

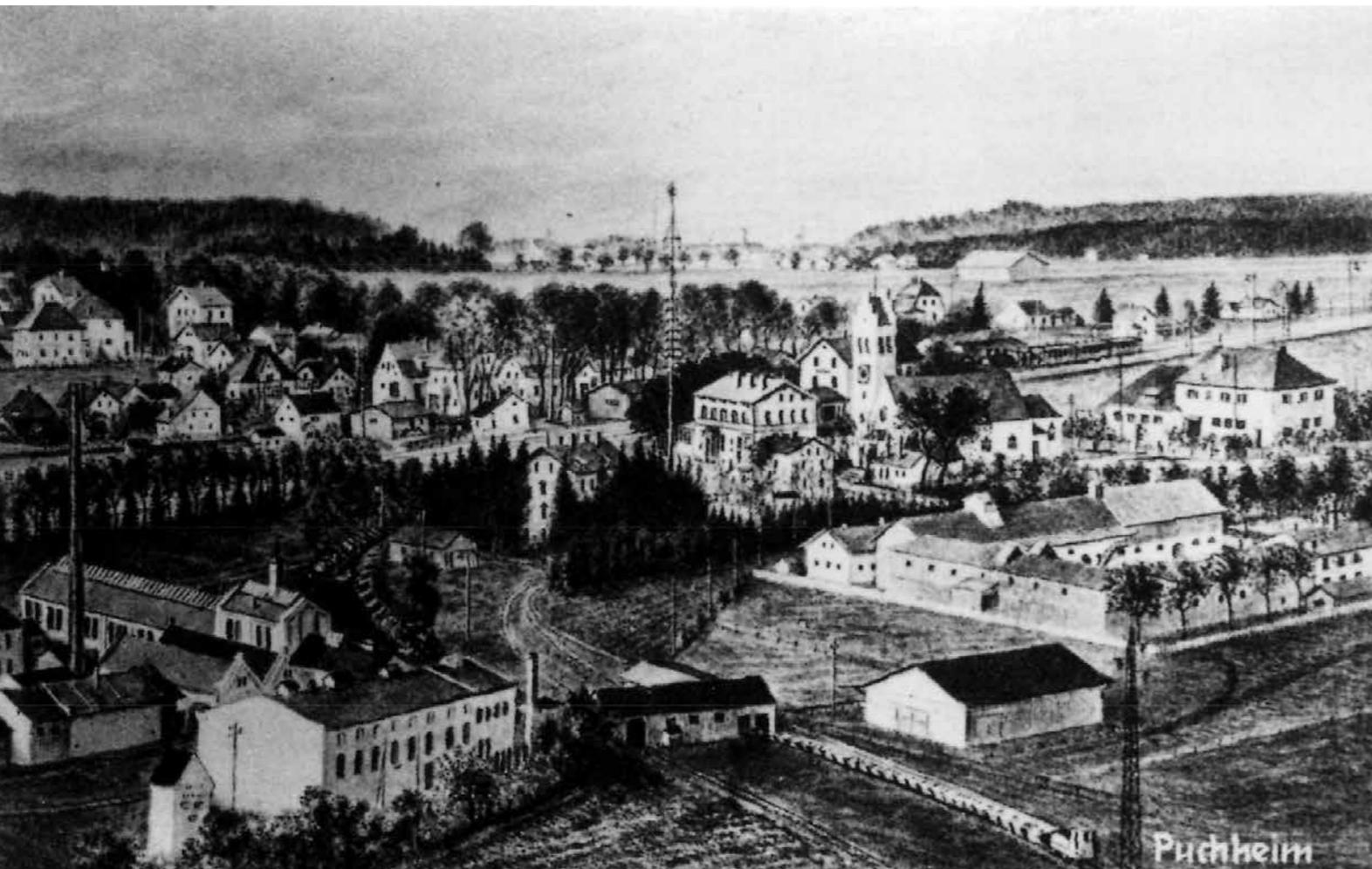


PUCHHEIM

# 125 Jahre Bahnhof Puchheim Teil 2

Die Hausmüll-Fabrik und die Bahn / Das Flugfeld / Das Kriegsgefangenenlager  
in Puchheim / Bahnbetriebliche Anlagen / Die Bahnhofsrestauration





Ansichtskarte von 1931 mit Bahnrestaurationsbau zwischen Maibaum und Kirche, im Vordergrund die Hausmull-Fabrik mit Feldbahn. Der Bau der Fabrik wurde durch den Bahnanschluss erst ermöglicht.

IMPRESSUM **Herausgeber** © Stadt Puchheim, Poststraße 2, 82178 Puchheim, Telefon: 089/80098-0, Fax: 089/80098-222, info@puchheim.de, www.puchheim.de **Text** Mandy Frenkel, Adrian Esterer, Marianne Schuon **Gestaltung** Kathrin Schemel **Archivrecherche** Mandy Frenkel **Lektorat** Ursula Sesterhenn, Isabell Wipiejewski **Abbildungen** Stadtarchiv Puchheim, d'Buachhamer e.V., Adrian Esterer, Bayerisches Staatsarchiv, Bayerisches Wirtschaftsarchiv **Druck** Juli 2024 **Auflage** 500 Exemplare



## 125 Jahre Bahnhof Puchheim – Teil 2

Im zweiten Teil der Broschüre zum 125-jährigen Bahnjubiläum werden einige historische Besonderheiten der Puchheimer Vergangenheit aufgegriffen, die ganz speziell vom Anschluss an die Bahn und dem Bau des Bahnhofs beeinflusst wurden. Daneben werden auch aktuellere Entwicklungen beschrieben.

Neben dem ersten bayerischen Flugfeld sind hier vor allem die Hausmull-Fabrik und das Gefangenenlager zu nennen. Alle genannten wären ohne Bahnanschluss in Puchheim nicht realisiert worden. Als die Inhaber nach einem geeigneten Ort für den Bau ihrer Hausmull-Fabrik im Münchner Umland recherchierten, war eine der wichtigsten Voraussetzungen eben ein Bahnanschluss. Interessant ist die Entwicklung der Fabrik, die neben dem Recyceln des Münchner Hausmulls auch landwirtschaftliche Experimente durchführte.

Weitere Alleinstellungsmerkmale waren unter anderem die Maßnahmen, die man für die Mitarbeitenden durchführte. Neben guten Arbeitsbedingungen sorgte man durch die Errichtung einer sogenannten Bahnrestaurations für die Mitarbeiter, dass auch das Sozialleben nicht zu kurz kam.

Mandy Frenkel, Stadtarchiv Puchheim

## Teil 1

- 4 **Entwicklungs- und Siedlungsstand im Puchheimer Moos um 1899** Von Johann Aichner
- 5 **Als die Bahn über Puchheim-Ort führen sollte** Von Johann Aichner
- 7 **Die Allgäubahn im Wechsel der Epochen** Von Andreas Knipping
- 15 **Die schwierige Festlegung des Ortsnamens Puchheim und wie es zur Ortsteilbezeichnung „Bahnhof“ kam** Von Johann Aichner
- 16 **Alte Kursbücher erzählen** Von Andreas Knipping
- 20 **Der Bahnhof, der dem Stadtteil Puchheims den Namen gibt** Von Johann Aichner
- 22 **Zeitzeugengespräch mit Florian Brandmeier** Von Johann Aichner und Marianne Schuon

## Teil 2

- 4 **Übersicht – 125 Jahre Bahnhof Puchheim**
- 6 **Die Hausmull-Fabrik in Puchheim und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 10 **Das erste bayerische Flugfeld in Puchheim und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 14 **Das Puchheimer Kriegsgefangenenlager und die Bahn** Von Mandy Frenkel
- 18 **Entwicklung von Gleisanlagen und Bahnsteigen** Von Adrian Esterer
- 22 **Die Bahnrestaurations** Von Marianne Schuon

## 1873

Eröffnung der Verbindung von Pasing nach Buchloe zum Anschluss an die 1847 bis 1857 gebaute Strecke Augsburg – Lindau mit Stationen in Aubing und Bruck, aber nicht in Puchheim.

## 1888

Errichtung eines Bahnwärterhauses in Puchheim.

## 1899

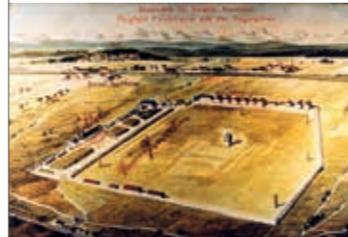
wurde der repräsentative Bahnhofsbau eröffnet.

Abb.: Das historische Bahnhofsgebäude um 1965.



## 1910 – 1914

Das Flugfeld Puchheim zog mehrere zehntausende Schaulustige in die Gemeinde, der Großteil der Zuschauerinnen und Zuschauer kam mit dem Zug.



## Ab den 1960er-Jahren

wuchs die Bevölkerung beiderseits der Gleise sehr schnell, befördert wurde das zusätzlich durch die Inbetriebnahme der S-Bahn. Immer mehr Hochhäuser entstanden.



## 1971

Abriss des alten Bahnhofgebäudes und Errichtung eines Funktionsbaus, der heute noch steht.



## heute



Positionsblatt Germering eines Planes von 1852. Faksimile-Reproduktion der gezeichneten Originalaufnahme.

## 1840

wurde die erste Eisenbahnstrecke zwischen München und Augsburg eröffnet, erste Eisenbahn in Südbayern und erste Fernbahn in ganz Süddeutschland.

## 1896

hielt erstmals ein Zug in Puchheim.



Mit solchen Loks fuhr man raus auf die Planie und verteilte den nicht verwertbaren Münchner Müll.

## 1898

Eröffnung der Hausmüll-Fabrik in Puchheim, dafür wurden Gütergleise gebaut, die Gemeinde erhielt einen planmäßigen Zughalt im Personenverkehr.



Kriegsgefangene vor den Baracken im Lager.

## 1914 – 1918/21

Auch der Großteil der Transporte ins und vom Kriegsgefangenenlager erfolgte mit der Bahn.



S-Bahn-Treibzug der ersten Generation Baureihe 420 ab 1972. Im Hintergrund die Hochhäuser der Planie.

## 1968

Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes bis Geltendorf im Vorfeld der Einrichtung des Münchner S-Bahn-Netzes ab 1972.



Noch lange ein alltägliches Bild in Puchheim. Ankommende Züge behinderten den alltäglichen Auto-, Fußgänger- und Radverkehr in der Gemeinde.

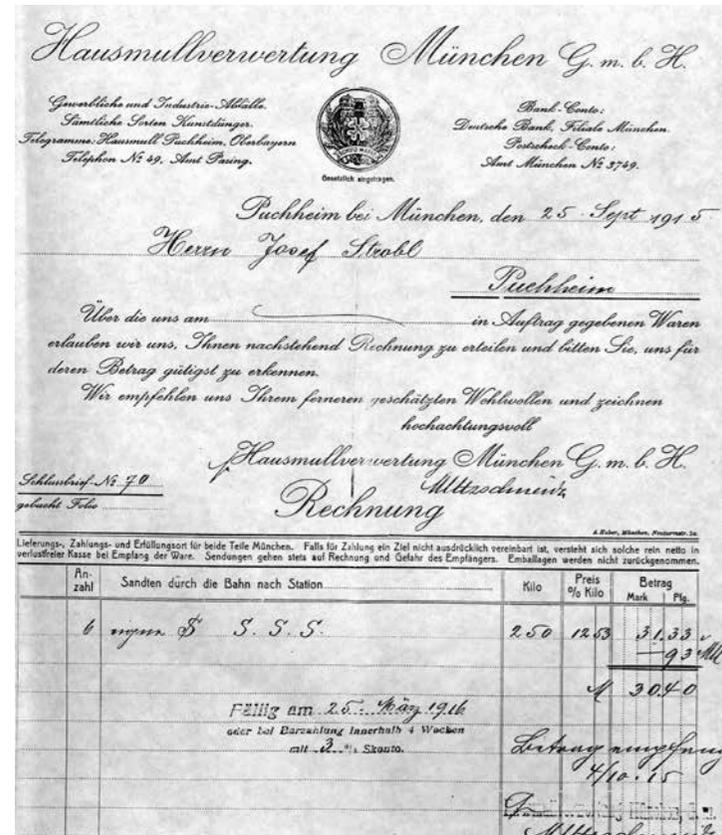
## 1988

Abbau des Bahnübergangs und Bau einer großzügigen Unterführung für Fußgänger und Radfahrer.

## DIE HAUSMULL-FABRIK IN PUCHHEIM UND DIE BAHN

Keine Einrichtung hat Puchheim bisher so geprägt wie die Hausmull-Fabrik, durch die über 50 Jahre der gesamte Münchner Hausmüll entsorgt wurde. Sie gab damals nicht nur dem Großteil der Puchheimer:innen Lohn und Brot, sondern bestimmte auch die Entstehung und Entwicklung des heutigen Stadtteils Puchheim-Bahnhof. Neben einem kurzen Überblick zur Geschichte der Fabrik sollen im nachfolgenden Kapitel vor allem die Zusammenhänge zum Puchheimer Bahnhof, dem eigenen Bahnanschluss der Fabrik sowie die Abwicklung der täglichen Anlieferungen und Verarbeitungen im Vordergrund stehen. Verwiesen sei an dieser Stelle noch auf die bereits vorhandene Broschüre zur Hausmullverwertung Puchheim.

Rechnung der Hausmull-Fabrik an Herrn Josef Strobl vom 25. September 1915.  
Quelle: Bayerisches Wirtschaftsarchiv



### Grundlage für den Bau der Fabrik

Wichtigste Voraussetzung für den Bau der Fabrik in Puchheim war ein eigener Gleisanschluss: Am 27. Juli 1897 konnte die Stadt München die neugebildete Hausmüllverwertung G.m.b.H. vertraglich verpflichten, zur rationalen Beseitigung des Unrats „eine Fabrikanlage mit allen Neuerungen auf dem Gebiete der Technik und Chemie kurzfristig zu erbauen“. Die Gesellschaft mit Sitz in München suchte einen geeigneten Standort mit eigenem Gleisanschluss und wurde bald in Puchheim fündig. Auf einem un bebauten Areal westlich des Bahnhofs entstand in nur einjähriger Bauzeit eine innovative Fabrikanlage, die schon am 1. Juli 1898 ihren Betrieb aufnehmen konnte.

### Verarbeitung des Münchner Hausmüll

Der Müll wurde in München mit sogenannten Harrtschwägen, welche ein Fassungsvermögen von rund drei Kubikmetern hatten, eingesammelt. Je vier von diesen Wägen wurden am Münchner Verladebahnhof direkt auf einen Waggon verladen. Danach kam der Müll nach Puchheim, wo noch am selben Tag die Sortierung stattfand. Teilweise geschah auch die Verwertung der Materialien (heute Wertstoffe) direkt in der Fabrik, beispielsweise durch Verarbeitung zu Dünger oder in der Hadernwäscherei. Teilweise ging das aussortierte Material per Bahn nach außerhalb zur Wiederverwertung. Der nicht brauchbare Rest wurde gleich nebenan zur endgültigen Ablagerung gekarrt; es entstand im Lauf der Jahrzehnte die Planie. Jede halbe Stunde fuhr ein Müllzug, eine Schmalspurbahn mit vielen Loren, mit viel Getöse hinaus in die Planie und ein großes Gelände wurde circa vier bis sechs Meter hoch aufgefüllt mit gesiebt Müll. Zur Hausmullverwertung gehörten anfangs rund 80, später rund 170 Hektar Moorfläche, die nach damaliger Anschauung meliorisiert, also verbessert und der ackerbaulichen Nutzung zugeführt wurden. 1904 entstand folgerichtig ein Gutshof zur Bewirtschaftung. Jahrelang bestand sogar eine agrarkulturelle Versuchsstation.



### Die Lebensadern der Fabrik – Die Bahn

Jegliche Anlieferungen zur Fabrik erfolgten per Bahn. Zunächst wurden im zweiten Halbjahr 1898 60.000 Kubikmeter angeliefert. Im Jahr darauf stieg der Umfang auf 124.000 Kubikmeter, im Jahr 1900 auf 129.000 Kubikmeter, um vor dem Ersten Weltkrieg (1913) 197.000 Kubikmeter und vor dem Zweiten Weltkrieg (1938) 347.000 Kubikmeter zu erreichen. Für die Anlieferungen im Jahr 1930, in Höhe von 341.964 Kubikmeter, waren 28.691 Zugwaggons nötig. Jeder dieser Wagen war mit vier Harrtschwägen beladen. Bei 330 Arbeitstagen im Durchschnitt trafen am Tag rund 96 Eisenbahnwaggonladungen ein. Im Sommer gingen pro Tag zwei im Winter drei Züge nach Puchheim. Im gesamten Jahr 1930 waren es insgesamt 698 Unratzüge nach Puchheim.

Der Umfang der Lieferungen wuchs von Jahr zu Jahr. Mitunter war der Transport auf den stark befahrenen Gleisen nur schwer einzuplanen und durchzuführen. So wirkte sich die geringste Störung im Bahnbetrieb, beispielsweise eine Verspätung, nachteilig auf den gesamten Werksbetrieb aus.

### Die Fabrik als Zugpferd

Noch vor dem Flugfeld war die Hausmüllverwertung die erste Attraktion in Puchheim, die 1907 sogar Prinz Ludwig von Bayern (später König Ludwig III.) zu einer Besichtigungstour bewog. Auch zahlreiche Fachleute und Delegationen ließen sich durch die Hausmüllverwertung in Puchheim führen; vergleichbare Einrichtungen gab es weltweit nur in Budapest und Chicago.

Das Foto entstand zum 70. Geburtstag eines der Angestellten auf der Lokomotive der Hausmullverwertung München, 1. Januar 1936. Die Fabrik besaß für den Transport eigene Loks.

### Maßnahmen für die Mitarbeiter

Arbeitsplatzsicherheit und Hygiene waren dem Unternehmen wichtig. Die Arbeiterschaft hatte vorgeschriebene Kleidung zu tragen und mindestens zweimal pro Woche zu baden. Werkseigene Brause- und Wannenbäder standen zur Verfügung. Durch Ventilatoren wurden die Fabrikräume dauernd gelüftet und mit verdünnter Karbolsäure täglich zweimal gereinigt. „So konnte die Krankheitsstatistik keinen einzigen Fall einer Infektionskrankheit verzeichnen.“ Die überlieferten Mitarbeiterzahlen schwanken zwischen ca. 130 und circa 200. Betriebsversammlungen und private Zusammenkünfte der Mitarbeiter fanden in der Bahnhofswirtschaft statt.

### Ein besonderer Geschäftsführer

Julius Einhorn (geb. 1866) prägte die Puchheimer Fabrik maßgeblich. Um das Jahr 1895 errichtete er die „Landwirtschaftlich-Chemische Fabrik München Aubing mit beschränkter Haftung“. Die Firma beteiligte sich 1897 an der Gründung der „Hausmüllverwertung München, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“. Zuerst war er zeichnungsbefugter Prokurist der Hausmüllverwertung und stieg innerhalb weniger Jahre zum alleinigen Geschäftsführer auf. Unter anderem baute er die Anlagen



Mitarbeiter beim Befüllen einer Lore um 1935.

zur Knochenverwertung aus und erwarb 1907 bei der Firma Krauss in München eine Schmalspur-Dampflokomotive für die Feldbahnanlage. Wiederholt musste er auf Arbeiterstreiks beispielsweise wegen ausbleibender Lohnerhöhungen reagieren und über Tarifverträge verhandeln. In den ersten Jahren amtierte er auch als Vorstand der Betriebskrankenkasse.

### Landwirtschaftliche Versuche

Neben der Verarbeitung und Sortierung des Mülls betrieb man auf dem Fabrikgelände verschiedene Versuche mit Anpflanzungen, über die regelmäßig berichtet wurde. Im Fürstenfelder Wochenblatt vom 10. August 1918 hieß es: „Hanfbau. Die Hausmüllverwertung Puchheim hat im heurigen Frühjahr eine Fläche von rund 23 Tagwerk mit Hanf bestellt, der sich trotz der im heurigen Frühjahr herrschenden Kälte und Trockenheit derart günstig entwickelt hat, dass er eine Vollernte verspricht. Die einzelnen Pflanzen erreichen eine Länge von über 2 ½ Metern. Das Hanffeld liegt unmittelbar hinter den Gebäu-

lichkeiten der Hausmüllverwertung links der Bahnlinie Puchheim – Fürstenfeldbruck. Die Landwirte sollten nicht versäumen, diese interessante Kultur zu besichtigen.“

### Soziales Engagement

Die Hausmüllverwertung betrieb das Bahnhofsrestaurant, das in der Ära Einhorn zum sozialen Treffpunkt für die Arbeitenden und Angestellten der Fabrik wurde. Um die Not vieler Puchheimerinnen und Puchheimer in den Krisenjahren 1924/25 zu lindern, lockerte Einhorn auf Drängen des Pfarramts das Verbot, Altwaren auf der Planie zu sammeln. 1926 schenkte er dem Katholischen Kirchenbauverein im Namen der Firma das Grundstück für den Bau der Kirche St. Josef. Julius Einhorn starb am 6. März 1929 in München, wo er auf dem alten jüdischen Friedhof bestattet wurde. Nur wenige Monate nach seinem Tod überließ die Hausmüllverwertung der Gemeinde ein Grundstück zum Bau einer Schule.

### Das Ende der Puchheimer Hausmüll-Fabrik

Nach dem Tod des ersten Direktors und alleinigen Eigentümers Julius Einhorn strebte Alois Harbeck den Erwerb der Hausmüll-Fabrik in Puchheim an. Im Puchheimer Stadtarchiv ist ein Vertrag vom 28. Juli 1932 aufbewahrt, in dem Alois Harbeck als alleiniger Handlungsbefugter der Hausmüllverwertung München auftritt. Am 1. April 1933 erwarb er die Fabrik und wurde damit auch Eigentümer des Gutshofs und der dazugehörigen Grundstücke. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges übernahm die Stadt München selber die Müllbeseitigung, die Hausmüll-Fabrik wurde 1949 geschlossen und durch eine neue Anlage im äußersten Norden Münchens ersetzt. Das Fabrikgelände an der heutigen Josefstraße wurde in ein Gewerbegebiet umgewandelt. In den Räumen der Hausmüll etablierte sich eine Firma zur Kork- und Dämmmaterialherstellung, die weiterhin den Bahnanschluss an die Linie München – Lindau nutzte. Von Mandy Frenkel



Blick auf die Hausmüll-Fabrik mit Gleis im Vordergrund.



Noch bis in den Zweiten Weltkrieg hinein wurde mit den Harrtschwägen und den Zugpferden Müll in München eingesammelt und zum Verladebahnhof transportiert.



Gelände der Planie mit Feldbahn. Landaufschüttung mit Material aus der Hausmüllverwertung um 1935.

etc. ausdrücklich: **HAUSMÜLL-VERWERTUNG**

## Mülldünger,

das billigst bekannte künstliche Düngemittel,  
koncurrenzlos, Gummibildend,  
enthält die werthvollsten Nährstoffe der Pflanze: organischen Stickstoff, Phosphorsäure, Kali und Kalk. 272-10,5  
Vorzüglich für Wiesen und Acker.  
Unschädlich zur Kultivierung der Moorböden.  
Vorzüglich für die Verbesserung und Conferierung von Stalldünger.  
Unschädlich zur Foderung schwerer Böden.  
Gehaltskontrolle durch die staatlichen Versuchstationen München und Augsburg.  
Sorte Ma 32 1/2 Pfennige der Centner ab Fabrik.  
Niederlagen werden allwärts errichtet. Vertreter gesucht.  
Man verlange Prospekte.  
**Hausmüllverwertung München G. m. b. H.**  
München-Puchheim.

Anzeige zur Bewerbung von  
Dünger aus der Puchheimer  
Hausmüll-Fabrik  
In: Rosenheimer Tagblatt  
Jahrgang 28 1898



Besucher auf dem Flugfeld bei dem Flug um München 1913. Im Hintergrund erkennt man die Beschriftung Otto-Werke. Das Unternehmen mietete das Flugfeld für seine Schüler und Piloten und baute auch eigene Flugzeuge.

## DAS ERSTE BAYERISCHE FLUGFELD IN PUCHHEIM UND DIE BAHN

Im Bereich nördlich des Bahnhofs entstand 1910 einer der ersten Flugplätze Deutschlands mit einem Zweigwerk der „Flugmaschinenwerke Gustav Otto“ München-Oberwiesenfeld. Das Puchheimer Flugfeld wurde von der Münchner „Akademie für Aviatik“ für fliegerische Großveranstaltungen mit internationalen Koryphäen der Luftfahrt ausgewählt. Am 21. Mai 1910 durfte die Münchener Prominenz zum ersten Mal den von der Akademie für Aviatik errichteten Flugplatz in Puchheim besichtigen. Darunter waren der Präsident der Akademie Alexander Graf Boos-Waldeck sowie der Vizepräsident Dr. James von Bleichröder, Mitbegründer des Kai-

serlichen Automobil-Clubs und Mitglied des Bayerischen Automobilclubs. Die Akademie für Aviatik hatte fast eine Viertelmillion Goldmark aufgewendet, um vor den Toren der Residenzstadt München den ersten zivilen Flugplatz Bayerns nach den neuesten Richtlinien zu errichten und so die Entwicklung der Luftfahrt voran zu treiben.

### Entwicklung der Infrastruktur

Auch auf die Infrastruktur des Bahnhofs, der circa einen Kilometer vom Flugfeld entfernt lag, wirkte sich das Flugfeld aus. Die Bahnverwaltung baute ihn zur Bewältigung der Besuchermassen aus. Als die Bahn an den beiden Kunstflugtagen mit dem berühmten Piloten Adolphe Pégoud im Herbst 1913 mittags und abends beinahe im 10-Minuten-takt Sonderzüge einsetzte, griff sie auf die Gleisanlagen der Hausmull-Fabrik zurück, um dort Züge abzustellen. Ein

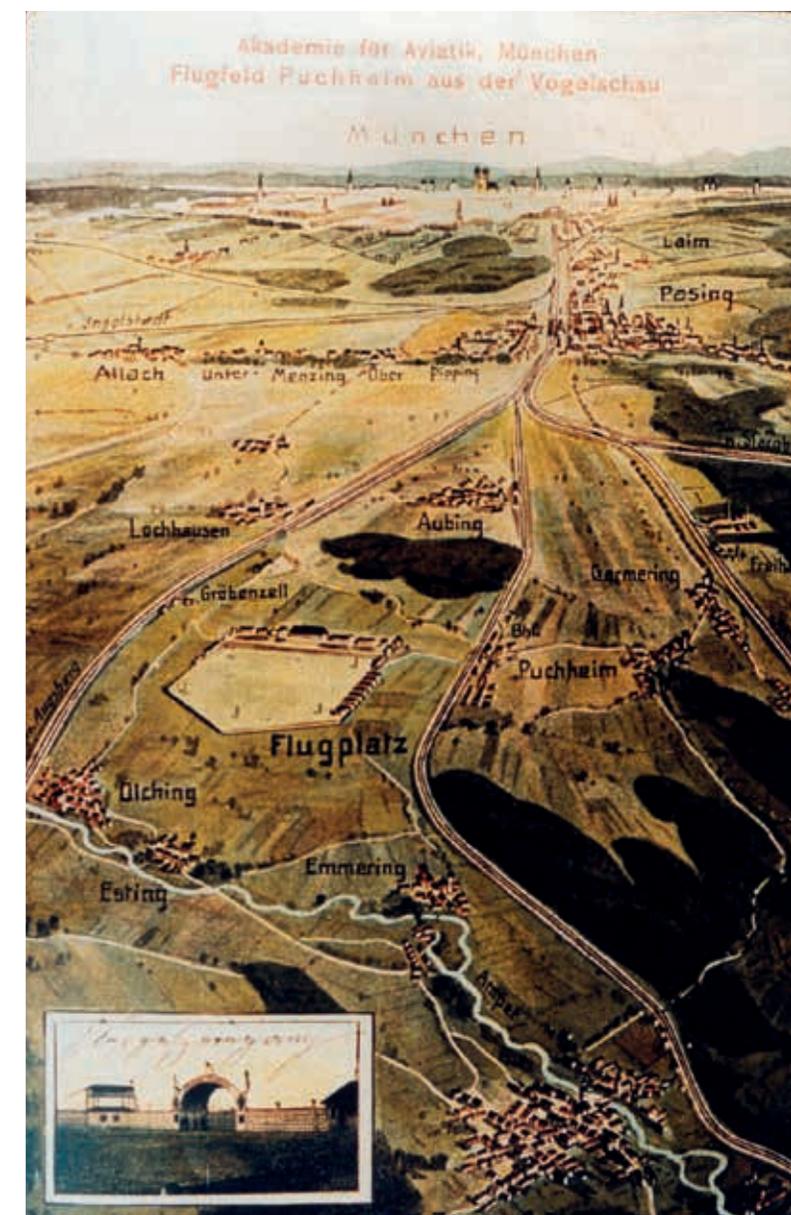
Nadelöhr stellte vor allem der einfache Bahnübergang dar. Gerade beim Andrang der 40.000 bis 50.000 Besuchenden am 3. Mai 1914 störte die Sperrung bei der Durchfahrt von Zügen den Verkehr so stark, dass das Bezirksamt Fürstenfeldbruck den Bau einer „Unterfahrt“ empfahl, falls weitere Großveranstaltungen stattfinden sollten.

### Die großen Flugschauen

Zwischen 1910 und 1914 führte die Akademie zahlreiche attraktive Flugschauen pro Jahr durch. So startete 1911 der Pilot Hellmuth Hirth in Puchheim seinen preisgekrönten ersten deutschen Überlandflug nach Berlin-Johannisthal. Wahre Publikumsmagneten waren das internationale Schaufliegen 1912, der Flug „Rund um München“ im Jahr 1913 sowie die Vorführungen des französischen Kunstfliegers Adolphe Pégoud 1914. Insgesamt 31 Piloten zeigten in Puchheim ihre Flugkünste; namentlich erwähnt seien hier die bekanntesten: Simon Brunnhuber, Pierre Baron de Caters, Fritz Hempel, Robert Janisch, Emil Jeannin, Otto Lindpaintner, Gustav Otto, Adolphe Pégoud, Oscar Römpler und Richard Weyl. Was die Bahn damals mit der Personenförderung leistete, war außergewöhnlich. Am 23. November 1913 wurden bereits an die 50.000 Personen mit 94 Zügen nach Puchheim und wieder zurück befördert. Nennenswerte Störungen oder gar Unfälle gab es damals keine.

### Sonderzüge zu Starpiloten

Bereits vor Beginn der großen Puchheimer Flugschauen beschäftigte man sich in der Münchner Eisenbahndirektion mit diesen Großveranstaltungen, die eine besondere Herausforderung für den Personentransport darstellten. So wurden nicht nur die planmäßigen Züge von und nach Puchheim eingesetzt, sondern auch zusätzliche Sonderzüge. Welche davon zur Abfertigung kamen, hing von der Flugveranstaltung ab. Im Hauptbahnhof München und im Starnberger Bahnhof wurde das auf Tafeln den



Postkarte Akademie für Aviatik, München; Flugfeld Puchheim aus der Vogelschau mit Eingangsbereich.

Reisenden bekannt gemacht. Die Eisenbahndirektion hatte veranlasst, dass an den Flugtagen vor 10 Uhr vormittags Extrazüge vom Hauptbahnhof München Richtung Puchheim verkehrten. Das Königliche Bezirksamt Fürstenfeldbruck berichtete in seinem Wochenbericht vom 28. August 1911: „Zwischen München und Puchheim verkehrten in beiden Richtungen 11 Extrazüge (circa 7.000 Personen). Von Bruck her, wo ein Rennen stattfand, waren verhältnismäßig wenig Besucher gekommen. Dass das Münchener Publikum die Züge mehr oder minder stürmte, dass die Wagenteile der Sonntagszüge überfüllt sind, dass in den Gängen steht, was Platz findet, dass die Plattform vollgepfropft ist und dass die Stufen besetzt sind, ist jetzt allmählich herkömmlich geworden.“

#### Die Abfertigung der Züge

Unterschiede bestanden bei der Abfertigung: Personenzüge mit billigem Tarif fuhrten vom Starnberger Bahnhof nach Puchheim, die Eilzüge ab Hauptbahnhof. Bei der Rückfahrt wurde ebenso verfahren: die Personenzüge wurden vom Bahnhof Puchheim abgelassen, Eilzüge wurden auf der nach dem Flugfeld gelegenen Bahnanlage abgefertigt.

Postkarte zu einem der ersten Flüge vom Flugfeld Puchheim im September 1911. Der bekannte Flieger Lindtpainern war einer der Piloten, die von Puchheim starteten.



In den nachfolgenden Monaten gab es immer wieder Probleme bei der Abfertigung der Züge, die teilweise von den Besuchenden überrannt wurden und schnell überfüllt waren. Bei schönem Ausflugswetter waren meist mehr Personenzüge auf der Strecke, deren Abwicklung häufig nicht reibungslos funktionierte. Auch hinsichtlich der Preise der Tickets gab es oft Beschwerden. Die Aufschläge für die schnellere Beförderung nach Puchheim mit sogenannten Eilzügen erschien vielen Reisenden angesichts der vielen Verspätungen als ungerechtfertigt. Nach Vorsprechen einiger Vertreter der Akademie für Aviatik wurden die Tickets verbilligt: Diese hatten dann den Satz von 2 Pfennigen pro Kilometer auch für die Eilzüge nach Puchheim statt der regulären 2,8 Pfennig bewilligt.

#### Verkauf der Tickets

Bei den großen Flugschauen ab 1913 wurden die Eintrittstickets für das Flugfeld Puchheim gleich über die Zugtickets für die Sonderzüge abgewickelt. Das Amtliche Bayerische Reisebureau nahm am Hauptbahnhof München den Verkauf in die Hand. Ab 7 Uhr früh waren die Schalter geöffnet. Alle Sonderzüge an den Flugtagen wurden am Starnberger Bahnhof abgefertigt. Es kam dabei nur zu geringen Verspätungen oder Stauungen, die relativ schnell behoben wurden. Bemerkenswert ist auch die Zahl an Fußgängern die zu den großen Schauen nach Puchheim kamen. So wird der Fußgängerverkehr pro Schau auf 8.000 bis 10.000 Personen geschätzt.

#### Eine der letzten großen Flugschauen

Das königliche Bezirksamt Fürstenfeldbruck meldete am 4. Mai 1914 an das königliche Staatsministerium des Innern: „Für Samstag meldete die Bahn 8 – 9.000 Bahnfahrer, etwa 15.000 Leute kamen zum Flugfeld, davon zahlten aber nur 5.000 Eintritt, der Rest waren Zaungäste. Am Sonntag sah es wegen besserem Wetter schon anders aus: 24.000 Bahnfahrer, einige Automobilisten, 700 mit dem



Besuchende während einer Feier an einem der Großflugtage auf dem Flugfeld.

Fahrrad. Insgesamt dürften es etwa 40. bis 50.000 Personen gewesen sein, von denen nur etwa ein Drittel das Flugfeld besuchte. Große Probleme muss es am Bahnhof Puchheim gegeben haben. Dadurch, dass der schienengleiche Bahnübergang bei der Einfahrt, Abfahrt und dem Aufenthalt aller Züge geschlossen werden musste, kam es zu Verzögerungen im Personen- und Wagenverkehr. Jeweils ein berittener Schutzmann und Gendarm wurden an die Hauptübergangsstellen abkommandiert. (...) Das Bezirksamt drängte darauf, dass Pégoud mehrere Aufstiege machen soll, um die Zuschauermenge zu zerstreuen und damit nicht alle gleichzeitig zum Bahnhof drängen. Die-

ses Vorgehen hat sich sogleich bewährt. Bis 8 Uhr abends waren alle Zuschauer wieder zurückbefördert gewesen.“

#### Der Erste Weltkrieg

Dann aber brach im August 1914 der Erste Weltkrieg aus und mit den Flugveranstaltungen kam auch der touristische Höhenflug in Puchheim zum Erliegen. „Das patriotische Angebot der Akademie für Aviatik, das Flugfeld als Kriegsgefangenenlager zu nutzen, wurde von der bayerischen Heeresverwaltung bereitwillig angenommen“, schreibt der Historiker Erich Hage in seinem Buch zum Flugfeld. Von Mandy Frenkel

Lager Puchheim bei München – Leben und Treiben russischer und französischer Kriegsgefangener an der Baracke.



## DAS PUCHHEIMER KRIEGSGEFANGENENLAGER UND DIE BAHN

Das Flugplatzgelände umfasste circa 250 Tagwerk und war von einer zweieinhalb Meter hohen Eisenbetonmauer umgeben. Die Entscheidung des Kriegsministeriums, in Puchheim ein Kriegsgefangenenlager zu errichten, fiel am 17. Oktober 1914. Ein gewichtiger Grund dafür war die Nähe zum Puchheimer Bahnhof, denn der Transport der Kriegsgefangenen erfolgte fast ausschließlich mit der Eisenbahn.

### Der Beginn des Krieges

Bereits bei den ersten Vormärschen im September 1914 in Frankreich sowie bei der Defensive in Ostpreußen

geriet eine unerwartet hohe Zahl französischer und russischer Soldaten in deutsche Kriegsgefangenschaft. Deren Unterbringung und Behandlung war nach der noch heute gültigen Haager Landkriegsordnung zu regeln. Gerne nahm daher das bayerische Kriegsministerium das Angebot der Akademie für Aviatik an, ihr Flugplatzgelände in Puchheim als Kriegsgefangenenlager zu nutzen. Ein großer Vorteil des Geländes war die gute Anbindung an die Bahn, denn die meisten Kriegsgefangenen gelangten mit dem Zug nach Puchheim. Wie auch in einem Zeitungsartikel vom 6. März 1914 zu erfahren ist:

### Pressebericht zu den Bahntransporten

„(...) Der Verkehr am Münchner Hauptbahnhof ist zur Zeit recht rege und beträgt im Personentransport 85 Prozent der gleichen Periode des Vorjahres; für den Völkrieg gewiß eine erfreulich hohe Ziffer. Die Einnahmen bleiben bei den vielen Militärpersonen naturgemäß hinter der normalen Höhe zurück. Der Güterverkehr hat sogar 90 Prozent des Vorjahres erreicht. Abgesehen von den ankommenden Verwundetentransporten, die ernst und still vor sich gehen, tritt die militärische Note mitunter stark hervor, wenn ausziehende Truppen mit Musik verabschiedet werden. Besonders interessante Zeugen eines derartigen Landsturmabschieds waren kürzlich einige Wagen gefangener Franzosen, die von Passau nach Puchheim verbracht wurden. Während ankommende Offiziere und Mannschaften bis vor kurzem die sämtlichen Perronausgänge benutzen konnten, haben nach Anordnung der Bahnhofskommandantur nunmehr sämtliche ankommenden Militärpersonen die Abnahme der Fahrkarten an eigens hierfür bestimmtem Perronaus-

gang zwischen dem ersten und zweiten Doppelgleis im Südteil der Bahnhofshallen abzuwarten. Diese Südecke des Perrons enthält außerdem die Bahnhofswache (im früheren Fundbureau) und die Nebenwache (neben dem Wartsaal 3. Klasse) mit Warteraum für Verwundete und beurlaubte Heeresangehörige.“

### Erste Gefangene im Lager

Bereits im Oktober 1914 wurden die ersten 700 französischen Kriegsgefangenen in den bestehenden Flugzeuschuppen auf dem Puchheimer Flugfeld untergebracht. Begleitet wurden sie von einem 180 Mann starken Bewachungskommando. Der Transport erfolgte per Eisenbahn vom Lager Lechfeld. Das Barackenlager für rund 10.000 Gefangene war bis zum Herbst 1915 fertiggestellt.

### Ausstattung und Lage des Lagers

Der historische Lageplan des Lagers, im Sandwichverfahren über das heutige Stadtviertel zwischen Lagerstraße, Birkenstraße und Alpenstraße gelegt, veranschau-



Russische Unteroffiziere beim Kaffee im Gefangenenlager Puchheim b. München.



Kasperltheater von französischen Kriegsgefangenen im Lager

Links: Russische Unteroffiziere beim Kaffee im Gefangenenlager. Rechts: Kasperltheater von französischen Kriegsgefangenen im Lager.



Lageplan des Kriegsgefangenenlagers im heutigen Puchheim aus der Publikation „Gefangen in Puchheim“.

licht Umriss und Dimension des zum Gefangenenlager umgestalteten Flugfeldes. Gut zu erkennen auf der Abbildung oben.

Der eigentliche Ausbau des Lagers begann am 20. Oktober 1914 durch 200 Zivilarbeiter, denen die Kriegsgefangenen als Hilfsarbeiter dienten. Es wurden Wohnbaracken, Wege, ein Bassin in einer Baracke, in der täglich 300 bis 400 Gefangene baden konnten, gebaut. Im Lager gab es schließlich 40 Gefangenenbaracken, 20 Küchenbaracken, ein Kohlenmagazin und ein Strohmagazin. Außerdem wurden drei Kranken- und Seuchenbaracken, Waschhäuser und eine Verkaufsbude errichtet. Während der Kriegsgefangenschaft wurden die Insassen zu verschiedenen Arbeiten herangezogen, die in Artikel 6 der Haager Landkriegsordnung ausdrücklich ge-

nehmigt wurden. Das Verbot von Kriegsgefangenen in privaten Unternehmen musste schon im Laufe des Jahres 1915 aufgehoben werden, weil Millionen von eingezogenen männlichen Arbeitskräften ersetzt werden mussten, um die Kriegswirtschaft am Laufen zu halten. Neben Einsätzen in der Landwirtschaft waren das unter anderem auch Arbeiten in Bergwerken und auch für die staatlichen Eisenbahnen.

### Belegung des Lagers

Die tatsächliche Belegung betrug am 1. Januar 1918 16.933 Gefangene: 4.723 Franzosen, 12.197 Russen, 11 Italiener und 1 Belgier. Zum Kriegsende am 9. November 1918 waren im Lager Puchheim 10.692 Franzosen und 14.072 Russen in Gefangenschaft. Doch nur knapp 6.000 hielten sich in Puchheim auf; die übrigen lebten in einem der 37 Arbeitslager, die zum Stammlager Puchheim gehörten.

### Das Ende des Krieges

Erst im Zeichen von Niederlage und Demobilmachung leitete die Reichsregierung beschleunigt Rücktransporte ein, die auch weitergeführt wurden, als im November 1918 die diplomatischen Beziehungen zwischen Berlin und Moskau abgebrochen worden waren – diese sollten erst 1922 nach dem Vertrag von Rapallo offiziell wieder aufgenommen werden – und der Vertrag von Brest-Litowsk vom russischen Zentralkomitee für ungültig erklärt wurde.

### Organisation der Abtransporte

Am 3. Dezember 1918 trafen in Puchheim französische Offiziere aus dem Offizierslager Neuburg an der Kammel ein, die zur Organisation der Abtransporte der französischen Mannschaften eingesetzt wurden. Am 8. Dezember 1918 ging vom Bahnhof Puchheim der erste Lazarettzug mit kranken französischen Gefangenen

in Richtung Konstanz ab. Ab dem 11. Dezember 1918 wurden täglich weitere Transporte durchgeführt, am 28. Dezember 1918 hatte der letzte französische Gefangene das Lager verlassen. Für 6.000 Russen erfolgten die Abtransporte am 13./15./18./19. Dezember. Der fünfte Transport ging am 6. Januar 1919 mit 2.000 Russen ab.

### Die letzten Kriegsgefangenen

Über das Kriegsende hinaus blieb eine größere Anzahl von Russen freiwillig im Lager Puchheim interniert, um nicht in die nach der Oktoberrevolution 1917 gebildete Sowjetunion zurückkehren zu müssen. Am 2. Mai 1919 wurden 53 Russen aus dem Lager Puchheim, die sich der Roten Armee angeschlossen hatten, in Gräfelfing standrechtlich erschossen. 1921 wurden die letzten in Puchheim verbliebenen russischen Kriegsgefangenen in ihre Heimat zurückgeführt. Ebenfalls bis nach 1921

dauerte die Lagerauflösung; verwertbare Baracken und Bauteile fanden eine neue Verwendung. Bis 1945 lag das Gelände ungenutzt und verwildert.

### Die Auflösung des Lagers

Nachdem bereits seit Frühjahr 1920 laufend Rückführungen stattgefunden hatten, wurden im Februar 1921 die noch in Bayern verbliebenen Gefangenen zur Repatriierung abtransportiert, die Lager Puchheim und Hammelburg – hier das sogenannte Nord-Lager – kamen schrittweise zur Auflösung. Eine Sammelstelle in Puchheim sollte der vorläufigen Aufnahme der noch im Lande verstreut lebenden Russen dienen, und diese sollten unter amtlicher Begleitung dorthin geführt werden. Mit der Abwicklung wurde die beim bayerischen Innenministerium angesiedelte Stelle für die deutschen Kriegsheimkehrer beauftragt. Von Mandy Frenkel

## DER GENERAL UND DIE KRIEGSGEFANGENEN

Postkarte beziehungsweise Kriegspropagandapostkarte mit Bahnhof Puchheim und Kriegsgefangenen um 1915. Bildbeherrschend ist allerdings Generalfeldmarschall und Chef des Generalstabes des Feldheeres Paul von Hindenburg, Sieger der Schlacht bei Tannenberg Ende August 1914. Die russischen Kriegsgefangenen trafen mit der Eisenbahn in Puchheim ein und gingen den Rest des Weges zum Lager zu Fuß.



Die Postkarte zeigt mit Paul von Hindenburg ein typisches Motiv für die Zeit des Ersten Weltkrieges. Auch der Puchheimer Bahnhof und das Kriegsgefangenenlager wurden abgebildet.

## ENTWICKLUNG VON GLEIS-ANLAGEN UND BAHNSTEIGEN

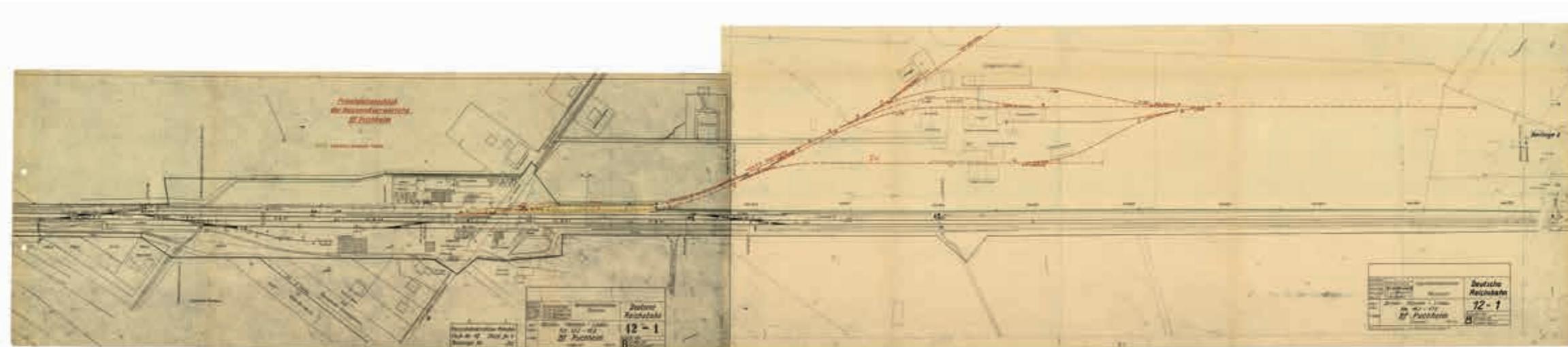
Obwohl die Bahnstrecke München – Buchloe zunächst über Puchheim-Ort geführt werden sollte, erhielt Puchheim erst nach 23 Jahren Betrieb der Strecke einen Haltepunkt in heutiger Lage. Zwei Jahre später, anno 1889, wurden die vorhandenen Gleisanlagen um einen Anschluss zur Hausmull-Fabrik erweitert und zur Station für Vorort- und Personenzüge aufgewertet. Im folgenden Jahr folgte die Ernennung zur vollen Station für Frachtverkehr und Ganztagesbetrieb. Am 29. September 1968 wurde dann der elektrische Zugverkehr zwischen München und Geltendorf aufgenommen.

### Erweiterung der Gleisanlagen

In Puchheim wurden die beiden Streckengleise um jeweils ein Ausweich- und Überholgleis auf der Südseite erweitert, jedes der drei Gleise wurde jeweils südlich mit einem einfachen Seitenbahnsteig versehen, die mit heutiger Bordsteinhöhe vergleichbar waren.

### Die Gütergleise

Außerdem gab es ein weiteres, parallel zu den Bahnsteiggleisen laufendes Gleis auf der Nordseite für den Güterumschlag, das auf beiden Seiten stumpf endete. In östliche Richtung gelangte man mittels Weichenverbindungen vor dem Mühlstetter Graben vom Gütergleis und einem weiteren kurzen Anschlussgleis auf die Streckengleise Richtung München. Das Gütergleis endete dann nach 90 Metern hinter dem Mühlstetter Graben. Das Gütergleis verfügte zusätzlich über eine Gleiswaage sowie eine weitere Weichenverbindung zu Gleis 3 auf mittlerer Höhe des Bahnsteiges und endete in westlicher Richtung nach dem Bahnübergang nach ein paar hundert Metern an einer Laderampe. An dem



Der Gleisplan von 1938 zeigt den Bahnhof in seiner größten Ausdehnung inklusive seiner drei Durchfahrtsgleise. Unten befand sich das Gütergleis mit dem Ladegleis Max Zeiller, der Ladastraße mit Gleiswagen und Güterschuppen sowie auf der anderen

Seite des Bahnübergangs die Kopframpe u.a. für Fahrzeugverladungen. Diese Gütereinrichtungen waren üblicherweise auf den meisten Bahnhöfen vorhanden. In Puchheim sind sie erst dem Bau der Unterführung und des P+R-Parkplatzes zum Opfer gefallen. Rot eingezeichnet ist das Anschlussgleis der Hausmull Fabrik, welches als quasi Privatanschluss von der Firma bezahlt und unterhalten werden musste. Quelle: Bayerisches Staatsarchiv

südlichen Gleis 1 zweigten westlich nach dem Bahnübergang die Anschlussgleise der Hausmull-Fabrik ab. Mit der Schließung der Hausmull-Fabrik 1949 wurde der Gleisanschluss zwar noch während des Bestehens der Korkfabrik genutzt, verlor aber deutlich an Bedeutung.

### Die S-Bahn kommt

Im Vorgriff auf die bevorstehende Einführung des S-Bahnverkehrs zu den Olympischen Spielen 1972 und die neuen, höheren S-Bahnfahrzeuge wurden die niedrigen Seitenbahnsteige der Gleise 2 und 3 durch einen neuen 76 Zentimeter hohen, zeitgemäß ausgestatteten Mittelbahnsteig mit Bahnsteigdach zwischen den Gleisen ersetzt. Zur anfänglichen Unterführung gelangte man mit einem Treppenabgang direkt nach dem Bahnsteigdach und über einen Zugang auf beiden Seiten der Bahn,

wobei der südliche unter dem Seitendach des heutigen Bahnhofsgebäudes lag, wo heute Fahrräder abgestellt werden können. Ursprünglich waren die Säulen des Bahnsteigdaches und der Beleuchtungsmasten im unteren Bereich in der MVV-Kennfarbe Maigrün gestrichen. Den bisher größten Umbau erhielt der Bahnhof 1988 mit der Auflösung des Bahnübergangs und dem Ersatz durch eine großzügige Unterführung für Fußgänger und Radfahrer sowie Zugang zum Mittelbahnsteig. Hierbei wurden auch die Gleisanlagen stark verändert und deutlich reduziert. Es verschwanden nicht nur sämtliche nördliche Gleise für den Güterumschlag, sondern auch die Weichenverbindungen der Gleise 1 bis 3 wurden an der westlichen und östlichen Bahnhofseinfahrt neu geordnet, sodass nun ein einfacheres Überholen möglich wurde. Des Weiteren baute man an Gleis 1 den bis heu-

te bestehenden Außenbahnsteig mit einer Länge von 210 Metern. Als Wetterschutz dienten und dienen bis heute nur einfache Wartehäuschen. Bis heute haben die Bahnsteige eine Höhe von 76 Zentimetern. Durch ein Sofortprogramm der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erhielten die Bahnsteigkanten 2022/23 ein taktiles Leitsystem.

### Anschluss ans Industriegebiet

Der Anschluss in Richtung ehemaliger Hausmull-Fabrik beziehungsweise Industriegebiet blieb in veränderter Lage noch bis 2016 erhalten, bis die Weiche im Zuge von durchgeführten Sanierungsarbeiten an Gleis 2 entfernt wurde. Die letzten Jahre fand jedoch, aufgrund teils abgebauter Gleise innerhalb des Gewerbegebietes und fehlender Nachfrage, kein Güterverkehr mehr statt.



Auf der Fahrt von München nach Füssen durchquert ein Zug der BRB als RB 68 den Bahnhof Puchheim (2021).



Die Railpool-Lok der Baureihe 187 mit ihrem Holzackschnitzelzug von Kaufering nach Ostdeutschland bei der Durchfahrt durch Puchheim (2022).

### Betrieb

Mit Aufnahme des S-Bahnbetriebs wurde planmäßig nur noch an den Gleisen 2 und 3 gehalten, Regionalzüge fahren seitdem ohne Halt durch. Seit der Inbetriebnahme des Außenbahnsteiges an Gleis 1 ist die Nutzung der Gleise bis heute unverändert:

– Gleis 1: Züge der S-Bahn Richtung Innenstadt

- Gleis 2: Durchfahrende Züge des Regional- und Fernverkehrs Richtung München
- Gleis 3: Alle Züge Richtung Fürstenfeldbruck / Allgäu

Es verkehren S-Bahnen der S4 auf der Relation Geltendorf – Trudering (– Haar – Zorneding – Grafing Bahnhof – Ebersberg), sowie einzelne Taktverstärker der Linie S4/S20 (Geltendorf – Grafrath –) Buchenau – Pasing – München Hauptbahnhof / Höllriegelskreuth.

Zum Einsatz kamen bisher die Baureihen 420, 423, 424 und 425, die beiden letztgenannten nur als Verstärker, sowie 1989 ein Testzug bestehend aus zwei Loks der BR 120 und dazwischen niederländischen Doppelstockmittelwagen.

Den Bahnhof passieren die Regionalzuglinien RB 68 (Bayerische Regiobahn), RE 70 (DB), RE 72 (GoAhead Bayern\*), RB 74 (DB), RE 76 (DB) und RE 96 (GoAhead Bayern\*), sowie im Fernverkehr der Euro-City-Express (ECE) auf der Relation München ↔ Zürich. Güterverkehr findet nur in geringem Maße statt.

### Ausblick

Eine der netzergänzenden Maßnahmen zur zweiten S-Bahnstammstrecke sieht die Beseitigung des vor Pasing liegenden eingleisigen Nadelöhrs vor, was entgegenkommende Verkehre minimiert beziehungsweise ausschließt und so nach Bau und Inbetriebnahme in einigen Jahren die Betriebsstabilität erhöht.

Deutlich mehr (S-Bahn-)Verkehr auf der Strecke wird es künftig erst geben, sobald der seit Jahrzehnten geplante Ausbau der Strecke ab Pasing realisiert ist.

### Bedeutung für die Betriebsstabilität

Der Bahnhof Puchheim kann in verschiedenen Fällen zu einer Stabilisierung des Normalfahrplans führen, was damit zusammenhängt, dass hier vom Westen kommend vor Pasing zum letzten Mal überholt, gewendet und zwi-



Eine S-Bahn der Baureihe 420, Baujahr 1995, ist auf der S4 Richtung Innenstadt unterwegs, als sie in Puchheim in Kürze zum Stehen kommt (2021).

schen den beiden Gleisen gewechselt werden kann. Dies ist vor allem bei Störungen oder Baustellen von Bedeutung, wenn gute alternative Anschlüsse benötigt werden. Sowohl bei Störungen zwischen Fürstenfeldbruck und Puchheim oder Pasing und Puchheim ist ein schnelles Weiterkommen dank zahlreicher Buslinien gewährleistet.

### Überholen von Zügen

Überholungen finden in Puchheim im Normalfall nicht

statt und falls nötig wie folgt:

Richtung stadteinwärts:

- Die S-Bahn wartet am normalen Bahnsteig auf Überholungen.
- Der überholende Verkehr fährt bis Puchheim hinter der S-Bahn her und überholt dann normal via Gleis 2 die S-Bahn.

Richtung stadtauswärts:

- Die S-Bahn fährt auf Gleis 2.
- Der überholende Verkehr fährt bis Puchheim hinter der S-Bahn her und überholt dann normal via Gleis 3 die S-Bahn.

– Falls bei einer Überholung ein Zug aus Richtung Westen naht, kann dieser in Puchheim immer noch über Gleis 1 geleitet werden, ohne aufgehalten zu werden. Für die S-Bahn beutet eine Überholung meist eine Verspätung von zwei bis drei Minuten.

### Wendungen von Zügen

Wendungen gibt es in Puchheim dann, wenn Betriebsstörungen oder Baustellen vorhanden sind. Diese können an Gleis 2 problemlos durchgeführt werden.

Bei Bauarbeiten westlich von Puchheim war es in der Vergangenheit zum Beispiel für Pendler hilfreich, dass Verstärkerzüge der S4 / S20 hier beginnen konnten und nicht bis Pasing ausfielen. Von Adrian Esterer

## DER PUCHHEIMER BAHNHOF SOLL BARRIEREFREI WERDEN

Bereits seit vielen Jahren (2018 wurde eine erste Vorplanung präsentiert) wird das Thema barrierefreier Zugang zum Puchheimer Bahnhof diskutiert. Wechselnde Zuständigkeiten sowie verschiedene Lösungsmöglichkeiten sind nur zwei Gründe dafür, dass der Beginn der Arbei-

ten immer wieder verschoben wurde. Bis heute gibt es kein offizielles Datum für den Baubeginn in Puchheim. Letzter Stand der Dinge: So lange der Ausbau der S4 nicht entschieden ist, geht auch beim barrierefreien Bahnhof Puchheim nichts voran.

## DIE BAHNHOFRESTAURATION

Im Jahr 1898 wurde die Bahnrestoration erstmals in einem Zeitungsartikel erwähnt. Sie dürfte nicht wesentlich früher errichtet worden sein, da erst 1896 Züge in Puchheim hielten, die Hausmull-Fabrik und wenige Torfstecher- und Arbeiterhäuser rund um den Bahnhof standen.

Das Gebäude steht heute noch am Grünen Markt und wird allgemein, wegen seiner bogenförmigen Fenster, Bogenhaus genannt. Dieser Umbau fand erst nach 1993 statt. Seither werden die Räume nicht mehr als Wirtschaft, sondern für die Sparkasse und wechselnde Ladengeschäfte genutzt. Alte Postkarten und Fotos zeigen die ursprünglich rechteckigen Fenster und auf der Bahnhof-

seite eine Kegelbahn mit einem Fachwerkhäuschen für den Aufenthalt der Kegler und eine grüne Holzverbröckelung für die eigentliche Kegelbahn. Sie war mindestens bis Ende der 1950er-Jahre in Betrieb. So berichtete ein Alt-Puchheimer, der dort mit Kegelaufstellen sein erstes eigenes Geld verdiente. Heute hat im Fachwerkhäuschen ein Versicherungsmakler sein Büro.

### Die Hausmull-Fabrik und die Restauration

Laut eines Pachtvertrags von 1901 gehörte die Restauration der Hausmull-Fabrik, die sie zusammen mit der Fabrikskantine an das Bürgerliche Brauhaus München verpachtete. Das Gebäude umfasste eine große Wirtsstube nebst Küche, eine kleine Wirtsstube, eine Veranda, einen Abort und Pissoir, drei Zimmer für Pächter oder Wirt, ein Zimmer für männliche Diensthilfen, ein Zimmer für weibliche Diensthilfen, zwei Fremdenzimmer sowie einen Eiskeller (ab 1950 ersetzt durch eine maschinelle Kühlanlage). Zur Restauration gehörten außerdem ein Stall mit vier Ständen, ein Schlachthaus, ein Waschhaus und ein Eisweiherr. In einem Pachtvertrag von 1937 kamen die Kegelbahn und ein Verkaufsraum für die Metzgerei hinzu.

1901 durfte das Bier in der Kantine für 24 Pfennige verkauft werden, in der Restauration auch für bis zu 2 Pfennige mehr. Sowohl von 1940 als auch von 1950 existieren Schriftstücke, die zwischen der

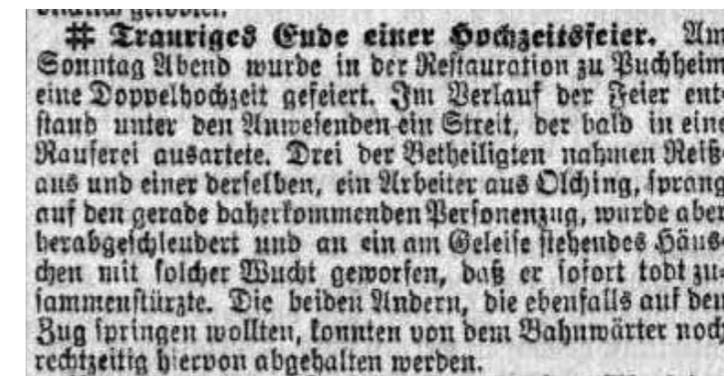
**Oben:** Lithografische Ansichtskarte von 1910 mit Bahnrestoration und Bahnhof.

**Unten:** Ansichtskarte der Flugstation Puchheim mit Blick auf die Bahnrestoration, circa 1910.



Faschingsgaudi in der Bahnrestoration.

Brauerei und der Hausmull-Fabrik die Kosten für eine Renovierung vereinbarten. Die Bahnrestoration war neben dem „Birkengarten“ ein wichtiger Treffpunkt für die wachsende Siedlung rund um den Bahnhof, aber auch für auswärtige Besucher. Von 1910 bis 1914 reis-



Trauriges Ende einer Hochzeitsfeier. Münchner Neueste Nachrichten vom 16. November 1898.

ten zu den Flugschauen auf dem Flugfeld Puchheim viele Tausend Personen mit Sonderzügen an und kehrten auch in der Bahnhofswirtschaft ein. Es wurden rauschende Faschingsbälle gefeiert und das ganze Jahr über gesellige Zusammenkünfte organisiert. Von Marianne Schuon

## NS-KUNDGEBUNGEN ZUM 1. MAI

In den 1920er-Jahren wählten die Anwohnenden um den Bahnhof mehrheitlich sozialdemokratisch oder kommunistisch. Kurze Zeit später erhielt die NSDAP die meisten Stimmen. In der NS-Zeit nahmen die Nationalsozialisten die Bahnrestoration in Beschlag. Das Foto zeigt eine Kundgebung zum 1. Mai im Zeichen des Hakenkreuzes. Die Aufnahme entstand um 1939/41. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Schließung der Hausmull-Fabrik 1949 wurde es ruhiger in der Bahnhofswirtschaft. Ende der 1960er- und Anfang der 1970er-Jahre soll es hier lebhaftere Wahlkampfveranstaltungen gegeben haben.



Kundgebung vor der Bahnrestoration zum 1. Mai während der NS-Zeit.



Stadt Puchheim  
Poststraße 2  
82178 Puchheim  
www.puchheim.de

Anlässlich des 125-jährigen Jubiläums des Baus des Bahnhofs Puchheim entstand 2024 auch der vorliegende zweite Teil der Broschüre. Im ersten Teil geht es vordergründig um die grundlegenden Voraussetzungen zum Anschluss an die Bahn, der Entwicklung der Bahn in Bayern allgemein und in Puchheim. Im zweiten Teil werden einige historische Besonderheiten der Ortsgeschichte betrachtet. Alles Besonderheiten, die es ohne Bahnanschluss nicht gegeben hätte. Schließlich schlägt die Broschüre auch den Bogen in die heutige Zeit, zeigt Entwicklungen der Gleisanlagen und des Bahnhofs allgemein auf und gestattet auch Andeutungen in eine mögliche Zukunft der Bahn und insbesondere des Bahnhofs Puchheim.

