Tabubruch durch fiktionale Modelle: Willi Forsts Die Sünderin (BR Deutschland, 1951), München 1996.

[23] Vergleiche zur katholischen Position gegenüber der »Sünderin« die katholische Filmrezensionszeitschrift Film-Dienst. Hier: Film-Dienst, 2. Februar 1951: Die Sünderin.

[24] *Peter Hasenberg:* Dialog zwischen Kirche und Filmkultur. Kontinuität und Wandel in der Geschichte des »Film-Dienst«. In: Film-Dienst, Extraausgabe zum 50. Jubiläum des Bestehens, Oktober 1997, S. 4–16, S. 10.

[25] Linzer Diözesanblatt, 15. April 1951: Hirtenwort der Bischöfe Österreichs.

[26] Passauer Neue Presse, 6. März 1951: Ein unerhörtes Ärgernis für die Bischofsstadt.

[27] Würzburger Diözesanblatt, 5. März 1951: Kanzelerklärung des Bischofs von Würzburg.

[28] Vollständiger Wortlaut abgedruckt in: Film-Dienst, 9. März 1951: Kardinal Frings zur »Sünderin«.

[29] Schongauer Nachrichten, 6. März 1951: Kern lebendiger Verchristlichung des Dorfes.

[30] Archiv Bistum Passau, Ordinariatsarchiv Varia I/13 (ABP OA), Schreiben Katholisches Stadtpfarramt Neuötting am Inn an Bischöfliches Ordinariat Passau vom 14. März 1951, Betr.: Film »Die Sünderin«.

[31] *Bruno Kammann:* Carl Klinkhammer. Ruhrkaplan, Sanitätssoldat und Bunkerpastor 1903–1997, Essen 2001, S. 197ff.

[32] Main-Echo, 24. Februar 1951: Stinkbomben.

[33] Beispiel für die ausführliche Berichterstattung zu den Regensburger Vorfällen in der lokalen Tagespresse: Tages-Anzeiger, 24. Februar 1951: Proteste und Tumulte um einen Film.

[34] *Burghardt,* Werk, Skandal, Exempel, S. 27.

[35] ABP, OA, Schreiben Katholisches Pfarramt Tann an Bischöfliches Ordinariat Passau vom 3. April 1951, Anlage: Lichtspiele Tann an Katholisches Pfarramt Tann vom 21. März 1951.

[36] ABP, OA, Schreiben Katholisches Pfarramt Aldersbach an Bischöfliches Ordinariat Passau vom 13. März 1951, Betr.: Film »Die Sünderin«.

[37] Freisinger Tagblatt, 15. Februar 1951: Filmspiegel.

[38] AEM, Pfarrarchiv St. Georg Freising, A I/1a, Fasz. 2: Missstände in der Pfarrei, Gemeinsames Schreiben Katholikenausschüsse und evangelische Kirchengemeinde an Stadtrat Freising vom 16. Februar 1951.

[39] Freisinger Tagblatt, 17. Februar 1951: »Die Sünderin« wird in Freising nicht gespielt, S. 3.

[40] StA Freising, Protokolle zu den Sitzungen des Stadtrates 1951, Protokoll 3. Sitzung am 16. Februar 1951.

[41] Freisinger Tagblatt, 17. Februar 1951: »Die Sünderin« wird in Freising nicht gespielt.

[42] Freisinger Tagblatt, 17. Februar 1951: ... und »Die Sünderin« in der Stadtratssitzung.

[43] StA Freising, Protokolle zu den Sitzungen des Stadtrates 1951: Protokoll 3. Sitzung am 16. Februar 1951.

[44] Gegenüber von Absetzungsaufrufen des Bischöflichen Ordinariats Passau sprach das dortige Luitpold-Kino von Konventionalstrafen von mehreren Tausend Mark. Siehe: ABP, OA, Schreiben Luitpold-Lichtspiele Passau an Bischöfliches Ordinariat Passau vom 27. Februar 1951, Betr.: Film »Die Sünderin«.

[45] Entsprechend einer Besucherbefragung hatten in den Wochen nach den Diskussionen im Stadtrat mehr als 80 Prozent der Kinobesucher des Asam-Theaters angegeben, sie wollten »Die Sünderin« in Freising sehen. Siehe dazu: Freisinger Tagblatt, 29. März 1951: Filme im Urteil der Besucher.

[46] StA Freising, Protokolle zu den Sitzungen des Stadtrates 1951, Protokoll 6. Sitzung vom 22. März 1951.

[47] StA Freising, Protokolle zu den Sitzungen des Stadtrates 1951, Erklärung der SPD-Stadtratsfraktion zum Antrag auf einstweilige Gerichtsverfügung »Die Sünderin« vom 22. März 1951.

[48] Freisinger Tagblatt, 24. März 1951: Erneut erregte Debatten im Stadtrat.

[49] Freisinger Tagblatt, 29. März 1951: Einstweilige Gerichtsverfügung gegen »Die Sünderin« erlassen.

[50] StA Freising, Reg. 047/313, Asamtheater: »Die Sünderin« Vergleich, Gerichtlicher Vergleich vom 21. April 1951.

[51] *Peter Stettner:* Vom Trümmerfeld zur Traumfabrik. Die »Junge Film-Union« 1947–1952. Eine Fallstudie zur westdeutschen Filmproduktion, Hildesheim 1992, S. 130f.

[52] *Claudius Seidel:* Der deutsche Film der fünfziger Jahre, München 1987, S. 180.

[53] Abendzeitung, 20. Februar 1951: Freisinger besuchen »Sünderin« in Garmisch.

[54] ABP OA, gemeinsames Schreiben des Dekans der evangelischen Kirche und des Generalvikars des Bistums Passau vom 26. Februar 1951 an Lichtspielhaus »Luitpold-Lichtspiele« in Passau, Betr.: »Die Sünderin«.

[55] *Burghardt,* Werk, Skandal, Exempel, S. 31ff.

[56] Wie hoch dieser Erfolg eingeordnet wurde, zeigte sich an den Seelsorgeberichten der größten Pfarrei Freisings. Siehe hierzu: Archiv Erzbistum München (AEM), Seelsorgeberichte, Stadtkommissariat Freising, St. Georg, 1952.

[57] Münchner Katholische Kirchenzeitung, 24. Juni 1951: »Lucrecia Borgia«.

[58] Der Film wurde kurz nach den Freisinger Protesten bundesweit eingezogen, da nicht die endgültige Kinofassung von der FSK beurteilt worden war. Siehe: Münchner Merkur, 20. Juli 1951: Der Film »Lucrezia Borgia«.

[59] StA Freising, Reg. 047/313, Akt Filmbeanstandungen: Schreiben Katholische Filmliga Freising vom 22. Juni 1951 an Geschäftsleitung der Asamlichtspiele Freising bzw. an Oberbürgermeister der Stadt Freising.

[60] StA Freising, Reg. 047/313, Akt Filmbeanstandungen, Schreiben Asamlichtspiele an Stadtpolizei Freising vom 22. Juni 1951; auf Schriftstück befindet sich handschriftlicher Vermerk der Polizeistelle, gegen den Film keinerlei besondere Maßnahmen zu treffen.

[61] *Wilhelm Bettecken:* Dienst am Film. Dienst am Menschen. 40 Jahre film-dienst 1947–1987, Essen 1987, S. 45.

Anschrift des Verfassers:
Christian Kuchler, Jutastr. 11, 80636 München

Planung und Bau der Bahnstrecke Pasing–Herrsching

Von Dr. Lothar Altmann

Vor 100 Jahren, am 30. Juni 1903, wurde die Königlich Bayerische Lokalbahn Pasing–Herrsching (seit 1972 die S-Bahn-Linie 5) mit vier Sonderzügen voller Schulkinder eröffnet. Aus diesem Anlass taten sich 2003 die anliegenden Gemeinden zusammen, um mit historischen Zügen, einem reichen Rahmenprogramm, einer Wanderausstellung und einer Publikation das Jubiläum festlich zu begehen.

Schon seit 1808 gab es mit Unterbrechungen eine Postlinie München–Inning–Landsberg–Buchloe, auf der neben Briefen und Paketen zeitweise auch Personen befördert wurden. In je einem Gasthaus in Inning (1862 nach Greifenberg verlegt) und ab 1810 auch in Unterpfaffenhofen war eine so genannte »Relaisstation« eingerichtet, in der die Pferde gewechselt werden konnten. Deshalb hießen diese Wirtschaften auch »Zur Post«. Aus dem Unterpfaffenhofener Gasthaus stammte der Vater des Idyllenmalers Carl Spitzweg. Der kleine Carl verbrachte dort bei seinen Verwandten mehrmals seine Ferien, was vielleicht mit die Ursache für seine große Reiselust wurde, sicherlich aber ihn anregte, immer wieder einmal die Postkutsche als Motiv in seine Gemälde aufzunehmen.

Stegen oder Herrsching?

Doch dann kam Konkurrenz: 1854 wurde die Eisenbahnlinie Pasing–Starnberg und 1873 die von Pasing über Fürstenfeldbruck, Grafrath und Geltendorf nach Kaufering eröffnet. Letztere führte zur Einstellung der Personenbeförderung auf der Postlinie München–Landsberg. Von nun an gab es aus dem Ammerseegebiet Pferdepostverbindungen nur noch als Zubringer zu diesen Eisenbahnstrecken. Doch war dies wenig befriedigend, noch dazu seit 1878 die Schifffahrt auf dem Ammersee aufgenommen worden war. Eine gewisse Abhilfe konnte dadurch geschaffen werden, dass eine Schiffsverbindung von Stegen auf der Amper bis Grafrath eingerichtet wurde, woran bekanntlich dort heute noch die Gaststätte »Dampfschiff« erinnert.

Darum stellte bereits 1881 Clemens III. Graf Toerring-Jettenbach von Seefeld bei der zuständigen Behörde den vergeblichen Antrag zur Errichtung einer »Sekundärbahn« von Pasing nach Ried bei Herrsching, wobei es ihm vor allem um die bessere Erschließung seiner Besitzungen im Vierseenland ging. Erst Mitte der neunziger Jahre rückte dann eine Eisenbahnverbindung von München zum Ammersee in den Blickpunkt einer breiteren Öffentlichkeit. Hierbei waren sich zwar alle über die Notwendigkeit einig, nicht jedoch über den Streckenverlauf.

Es bildeten sich zwei Interessengruppen, angeführt einerseits

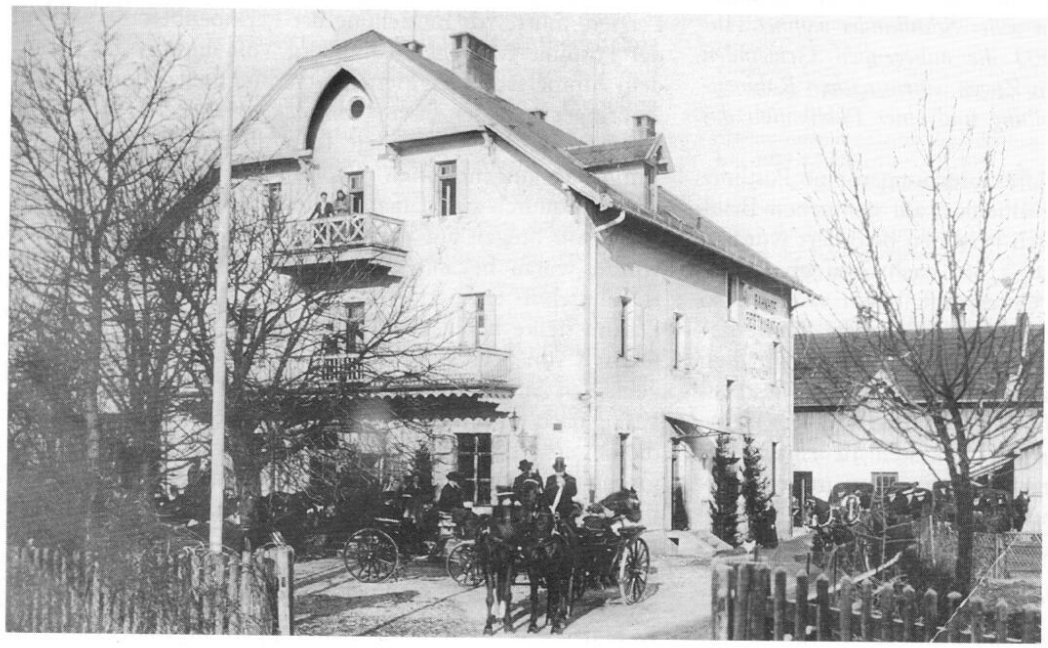
Gasthaus »Zur Post« (Relaisstation) in Unterpfaffenhofen, um 1900.

Repro: Ingeborg Schöchlin, Germering

von Hugo Ritter von Maffei, andererseits von Hans Veit III. Graf Toerring-Jettenbach, beide Reichsräte der Krone Bayerns. Ersterer wünschte als Zielbahnhof Stegen, wo sich der Ausgangspunkt und die Werft der ihm gehörenden Ammersee-Dampfschifffahrt befanden, und wurde darin natürlich von dem Stegener Brauereibesitzer Schreyegg unterstützt. Diese Eisenbahnstrecke sollte auch gleich die Maffeischen Güter Freiham, Kleßheim und Wandelheim bei Unterpfaffenhofen einbinden, weswegen sich der Ritter »großzügigerweise« bereit erklärte, in diesem seinen »Gäu« Grund dafür unentgeltlich abzutreten.

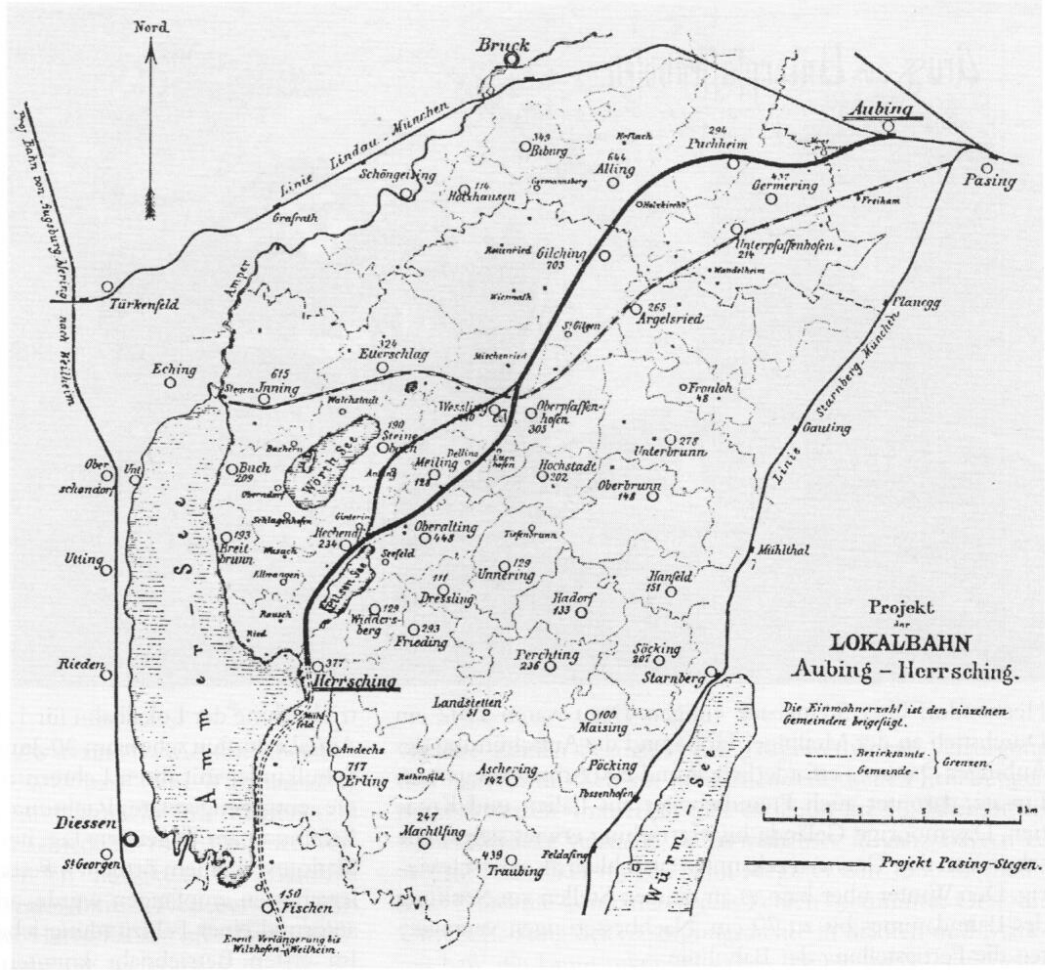
Demgegenüber favorisierte Graf Toerring-Jettenbach nach wie vor eine Bahnlinie durch sein Gebiet nach Herrsching. Durch eine solche Verbesserung der Infrastruktur erhoffte er sich einen wirtschaftlichen Aufschwung. Dabei hätte die Bahnlinie zwangsläufig in Aubing von der Buchloer Strecke abzweigen müssen, um über Puchheim das Gebiet Maffeis zu umfahren, der ja für die Herrschinger Strecke nichts herzugeben gedachte. Um seine Chancen zu verbessern, warf Graf Toerring einen Zuschuss in Höhe von 10 000 Goldmark in die Waagschale.

So bildeten sich 1895 zwei »Eisenbahn-Comités«, vergleichbar den heutigen Bürgerinitiativen, das eine für die Streckenführung nach Stegen, das andere für eine nach Herrsching. Beide richteten Gesuche an das »Hohe Königliche Staats-Ministerium des Königlichen Hauses und des Aeußern« in München, zunächst im August die »Herrschinger«. Diese rechneten vor, was alles zur Rentabilität dieser Strecke beitragen würde: Jährlich müssten Richtung München transportiert werden: Holz aus Seefeld, 6000 Zentner Getreide, mehrere hundert Stück Großvieh, Bier aus den Brauereien in Andechs und Seefeld sowie Milch; umgekehrt müssten bis zu 17 000 Zentner Braugerste für Andechs und Seefeld und 4000 Zentner Kunstdünger für die Domänenverwaltung angeliefert werden. Dazu kämen die zahlreichen Wallfahrer von Andechs, die Münchner Ausflügler und Sommerfrischler. Die Gegen-



»Bahnhofsrestauration Veronika Hirschauer« in Germering, um 1904.

Repro: Ingeborg Schöchlin, Germering



Die beiden konkurrierenden Streckenprojekte, 1895.
Repro: Ingeborg Schöchlin, Germering

partei zog im September nach. Sie konnte damals noch 21 Gemeinden hinter sich vereinen, die aber dann zum Teil – wie beispielsweise Weßling – die Front wechselten, außerdem fünf Brauereien und zwei Ziegeleien. Daneben gab es von Einzelpersonen noch verschiedene Vorschläge zu anderen Varianten. Die Presse wurde mobilisiert. So ergriff am 13. Dezember 1895 die »Neue Freie Volkszeitung« Partei für die »Herrschinger«, was nicht weiter verwunderlich ist, befand sie sich doch im Besitz des Herrschingers Julius Marchner: Die Landschaft zwischen Weßling und Herrsching, »den lieblichen Ufern des Pilsensee's« entlang und »eine prachtvolle Gebirgskette« vor Augen, sei nicht nur wesentlich reizvoller als die zwischen Weßling und Stegen, sondern weise in ihrem Einzugsgebiet, das zur Sicherheit nicht näher umrissen wurde, auch fast doppelt so viele Einwohner auf. Die Zeitschrift »Das Bayerische Vaterland« konterte am 15. Februar 1896: Der Ammersee würde von seiner Spitze, also von Stegen aus beidseitig weit besser erschlossen, die Bahnroute dorthin sei kürzer und damit billiger. Herrsching sei »nummerisch (400 Einwohner) ohne Bedeutung gegen das mehr als noch einmal so große Inning bei Stegen«; im Übrigen – so schürte man den Sozialneid – profitierten in Herrsching von der Eisenbahn nur einige Villenbesitzer, außerdem führe diese Trasse auf weiter Strecke durch schwer zu erschließendes Sumpfgebiet.

Kompromiss und Baubeginn 1901

Am 14. März 1896 musste sich der Bayerische Landtag mit beiden Projekten befassen. In der heftig geführten Debatte fiel zwar keine Entscheidung, doch zeichnete sich eine Mehrheit von Befürwortern der Herrschinger Strecke ab. Der Hauptgrund lag darin, dass die Stegener Strecke mehr oder weniger parallel zur Buchloer verlief, und zwar in der verhältnismäßig geringen Entfernung von nur 1–1½ Gehstunden. Außerdem waren bereits die Planungen zur Erschließung des Westufers des Ammersees durch eine Bahnlinie von Mering nach Weilheim in vollem Gange (Eröffnung 1898). Maffei sah nun seine Felle davonschwimmen und signalisierte Kompromissbereitschaft. So konnte im Lauf des Jahres 1898 eine Einigung über die neue Bahnstrecke erzielt werden, welche die Interessen – so weit wie möglich – beider Reichsräte und Großgrundbesitzer berücksichtigte: nämlich von Pasing über Freiham (mit eigener Haltestelle!), Unterpfaffenhofen-Germering, Argelsried und Weßling nach Herrsching. Die Aubinger konnten sich dabei trotz Sympathien von Seiten des Vorsitzenden des Ministerrates, Friedrich Krafft Freiherr von Crailsheim, gegen Maffei nicht durchsetzen und wurden abgehängt. Zugleich waren mit dieser Streckenentscheidung, die vom Landtag endgültig am 2. März 1900 abgesegnet wurde, die Weichen zum späteren Aufstieg Unterpfaffenhofens und Germerings zur heutigen vereinigten Stadt Germering gestellt und die Dörflichkeit des alten Puchheim besiegelt, das seine moderne Weiterentwicklung an einer anderen Bahnlinie, in Puchheim-Bahnhof, fand.

Dennoch kam es noch zu kleineren Modifizierungen der Bahnstrecke. In Pasing wurden die Geleise von der stark befahrenen Landsberger Straße sicherheitshalber weiter nach Süden abgerückt, um ja nicht die dortigen Gäule scheu zu machen. In (Neu-)Aubing wurde eine Anbindung an die im Februar 1900 genehmigte Zentralwerkstätte der Staatseisenbahnen eingeplant. Erst während des am 25. April 1901 begonnenen Bahnbaus konnte man sich über den endgültigen Verlauf der Bahntrasse zwischen Weßling und Seefeld-

Bahnhof Unterpfaffenhofen-Germering mit Bahnhofsrestauration Hirschauer (heute Hotel Huber), Ansichtskarte um 1906.
Repro: Ingeborg Schöchlin, Germering

Hechendorf über Steinebach einigen. Dazu waren 1902 ein Durchstich an der Meilinger Höhe und die Aufschüttung des Aubinger Dammes erforderlich. Rund 200 Arbeiter waren im Einsatz, darunter auch Fremdarbeiter aus Italien und Kroatien. Das moorige Gelände bis Herrsching erwies sich – wie schon von den Gegnern erkannt – tatsächlich als sehr schwierig. Den Winter über kam es an einigen Stellen zur Senkung des Bahndammes bis zu 70 cm. Nachbesserungen verzögerten die Fertigstellung der Bahnlinie.

Die Pläne zu den weitgehend heute noch erhaltenen Bahnhöfen waren vom Hochbaubüro der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ausgearbeitet worden, Bauleitung und -ausführung vor Ort lagen in den Händen des Münchner Architekten Jakob Rusch und des Dießener Baumeisters Franz Stiegler. Laut Endabrechnung von 1906 beliefen sich die Baukosten für die 32 km lange Bahnstrecke auf insgesamt gut 2,75 Millionen Mark, von denen die davon Profitierenden fast 190 000 Mark tragen mussten.

Eröffnung 1903

Am 23. Juni 1903 konnte dann endlich eine Probefahrt unter Leitung des Staatsbahn-Generaldirektors zusammen mit den Bürgermeistern der anliegenden Gemeinden durchgeführt werden. Sie verlief positiv, sodass die fahrplanmäßige Inbetriebnahme der Lokalbahn für 1. Juli angeordnet wurde. Zum Auftakt durften schon am 30. Juni in Sonderzügen rund 1000 Schulkinder mit ihren Lehrern nach Herrsching bzw. 500 in die entgegengesetzte Richtung fahren. Bei der offiziellen Eröffnung am folgenden Tag, bei der der erste Zug an jeder Station von einem örtlichen Festkomitee mit Musik und Böllerschüssen empfangen wurde, erlitt in Seefeld ein Kanonier aufgrund einer Fehlzündung lebensgefährliche Verletzungen. Im ersten Betriebsjahr konnten bereits 267 661 Fahrgäste gezählt werden. Die Fahrzeit vom Münchner »Centralbahnhof« bis Herrsching betrug damals 89 bis 91 Minuten, für Badezüge, die nicht überall hielten, nur 72 bis 73 Minuten. Als 1925 die Strecke elektrifiziert war, wurde mit 48 Minuten vom schnellsten Badezug schon annähernd die Reisegeschwindigkeit der heutigen S 5 von 46 Minuten erreicht.

Literaturhinweis:
Der Beitrag stützt sich hauptsächlich auf die Festschrift von *Robert Bopp:* 100 Jahre Bahnstrecke Pasing–Herrsching. Von der Königlich Bayerischen Lokalbahn zur S-Bahn-Linie 5. Germering 2003, 132 S. mit zahlreichen Abb. (15,– EUR). Außerdem auf *Matthias Bender:* Die Lokalbahn Pasing–Herrsching, in: Ein Jahrhundert wird mobil. München 1994, S. 82–95 (mit weiteren Literaturangaben).

Anschrift des Verfassers:
Dr. Lothar Altmann, Glockenstraße 14, 82110 Germering

Das Wirtshaus im altbayerischen Landgericht Dachau

Von Dr. Beat Kümin

Lange Zeit war das Wirtshaus kein Thema für die »seriöse« historische Forschung. Als alltäglich-unspektakulärer Dienstleistungsbetrieb erfuhr es höchstens Behandlung in anekdotischen Kulturgeschichten.[1] Dies hat sich in jüngster Zeit geändert. Sowohl im Amperland wie in anderen europäischen Regionen häufen sich die Arbeiten zur Entwicklung des Gastgewerbes.[2] Besonderes Interesse findet die Epoche vor den Umbrüchen des 19. Jahrhunderts, weil Wirtshäuser für Bürger und Bauern im Ancien Régime oft die wichtigsten sozialen Zentren darstellten. Eine erste Bilanz der neueren Ansätze betont jedenfalls das Erkenntnispotential gastgewerblicher Studien für die allgemeine Geschichte der frühen Neuzeit.[3]

Die Verbreitung und Funktionsvielfalt der Wirtshäuser lässt sich in einer regionalen Fallstudie besonders gut veranschaulichen. Das altbayerische Landgericht Dachau bietet dafür ausgezeichnete Voraussetzungen. Hier lässt sich nicht nur auf eine jahrhundertealte gastliche Tradition verweisen – so etwa im altehrwürdigen Unterbräu in Dachau selbst, sondern auch auf umfangreiche landesgeschichtliche Literatur.[4] Die Quel-