

## Der erste Zug kam an einem Donnerstag

Vor 150 Jahren wurde der Bahnverkehr nach Weilheim aufgenommen. Bis der erste Zug andampfte, waren jedoch einige Hürden zu überwinden.

Weilheim – Wegen der Einwohnerzahl hätte sich der Bahnbau nicht gelohnt: Mit rund 3500 Bewohnern war Weilheim in den 1860er Jahren eine kleine Nummer. Für den Verkehr in die Berge und nach München genügten „Eilwagen“: Kutschen nach Fahrplan. Auch wollte sich der Staat nicht verschulden. Und dennoch dampfte am 1. Februar 1866 erstmals ein planmäßiger Zug heran.

Hierfür sorgten, wie in der Montagsausgabe auf der Seite „Peißenberg & Umgebung“ berichtet, die Bedürfnisse des Peißenberger Kohlebergbaus. Aber auch die Stadt Weilheim förderte den Bahnbau, denn hier formierte sich ein „Bahn-Comitee“, um die Genehmigung bei der Staatsregierung zu beantragen.

Carl August Böhaimbs Chronik notiert die Aufregung. Seit etwa 1860 sei der Bahnbau Thema Nummer eins gewesen und habe auch in den Zeitungen für einen „Federkrieg“ gesorgt, beispielsweise forderte Seeshaupt die Verzweigung der Bahnstrecken erst hier und nicht in Tutzing. Dies war durchaus eine sinnfällige Idee, schließlich gab es auch Pläne zu einem östlichen Strecken-Ast bis nach Holzkirchen.

Die Finanzierung klingt wie eine heutige „Public-Private-Partnership“: Die Bahndirektion vergab die Bauleistung über sechs Baulose (Abschnitte) für, der Böhaimb-Chronik zufolge, 919 498 Gulden an anbietende Bauunternehmen. Diese erhielten vom Staat 53 Jahre lang Pachtzahlungen. Zudem leistete die Königliche Bank für Starnberg-Unterpeißenberg einen Kredit von etwa 2,3 Millionen Gulden. So waren die 32 Kilometer Streckenbau von Starnberg bis Peißenberg-Nord vorfinanziert. Ludwig Degele erwähnt in seiner Schrift, dass die harten Arbeiten beim Aufschütten der Bahndämme vor allem von Italienern und Tschechen geleistet wurden.

### Sechs Bahnhöfe wurden gebaut

Anfang 1863 folgte endlich die Baugenehmigung. Im Sommer wurde die Linie Starnberg-Unterpeißenberg abgesteckt und die Baulose vergeben. Im November 1863 erfolgten die ersten Spatenstiche bei Wilzhofen, am 2. Dezember 1863 startete die Planierung des Bahnhofs Weilheim, und im Januar 1864 hat man die

Brücke über die Amper (sic!) begonnen. Zusätzlich zu den Erdarbeiten waren 23 Bahnwärterhäuschen herzustellen, inklusive der sechs Bahnhöfe, also alle 1,1 Kilometer eine Meldestelle. Vermutlich waren die ersten Signale noch optische Telegrafen – dies erforderte Sichtbeziehungen.

Am 12. September 1865 kam der erste Bauzug nach Weilheim, ab November 1865 fuhren Materialzüge nach Peißenberg. Die Eröffnungsfeier für den ersten Regelzug und seine Lok „Mittenwald“ stieg am 1. Februar 1866, einem Donnerstag. Wieviel Widerstand das Bahn-Komitee bis dahin hatte überwinden müssen, zeigt ein im „Weilheimer Wochenblatt“ erschienenes Festgedicht auf das Dampfross: „Wenn auch der Menschen zweifelnder Geist / gar manches gedacht und erwogen / du siegtest, du bist es, das zischend zerreisst / den Schleier in wirbelnden Wogen!“



Bayerische Dampflokomotive B VI „Mittenwald“ © Frits Osterthun

1866 gab es drei Personenzüge je Richtung. Von München aus war Weilheim nach 153 Minuten erreicht, die Endstation Peißenberg (heute Peißenberg-Alte Bahn) nach 180 Minuten. So langsam fuhr man aber gar nicht, vielmehr stoppte man an jeder Station für drei bis vier Minuten, in Starnberg, Tutzing und Weilheim sogar für zehn. Von Weilheim nach München ging's um 6.10, 11.15 und 18.35 Uhr (Abfahrten in Unterpeißenberg stets 25 Minuten zuvor).

Für Weilheim brachte der Bahnbau eine wirtschaftliche Belebung, damit einhergehend freilich die „Neuerungswut“ der Gründerzeit (so Schongaus Heimatpfleger Helmut Schmidbauer). Positiv sicherlich die schon am 5. Dezember 1864 eigens im Vorgriff auf die Bahnverbindung eingerichtete Gasbeleuchtung, negativ hingegen wohl der Abbruch der Stadttore. Die Böhaimb-Chronik rügt sogar das massenhafte Abholzen alter Eichen-Gruppen – diese standen wohl den Sichtachsen der Bahnwärterhäuschen im Weg.

Das „Eisenbahn-Comitee“ unter Bürgermeister Johann Evangelist Baur löste sich in Weilheim übrigens noch nicht auf und drängte schon 1867 auf Streckenverlängerungen in Richtung Innsbruck und nach Kaufbeuren, die König Ludwig II. in den Folgejahren auch im Grundsatz genehmigte.

1879 startete als Teilerfolg der Personenverkehr nach Murnau und bis zum neuen, heutigen Bahnhof Peißenberg. Der Bahnhof Weilheim wiederum wurde 1898 mit Eröffnung der Ammerseebahn endgültig zu einem zentralen Bahnknotenpunkt im Voralpenland.

Andreas Bretting

<http://www.merkur.de/lokales/weilheim/weilheim/jahre-bahnverkehr-weilheim-erste-einem-donnerstag-6094564.html>

Foto unten:

Markante Gebäude: Die Aufnahme aus der Zeit vor 1930 zeigt den Bahnhof Weilheim links und das Fernmeldegebäude. Beide wurden gegen Ende des Zweiten Weltkriegs durch Bomben zerstört.

© Foto: Stadtarchiv

