

erreichen, dass der frühere 2. Bürgermeister Martin Auer und dessen Frau ins Konzentrationslager verbracht würden.²⁹ Dies bog aber Hans Lechner ab. Was Lederer dazu veranlasst haben konnte, ist nicht bekannt.

Wie überall in Bayern war die Ortsgruppe der KPD in Freising unmittelbar nach dem Reichstagsbrand Ende Februar 1933 rasch zerschlagen worden, endgültig aber interessanterweise erst im Frühjahr 1934 durch eine größere Verhaftungswelle.

Anmerkungen:

- ¹ Freisinger Beobachter vom 8. 3. 1933.
- ² Freisinger Nachrichten vom 12./13. 3. 1933; zu den Vorgängen vom 11. März 1933 auch Freisinger Beobachter vom 14. 3. 1933.
- ³ Bayerische Politische Polizei bei der Polizeidirektion München an Bezirksamt Freising, 12. 5. 1933, Altregistratur III-374, StadtA Freising.
- ⁴ Dr. Schels an Regierung von Oberbayern, 13. 5. 1933, StAM, LIRA 116514.
- ⁵ Monatsbericht Hans Lechners für den Sonderkommissar der Obersten SA-Führung für Oberbayern, 28. 10. 1933, StAM, Spruchkammern, K 1023, Hans Lechner, fol. 12.
- ⁶ Bericht der Schutzpolizei vom 11./12. 11. 1933, Altregistratur II-5203, StadtA Freising. Die Gaststätte »Maxburg« war schon vor 1933 der Treffpunkt der Freisinger Kommunisten. Schutzpolizei Freising an Staatsanwaltschaft beim Landgerichtsbezirk München II, 29. 2. 1932, Altregistratur III-293, StadtA Freising.
- ⁷ Bericht des Polizeikommissars Wagner, 16. 2. 1934, Altregistratur III-380, StadtA Freising.
- ⁸ Polizeibericht in Altregistratur III-380, StadtA Freising.
- ⁹ Freisinger Tagblatt vom 7. 3. 1934.
- ¹⁰ Urteil des Sondergerichts im Bezirk des Oberlandesgerichts München vom 11. 8. 1936, StAM, Staatsanwaltschaften 8273, fol. 26.
- ¹¹ Freisinger Tagblatt vom 9. 3. 1934; vgl. den Bericht der »Freisinger Nachrichten«, in dem auch die Geburtsdaten der Verhafteten angegeben sind. Die dortige Liste ist exakter und vollständiger als die des »Tagblatts«; ferner den Vermerk des Leiters der Kriminalpolizei, Wagner, vom 7. 3. 1934, Altregistratur III-5203, StadtA Freising. Wenig glaubwürdig ist Carl Lederers spätere Angabe, er habe nicht einmal die Namen der Verhafteten gekannt, nachdem sie ja sogar in der Zeitung standen. Protokoll der öffentlichen Sitzung der Spruchkammer beim Arbeits- und Internierungslager Dachau vom 26. 8. 1948, StAM, Spruchkammern, K 1025, Carl Lederer.

- ¹² Emslander an Spruchkammer Freising-Stadt, 15. 2. 1947, StAM, Spruchkammern, K 3194, Michael Emslander, fol. 2 e.
- ¹³ Erklärung Alois Holzers vom 15. 5. 1950, StAM, Spruchkammern, K 1023, Hans Lechner, fol. 58.
- ¹⁴ Von ihnen waren Karl Benker, Georg Maier [oder Meier] und Reim im Mai 1933 verdächtigt worden, die KPD und die »Rote Hilfe« illegal fortzuführen und weiter die Beiträge zu kassieren. Benker und Seidl gehörten zu der Gruppe, die sich im Gasthaus »Zur Rose« traf. Rami war für den Vertrieb der »Arbeiter Illustrierten Zeitung« zuständig gewesen. Lorenz Huber hatte versucht, sich als Bettler durchzuschlagen. Bayerische Politische Polizei bei der Polizeidirektion München an Bezirksamt Freising, 12. 5. 1933, Altregistratur III-374, StadtA Freising. Rami und Josef Lasser waren auch Mitglieder der 1932 gegründeten kommunistischen Jugendorganisation gewesen. Schutzpolizei Freising an Staatsanwaltschaft beim Landgerichtsbezirk München II, 29. 2. 1932, Altregistratur III-293, StadtA Freising.
- ¹⁵ Freisinger Tagblatt vom 24. 3. 1934.
- ¹⁶ Freisinger Nachrichten vom 30./31. 3. 1934 und 1./2./3. 4. 1934.
- ¹⁷ Eidesstattliche Erklärung von Emil Schels vom 14. 10. 1947, StAM, Spruchkammern, K 3206, Dr. Hans Keis, fol. 61.
- ¹⁸ Eidesstattliche Erklärung Karl Benkers vom 3. 7. 1946, StAM, Spruchkammern, K 3201, Karl Hartmair, fol. 16.
- ¹⁹ Erklärung Hartmairs, StAM, Spruchkammern, K 3201, Karl Hartmair, fol. 26 g.
- ²⁰ Brief Kalteneppers vom 29. 9. 1938, StAM, Staatsanwaltschaften 4260, fol. 1.
- ²¹ Schreiben Hoffmanns vom 14. 10. 1938, StAM, Staatsanwaltschaften 4260, fol. 2.
- ²² Anzeige Benkers vom 19. 7. 1947, StAM, Spruchkammern, K 3219, Hubert Rasch, fol. 2.
- ²³ Urteil des Sondergerichts im Bezirk des Oberlandesgerichts München vom 11. 8. 1936, StAM, Staatsanwaltschaften 8273, fol. 26.
- ²⁴ Freisinger Tagblatt vom 10. 9. 1936.
- ²⁵ Springer an Lederer, 6. 12. 1937, StAM, Spruchkammern, K 3223, fol. 36 und 36 b.
- ²⁶ Polizeibericht vom 22. 10. 1934; Wagner an Regierung von Oberbayern, 2. 11. 1934, Altregistratur III-380, StadtA Freising.
- ²⁷ Freundliche Mitteilung der KZ-Gedenkstätte Dachau. Mein Dank gilt der Leiterin, Frau Dr. Hammermann.
- ²⁸ Braun an Lederer, 2. 1. 1935, Altregistratur III-364, StadtA Freising.
- ²⁹ Eidesstattliche Erklärung Susanne Auers vom 10. 3. 1950, StAM, Spruchkammern, K 1023, Hans Lechner, fol. 52.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Paul Hoser, Am Glockenbach 8, 80469 München

»Eine möglichst schnelle Verbindung unserer Landeshauptstadt mit der Festungsstadt Ingolstadt«

150 Jahre Eisenbahnverbindung München-Dachau-Ingolstadt 1867–2017

Von Andreas Sauer

Das 19. Jahrhundert war für das Königreich Bayern eine Epoche vielschichtiger Veränderungen. Technische Neuerungen wie die für die Eisenbahn wichtige Dampfmaschine sorgten vor allem nach 1850 für tiefe Eingriffe in die Lebens- und Arbeitswelt der Bevölkerung. Noch im ersten Drittel des Jahrhunderts wurde die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns zu einem der großen Themen im bayerischen Landtag. Neben bevorstehenden Veränderungen mit der Aufhebung der Zollschranken gewann die Weiterentwicklung des Verkehrswesens an Bedeutung. Die Erschließung neuer Handelsverbindungen und -wege galt als zentraler Schlüssel zur Reform des Wirtschaftslebens in Bayern.¹

Weichenstellungen in den 1830er Jahren

Das Inkrafttreten des Deutschen Zollvereins im Jahr 1834, der die wirtschaftliche Zersplitterung des deutschen Wirtschaftsraums überwand, führte auch zur Diskussion eines neuen Verkehrssystems, das in England bereits erfolgreiche Probeläufe absolviert hatte und nun auch in Bayern auf Interesse stieß: die Eisenbahn. Handelsleute und Honoratioren als Gönner und Förderer der modernen Technik setzten sich für die Verwirklichung der ersten Eisenbahnstrecke in Bayern ein. An

der am stärksten frequentierten Strecke des Landes zwischen Nürnberg und Fürth erfolgte nach zweijähriger Bauzeit am 7. Dezember 1835 der Probelauf der ersten bayerischen Eisenbahn, die privat gebaut und, wie in den Anfangsjahren der Eisenbahn üblich, über eine mit Privatkapital ausgestattete Aktiengesellschaft finanziert wurde.²

Die Erschließung des Königreichs mit Hilfe der Eisenbahn

Der Gründungsimpuls führte unter König Ludwig I. (reg. 1825–1848) und seinem innovationsfreudigen Sohn, König Max II. (reg. 1848–1864), zur Planung weiterer Strecken. Die erste größere privat gebaute und später verstaatlichte Linie verband seit 1840 die Städte München und Augsburg, beides aufstrebende Metropolen im Königreich, die aufgrund ihres wirtschaftlichen Potentials große Bedeutung für die Entwicklung des Landes besaßen. Nachdem die Strecke von Augsburg weiter nach Nürnberg fortgesetzt und in den 1860er Jahren Niederbayern und die Oberpfalz mit der Eisenbahn erschlossen worden waren, fehlte noch eine wichtige Trasse in den Planungen der Verantwortlichen: die Verbindung der Landeshauptstadt München mit der strategisch wichtigen Festungsstadt Ingolstadt. Militärische Erwägungen spielten in der

Frühzeit des Eisenbahnbaus eine wichtige Rolle, um Truppentransporte und -verlegungen sicher und zügig durchführen zu können. Dabei sollte für die vorgesehene Verbindung nach Ingolstadt auch den Regionen um Dachau und Pfaffenhofen bald eine wichtige Rolle zukommen.³

Das Verkehrswesen vor dem Eisenbahnzeitalter

Fuhrwerke und Kutschen bestimmten bis Mitte des 19. Jahrhunderts das Straßenbild im Königreich. Fahrten in entferntere Räume waren noch etwas Besonderes und konnten nur zu bestimmten Zeiten in Anspruch genommen werden. In Pfaffenhofen und Dachau sowie weiteren Märkten boten Privatpersonen sogenannte Stellwagenfahrten nach München und Ingolstadt an. Dabei konnten rund 20 Personen und Gepäck befördert werden.⁴ Für kleinere Transporte standen Botenfahrten zur Verfügung, die von Boten mit eigenen Konzessionen in die Städte München, Augsburg, Regensburg und Freising durchgeführt wurden. Die Realisierung einer durchgehenden Verbindung von München nach Ingolstadt zeichnete sich 1860 ab. Erste Terrainvermessungen eines Streckenverlaufs über Dachau und Pfaffenhofen im Jahr 1860 ließen das Vorhaben in ein konkretes Stadium treten. Doch sollte es bald zu einem konkurrierenden Projekt kommen, das über mehrere Jahre zu einem intensiven Werben um die beste Trasse von München nach Ingolstadt führte.

Bestrebungen Dachaus um einen Bahnanschluss

Ein Schreiben eines Dachauer Bürgers an den Markt Dachau aus dem Jahr 1860 skizziert die bislang vergeblichen zweifachen Unternehmungen des Marktes, einen Bahnanschluss zu bekommen.⁵ Bereits die Trasse München–Augsburg erwies sich den Ausführungen des Schreibers zufolge als verpasste Chance für Dachau, das Handelsleben zu befördern. Die Folgen stellte er in klaren Worten dar: »So sehen wir jetzt die früher belebte Strasse unserer Heimath nun öde und leer, nun stille und unbelebt.« Mit der geplanten Ostbahn, die von München über Freising nach Regensburg und weiter in die nördliche Oberpfalz führen sollte, sei nun eine weitere Chance gekommen, um Dachau in das neue Verkehrsmittel einzubinden, »damit unser theurer Heimathort, der ohnedieß schon beinahe alles verloren hat, nicht ganz aufhört in der Welt zu sein, nicht auch den letzten Stoß in gewerblicher Beziehung auszuhalten hat.« Während der Bauzeit würden Tausende Arbeit finden und Handwerk und Gewerbe auf breiter Basis gestärkt werden. Der unbekannte Verfasser dachte auch in Richtung eines bevorstehenden touristischen Anziehungspunktes, den Dachau bilden könnte: »Dachau würde durch eine Eisenbahn, so zu sagen zu einer Vorstadt Münchens und seiner herrlichen Aussicht halber, gar bald ein Belustigungsort der Münchner werden (...).« Eine Petition der Gemeindevertreter des Marktes Dachau vom 6. Juni 1860 an König Max II. bedeutete schließlich den dritten Anlauf, um noch Bahnstation zu werden. Jetzt richtete sich das Gesuch um den Anschluss an die geplante Strecke München–Ingolstadt. Sowohl aufgrund seiner Bedeutung als Durchgangsort aller Waren aus den Landgerichten Dachau, Aichach und Schrobenhausen zur Münchener Schranne als auch aufgrund seiner Amperbäder könnte der Markt hier sehr profitieren. Zudem wäre Dachau bei Lohhof mit der Ostbahn Richtung Regensburg oder bei Pasing mit der bestehenden Staatsbahn München–Augsburg verbunden, wodurch eine wichtige Verknüpfung benachbarter Bezirke hergestellt wäre. Insbesondere die drei Ziegeleien und die Dachauer Papierfabrik würden von der Eisenbahn in großem Maß profitieren.

Bestrebungen Pfaffenhofens um einen Bahnanschluss

In die gleiche Richtung arbeiteten die Magistratsräte der Stadt Pfaffenhofen. Sie wandten sich am 19. Januar 1861 an den Rittergutsbesitzer und kgl. Kämmerer von Freyberg in Jetzendorf, der eine Petition an die Kammer der Abgeordneten »wegen Führung der Ingolstädter Bahn über Pfaffenhofen« richtete. Darin wurde die geplante Route »über Schleißheim oder Dachau« nach Petershausen, Steinkirchen und Pfaffenhofen sowie über Reichertshofen oder – wegen des günstigeren Terrains – über Geisenfeld nach Ingolstadt behandelt. In dieser Zeit hatten bereits Terrainerhebungen seitens der Generaldirektion der kgl.-bayer. Eisenbahnen eingesetzt, in deren Rahmen das Gelände entlang einer über Dachau und Pfaffenhofen führenden Route für die Eisenbahn nach Ingolstadt untersucht wurde.

Die »Paartalbahn« als Konkurrenzunternehmen

Die Dringlichkeit einer schnellen Verbindung der Hauptstadt München mit der Festungsstadt Ingolstadt rückte das Thema in den potenziell als Bahnstation infrage kommenden Orten in den Mittelpunkt. Ausgelöst durch die erwähnten Terrainarbeiten entwickelte sich ab 1861 ein intensives Ringen um die Trassenführung. Dabei kam neben der geradlinigen Verbindung über Dachau und Pfaffenhofen jetzt ein weiteres Projekt zur Sprache, dessen Vertreter mit allen Möglichkeiten versuchten, bei der Realisierung bevorzugt zu werden: Den Auftakt machten die Verantwortlichen der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach und Schrobenhausen sowie des Marktes Hohenwart. Hellhörig geworden durch die Vorarbeiten im Raum Dachau und Pfaffenhofen propagierten sie die »Paartallinie«, die in der Nähe von Stierhof bei Friedberg von der bereits errichteten Linie München–Augsburg abzweigen und über die genannten Orte nach Ingolstadt führen sollte.

Die Vertreter der beteiligten Gemeinden wandten sich im Februar 1861 in einer zehnteiligen Denkschrift an König Max II. »und nahen sich den Stufen des Thrones Eurer Königlichen Majestät, um Allerhöchst Ihrer Weisheit das Projekt einer Eisenbahn zwischen Ingolstadt und Augsburg durch das Thal des Paar-Flusses allerehrfurchtsvollst zu unterbreiten.«⁶ Max II. hatte selbst bereits angeordnet, die angestrebte Verbindung der Hauptstadt München mit der Festungsstadt Ingolstadt auf dem Weg der Eisenbahn in Angriff zu nehmen und Vorschläge zu Trassenführungen vorzulegen. Den Anhängern der Paartalbahn war nicht entgangen, dass die geradlinige Direktverbindung München–Ingolstadt dabei an erster Stelle stand. Dennoch wollten sie nichts unversucht lassen, um ihre eigenen Vorstellungen vorzubringen und durchzusetzen. Sie schlugen eine Trasse vor, die in ihren Augen alternativlos erschien und argumentierten auf strategischer, technischer und finanzieller Ebene. Die Bedeutung des militärischen Aspekts für den Eisenbahnbau stellten sie an den Anfang ihrer Argumentation. Unter »Rückgriff auf die bayerische Kriegsgeschichte aller Zeiten« sprachen die Anhänger der Paartalbahn dem Dreieck Augsburg, Rain/Donauwörth und Ingolstadt größte Bedeutung zu. Nur hier sei ein Angriff von Westen oder Norden auf das Königreich zu erwarten und entsprechend notwendig wäre hier der Streckenverlauf. Sie betrachteten dabei bei einem Angriff Frankreichs auf das deutsche Territorium die Lech-Donau-Linie als dritte Verteidigungsbasis und maßen der Stadt Augsburg mit ihrer Lage an elf Straßen, vier Eisenbahnen und drei Flusstälern hohe Bedeutung zu. Zudem sei eine Verlängerung der Strecke über Eichstätt nach Nürnberg ohne Weiteres möglich. Die Nähe zu den

militärischen Operationsgebieten im Kriegsfall war ihren Worten zufolge der große Vorteil gegenüber der geraden Verbindung.

In (bau)technischer Hinsicht argumentierten die Vertreter der Paartallinie mit den Terrainverhältnissen der beiden Trassen. Die gerade Verbindung über Dachau und Pfaffenhofen müsse in einer diagonalen Verbindung die Täler der Zuflüsse der Isar und zwei Wasserscheiden zwischen Amper, Glonn und Ilm passieren sowie mehrere Höhenzüge durchqueren. Die Alternative würde entlang des Paartales ohne derartige Schwierigkeiten verlaufen, denn »das ganze Thal scheint wie zur Anlage einer Eisenbahnlinie gemacht.«

Den wichtigen Aspekt der Finanzierungsfrage ließen sie ebenfalls nicht außer Acht. Dabei bezeichneten sie den geografischen Raum entlang des Paartales als wesentlich gewerbereicher und dichter bevölkert als das Territorium entlang der Linie München–Ingolstadt, das kaum größere Orte besitze und nur ein gering entwickeltes Handelsleben aufweisen könne. Auch hier wurde auf den Kriegsfall Bezug genommen. Die Verproviantierung der Truppen im strategischen Dreieck sei von dieser Linie wesentlich einfacher zu bewerkstelligen als über die zu entfernt liegende Direktverbindung.

Zuletzt untermauerten die Vertreter der Paartalbahn ihre Argumente mit einem fünfseitigen Anhang, der zahlreiche »statistische Notizen« und Zahlen hinsichtlich Bevölkerung und Gewerbeleben enthielt. Was hatte die Gegenseite in dieser Hinsicht zu bieten?

»Gegendarstellung« Pfaffenhofens, Dachaus, Geisenfelds und Wolnzachs

Die geradlinig verlaufende Verbindung von München über Dachau, Jetzendorf, Scheyern, Pfaffenhofen, Pörnbach und Geisenfeld nach Ingolstadt war seitens hochrangiger Regierungs- und Wirtschaftsvertreter die zunächst favorisierte Verbindung. Als die Vertreter Dachaus und Pfaffenhofens von der angedachten Alternative entlang der Paar erfuhren, verfassten sie ihrerseits wenige Monate nach der Denkschrift der Gegenseite ein eigenes Memorandum mit ihren Argumenten.⁷ Darin sollten die eigenen Überlegungen und die Vorzüge der geraden Linienführung vorgebracht werden und die in der Paartal-Denkschrift teilweise enthaltenen »pure(n) Unwahrheiten« widerlegt werden.

Als klarer Vorteil gegenüber der alternativen Trasse wurde die Geradlinigkeit der Strecke hervorgehoben. Obendrein war der Untergrund der Trasse über Dachau und Pfaffenhofen wesentlich günstiger als das zum Teil moorige Gelände des Paartals. Als falsche Information betrachtete man auch die Behauptung, es müssten viele Schwierigkeiten hinsichtlich des Geländes überwunden werden. Lediglich nach Petershausen käme ein Höhenzug, der »fast gar nicht der Erwähnung werth ist«. Entlang des Ilmtrals verlief das Terrain ohnehin sehr gleichmäßig ohne irgendeine Erhebung.

In wirtschaftlicher Hinsicht wurde mit der Bedeutung der aufkommenden Hopfenwirtschaft argumentiert, die ein großes Plus für den Handel darstelle. Mit verstärktem Hopfenanbau über den Eigenbedarf hinaus war die Eisenbahn ein Desiderat in der ganzen Region, um Anschluss an die großen Hopfenmärkte zu bekommen und den eigenen Siegelhopfen besser vermarkten zu können. Auch der größere Waldreichtum im Norden des Landgerichts Pfaffenhofen bedeutete in den Augen der Vertreter der direkten Verbindung ein großes Plus.

Was sich in den beiden Denkschriften an Rivalitäten ankündigte, fand in einem wahren Federkrieg in der »Augsburger Abendzeitung« und weiteren Blättern seine Fortsetzung.⁸

Ungeachtet des leidenschaftlichen Werbens für die eigene als die bessere Variante zeigten die Bemühungen der Beteiligten vorerst keine Früchte. Aus Mangel an finanziellen Mitteln ließen die zuständigen staatlichen Stellen das Projekt zunächst ruhen. Im Mai 1862 stellte jedoch der Nürnberger Bürgermeister Maximilian von Wächter in Aussicht, dass bei der nächsten Ständeversammlung im bayerischen Parlament die Linie München–Ingolstadt behandelt werden könnte.⁹ Auch der Generaldirektor der bayerischen Verkehrsanstalten, Ludwig Joseph Freiherr von Brück, drängte auf eine Entscheidung. In einem an König Max. II. gerichteten Memorandum vom 14. Mai 1863 klassifizierte er die direkte Linie »als erstes und nächstes Bedürfnis.«¹⁰ Das Projekt stand wenige Wochen später auf der Tagesordnung der Kammer der Abgeordneten, die als zuständiges Gremium den Beschluss fasste, die Verbindung der Städte München und Ingolstadt auf direktem Wege zu verwirklichen. Sie wäre vom baulichen Aufwand leichter auszuführen als die Linie entlang des Paartals und die Fahrtdauer zwischen München und Ingolstadt wesentlich kürzer als bei der alternativ diskutierten Trasse.¹¹

Der Bau der Bahnlinie 1865 bis 1867

Die Entscheidung war gefallen und die von dem großen Vorhaben betroffenen Orte wurden umgehend informiert. Durch die Bildung von fünf Bausektionen München, Dachau, Pfaffenhofen, Reichertshofen¹² und Ingolstadt sollten die umfangreichen Arbeiten entlang der Trasse München–Ingolstadt koordiniert werden.¹³ Die Bauarbeiten gingen nicht ohne Schwierigkeiten ab. So sorgte die geplante Erweiterung des Hauptbahnhofs München für Verzögerungen beim Bau der Einfahrtschneise von Allach an Pasing vorbei in den Münchener Bahnkörper. Die Festlegung der Trasse im Raum Pfaffenhofen ging nicht ohne Diskussionen und Reibereien ab und führte an zwei Stellen zu erheblichen Abweichungen von den ursprünglichen Planungen. Zunächst musste die angedachte Trassenführung über Jetzendorf und Scheyern aufgegeben werden. Jetzendorf hatte kein Interesse an dieser technischen Neuerung und insbesondere der damalige Abt von Scheyern, Rupert Leiß (1795–1872), war ein entschiedener Gegner des Eisenbahnbaus. Er weigerte sich zeit seines Lebens, die Eisenbahn zu benutzen.¹⁴ Deshalb musste nach einer Alternative gesucht werden. Die Wahl fiel auf eine von Petershausen entlang der Ilm führenden Route, die an Painsdorf vorbei Reichertshausen berührte und von dort nach Pfaffenhofen weiterlief. Auch der Streckenverlauf ab Pfaffenhofen musste aufgrund massiver Proteste Pörnbachs, insbesondere des dortigen Gutsherrn von Törring, korrigiert werden. Dieser verweigerte Grundabtretungen durch sein waldreiches Territorium, weshalb ein geradliniger Verlauf von Pfaffenhofen aus nicht möglich war.¹⁵ So musste von Pfaffenhofen aus die Linie über eine nach Osten abknickende Trassenführung an Förbach und Walkersbach entlang des Ilmlaufs vorbei über Rohrbach geführt werden. Nördlich von Rohrbach schwenkte die Linie wieder auf die ursprünglich vorgesehene Trasse ein, die am Markt Reichertshofen und an Ebenhausen vorbei nach Ingolstadt lief. Der Markt Geisenfeld, der aus wirtschaftlichen Gründen gehofft hatte, in das Bahnprojekt einbezogen zu werden und sich schon seit 1861 dafür stark gemacht hatte, blieb außen vor.¹⁶ Die aufgrund der Einwände gezwungenermaßen gewählte Trassenführung hatte hinsichtlich des Bauaufwandes Vorteile. Abgesehen von den Höhenzügen nördlich Petershausens hatte der Streckenverlauf entlang der Ilm keine großen

Niveaunterschiede und Kurvenradien zu bewältigen, ein damals wichtiges Kriterium bei Streckenplanungen für die Eisenbahn.

Die Gesamtlänge der Strecke belief sich auf 21,75 Stunden (ca. 80,6 Kilometer). In Allach, Dachau, Röhrmoos, Petershausen, Reichertshausen, Pfaffenhofen, Wolnzach-Bahnhof, Reichertshofen und Ingolstadt kamen Bahnhöfe zu stehen, dazwischen lagen 72 Bahnwärterhäuser, deren Abstand zueinander in einzelnen Fällen nur mehrere Hundert Meter betrug.

Zahlreiche Kunstbauten wie Brücken und Durchlässe mussten entlang der Strecke errichtet werden. Allein im Bereich der Sektion Pfaffenhofen waren es 35 Durchlässe und acht Durchfahrten. Brücken überquerten den Würmkanal zwischen Pasing und Allach, die Würm bei Allach, die Amper bei Dachau, die Glonn bei Petershausen, die Ilm bei Wolnzach-Bahnhof, die Paar bei Reichertshofen, die Brautlach bei Oberstimm, die Sandrach bei Ingolstadt/Unsernherrn und den Altwassergraben der Donau in Ingolstadt.¹⁷

Zweijährige Bauphase 1865 bis 1867

Die Planungen für den Streckenbau, die unter der Oberaufsicht der Generaldirektion der kgl.-bayer. Staatseisenbahnen standen, begannen 1865. Die Erdarbeiten setzten gegen Ende dieses Jahres ein. Für die Verrichtung der umfassenden Arbeiten an der Trasse wurden zahlreiche auswärtige Arbeitskräfte angeworben. Diese stammten sowohl aus Franken oder aus der Oberpfalz, wo sie bereits als Eisenbahnarbeiter Erfahrung gesammelt hatten, als auch aus Italien oder dem tschechischen Raum. Untergebracht waren sie meist auf Bauernhöfen in nahegelegenen Orten im Umfeld der Bahnstrecke.¹⁸

Das Terrain zwischen Petershausen und Reichertshausen mit seinen Höhenzügen und Tälern, die ausgeglichen werden mussten, erforderten von den Arbeitern besondere Leistungen. Das Schlagen von Schneisen, das Auffüllen des Terrains und die Arbeit mit Schaufel und Pickel zur Errichtung stabiler Bahndämme waren sehr beschwerlich und verlangten hohen körperlichen Einsatz.¹⁹

Für die Errichtung der Bauwerke, der Bahnhöfe, Bahnwärterhäuser, aber auch der Brücken, Durchlässe und weiterer Gebäude erfolgte im Herbst 1865 die Ausschreibung an Bewerber. Nach Eingang der Angebote war die Vergabe der Aufträge im Februar 1866 abgeschlossen. Sowohl einheimische Handwerker als auch auswärtige Firmen wurden dabei berücksichtigt.

Aufgrund der damals noch fehlenden technischen Kommunikationsmöglichkeiten entstand ein dichtes Netz von Bahnwärterhäusern zwischen den vorgesehenen Bahnhöfen. Pfaffenhofen bekam eine Güterhalle sowie die zunächst in Petershausen vorgesehene Wasserstelle mit eigenem Brunnen zur Versorgung der Dampflokomotiven.²⁰

Feierliche Eröffnung am 14. November 1867

Der Ablauf der Arbeiten im Raum Pfaffenhofen geriet aufgrund Materialmangels zeitweise ins Stocken, sodass die vorgesehene Eröffnung der Bahn im Herbst des Jahres 1867 in Gefahr geriet. Insbesondere wurde seitens des Staates bedauert, dass die Strecke nicht früher fertig war, um bereits im 1866 ausgebrochenen Deutschen Krieg zur Truppenverlegung zur Verfügung zu stehen. Bis kurz vor der offiziellen Eröffnung wurde an der Strecke gebaut, die letzten Wärterhäuser konnten im Oktober 1867 fertiggestellt werden.²¹

Nach mehreren Probefahrten Ende Oktober/Anfang November 1867, die der Überprüfung der Funktionsfähigkeit der

Strecke dienten, rollte am 14. November 1867 eine Dampflokomotive von München aus zur ersten offiziellen Fahrt für die Öffentlichkeit über die neue Trasse.²² Besetzt mit Ministern und Abgeordneten, Vertretern des Handelsministeriums als zuständiger Behörde für das bayerische Eisenbahnwesen sowie ausgewählten Fahrgästen fuhr der überfüllte Zug in einem für damalige Verhältnisse beeindruckenden Tempo von rund 30 Kilometern pro Stunde Richtung Ingolstadt.²³ An den einzelnen Bahnhöfen fanden Feste für die zahlreichen Schaulustigen statt, Musikkapellen sorgten für feierliche Stimmung. Wohl niemand ahnte damals, welche weitreichenden Auswirkungen das neue Verkehrsmittel auf die ganze Region haben würde. Dreimal täglich verkehrten nun Züge zwischen München und Ingolstadt, die Gesamtfahrdauer betrug rund 2½ Stunden. Der Start in ein neues Verkehrszeitalter war vollzogen.

Anmerkungen:

¹ Zum Ganzen vgl. den Überblick von Dirk Götschmann: *Wirtschaftsgeschichte Bayerns 19. und 20. Jahrhundert*. Regensburg 2010.

² Ausführlich zur Vorgeschichte: Rainer Mertens: *Die Entstehung der Ludwigs-eisenbahn*. In: *Eisenbahn in Bayern 1835–2010* (Sonderheft Nr. 1 der Reihe Edition Bayern, hrsg. vom Haus der Bayerischen Geschichte). Augsburg 2010, S. 4–11.

³ Hierzu eine Artikelserie in der »Beilage zur Allgemeinen Zeitung« vom Dezember 1867 zum Thema »Ueber die Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes« und zum selben Thema in mehreren Ausgaben der Zeitung »Süddeutsche Presse« vom April und Mai 1868.

⁴ StAM, LRA 50506, zur Organisation von Stellwagenfahrten im Landgericht Pfaffenhofen.

⁵ StadtA PAF, Nr. 3514; Produkte der Stadt Dachau zum Eisenbahnbau München–Ingolstadt, undatiertes Schreiben eines Dachauer Bürgers an das Gremium des Marktes Dachau, den Eisenbahnbau von München nach Regensburg betr. – Zitate ebenda.

⁶ Hierzu im folgenden StadtA PAF, Nr. 3514; Denkschrift der Städte Augsburg, Friedberg, Aichach, Schrobenhausen und des Marktes Hohenwart vom Februar 1861. – Folgendes Zitat ebenda.

⁷ StadtA PAF, Nr. 3514, Denkschrift der Stadt Pfaffenhofen und der Märkte Dachau, Geisenfeld und Wolnzach vom April 1861. Auch StAM, LRA 50466, Schreiben des Marktes Geisenfeld vom 15. Januar 1865.

⁸ Augsburger Abendzeitung Nr. 143 vom 25. Mai 1861.

⁹ StadtA PAF, Nr. 3514.

¹⁰ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34112.

¹¹ A. a. O.

¹² 1865 zu Pfaffenhofen geschlagen.

¹³ StAM, LRA 50466, mehrere Schreiben zu den im Januar und Februar 1865 vorgenommenen Abmarkungs- und Vermessungsarbeiten. Zusammenfassender Bericht zum Bau der Strecke in der Vereinszeitung, Projekte und Bau, 1866.

¹⁴ Hierzu Laurentius Hanser: *Scheyern einst und jetzt*. Scheyern 1927, S. 106.

¹⁵ Hierzu Martin Schneider: *Heimatbach Pönbach*. Pfaffenhofen 1975, S. 207.

¹⁶ StAM, LRA 50464, Schreiben von Magistrat und Collegium des Marktes Geisenfeld vom 14. November 1895 an die hohe Kammer der Abgeordneten, wo die vergeblichen Versuche des Marktes seit 1860 geschildert werden, Haltepunkt mit Bahnhof der Eisenbahnlinie München–Ingolstadt zu werden.

¹⁷ Zusammenfassender Bericht in der Vereinszeitung, Projekte und Bau, 1866.

¹⁸ StAM, LRA 50466, Schreiben der kgl.-bayer. Eisenbahnbau-Sektion Pfaffenhofen vom 10. Januar 1866 an das kgl. Bezirksamt Pfaffenhofen, mit zahlreichen Hinweisen auf die soziale Situation der Arbeiter und die Auswirkungen auf die Gemeinde. Auch Kirchenbücher von Pfarreien, in deren Sprengel Bahnhöfe oder Wärterhäuser errichtet wurden, enthalten verschiedene Einträge, die neben Angaben zur Herkunft der Arbeiter auch Hinweise auf Schicksale wie Unglücksfälle oder Verschüttungen während der Erdarbeiten geben.

¹⁹ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34194, zur Projektierung der Bahnstrecke im Sektionsbezirk Pfaffenhofen und zu den 1865 erfolgten Untersuchungen und Erhebungen bzgl. des Terrains.

²⁰ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34430, mit umfangreichem Schriftwechsel zur Planung und Vergabe der Bauaufträge zum Bau der Bahnhofshochbauten, Wärterhäuser und Kunstbauten wie Brücken und Durchlässe. Anzeige der Ausschreibungen in: *Amts-Blatt für das Königliche Bezirksamt Pfaffenhofen* Nr. 7 und 8 vom 17. und 24. Februar 1867.

²¹ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 34430, mit 14tägigen Berichten der kgl. Eisenbahnbausektion Pfaffenhofen von August bis Oktober 1867 zum Stand der Arbeiten in den Hochbauweisen Petershausen, Reichertshausen und Pfaffenhofen.

²² BayHStA, Verkehrsarchiv 27189, mit mehreren Schreiben der General-Direktion der k. b. Verkehrsanstalten an die Eisenbahnbau-Sektion Pfaffenhofen vom Oktober und November 1867 betr. die Betriebsöffnung der Strecke und die vorbereitenden Maßnahmen.

²³ Bericht eines Journalisten über die erste Fahrt und seine Eindrücke.

Anschrift des Verfassers:

Andreas Sauer M. A., Schellingstraße 153a, 80797 München