

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen** (K.Bay.Sts.B.) wurden 1844 gegründet. Sie entwickelte sich bis zum Ende des Ersten Weltkrieges mit einem Streckennetz von 8526 Kilometern (einschließlich der zum 1. Januar 1909 übernommenen Pfälzischen Eisenbahnen) zur zweitgrößten deutschen Länderbahn nach den Preußischen Staatseisenbahnen.

Am 24. April 1920 ging die bayerische Staatseisenbahn in der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichseisenbahnen auf. Die Verwaltung des bayerischen Streckennetzes wurde auf vier Reichsbahndirektionen in Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg aufgeteilt. Die ehemals Pfälzischen Eisenbahnen bildeten die Reichsbahndirektion Ludwigshafen. Die in Deutschland einzige Gruppenverwaltung innerhalb der Reichsbahn wurde am 1. Oktober 1933 aufgelöst.



Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
- 2 Verwaltungsorganisation
- 3 Fahrzeuge
 - 3.1 Regelspurlokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen
 - 3.1.1 Besondere bayerische Lokomotiven
- 4 Literatur
- 5 Weblinks
- 6 Quellen

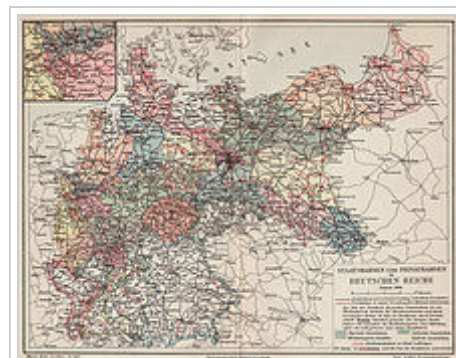
Geschichte

Nachdem im Königreich Bayern private Gesellschaften 1835 zwischen Nürnberg und Fürth sowie ab 1839 zwischen München und Augsburg erfolgreich Eisenbahnbetriebe errichten konnten, begann 1841 die Staatseisenbahnzeit mit der Gründung der *Königlichen Eisenbahnbau-Kommission zu Nürnberg*. Diese sollte den Bau einer Eisenbahnlinie von Lindau über Augsburg und Nürnberg nach Hof organisieren.

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen konzentrierten sich anfangs auf den Bau von drei Hauptlinien:

- Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn mit 548 Kilometer Länge entstand von 1844 bis 1854.

Sie wurde zeitgleich in drei Bauabschnitten erbaut: Der Nordabschnitt verläuft von Nürnberg über Bamberg und die Schiefe Ebene nach Hof mit Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz. Der Mittelabschnitt führt von Augsburg über Donauwörth nach Nördlingen. Dort wurde ein Anschluss an das württembergische Bahnnetz erhofft. Von Nördlingen aus verläuft die Strecke über Gunzenhausen und Pleinfeld weiter nach Nürnberg. Um den Anschluss der Landeshauptstadt zu gewährleisten, wurde die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft mit ihrer 62 km langen Bahnstrecke zu einem Kaufpreis von 4,4 Millionen Gulden übernommen. Der Südabschnitt führt von Augsburg über Buchloe, Kaufbeuren und Kempten nach Lindau am Bodensee.



1908: Staats- und Privatbahnen im Deutschen Reich, die Gebiete der bayerischen Bahnen sind blau umrandet.

- Die Ludwigs-West-Bahn mit einer Länge etwa 100 Kilometern wurde von 1852 bis 1854 gebaut und abschnittsweise eröffnet. Vom Anschluss an die Süd-Nord-Bahn in Bamberg führt sie entlang des Maintals über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg mit Anschluss nach Hessen.
- Die von 1853 bis 1860 erbaute Bayerische Maximiliansbahn schuf eine Ost-West-Verbindung von der Grenze zu Württemberg bei Neu-Ulm über die bestehende Strecke Augsburg–München nach Österreich. Der westliche Teil Augsburg–Günzburg–Neu-Ulm war 85 km lang. Im östlichen Abschnitt wurde die Isar mit der Großhesseloher Brücke überquert und die Strecke über Holzkirchen nach Rosenheim geführt. Dort verzweigte die Strecke nach Süden Richtung Kufstein und nach Osten über Traunstein Richtung Salzburg.

Aufgrund der angespannten Kassenlage verabschiedete der Landtag am 19. März 1856 ein Gesetz, das die Gründung privater Eisenbahngesellschaften zuließ und durch staatliche Zinsgarantien die Finanzierung des Eisenbahnbaus erleichterte. Schon am 12. April 1856 erteilte Maximilian II. der AG der Bayerischen Ostbahnen die Konzession zum Bau und Betrieb folgender Strecken:

- von Nürnberg über Amberg nach Regensburg,
- von München über Landshut an die Donau (bei Straubing),
- von Regensburg über Straubing und Passau an die Landesgrenze zu Österreich und
- von der Linie Amberg–Regensburg bei Schwandorf über Furth im Wald an die Landesgrenze zu Böhmen.

Diese Strecken wurden innerhalb von nur fünf Jahren unter der Leitung von Paul Denis und dem Architekten Heinrich Hügel erbaut. In den Konzessionen vom 3. Januar 1862 und 3. August 1869 wurden der Bau von Nebenbahn und Vereinfachungen im Streckennetz geregelt, so z.B. die kürzere Strecke von Regensburg über Neumarkt nach Nürnberg. Da ab 1874 eine Inanspruchnahme der Zinsgarantie drohte, wurde die staatliche Übernahme am 15. April 1875 beschlossen und die Ostbahn am 1. Januar 1876 in die Staatsbahn eingegliedert.

Auf dem Gebiet des linksrheinischen Bayern wurden am 1. Januar 1870 die drei Gesellschaften der Ludwigsbahn, der Maximiliansbahn und der Nordbahnen zu den Pfälzischen Eisenbahnen zusammengefasst. Gleichzeitig übernahmen die Nordbahnen alle Aktien der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Januar 1909 wurde das damals größte private Eisenbahnunternehmen Deutschlands als *Königlich Bayerische Eisenbahndirektion Ludwigshafen*^[1] in die Staatseisenbahnen

eingegliedert. Das Streckennetz hatte zu diesem Zeitpunkt eine Länge von 870 km, davon waren 60 km schmalspurig ausgeführt. Aufwenden musste der Staat für diesen Kauf rund 300 Millionen Mark.^[2]

In den folgenden Jahrzehnten wurde das Staatsbahnnetz mehr und mehr ausgebaut und Lücken geschlossen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Land mit Hilfe eines weitverzweigten Lokalbahnnetzes erschlossen. Mit dem Ende der Monarchie im November 1918 entfiel das Prädikat „Königlich“. Die *Bayerischen Staatseisenbahnen* gingen am 1. April 1920 als Gruppenverwaltung Bayern auf die Deutschen Reichseisenbahnen über.



Karte der Bayerischen Eisenbahnen
1912

Verwaltungsorganisation

Die regionalen Verwaltungen wurden zunächst als Bahnämter und Oberbahnämter bezeichnet, letztere befanden sich in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg.^[3] Sie waren bis 1886 der „Generaldirektion der königlichen Verkehrsanstalten“ und danach bis 1906 der „Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen“ unterstellt. Der Bahnexperte Heinrich von Frauendorfer amtierte von 1904 bis 1912 als Staatsminister des neu gegründeten Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten und leitete neben der Elektrifizierung der Eisenbahnen in Bayern auch eine neue Verwaltungsorganisation in die Wege. Ab 1906 wurden die „Eisenbahnbetriebsdirektionen“ geschaffen.^[4] Sie umfassten die Direktionen Augsburg, Ludwigshafen/Rhein, München, Nürnberg, Bamberg, Regensburg und Würzburg, die bis auf Bamberg (zu Nürnberg zugeordnet) nach 1920 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden.

Fahrzeuge

Regelspurlokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen

Wie die meisten Länderbahnen bezog auch die Bayerische Staatseisenbahn ihre Lokomotiven von Lokomotivherstellern im eigenen Land. Daher sind Joseph Anton von Maffei, München, und die Lokomotivfabrik Krauss & Co., München, die Hauslieferanten gewesen. Vier Lokomotiven kaufte man 1899 und 1901 bei Baldwin in den USA, um an ihnen moderne Bautechniken zu studieren. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse flossen in den Bau neuer bayerischer Maschinen ein.

Einzelheiten zu den einzelnen Baureihen bayerischer Lokomotiven finden sich in der Liste der bayerischen Lokomotiven und Triebwagen.

Besondere bayerische Lokomotiven

Die Einzelmaschine der Baureihe S 2/6 wurde unter der Leitung des Chefkonstruktors der Lokomotivfabrik J. A. Maffei, Anton Hammel, innerhalb von fünf Monaten entwickelt, gebaut und auf der Nürnberger Landesausstellung 1906 dem Publikum vorgestellt. Nach der Rückkehr von der Ausstellung übernahm sie die Bayerische Staatsbahn am 21. November 1906. Auf der Strecke

München–Augsburg stellte die Maschine im Juli 1907 mit einer Spitzengeschwindigkeit von 154,5 km/h einen Weltrekord für Dampflokomotiven auf. Nach ihrer Ausmusterung 1925 blieb sie im Verkehrsmuseum Nürnberg erhalten.


Nach dem Erfolg dieser Rekordlokomotive entwickelte A. Hammel auf der Basis der für die Badische Staatseisenbahn von Maffei gebauten Maschinen der Baureihe IV f (DR-Baureihe 18.2) auch für das Königreich Bayern eine Pacific-Maschine, allerdings mit dem für Bayern höchstzulässigen Achsdruck von 16 t. Diese in Bayern als S 3/6 eingestellten Schnellzuglokomotiven wurden ein großer Erfolg und noch von der Deutschen Reichsbahn als 18.4 und 18.5 weitergebaut.

1914 kamen schließlich die ersten Maschinen der stärksten bayerischen Dampflokomotive in Dienst, die Mallet-Tenderlokomotive Gt 2×4/4 (DR-Baureihe 96.0). Sie waren vor allem auf den bayerischen Steilrampen im Schiebedienst eingesetzt. Der Antrieb auf acht Achsen reduzierte den Achsdruck bei gleichbleibendem Reibungsgewicht.

Literatur

- Günther Scheingraber: *Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen*. Frankh, Stuttgart 1975, ISBN 3-440-04233-2
- Ludwig von Welser: *Eisenbahn-Journal. Bayern-Report*, Merker, Fürstenfeldbruck 1994–2001 (Bände 4–9)
- Walther Zeitler: *Eisenbahnen in Niederbayern und in der Oberpfalz*, Amberg, 2. 1997, ISBN 3-924350-61-2

Weblinks

 **Commons: Königlich Bayerische Staatseisenbahnen**
(https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:K%C3%B6niglich_Bayerische_Staatseisenbahnen?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- lokomotive-online.com (<http://www.lokomotive-online.com/bayern.htm>)

Quellen

1. Albert Mühl: *Die Pfalzbahn*, S. 36
2. Nachweis der Streckenkilometer und des Kaufpreises fehlt
3. Meyers Konversationslexikon von 1888
4. Organisationsstruktur der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen
(<http://www.kbaystb.de/kbaystb-kbaystb/kbaystb-organisation/kbaystb-organisation.html>)

Normdaten (Körperschaft): GND: 2034011-4

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Königlich_Bayerische_Staatseisenbahnen&oldid=136105903“

Kategorien: Schienenverkehr (München) | Ehemalige Bahngesellschaft (Deutschland)
| Verkehrsgeschichte (Bayern) | Ehemaliges Unternehmen (München) | Aufgelöst 1920
| Ehemaliges Verkehrsunternehmen (Bayern) | Gegründet 1844

- Diese Seite wurde zuletzt am 23. November 2014 um 17:17 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.