

Vorwort des Herausgebers

„Am Sonntag, den 1. November wurde die Bahnstrecke dem allgemeinen Verkehr für den Personen- und Güterdienst übergeben. Täglich werden je drei gemischte Züge dahin und zurück befördert.“

So lapidar meldete das Rosenheimer Wochenblatt am 1. November 1857 die Eröffnung der neuen Eisenbahnlinie München – Holzkirchen – Rosenheim.¹ Mehr nicht! – Nach dem langen Warten auf das Verschwinden der letzten Hindernisse und die neue Großhesseloher Brücke konnte endlich die Eisenbahn wie geplant von München nach Rosenheim fahren. Ganz offensichtlich erzeugte es keinerlei Euphorie, dass nun die ersten Züge rollten. Der Beginn der neuen Eisenbahnlinie war an allen berührten Stationen unspektakulär.

Es durfte ja auch gar nicht gefeiert werden. Dafür wurde von allerhöchster Stelle gesorgt: Einer königlichen Anweisung zufolge verbat sich der Monarch, König Maximilian II., jegliche Festivität.² Der Streckenabschnitt München – Rosenheim allein war wahrlich nicht das Ziel der staatlichen Interessen, sondern erst

die Gesamtstrecke bis Salzburg mit dem Anschluss an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach Wien.

So suchen Historiker heute vergeblich nach Eröffnungszeremonien, festlichen Erstfahrten, Honoratioren oder gar gekrönten Häuptern, die im November des Jahres 1857 die Betriebsaufnahme gewürdigt hätten.

In zweierlei Hinsicht geschah dann doch Beträchtliches: Zum einen gewöhnten sich die Menschen, allen voran die Anwohner der Bahnstationen, enorm schnell an das neue Verkehrsmittel. Sie verstanden rasch, ihren Nutzen daraus zu ziehen, und vielen gefielen das neuartige Verkehrsmittel und das Reisen schlechthin. Zum anderen holte die Geschichte die Städte und Gemeinden zügig ein: Schon drei Jahre später lagen alle Orte der Bahnlinie auf der Strecke Paris – Wien, nachdem 1860 mit der Anschlussverbindung nach Salzburg dem Grundgedanken der Maximiliansbahn entsprochen und ein europäischer Lückenschluss erfolgt war. Nun endlich wurde auch ganz groß gefeiert.