte er eine siebenköpfige Gruppe von Männern ins Bildzentrum. Unter ihnen ist der bereits erwähnte Joseph von Maffei, mittlerweile Direktor der Gesellschaft, allein durch seine Gestik als die bestimmende Person auszumachen. Umgeben von Ingenieuren scheint es fast so, als würde er die Geschicke des Eisenbahn-

baus im Alleingang lenken und zum Erfolg führen. Die Arbeiter und Fuhrleute im Hintergrund dienen indes als Staffage einer idealisierten Szenerie. Trotz Schwerstarbeit ist ihnen weder Schweiß noch Schmutz anzusehen. Unterhalb der weiß-blauen Fahne sind Holztribünen erkennbar, die man damals tatsächlich für Schaulustige errichtet hatte.

Kolorierte Lithographie, Papier auf Karton, 29 x 39 cm (Passepartout), 25 x 38 cm (Grafik), Ausschnitt. Münchner Stadtmuseum, MS II 203.

Literatur: Ottomeyer, S. 635.



Kat.-Nr. 12

13 Der Münchner Bahnhof – ein Provisorium

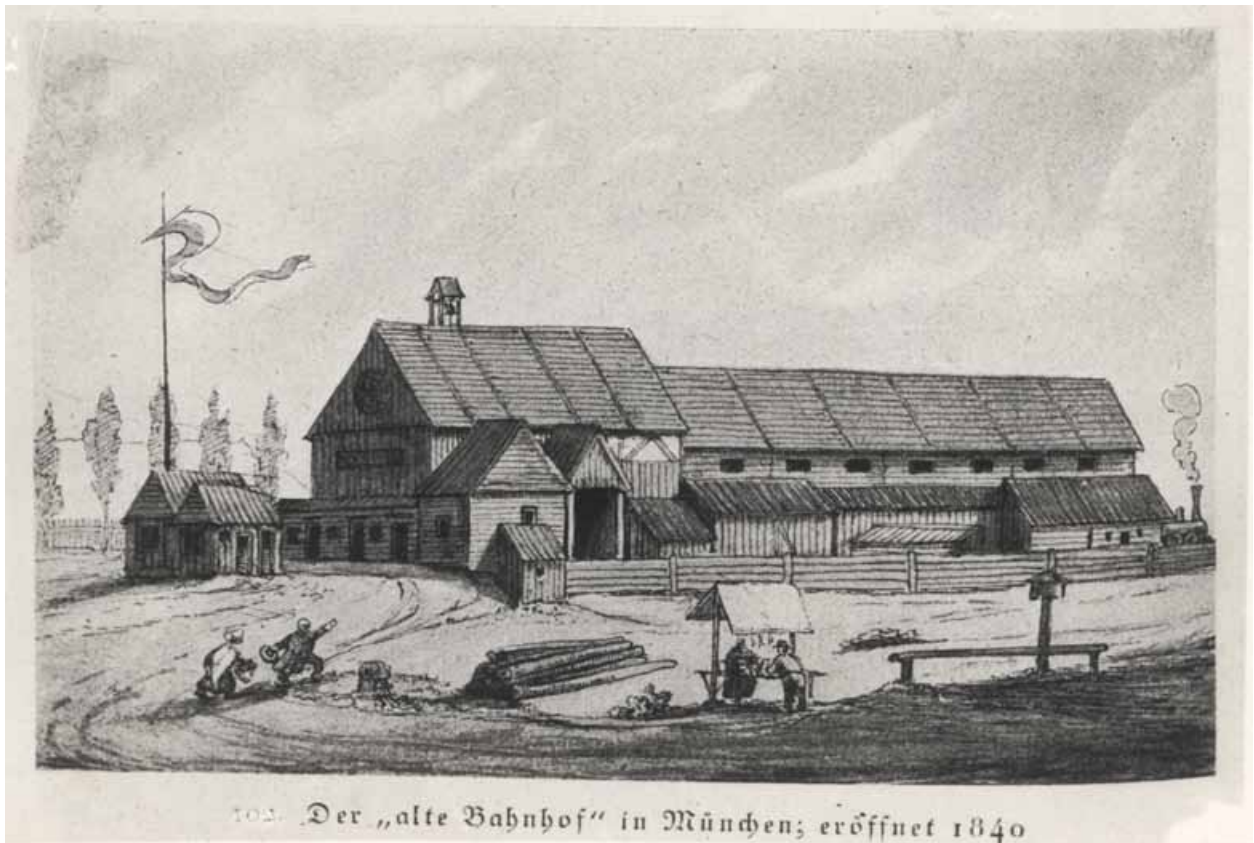
Ansicht des ersten Münchner Bahnhofs, circa 1840

Auf dem sogenannten Marsfeld, ungefähr im Bereich der heutigen Hackerbrücke, befand sich der erste Bahnhof der bayerischen Hauptstadt. Der gesamte Gebäudekomplex samt Empfangsgebäude, Warenhaus, Warteräumen und Bahnhofshalle bestand fast ausschließlich aus Holz. Im Gegensatz zu seinem repräsentativen Augsburger Pendant war der Münchner Bahnhof von

Anfang an als schlichtes Provisorium vorgesehen, der zudem eine halbe Stunde Fußmarsch von der Stadt entfernt war. Nach einem Brand im April 1847 erfolgte die Errichtung eines neuen stattlicheren Gebäudes am Ort des heutigen Hauptbahnhofs.

Zeichnung, Papier, 8 x 12 cm. Stadtarchiv München, DE-1992-FS-HB-XX-B-086.

Literatur: Ottomeyer, S. 638.



Kat.-Nr. 13

14 Wegbereiter der Eisenbahn: Richard Anton Nikolaus Carron du Val ...

Carron du Val mit Amtskette, Lithografie von Josef Ringler

Es lohnt sich, zwei Personen näher zu betrachten, die dem Eisenbahnprojekt zum Erfolg verhalfen: Richard Anton Nikolaus Carron du Val (nach anderen Angaben nur Anton Nikolaus) wurde 1793 in Rain am Lech als Sohn des dortigen Stadtschreibers geboren. Der promovierte Jurist machte bei verschiedenen Gerichten Karriere, zuletzt als Appellationsgerichtsrat in Neuburg. Carron Du Val war verheiratet mit einer Augsburger Bankierstochter. Dies schadete ihm sicherlich nicht bei seiner erfolgreichen Wahl zum Augsburger Bürgermeister 1835. Carron du Val erkannte früh, welche wirtschaftlichen Chancen die Eisenbahn bot. Bereits bei seiner ersten Audienz bei König Ludwig I. im Mai 1835 soll er dem Monarchen die Vorzüge des neuen Verkehrsmittels geschildert haben. Er

war es auch, der Friedrich List in die Fuggerstadt einlud. Wahrscheinlich hatte Carron du Val großen Einfluss auf die ersten schwäbischen Initiativen zum Bau einer Eisenbahn. Diese führten Ende Juli 1835 zu einem ersten Schreiben an König Ludwig I. Es ist wenig überraschend, dass ihn die Aktionäre erst zum provisorischen Vorstand und im Juli 1837 ins Direktorium der Gesellschaft wählten. Dort führte er die dreiköpfige Augsburger Fraktion an. Carron du Val starb Ende 1846 im Alter von 53 Jahren.

Portrait, Papier, 19,5 x 13,5 cm, Ausschnitt. Ringler. Staats- und Stadtbibliothek Augsburg, Aug 356.

Literatur: Ringler. – Bergheim, Carron du Val. – Liebl, S. 76, Anm. 3.



15 ... und Joseph Ritter von Maffei

Joseph Anton Ritter von Maffei 1865, Fotografie von Franz Hanfstaengl

Joseph Anton Ritter von Maffei (1790–1870) wurde als Sohn eines italienischen Einwanderers geboren. Sein Vater hatte eine Tabakfabrik in München übernommen, die Joseph weiterführte. Von Maffei profilierte sich rasch als Unternehmer. Unter anderem war er Mitbegründer der Bayerische Hypotheken- und Wechselbank sowie des Gasthauses „Bayerischer Hof“ und Hauptaktionär des Stahlwerks Maxhütte. Er engagierte sich unter anderem als Abgeordneter

und Münchner Gemeindebevollmächtigter. Als ein früher Initiator der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft und vor allem als Vorstand des Direktoriums war er deren dominierende Figur. Nicht zufällig befand sich in seinem Geschäftshaus das Büro der Eisenbahngesellschaft.

Fotografie, Papier, 29 x 21 cm, Ausschnitt. Bayerisches Wirtschaftsarchiv, F44/M1.

Literatur: Bergheim – Riedel, von Maffei.



16 Lokomotiven „Made in Munich“

- a) Werkstätte der Maffeischen Maschinenbauanstalt in der Hirschau bei München
- b) Modell der Lokomotive „Der Münchner“ im Maßstab 1:10, 1971

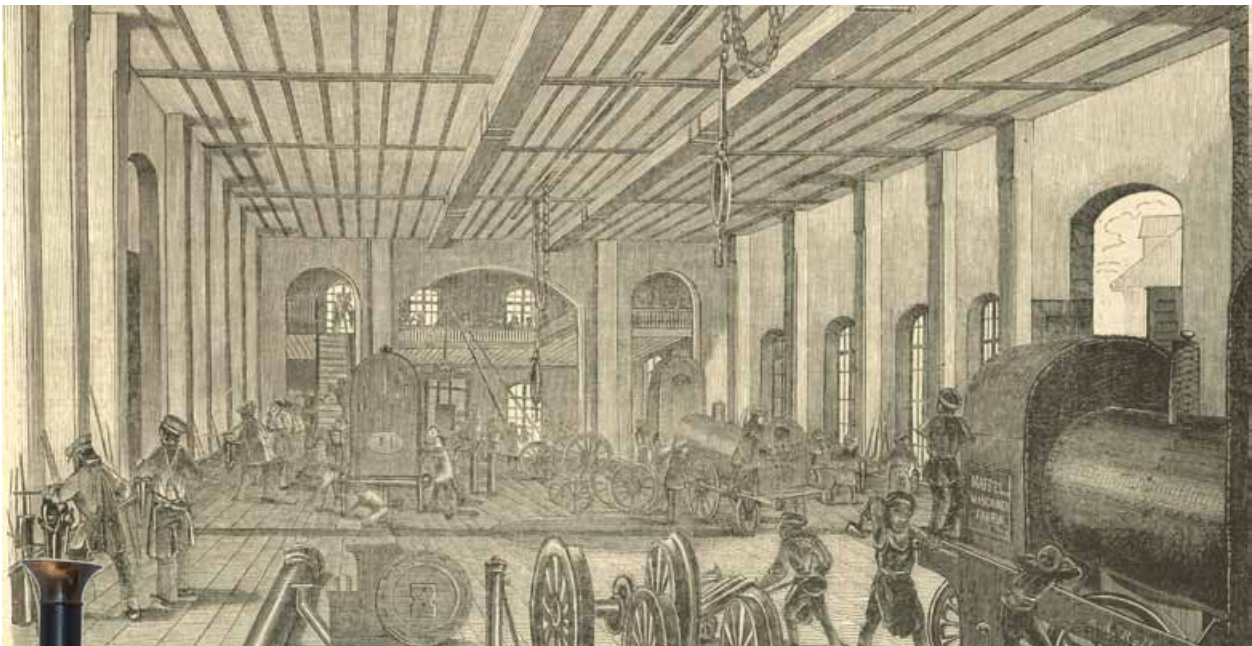
Im Jahr 1837 wurde von Maffei nicht nur Vorstand des Direktoriums, sondern erwarb auch eine mit Wasserkraft betriebene Hammerschmiede. Das Werk befand sich in der Hirschau im Nordosten des Englischen Gartens und wurde sofort zur Lokomotivenfabrik aufgerüstet. 1838 beschäftigte von Maffei bereits 160 Angestellte. Der Geschäftsmann holte sich englisches know-how in Person des Ingenieurs Joseph Hall in sein Unternehmen. Hall war zuvor als Aufseher bei der Eisenbahngesellschaft tätig gewesen. Mithilfe Halls ließ von Maffei „den Münchner“ konstruieren, die erste bayerische Dampflok. Ihre Probefahrt bestritt die Zugmaschine 1841 auf der München-Augsburger Strecke, wo zuvor

ausschließlich englische Lokomotiven rollten. Es sollte allerdings bis 1845 dauern, ehe König Ludwig I. nach langem Zögern den Erwerb des Münchners genehmigte. Dieser Kauf verhalf der Fabrik zu ihrem Durchbruch über Bayern hinaus. 1860 hatte von Maffei bereits 700 Arbeiter unter sich und 398 Lokomotiven ausgeliefert.

Das Beispiel des „Münchners“ zeigt, wie im Laufe der Industrialisierung einheimisch gefertigte Güter die englischen Importwaren ersetzen.

- a) Grafik, Papier, 14,5 x 23,5 cm, Illustrierte Zeitung, Nr. 297, 10.3.1849, Ausschnitt der Seite 153. Bayerische Staatsbibliothek München, 2 Per. 26-12,13.
- b) Fotografie, Papier, 19 x 31 cm, Modell: Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Inventarnummer L 1974-24 (Leihgabe der Krauss-Maffei AG, München), Fotografie: privat (digital bearbeitet).

Literatur: Bergheim – Riedel, von Maffei.



Kat.-Nr. 16a

Kat.-Nr. 16b



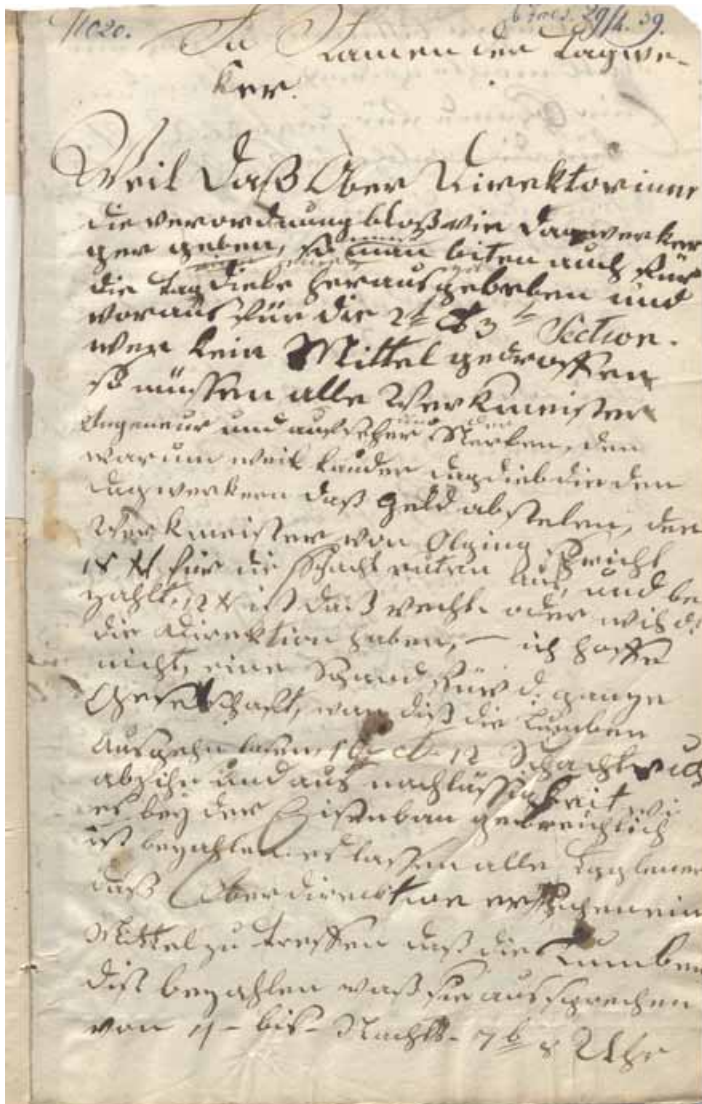
17 „In Namen der Tagwerker!“

Anonymes Protestschreiben an das Direktorium der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft über Arbeitsbedingungen und Entlohnung der Arbeiter, 29.4.1839

Zweifellos hatten Persönlichkeiten wie Joseph von Maffei ihren Anteil am Erfolg der Eisenbahn. Andererseits waren es zeitweise bis zu 3000 Männer und Frauen, die gleichzeitig beim Bau der Strecke Hand anlegten. Sie verrichteten Schwerstarbeit, trugen etwa die Eisenschienen und huben das Erdreich aus, nur mit Schaufel und Pickel ausgerüstet. Ein in den Akten überlieferter Beschwerdebrief von 1839 verleiht den Arbeitern eine Stimme. In dem nur schwer lesbaren Schriftstück fühlten sich die „Tagelöhner“ um ihr hart verdientes Geld betrogen, forderten sie die Eisenbahngesellschaft doch auf, „ein Mittel zu treffen daß die Lumben dist bezahlen waß sie aussprechen“. Mit Hinweis auf einen 15-stündigen Arbeitstag drohen sie: „Und wan wir unser Geld nicht bekommen, so wird alles in Brand gestellt. Ist daß auch Recht, wie es in Olching geschehen daß sie ein Häußler Löcher in Kopf geschlagen.“

Schreiben, Papier, 33 x 21 cm. Staatsarchiv München, DB 4319.

Literatur: Drexler, Arbeiter.



Auszugsweise Transkription:

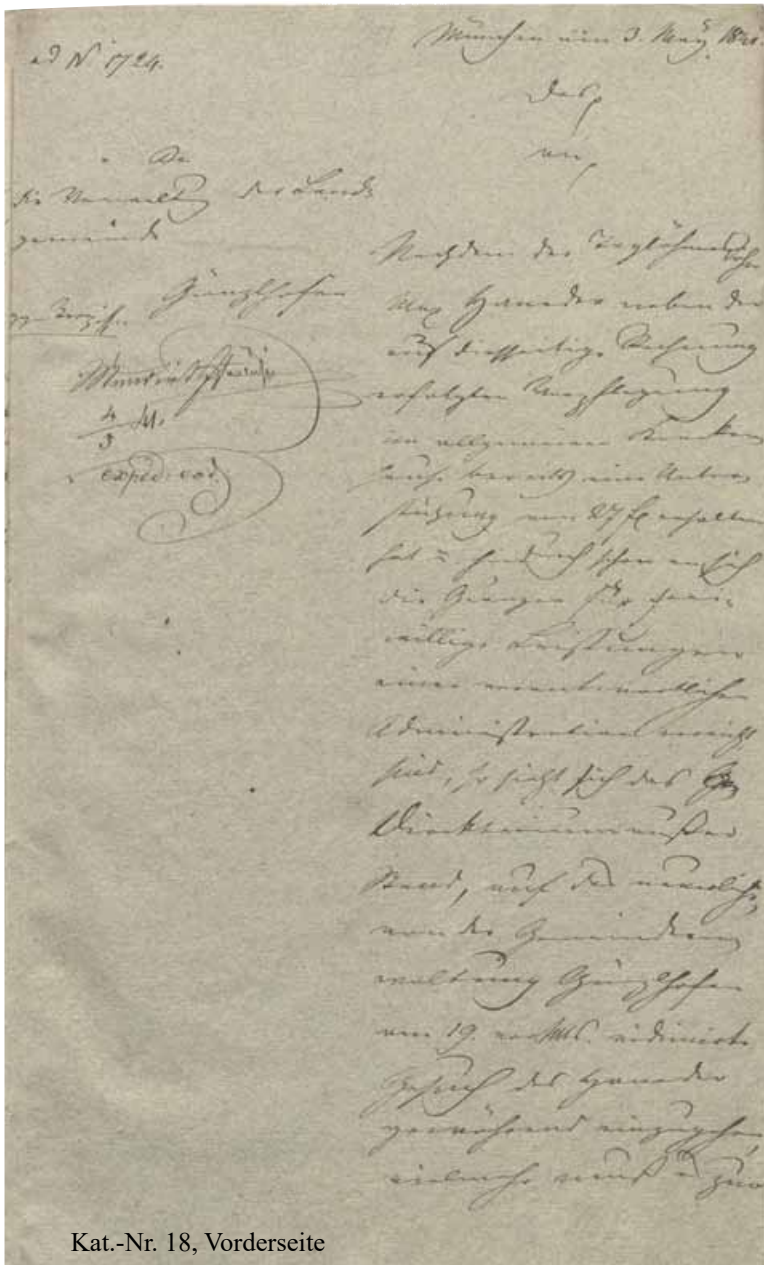
„In Namen der Tagwerker!

Weil daß Ober Direktorium die Verordnung bloß vir Dagwerker gergeben, so muß man biten auch für die Tagdiebe eine heraus zugebeben und voraus für die 2te und 3te Section. Wen kein Mittel gedroffen, so müssen alle Werkmeister Ingeneur und aufseher und der Sterben, den warum, weil Lauder Dagdieb die den Dagwerkern daß Geld abstelen [...]. Es lassen alle Taglener daß Oberdirectum ersuchen ein Mittel zu treffen, daß die Lumben dist bezahlen waß sie aussprechen, von 4 bis Nachts 7 bis 8 Uhr ist lang [...].“

18 Ein Lohn, der zum Leben reicht?

Schreiben des Vorstands der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft an die Verwaltung der Landgemeinde Günzlhofen, 3.5.1841

Während der 1840er Jahren ereigneten sich mehrere Missernten. Eine Verteuerung von Brot war die Folge, besonders dort wo hunderte Bahnarbeiter die Nachfrage in die Höhe schnellen ließen. Das Landgericht Schwabach verfasste 1847 eine Aufstellung der wöchentlichen Lebenshaltungskosten eines Bahnarbeiters, die auch auf andere Jahre und Regionen übertragbar ist: Hauptnahrungsmittel war Brot (105 Kreuzer). Dazu kam meist Suppe mit Fleisch (56 Kreuzer). Das Standardgetränk neben Wasser war Bier (42 Kreuzer für eine Maß pro Tag). Zu weiteren Ausgaben zählte aber auch das Schlafgeld für die Nächtigung in einer Unterkunft (14 Kreuzer) und ein einziger Kreuzer Krankengeld. Diesen Ausgaben von insgesamt 218 Kreuzern stand der durchschnittliche Lohn in einer Sechstageswoche von etwa 240 Kreuzern gegenüber. Zählt man die Ausgaben zusammen, so verblieben dem Arbeiter also nur 22 Kreuzer, etwa für Kleidung. An die Bildung von Rücklagen war demnach kaum zu denken. Dies galt umso mehr für noch schlechter bezahlte Tätigkeiten – vor allem Dienst- und Wachposten – und für Frauen, die grundsätzlich weniger verdienten als männliche Arbeiter. Erst Ende der 1840er Jahre fielen die Lebensmittelpreise wieder.



Auszugsweise Transkription:

„Nachdem der Tagelöhners-Sohn Max Haneder neben der auf diesseitige Rechnung erfolgten Verpflegung im allgemeinen Krankenhause bereits eine Unterstützung von 27 Gulden erhalten hat und hiedurch schon an sich die Grenzen für freiwillige Leistungen einer verantwortlichen Administration erreicht sind, so sieht sich das Direktorium außer Stand, auf das neuerliche [...] Gesuch des Haneder gewährend einzugehen, vielmehr muß es zur Wahrung der gesellschaftlichen Interessen und Rechte alle fernere Unterstützung des Mehrgenannten umso mehr ablehnen, da nach jenem Gesuche auf Seite der Gemeindeverwaltung Günzlhofen die Ansicht sich geltend macht, als stehe rechtlicher Weise die Versorgung Haneders der Eisenbahn-Gesellschaft zu [...].“

Bei diesen kargen Einkünften war eine selbstständige Versorgung bei Krankheit oder Invalidität unmöglich. Es finden sich daher einige Bittschreiben verunglückter Arbeiterinnen und Arbeiter in den Akten der Eisenbahngesellschaft. Der Umgang mit solchen Unterstützungsgesuchen war meist restriktiv: Der Bauernsohn Max Haneder aus Günzlhofen (heute Gde. Oberschweinbach, Lkr. Fürstentfeldbruck) beispielsweise verlor einen Fuß beim Eisenbahnbau. Er selbst wie auch die Günzlhofener richteten mehrere Schreiben an die Eisenbahngesellschaft, zuletzt im April 1841. Dort baten sie um eine regelmäßige Zahlung an den Invaliden und machten deutlich, dass dieser kein Handwerk gelernt hatte und daher nach seinem Unfall völlig einkommenslos sei. Das Direktorium antwortete, dass es bereits mit 27 Gulden für Haneders Aufenthalt im Krankenhaus aufgekommen sei. Damit seien „die Grenzen für freiwillige Leistungen“ bereits erreicht. Außerdem wehre es sich gegen die Ansicht, „als stehe rechtlicher Weise die Versorgung Haneders der Eisenbahn-Gesellschaft zu“.

Konzept, Papier, 32 x 21 cm. Staatsarchiv München, DB 4319.

Literatur: Ringsdorf, S. 239. – Drexler, Arbeiter, S. 47–53 und S. 60. – Liebl, S. 229–232.

19 Die Eröffnung der München-Augsburger Eisenbahn

Medaille, 1840, graviert von Johann Jakob Neuss

Seit September 1839 waren Teilstrecken der Trasse für den Eisenbahnverkehr freigegeben. Die Bauarbeiten nahmen jedoch erst im Herbst 1840 ein Ende. Am 4. Oktober, einem Sonntagvormittag, befuhr dann der erste Zug die gesamte Strecke zwischen München und Augsburg. In den 30 Waggons reisten auch Münchner Honoratioren in die Fuggerstadt, wo die jubelnde Augsburger Bevölkerung sie mit Musik und Feuerwerk empfing. Eine Erinnerungsmedaille zeigt den Eröffnungszug, wie er gerade den Lech überquert. Dieser markierte seit jeher den Übergang vom bayerischen in den schwäbischen Sprachraum wie auch die Grenze zwischen dem Wittelsbacher Territorium und der Reichsstadt Augsburg. Schnell wie ein Adler verband das neue Verkehrsmittel nun jene Städte, die viele Jahrhunderte in gegenseitiger Konkurrenz standen.

Medaille, Silber, Durchmesser 3,7 cm. Staatliche Münzsammlung München, Inventarnummer 6-07747.

Literatur: Beierlein, S. 400.



Kat.-Nr. 19 (Rückseite)

Abbildung: Geneva Karr, Staatliche Münzsammlung München, Rechteinhaber: Staatliche Münzsammlung München Namensnennung - Nicht-kommerziell - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 Deutschland (CC BY-NC-SA 4.0 DE)

20 Zwei Städte in „ew'gem Bunde“

Gedicht „Willkomm, den Bürgern Augsburgs von den Bürgern Münchens, dargebracht bei Gelegenheit der Eröffnung der München-Augsburger Eisenbahn am 22.10.1840“

Am 22. Oktober, rund zwei Wochen nach der offiziellen Streckeneröffnung, reiste eine Delegation Augsburger zu einem Gegenbesuch nach München. Carron du Val und sein Münchner Amtskollege begrüßten sich mit Umarmung und demonstrierten Harmonie. Empfangen wurden die Augsburger mit einem sechsstrophigen Gedicht: Dank der Eisenbahn, dem „Wunderschritt der Zeit“, wollen die beiden Städte ihre Geschichte hinter sich lassen. Nun besingen sie ihre Brüderlichkeit in „ew'gem Bunde“. Entsprechend der Denkweise von Ökonomen wie Friedrich List sollten sich die beiden Städte auch wirtschaftlich gegenseitig beflügeln. „Keine Trennung, keine Schranke mehr“ möge das Geschäftemachen behindern – die „Gewerbe sollen sich verbünden“.

Druck, Papier, 26 x 21,5 cm, 3 Seiten, hier 2 und 3. Stadtarchiv Augsburg, Schriftdokumentation 199.

Literatur: Liebl, S. 246–248.

Seyd willkommen, tönt's aus Einem Munde,
Bürger Augsburgs! — Hier ist uns're Hand!
Brüderlich vereint im Städtebunde
Sind wir durch ein neues Friedensband.
Laßt uns Herzen gegen Herzen tauschen;
Fern ist nimmer, was noch jüngst es war:
Nachbartlich soll Feind und Isar rauschen,
Des Gebirgs verjüngtes Ströme-Paar.

Uns're Wege sind in Eins geschlungen;
In der alten deutschen Römerstadt,
Schön und glorreich in Erinnerungen,
Führt uns rasch ein zauberhafter Pfad.
Eine Straße wandern wir nun beide,
Sey's nach Norden, nach dem fernen Belt;
Sey's nach Süden, wo im Brautgeschmeide
Noch das blaue Meer entzückt die Welt.

Darum herrsch' in zweier Schwesterstädte
Weichbild Einer Seele Jubelton;
Fester knüpfte sich die Freudenkette
Von des Landmanns Hütte bis zum Thron,
Wenn er aus der Würm und Amper Gauen
In dem schön-erstand'nen Werke eilt;
Inniger erstärke das Vertrauen,
Holde Eintracht walte ungetheilt! —

109

Seyd willkommen uns, nach deutscher Sitte:
Stellt die alten Wappen in Verein!
Augsburgs Schild erglänz' in uns'rer Mitte,
Immer Gastfreund wird ihm München seyn.
Neue Hallen mag der Kunstfleiß gründen,
Hier wie dort; es blühe der Verkehr!
Die Gewerbe sollen sich verbünden:
Keine Trennung, keine Schranke mehr!

Eines Landes Glück und Schmerz zu tragen
Haben wir mit ächtem Bürgerfinn;
Einem Herrscher können beide sagen
Von der Zukunft schönerem Beginn; —
Daß in festen Banden sich vermählen
Stolz auf Ihn die Städte Seines Lands,
Dürfen wir vor Seinem Thron erzählen,
Wo erblühet Seines Ruhmes Kranz.

Seyd willkommen, ruft zum drittenmale,
Bürger der Augusta! unser Herz;
Eure Hand! — Kein Miston herrscht im Saale,
Hell erklingt die Freude wie das Erz:
Laßt uns feiern diese schöne Stunde,
Guldigen dem Wunderschritt der Zeit!
Zweier mächt'gen Städte ew'gem Bunde
Sey ein treues Lebehoch geweiht!

21 „Kränkungen, Zurücksetzungen und Eigenmächtigkeiten“

Rücktrittsschreiben von Carron du Val, Carl von Schaezler und Thomas Pedrone an das Direktorium der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft, 22.11.1840

Gerade während der Eröffnungsphase betonten beide Städte ihre gegenseitige Einmütigkeit. In Wirklichkeit zogen sich Meinungsverschiedenheiten und Reibereien zwischen den Verantwortungsträgern der Aktiengesellschaft wie ein roter Faden durch die ersten Jahre der München-Augsburger Eisenbahn. Streitthemen waren etwa der Sitz des Direktoriums, die genaue Trassenführung und die Personalie des Baudirektors. Da sich die dreiköpfige Augsburger Fraktion im Direktorium von den vier Münchner Mitgliedern übergangen fühlte, nahm sie nur selten den Weg zu den Besprechungen in die Hauptstadt auf sich. Der Konflikt zwischen beiden Gruppen erreichte zwei Monate nach der Eröffnung seinen Höhepunkt: Im November 1840 hatten die Münchner den Termin der ersten Generalversammlung eigenmächtig festgelegt, woraufhin die Augsburger die Niederlegung ihrer Ämter bekanntgaben. Sie konnten „Kränkungen, Zurücksetzungen und Eigenmächtigkeiten“ nicht länger hinnehmen. Dank des Eingreifens der Regierung widerriefen sie zwar schon bald ihren Rücktritt, die Schwaben blieben jedoch weiterhin unterrepräsentiert.

Abschrift, Papier, 32 x 22,5 cm, 3 Seiten. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Ehemaliges Verkehrsarchiv, Innenministerium 4131.

Literatur: Liebl, S. 233–239.

Abtheilung
Ihre
Hochw. Directorium

Augsburg den 22^{ten} November 1840

München-Augsburger
Kriegsbau-Gesellschaft

München

W
Es ist eine sehr wichtige
Sache die Entwurfentwurf
Zurückführung und Eigentümlichkeit
von Seite der Majorität der Directoriums
verändert, wie folgt, im Interesse der
Kriegsbau, und in der Hoffnung, ab
wird das Original eine Verbesserung,
wird im Interesse der von Statuten
und der Aufstellungen der Kollegi-
alität aufgeführt wird, - gleichwohl
wird ein sehr gutes Resultat erreicht
nach demselben.

Die Gründung der Kriegsbau
den Zweck der Entwurfentwurf
der Rückführung als Mittel der
Welt; - man spricht die erste General-
Versammlung auf den 26^{ten} Februar
1841 an, ohne sich deshalb mit der
Kriegsbau zu befassen, - obgleich dieser
Zweckstand rechtlich genau geregelt
wird, und die Zeit abgelaufen ist
statt hätte, jedoch ein immer besondere
angenehme und wichtige zu besetzen,
man sieht diese sehr und nicht die,
ohne mit der Rückführung zu befassen; -
man verliert die Zeit, die zu dem
Augsburg beifügt, ohne mit der
zu befassen, und ohne sich für die
Kriegsbau

1. 2. 3.

22 Das Dampfross nimmt Fahrt auf

„Dampfross“ mit Waggons am Eröffnungstag der München-Augsburger Eisenbahn vor der Silhouette Augsburgs, unbekannter Künstler

Ab Oktober 1840 begann also der Eisenbahnverkehr zwischen München und Augsburg. Eine Fahrt dauerte etwa 2,5 Stunden, wovon etwa eine Stunde für die Zwischenhalte eingeplant war. Dennoch war eine solche Reise deutlich kürzer als eine vergleichbare Fahrt mit der Postkutsche. Die ersten sechs Lokomotiven trugen die Namen römischer Gottheiten und wurden samt Lokführern aus England importiert.

Die Triebwagen zogen bis zu 32 Wagen bei einer Spitzengeschwindigkeit von immerhin 36 km/h. Zeitgenössische Darstellungen aus der Frühzeit der Eisenbahn zeigen Aufgebrachtheit und Erstaunen der Schaulustigen, die sich an den Schienen in Scharen versammelten. Oft sind scheuende Tiere zu sehen, ja sogar Wettrennen zwischen Pferd und Dampfross.

Grafik, Karton, 22 x 32 cm. Archiv Deutsches Museum, GS 00876.

Literatur: Liebl, S. 246–248.



23 Klassengesellschaft

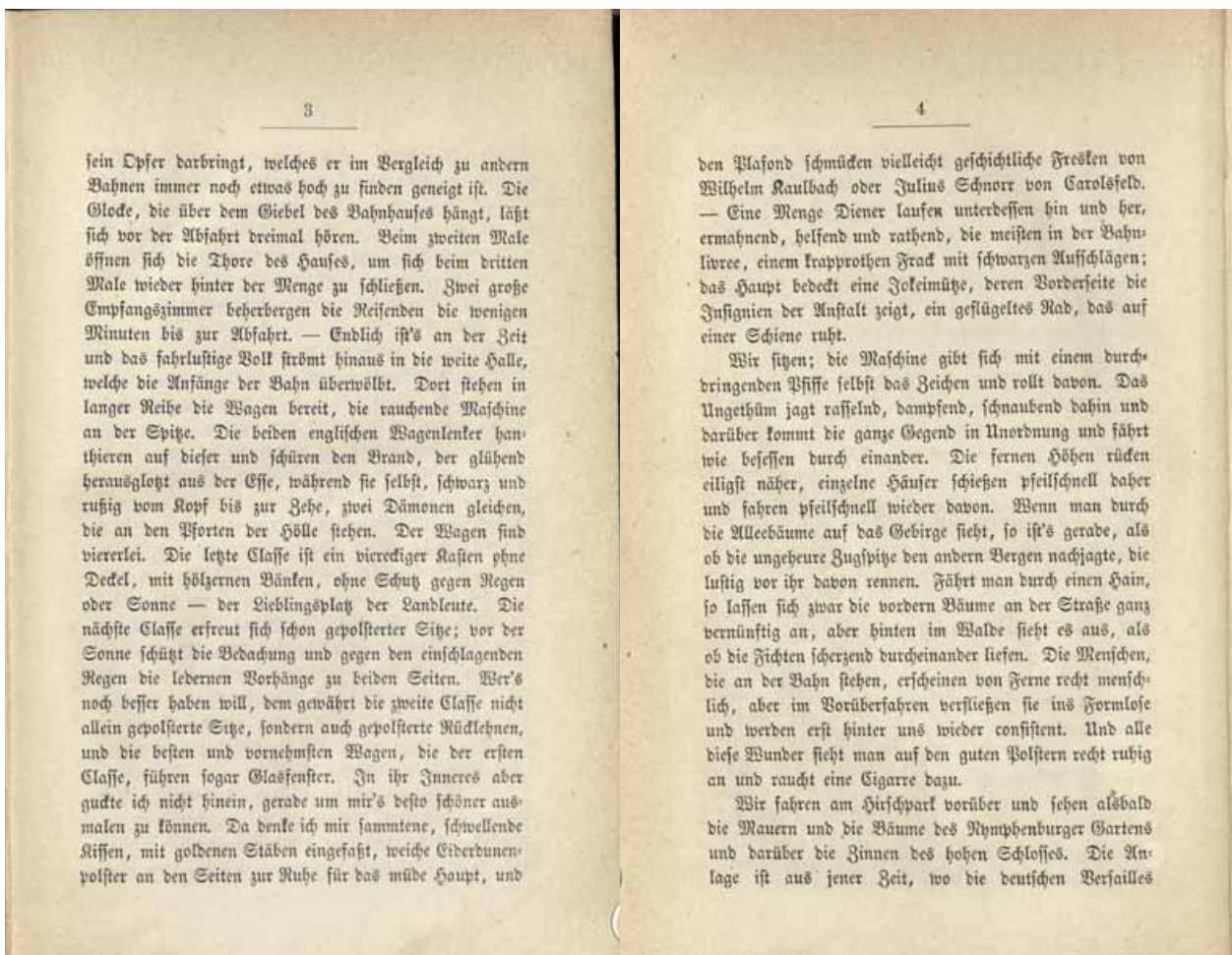
Ludwig Steubs „Reiseschilderungen“

In Zeichnungen und Grafiken aus der Frühzeit der Eisenbahn sind die Unterschiede zwischen den vier Waggonklassen deutlich zu erkennen. Der Schriftsteller Ludwig Steub (1812–1888) berichtet nach einer Zugreise im Jahr 1840 zwischen München und Augsburg präzise über die Unterschiede in der Ausstattung der Wagen. Lediglich bei der „Ausmalung“ der Ersten Klasse geht die Fantasie mit ihm durch. Weder Kaulbachsche Fresken noch eine Schar an Dienern gab es jemals in bayerischen Zügen. Die Vierte Wagenklasse schaffte die Eisenbahngesellschaft schon bald wieder ab. Es war wohl doch zu gefährlich, die Passagiere neben Wind und Wetter auch Dampf und Funkenflug auszusetzen.

Im Übrigen spricht Steub euphorisch über das neue Verkehrsmittel und seine berauschte Geschwindigkeit. Die Lokomotivführer sind „Dämonen gleich[...], die an den Pforten der Hölle stehen“ und die „Menschen, die an der Bahn stehen, erscheinen von fern recht menschlich, aber im Vorbeifahren verfließen sie ins Formlose und werden erst hinter uns wieder consistent.“

Buch, Papier, 17,5 x 11,5 cm, Ludwig Steub: Reiseschilderungen, Stuttgart 1873, Seite 3 und 4. Bayerische Staatsbibliothek München, Geo.u. 528 yn-1.

Literatur: Liebl, S. 255–257.



24 Erschwingliches Reisen via Zug?

- a) Bekanntmachung der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft mit Fahrpreistabelle, 1.3.1842
- b) Werbeplatkat der „Wirtschaft zur Eisenbahn“ in Lochhausen, 4.7.1842


Ein Bahnarbeiter musste im Jahr 1840 etwa das doppelte seines Tageslohns für ein Billet der Vierten Klasse aufbringen. Dennoch war eine Zugfahrt erschwinglicher und weniger zeitintensiv als andere Verkehrsmittel und sicherte breiteren Bevölkerungsschichten damit einen vorher nie dagewesenen Zugang zu Mobilität. Im Mai 1839 reisten 399 Personen mit der Postkutsche zwischen Augsburg und München, zwei Jahre später beförderte die Bahn bereits 31.622 Passagiere.

Außerdem war die Fahrt mit dem Dampfwagen eine Attraktion für sich, die sich wohlhabende Bürger nicht entgehen lassen wollten. Gleichzeitig nehmen das Phänomen der Sonntagsausflüge und die Anfänge des Tourismus unter anderem hier ihren Aufschwung. Der Wirt der Gaststätte „zur Eisenbahn“ in Lochhausen etwa lockte die Münchner Bevölkerung nicht nur mit Musikdarbietungen und Unterhaltungsshows, sondern auch mit einer guten Zuanbindung.

- a) Plakat, Papier, 55,5 x 41 cm, Archiv Deutsches Museum, Mapped Fahrpläne i.J. 1841 u. 1844; 1972-8/1-8; Gr. 16 IIIa; S 27 F 09.
- b) Plakat, Papier, 19,5 x 24,5 cm, Archiv Deutsches Museum, Bildstelle 38297.

Literatur: Liebl, S. 251–252.

24.



Bekanntmachung.

In Berücksichtigung der Lage und Entfernung der einzelnen Zwischen- von den Haupt-Stationen der München-Augsburger Eisenbahn werden zur Erleichterung des Publikums und namentlich der Anwohner der Zwischen-Stationen

von heute angefangen

die Personen-Fahr-Preise in folgender Art eingeschoben.

Von München nach Augsburg:

Von	Pasing		Lochhausen		Cobling		Walsch		Kornelstein		Mittelsberg		Herrng		Stierhof		Wandera		
	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	1 ^o	2 ^o	
München	24	16	14	10	12	8	10	6	8	4	6	4	6	4	6	4	6	4	6

Bei dieser Gelegenheit werden diejenigen, welche in Gesellschaft zu reisen wünschen, auf die bestehenden Fahr-Preise-Ermäßigungen für halbe und ganze Coupés, dann ganze Wagen 1^o u. 2^o Klasse bei direkten Fahrten von München nach Augsburg und umgekehrt wiederholt aufmerksam gemacht.

Diese Ermäßigungen sind:

	I. Klasse:	II. Klasse:
für ein halbes Coupé	8 fl. 6 fr.	7 fl. 12 fr.
für ein ganzes Coupé	15 " 18 "	13 " 36 "
für einen ganzen Wagen	43 " 12 "	38 " 24 "

Bestellungen hierauf wollen spätestens eine Stunde vor der Abfahrt, und für die erste Voreinfahrt am Vorabende bis längstens 6 Uhr Abends bei den Kassen der beiden Hauptstationen gemacht werden.
München am 1. März 1842.

Das Directorium
der
München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft.
J. v. Meißl, Dir. d. B. W. v. Meißl, Dir. d. B.

34.

Künftigen Donnerstag den 7. Juli 1842 findet in der Wirtschaft zur Eisenbahn in Lochhausen

musikalische Unterhaltung

statt.

Auch wird Herr Kammermeyer, Physiker aus Regensburg, eine aeronautische Vorstellung

wobei 5 Ballons zugleich in die Luft steigen, zu geben die Ehre haben, wozu der Unterzeichnete ganz ergebenst einladet und zu bemerken sich erlaubt, daß nebst der 3 Uhr-Fahrt auf der Eisenbahn noch eine Fahrt um 6 Uhr Abends nach Lochhausen und um 6 1/2 Uhr von Lochhausen nach München stattfinden wird.

München den 4. Juli 1842.

K. Lötzl,
Geschäftsführer der Wirtschaft zur Eisenbahn in Lochhausen.

Kat.-Nr. 24b

Kat.-Nr. 24a

25 Die Bahn, die einem Gewitter gleicht?

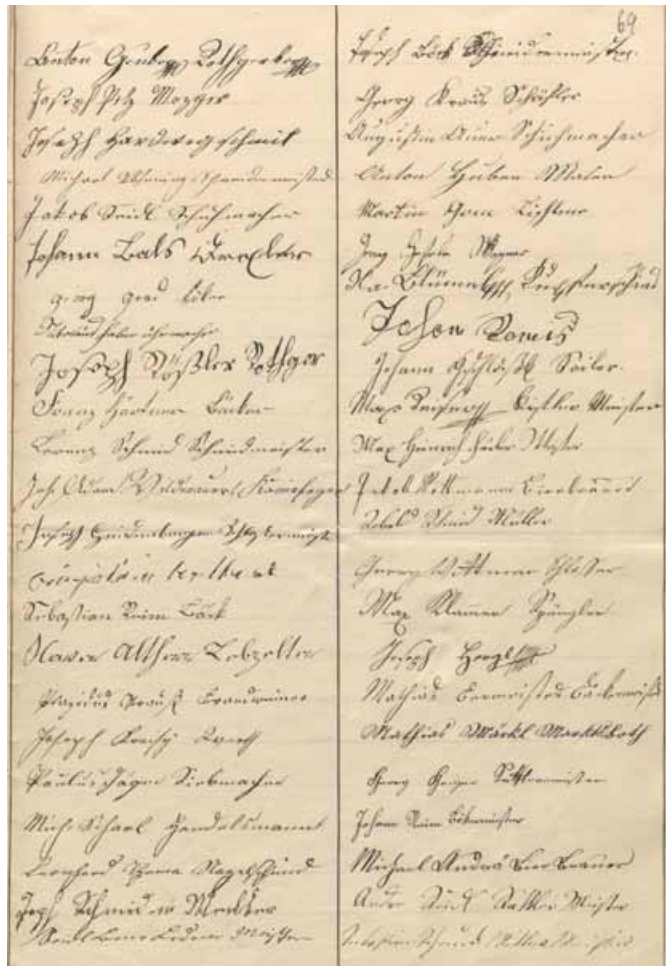
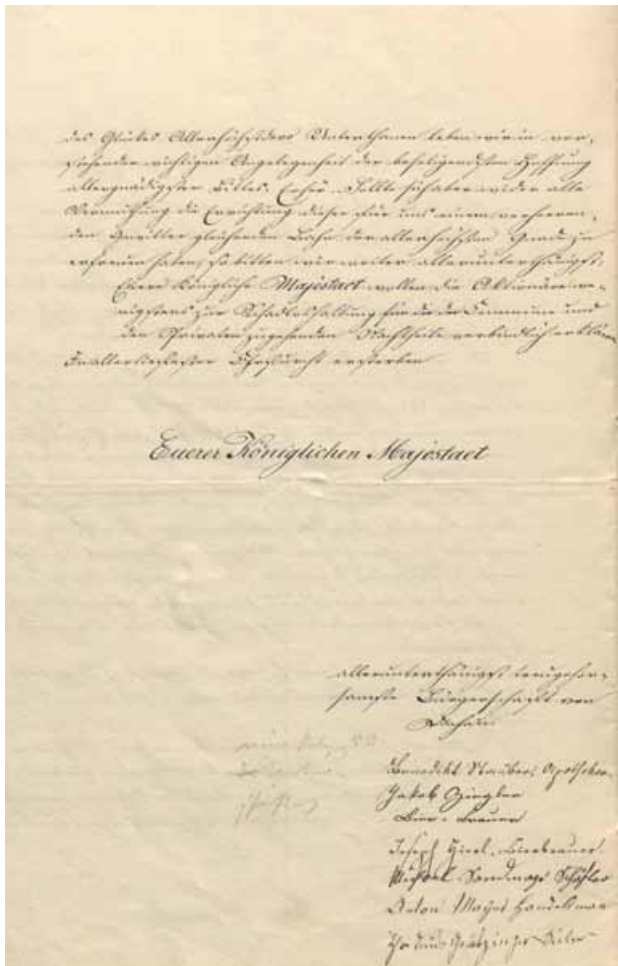
Schreiben der Dachauer Bürgerschaft an König Ludwig I., 29.5.1836

Auch wenn Optimismus und Fortschrittsglaube gegenüber dem neuen Verkehrsmittel verbreitet waren, gab es durchaus auch skeptische Stimmen in der Frühzeit der Eisenbahn. Das bayerische Obermedizinalkollegium warnte angeblich vor den gesundheitlichen Folgen des Zugreisens, genauer gesagt vor „geistiger Unruhe“, welche die Passagiere aufgrund der hohen Fahrtgeschwindigkeit erleiden könnten. Andere Befürchtungen waren wirtschaftlicher Natur. Noch vor Baubeginn der Eisenbahn wandten sich etwa 50 Dachauer in einem Schreiben an

Ludwig I. Die meisten Bürger profitierten von den Reisenden auf der Durchgangsstraße zwischen Augsburg und München, die durch den Ort führte, sei es als Gastwirt, Sattlermeister oder Bäcker. Durch den Bau der „einem Gewitter gleichenden Bahn“ befürchteten sie einen Rückgang des Verkehrsaufkommens und damit ihres Wohlstands.

Schreiben, Papier, 33 x 21 cm, 9 Seiten, hier die Seiten 8 und 9. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Ehemaliges Verkehrsarchiv, Innenministerium 24271.

Literatur: Liebl, S. 113–116.



26 Die Bahn, ein „Bauernschreck“?

- a) „Abschied an die München-Augsburger Retourchaisen-Pferde“, circa 1840
- b) „Eisenbahn-Scene“ vor der Silhouette Münchens von August Schöll, 1858

Kutscher und Landwirte betrachteten die Eisenbahn mit Sorge. Hiervon zeugen nicht wenige Karikaturen. In einer dieser Darstellungen zerkleinert ein Uniformierter mit Flügelrad auf der Mütze gerade eine Kutsche, während sich der Wagenlenker von seinen Pferden verabschiedet. Im Hintergrund scheint eine Art Wettrennen zwischen Pferd und Dampfross stattzufinden. Eine ebenfalls weitverbreitete Grafik zeigt die Eisenbahn als „Bauernschreck“. Dieser scheucht die Tiere auf und bringt den Landwirt zu Fall. In der Tat wehrten sich Landwirte häufig gegen die Zerschneidung ihrer Felder durch den Gleisbau und befürchteten billige Getreideimporte aus dem Ausland durch die Bahn. Eisenbahnkritiker sagten voraus, die Eisenbahn würde den Bedarf an Pferden und Tierfutter verringern.

Es ist schwer festzustellen, inwiefern und für wen der wirtschaftliche und soziale Wandel, der mit der Eisenbahn einherging, Nachteile brachte. In



Kat.-Nr. 26b

Nürnberg etwa profitierte die Kutscherei derart vom Personen- und Güterverkehr der Bahn, dass in den 1850er Jahren eine neue Fiakeranstalt gegründet wurde.

- a) Karikatur mit Gedicht, Papier, 33 x 26 cm. Stadtarchiv München, DE-1992-HV-BS-B-05-29.
- b) Lithographie, Karton, 45 x 56 cm (Passepartout), 25 x 32,5 (Grafik). Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, Inventarnummer VA-40607.

Literatur: Liebl, S. 113–116.



Kat.-Nr. 26a, Ausschnitt

27 Die Gesellschaft in Geldnot

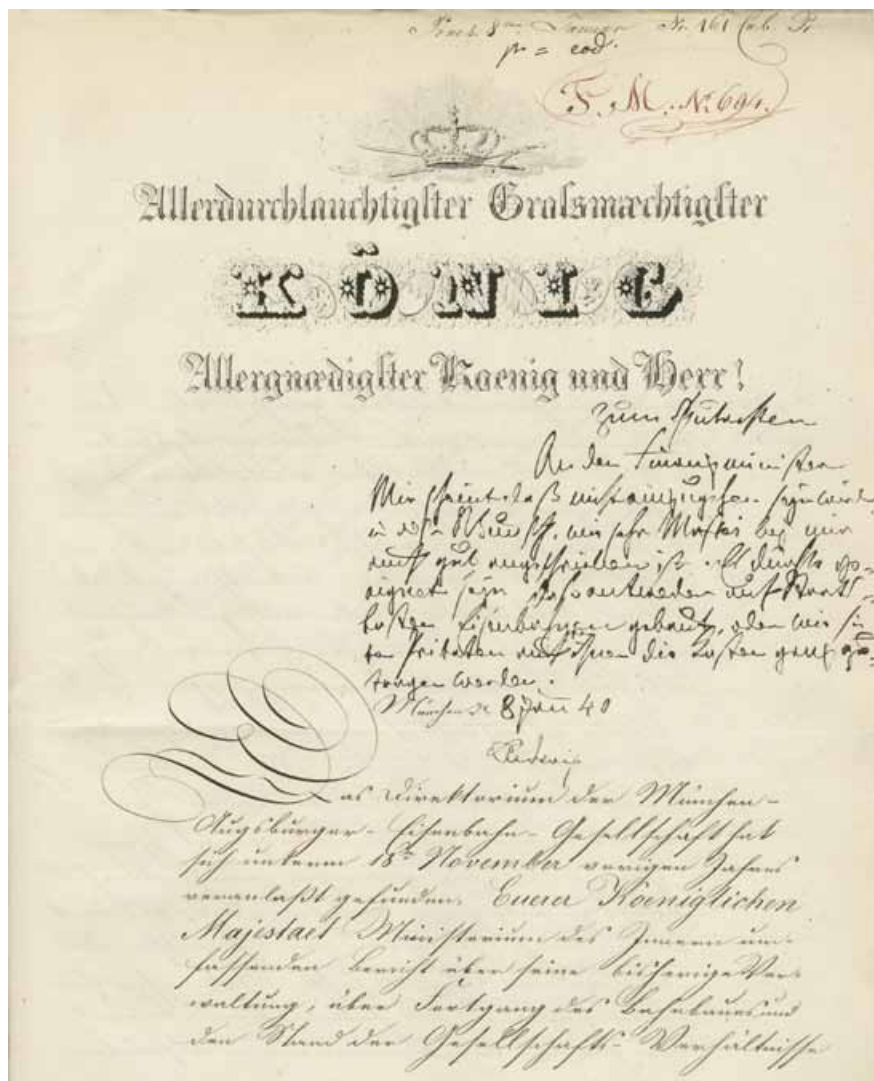
Gesuch des Direktoriums der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft an König Ludwig I. um Aufnahme eines Staatskredits, 7.1.1840, mit Signat Ludwigs I. vom 8.1.1840

Die Eisenbahngesellschaft verbrauchte ihr Kapital von drei Millionen Gulden bis etwa 1839. Vor allem waren es der Grunderwerb sowie der Strecken- und Brückenbau, der teurer als geplant ausfiel. Die Verantwortlichen baten deshalb im Januar 1840 Ludwig I. um einen Staatskredit von 1,1 Millionen Gulden. Diesen verweigerte er mit den Worten: „Mir scheint, daß nicht einzugehen seyn wird, au(f) diesen Wunsch, wie sehr Maffei bey mir auch gut angeschrieben ist. Es dürfte geeignet seyn, daß entweder auf Staatskosten Eisenbahnen gebaut, oder wie sie von Privaten auch ihnen die Kosten getragen werden.“

Der Monarch erlaubte zumindest die Kreditaufnahme bei privaten Geldgebern. Trotzdem setzte sich der Kapitalmangel fort: Spätestens 1841 konnte die Gesellschaft die Profiterwartungen ihrer Anteilseigner nicht mehr erfüllen. Selbst die Auszahlung von Dividenden erfolgte nur dank einer Anleihe von 100.000 Gulden. Die Euphorie der Gründungszeit war endgültig verflogen. An einen neuen, repräsentativen Münchner Bahnhof und an den zweigleisigen Ausbau der Bahn war nicht zu denken.

Schreiben, Papier, 33 x 21 cm, 5 Seiten, hier erste Seite. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MF 58628.

Literatur: Liebl, S. 239–245 und S. 265–267.



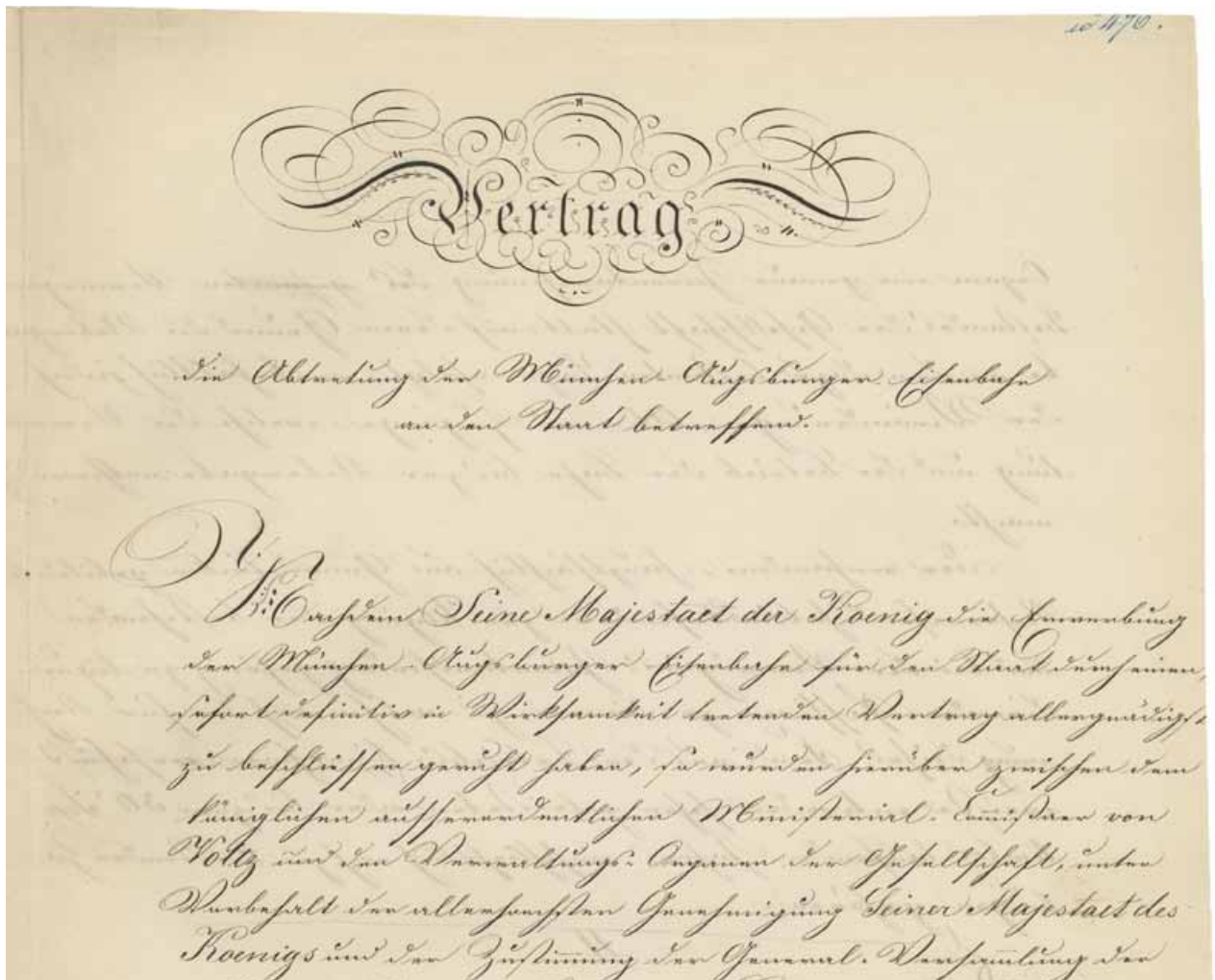
28 Von der Aktiengesellschaft zum Staatsbetrieb

Vertrag zwischen dem königlichen Ministerialkommissär von Voltz und der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft wegen Abtretung an den Staat, 11.8.1844

Just als der Eisenbahngesellschaft dringend benötigtes Geld für Investitionen fehlte, setzte sich beim bayerischen Staat allmählich die Erkenntnis über die Notwendigkeit der Eisenbahn durch. Gerade Ludwig I. war lange skeptisch gegenüber den dampfenden Maschinen. Ab 1841 schloss Bayern beispielsweise mit Nachbarn Verträge über länderübergreifende Bahnverbindungen. Zudem nahm im selben Jahr die staatliche Eisenbahnbaukommission ihre Arbeit auf. Mit ihr begann die Epoche der „Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen“. Angesichts dieser neuen verkehrspolitischen Lage lässt sich auch die Bereitschaft des Königreichs erklären, in Verhandlungen über eine mögliche Verstaatlichung der Gesellschaft einzutreten. Mitte 1844 einigten sich schließlich beide Seiten: Am 11. August schlossen Ministerialkommissär von Voltz und von Maffei einen nur drei Seiten umfassenden Vertrag über eine Abtretung an das Königreich Bayern. Eine außerordentliche Generalversammlung bestätigte den Verkauf, der zum 1. Oktober in Kraft trat. Da der Staat alle Rechte und Pflichten der Gesellschaft übernahm, zog er auch 1,2 Millionen Gulden Schulden an sich. Die Aktionäre wurden bar oder in Form von Obligationen ausbezahlt und erhielten zudem eine Entschädigung.

Vertrag, Papier, 32 x 21 cm, 3 Seiten, Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Ehemaliges Verkehrsarchiv, Innenministerium 4136.

Literatur: Liebl, S. 265–269.



29 Ausblick – Die Eisenbahn setzt sich durch

- Übersichtskarte der bayerischen Eisenbahnlagen und Eisenbahnprojekte, zusammengestellt von J. Heyberger, circa 1862
- ICE bei Altheim, 2022
- Münchner S-Bahn der Linie 3 bei Altheim, 2020

Aus heutiger Sicht ermöglichte die Verstaatlichung der München-Augsburger Eisenbahn möglicherweise erst den Siegeszug der Eisenbahn in Bayern. Schon in den 1860er Jahren hatte sie sich längst gegenüber anderen Verkehrsmitteln durchgesetzt. Bayern war mit einem Netz an Eisenbahnstrecken durchzogen. Von Augsburg aus führten Linien nach Nürnberg, Lindau und Ulm. Von München kam man per Zug nach Starnberg, Miesbach und über Passau oder Rosenheim bis nach Österreich. Zahlreiche weitere Strecken waren zudem in Planung.

Die Eisenbahn ermöglichte vielen Menschen einen neuen Zugang zu Mobilität und eine neue

Erfahrung von Zeit und Raum. Heute befahren die Strecke München-Augsburg, Bayerns älteste Fernverkehrsstrasse, jeden Tag eine dreistellige Anzahl an Fern-, Regional- und Güterzügen. Die Strecke bildet einen Teil der Magistrale für Europa. Auch die Münchner S-Bahn-Linie 3 bedient die Strecke ab Mammendorf.

- Karte, Papier auf Karton, 67 x 54 cm (Karton), 50 x 50 cm (Karte), Ausschnitt. Archiv Deutsches Museum, KT 01071.

Literatur: Erhart, S. 17–18. – Zeitler–Hufschläger S. 221–222.

- Fotografie, Papier, 34 x 51 cm. Sammlung Ben Bonner, München.

- Fotografie, Papier, 51 x 34 cm. Sammlung Ben Bonner, München.

Literatur: Deutsche Bundesbahn (Hrsg.), Ausbaustrecke.

