

sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL** Archiv



B 7539 E
ISBN 3-922404-61-8

DM 22,80

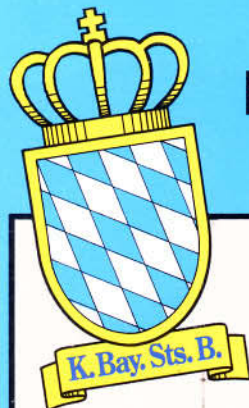
sfr 22,80

öS 170,--

Wolfgang Klee

Band № 2

Bayern-Report



Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1875-1920



(Füllseite)



Bild 2: Waggons, Rettich, das Münchner Kindl und jede Menge Bier. Der Zeichner Walther Püttner fing 1890 diese Impressionen vom Münchner Centralbahnhof ein. Abb.: Sammlung Asmus

Bild 1 (Titel): Ein prächtiges Foto aus der großen Zeit der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen am "Vorabend" des Ersten Weltkriegs: S 3/6 3622 im Jahre 1913 vor ihrem Schnellzug im Münchner Centralbahnhof. Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

Impressum

ISBN 3-922404-61-8

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Koordinierung: Ingo Neidhardt

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Juni 1994 by

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Einleitung

4

Literaturangaben

4

Der endgültige Übergang zum Staatsbahnsystem

6

• Die Verstaatlichung der Ostbahn

6

• Neue Staatsbahnen ab 1861

12

Nebenbahnen

28

Die Localbahn AG

42

Weitere Privatbahnen

46

Die Pfalzbahnen

50

Die bayerischen Bahnen zu Beginn des 20. Jahrhunderts

62

Hochbauten

68

Eisenbahnbrücken in Bayern

74

Eisenbahnsignale in Bayern

82

Einleitung

Die Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beginnende zweite Periode der bayerischen Eisenbahngeschichte fällt zeitlich mit Beginn und Ende des zweiten deutschen Kaiserreichs zusammen. Seine Gründung am 18. Januar 1871 war nicht zuletzt eine Folge des seinerzeit in allen europäischen Staaten vehement erwachenden Nationalitätengefühls.

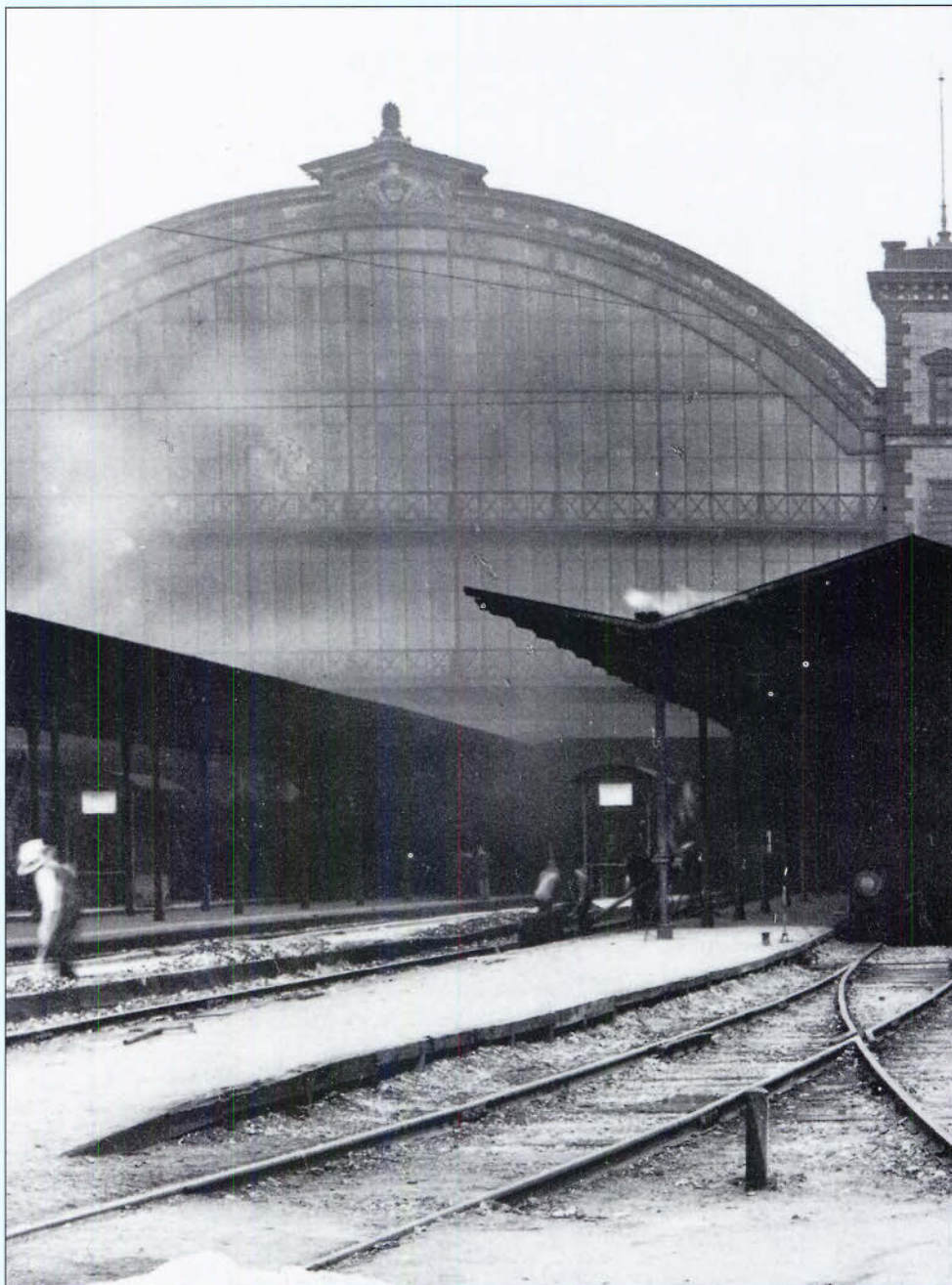
Die Verfassung des Deutschen Reichs unterstellte in ihrem Art. 4, Abs. 8 und 41, das Eisenbahnwesen dem Reich "im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen, gemeinsamen Verkehrs". Der bedeutende Art. 42 "Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anzulegen und ausrüsten zu lassen" fand aber in Bayern wegen der ihm eingeräumten Reservatrechte für Post und Bahn nur eingeschränkt Anwendung.

Bismarck selbst verfolgte den Reichseisenbahngedanken lediglich in seinem gescheiterten Gesetzentwurf von 1876, der jedoch – wie sich später herausstellte – in erster Hinsicht schließlich den Hebel zur Verstaatlichung der vielen und großen preußischen Privateisenbahnen bilden sollte.

Bayern sah in den verschiedenen Reichseisenbahnplänen grundsätzlich einen Angriff auf die eigene Souveränität und lehnte sie sämtlich energisch ab. Im übrigen vervollständigte das Königreich in den Jahren bis 1880 systematisch sein Hauptbahnnetz, verstaatlichte die Bayerischen Ostbahnen und begann ab 1884 mit der Förderung des Lokalbahnbaus; bis zum Ende der bayerischen Staatseisenbahnen wurden insgesamt fast 190 verschiedene Lokalbahnstrecken eröffnet.

Zum 1. Januar 1909 wurde die Pfalzbahn verstaatlicht und von der Eisenbahndirektion in Ludwigshafen verwaltet. Bis zu diesem Zeitpunkt war sie die größte Privatbahn in Deutschland; sie war im Jahre 1870 aus der Fusion von vier Privatbahnen zu einer Bau-, Betriebs- und Ertragsgemeinschaft hervorgegangen.

Damit war dem Staatsbahnprinzip auch im linksrheinischen Bayern zum Durchbruch verholfen. Die daneben noch weiter bestehenden bayerischen Privatbahnen hatten alle nur lokale Bedeutung.



Bilder 3 und 4: All das waren die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen: Oben wartet die imposante S 3/6 vor der nicht minder imposanten Kulisse des Münchner Centralbahnhofs auf Ausfahrt (1913), und etwa zur gleichen Zeit steht im niederbayerischen Eichendorf der winzige "Glaskasten" mit seinem Lokalbahnzug zur Ausfahrt bereit.

Abb. 3: Verkehrsmuseum Nürnberg, Abb. 4: Sammlung Dr. Scheingraber

Der unglückliche Ausgang des Ersten Weltkriegs und die von den Feindmächten verfügte drastischen Abgaben an Eisenbahnmateriale, nicht zuletzt aber der stark heruntergewirtschaftete Fahrzeugpark machten die deutschen Länderbahnen jetzt erheblich geneigter, einer Übernahme durch das Reich zuzustimmen. So brachte Bayern zum 1.

April 1920 sein Netz im Umfang von 8526 km – nach Preußen das zweitgrößte in Deutschland – in die Reichseisenbahnen ein. Über die Abfindung wurde allerdings noch fast 15 Jahre gestritten, bis das "Gesetz über den Neuaufbau des Reichs" vom 30. Januar 1934 mit einem Federstrich über alle Ländervorbehalte hinwegging. **H. Merker Verlag**

Literaturangaben

Kosmas, Lutz: Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, München/Leipzig, 1883.

Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München, 1894, Nachdruck, Stuttgart, 1982.

Mück, Wolfgang Kurt: Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, Fürth, 1968.

Mühl, Albert: Die Pfalzbahn, Stuttgart, 1982.

Sturm, Heinz: Die Pfälzischen Eisenbahnen, Speyer, 1967.

Weigelt, Horst: Bayerische Eisenbahnen – Vom Saumpfad zum InterCity, Stuttgart, 1982.

Zintl, Robert: Bayerische Nebenbahnen, Stuttgart, 1977.

Jahresberichte der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung, jährlich veröffentlicht im "Archiv für Eisenbahnwesen".

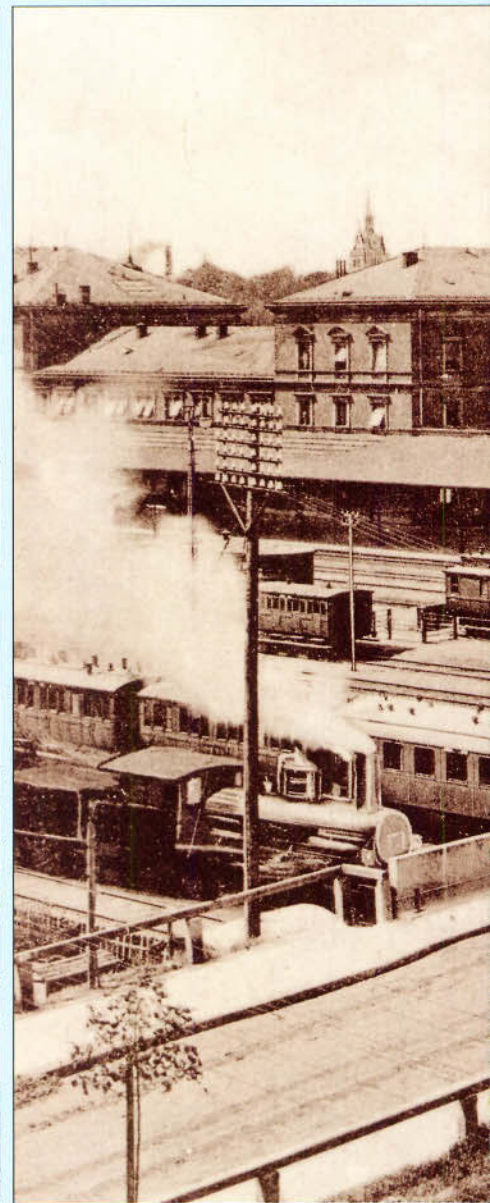
Berger, Manfred: Historische Bahnhofsbauten, Band III, Berlin, 1988.

Eichhorn, Ernst: Ein Auftrag für die Denkmalpflege – Die Eisenbahn in Franken; in: Zug der Zeit, Zeit der Züge, Band 1, Berlin, 1985.

Kubinszky, Mihály: Bahnhöfe Europas, Stuttgart, 1969.

Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 1841 – 1853, Karlsruhe, 1989.





Der endgültige Übergang zum Staatsbahnsystem Die Verstaatlichung der Ostbahn



Die Bayerischen Staatseisenbahnen und die Ostbahngesellschaft kamen sich sehr bald gegenseitig ins Gehege. Ein gutes Beispiel ist die am Schluß des Ostbahn-Kapitels (im Bayern-Report Band 1) erwähnte Strecke Mühldorf – Landau – Bayerisch Eisenstein – Böhmen. Der Raum Mühldorf, also das nordöstliche Oberbayern, war bereits seit 1871 durch die Strecke München – Mühldorf – Simbach – Österreich erschlossen. Außerdem bereiteten die Staatseisenbahnen schon die Linie Wasserburg – Rosenheim (1876 eröffnet) vor. Die – später tatsächlich bedeutungslose – Ostbahnlinie Mühldorf – Landau hatte nun den Zweck, der Staatsbahn Verkehr in und aus Richtung Böhmen zu entziehen, denn Böhmen war mit seinen Kohlengruben und der aufstrebenden Montanindustrie ein sehr bedeutender Wirtschaftsraum. Andererseits machte die Staatsbahnlinie Österreich – Simbach – München der traditionellen Ostbahnlinie Österreich – Passau

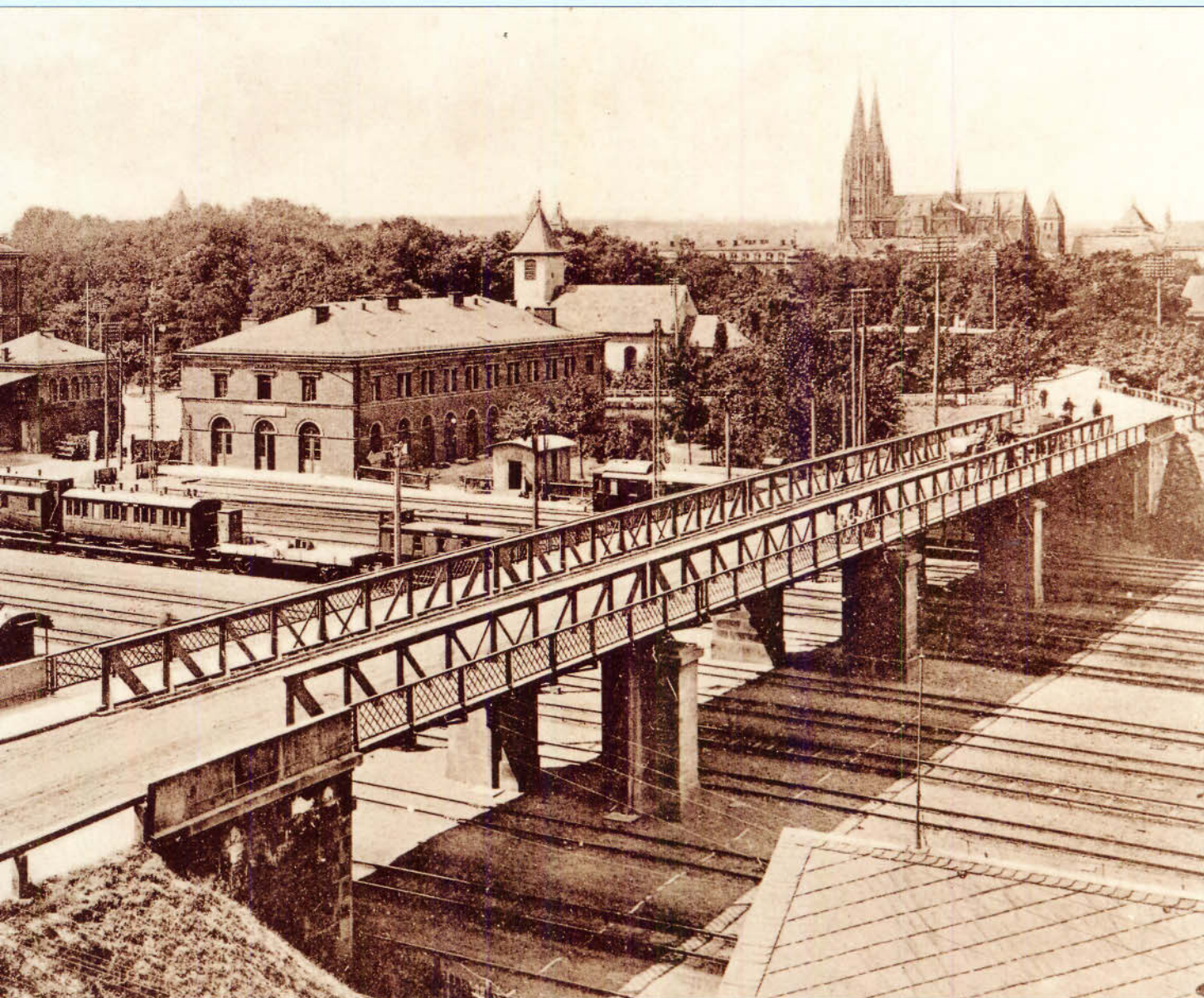


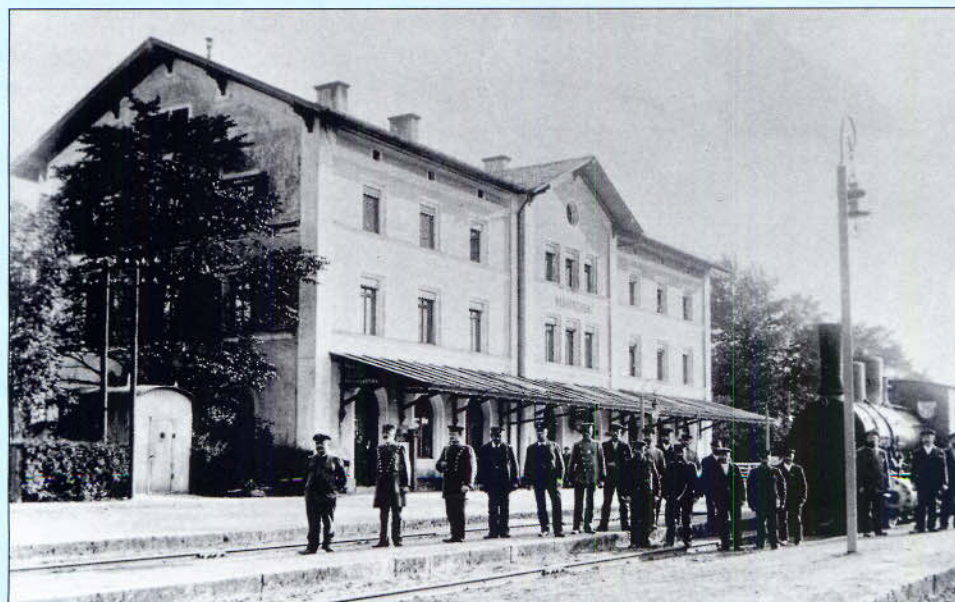
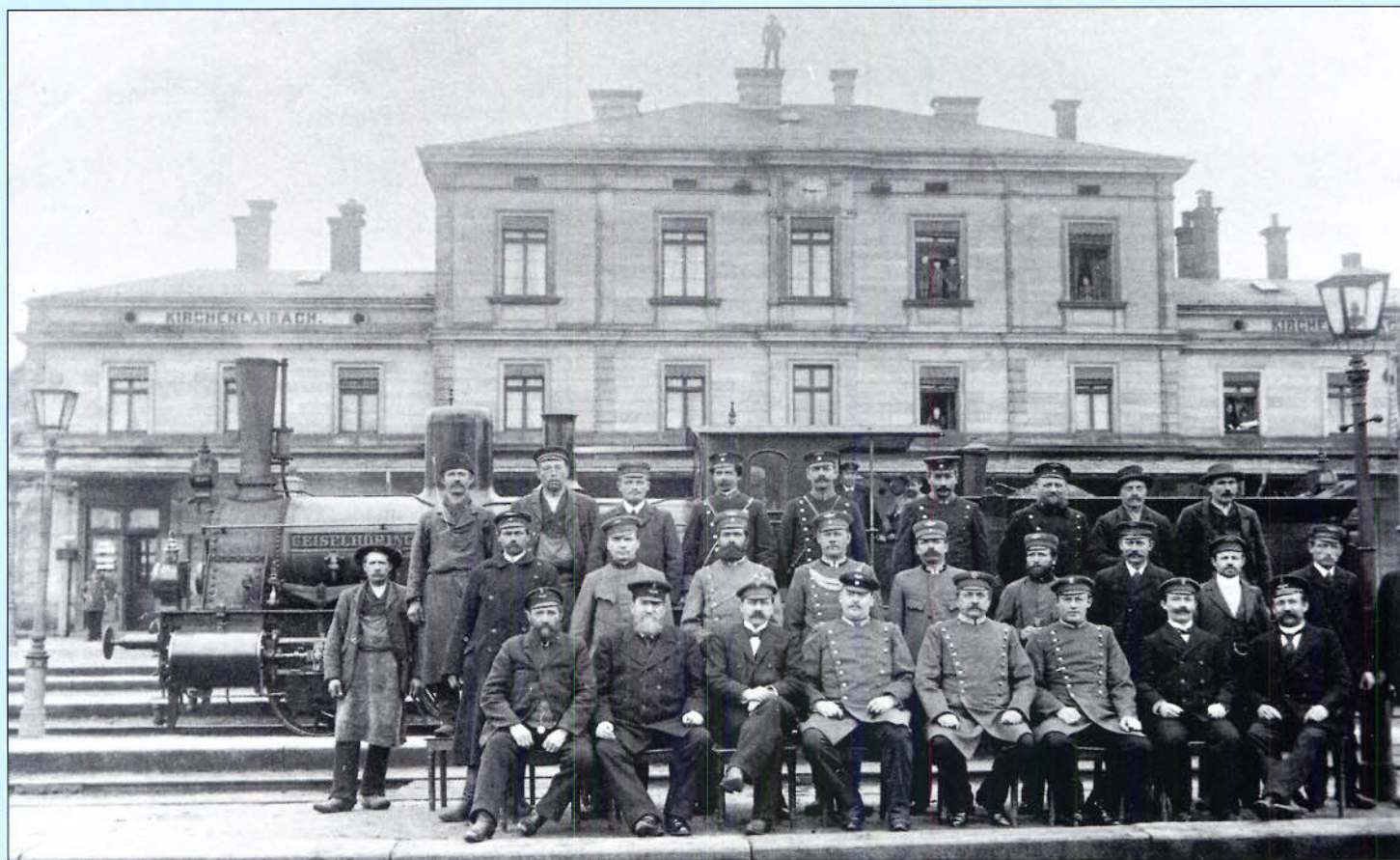
Bild 6: Um 1900 entstand diese prächtige Aufnahme vom Regensburger Hauptbahnhof mit der nachretuschierten Lokomotive links. Noch heute erlaubt eine Straßenbrücke an gleicher Stelle einen schönen Blick auf das Geschehen auf den Gleisen. **Abb.: Stadtmuseum Regensburg**

Bild 7 (linke Seite unten): Auch Wiesau war ein wichtiger Bahnhof der Ostbahn. Hier zweigte von der Hauptlinie Regensburg – Eger die Vizinalbahn nach Tirschenreuth ab.

Bild 8: In Pilsting trafen die 1875 von der Ostbahn eröffnete Strecke Mühldorf – Landau – Eisenstein und die erst 1880 von der Staatsbahn fertiggestellte, aber von der Ostbahn vorbereitete Linie nach Landshut zusammen. **Abb. 7 und 8: Sammlung Asmus**

– Regensburg – München/Nürnberg Konkurrenz. Die Auseinandersetzung bekam auch die staatliche Süd-Nord-Bahn zu spüren. Zwischen München und Sachsen war man – zumindest im Güterverkehr – via Ostbahn, also über Regensburg, Weiden und Eger, besser bedient. Kurzum, Ostbahn und Staatsbahn standen in heftigem Wettbewerb. Tatsächlich gelang es der Staatsbahn und den mit ihr kooperierenden außerbayerischen Bahnen, durch günstigere Angebote die Gewinne der Ostbahn allmählich zu drücken. 1874 sank die Ostbahnrendite erstmalig unter 4,5%. Das heißt, was der Staat durch den Verkehrszuwachs seiner Bahnen mit einer Hand der Ostbahn wegnahm, mußte er mit der anderen Hand dieser per Garantiezinsen wieder zurückgeben. Eine irrwitzige Situation. Die Staatsbahn war inzwischen für den Tarifkampf gut gerüstet. Nach den unruhlichen Ergebnissen der frühen Jahre warf sie ab 1856 erstmals nennenswerte Gewinne





ab, und diese Tendenz setzte sich trotz einiger Rückschläge fort. Mitte der 1860er Jahre – die Eisenbahnen erlebten allerorten einen gewaltigen Aufschwung – wurde von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eine Rendite von 6,24% erreicht, die größte in ihrer Geschichte. Angesichts dieser Situation hatten sich die alten Widerstände gegen einen Ausbau des Staatsbahnnetzes verflüchtigt. Nun wurde von den Verkehrspolitikern das Heil im Wettbewerb gesucht. „Konkurrenz belebt das Geschäft“, hieß nicht nur auf Bayerns Gleisen das neue Motto.

Aber: Wie auch in Preußen, wo das „gemischte System“ von Staats- und Privatbahnen zu vielen unsinnigen Streckenbauten, zum Durcheinander im Tarifwesen, letztlich zur Verschleuderung riesiger Summen geführt hatte, so wuchs auch in Bayern die Kritik an der Teilung des Eisenbahnwesens. Und auch hier nahm sie an Schärfe zu, als nach den Jahren des Booms plötzlich 1873 die Weltwirtschaftskrise ins Land brach. Das unsinnige Gegeneinander von Staats- und Ostbahn sollte nun rasch ein Ende finden, die Ostbahn in die Staatseisenbahnen eingegliedert werden. Da traf es sich ganz gut, daß inzwischen die stolze Ostbahn ins Gerede gekommen war. Der Landtagsabgeordnete Gustav von Schlör – einer der eifrigsten Befürworter der Ostbahnverstaatlichung – wurde nicht müde, die Probleme aufzulisten.

Da war beispielsweise die seines Erachtens völlig verfehltete Strecke Mühldorf – Pilsen, die viel günstiger über Straubing und Cham gebaut worden wäre. Da war der langwierige und nach Schlörs Meinung hinsichtlich der Trassierung ebenfalls völlig verfehlt und überteuerte Bau der Strecke Nürnberg



Bild 12: Auch die Staatsbahn war nicht untätig: 1879 wurde die Werntalbahn Richtung Schweinfurt eröffnet.

Bild 13 (rechts): In Oberndorf erhielt Schweinfurt 1875 einen neuen Bahnhof. Er hieß bis 1893 Oberndorf-Schweinfurt, dann Schweinfurt Centralbahnhof und ab 1906 Hauptbahnhof.



Abb.: Stadtarchiv Schweinfurt

Bild 9 (linke Seite oben): In Kirchenlambach steht dieses prächtige Empfangsgebäude. Die Lok trägt den Namen Geiselhöring.

Bild 10 (linke Seite Mitte): Bahnhof Passau von der Straßenseite. Das Dachreiter-Uhrtürmchen ist typisch für Ostbahnstationen.

Abb.: Slg. Klee

Bild 11 (linke Seite unten): In Neukirchen zweigt die Linie nach Weiden von der Ostbahnstammstrecke Nürnberg – Regensburg ab.

Bild 14 (rechts): Am Main liegt der Bahnhof Obernburg (heute Obernburg-Elsenfeld). Hier zweigte seit 1910 die Lokalbahn nach Heimbuchental ab.



Abb. 9, 11, 12 und 14: Slg. Asmus



– Neumarkt – Regensburg, der einfach nicht vorankommen wollte. Da waren die Klagen, die Ostbahn verwende aus falsch verstandener Sparsamkeit gelegentlich minderwertige Materialien, ihre Ingenieure ließen es schon mal an der notwendigen Sorgfalt fehlen. Schlör wußte sehr wohl, wovon er rede-

te, schließlich war er selbst als Nachfolger des berühmten Paul von Denis Direktor der Ostbahn gewesen.

Anfang 1873 faßte Gustav von Schlör in einer ausführlichen Denkschrift seine Überlegungen folgendermaßen zusammen: *„Die Ostbahn-Gesellschaft ist kein bloßes Pri-*

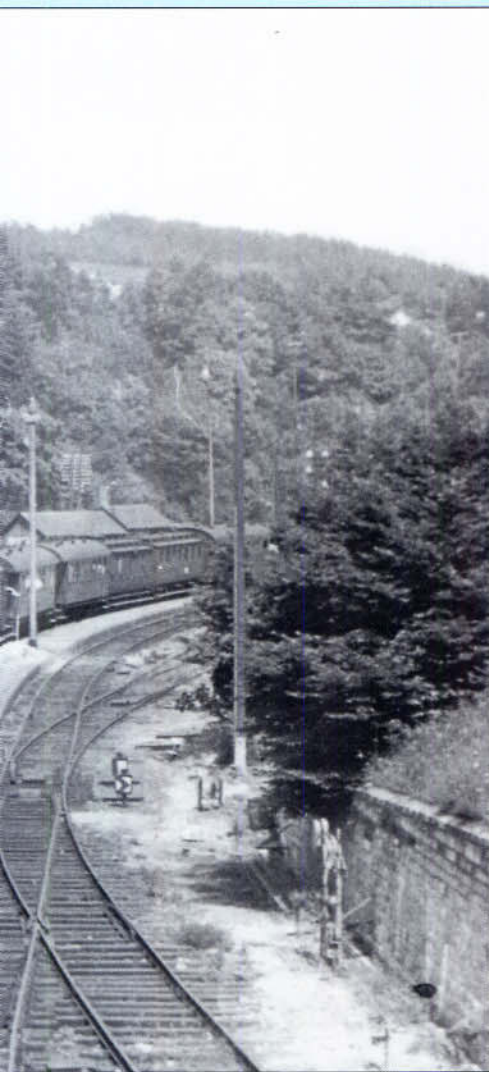
vat-Institut. Sie ist eine öffentliche Anstalt. Die von ihr nutzlos ausgegebenen Millionen sind dem Lande entzogen, weil sie die Entwicklung des Bahnnetzes mindestens sehr verzögern ... Bayern ist reich genug, die gute Ostbahn zu bezahlen, wenn das allgemeine Interesse deren Erwerb fordert; und dieser Zeitpunkt liegt näher, als viele ahnen.“

Damit waren außenpolitische Ereignisse gemeint. Aus Berlin drang unüberhörbar die Kunde, Reichskanzler Otto von Bismarck wolle die Bahnen Deutschlands unter den Fittichen des jungen Reiches zusammenfügen. Nie und nimmer hätte Bayern für diese ungeheuerliche Attacke, hinter der ganz zweifellos Preußen stecken mußte, seine Staatsbahnen hergegeben! Aber gegen den Aufkauf der noch frei gehandelten Ostbahnaktien hätte man sich kaum wehren können. Es sei denn, auch die Ostbahnen würden rechtzeitig zu Staatsbahnen gemacht.



Bild 15 (oben): Im Bahnhof Heigenbrücken im Spessart (Ufr.) ist offenbar soeben ein Sonderzug eingetroffen; zahlreiche Reisende marschieren über den Hausbahnsteig zum Ausgang. Heute sieht es – abgesehen von der Fahrleitung – nicht viel anders aus. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 16: Noch einmal zur Strecke Aschaffenburg – Miltenberg im äußersten Nordwesten des rechtsrheinischen Bayern. Das Personal der Station Klein-Heubach hat für den Fotografen Aufstellung genommen (um 1900). **Abb. 16 und 18: Sammlung Asmus**



Und so geschah es. Die Ostbahnaktionäre konnten angesichts der sinkenden Rendite mit dem Vorhaben des Staates nur einverstanden sein. Im bayerischen Landtag fand die monatelang heiß diskutierte Angelegenheit infolge der Bismarckschen Reichseisenbahn-Propaganda ebenfalls eine überwältigende Mehrheit. Per Gesetz vom 15. April 1875 wurde mit Wirkung zum 31. Dezember 1875 die Ostbahn in die Staatseisenbahnen eingegliedert. Deren Betriebslänge betrug nun 3649 km (davon 904 km der Ostbahn), das Anlagekapital 670 Millionen Mark (davon hatte rund 140 Millionen Mark die Ostbahn beigesteuert). An Fahrmaterial gingen 189 Lokomotiven (darin mitgerechnet die zwei Loks der aufgelösten Privatbahn Plattling – Deggendorf) und 4300 Wagen von der Ostbahn auf die Staatsbahn über.

Bild 17 (rechts oben): 1869 wurde der neue Würzburger Bahnhof unterhalb des "Steins" in Dienst gestellt. Der Kiliansbrunnen steht auch vor dem heutigen Hauptbahnhof.

Bild 18 (rechts Mitte oben): Im August 1942 entstand dieses Foto vom 1869 "ausgerangierten" ersten Würzburger Hauptbahnhof.

Bild 19 (rechts Mitte unten): Der alte Miltenberger Kopfbahnhof wird im Personenverkehr nicht mehr genutzt. **Abb. 17 u. 19: Slg. Hesselink**

Bild 20: 1864 wurde die Staatsbahnstrecke Würzburg – Ansbach in Betrieb genommen, neun Jahre später die Linie Nürnberg – Ansbach – Crailsheim. Damals erhielt Ansbach auch sein neues Stationsgebäude. **Abb.: Sammlung Klee**



Neue Staatsbahnen ab 1861

Schon vor Integration der Ostbahn in ihr Netz hatte die Staatsbahn eine beachtliche Ausdehnung erfahren. Angesichts der Verbesserung der Ertragslage war die öffentliche Meinung, die auf Jahre den Staatsbahnbau abgelehnt hatte, teilweise umgeschwenkt.

Als 1861 die Regierung dem Landtag einen Gesetzentwurf über die Ausdehnung der Staatseisenbahnen durch den Bau der Lini-

en Nördlingen – württembergische Grenze (also der schon zehn Jahre zuvor als Süd-Nord-Bahn-Anschluß propagierten Linie), Ansbach – Würzburg und München – Ingolstadt vorlegte, wurden dem seitens der Kammern sogar noch die Projekte Würzburg – badische Grenze (– Heidelberg) und die direkte Linie Nürnberg – Würzburg (über Kitzingen) hinzugefügt.

Nur die Strecke München – Ingolstadt, die



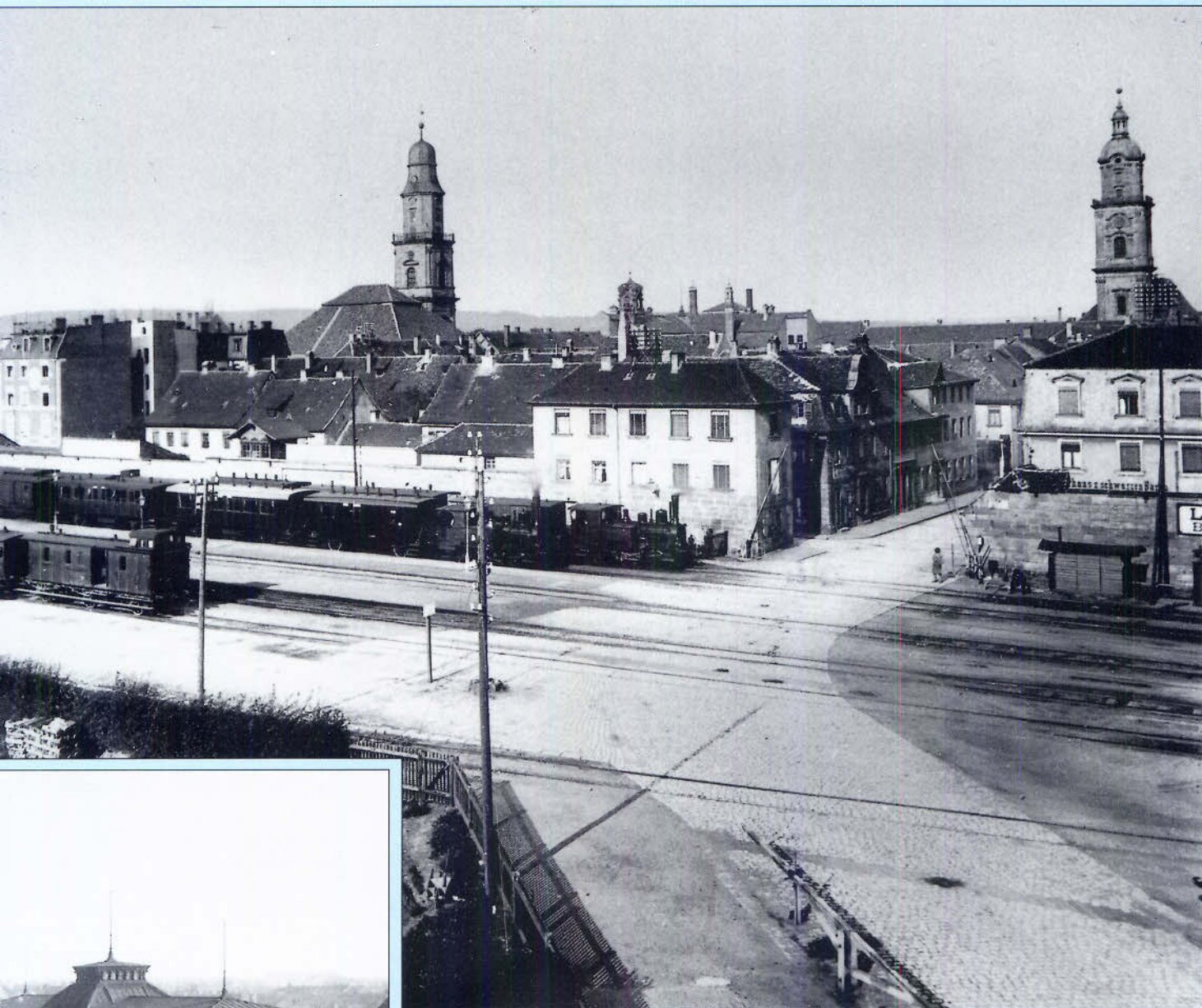


Bild 23: Zwei Lokbahn- oder Nahverkehrszüge stehen in Erlangen zur Ausfahrt in Richtung Süden bereit (um 1900). Die Abteilwagen im Vordergrund wirken gegenüber den modernen zweiachsigen "Großraumwagen" geradezu vorsintflutlich. **Abb. 22 und 23: Hochbauamt Nürnberg**

Bild 21 (linke Seite oben): Eine schöne Lokbahngarnitur hat Robert Meyer um 1913 an der Süd-Nord-Bahn zwischen Erlangen und Bruck mit der Kamera eingefangen. Vermutlich bog der aus Erlangen kommende Zug in Bruck auf die Nebenbahn nach Herzogenaurach ab.

Bild 22 (links): Das imposante neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Nürnberg wurde 1906 eröffnet. Das im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigte Bauwerk kommt weiterhin seinen Aufgaben nach, allerdings ohne die markante Kuppel und andere bauliche Details.

Bild 24: Um 1913 gelang Robert Meyer an der Süd-Nord-Bahn dieser "Nachschuß" auf einen von einer S 3/5 geführten Schnellzug. Die Brücke im Hintergrund ist wegen der Elektrifizierung der Magistrale Nürnberg – Leipzig 1937 abgebrochen worden. **Abb. 21 und 24: Stadtarchiv Erlangen**



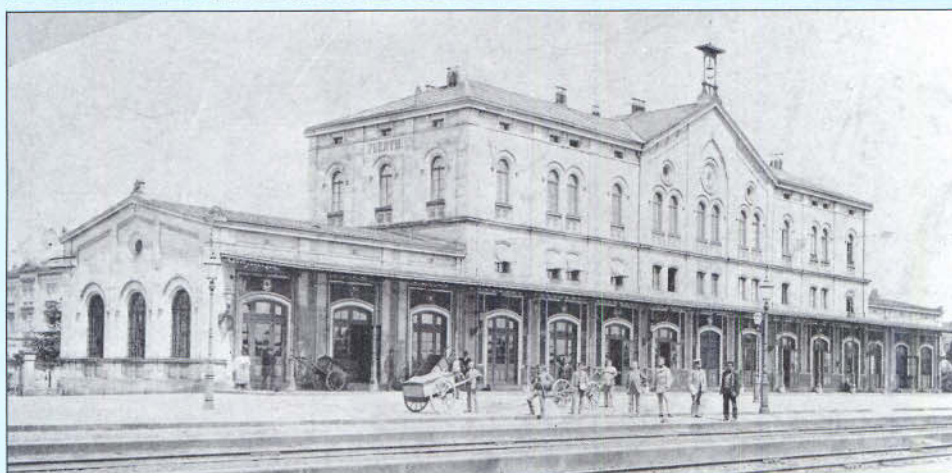


Bild 26: Mit der Strecke Nürnberg – Kitzingen – Würzburg wurde in Fürth dieses ungewöhnliche Stationsgebäude im Stil der späten Romanik gebaut (1863, Entwurf Eduard Rüber).

Bild 25 (ganz oben): "Großer Bahnhof" in Weißenburg. Festschmuck für die Einweihung der Strecke Treuchtlingen – Pleinfeld (– Nürnberg) und des Bahnhofs. **Abb. 25 und 28: VM Nürnberg**

Bild 28 (rechte Seite oben): Vor der Stadt erhielt Hof 1880 einen neuen Bahnhof mit beeindruckendem Stationsgebäude. Kurz vor Eröffnung war auch der Münchner "Hofphotograph" G. Böttger zur Stelle.

Bild 29 (rechte Seite Mitte): Mannschaft des Bahnhofs Marktschorgast an der "Schiefen Ebene", im Hintergrund die C IV-Zwillingslok 1459, erbaut 1892 von Maffei mit der Nummer 1892. 1919 mußte die Lok an Frankreich abgegeben werden und erhielt dort die Staatsbahnnummer 030-907.

Bild 30 (rechte Seite unten): Bahnhof Hersbruck rechts der Pegnitz an der Fichtelgebirgsbahn Nürnberg – Marktredwitz – Eger 1885. **Abb. 29 und 30: Sammlung Asmus**

Bild 27: Flügelbauten haben den Fürther Bahnhof nur unwesentlich verändert (um 1910). Das sehr dunkel wirkende Bauwerk kommt noch heute seiner Aufgabe nach. **Abb. 26 u. 27: Stadtarchiv Fürth**



der Regierung besonders deshalb am Herzen lag, weil Bayerns bedeutendste Garnison bislang noch ohne Bahnanschluß war, wurde vom Landtag zunächst zurückgestellt. Die anderen Bahnen wurden rasch in Angriff genommen und eröffnet: Nördlingen – Würtemberg 1863, Ansbach – Würzburg 1864, Nürnberg – Würzburg 1865 und Würzburg – Baden 1866.

Schon 1863 wurden vom Landtag die Mittel für das nächste "Staatsbahnpaket" bewilligt. Darin befand sich neben den nach Österreich führenden Linien München – Mühldorf – Simbach (eröffnet 1871) und Lindau – Bregenz (eröffnet 1872) sowie neben der für die Salinen in Bad Reichenhall wichtigen Stichbahn Freilassing – Reichenhall (eröffnet 1866) auch die nun erweiterte Verbindung München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Gunzenhausen (eröffnet 1867 bis 1870) samt Zweigstrecke Treuchtlingen – Pleinfeld (eröffnet 1869).

Damit war die Anbindung der Landeshauptstadt, ja ganz Südbayerns an den Norden auf völlig neue Beine gestellt, die verfehlte Trassierung der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn, des Kernstücks des frühen Staatsbahnnetzes, weitgehend korrigiert worden. Der umständliche Weg über Augsburg und Nördlingen erübrigte sich jetzt.

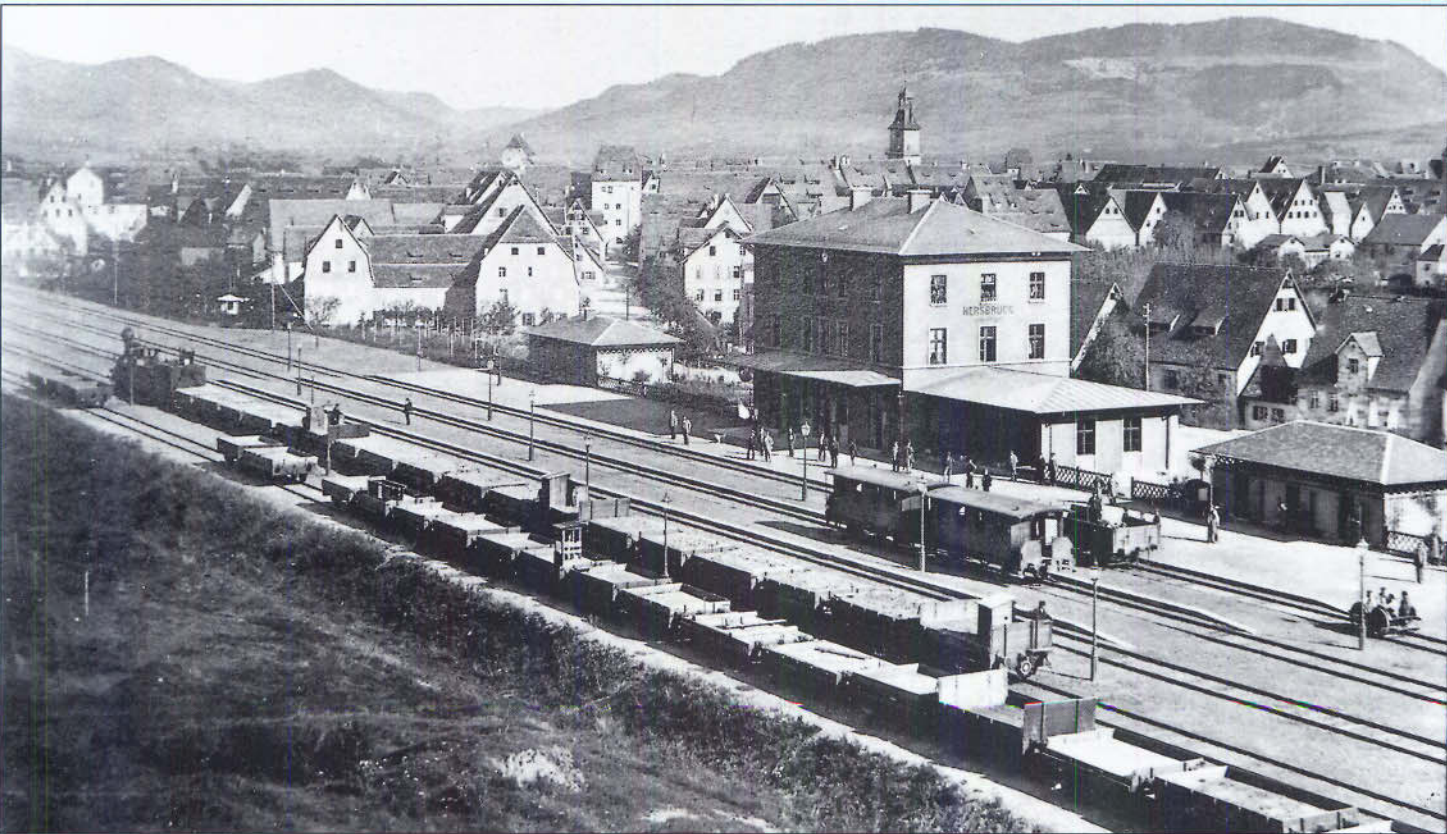
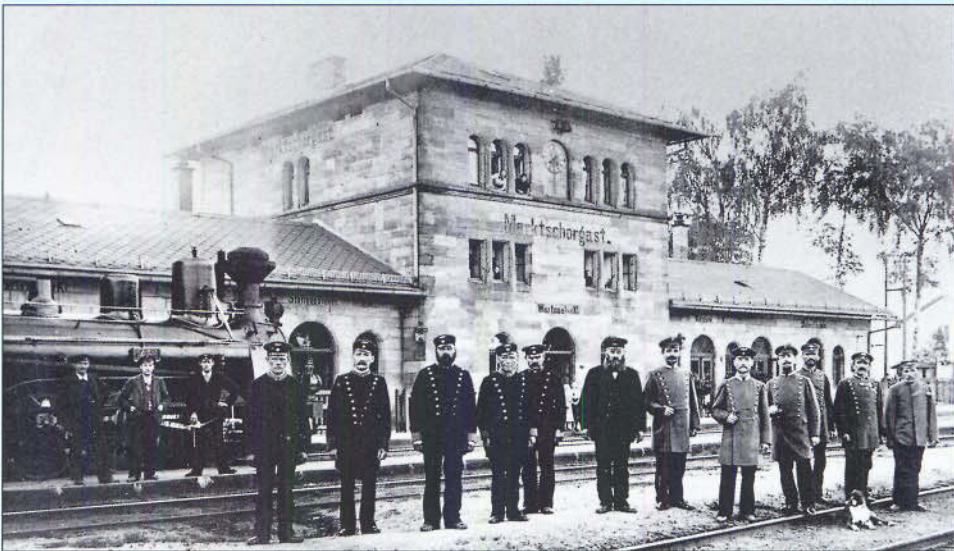
Von München nach Nürnberg fuhr man über Ingolstadt durchs Altmühltal bis Treuchtlingen und von dort bis Pleinfeld, wo erst wieder die Süd-Nord-Bahn nach Nürnberg erreicht wurde. Und wer aus Richtung Süden beispielsweise ins Rhein-Main-Gebiet und von dort weiter nach Norden und Westen wollte, fuhr nun ab Treuchtlingen weiter bis Gunzenhausen, von dort über die Pachtbahn nach Ansbach und schließlich direkt von dort nach Würzburg.

Erst als 1906 auch der Süd-Nord-Bahn-Abschnitt Donauwörth – Nördlingen – Gunzenhausen durch die neue Strecke Donauwörth – Treuchtlingen "abgeschnitten" wurde, erhielt im Nord-Süd-Verkehr auch die Route über Augsburg wieder mehr Gewicht.



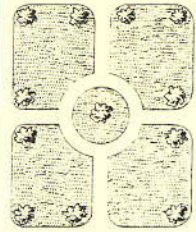
»Sturm- und Drangperiode«

Mit den genannten Linien hatte der Eisenbahnfernverkehr in Bayern ein neues Gesicht erhalten. Der eiserne Grundsatz, Transitverkehr möglichst lange auf bayerischen Gleisen zu halten, war ebenso aufgegeben worden wie der, bei der Trassierung einer Strecke nicht den kürzesten Weg zu wählen, sondern möglichst viele bedeutende Orte anzuschließen. Längst war den Verantwortlichen klar geworden, daß Bayern auf Dauer im Wettbewerb mit den Nachbarstaaten ohne leistungsfähigere Magistralen den kürzeren ziehen mußte. Um in Zukunft beim Ausbau des Bahnnetzes planmäßiger vorgehen zu können, for-



Bahnhof Mühldorf.

von München
o. Rosenheim



Grasplatz

Waage

Laderampe

Waage

Neb-Geb.

Wechselw.K.

BAHNHOF - CRAILSHEIM.

Bayr. Kohlenbehälter

Bayr. Dienstwohngeb.

Bayr. Lokomotivremise

Bayr. Dienstwohngeb.

Bayr. Waage

Lagerplatz

Bayr. Wagenremise

Bayr. Laderampe

Bayr. Ladehalle

Nebengebäude

Br.

Gemeinsch. Betriebshauptgebäude

Br. Abtritt

Nebengebäude

Holzniederlage von
Cnöll in Cunnstadt

Waage 2

203 Drehscheibe (Hm)

197 Rangirgleise
241 Rangirgleise
314 Gleise für Güterzüge
445 Durchgehendes Gleise von u. nach Rosenheim
330 Schleuse
578 München - 1916
Holz-München

von München

Wasserhaus

Dreh.

scheibe

Laderampe

Waage

Ladehalle

Stationsmeister & Wechselwärterwohnung

Abtritt

Remise

Massenbach'sche
Holzniederlage &
Dampfzäge

Holzlege

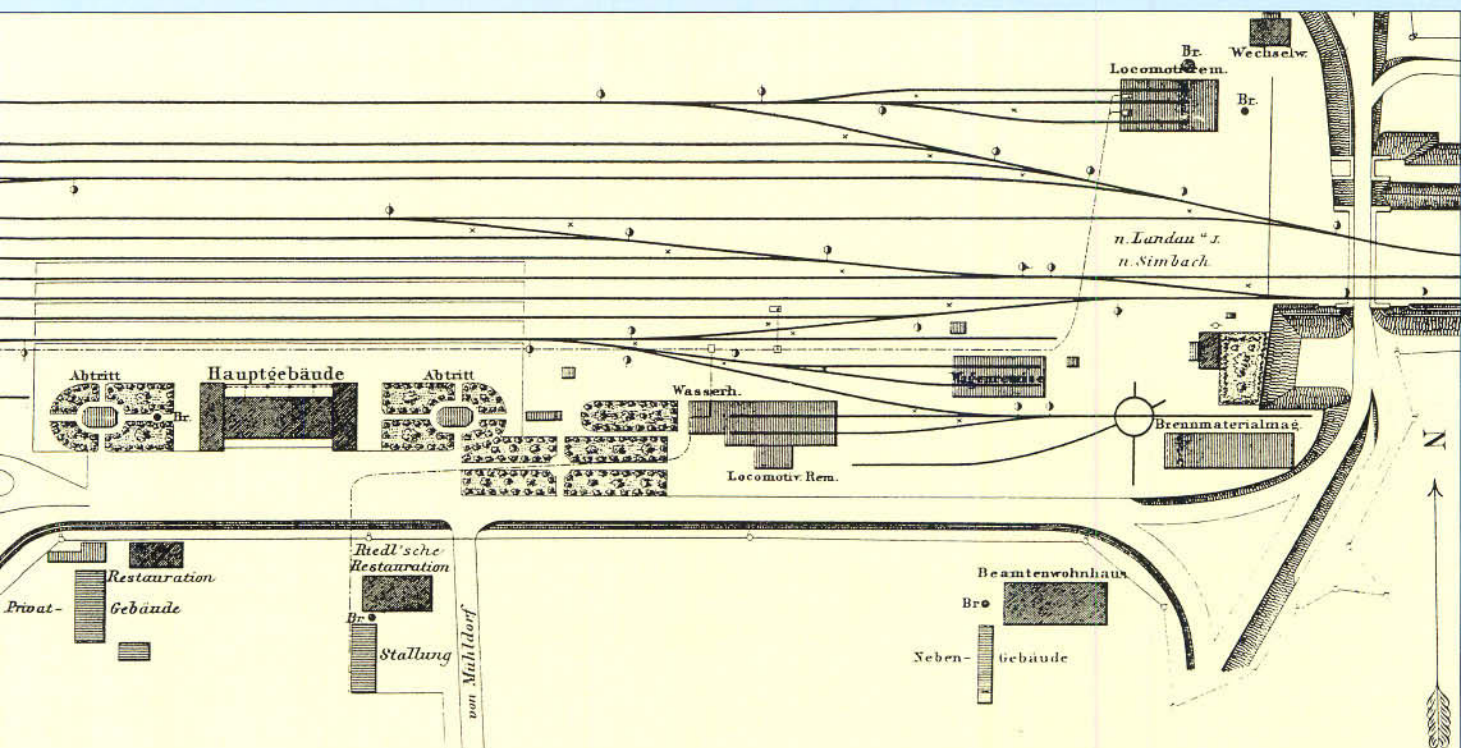


Bild 31 (oben): Von der aus München kommenden Hauptbahn zweigen im Bahnhof Mühldorf neben der Strecke nach Simbach auch die Strecken nach Rosenheim und Landau ab.

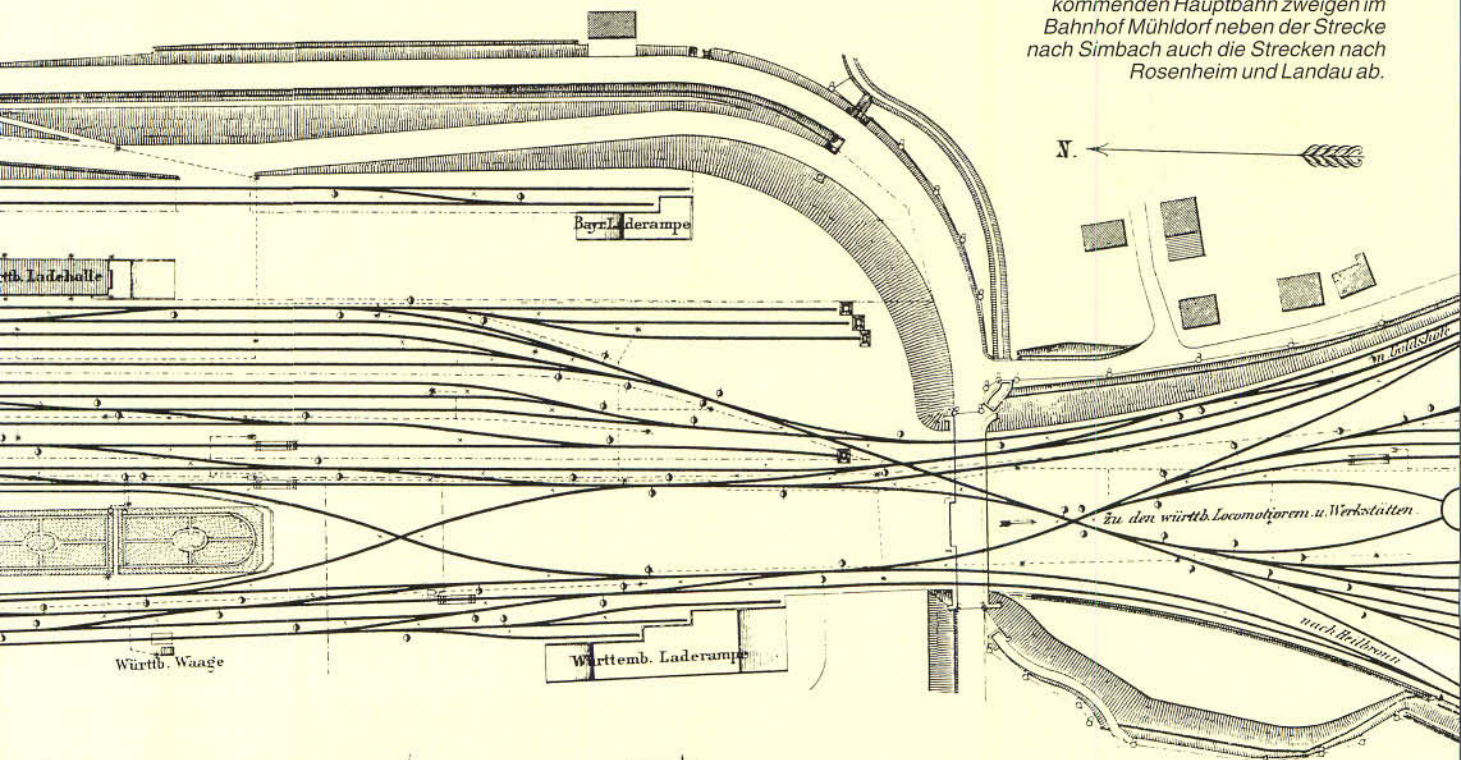


Bild 32 (Mitte): Grenzbahnhof Crailsheim. Obwohl auf württembergischem Gebiet, waren auch alle notwendigen bahntechnischen Anlagen der K.Bay.Sts.B. vorhanden.

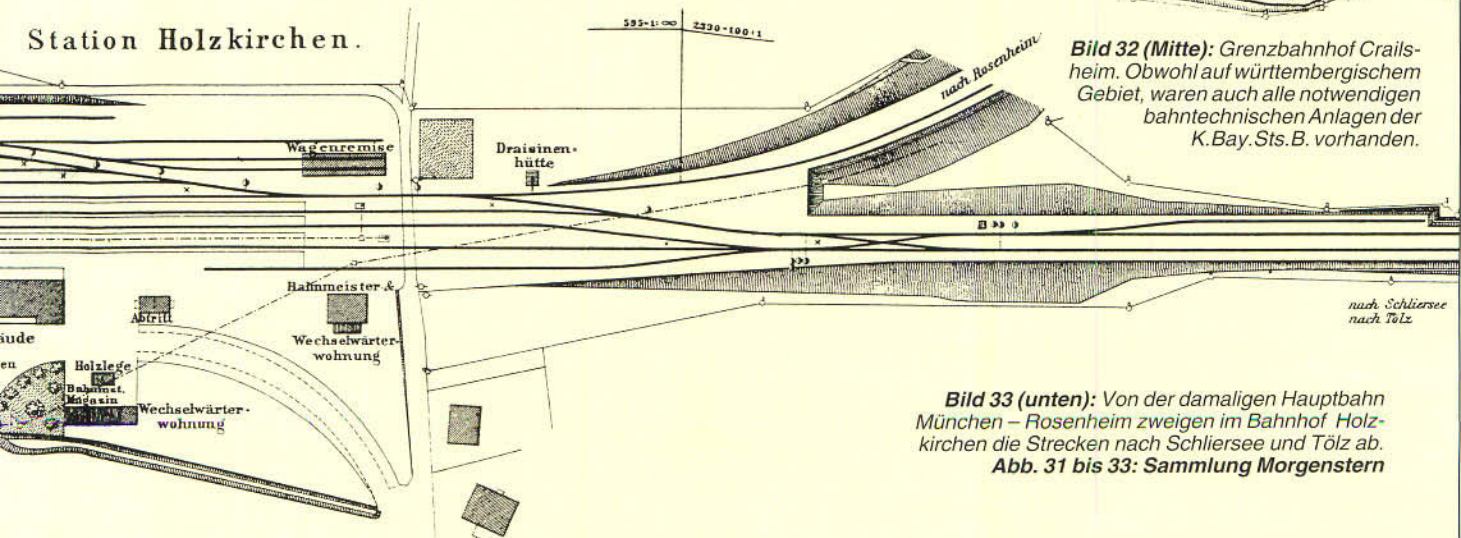


Bild 33 (unten): Von der damaligen Hauptbahn München – Rosenheim zweigen im Bahnhof Holzkirchen die Strecken nach Schliersee und Tölz ab.

Abb. 31 bis 33: Sammlung Morgenstern

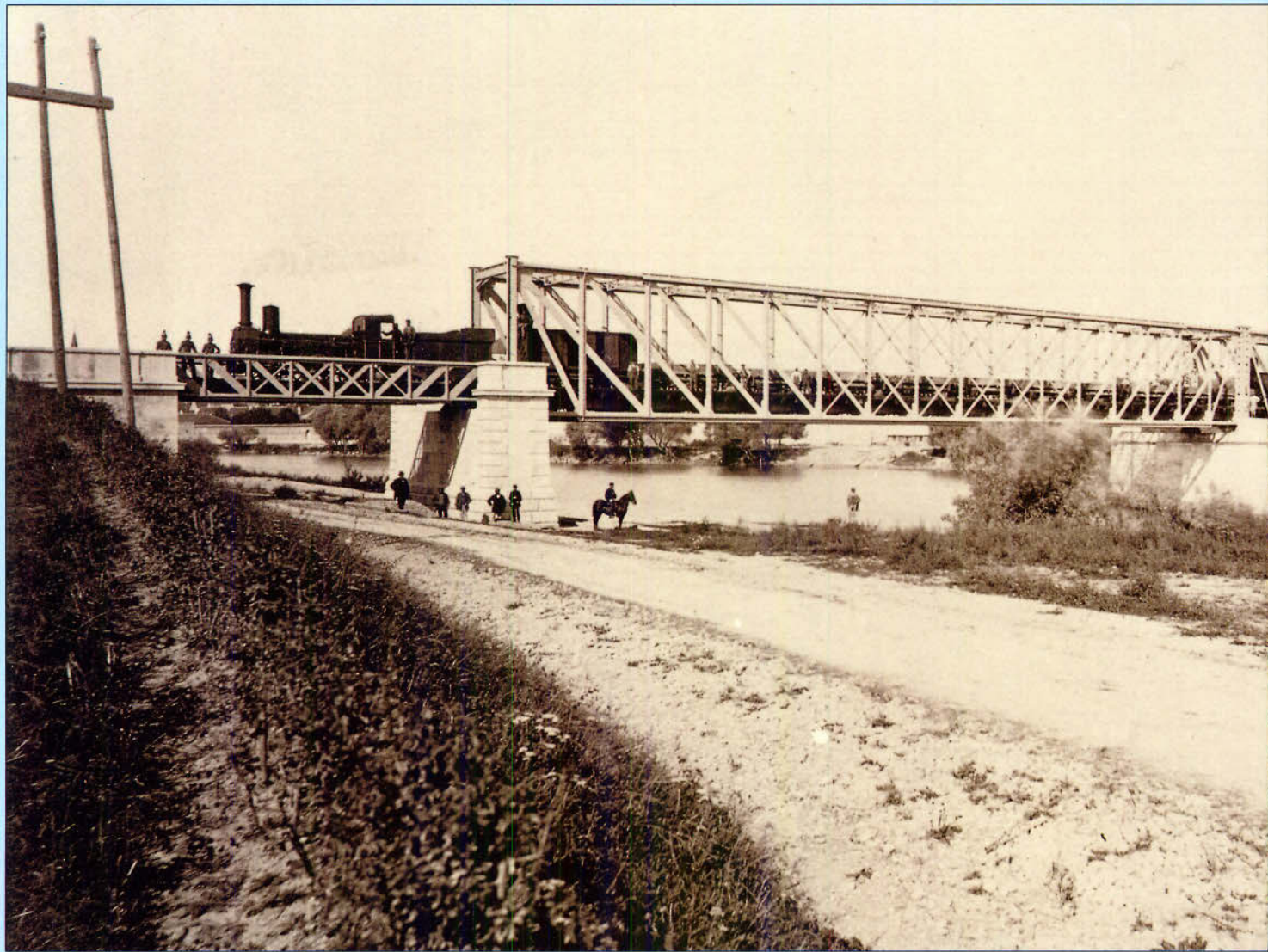


Bild 34: 1867 bis 1870 entstand die Magistrale München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Gunzenhausen. Die A II "Donauwörth" am 10. September 1869 auf der Ingolstädter Donaubrücke, im Bild festgehalten von G. Böttger.

Bild 36 (rechte Seite oben): Um 1900 war die Ingolstädter Donaubrücke schon zweigleisig; neben dem ursprünglichen Gitterkastenträger liegt ein zweiter.

Bild 37 (darunter): Diese vermutlich aus einem Heißluftballon heraus gemachte Aufnahme des neuen Ingolstädter Hauptbahnhofs verdeutlicht, daß auch hier ein neuer Bahnhof "auf der grünen Wiese" aus dem Boden gestampft worden war. **Abb. 36 und 37: Stadtarchiv Ingolstadt**

Bild 38 (rechte Seite unten): Mit Volldampf voraus! 2 B-Lok an einem unbekannten Ort im Regensburger Raum um 1900. **Abb.: Stadtmuseum Regensburg**

Bild 35: Mit dem Bau der Donaualbahn Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Neuoffingen (1876 fertiggestellt) erhielt Ingolstadt auch seinen Hauptbahnhof. Bis dahin hatte man sich mit einer provisorischen Station behelfen müssen. **Abb. 34 und 35: Verkehrsmuseum Nürnberg**





derte 1865 der Landtag die Regierung zur Ausarbeitung der Pläne eines vollständigen Eisenbahnnetzes auf. Bei der Generaldirektion der Verkehrsanstalten wurden eine besondere Bauabteilung und ein Projektierungsbureau eingerichtet.

Nachdem zunächst 1867 die Bahnlinie Schweinfurt – Bad Kissingen (eröffnet 1871) und 1868 München – Grafing – Rosenheim (eröffnet ebenfalls 1871) – die alte Linie über Holzkirchen war infolge des starken Verkehrs über den Brenner völlig überfor-

dert – vom Landtag genehmigt worden waren, wurde durch Gesetz vom 29. April 1869 schließlich der Bau von zehn weiteren Bahnen festgelegt. Dafür und für den Ausbau bestehender Strecken wurden insgesamt knapp 158 Millionen Mark bereitgestellt. Außerdem enthielt das Gesetz auch grundsätzliche Bestimmungen über die Herstellung der sogenannten Vizinalbahnen. (Mehr dazu im nächsten Kapitel.)

Dieses Gesetz vom 29. April 1869 markiert sozusagen die "Sturm- und Drangperiode"

(Hugo Marggraff) des Eisenbahnbaus in Bayern. Nie wieder wurde eine so bedeutende Summe bereitgestellt, nie wieder wurden so viele Hauptbahnen mit einem Streich ins Leben gerufen. Es handelt sich um folgende Strecken:

- Die zur Verknüpfung der Festungen und Garnisonen an der Donau aus militärischer Sicht sehr wichtige Donautalbahn von Regensburg über Ingolstadt und Donauwörth bis zur Maxbahn bei Neuoffingen (1876 fertiggestellt). In diesem Zusammen-



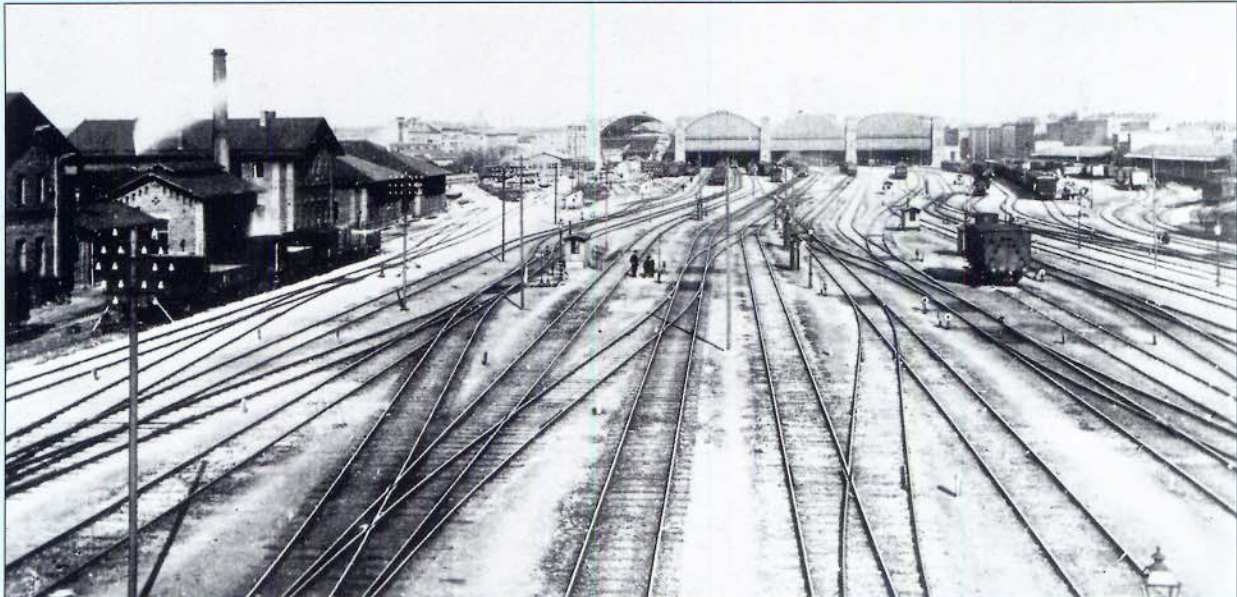


Bild 42 (rechts): Die farbig hervorgehobenen Strecken verdeutlichen den Staatsbahnbau ab 1861. **Abb. aus:** Max Spindler, *Bayerischer Geschichtsatlas*, Bayerischer Schulbuchverlag, München, 1969/HMV

Bild 39 (links oben): Vor 1893 entstand dieses Foto vom Münchner Hauptbahnhof. Es verdeutlicht, wie eng die Stadt diesen einst am Rande liegenden Bahnhofskomplex bereits umschlossen hatte.

Bild 40 (links Mitte): Um 1880 entstand diese Aufnahme von den Gleisanlagen des Münchner Hauptbahnhofs. Die Stirnseite der linken Perronhalle ist offenbar noch nicht verglast. **Abb. 39 und 40:** Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 41 (links): Die Nordseite des Münchner Hauptbahnhofs mit dem Starnberger Bahnhof vor dem Ersten Weltkrieg. Alles wirkt aufgeräumt und friedlich ... **Abb.:** Stadtarchiv München



menhang erhielt Donauwörth 1877 einen neuen, vor der Stadt liegenden Zentralbahnhof für die Donautal- und Süd-Nord-Bahn (letzte wurde deshalb nach Westen verlegt). Auch Ingolstadt, das mit der Linie München – Treuchtlingen nur einen provisorischen Bahnhof erhalten hatte, wurde im Zuge der Donautalbahn mit einem neuen Zentralbahnhof ausgerüstet.

- Von Nürnberg über Ansbach nach Crailsheim

heim/Württemberg (1875). Auch Ansbach erhielt einen neuen Bahnhof.

- Von Ebenhausen (an der Strecke Schweinfurt – Kissingen) nach Meiningen an der Werrabahn (1874).
- Von München über Buchloe und Memmingen nach Württemberg (= Kießlegg – Hergatz/Aulendorf; 1872 bis 1874). Diese erheblich günstiger trassierte Route zum Bodensee war schon als Alternative zur

realisierten Süd-Nord-Bahn-Linie Buchloe – Kempten – Hergatz diskutiert worden.

- Die Maintalbahn Aschaffenburg – Miltenberg (1876).
- Von Ingolstadt über Aichach nach Augsburg-Hochzoll (1875).
- Von Rosenheim nach Mühldorf (1876). Mit Fertigstellung dieser Linie erhielt Rosenheim einen neuen Zentralbahnhof, da der alte, stadtnahe Bahnhof (dessen Emp-



fangsgebäude heute übrigens als Rathaus dient) nicht mehr erweitert werden konnte. Die infolge der Innbrücken sehr aufwendige Linie sollte den Süd-Nord-Güterverkehr (Brenner) um das Nadelöhr München herumleiten.

- Von Nürnberg über Hersbruck (rechts der Pegnitz) nach Bayreuth (1877). Mit dieser Strecke erhielt Bayreuth einen neuen Bahnhof; das alte Stationsgebäude der Stichbahn nach Neuenmarkt-Wirsberg (Bayerns erste Pachtbahn) wurde der Post überlassen.
- Von Wassertrüdingen an der Süd-Nord-Bahn nach Dinkelsbühl. Für Wassertrüdingen wurde dann aber Nördlingen als Ausgangspunkt gewählt (eröffnet 1876).



Bild 43: Noch einmal der Münchner Hauptbahnhof, Bayerns bedeutendste Station. Der Blick von der Hackerbrücke 1905 läßt erkennen, wie beengt es inzwischen hier zugeht.
Abb.: Stadtarchiv München

Bild 44 (linke Seite unten): Auch diese 1913 abgestempelte Postkarte bestätigt: munteres Treiben im Münchner Hauptbahnhof.
Abb.: Slg. Veith

Bild 45 (rechts): Geradezu leer sieht es dagegen um 1880 in den Hallen aus. Das lenkt den Blick auf die filigranen Binder und die mächtigen, reich geschmückten Stützen der Hallenkonstruktion. Abb.: Slg. Asmus





Bilder 46 und 47 (oben und links): Als 1875/76 die Linie Rosenheim – Mühldorf und mit ihr der neue Rosenheimer Hauptbahnhof entstand, war natürlich auch Hofphotograph Böttger zur Stelle. Er hinterließ uns u.a. auch diesen Blick in den Speisesaal I. und II. Klasse.

Bild 49 (rechte Seite oben): Der Bahnhof Simbach am Inn führt noch einmal das lange Zeit typische Baumuster vieler größerer bayerischer und deutscher Stationsgebäude vor: hervorgehobener Mitteltrakt mit flachen Flügelbauten und Eckpavillons. **Abb.: Sammlung Hesselink**

Bild 50 (rechte Seite Mitte): Über den Traunsteiner Traunviadukt rollt der Zug auf dieser alten Postkarte. Er kommt aus Richtung Freilassing und wird gleich den Traunsteiner Bahnhof erreichen. **Abb.: Slg. Asmus**

Bilder 48 und 51 (unten links und rechts): Vom noch heute vorhandenen Fußgängersteg über die Gleisanlagen aus entstanden um 1910 die Fotos vom Rosenheimer Hauptbahnhof. Im Hintergrund hat sich ein zweiter größerer Bau hinzugesellt, wahrscheinlich das Telegrafenamtsgebäude. Der Blick im Foto rechts geht über die Münchner Seite und das Bw (links). **Abb. 46 bis 48: VM Nürnberg, Abb. 51: Stadtarchiv Rosenheim**

Im Personenverkehr wird diese Strecke nur noch von Museumszügen befahren.

- Die Sinntalbahn von Gemünden am Main zur Grenze bei Jossa (von dort weiter auf preußischem Gebiet nach Elm an der Frankfurt-Bebraer Bahn; 1872 fertiggestellt). Die Strecke wurde von Preußen wie Bayern jeweils bis zur Grenze auf eigene Kosten gebaut; Bayern verpachte

te seinen Streckenteil an den Nachbarn. "Preußenbahn" hieß die Linie deshalb im Volksmund.

Ein kleiner Ausflug in die politische Geschichte darf an dieser Stelle nicht fehlen: Besonders Preußen, an das Bayern infolge des Krieges von 1866 kleinere Gebiete im Rhön-Spessart-Raum hatte abtreten müssen, hatte auf Fertigstellung der Sinntal-

bahn gedrängt, deren Bau 1865 von Bayern und Kurhessen (1866 von Preußen annektiert) vereinbart worden war.

Preußen verfolgte dabei strategische Interessen: Von Gemünden am Main war es nur noch ein Katzensprung bis Baden (Wertheim), und das von Preußen als politisch "zuverlässig" angesehene Großherzogtum galt als wichtiges Aufmarschgebiet für den





abzusehenden Krieg gegen Frankreich. Die Sinntalbahn wurde planmäßig 1872 fertiggestellt, der Krieg jedoch brach schon 1870 aus. Zum Glück für Preußen und zum Leidwesen vieler Bayern sah König Ludwig II. den Bündnisfall mit Preußen als gegeben an, stellte seine Bahnlinien zur Verfügung und zog mit dem ehemaligen Gegner von 1866 nun gegen Frankreich zu Felde. Nach dem glorreichen Sieg von 1871 flogen Ludwig II. die Herzen seiner Untertanen verstärkt zu.

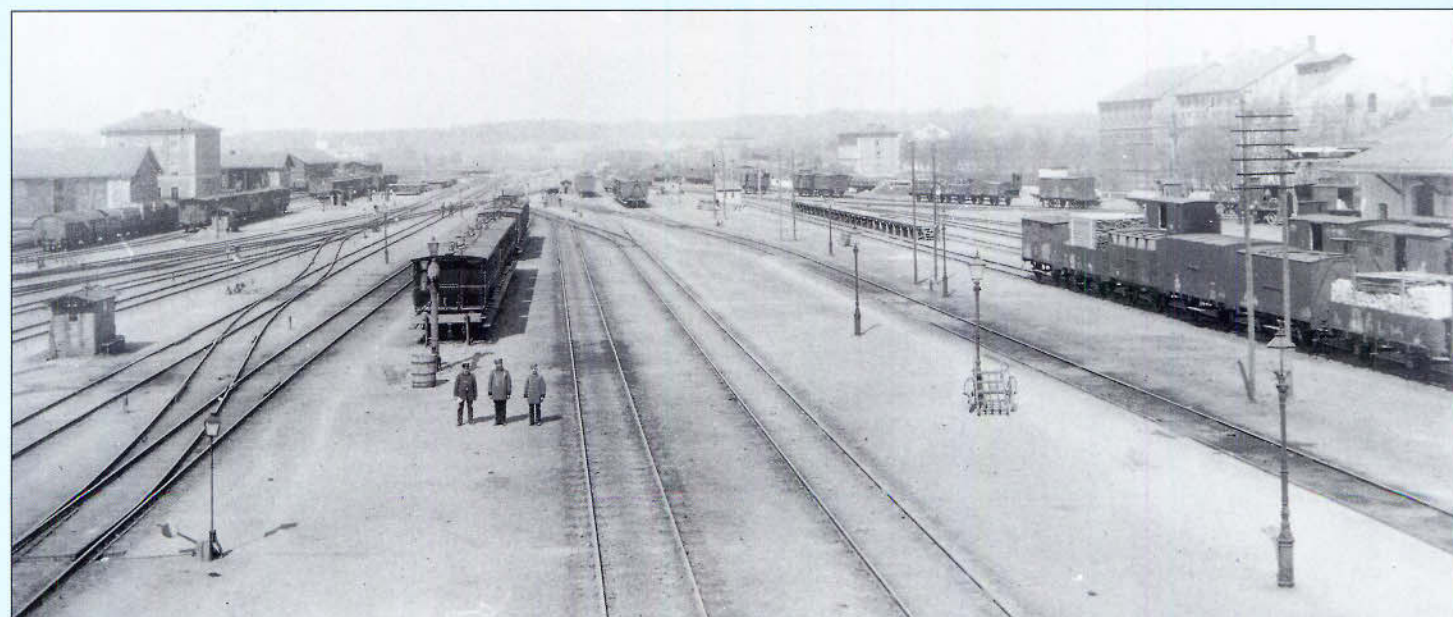
Ausbau der Ex-Ostbahn

Die Vorbereitung und Realisierung der nächsten staatlichen Hauptbahnen hängt mit der Übernahme der Ostbahn zusammen. Im Fichtelgebirge sollten deren Strecken und die Staatsbahnen besser verknüpft werden. Mit den Linien von Schnabelwaid (an der Strecke Nürnberg – Bayreuth) über Marktredwitz nach Eger und von Marktredwitz nach Oberkotzau (fertiggestellt 1877/

1879) verfügte man damit über kürzere Verbindungen zwischen Regensburg und Hof bzw. Nürnberg und Eger.

Mit dem gleichen Gesetz vom 27. Juli 1874 wurden auch die Linien Gemünden – Schweinfurt (also die damals allein strategisch wichtige, das Nadelöhr Würzburg umgehende Werntalbahn; eröffnet 1879), die bayerische Odenwaldbahn Miltenberg –

Amorbach (1880) und die Lechfeldbahn Kaufering – Bobingen (1877) beschlossen. Zugleich wurden beträchtliche Summen für die Erweiterung der Bahnhöfe Nürnberg, München und Augsburg sowie – wie bereits erwähnt – für neue Zentralbahnhöfe in Rosenheim und Ingolstadt bereitgestellt. Nur wenig später, mit den Gesetzen vom 14. Februar 1878 und vom 1. Februar 1880,



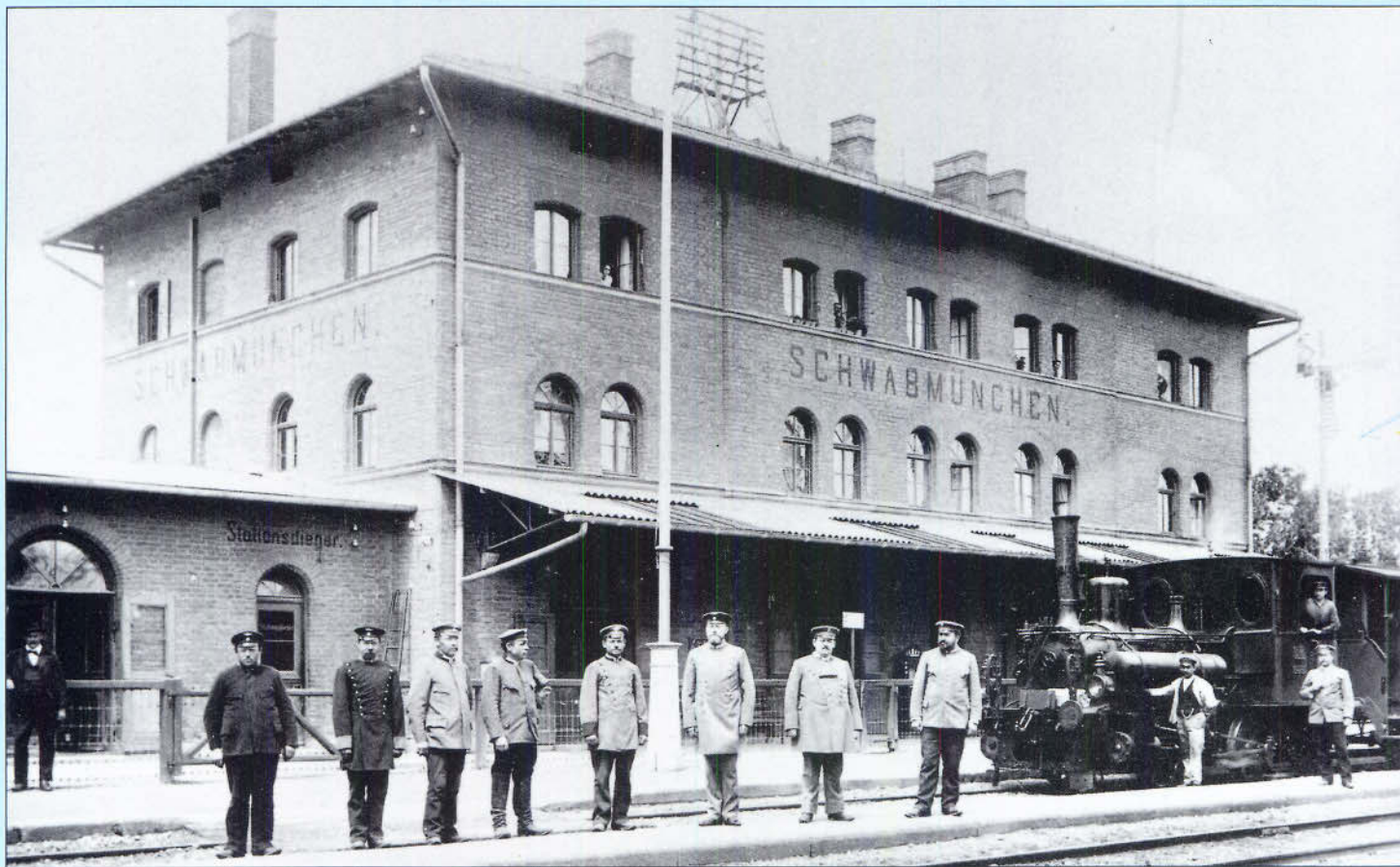


Bild 53: Donauwörth erhielt – ebenso wie Ingolstadt – erst mit dem Bau der Donautalbahn den Bahnhof an heutiger Stelle. Die alte Station lag näher an der Stadt.

Bild 52 (ganz oben): Nicht nur auf dem Bahnsteig, sondern auch in den Wohnungen im Obergeschoß des Bahnhofs Schwabmünchen an der Süd-Nord-Bahn zwischen Buchloe und Augsburg gibt man sich Mühe, vom Fotografen richtig ins Bild gesetzt zu werden (um 1900). **Abb.: VM Nürnberg**

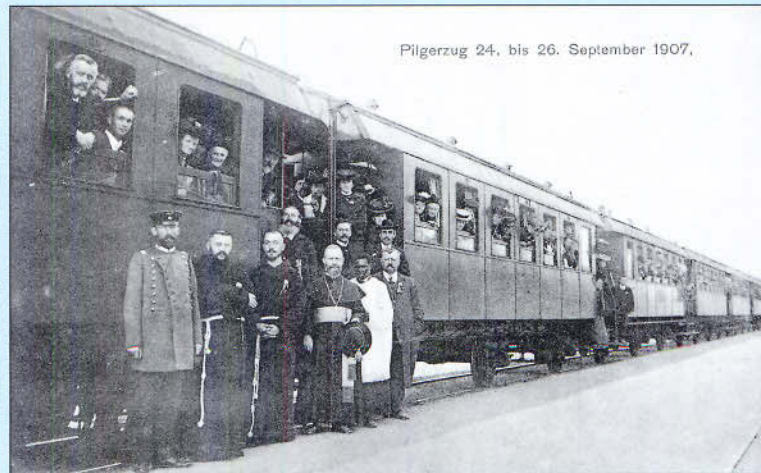
Bild 54 (unten links): Ein Sonderzug aus Augsburg ist soeben im Bahnhof Friedberg eingetroffen (um 1900). Friedberg liegt an der eingleisigen Hauptbahn von Augsburg nach Ingolstadt.

Bild 55 (unten rechts): Gedränge auch hier. Leider ist nicht überliefert, wo dieser Pilgerzug aufgenommen wurde und wohin er fuhr. **Abb.: Sammlung Hesselink**

wurden noch folgende Linien genehmigt: Lohr am Main – Wertheim (eröffnet 1881), Wiesau – Marktredwitz (1882), Dinkelsbühl – Feuchtwangen (1881), die Frankenwaldbahn Stockheim – Ludwigsstadt – Grenze (– Probstzella; 1885), Neumarkt-St. Veit – Landshut (1883) und Gemünden – Hammelburg (1884).

Die Linie Gemünden – Hammelburg markiert eine Wende in der bayerischen Eisenbahnbaupolitik. Sie wurde nicht mehr nach den damals üblichen Kriterien für eine Staatsbahn, also nach heutigem Maßstab als Hauptbahn, sondern nach den neu aufgestellten Grundsätzen für den Bau von „Eisenbahnen sekundärer Bedeutung“ ausgeführt – als Lokalbahn (siehe nächstes Kapitel).

Auch in Bayern war in den 1880er Jahren der Hauptbahnbau im wesentlichen abgeschlossen. Bis zum Ende der Bayerischen Staatseisenbahnen 1920 wurden nur noch



Pilgerzug 24. bis 26. September 1907,



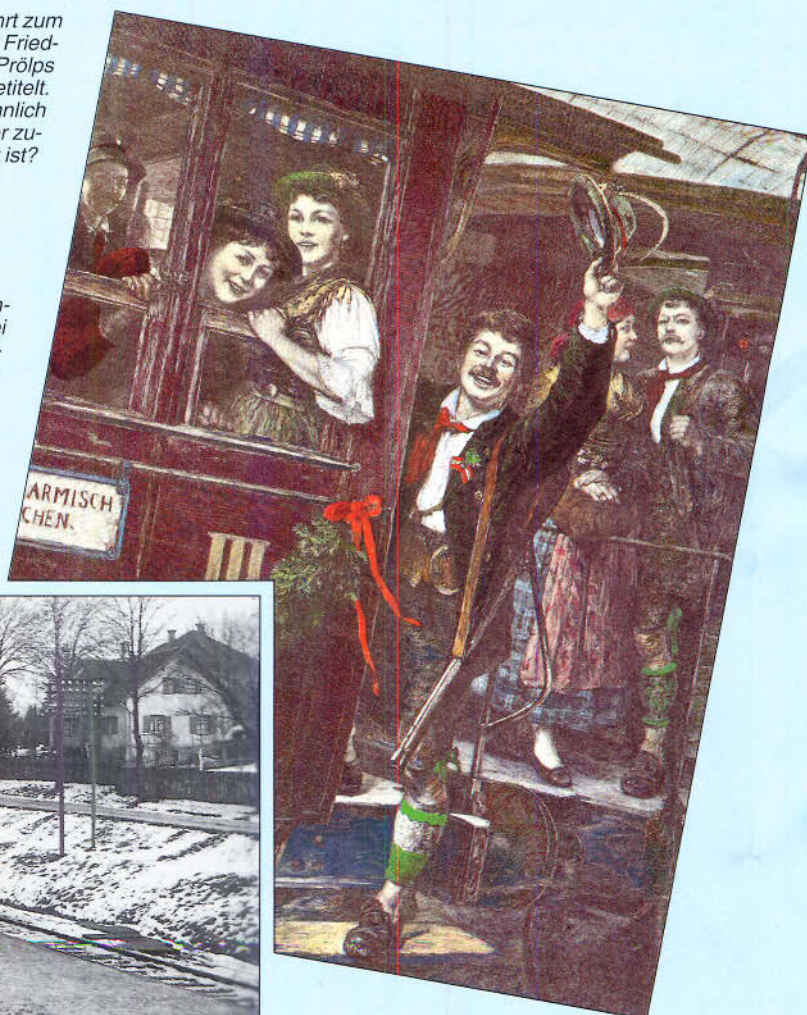
Bild 56: Der Bahnhof Landsberg liegt an der Strecke Kaufering – Schongau. Das Bild führt uns also schon ein ins nächste Kapitel, in dem es um die Bahnen untergeordneter Bedeutung gehen wird.

ganz wenige Hauptbahnen geschaffen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang zunächst neben der uns bereits bekannten Linie von Donauwörth nach Treuchtlingen (seit 1906 in Betrieb) die als Fortsetzung der Tauernbahn gedachte Eisenbahnstrecke von Mühldorf nach Freilassing, die 1908 eröffnet wurde.

Die letzten Hauptbahnprojekte der Länderbahnzeit wurden vom Landtag im Jahre 1908 genehmigt. Es handelt sich zum einen um die Verbindung Hammelburg – Kissingen (mit gleichzeitigem Umbau der Linie Gemünden – Hammelburg auf Hauptbahnstandard; eröffnet erst 1924), zum anderen um die Übernahme der Privatbahn Murnau – Garmisch (1889 eröffnet von der Lokalbahn-AG, München; zur LAG später mehr) und deren Verlängerung über Mittenwald nach Österreich (Karwendelbahn, eröffnet 1912). Ab Garmisch-Partenkirchen wird sie heute als Nebenbahn betrieben.

Bild 57: "Abfahrt zum Schützenfest" hat Friedrich Anton Otto Prölps sein Gemälde betitelt. Ob man auch ähnlich froh und munter zurückgekehrt ist?

Bild 58: Noch einmal Friedberg bei Augsburg, vermutlich um 1920. Diesmal sind es offenbar keine Ausflügler, sondern Berufsspendler, die den Bahnsteig bevölkern.
Abb. 53, 54 und 56 bis 58:
Slg. Asmus



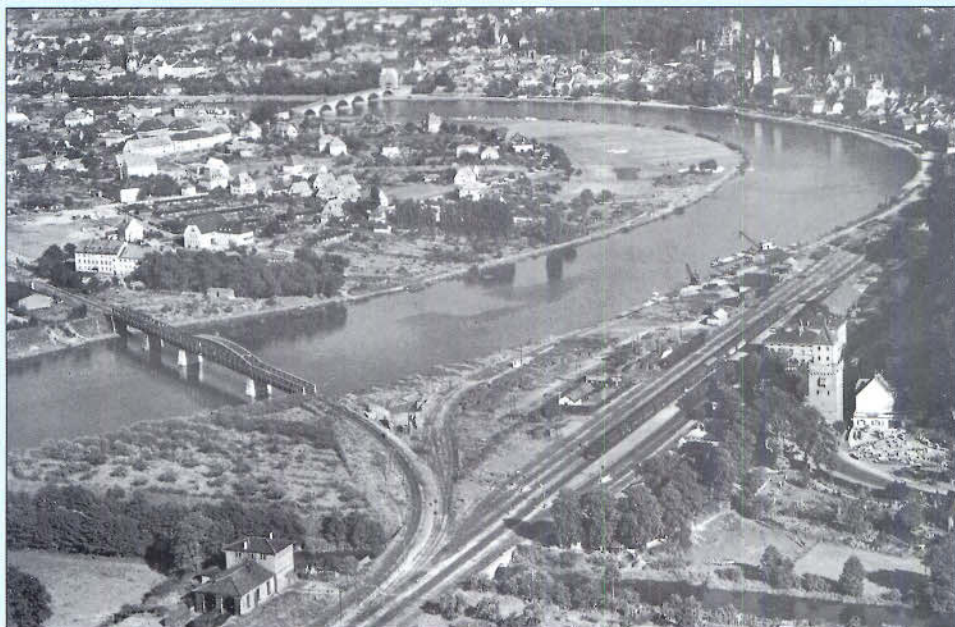


Bild 60: Luftaufnahme der Miltenberger Bahnanlagen aus den Fünfzigern. Vorn der alte Kopfbahnhof, über die Brücke führt die Nebenbahn nach Wertheim (1906).

Bild 59 (ganz oben): Ausfahrt frei für den Eröffnungszug der Lokalbahn nach Thurnau (28. Juni 1909)! **Abb.: Stadtmuseum Bayreuth**

Bild 61 (unten): Irgendwo in Bayern: Mit maximal 15 km/h rumpelt das Bähnchen durch die Sommerlandschaft. **Abb. 60, 61 und 63: Sammlung Hesselink**

Nebenbahnen

Etwa seit 1880 also lag in Bayern – und genauso in Preußen und den meisten anderen Ländern mit Staatsbahnen – der Schwerpunkt der Eisenbahnbaupolitik auf den Nebenbahnen. Dabei ist festzuhalten, daß der Ausdruck “Nebenbahnen” erst später gebräuchlich wurde und man statt dessen eine Vielzahl anderer Begriffe verwen-

dete. Wir werden sie im folgenden kennenlernen.

Eine erste Rangfolge unter den Eisenbahnen Bayerns war schon mit den Pachtbahnen geschaffen worden (siehe Bayern-Report Band 1). Die acht eigentlichen Pachtbahnen wurden zwar hinsichtlich der Trassierung und des Unterbaus grundsätzlich nach den damals geltenden Staatsbahnregularien gebaut, aber beim Oberbau sollte alles etwas billiger werden – weshalb man älteres Schienenmaterial (und ältere Fahrzeuge) verwendete. Dieser Weg erwies sich sehr bald als falsch, weil zu teuer. Der Unterhaltungsaufwand für das zerschlissene Material übertraf offenbar die Einsparungen. Schon Mitte der 1860er Jahre wurde das Pachtbahnsystem wieder aufgegeben.

Vizinalbahnen

Der nächste Schritt in Richtung preisgünstiger Eisenbahnbau (aus Sicht der Staatskasse) wurde in Bayern mit den sogenannten Vizinalbahnen unternommen. (Der aus dem Lateinischen stammende, inzwischen veraltete Begriff “vizinal” heißt soviel wie “nachbarschaftlich”.) Worum es dabei geht, wird in § 2 des Dotationsgesetzes vom 29. April 1869 festgehalten:

“Bahnen von lokaler Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Privatunternehmung

(das betraf die Ostbahn; Anm. d. Verf.) hergestellt werden, sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist.”

Natürlich bedeutete das nicht, daß sich der Staat ganz aus dem Bau von Bahnen geringerer Bedeutung zurückziehen wollte. Aber man wollte hier möglichst wenig langfristige, kreditwirksame Investitionen tätigen. Deshalb wurde ein “Vizinalbahn-Baufonds” gebildet, der aus Überschüssen der Staatsbahn sowie dem Staatsanteil des Ostbahn-Gewinns gespeist wurde. Dieser Baufonds sollte die eine Hälfte der staatlichen Investitionen decken; die andere Hälfte sollte jeweils mittels gesetzlicher Dotationen bereitgestellt werden.

Umgekehrt wurde vorsorglich auch festgelegt, daß aus den Betriebseinnahmen zunächst die staatlichen Bauaufwendungen refinanziert werden sollten. Dieser Passus blieb aber praktisch belanglos, da die betreffenden Gemeinden ausnahmslos darauf verzichteten, selbst Grunderwerb und Erdarbeiten durchzuführen und dieses vielmehr gegen Kostenerstattung den staatlichen Organen überließen.

Zur Verminderung der Anlagekosten wurden für die Vizinalbahnen größere Steigun-



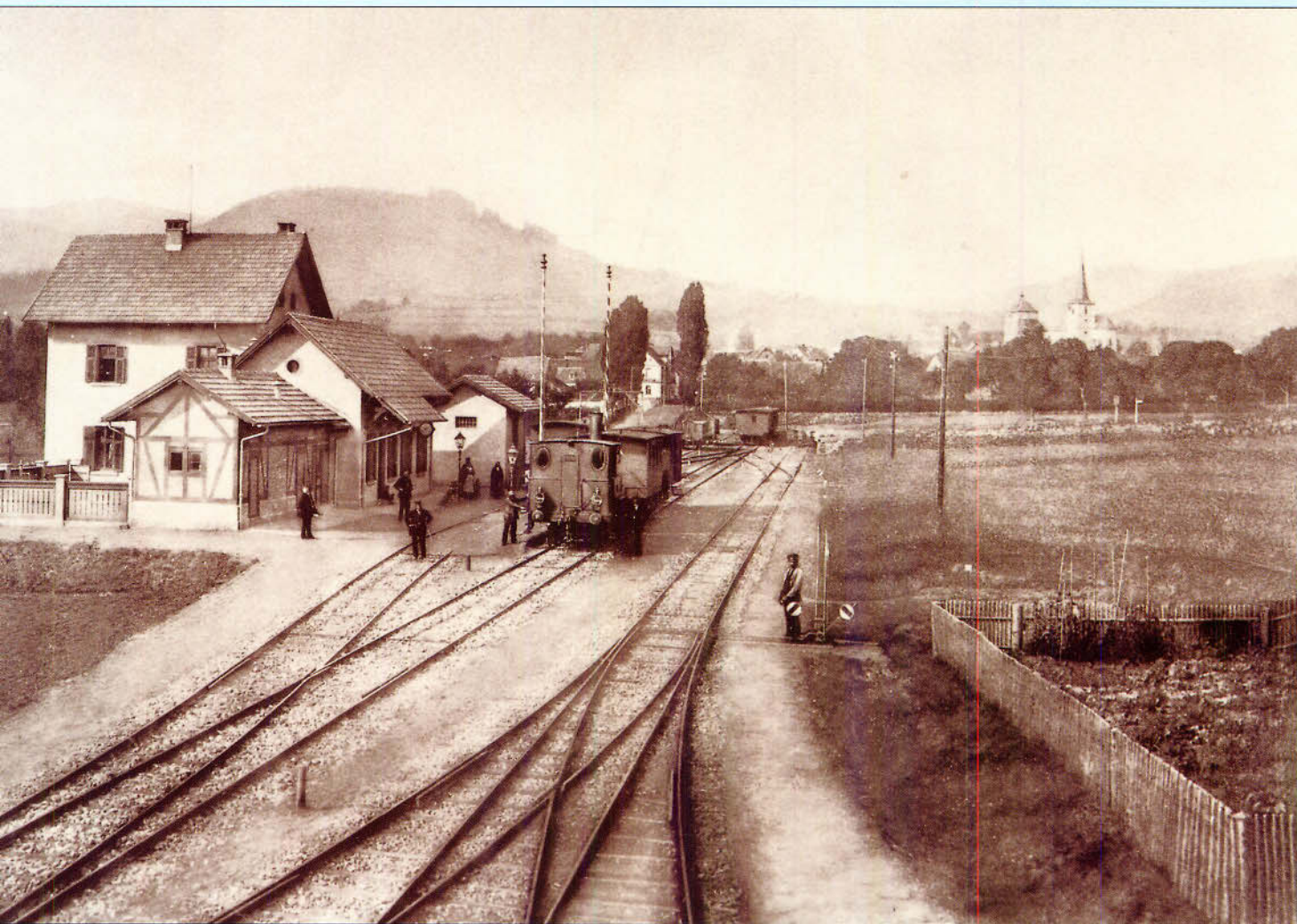


Bild 62: Endstation Bischofsheim vor der Rhön: Am 15. Oktober 1885 wurde die Lokalbahn aus Neustadt an der Saale eröffnet. Vor dem Zug die D VIII 884 "Schönau" (98 7630), von Krauss mit der Fabriknummer 1660 im Jahre 1885 für das "Böschamer Böhle" geliefert. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**

Bild 63 (unten): Heimbuchental/Spessart (um 1910), Endstation der Lokalbahn aus Obernburg an der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg.

gen und Krümmungen, eine geringere Breite der Dammkrone und ein leichter Oberbau zugelassen. Entsprechendes Fahrzeugmaterial sollte natürlich ebenfalls beschafft werden. Freilich ging man beim Bahnbetrieb von geringeren Geschwindigkeiten aus; doch wurden trotz des vereinfachten Bahnbetriebs die Bahnbewachung und beschränkte Bahnübergänge vorgeschrieben. Waren die Anlagekosten also niedriger als bei "normalen" Bahnen, so blieb der Personalbedarf (und damit die Betriebskosten) doch weiterhin relativ groß.

Nach diesen Grundsätzen sind auf der rechtlichen Basis der Eisenbahn-Dotations-

gesetze von 1869, 1870, 1871, 1874 und 1876 insgesamt 14 staatliche Vizinalbahnen errichtet worden. Es handelte sich um die links unten aufgeführten Linien.

Hinzugerechnet werden muß noch die 11 km lange Strecke Wiesau – Tirschenreuth der Ostbahn (in Betrieb genommen am 10. November 1872), so daß insgesamt innerhalb von sieben Jahren 15 Vizinalbahnen mit einer Gesamtlänge von 167 km eröffnet wurden.

Das Vizinalbahnsystem erfüllte die Erwartungen nicht. Zwar lagen bis Anfang der 1880er Jahre bei fast allen Linien die Einnahmen über den Ausgaben (die "erfolgreichste" Strecke war Immenstadt – Sonthofen), aber der Einnahmeüberschuß war so gering, daß die Kommunen bei dessen Verteilung fast immer leer ausgingen, gleichzeitig aber auch für den Staat nur so wenig übrig blieb, daß sich das investierte Kapital nur minimal verzinste.



	Länge	Eröffnung
Siegelsdorf – Langenzenn	5,6 km	25.05.1872
Georgensgmünd – Spalt	6,9 km	16.10.1872
Markt Schwaben – Erding	13,6 km	16.11.1872
Steinach – Rothenburg o.d.T.	11,1 km	01.11.1873
Immenstadt – Sonthofen	8,3 km	16.11.1873
Holzkirchen – Tölz	21,4 km	01.06.1874
Sinzing – Alling	4,1 km	20.12.1875
Dombühl – Feuchtwangen	11,1 km	15.04.1876
Biessenhofen – Markt Oberdorf	6,5 km	01.06.1876
Neustadt/Aisch – Windsheim	15,3 km	06.08.1876
Prien – Aschau	9,6 km	18.08.1878
Senden – Weißenhorn	9,6 km	15.09.1878
Feucht – Altdorf	11,7 km	15.10.1878
Weilheim – Murnau	21,4 km	15.05.1879

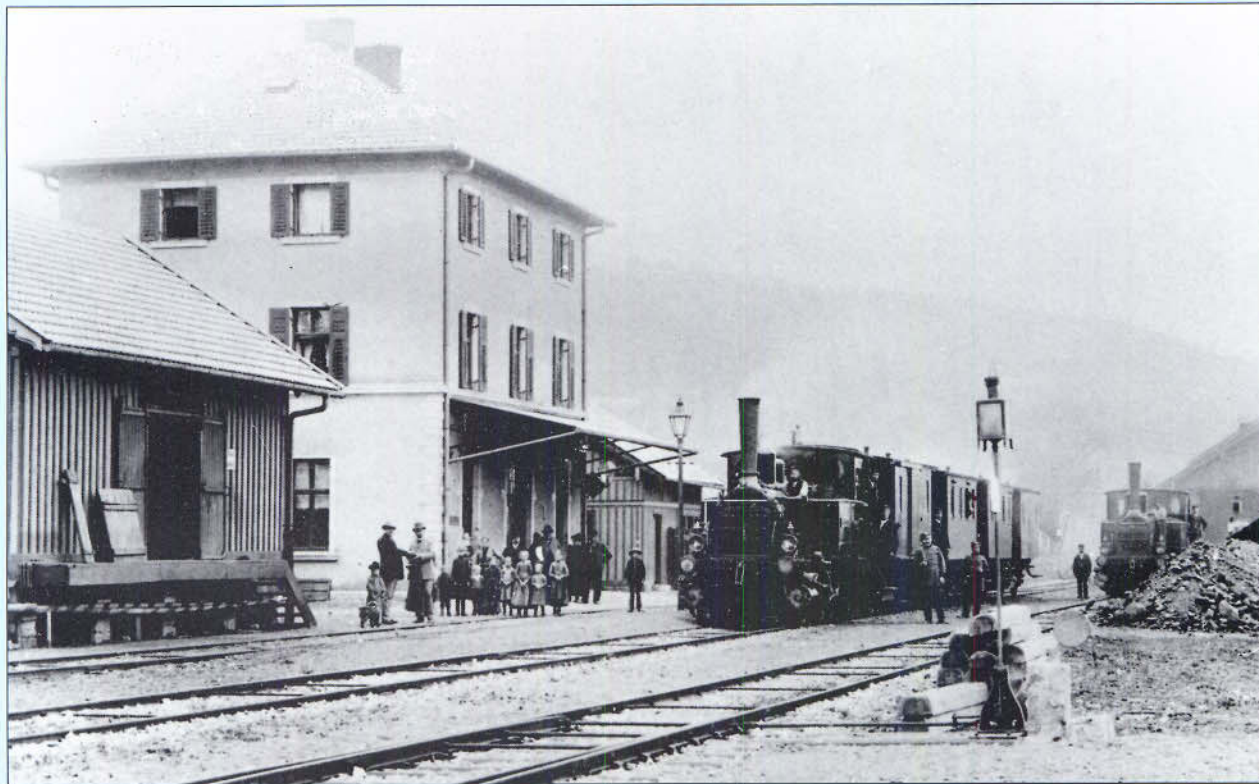
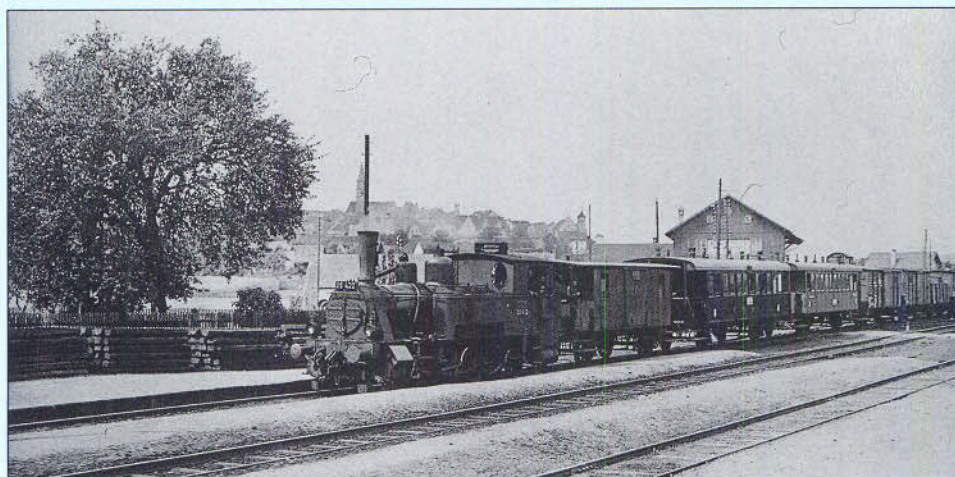


Bild 64: Die 39 km lange Lokalbahn von Roth/Mfr. an der Süd-Nord-Bahn nach Greding wurde am 1. Juni 1888 in Betrieb genommen. Im Kopfbahnhof Greding steht das schwächliche Züglein zur Abfahrt nach Roth bereit. **Abb.:** Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 65 (links Mitte): Eine bayerische D XI mit der Reichsbahnnummer 98 432 ist mit ihrem Lokalzugs aus Richtung Schönsee in Nabburg (Schwandorf-Weiden) eingefahren. **Abb.:** Sammlung Hesselink



Beispiel 1880: Die Gesamteinnahme der 15 Vizinalbahnen betrug 750 873 Mark; nach Abzug der Betriebsausgaben blieb ein Überschuß von nur 307 400 Mark, der das 11 618 400 Mark betragende staatliche Anlagekapital nur mit 2,6% verzinst. Damit auch die Kommunen ihren Anteil für die Verzinsung des von ihnen bereitgestellten Kapitals (insgesamt 3 736 000 Mark) hät-

ten beanspruchen können, wäre ein Reinüberschuß von 1,5 Mio Mark notwendig gewesen. Und das war illusorisch. Das Vizinalbahnsystem hatte also in eine Sackgasse geführt. Angesichts der recht hohen Bau- und Betriebskosten und der Bevorzugung des Staates bei der Verteilung der Überschüsse war das Interesse der Kommunen, auf diese Weise den An-

schluß an das Eisenbahnnetz zu finden, verständlicherweise bald nur noch sehr gering. Gleichwohl war der Wunsch, eine Eisenbahn zu erhalten, natürlich allorten ungebrochen. Und umgekehrt mußte auch die Staatsbahn stets Interesse daran haben, durch neue Zweiglinien den gewinnbringenden Hauptrouten noch mehr Verkehr zuzuführen.

Deshalb wurde mit dem Zweiten Vizinalbahngesetz vom 28. April 1882 über "die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen" den betreffenden Gemeinden die Hälfte des von ihnen für Erdarbeiten zu bestreitenden Aufwandes aus dem Vizinalbahn-Baufonds zurückerstattet. Zudem wurde den Gemeinden angeboten, auch die zweite Hälfte erstattet zu bekommen, vorausgesetzt, sie verzichteten für immer auf ihre Ansprüche auf einen Teil der Betriebsüberschüsse. Da hier für die meisten sowieso nichts zu holen war, machten auch alle Gemeinden Gebrauch von diesem Angebot – mit einer Ausnahme: der an der Linie nach Immenstadt (Station der Süd-Nord-Bahn) gelege-



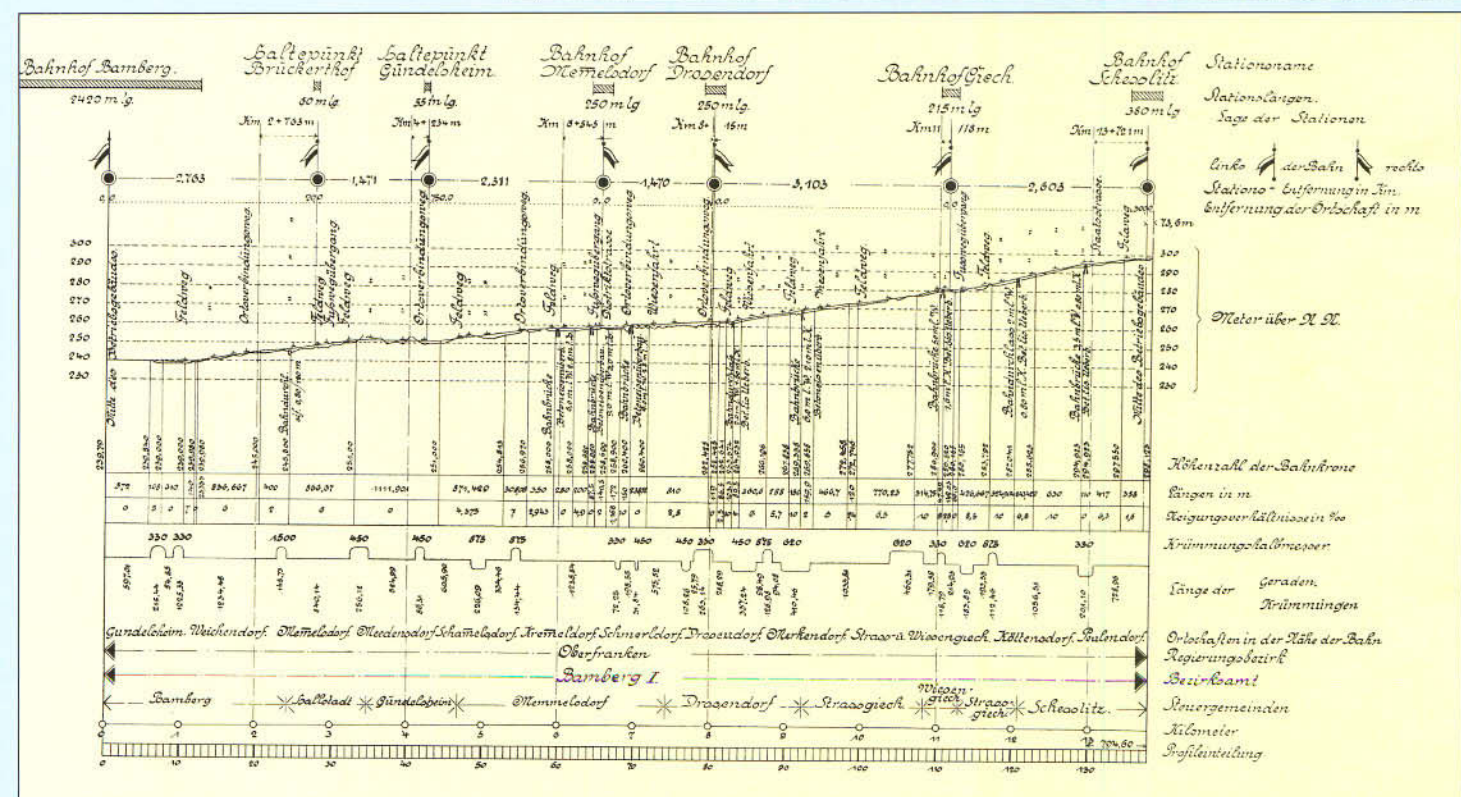
Bild 67: Lokalbahnzug mit D XI zur Reichsbahnzeit auf der Kanalbrücke bei Forchheim.
Abb.: Slg. Asmus



Bild 68 (rechts Mitte): Eine Lokalbahnlok auf der Brücke zwischen Albrecht-Dürer-Straße und Luitpoldplatz in Bayreuth (1915).
Abb.: Stadtmuseum Bayreuth

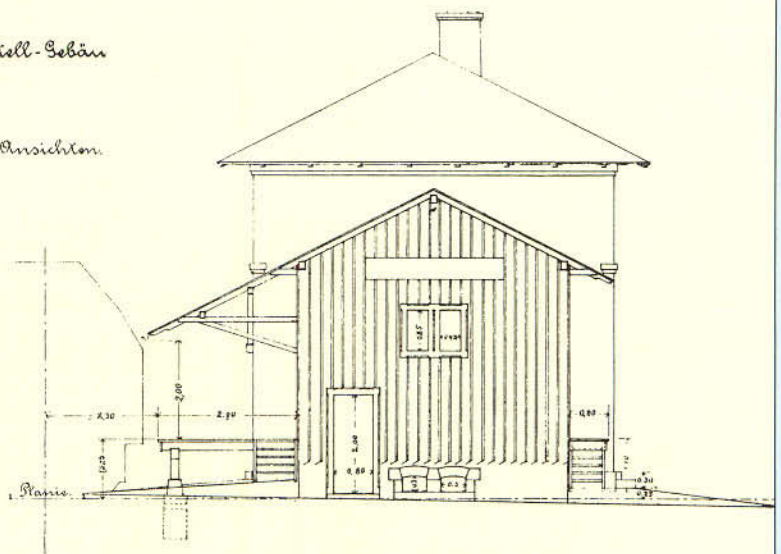
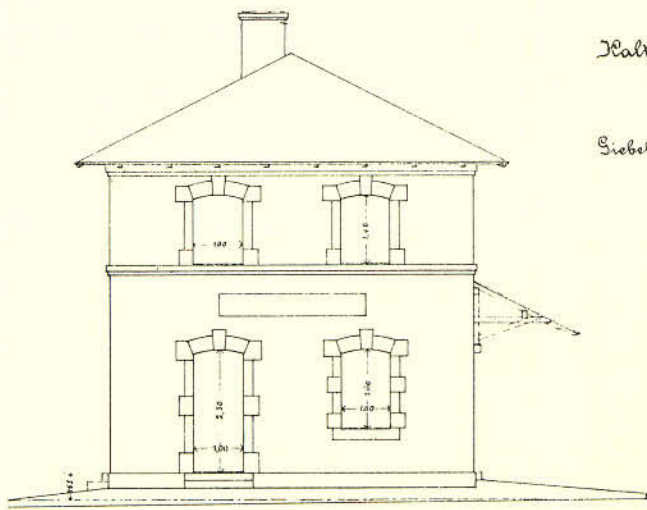
Bilder 66 und 69 (unten links und unten rechts): Zur Eröffnung der Lokalbahn Bamberg – Scheßlitz (1908) gab es ein Faltblatt mit diesen Skizzen und folgenden Maximaldaten: Radstand 6,7 m, Raddruck 5000 kg, Bogenhalbmesser 330 m, Bahnneigung 1:100. Abb.: Slg. Hufschlager

nen Marktgemeinde Sonthofen, die wegen des Hüttenamts Burgberg auf gute Betriebsergebnisse ihrer Bahn rechnen konnte. Diese Neuregelung der finanziellen Basis war zukunftsweisend. Denn auch bei den nun zu bauenden Lokalbahn wurde darauf verzichtet, von den Gemeinden die Erdarbeiten durchführen oder finanzieren zu lassen. Den Grund und Boden mußten sie aber weiterhin zur Verfügung stellen. Schließlich – und das ist der eigentliche Clou dieses Gesetzes vom 28. April 1882 – wurde bestimmt, daß das System der Vizinbahn für immer zu verlassen sei. Die Stationsbauten der Nebenbahnen führ-

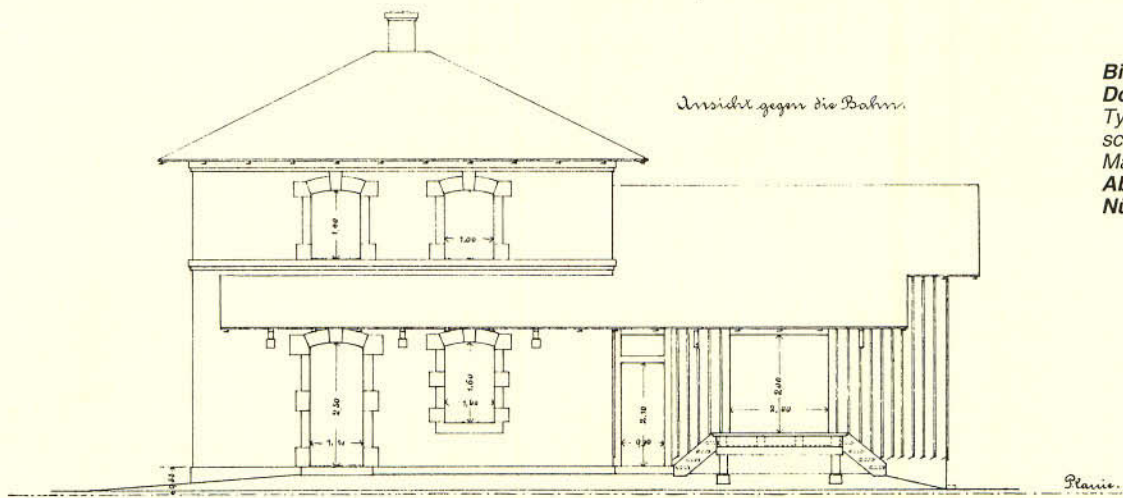


Kaltstell-Gebäude

Siebel-Ansichten

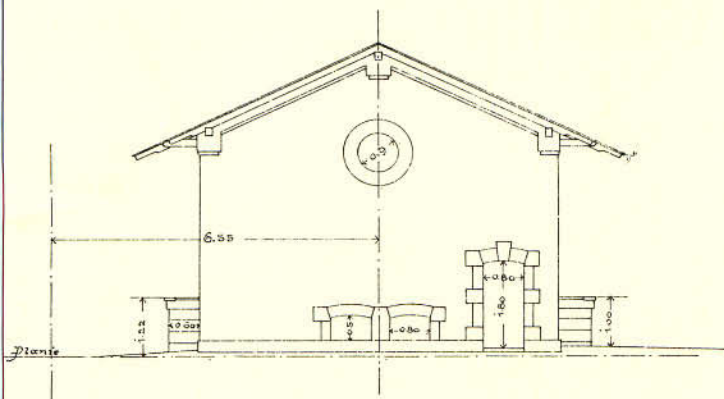


Ansicht gegen die Bahn

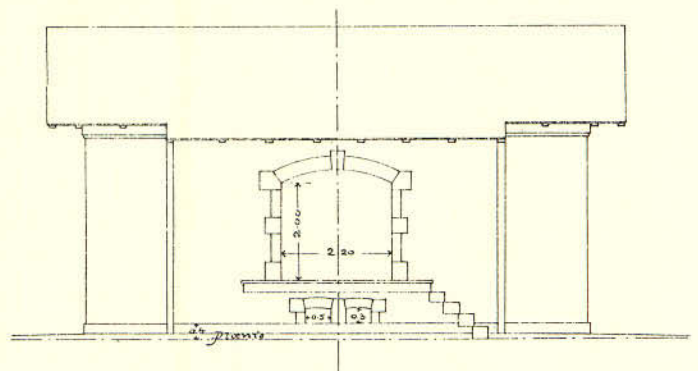


Bilder 70 bis 84 (diese Doppelseite):
Typische Gebäude bayerischer Nebenbahnen im Maßstab 1:160.
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

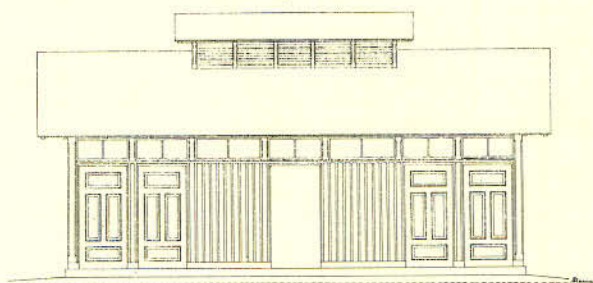
Östlichen Ansicht



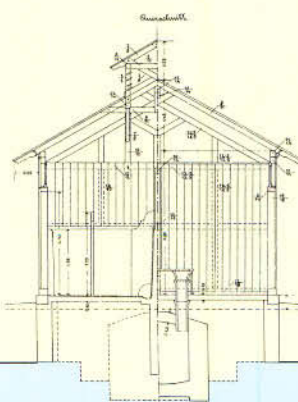
Längsrichtung



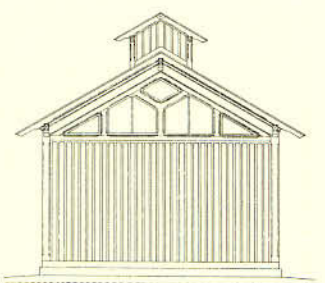
Längsrichtung



Obstgebäude

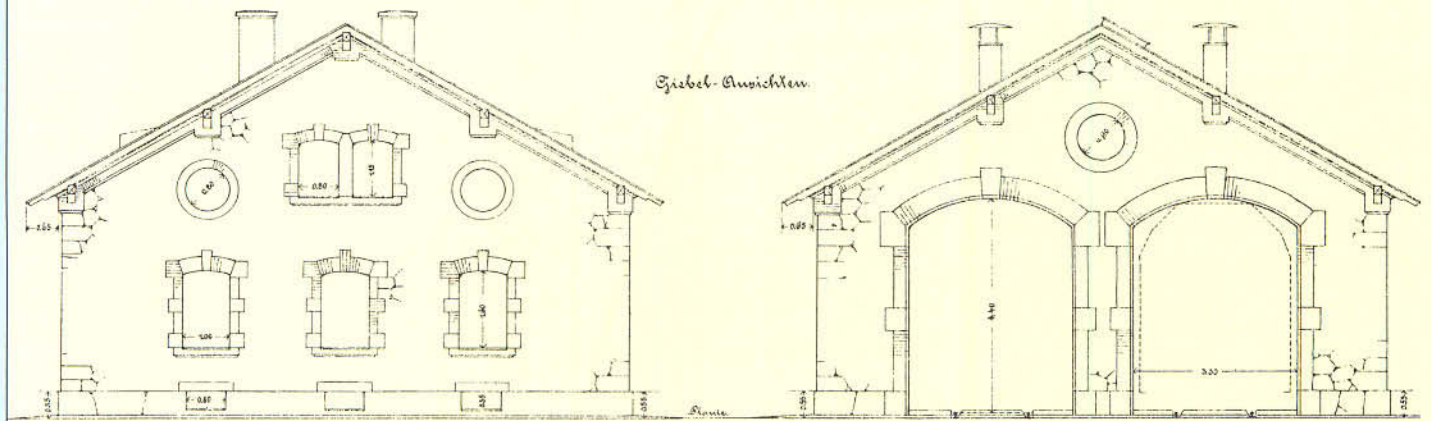


Östlichen Ansicht

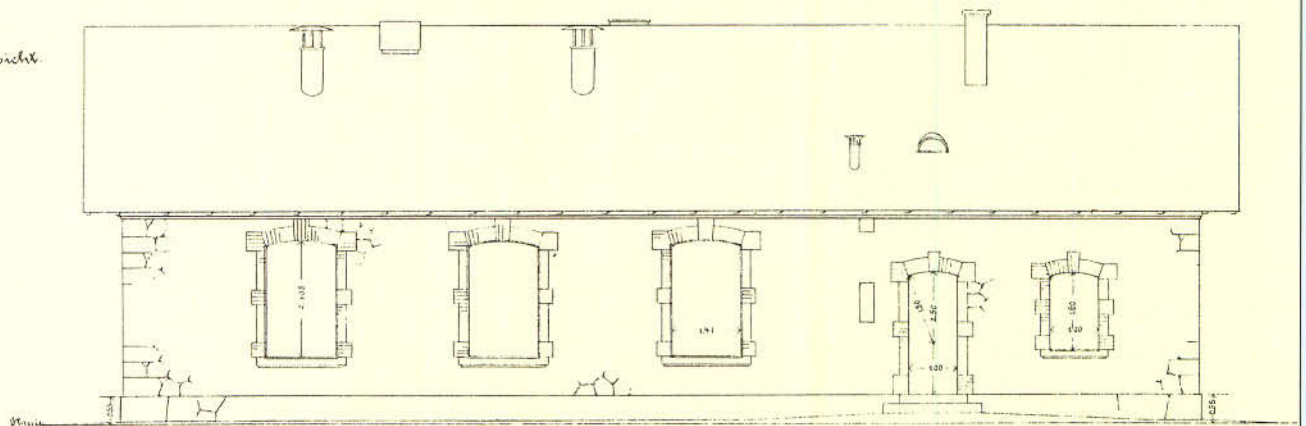


Lochmotorenseite

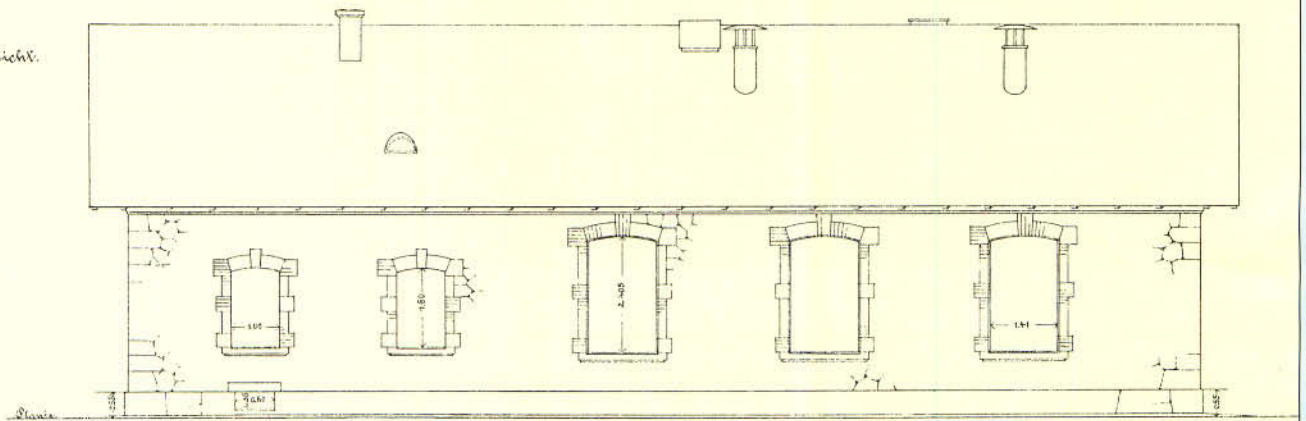
Giebel-Ansichten



Längenschnitt



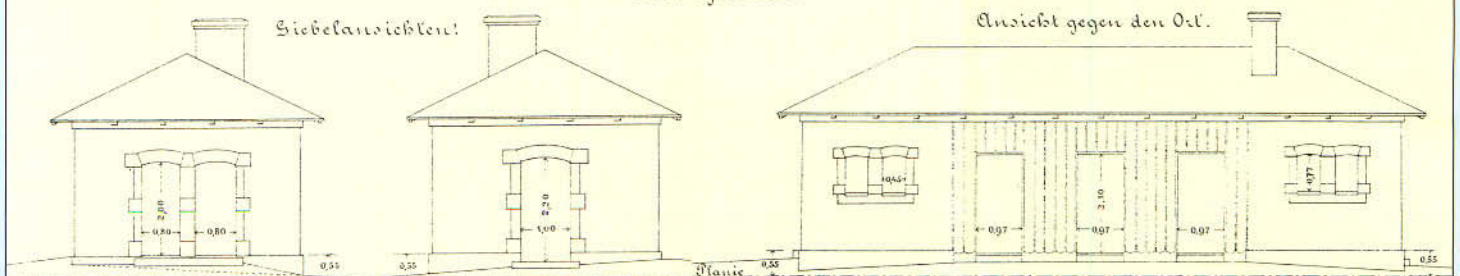
Längenschnitt



Nebengebäude

Giebelansichten

Ansicht gegen den Ost.



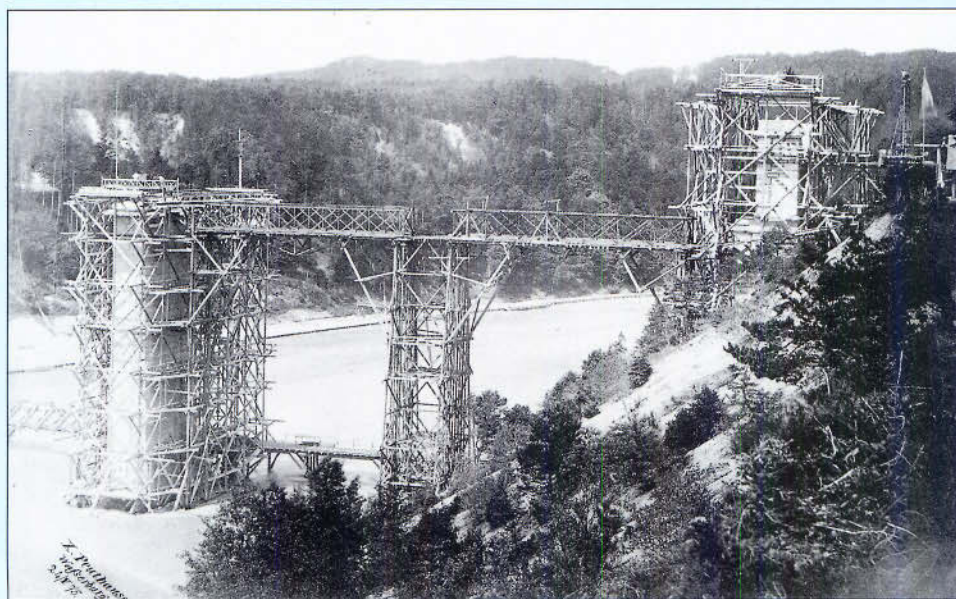


Bild 86: Noch heute als Hauptbahn betrieben wird die Strecke Rosenheim – Mühldorf. Das Foto zeigt den Bau der Königswarter Innbrücke (1875), deren Zustand 110 Jahre später eine erst im Sommer '94 aufgehobene Sperrung des Abschnitts Wasserburg – Mühldorf erforderlich machte.

Bild 85 (ganz oben): Ein Zug auf der winterlichen Karwendelbahn bei Mittenwald. Die heute als Nebenbahn betriebene Strecke ging als Hauptbahn in Betrieb. **Abb.: Deutsche Fotothek**

Bilder 87 und 88: Am 9. Mai 1914 wurde die Lokalbahn Rosenheim – Frasdorf eröffnet. Die Fotos zeigen die Eröffnungsfeierlichkeiten in Rohrdorf und in Frasdorf. **Abb.: Stadtarchiv Rosenheim**



te man ebenfalls in einfachster, gleichwohl solider Weise aus. Bei Haltestellen mit Güterabfertigung wurden Unterstand und Güterschuppen in einem eingeschößigen Gebäude vereint. Weitere bauliche "Feinheiten" blieben dann privater Initiative überlassen. Die Abfertigung wurde oft "Agenten" übertragen, beispielsweise dem Wirt des nächsten Gasthauses oder dem nächsten Händler.

Haltepunkte erhielten nur einen Bahnsteig und eine Haltetafel; allerdings durften Privatleute auf eigene Kosten durchaus Unterstandshütten oder Laderampen errichten. Nur die Endstationen (die Lokalbahnen waren häufig Stichbahnen) bekamen größere, meist zweigeschößige Bauten, in denen sich auch Wohnraum für die Bahnbediensteten befand. Übrigens war jeder "Lokalbahner" verpflichtet, auch solche Aufgaben zu erledigen, die im "normalen" Staatsbahndienst untergeordneten Arbeitskräften zugeordnet waren. Das drückte den Personalbedarf erheblich.

Die erhofften Spareffekte ergaben sich in der Praxis auch beim Bau: Im Durchschnitt



kostete ein Kilometer Lokalbahnstrecke nur etwa 40 bis 50% eines Kilometers Vizinalbahn.

Eine weitere Einsparmöglichkeit hatte man bei der Formulierung des Lokalbahngedankens durchaus nicht außer acht gelassen: Schmalspurbahnen. Bei genauerer Betrachtung stellte sich jedoch heraus, daß schmalspurige Bahnen gegenüber der Normalspur meistens nur einen Baukostenvorteil von 20 oder 30% brachten. Angesichts der teilweise erheblich höheren Betriebskosten (Rollbockbetrieb, Umladen usw.) war das uninteressant. Nur die Strecke von Eichstätt Bahnhof nach Eichstätt Stadt (5,2 km) wäre normalspurig etwa doppelt so teuer gekommen; also wurde sie tatsächlich in Meterspur gebaut, am 15. September 1885 eröffnet und 1898 bis Kinding weitergeführt. Als die Linie in Richtung Beilngries durchs Altmühltal verlängert wurde, baute man sie auf Normalspur um (1932 bis 1934).



Die zweite Schmalspurstrecke der Bayerischen Staatseisenbahnen, die Dampfstraßenbahn Altötting – Neuötting (4,9 km, eröffnet am 16. August 1906), war zu dieser Zeit bereits wieder Geschichte. Am 31. März 1930 hatte das den aufkommenden Straßenverkehr behindernde Gefährt ausgedient. Auf weitere Schmalspurbahnen unter privater Regie wird gleich noch eingegangen.

Lokalbahn-Chronologie

Der Aufbau des bayerischen Lokalbahnnetzes zog sich bis Ende der 1920er Jahre hin. Das Erste Lokalbahngesetz datierte vom 21. April 1884; es bewilligte den Bau von 13 Strecken. Quasi den letzten Planungsstand gibt die "Denkschrift über den Ausbau des Bayerischen Bahnnetzes" vom 17. März 1920 wieder, die noch rund 50 (!) neue

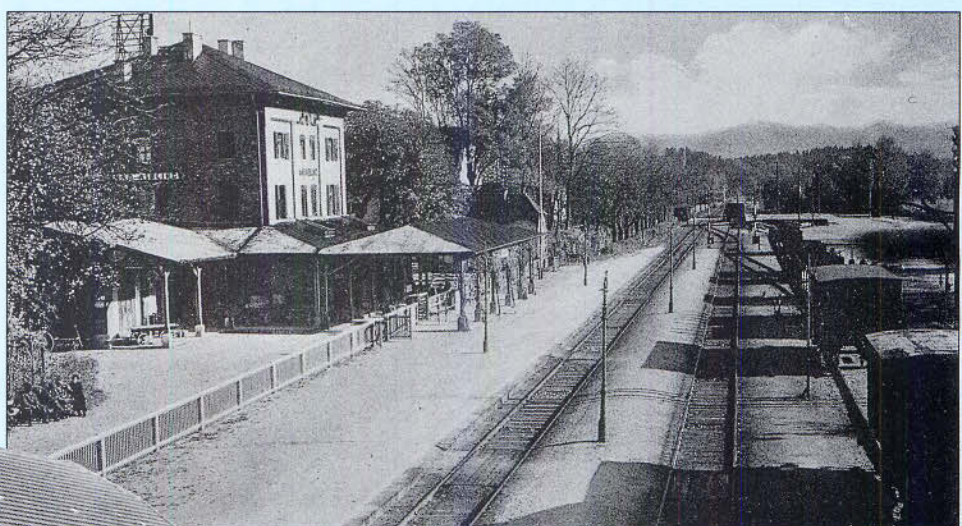


Bild 90: In Bad Aibling zweigt seit dem 29. Mai 1897 von der Hauptbahn Holzkirchen – Rosenheim die Lokalbahn nach Feilnbach ab, die von einem sächsischen Unternehmen gebaut wurde, für kurze Zeit an die Staatsbahn und 1904 an die LAG ging (siehe nächstes Kapitel). **Abb.: Sammlung Hesselink**

Bild 89 (ganz oben): Die Lokalbahnlokomotive schlechthin war natürlich der "Glaskasten", also die bayerische Baureihe P1L 2/2. Im Bild sehen wir einen von diesen Winzlingen auf der Strecke Traunstein – Trostberg bei Altenmarkt/Alz. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 91: Seit dem 1. Mai 1894 konnte auch der an der österreichischen Grenze gelegene Markt Tittmoning per Bahn erreicht werden. Beginnen mußte die Reise anfangs noch in Freilassing, seit 1908 konnte man auch aus Richtung Mühldorf anfahren. **Abb. 86 und 91: Sammlung Asmus**



Bild 92: Vor dem Stationsgebäude von Peißenberg stellen sich eine C VI und die Bahnbediensteten dem Fotografen; aus dem "Salon" im ersten Obergeschoß schaut die Familie des Bahnhofsvorstehers (dritter von rechts) zu.

Bilder 93 bis 96: Am 11. Januar 1917 wurde die Lokalbahn Schongau – Peißenberg in Betrieb genommen; sie war damit die letzte von den Bayerischen Staatseisenbahnen eröffnete Lokalbahn überhaupt. Die vier Fotos unten geben eine Vorstellung davon, mit welchen einfachen Mitteln damals noch gebaut wurde.
Abb.: Sammlung Hufschläger

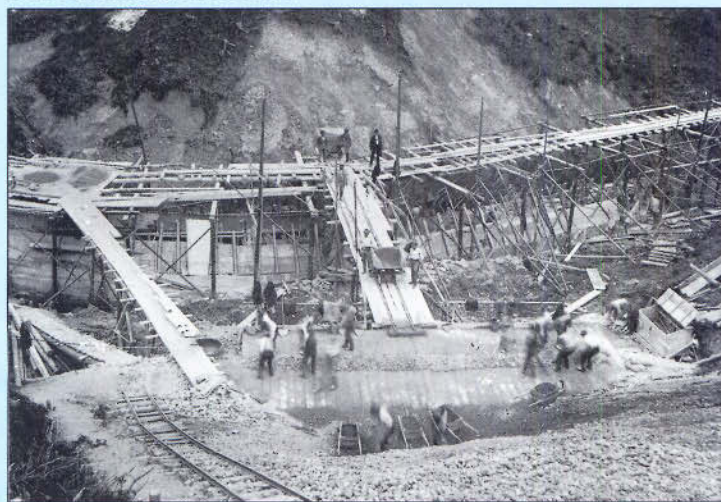




Bild 97: Zug, Postkutsche, Reisende und Eisenbahner posieren in Mainburg für den Fotografen. Mainburg war Endstation der 1895 eröffneten Lokalbahn aus Wolnzach an der Strecke München – Ingolstadt. **Abb. 92, 97 und 100: Sammlung Asmus**

Bild 99 (ganz unten): In Röthenbach an der Allgäustrecke Kempten – Lindau zweigte 1893 die von der Gemeinde Weiler erbaute Lokalbahn ab. Seit 1904 führte die Staatsbahn den Betrieb, 1920 ging die ganze Bahn an die DR. **Abb. 98 und 99: Sammlung Hesselink**

Nebenbahnen präsentiert. Hier war wohl entscheidend, daß wenige Tage später, am 1. April 1920, die Gründung der Deutschen Reichsbahn bevorstand, die für diese Bahnen hätte aufkommen müssen. Das Programm war angesichts der katastrophalen finanziellen Lage Deutschlands und des aufblühenden Straßenverkehrs völlig illusorisch. Nur ganz wenige der darin genannten Linien sind noch gebaut worden. Nachfolgend die Chronologie der bayerischen Lokalbahnen. Die späteren Endstationen der einzelnen Linien sind in Klammern angegeben. Hinzuweisen ist noch darauf, daß mit Inkrafttreten der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 auch bei den Bayerischen Staatseisenbahnen nur noch nach Haupt- und Nebenbahnen unterschieden wurde. Letztere Kategorie faßte die Begriffe Vizinal-, Sekundär- und Lokalbahnen zusammen.

Bild 98: Brückenprüfung mit Lokalbahnzug in Augsburg-Lechhausen. Die Auflager sind bereits in modernem Betonbau hergestellt.



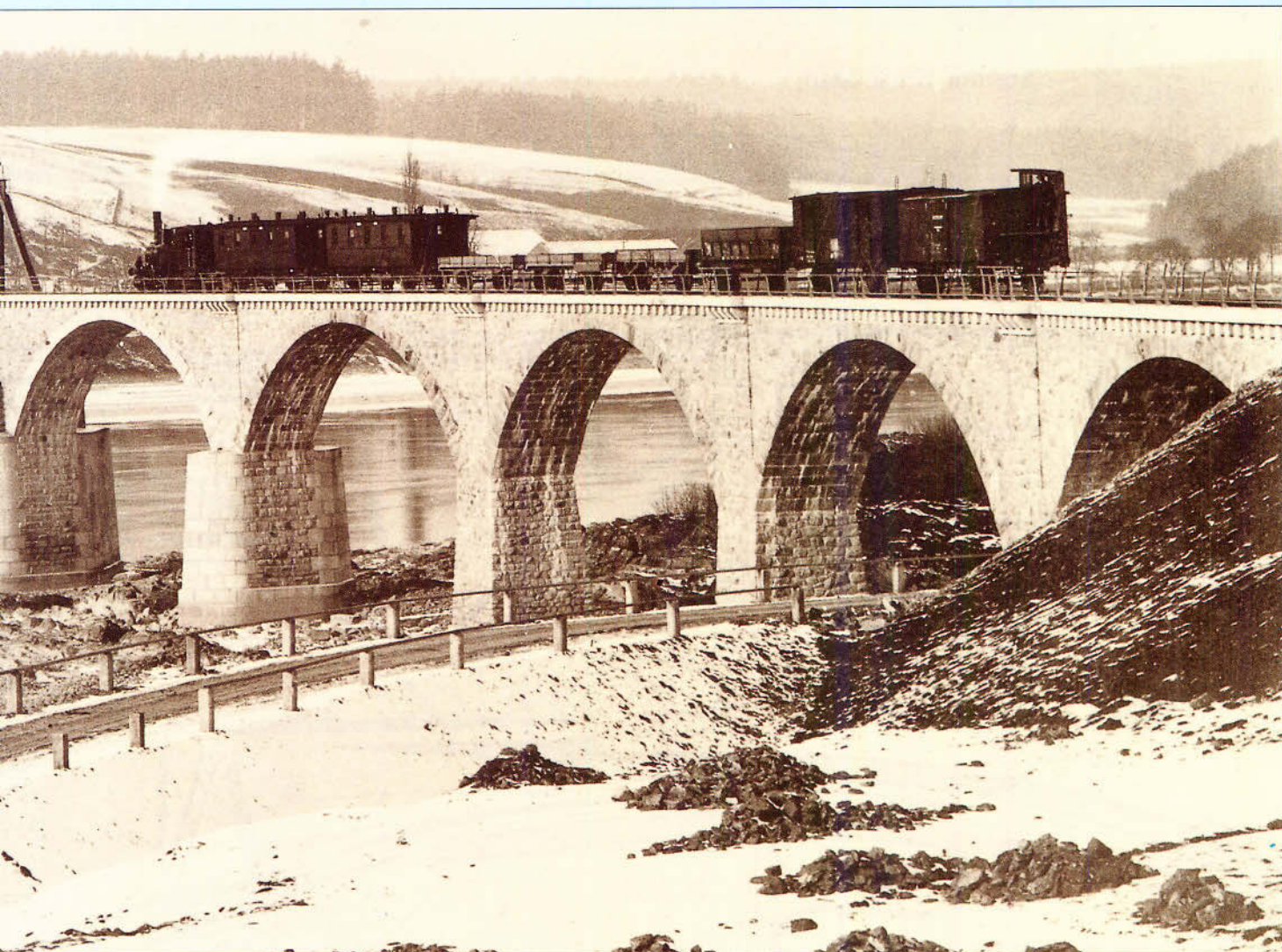
Bild 100 (rechts unten): Wie der Bahnhof Rieder an der 1899 eröffneten Lokalbahn Marktoberdorf – Lechbruck sahen zahlreiche Lokalbahnstationen in Bayern aus.





Bild 101: Am 15. November 1904 wurde die Lokalbahn Passau – Hauzenberg in Betrieb genommen. Wie dieses Foto von der Donaubrücke bei Kräutelstein dokumentiert, war es keine billige Strecke. Das gilt natürlich genauso für die von dieser Linie abzweigende Lokalbahn Erlau – Wegscheid (1909 bis 1912 erbaut)

01.07.1884	Gemünden – Hammelburg ursprünglich als Hauptbahn geplant; bei der Verlängerung nach Bad Kissingen 1924 auf Hauptbahnstandard umgebaut	01.10.1893	die Staatsbahn übergab; zum 01.04.1920 in Reichsbahn-Eigentum übergegangen	20.10.1898	Goldmühl – Bischofsgrün
10.08.1885	Übersee – Marquartstein	18.11.1893	Neustadt – Königshofen im Grabfeld	07.11.1898	Eichstätt Stadt – Kinding (Schmalspur)
15.09.1885	Eichstätt Bf – Eichstätt Stadt (– Beilngries) Schmalspur	25.11.1893	Kitzingen – Gerolzhofen (– Schweinfurt)	21.11.1898	Vilshofen – Aidenbach
15.10.1885	Neustadt (Saale) – Bischofsheim		Rentwertshausen – Römhild	24.12.1898	Schondorf – Dießen
01.12.1885	Ludwigsstadt – Lehesten erbaut auf Kosten des Herzogtums Sachsen- Meiningen; 1895 wurde die Strecke von den Kgl. Bay. Staatsbahnen erworben	16.04.1894	von Bayern auf Kosten des Herzogtums Sachsen-Meiningen erbaut und pachtweise betrieben; am 30.03.1895 an Bayern verkauft	24.12.1898	Dorfen – Velden (Vils)
01.08.1886	Feucht – Wendelstein	01.05.1894	Erlangen-Bruck – Herzogenaurach	28.12.1898	Mellrichstadt – Fladungen
16.10.1886	Neustadt/Waldnaab – Vohenstrauß (– Eßlam)	17.11.1894	Laufen – Tittmoning	20.07.1899	Kirchenlamitz – Weißenstadt
12.11.1886	Erlangen – Eschenau	27.05.1894	Grafing – Glonn	25.09.1899	Haidhof – Burglengenfeld
16.11.1886	Landsberg – Schongau (– Peißenberg)	25.10.1894	Selb-Plößberg – Selb Stadt (– Hohenbrunn)	12.11.1899	Grafing – Ebersberg (– Wasserburg Bf)
01.06.1887	Hof – Marxgrün (– Bad Steben)	17.11.1894	Kellmünz – Babenhausen	16.12.1899	Strullendorf – Pommersfelden (– Schlüsselfeld)
01.06.1887	Münchberg – Helmbrechts (– Selbitz)	01.12.1894	Wicklesgreuth – Windsbach	28.07.1900	Kronach – Nordhalben
01.06.1888	Neumarkt – Beilngries (– Dietfurt)	06.12.1894	Wolnzach Bahnhof – Wolnzach Markt (– Mainburg)	06.08.1900	Rottershausen – Stadtlauringen
01.06.1888	Greifelbach – Freystadt	17.12.1894	Dinkelscherben – Thannhausen	16.08.1900	Vohenstrauß – Waidhaus (– Eßlam)
01.06.1888	Roth – Greding	01.08.1895	Cham – Waldmünchen	01.09.1900	Dettelbach Bf – Dettelbach Stadt
25.10.1888	Bad Reichenhall – Berchtesgaden	17.08.1895	Traunstein – Ruhpolding	27.09.1900	Thann-Matzbach – Haag (Obb)
21.07.1889	Murnau – Garmisch Privat-Lokalbahn (LAG), Staatsbahn ab 01.01.1908	24.10.1895	Breitengüßbach – Ebern (– Maroldsweisach)	01.10.1900	Pommersfelden – Schlüsselfeld
01.09.1890	Zwiesel – Grafenau	01.12.1895	Kempten – Pfrenten-Ried	22.10.1900	Ungerhausen – Ottobeuren
06.12.1890	Passau – Röhmbach (– Freyung)	05.12.1895	Schnaittach – Simmelsdorf-Hüttenbach	03.11.1900	Landshut – Rottenburg
20.12.1890	Neusorg – Fichtelberg	06.12.1895	Wolnzach Markt – Mainburg	01.10.1901	Röthenbach – Scheidegg
01.06.1891	Forchheim – Ebermannstadt (– Behringersmühle)	09.12.1895	Straubing – Bogen (– Miltach)	15.07.1902	Falls – Gefrees
07.09.1891	Traunstein – Trostberg (– Garching)	16.05.1896	Bogen – Steinburg (– Miltach)	16.10.1902	Münchberg – Zell (Ofr)
15.10.1891	Jossa – Bad Brückenau (– Wildflecken)	03.08.1896	Bodenwöhr – Neunburg v. Wald (– Rötz)	01.12.1902	Traunstein – Waging
15.03.1892	Haßfurt – Hofheim	15.08.1896	Bayreuth – Warmensteinach	15.12.1902	Burghann – Allersberg
16.07.1892	Cham – Kötzing	30.09.1896	Geiselhöring – Radldorf	24.12.1902	Wasserburg Bf – Wasserburg Stadt
01.10.1892	Günzburg – Krumbach (– Mindelheim)	26.10.1896	Ebern – Maroldsweisach	01.05.1903	Ingolstadt Nord – Dolling (– Riedenburg)
15.10.1892	Röhmbach – Freyung	05.12.1896	Steinburg – Konzell (– Miltach)	16.06.1903	Leutershausen-Wiedersbach – Bechhofen
16.11.1892	Forchheim – Höchstadt	28.12.1896	Neuenmarkt-Wirsberg – Berneck (– Bischofsgrün)	24.06.1903	Rothenkirchen – Tettau
22.07.1893	Röthenbach – Weiler (Allgäu) als Privat-Lokalbahn auf Kosten der Gemeinde Weiler erbaut, die 1904 die Betriebsführung an	01.05.1897	Mühlhof – Altötting (– Burghausen)	01.07.1903	Pasing – Herrsching
		16.06.1897	Berneck – Goldmühl (– Bischofsgrün)	05.10.1903	Nördlingen – Wemding
		10.08.1897	Altötting – Burghausen	21.10.1903	Eggmühl – Langquaid
		23.05.1898	Penzberg – Kochel	24.11.1903	Gerolzhofen – Schweinfurt
		01.06.1898	Marxgrün – Bad Steben	05.12.1903	Oberhausen – Weiden
		30.06.1898	Mering – Schondorf (– Weilheim)	07.12.1903	Amberg – Lauterhofen
			Weilheim – Dießen (– Mering)	16.12.1903	Ranna – Auerbach
				31.12.1903	Landau/Isar – Arnstorf
				12.03.1904	Bayreuth – Hollfeld
				01.05.1904	Frensdorf – Burgebrach (– Ebrach)
				06.06.1904	München-Giesing – Aying (– Kreuzstraße)
				23.06.1904	Memmingen – Legau
				12.07.1904	Neustadt/Aisch – Detmantsföhr-Uhlfeld



mit der einzigen Zahnradstrecke der Bayerischen Staatsbahnen. Auch der Lokalbahnbau wurde für die Staatseisenbahnen also letztlich eine teure Angelegenheit.
Abb.: Sammlung Hufschläger

20.07.1904 Pressath Bf – Eschenbach
(– Kirchenthumbach)
18.08.1904 Nabburg – Oberviechtach (– Schönsee)
01.10.1904 Dolling – Riedenbürg
15.11.1904 Passau – Hauzenberg
07.12.1904 Eschenbach – Kirchenthumbach
21.12.1904 Burgebrach – Ebrach
01.06.1905 Konzell – Miltach
08.06.1905 Mertingen – Wertingen
01.08.1905 Dombühl – Rothenburg o.d.T.
01.10.1905 Ebersberg – Wasserburg Bf
21.05.1906 Miltenberg – Stadtprozelten (– bad. Grenze)
16.08.1906 Neuötting – Altötting (Schmalspurbahn)
01.10.1906 Fünfstetten – Monheim
17.12.1906 Wolnzach Bf – Geisenfeld
01.05.1907 Ochsenfurt – Röttingen (Ufr)
16.07.1907 Berchtesgaden – Grenze bei Schellenberg
05.11.1907 Bodenwöhr – Nittenau
16.01.1908 Vilshofen – Ortenburg
01.02.1908 Nürnberg Nordost – Heroldsberg
(– Eschenau)
01.05.1908 Heroldsberg – Eschenau
01.10.1908 Waidhaus – Eßlarn
01.10.1908 Bamberg – Scheßlitz
11.10.1908 Kulmbach – Thurnau (– Bayreuth Altstadt)
15.10.1908 Endorf (Obb) – Obing
29.10.1908 Türkheim – Ettringen (– Gessertshausen)
19.12.1908 Bad Brückenau – Wildflecken
15.02.1909 Seligenstadt – Volkach
01.05.1909 Langenbach (Obb) – Einzelhausen
15.05.1909 Erlau – Oberzell (– Wegscheid)
einzigste Zahnradbahn der Kgl. Bay. Staatsbahn,
maximale Neigung 70‰
29.05.1909 Berchtesgaden – Königssee
05.06.1909 München Ost – Ismaning
28.06.1909 Thurnau – Bayreuth Altstadt
15.07.1909 Mindelheim – Pfaffenhausen (– Krumbach)
Pfaffenhausen – Kirchheim
11.09.1909 Beilngries – Dietfurt
01.10.1909 Reuth – Erbendorf
15.10.1909 Kempten – Sibratschefen

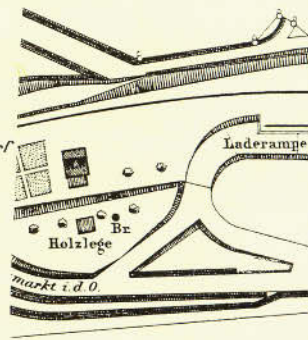
10.01.1910 Obernburg-Elsenfeld (Main) –
Heimbuchenthal
01.05.1910 Amberg-Drachthammer – Ensdorf
(– Schmidmühlen)
01.07.1910 Naila – Schwarzenbach a. Wald
29.10.1910 Simbach – Tutting (– Pocking)
29.10.1910 Tutting – Rothalmünster (– Kößlarn)
15.11.1910 Waldkirchen – Grenze bei Haidmühle
15.11.1910 Trostberg – Garching
16.12.1910 Pfaffenhausen – Krumbach
18.12.1910 Ensdorf – Schmidmühlen
01.05.1911 Rothalmünster – Kößlarn
01.05.1911 Aschaffenburg Süd – Großostheim
(– Höchst)
01.05.1911 Gundelfingen – Grenze bei Sontheim
14.08.1911 Schliersee – Fischbachau (– Bayrischzell)
01.10.1911 Fischbachau – Bayrischzell
12.10.1911 Gessertshausen – Fischach
(Strecke Türkheim – Gessertshausen)
20.12.1911 Ettringen – Markt Wald
(Strecke Türkheim – Gessertshausen)
08.02.1912 Langenneufnach – Fischach
(Strecke Türkheim – Gessertshausen)
08.07.1912 Dachau – Indersdorf (– Altomünster)
01.10.1912 Stadtprozelten – bad. Grenze bei Wertheim
25.11.1912 Aying – Kreuzstraße
01.12.1912 Großostheim – Höchst (Odenwald)
01.12.1912 Oberzell – Wegscheid (Zahnradbahn)
11.12.1912 Langenneufnach – Markt Wald
(Strecke Türkheim – Gessertshausen)
01.05.1913 Floß – Flossenbürg
29.05.1913 Garmisch-Partenkirchen – Grenze bei Griesen
01.08.1913 Oberviechtach – Schönsee
01.10.1913 Breitengüßbach – Dietersdorf
08.11.1913 Wunsiedel – Leupoldsdorf
26.11.1913 Untersteinach – Stadtsteinach
26.11.1913 Deggendorf – Hengersberg (– Kalteneck)
Kalteneck – Eging (– Deggendorf)
22.12.1913 Indersdorf – Altomünster
22.12.1913 Wutzlhofen – Falkenstein
01.05.1914 Selb Stadt – Hohenbrunn

09.05.1914 Rosenheim – Frasdorf
23.05.1914 Stein – Dietenhofen
(– Unternbibert-Rügland)
01.08.1914 Eging – Hengersberg
01.12.1914 Tutting – Pocking
01.06.1915 Dietenhofen – Unternbibert-Rügland
07.08.1915 Neunburg v. Wald – Rötz
04.10.1915 Gasseldorf – Heiligenstadt (Ofr)
04.10.1915 Ebermannstadt – Gasseldorf
(– Behringersmühle)
09.11.1915 Aufhausen – Kröhstorf (Ndb)
18.05.1916 Dollnstein – Rennertshofen
01.08.1916 Neuses bei Kronach – Weißenbrunn
nur Güterverkehr
11.01.1917 Schongau – Peißenberg

Nach Aufgehen der Bayerischen Staatseisenbahnen in der
Deutschen Reichsbahn (01.04.1920) wurden von letzterer noch
eröffnet:

15.06.1922 Gasseldorf – Muggendorf
(– Behringersmühle)
18.02.1923 Kaufbeuren – Schongau
01.03.1924 Helmbrechts – Selbitz
04.09.1924 Bad Tölz – Lenggries
09.07.1927 Muggendorf – Gößweinstein
(– Behringersmühle)
03.09.1928 Zwiesel – Bodenmais
05.11.1929 Kinding – Beilngries
05.10.1930 Gößweinstein – Behringersmühle

Nicht unerwähnt bleiben soll schließlich die meterspurige Staat-
liche Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl, die vom Freistaat
Bayern, nicht von der Reichsbahn gebaut und betrieben wurde.
Sie ging am 12. Januar 1924 in Betrieb und wurde am 31. Oktober
1931 wieder stillgelegt.



Bilder 102 und 103 (oben, links und rechts): Unterwegsstation Winkelhaid und Endbahnhof Altdorf mit interessanter Bekohlungsanlage an der Nebenbahn Feucht – Altdorf.

Station Witzenhausen.

von Senden

a. Wartsaal
b. Expedition

Abtritt
Hauptgeb.

c. Vorplatz

Wange

Ladehalle

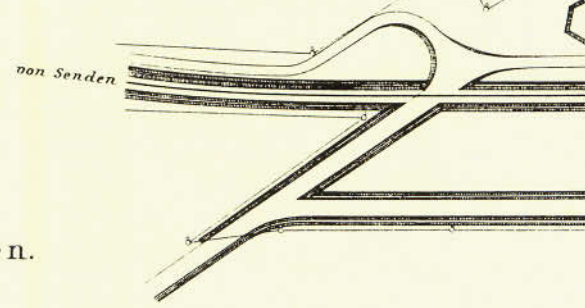
nach Weissenhorn

von Senden

a. Wartsaal
b. Expedition
c. Waschküche

d. öff. Abtritt
e. Holzlege.

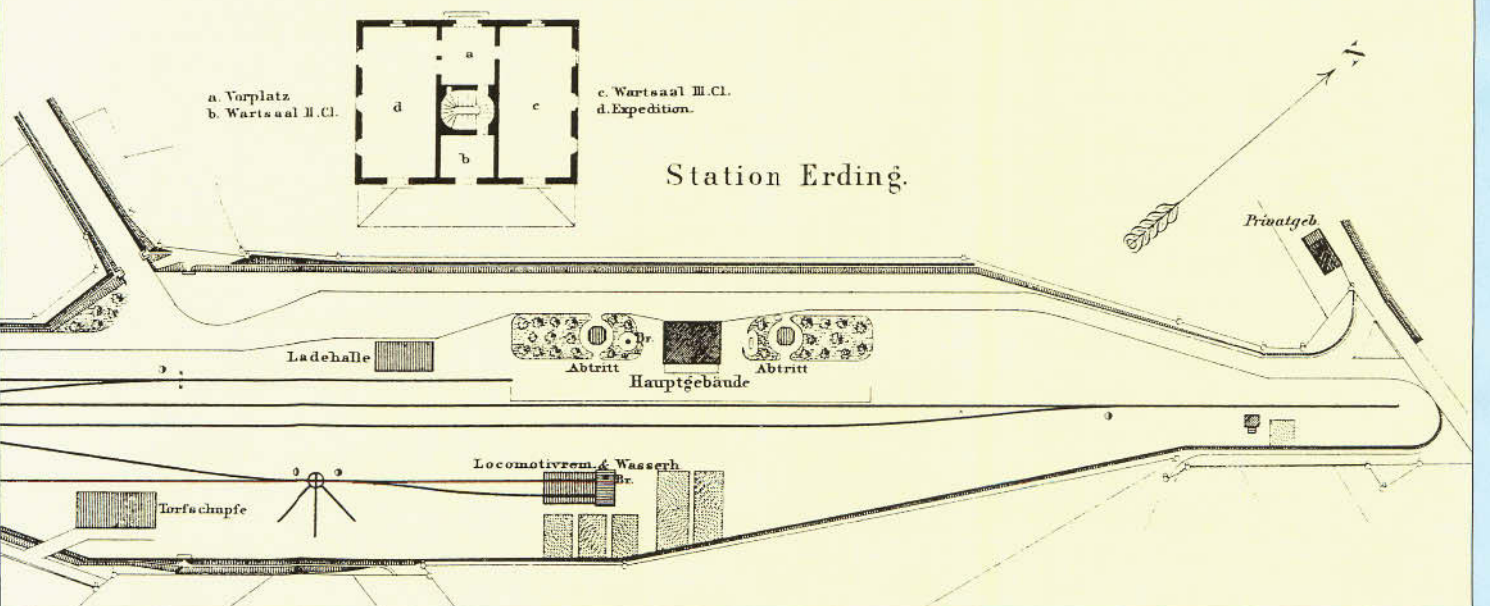
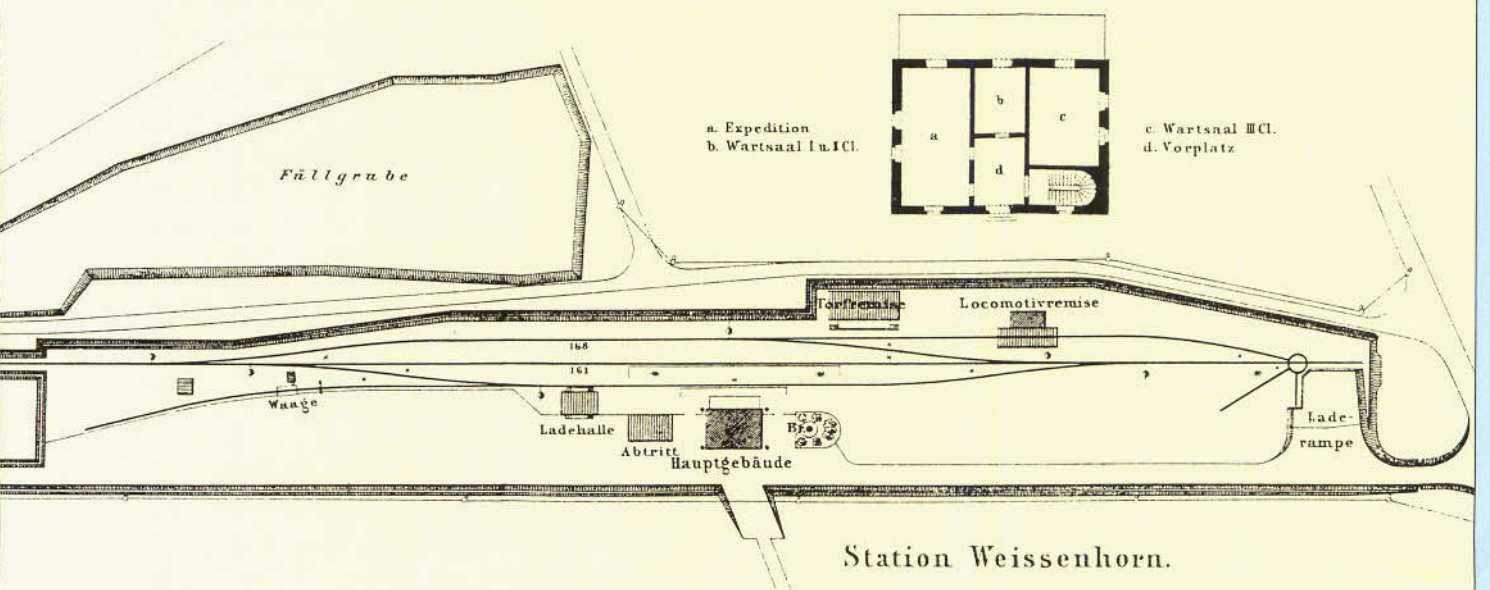
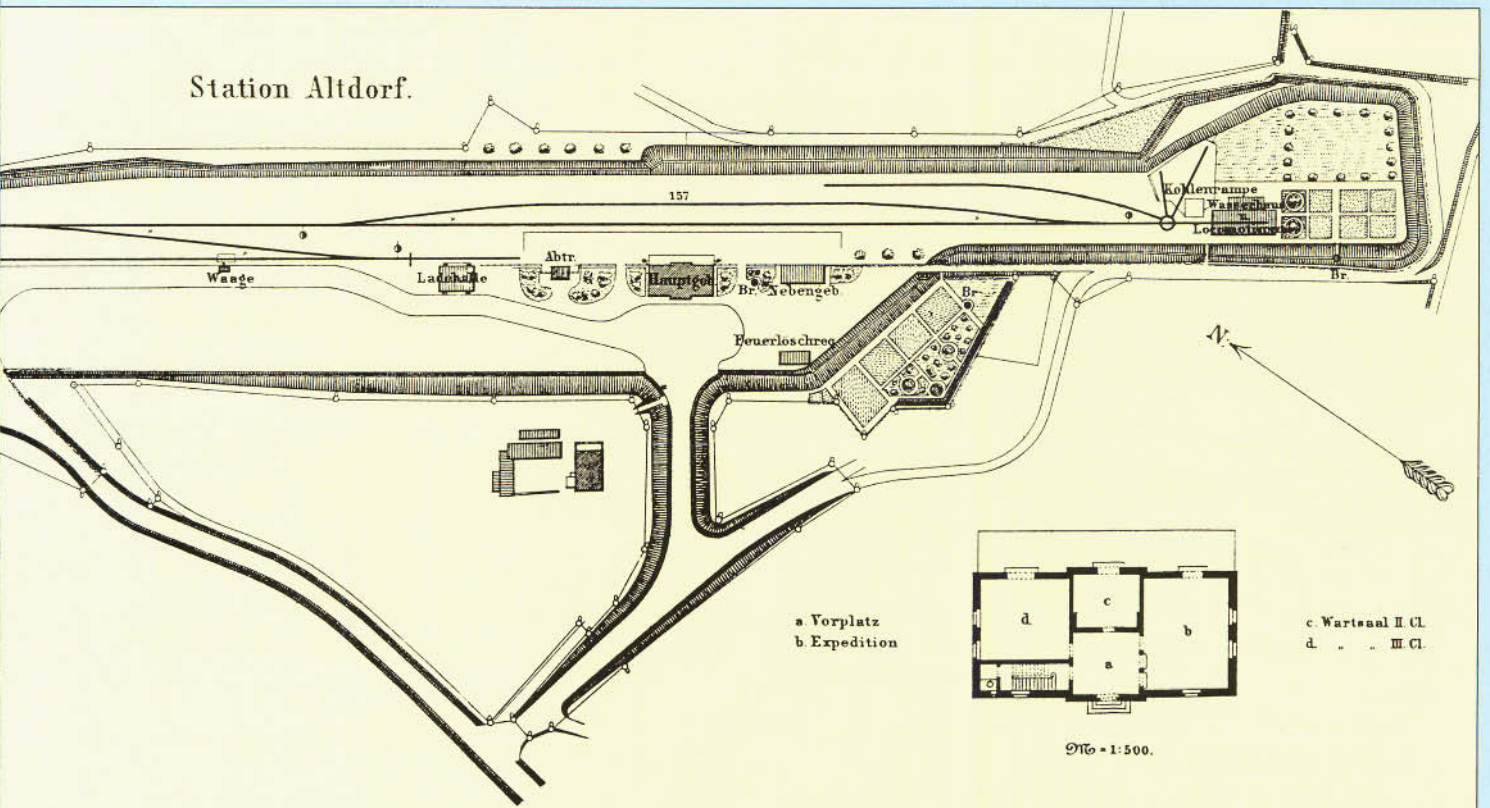
Haltstelle Aufhausen.



Bilder 104 und 105 (Mitte, links und rechts):
Nebenbahn Senden – Weißenhorn mit typischer
Unterwegsstation Witzighausen und dem
Endbahnhof Weißenhorn.

Bilder 106 und 107 (unten, links und rechts):
Einfachste Anlagen kennzeichnen die Haltestelle
Aufhausen an der Nebenbahn Schwaben –
Erding. Der Endbahnhof Erding besaß zumindest
einen zweiständigen Lokschuppen.
Abb. 102 bis 107: Sammlung Morgenstern

Station Altdorf.



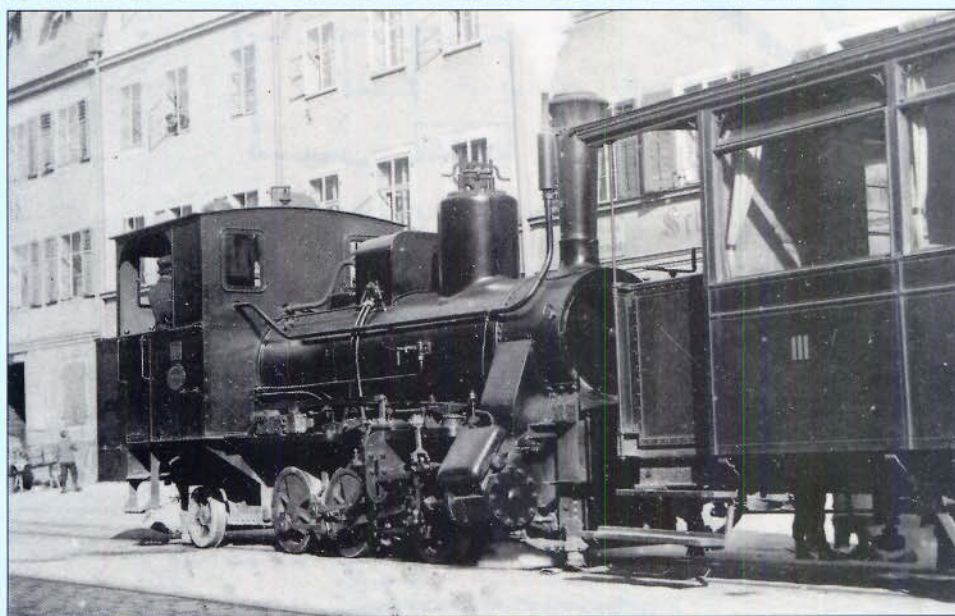
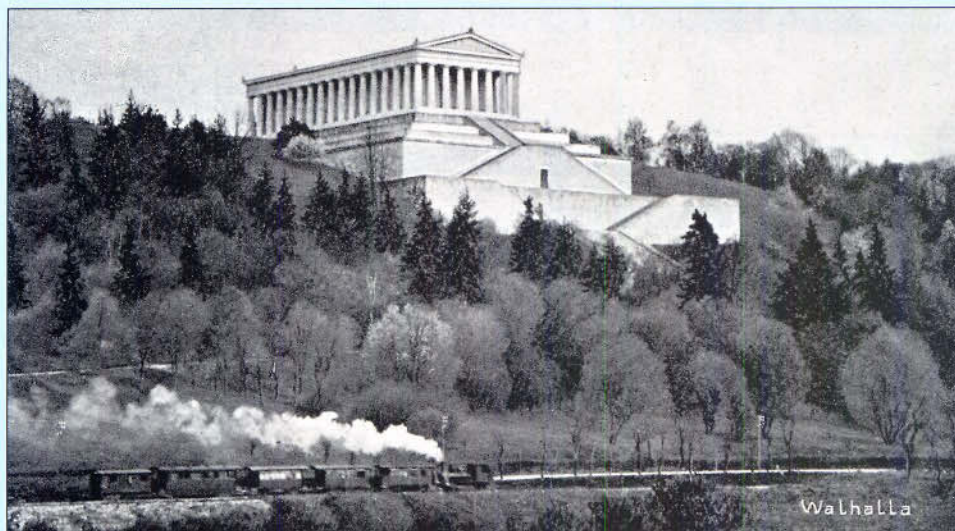


Bild 111: Der Staatsbahnhof Murnau/Staffelsee (an der 1879 eröffneten Strecke von Weilheim) vor dem Weiterbau der LAG-Strecke nach Garmisch. Dorthin konnte man ab 1889 mit der LAG fahren, 1908 wurde diese Linie von der Staatsbahn übernommen. **Abb.: VM Nürnberg**

Bild 108 (oben links): Ein Zug der meterspurigen Walhallabahn von Regensburg über Donau-stauf nach Würth zu Füßen der Taufpatin, der durch König Ludwig I. erbauten Walhalla über der Donau. **Abb.: Sammlung Veith**

Bild 109 (links): In Regensburg fuhr die Walhallabahn wie eine Straßenbahn durch die Stadt. **Abb.: Stadtmuseum Regensburg**

Die Localbahn AG

Die Erschließung des "platten Landes" – das in Bayern bekanntlich so platt meistens nicht ist – geschah im wesentlichen durch staatliche Localbahnen. Was beispielsweise in Preußen Sache der "Kleinbahnen"

war, also in der Rechtsform von Privatunternehmen aufgebaute Bahngesellschaften, die gleichwohl größtenteils von der öffentlichen Hand (Kommunen, Kreise, Provinzen usw.) getragen wurden, fiel in Bay-

ern meist durch die Localbahnen der Staatsbahn zu. Privatbahnen waren nach Verstaatlichung der Ostbahn im rechtsrheinischen Bayern rar. Als hauptbahnmäßig betriebene blieb lediglich die Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth (deren Geschichte wurde im Bayern-Report 1 bereits ausführlich geschildert); daneben gab es nur relativ wenige Nebenbahnbetriebe. Deren weitaus bedeutendster hieß Localbahn-Actiengesellschaft (LAG) mit dem Sitz in München.

Die Geschichte der LAG

Die 1887 gegründete und 1938 verstaatlichte LAG war eine Gründung der beiden Münchner Firmen Krauss & Co und Lechner & Krüzner. Krauss & Co sind uns als Lokomotivproduzent wohl bekannt. Die Firma erhoffte sich durch den Einstieg ins Bahnbaugeschäft die Öffnung neuer Märkte. Lechner & Krüzner planten und bauten ebenfalls Eisenbahnstrecken. Erfahrungen mit dem Bahnbau hatte Krauss seit 1879/80 im thüringischen Kaligebiet mit den Strecken Salzungen – Vacha und Dorndorf – Kaltennordheim sammeln können. Beide Linien kamen später zur LAG, gingen aber





Bild 112 (rechts): Ein Elektrotriebwagen vor dem Murnauer LAG-Bahnhof (Strecke nach Oberammergau), im Hintergrund der Staatsbahnhof.

Bild 110 (linke Seite unten): Typische Dampfstraßenbahn-Lok (Kastenlok) der Walhallabahn – eine ähnliche Maschine läuft noch heute auf der Chiemseebahn – an der Station Walhallastraße-Lokbahnhof.

Abb. 110 und 112: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 113 (rechts unten): Bahnhof Dettendorf an der Lokalbahn Bad Aibling – Feilnbach. Typisches Stationsgebäude und junge Leute in Tracht. **Abb.: Sammlung Hufschläger**



schon 1904 an die Preußischen Staatseisenbahnen über.

Außerdem engagierte sich die LAG in Württemberg (hier sind die Meterspurbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt samt normalspuriger Güterzugstrecke Baienfurt – Niederbiegen sowie Meckenbeuren – Tettnang zu nennen, beides Pionierstrecken des elektrischen Bahnbetriebs), in Österreich (Salzkammergut-Lokalbahn, 67 km lang, Spurweite 760 mm, dazu die Schafbergbahn ebenfalls mit 760-mm-Spur), in Westungarn und in der Lausitz (neben der "Lausitzer Eisenbahn" mit den Strecken Handorf – Priebus, Rauscha – Freiwaldau und Muskau – Sommerfeld auch die nur Güterverkehr abwickelnde Forster Stadteisenbahn). Der Schwerpunkt der LAG-Aktivitäten lag eindeutig in Bayern. Diese Bahnen sollen im folgenden einzeln kurz vorgestellt werden.

Die älteste der LAG-Strecken in Bayern und zweite LAG-Strecke überhaupt war die am 29. Juli 1888 eröffnete 13 km lange Verbindung von Sonthofen (bis dahin Endstation der Vizinalbahn aus Immenstadt) nach Oberstdorf. Der alte Sonthofener Kopfbahnhof wurde von der LAG mitbenutzt. Erst

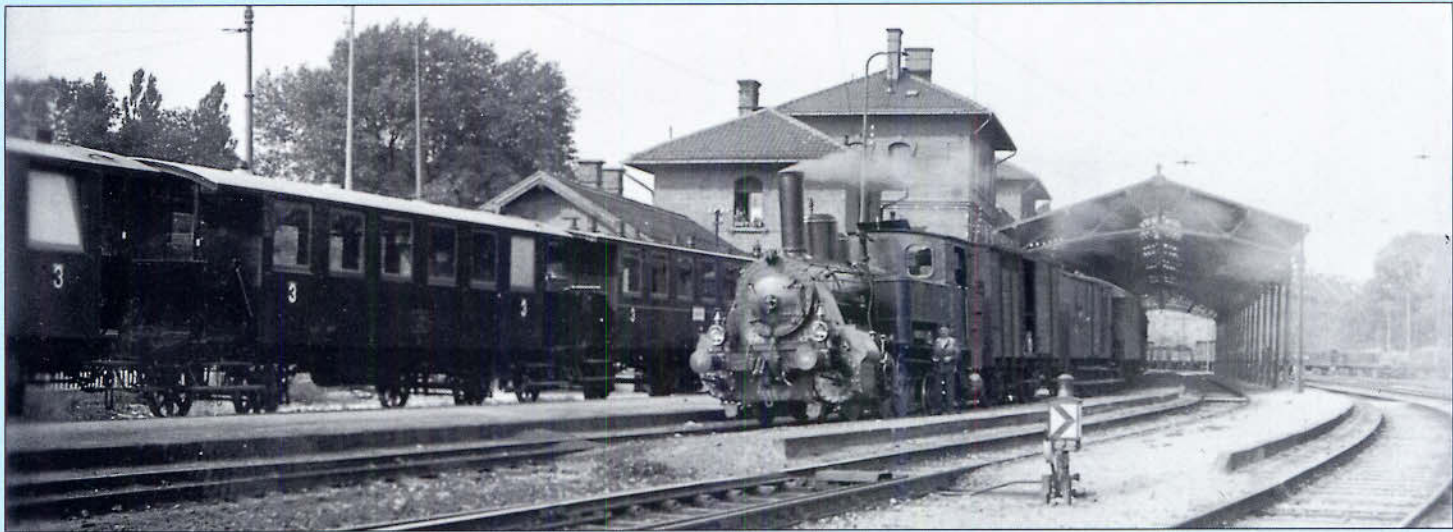


Bild 114: Am 24. August 1929 entstand diese schöne Aufnahme auf dem Isartalbahnhof der LAG in München. Mit dem Personenzug 85 wartet die LAG-Lok Nr. 55 auf Ausfahrt.

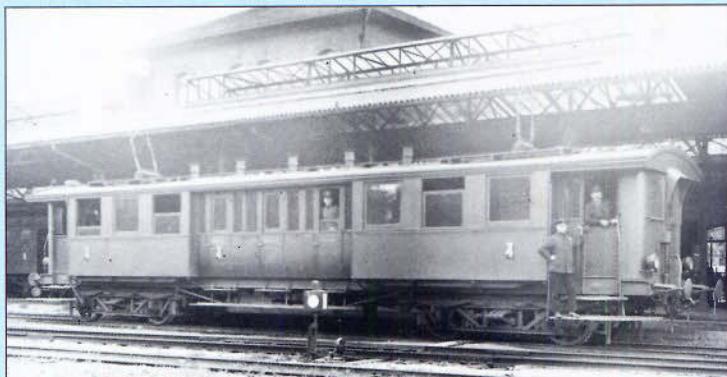


Bild 115 (links): Ebenfalls im Isartalbahnhof wurde der LAG-Triebwagen Nr. 503 auf den Film gebannt. Man beachte die Abteile in der Fahrzeugmitte, die man von den "Großräumen" vorn und hinten durch die typische "Abteilwagenoptik" abgrenzte.

Bild 116 (unten links): LAG 8 "Säuling" (1889 von Krauss mit der Fabriknummer 2052 gebaut) in Oberstdorf. Hinter der Lok ein Galerie-Packwagen.

Bild 117 (unten rechts): LAG-Lok 7 "Füssen" im LAG-Bahnhof Füssen. Diese Maschine verließ die Hallen bei Krauss 1889 mit der Fabriknummer 2051.

nach Übergang der LAG an die Reichsbahn erhielt Sonthofen seinen heutigen Durchgangsbahnhof.

Die nächste LAG-Strecke wurde ebenfalls im Allgäu in Betrieb genommen, und zwar am 1. Juni 1889 die zwischen Markt Oberdorf und Füssen (31 km). Ebenso wie die Oberstdorfer Linie war sie in technischer Hinsicht wenig aufwendig.

Während die Strecken nach Oberstdorf und Füssen noch heute in Betrieb sind, war der dritten bayerischen LAG-Linie ein weniger langes Leben gegönnt: Die meterspurige Walhallabahn von Stadthof bei Regensburg nach Donaustauf wurde am 23. Juni 1889 eröffnet und am 1. Mai 1903 bis Würth verlängert. Der Personenverkehr auf der Walhallabahn, benannt nach der über der Donau und der Bahnstrecke thronenden klassizistischen Ruhmeshalle, endete 1960; 1968 wurde die Bahn abgebaut. Als die LAG 1938 verstaatlicht wurde, war die Wal-

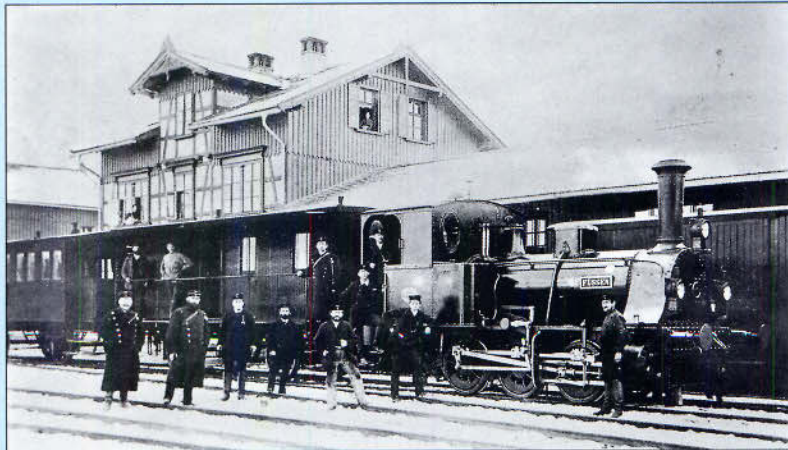
hallabahn die einzige Schmalspurbahn der Reichsbahn in Bayern.

Eine ganz andere Entwicklung erlebte die am 25. Juli 1889 eröffnete Strecke Murnau – Garmisch-Partenkirchen (26 km). Als bei den Bayerischen Staatseisenbahnen der Plan reifte, via Murnau, Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald eine neue Verbindung zwischen München und Innsbruck zu schaffen (Karwendelbahn), erwarb die Staatsbahn die Strecke Murnau – Garmisch von der LAG (zum 1. Januar 1908). Die Karwendelbahn ging 1913 in Betrieb; von Garmisch-Partenkirchen bis Innsbruck wurde von Anfang an elektrisch gefahren. Als 1924 das Walchensee-Kraftwerk die Stromproduktion aufnahm, wurden auch zwischen Garmisch-Partenkirchen und München die Dampflokomotiven abgelöst.

Noch zu LAG-Zeiten elektrifiziert (zumindest abschnittsweise) wurde die sogenannte Isartalbahn von München-Thalkirchen

nach Bichl, die wohl bedeutendste LAG-Linie überhaupt (starker Vorortverkehr). Diese Verbindung wurde in fünf Etappen zwischen 1891 und 1898 in Betrieb genommen, und ab 15. Januar 1900 verkehrten zwischen München Isartalbahnhof und Hölle-riegelskreuth – dieser Abschnitt war schon 1897 zweigleisig ausgebaut worden – elektrische Fahrzeuge (600 V Gleichstrom). Inzwischen sind die Abschnitte Bichl – Beuerberg (1959), Beuerberg – Wolfratshausen (1972) und Isartalbahnhof – Großhesselohe (1964 Personenverkehr bzw. 1988 Güterverkehr) stillgelegt worden. Wolfratshausen ist heute Endstation im Münchner S-Bahn-Netz, in das die Reste dieser traditionsreichen LAG-Strecke integriert worden sind.

Noch gänzlich erhalten, aus historischer Sicht jedoch weit weniger interessant ist die Strecke Fürth – Cadolzburg (13 km), die am 14. Oktober 1892 von der LAG in Be-



trieb genommen wurde. Sie wird noch heute im Güter- und Personenverkehr bedient. Ihrem Ruf als Pionier des elektrischen Bahnbetriebs wurde die LAG auch bei der Strecke Bad Aibling – Feilnbach (12 km) gerecht. Die am 29. Mai 1897 eröffnete Lokalbahn wurde mit 550 V Gleichstrom betrieben. Gebaut worden war sie allerdings nicht von der LAG, sondern von dem sächsischen Unternehmen AG Elektr. Werke vorm. O. L. Kummer & Co. und von diesem an die AG Süddeutsche elektrische Lokalbahnen übergeben worden. Vom 1. Oktober 1901 bis 31. Dezember 1903 waren die Bayerischen Staatseisenbahnen Betriebsführer; dann erst übernahm – erfolgreich – die LAG die Strecke. Erst 1959 wurde die Bahn auf die DB-üblichen 15 kV Wechselstrom umgestellt. 1972 endete der Elektrobetrieb; ein Jahr später legte man die Bahn still.

Ebenfalls von der Dresdner AG Elektr. Werke hatte die LAG die Lokalbahn Murnau – Oberammergau übernommen, wohl die berühmteste bayerische Lokalbahn überhaupt. Die am 1. Mai 1900 offiziell in Betrieb gegangene Linie sollte ursprünglich mit Drehstrom betrieben werden. Die Sachsen bekamen die technischen Probleme jedoch nicht in den Griff, was wohl auch ihr unternehmerisches Scheitern mitverursacht haben dürfte.

Zunächst wurde also mit Dampf gefahren. Am 1. Januar 1904 übernahm die LAG die Bahn und rüstete sie bis 1905 mit dem seinerzeit revolutionären Einphasen-Wechselstromsystem aus (16 Hz, 5,5 kV Spannung). Den Strom lieferte ein eigenes Wasserkraftwerk. Mit der Lokalbahn Murnau – Oberammergau begann der Siegeszug des noch heute in Deutschland angewandten Bahnstromsystems mit einphasigem Wechselstrom, allerdings nun mit einer Frequenz von $16\frac{2}{3}$ Hz bei 15 kV Spannung.

Bleibt von den bayerischen Strecken der LAG schließlich noch zu erwähnen Türkheim – Bad Wörishofen (5 km), eröffnet am 15. August 1896. Eigentümerin war ursprünglich die Localbahn-Aktiengesellschaft Wörishofen. Am 12. November 1905 ging die Strecke an die LAG über. Auch diese Linie wurde elektrisch betrieben (600 V Gleichstrom). Nach Übernahme der LAG durch die DR wurde 1939 der Elektrobetrieb aufgegeben und die Oberleitung demontiert.

Bild 118 (oben): Im Bahnhof Oberau ist die LAG Nr. 11 mit einem Personenzug aus Garmisch eingetroffen.

Bild 119 (Mitte oben): Eine 1'C n2-Tenderlok der LAG steht um 1908 im alten Garmischer Bahnhof.

Bild 120 (Mitte unten): Diese alte Aufnahme zeigt den Bahnhof Garmisch, wie er bis zum Neubau im Ortsteil Partenkirchen bestand. Das Bahnhofsgebäude wurde später als Wohnhaus genutzt und erst um 1970 abgerissen.

Bild 121 (rechts): LAG Nr. 7 "Füssen" übernimmt ihren GmP im Bahnhof Alte Veste an der Strecke Zirndorf – Cadolzburg.

Abb. 114 bis 121: Stg. Dr. Scheingraber





Bild 122: Lok "Metten" der Lokalbahn Deggen-
dorf – Metten im Staatsbahnhof Deggen-
dorf. Die 4,2 km lange Bahn fusionierte 1928 mit der Lo-
kalbahn Gotteszell – Viechtach zur Regental-
bahn AG. Abb.: Sammlung Asmus

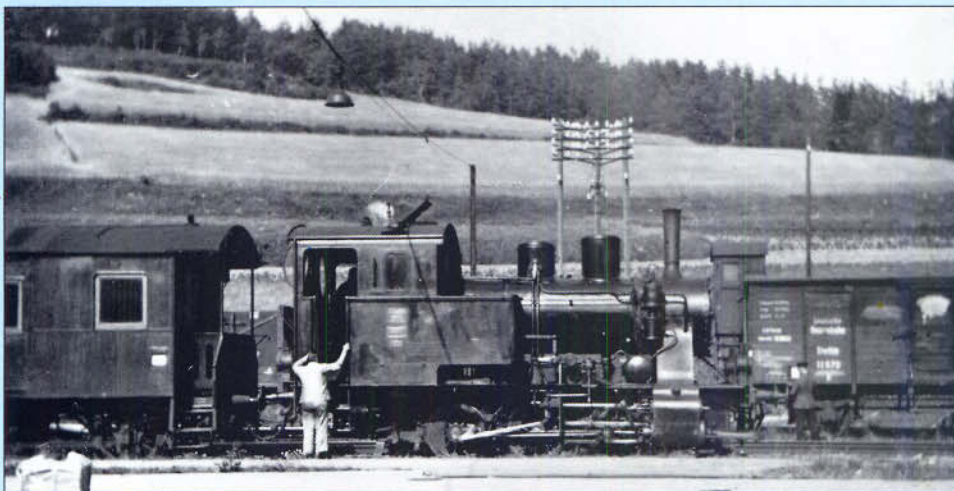


Bild 123 (links): Die "Viechtach" (Maffei 5215,
1920) der Lokalbahn Gotteszell – Viechtach
steht abfahrbereit im Bahnhof Miltach.

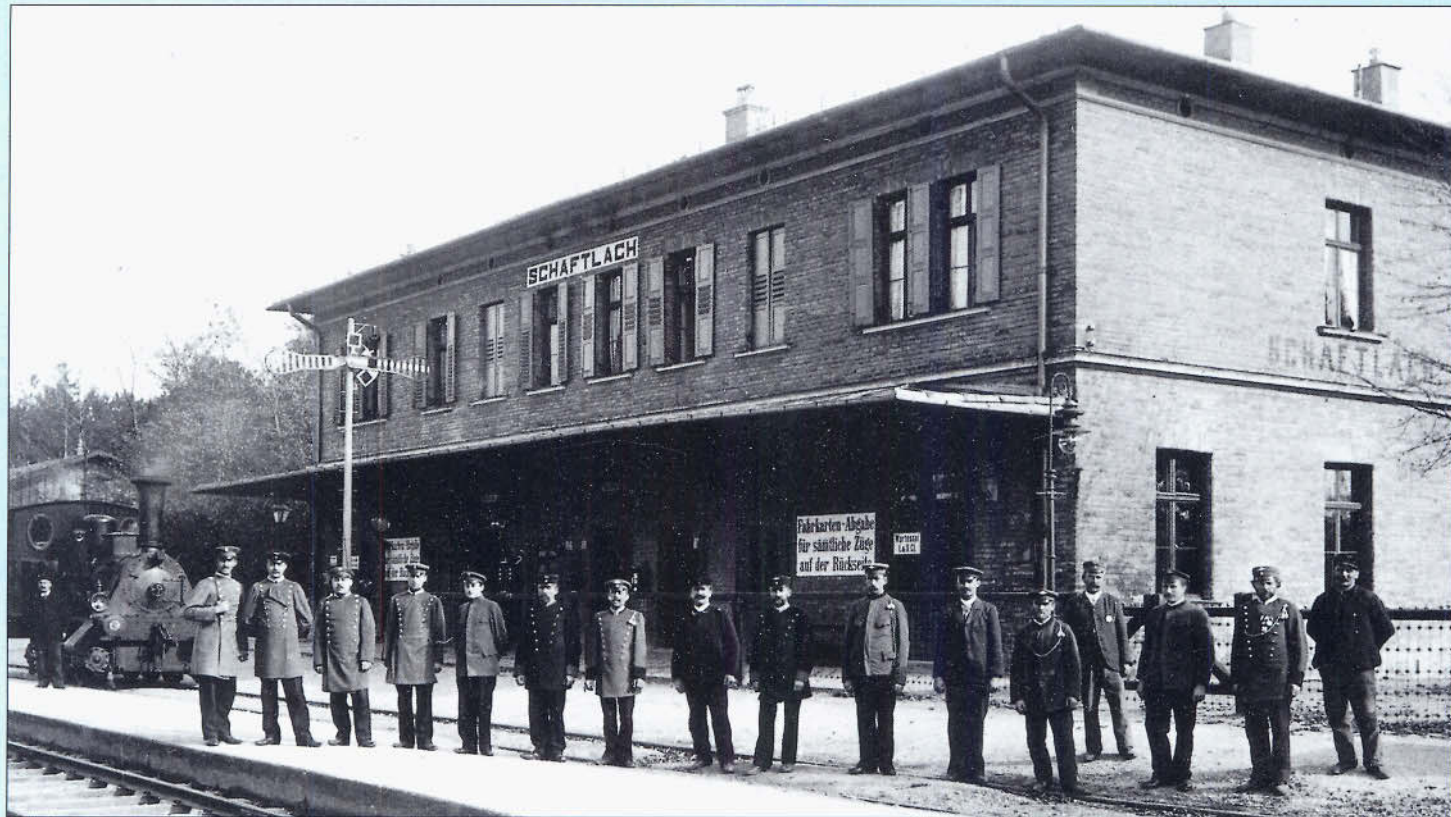
Bild 125 (rechte Seite oben): In Schaftlach be-
ginnt die Tegernseebahn. Für das obligatorische
Standardbild war die kleine TAG-Lok Statistin.

Bilder 126 und 127 (rechte Seite unten): 1902
wurde die Lokalbahn Schaftlach – Gmund bis
Tegernsee verlängert; den Eröffnungszug zog
Lok Nr. 3. Wie es 1947 im Stellwerk des Bahn-
hofs Tegernsee aussah, zeigt das kleine Foto.

Bild 124: 1973 fusionierte die Regentalbahn mit
der Lokalbahn Lam – Kötzing. Im Bild eine D VII
der Staatsbahnen, die 1893 bis 1897 und 1901
bis 1912 hier den Betrieb führte.

Abb. 123 bis 127: Sammlung Dr. Scheingraber





Weitere Privatbahnen

Zum Schluß des bunten Kapitels über die Lokalbahnen in Bayern eine Zusammenstellung der anderen privaten Nebenbahnen, die sich neben der Staatsbahn und der LAG bis 1920 entwickelt hatten.

Röthenbach-Weilerer Eisenbahn

In der tabellarischen Lokalbahn-Übersicht ist auf diese 5,7 km kurze Linie im Allgäu bereits eingegangen worden. Sie wurde am 22. Juli 1893 von der Marktgemeinde Weiler eröffnet und zunächst auch selbst be-

trieben. Ab 1. Mai 1904 übernahmen die Bayerischen Staatseisenbahnen auf Rechnung der Marktgemeinde Weiler den Betrieb. Am Tag der Gründung der Deutschen Reichsbahn (1. April 1920) ging die Röthenbach-Weilerer Eisenbahn an die DR über.

Deggendorf-Mettener Eisenbahn

Am 17. Oktober 1891 eröffnete die Lokalbahn Deggendorf – Metten AG diese nur 4,2 km kurze normalspurige Verbindung. 1928 fusionierte die Gesellschaft mit der

Lokalbahn Gotteszell – Viechtach zur Regentalbahn AG.

Gotteszell-Viechtacher Eisenbahn

Ab dem 10. November (Güterverkehr) bzw. 20. November (Personenverkehr) 1890 fuhren die Züge zwischen Gotteszell (an der Staatsbahn Deggendorf – Eisenstein) und Viechtach am Regen. Die Verlängerung nach Blaibach (an der Staatsbahn Cham – Kötzing) 1928 fiel mit der Gründung der Regentalbahn AG zusammen.

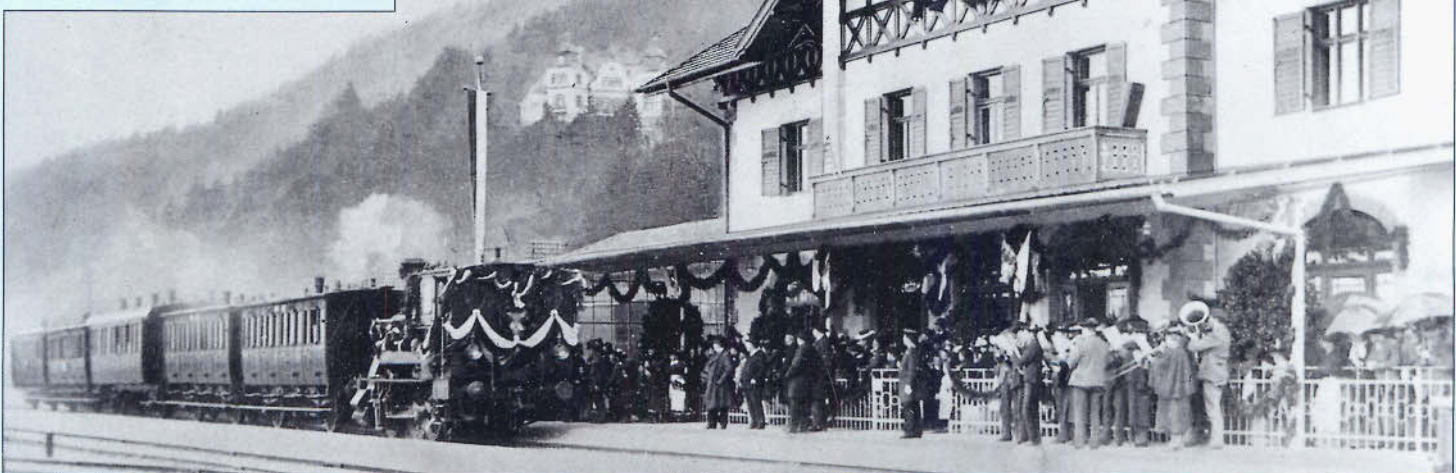
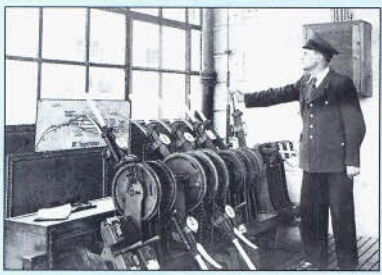


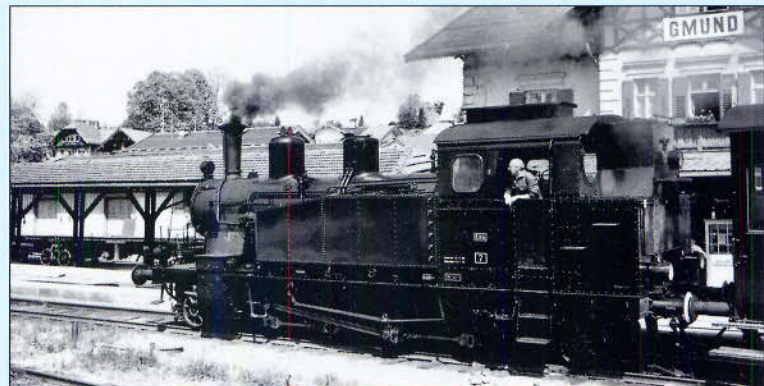
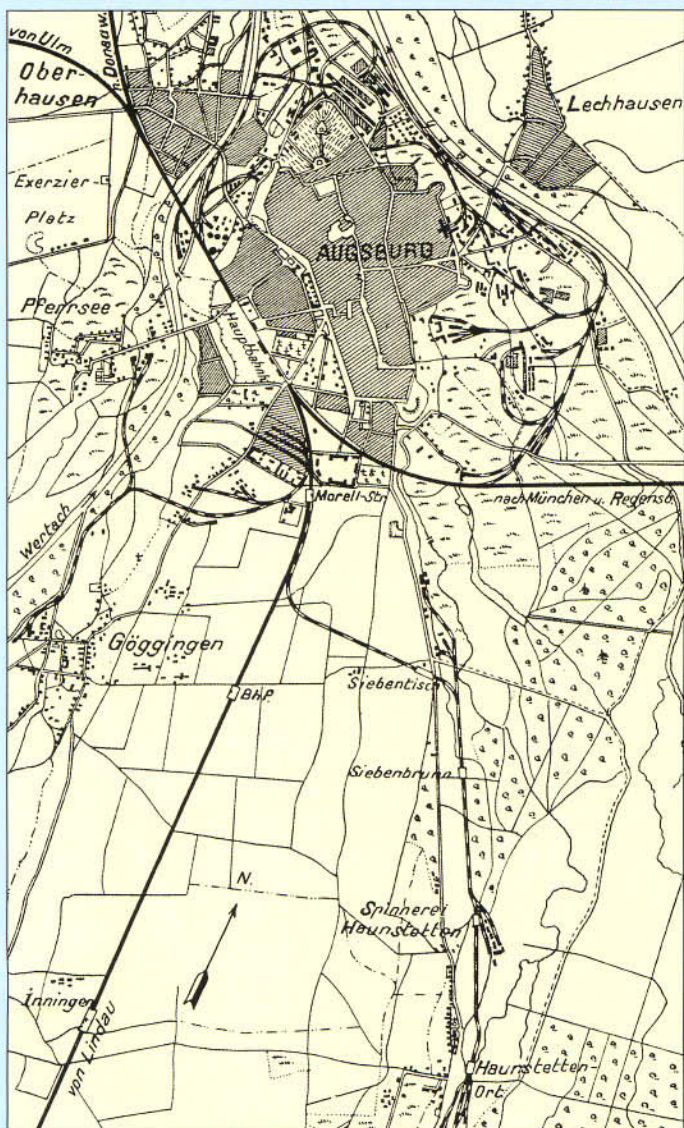


Bild 128: Lok 7 der Tegernseebahn (1936 von Krauss-Maffei geliefert) hat eben den Bahnhof Gmund verlassen und dampft der Endstation Tegernsee entgegen.

Bild 129 (links): Das verzweigte Netz der Augsburger Localbahn (auch Ringbahn genannt) diente in erster Linie der Versorgung der örtlichen Unternehmen.

Bild 131 (ganz unten): Seltenheitswert haben Fotos von der Augsburger Localbahn. Lok Nr. 3 verließ die Firma Krauss 1913 mit der Fabriknummer 6593.

Bild 130: Diesmal wartet die bestens gepflegte Lok 7 der Tegernseebahn in Gmund auf Ausfahrt (7. Juni 1970) als Dampfsonderzug.



Lam-Kötztlinger Eisenbahn

Ebenfalls zur Regentalbahn AG, allerdings erst seit 1973, gehört die 17,8 km lange Strecke Lam – Kötzing. Sie wurde am 1. August 1893 in Betrieb genommen. In den Jahren 1893 bis 1897 und 1901 bis 1912 wickelte die Staatsbahn, an die in Kötzing Anschluß besteht, den Betrieb ab.

Kahlgrundbahn

Im äußersten Nordwesten Bayerns, im Raum Aschaffenburg – zwischen Kahl am Main und Schöllkrippen –, liegt die am 30. Oktober 1898 eröffnete Kahlgrundbahn. Die ursprüngliche Kahlgrund-Eisenbahn AG ging 1951 in Konkurs. Bei der Nachfolgerin, der

heutigen Kahlgrund-Verkehrs GmbH, verfügt der Freistaat Bayern über zwei Drittel der Anteile.

Schaftlach-Gmund-Tegernseer Eisenbahn

Zwischen Schaftlach (an der Strecke Holzkirchen – Lenggries) und Gmund fahren die Züge seit 1. August 1883. Die Verlängerung nach Tegernsee wurde am 1. Mai 1902 eröffnet. Die Tegernsee-Bahn AG ist ein Privatunternehmen im ursprünglichen Sinne: Hier halten nicht Kommunen oder staatliche Institutionen das Aktienkapital, sondern Privatleute, allen voran das Bankhaus Merck, Finck & Co.

Augsburger Localbahn

Die Augsburger Localbahn, deren ursprüngliche Ringlinie (9 km lang) am 1. Mai 1892 in Betrieb genommen wurde, dient heute ausschließlich der Anbindung örtlicher Industriebetriebe. Personenverkehr wurde zwischen 1901 und 1928 auf der 1899 eröffneten Linie Staatsbahnhof – Morellstraße – Haunstetten abgewickelt, und zwar durch die Staatsbahn, die auch die Fahrzeuge stellte. Den Güterverkehr betrieben bis 1913 die Kgl. Bay. Staatsbahnen auf Rechnung der Privatbahn.

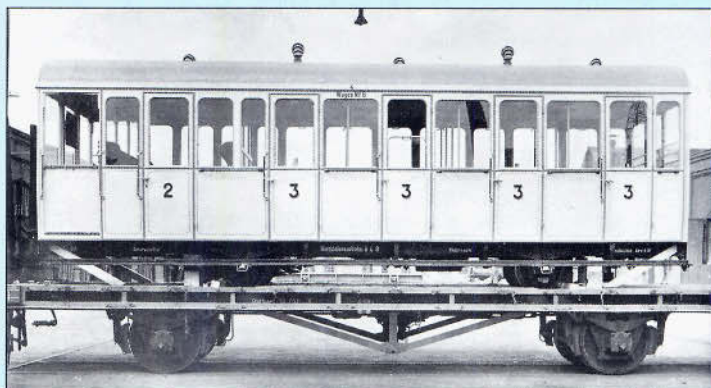
Die aufgeführten privaten Lokalbahn waren und sind allesamt normalspurig. Zum



Bild 132: Aus der Nähe des Bergbahnhofs bietet sich dieser Blick auf die Wendelsteinbahn. Die rechte Tunnelröhre führt direkt zur Endstation.

Bild 133: Wagen 8 für die Wendelsteinbahn von MAN. 1991 wurden die lokbespannten Züge durch moderne Doppeltriebwagen abgelöst.

Abb. 128 bis 134:
Sammlung
Dr. Scheingraber



Abschluß dieses Kapitels noch ein Blick auf die am 1. April 1920 vorhandenen schmalspurigen Privat-Lokalbahnen, von denen die Walhallabahn bereits im Abschnitt über die LAG behandelt worden ist.

Chiemseebahn

Die nur 1,7 km lange Chiemseebahn (Meterspur) verbindet seit dem 10. Juli 1887 Ort und Staatsbahnhof Prien mit dem Schiffsanleger in Stock. Der ursprüngliche Fahrzeugbestand ist im wesentlichen weiterhin im Einsatz.

Wendelsteinbahn

Ebenfalls touristischen Zwecken dient die ursprünglich 9,7 km lange meterspurige Zahnradbahn von Brannenburg auf den Wendelstein (1722 m). Die am 15. Mai 1912 eröffnete Bahn wird mit 1,5 kV Gleichstrom betrieben.

Dillingen – Ballmertshofen

Von der weiter über Neresheim nach Aalen/Württemberg führenden Meterspurbahn lagen 15,2 km auf bayerischem Territorium. Während der württembergische Abschnitt der sogenannten Härtsfeldbahn Ballmertshofen – Aalen bereits am 31. Oktober 1901

eröffnet werden konnte, folgte der bayerische erst am 4. April 1906. 1972 wurde der Betrieb der Härtsfeldbahn eingestellt.

Walhallabahn

Diese Privat-Lokalbahnlinie wurde bereits im Kapitel über die LAG behandelt.

Bild 134: Damals ein modernes Verkehrsmittel, heute eine nostalgische Attraktion: Die Chiemseebahn dampft nach wie vor planmäßig mit ihrem ursprünglichen Fahrzeugpark zwischen Prien und dem Dampferanleger in Stock am Chiemsee. Vor dem Zug die 1887 von Krauss gebaute Kastenlok mit Werksnummer 1813.

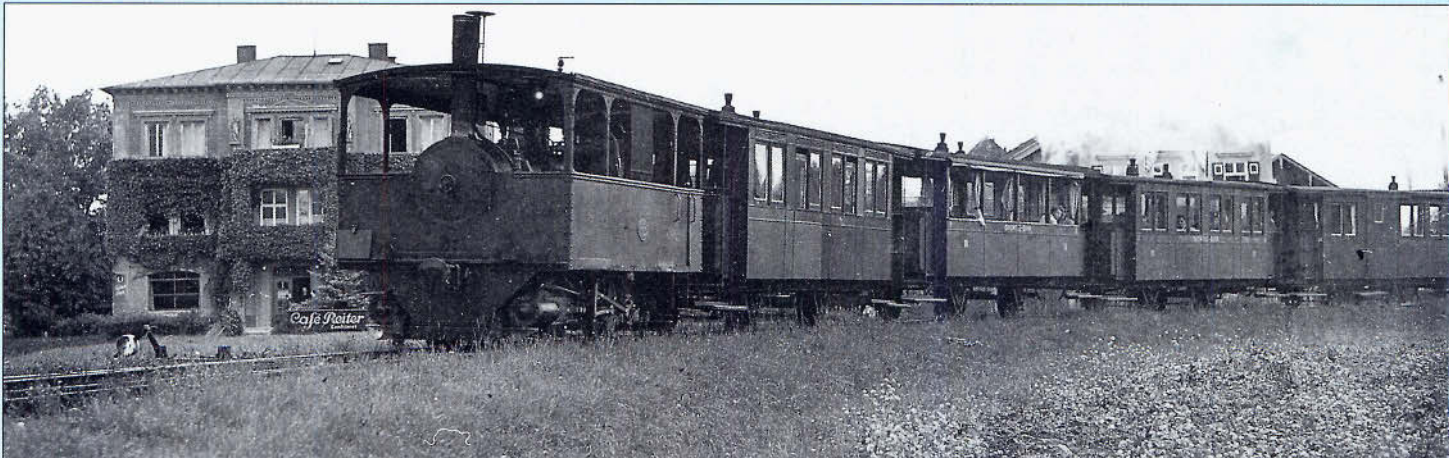




Bild 135: Mit Paul von Denis gewann die Pfälzische Ludwigsbahn den bekanntesten deutschen Eisenbahnkonstrukteur. Unter seiner Leitung begann der Bau der Strecken Ludwigshafen – Neustadt und Schifferstadt – Speyer.

Bild 138 (rechts): Das pfälzische Portal der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim kurz nach der Fertigstellung, abgelichtet vom Landauer Fotografen J. F. Maurer. "Erbaut unter König Ludwig II" wurde das prächtige Monument moderner Technik 1865 bis 1868.

Abb.: Historisches Museum der Pfalz, Speyer



Bild 136: Der Hauptbahnhof Ludwigshafen um 1900. Der im eklektizistischen Prunkstil gehaltene Anbau vor dem ursprünglichen Empfangsgebäude stammt aus dem Jahre 1884.



Die Pfalzbahnen

In der bayerischen Pfalz (damals auch linksrheinisches Bayern oder Bayern links des Rheins genannt) haben die Eisenbahnen eine ganz andere Entwicklung genommen als im eigentlichen (rechtsrheinischen) Bayern. Bis zum 31. Dezember 1908 wurde hier das Privatbahnsystem beibehalten. Die Pfalzbahnen stellten zur Zeit ihrer Verstaatlichung das größte Privatbahnunternehmen Deutschlands dar (Netzlänge 869,5 km). Vom 1. Januar 1909 bis zum 31. März 1920 waren die Pfalzbahnen Teil des bayerischen Staatsbahnkomplexes. Am 1. April 1920

Bild 137: Übersichtskarte der pfälzischen Eisenbahnen von 1881. Die Bedeutung des kleinen pfälzischen Netzes für den Nord-Süd- und Ost-West-Durchgangsverkehr ist unverkennbar. **Abb.: Sammlung Dr. Mühl**





Bild 139: Carl Jakob von Lavale (1843 bis 1925) war von 1884 bis 1908 Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen. Das Foto dürfte um 1885 entstanden sein.
Abb. 135 und 139: Sammlung Klee

Bild 140: Die "Stimperronplatte" des Ludwigshafener Hauptbahnhofs (zwischen Gleisen und Empfangsgebäude gelegen) wurde 1896 abgebrochen.
Abb. 136 und 140: Stadtarchiv Ludwigshafen



gingen sie wie alle Ländereisenbahnen in der Deutschen Reichsbahn auf. Im Jahre 1816, im Rahmen der den Napoleonischen Kriegen nachfolgenden diplomatischen Auseinandersetzungen um die Neuordnung Europas, hatte sich Bayern eine neue Provinz eingehandelt, die zunächst den Namen Rheinkreis trug und 1838 die Bezeichnung Pfalz erhielt. Besonders glücklich war man in München über diese Neuerwerbung anfangs nicht, hatte man doch deshalb zugunsten Österreichs auf Vorarlberg, Tirol, Salzburg, das Inn- und das Hausruckviertel verzichten müssen. In der 5320 km² großen Pfalz lebte Mitte der 1830er Jahre gut eine halbe Million Menschen; die Bevölkerungsdichte war damit überdurchschnittlich hoch. Zur Hauptstadt des neuen (und auch kleinsten) bayerischen Kreises wurde Speyer bestimmt. Zu dieser Zeit hatte Speyer schon viel von seinem mittelalterlichen Glanz verloren. Hingegen blühten aufgrund ihrer steilen wirtschaftlichen Entwicklung ganz neue Orte auf, etwa Kaiserslautern und, auf der nun badischen rechten Rheinseite, das ehemals kurpfälzische Mannheim. Nahe der Mannheim gegenüberliegenden Rheinschanze entstand zufällig (Hochwasser hatte einen Kolk ausgeschwemmt, der den Schiffen eine gute Lande bot), dann gefördert von München ein neuer Rheinhafen. 1843 erhielt die noch kleine Siedlung um die Rheinlande den Namen Seiner Majestät Ludwig I., Ludwigshafen. Seit Anfang der 1830er Jahre wurden in der Pfalz Eisenbahnpläne geschmiedet. Im Mittelpunkt stand immer wieder der Gedanke, für die Saarkohle Absatzwege nach Süddeutschland zu schaffen. So kam es im Januar 1836 zur Gründung einer ersten Gesellschaft, die sich den Bau einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim zum Ziel gesetzt hatte. Die Initiative stammte aus dem Steinkohlenbergbau des Saargebiets, das damals einen Teil der preussischen Rheinprovinz bildete. In München löste das Unbehagen aus. König Ludwig I. war keineswegs geneigt, preu-

bischen Unternehmern auf bayerischem Territorium etwas so Bedeutendes wie eine Eisenbahn zu überlassen. Andererseits war der bayerische Staat auch nicht gewillt, in der weit von den Kernlanden entfernten Pfalz auf seine Kosten Bahnlinien anzulegen. Die Gefahr, daß Frankreich (vielleicht auch Preußen) das teure Instrument im Kriegsfall an sich reißen könnte, wurde als Hinderungsgrund angesehen. Dennoch stand König Ludwig I. sowohl der Pfalz als auch den dortigen Eisenbahnplänen insgesamt eher wohlwollend gegenüber. Aber sein Innenminister Fürst Oettingen-Wallerstein stellte die Pfalz immer wieder als Unruheherd dar, den man am be-



Bild 141: Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Ludwigshafen (mit dem Dachreiter) war umgeben von Verwaltungs- und Sozialbauten der Eisenbahn. Die Aufnahme entstand vor der Erweiterung Mitte der 1880er Jahre. **Abb.: VM Nürnberg**

Bild 142: Am 9. Mai 1901 überfuhr die elsässische Lok 608 "Schutter" mit Schnellzug aus Straßburg im Ludwigshafener Kopfbahnhof den Prollbock und stürzte in den Winterhafen. Im Hintergrund das Lagerhaus der Pfälzischen Eisenbahnen. **Abb.: Stadtarchiv Ludwigsh.**

nern" der Wind aus den Segeln genommen. Den saarländischen Interessenten blieb nur noch der Bau der Linie Bexbach – Saarbrücken.

Die Pfälzische Ludwigsbahn

Es ist angesichts all der Widrigkeiten und diplomatischen Kabinettsstückchen, deren Schilderung aus Platzmangel hier nicht möglich ist, durchaus bemerkenswert, daß schon am 30. März 1838 das erste pfälzische Eisenbahnunternehmen offiziell gegründet werden konnte. Es bekam den Namen Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz, Rheinschanz-Bexbacher Bahn und erhielt am 19. April 1838 die königliche Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Rheinschanze über Speyer (die Hauptstadt der Pfalz wurde dann aber klugerweise ab Schifferstadt durch eine Zweiglinie angeschlossen), Neustadt und Kaiserslautern zur preußischen Grenze bei Bexbach. Aber nun begannen die Probleme erst wirklich! Auch in der Pfalz hatte man sich mit den bei anderen frühen Eisenbahnprojekten ebenfalls auf der Tagesordnung stehenden Schwierigkeiten, voran der Kapitalbeschaffung, zu plagen. Erst als das Erste Bayerische Eisenbahn-Dotationsgesetz vom 25. August 1843, das im wesentlichen

sten Preußen überlasse – gegen Entschädigung natürlich. Preußen, so der Innenminister, könne der Pfalz weit größere wirtschaftliche Chancen bieten und bei den von Liberalismus und Nationalismus "infizierten" Pfälzern – man denke an das berühmte "Hambacher Fest" im Mai 1832 – für Ruhe und Ordnung sorgen. Ein solcher Handel kam bekanntlich nicht zustande; doch daß derartige Meinungsverschiedenheiten in der Staatsführung den Eisenbahnplänen nicht förderlich sein konnten, dürfte klar sein.

Erst Ende 1837 genehmigte Ludwig I. den Bau einer Eisenbahn von der Rheinschanze nach Bexbach. Dieser an der heutigen Kursbuchstrecke 683 Homburg – Neunkirchen gelegene Ort war bis zur Abtretung des Bezirks Homburg an das Saargebiet 1920 bayerischer Grenzort. (Mehr dazu am Schluß dieses Kapitels.) Allerdings machte der Monarch einige bemerkenswerte Auflagen. So durften nur Aktionäre aufgenommen werden, die in Bayern ansässig waren. Damit war den "preußischen Hintermänn-

Bild 145 (rechte Seite oben): Die Schiffsbrücke über den Rhein der Nebenbahn Speyer – Heidelberg wurde erst 1938 durch eine feste Brücke ersetzt. Diese wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut. **Abb. 145 und 146: Historisches Museum der Pfalz**

Bild 146 (rechte Seite Mitte): Eisenbahnromantik im Pfälzer Wald, mit der Kamera festgehalten von J. F. Maurer. Das Bild zeigt die Schloßruine Frankenstein und den Frankensteiner Tunnel an der Strecke Neustadt – Kaiserslautern vor 1871. Heute sieht es hier kaum anders aus.

Bild 143 (unten links): Soeben hat ein Schnellzug aus Richtung Ludwigshafen die Rheinbrücke hinter sich gelassen und rollt nun zum Mannheimer Hauptbahnhof. Noch heute bietet der Blick vom Mannheimer Schloß zum Rhein ein ähnliches Bild.

Bild 144 (unten rechts): Noch einmal die Mannheimer Rampe der Rheinbrücke. Auch heute gehört die nördliche Seite dem Straßenverkehr samt Straßenbahn, die südliche der Eisenbahn. **Abb. 143 und 144: Sammlung Veith**





den Bau der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn auf Staatskosten regelte, der Rheinschanz-Bexbacher Bahn für 25 Jahre eine 4%ige Zinsgarantie auf das investierte Kapital gewährte, floß der Gesellschaft, die nunmehr den Namen Pfälzische Ludwigsbahn trug, genügend Geld zu.

Im Frühjahr 1845 konnte unter Leitung von Paul Denis mit dem Bau der Strecken Ludwigshafen – Schifferstadt – Neustadt und Schifferstadt – Speyer begonnen werden. Beide gingen am 11. Juni 1847 in Betrieb. Die Vollendung der Stammlinie ins Saarland geschah etappenweise. Am 25. August 1849, genau sechs Jahre nach Veröffentlichung des Dotationsgesetzes, konnte die letzte Lücke zwischen Neustadt und Frankenstein geschlossen werden.

Der Verkehr entwickelte sich gut. Für die Saarkohle und die saarländischen Hüttenprodukte wurde die Ludwigsbahn wie erwartet zu einer außerordentlich wichtigen Transportroute, um so mehr, als 1867 die Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen dem Verkehr übergeben werden konnte, womit eine durchgehende Schienenverbindung nach Süddeutschland geschaffen worden war, die das überaus lästige Umladen bzw. den Weg über die Maxauer Schiffsbrücke (dazu gleich mehr) überflüssig machte.

Bereits 1853 hatte die Pfälzische Ludwigsbahn durch die Linie von Ludwigshafen in Richtung Worms Anschluß an die Hessische Ludwigsbahn gefunden. Im Jahre 1857 folgte die Linie Homburg – Zweibrücken, 1864 Speyer – Gernersheim, 1867 die von der Homburg-Zweibrücker Linie abzweigende Strecke Schwarzenacker – St. Ingbert (– Saarbrücken), ebenfalls eine wichtige Kohlenbahn.

Die Maximiliansbahn

Angesichts des seit jeher bedeutenden Nord-Süd-Verkehrs im Rheintal lag es natürlich nahe, die linksrheinische Linie Mainz – Ludwigshafen in Richtung Süden (Straß-



burg und Basel) weiterzuführen. Das von der Pfälzischen Ludwigsbahn rasch aufgegriffene, jedoch immer wieder in den Mühlen der Diplomatie – welche Bahnpläne hegten man in Frankreich? – feststehende Vorhaben wurde dann aber von einer anderen Gesellschaft, der Pfälzischen Maximiliansbahn, realisiert.

Ludwigsbahn und Maximiliansbahn wurden gemeinsam verwaltet und betrieben, allerdings bei getrennter Rechnungsführung. Das war schon deshalb notwendig, weil der Maximiliansbahn für die Stammlinie Neustadt – Landau – Weißenburg vom bayeri-

schen Staat sogar eine 4,5%ige Zinsgarantie eingeräumt worden war. 1855 wurde die Stammlinie Neustadt – Weißenburg (– Elsaß) in Betrieb genommen.

Die Gründer des Unternehmens waren davon ausgegangen, daß mit dieser Strecke der Ruhrkohle, die sich im Elsaß große Märkte erobert hatte, von der Saarkohle Konkurrenz gemacht werden könnte. Allerdings ließ sich die französische Ostbahn dieses aufblühende Geschäft mit der Saarkohle im Elsaß nicht entgehen. Die pfälzischen Bahnen waren deshalb gezwungen, verstärkt in Süddeutschland nach Absatzwe-

gen und -märkten für Saarkohle zu suchen, um ihre Investitionen rentabel zu machen. Daher baute die Maximiliansbahn von ihrer Stammlinie bei Winden eine Zweigstrecke über Wörth nach Maximiliansau, wo eine gemeinsam mit der Stadt Karlsruhe gebaute Eisenbahnschiffsbrücke – es war die erste ihrer Art in Deutschland – ab 8. Mai 1865 Anschluß an die rechtsrheinischen Gebiete herstellte. Der Weg über die Maxauer Schiffsbrücke bildete nun bis zur Fertigstellung der Germersheimer Rheinbrücke 1877 den Hauptabfuhrweg der Saarkohle nach Süden.

Neustadt-Dürkheimer Bahn und Pfälzische Nordbahn

Die jüngsten der pfälzischen Bahnunternehmen waren jene für den Bau der 1862 konzeptionierten und am 6. Mai 1865 eröffneten Strecke Neustadt – Dürkheim und jene für die Pfälzische Nordbahn (Strecken Landstuhl – Kusel, eröffnet 1868, und Hochspeyer – Münster am Stein, fertiggestellt 1871). Wie die Maximiliansbahn waren beide Gesellschaften in Verwaltung und Direktion der Ludwigsbahn unterstellt, arbeiteten jedoch auf eigene Rechnung. Besonders bei der Neustadt-Dürkheimer Bahn ging diese Rechnung nicht auf. Einige beträchtliche Löcher in der "Baukasse" mußten von der Münchner Regierung gestopft werden. Auch die Betriebsergebnisse waren so mager, daß die Zinsgarantie in Anspruch genommen werden mußte. Dasselbe traf auf die Landstuhl-Kuseler Bahn zu. Es war natürlich ein Unding, daß in einem so begrenzten Raum wie der Pfalz vier Bahngesellschaften existierten, die notwendigerweise versuchten, einander die besten Frachten wegzuschnappen, gleichzeitig jedoch de facto gemeinsam betrieben und verwaltet wurden, nämlich von der Pfälzischen Ludwigsbahn. Die Finanznöte der Neustadt-Dürkheimer Bahn und der Nordbahn boten den Anlaß, zwischen den bestehenden Gesellschaften eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft herzustellen, sie also in der täglichen Praxis als ein einziges Unternehmen auf gemeinsame Rechnung zu führen. Das konnte für alle Beteiligten nur Vorteile bringen, angefangen von den Aktionären bis hin zur gesamten Bevölkerung und Wirtschaft der Pfalz, denen nun ein planmäßiger Ausbau des Verkehrswezens in Aussicht gestellt wurde.

Die Fusion

Zunächst wurden die Nordbahn und die Neustadt-Dürkheimer Bahn zusammengefaßt. Die noch verbleibenden drei Gesellschaften Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und Nordbahn wurden per Gesetz vom 29. April 1869 mit Wirkung vom 1. Januar 1870 zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zusammengefügt. Rechtlich blieben die drei Einzelgesellschaften zwar bestehen, nach außen aber traten die Pfalzbahnen fortan nur noch als ein Unternehmen auf. Die bayerische Staatsregierung gewährte auf



Bild 147: Der 1866 in Betrieb genommene neue Bahnhof Neustadt an der Haardt der Ludwigsbahn kurz

das Kapital der Gesellschaften auch für die Zukunft Zinsgarantien, verpflichtete die Bahnen aber im Gegenzug, noch folgende Strecken anzulegen:

Ludwigsbahn: Landau – Pirmasens Nord – Zweibrücken, Einöd/Bierbach – Saargemünd

Maximiliansbahn: Landau – Germersheim mit Rheinbrücke, Germersheim – Wörth

Nordbahn: Langmeil – Kirchheimbolanden – hessische Grenze, Kaiserslautern – Enkenbach, Mannheim – Monsheim – hessische Grenze, Frankenthal – Freinsheim. Die Bahnen wurden bis 1879 fertiggestellt. Die bedeutendste Verbindung darunter war

zweifelloso Zweibrücken – Pirmasens Nord (damals noch Biebermühle; mit Zweigbahn von dort nach Pirmasens) – Landau – Germersheim – Rheinbrücke (– Bruchsal), die fortan der wichtigste Abfuhrweg der Saarkohle in Richtung Süddeutschland war. Für den Reisezugverkehr war sie von geringerer Bedeutung; hier behielt der Fernverkehr den Weg über Ludwigshafen und Mannheim bei.

Einige Worte wert ist auch die noch vor der Fusion von der Nordbahn begonnene Route von Hochspeyer an der Ludwigsbahn durchs Alsenzthal nach Münster am Stein, wo Anschluß an die preußische Rhein-Nahe-



nach der Eröffnung. Vorn die Crampton-Lok "Trifels" (Esslingen 268, 1855), vor dem Güterzug eine von 42 Maffei-1B-Loks. **Abb.: Hist. Museum der Pfalz**

Bahn (Bingerbrück – Saarbrücken) bestand. Für den linksrheinischen Nord-Süd-Verkehr der Relation Niederlande – Schweiz war die im Mai 1871 eröffnete Linie eine erhebliche Abkürzung. Die internationalen Schnellzüge fuhren ab 1872 nicht mehr über Mainz, sondern über Bingerbrück – Münster am Stein – Neustadt – Weißenburg. 1876 erhielt diese Linie Konkurrenz durch die Verbindung Germersheim – Wörth – Straßburg, die auf Initiative Preußens, das für die Reichseisenbahnen im nunmehr deutschen Elsaß verantwortlich zeichnete, vornehmlich aus strategischen Gründen errichtet worden war.

Strategische Bahnen

Strategische Gründe waren ausschlaggebend für die Errichtung der Linie Münster am Stein – Lauterecken – Homburg – Rohrbach – Scheidt (in ganzer Länge von 101 km eröffnet am 1. Mai 1904). Die Baukosten von rund 25,5 Mio Mark wurden deshalb auch im wesentlichen von der Reichsregierung übernommen. Die Ludwigsbahn trug davon 968 000 Mark, die Nordbahn 2,383 Mio Mark. Sie war der letzte große Bahnbau der Pfalzbahnen und neben der ältesten Linie Bexbach – Ludwigshafen die einzige Durchgangslinie, die in ihrem ganzen

Verlauf in einem einheitlichen Arbeitsprogramm erbaut wurde. (Zwischen Altenglan und Glan-Münchweiler wurde dabei die bestehende Linie Landstuhl – Kusel aufgenommen und ausgebaut; gleiches gilt für die Linie Lauterecken – Odernheim.) Abgesehen vom heute im Fernverkehr unverzichtbaren Teilstück Homburg – Scheidt – Saarbrücken lag dieser strategischen Bahn praktisch kein Verkehrsbedürfnis zugrunde. Erst im Ersten Weltkrieg erwachte die Glantalbahn zu pulsierender Betriebsamkeit, um danach wieder in ihren Dornröschenschlaf zu versinken. Heute ist sie auf weiten Abschnitten Geschichte.

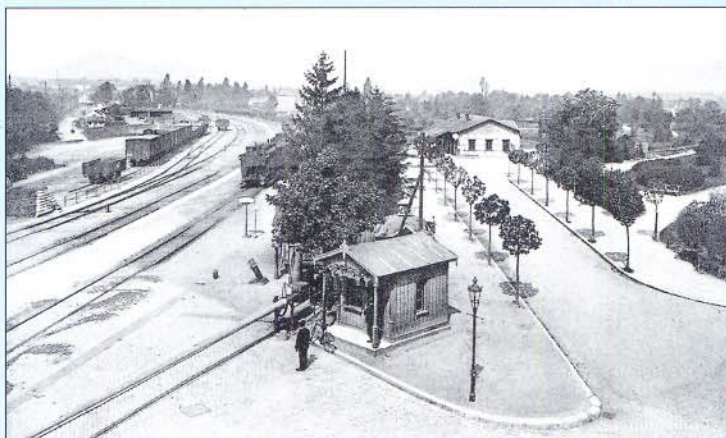


Bild 148: Erst 1877 erhielt die frühere Festungsstadt Landau ein massives Empfangsgebäude, dem 1889/90 prächtige Flügelbauten mit Kuppeln folgten. Der Bau wurde am 16. März 1945 völlig zerstört. **Abb.: Stadtarchiv Landau**

Bild 149: Der Landauer Westbahnhof liegt an der 1874 eröffneten "Westbahn" Landau – Annweiler (– Zweibrücken). **Abb.: Slg. Hesselink**

Nicht nur bei der Glantalbahn haben die Militärbehörden des Deutschen Reiches Einfluß auf Streckenbau und -ausrüstung der Pfalzbahnen genommen. Zahlreiche Projekte sind aufgrund dessen mit Reichszuschüssen finanziert worden, so das zweite Gleis zwischen Winden und Weißenburg (1871), die Umgehungsbahn für den Bahnhof Neustadt (1888), die zweiten Gleise Rheinbrücke Germersheim – Zweibrücken (1888), Monsheim – Langmeil (1888) und Zweibrücken – Saargemünd (1890), die Umgehungslinie Würzbach – St. Ingbert (1895), die kreuzungsfreie Streckenüberführung am Nordkopf des Bahnhofs Landau (1897) und viele kleinere Maßnahmen mehr. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang noch ein großes Bauprogramm im Raum Ludwigshafen/Schifferstadt, das neben militärischen auch zivile

Perspektiven aufzeigen sollte, nämlich die Verbindungsbahn von Oggersheim am Ludwigshafener Bahnhof (Kopfbahnhof) vorbei zum Rangierbahnhof Mundenheim und von dort weiter als zweigleisige Güterbahn direkt neben der alten Hauptbahn bis Schifferstadt mit kreuzungsfreier und schnellerer Ein- und Durchfahrt im Schifferstädter Bahnhof (1904/05). Das hatte auch zivile Auswirkungen. Fortan wurden die meisten Straßburger Schnellzüge nicht mehr über Weißenburg, sondern über Wörth und Lauterburg gefahren.

In diesem Zusammenhang sollen noch ein paar Worte über die Konkurrenzsituation verloren werden, in der sich die Pfalzbahnen befanden. Ihr kleines Netz konnte im Fernverkehr leicht umgangen werden, und Preußen praktizierte das im Verein mit den elsass-lothringischen Reichseisenbahnen

auch lange Zeit, indem man Nord-Süd-Fernzüge über die Nahetalbahn Bingerbrück – Neunkirchen – Saarbrücken an der Pfalz vorbeileitete. Gleichzeitig gab sich Baden auf der rechten Rheinseite natürlich ebenso große Mühe, den lukrativen Verkehr auf seine Hauptbahn Basel – Mannheim zu ziehen.

Einen ersten Kompromiß schlossen die streitenden Parteien 1881 mit dem sogenannten Baseler Verkehrsausgleich. Danach wurden der preußische und der sächsische Verkehr nach Basel und in die Schweiz zwischen den Pfalzbahnen einerseits und der Badischen Staatsbahn andererseits im monatlichen Turnus geteilt. Nachträglich führte man einen entsprechenden Naturalausgleich ein.

Anlässlich der allgemeinen Neuordnung der Leitungswege im Jahre 1904 wurde der Ausgleich auf den Verkehr von Basel ausgedehnt und ein Geldausgleich vereinbart, der eine hälftige Verteilung der Reineinnahmen zum Ziel hatte. Statt des unpraktischen monatlichen Wechsels wurde nun eine dauernde Verkehrsteilung vorgenommen. Zu diesem Zweck zog man durch das gemeinsame nördliche Gebiet eine Grenzlinie. Der Verkehr westlich davon wurde dem linken Rheinufer, der östliche der badischen Staatsbahn zugesprochen.

Was in dieser Form beim Güterverkehr, der bei den Pfalzbahnen – wie bei den meisten deutschen Bahnen – stets etwa zwei Drittel der Gesamteinnahmen erwirtschaftete, noch ganz brauchbar funktionieren mochte, ließ sich auf den Personenverkehr natürlich nicht so einfach übertragen. Besonders umstritten war der auch heute sehr lukrative Verkehr Basel – Frankfurt, wo auf den Endstationen die linksrheinischen und die rechtsrheinischen Schnellzüge häufig zu etwa gleicher Zeit ein- und ausliefen.

Damals war es Aufgabe der Zugschaffner oder anderer Bahnbediensteter, durch besonderes Entgegenkommen die unentschlossenen Reisenden zur "richtigen" Wahl eines Zuges zu bewegen. Die Verwaltungen taten ein übriges, um ihre Bahnen ins rechte Licht zu rücken. So war im blauen pfälzischen Kursbuch das Pfalzbahnnetz quasi als verkehrsgeographisches Zentrum Europas dargestellt; die pfälzischen Fernlinien hatte man beinahe schnurgerade und fett gedruckt, die der benachbarten Bahnen dagegen dünn und krumm.

Ähnlich sah es im grünen badischen Kursbuch aus. Aber mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, endgültig mit der Rückgliederung Elsaß-Lothringens an Frankreich erledigte sich diese Rivalität.



Die Verstaatlichung

Die Pfalzbahnen galten zu ihrer Zeit als "Muster einer gut geleiteten Privatbahn". Dieses Urteil stammt aus kompetenter Quelle, nämlich vom Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, Carl von Thielen (Amtszeit 1891 bis 1902), also dem Chef der Preußischen Staatseisenbahnen und De-facto-Chef der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Die Zeit der Privateisenbahnen war um die Jahrhundertwende abgelaufen. Das Pfalzbahnnetz war vollkommen umschlossen von drei weit größeren staatlichen Eisenbahnkomplexen (Preußen-Hessen, Baden und Elsaß-Lothringen), gegen die man auf längere Sicht wohl nicht hätte bestehen können.

Auch den Aktionären der pfälzischen Eisenbahnen war das bekannt. So schien es lange Zeit klar zu sein, daß der bayerische Staat von seinem im Fusionsgesetz vom 29. April 1869 festgeschriebenen Recht Gebrauch machen würde, die Pfalzbahnen gegen Erstattung der Baukosten ab 1. Januar 1905 zu erwerben. (Am Tag zuvor lief auch die staatliche Zinsgarantie aus.) Allerdings zogen sich die Verkaufsverhandlungen lange hin, weil die Aktionäre einen Zeitpunkt abwarten wollten, der ihnen einen guten Preis versprach, gleichzeitig der Staat natürlich gegenteilige Interessen hegte.

Da sich die Pfalzbahnen zu dieser Zeit noch recht gut behaupteten, hätte man noch Jahre abwarten können, wenn nicht "übergeordnete", also politische Gründe für eine Verstaatlichung gesprochen hätten. In München war man bestrebt, die Staatsgewalt in der Pfalz zu stärken, waren doch die "Untertanen links des Rheins" nach wie vor noch weit davon entfernt, sich im bayerischen Staatsgebilde wirklich heimisch zu fühlen. Da traf es sich gut, daß sich das pfälzische Eisenbahnpersonal für eine Übernahme in den Staatsdienst aussprach. Man wollte offensichtlich den Staatsbahnen in Hessen, Baden, Preußen oder Elsaß-Lothringen hinsichtlich des höheren Sozialprestiges nicht länger nachstehen.

Schließlich wurde der 1. Januar 1909 als derjenige Tag festgesetzt, an dem die Pfalzbahnen in Staatseigentum übergingen. Auf rund 300 Mio Mark belief sich die Gesamt-

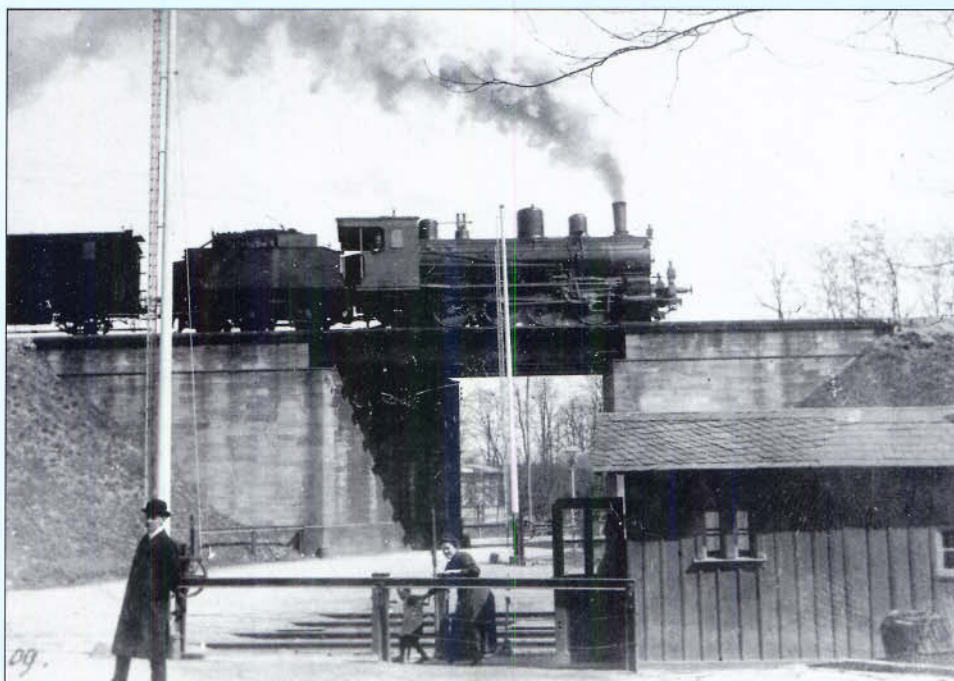


Bild 152: Eine pfälzische G 4' zieht am 3.11.1909 einen Güterzug die Rampe zur Gernersheimer Rheinbrücke hinauf; vorn die Gleise der Strecke Gernersheim – Wörth.

Bild 153: Am selben Tag entstand im Gernersheimer Bahnhof dieses Foto des Salonwagens Nr. 15 der Pfalzbahn, mit dem hochrangige Militärs eintrafen.
Abb. 152 und 153: Slg. Hünnerfauth



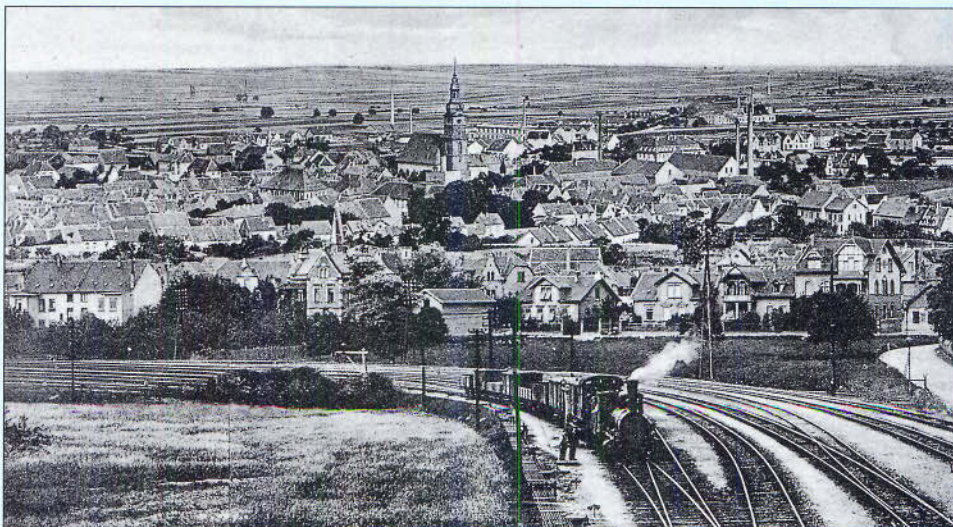
belastung des Staates, und es ist in München, mehr aber wohl noch in der Pfalz fleißig darüber diskutiert worden, ob und wer hier ein schlechtes Geschäft gemacht hat. Der zuständige bayerische Minister nannte den Abschluß "erträglich" und übersah dabei nicht, daß der Betrieb unter staatlicher Regie teurer werden würde als unter privater Verwaltung. Außerdem waren, nicht zuletzt infolge der langen Vorbereitungszeit der Verstaatlichung, während der nur noch die nötigsten Arbeiten ausgeführt wurden,

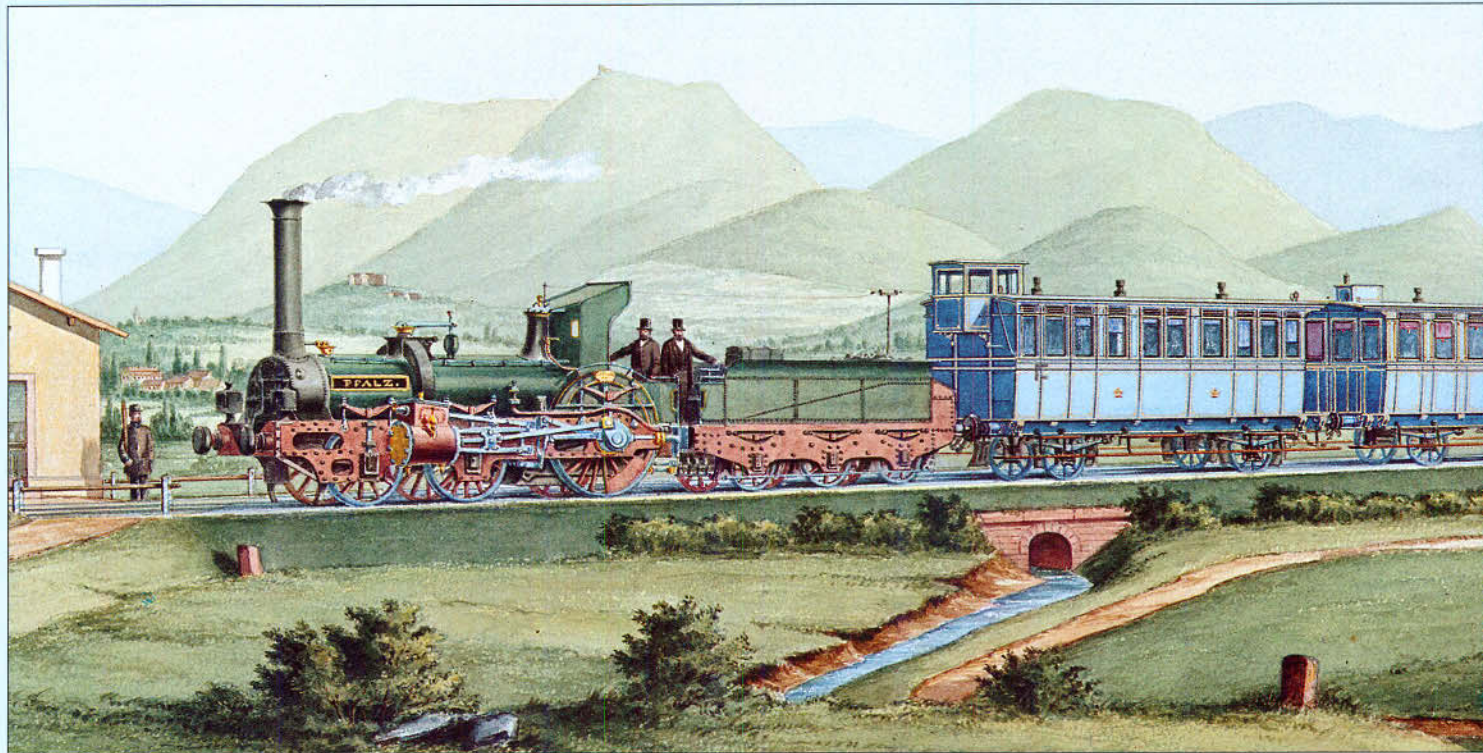
die Anlagen in einen schlechten Unterhaltungszustand geraten. Beträchtliche Investitionen standen dem neuen Eigentümer bevor, die nur durch eine günstige Einnahmenentwicklung einigermaßen kompensiert werden konnten.

Am 1. Januar 1909 ging das gesamte pfälzische Bahnnetz mit einer Länge von 869,5 km (davon 59,5 km schmalspurig) in das Eigentum des bayerischen Staates über und wurde fortan als "Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz" ge-

Bild 150 und 151 (linke Seite unten): Gleis- und Straßenansicht des alten Landauer Bahnhofs an der Maximiliansbahn Neustadt – Weibenburg. Er wurde auf dem alten Festungsglaci 1855 als provisorische Holzkonstruktion in Betrieb genommen und erst 1877 durch den prächtigen Massivbau ersetzt. Auch hier fällt das als Dachreiter ausgebildete Uhrtürmchen auf, wie es auch der Ludwigshafener Bahnhof trug und wie es besonders im benachbarten Baden verbreitet war. **Abb.: Stadtarchiv Landau**

Bild 154 (rechts): Grünstadt war der wichtigste Bahnknoten der Pfälzischen Nordbahn. Von der Hauptlinie Dürkheim – Monsheim zweigten hier die Bahnen in Richtung Offstein, Kaiserslautern und Altleiningen ab.
Abb.: Sammlung Hesselink





Streckeneröffnungen

Pfälzische Ludwigsbahn

11.06.1847	Ludwigshafen – Neustadt an der Haardt
11.06.1847	Schifferstadt – Speyer
01.07.1848	Kaiserslautern – Homburg
02.12.1848	Frankenstein – Kaiserslautern
06.06.1849	Homburg – Grenze bei Bexbach
25.08.1849	Neustadt – Frankenstein
15.11.1853	Ludwigshafen – Grenze bei Frankenthal
07.05.1857	Homburg – Zweibrücken
14.03.1864	Speyer – Gernersheim
26.11.1866	Schwarzenacker – Hassel
25.02.1867	Ludwigshafen – Mitte Rheinbrücke (– Mannheim)
01.06.1867	Hassel – St. Ingbert
10.12.1873	Speyer Bahnhof – Speyer Rheinufer (– Heidelberg)
12.09.1874	Landau – Annweiler
25.11.1875	Annweiler – Zweibrücken
25.11.1875	Biebermühle (Pirmasens Nord) – Pirmasens
01.04.1879	Einöd – Grenze bei Reinheim (– Saargemünd)
15.10.1879	St. Ingbert – Grenze bei Scheidt
15.10.1890	Ludwigshafen – Dannstadt (Schmalspur 1000 mm)
15.10.1890	Ludwigshafen – Frankenthal (1000 mm)
01.07.1891	Frankenthal – Großkarlbach (1000 mm)
01.05.1904	Rohrbach – Homburg (– Münster am Stein)
01.06.1904	Waldfishbach – Biebermühle
26.08.1905	Speyer – Geinsheim

Pfälzische Maximiliansbahn

18.07.1855	Neustadt – Landau
26.11.1855	Landau – Grenze bei Weißenburg
14.03.1864	Winden – Maximiliansau
13.04.1870	Winden – Bergzabern
16.05.1872	Landau – Gernersheim
25.07.1876	Gernersheim – Grenze bei Berg (– Lauterburg)
15.05.1877	Gernersheim – Rheinbrücke – Grenze bei Rheinsheim
01.12.1892	Rohrbach-Steinweiler – Klingenmünster
01.10.1898	Landau – Herxheim

Pfälzische Nordbahnen

06.05.1865	Neustadt – Dürkheim
22.09.1868	Landstuhl – Kusel
29.10.1870	Hochspeyer – Winnweiler
16.05.1871	Winnweiler – Münster am Stein
23.10.1872	Marnheim – Grenze bei Harxheim (– Monsheim)
21.03.1873	Grünstadt – Monsheim
31.05.1873	Langmeil – Marnheim
20.07.1873	Dürkheim – Grünstadt
31.12.1873	Kirchheimbolanden – Grenze bei Morschheim
18.07.1874	Marnheim – Kirchheimbolanden
15.05.1875	Kaiserslautern – Enkenbach
24.06.1876	Grünstadt – Eisenberg

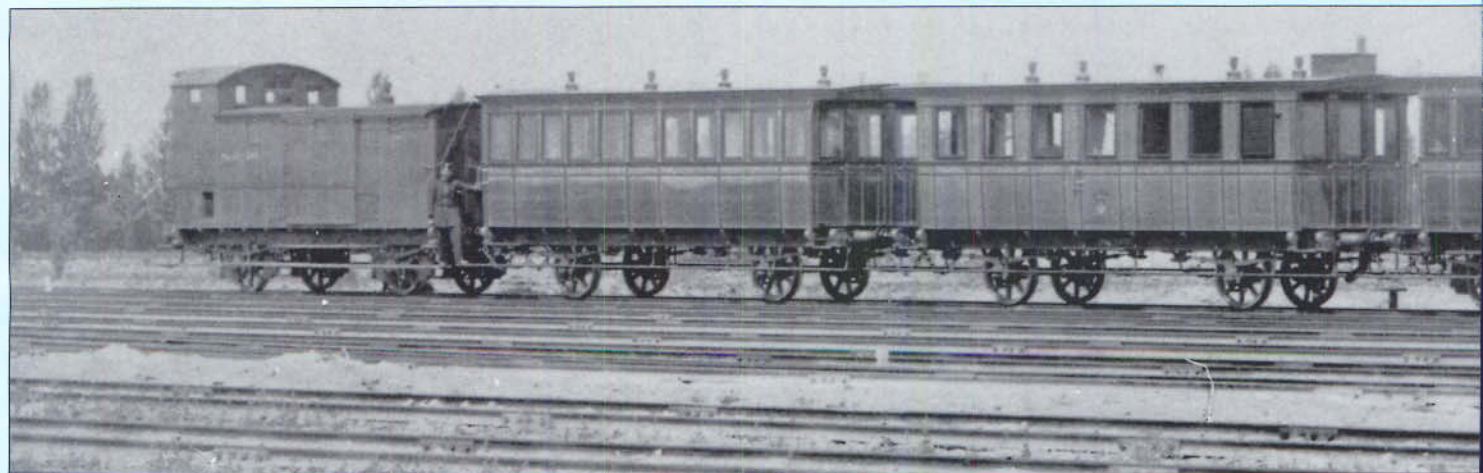
15.10.1877	Freinsheim – Frankenthal
15.11.1883	Kaiserslautern – Lauterecken
02.01.1895	Ebertsheim – Hettenleidelheim
27.10.1896	Lauterecken – Odernheim
01.07.1897	Odernheim – Staudernheim
15.09.1900	Grünstadt – Grenze bei Offstein
01.03.1903	Grünstadt – Altleiningen
01.10.1903	Alsenz – Obermoschel (1000 mm)
01.05.1904	(Rohrbach –) Homburg – Glan-Münchweiler Altenglan – Lauterecken Odernheim – Münster am Stein

Bayerische Staatseisenbahnen

31.10.1908	Geinsheim – Neustadt (1000 mm)
23.01.1909	Lambrecht (Sattelmühle) – Elmstein
01.03.1911	Dannstadt – Meckenheim (1000 mm)
01.12.1911	Hinterweidenthal – Bundenthal
01.12.1911	Lampertsmühle – Otterberg
01.08.1913	Waldfishbach – Kaiserslautern
15.10.1914	Otterbach – Weilerbach
01.10.1916	Hornbach – Brenschelbach

Deutsche Reichsbahn

20.06.1920	Weilerbach – Reichenbach
01.11.1932	Enkenbach – Eisenberg
16.11.1936	Kusel – Türkismühle



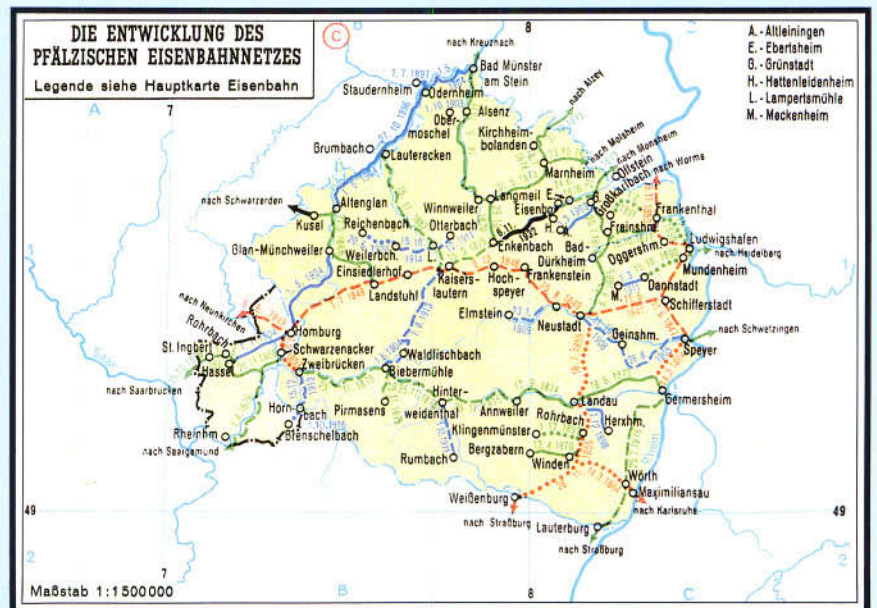
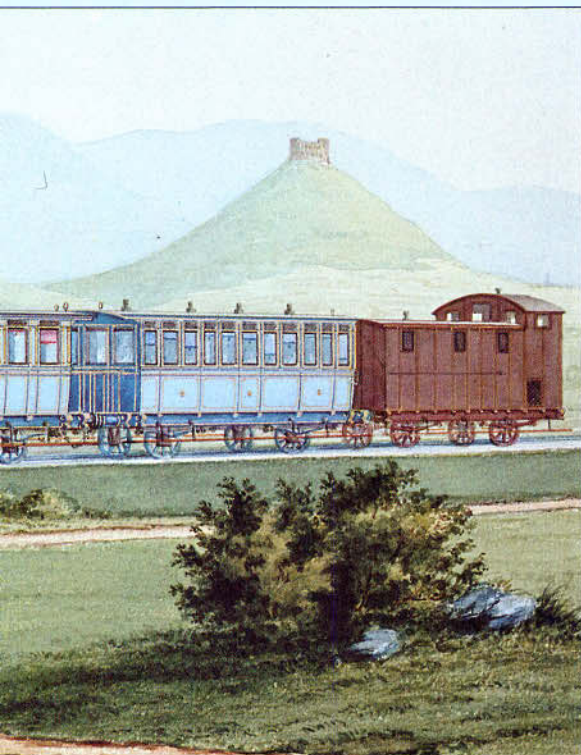
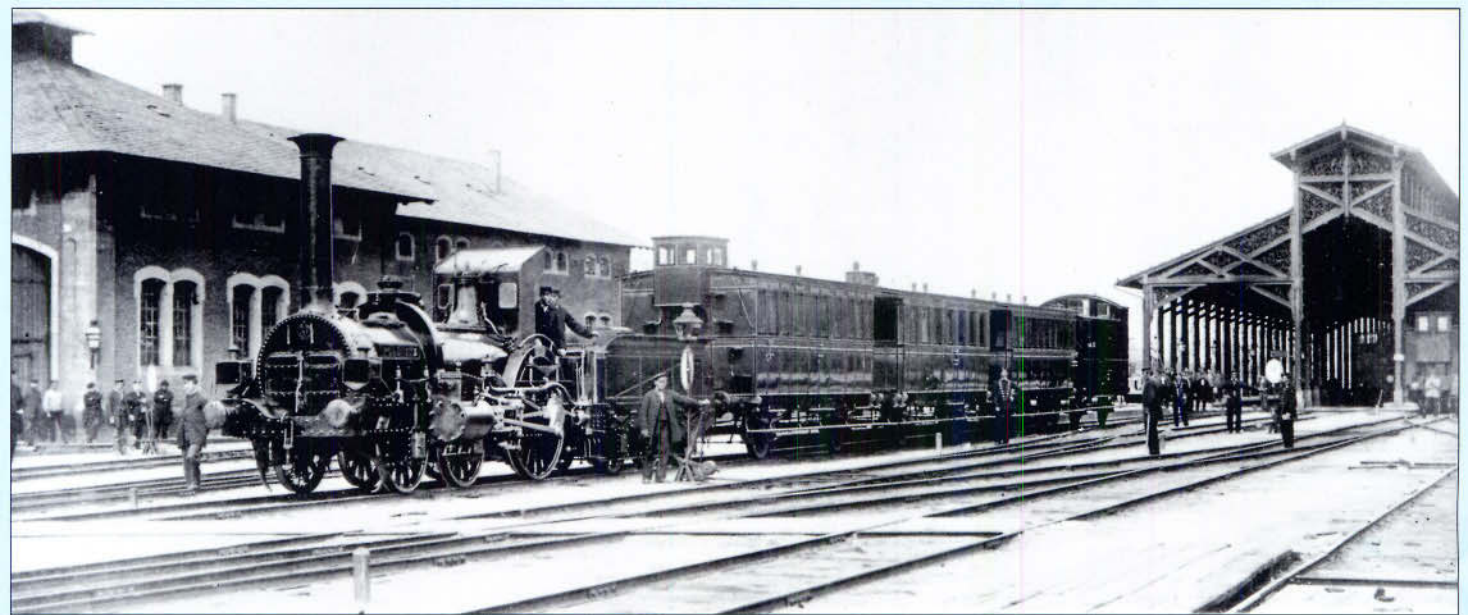


Bild 157: Das Streckennetz der Pfälzischen Eisenbahnen bis etwa 1935 in seiner geschichtlichen Entwicklung. Abb. aus: Max Spindler, Bayerischer Geschichtsatlas, Bayerischer Schulbuchverlag, München, 1969/HMV

Bild 155 (links): Das 1864 entstandene Aquarell zeigt die Crampton-Lok "Die Pfalz" (Maffei 134, 1853) mit dem Hofzug Maximilians II. auf der Pfälzischen Ludwigsbahn zwischen Neustadt und Ludwigshafen, im Hintergrund die Höhenzüge der Haardt.

Bild 156 (ganz unten): Noch einmal der Hofzug, diesmal mit der Crampton-Lok "Kalmüt" der Pfalzbahnen an der Spitze (1855 bei Esslingen als Nummer 289 gebaut). Abb. 155 und 156: Stadtmuseum München

Bild 158: Hier ist die "Poelnitz" (Esslingen 621, 1863) im alten Hauptbahnhof Ludwigshafen vor dem Hofzug zu sehen. Joseph Freiherr von Poelnitz war von 1843 bis 1852 erster Präsident des Verwaltungsrates der Ludwigsbahn. Abb.: Deutsches Museum



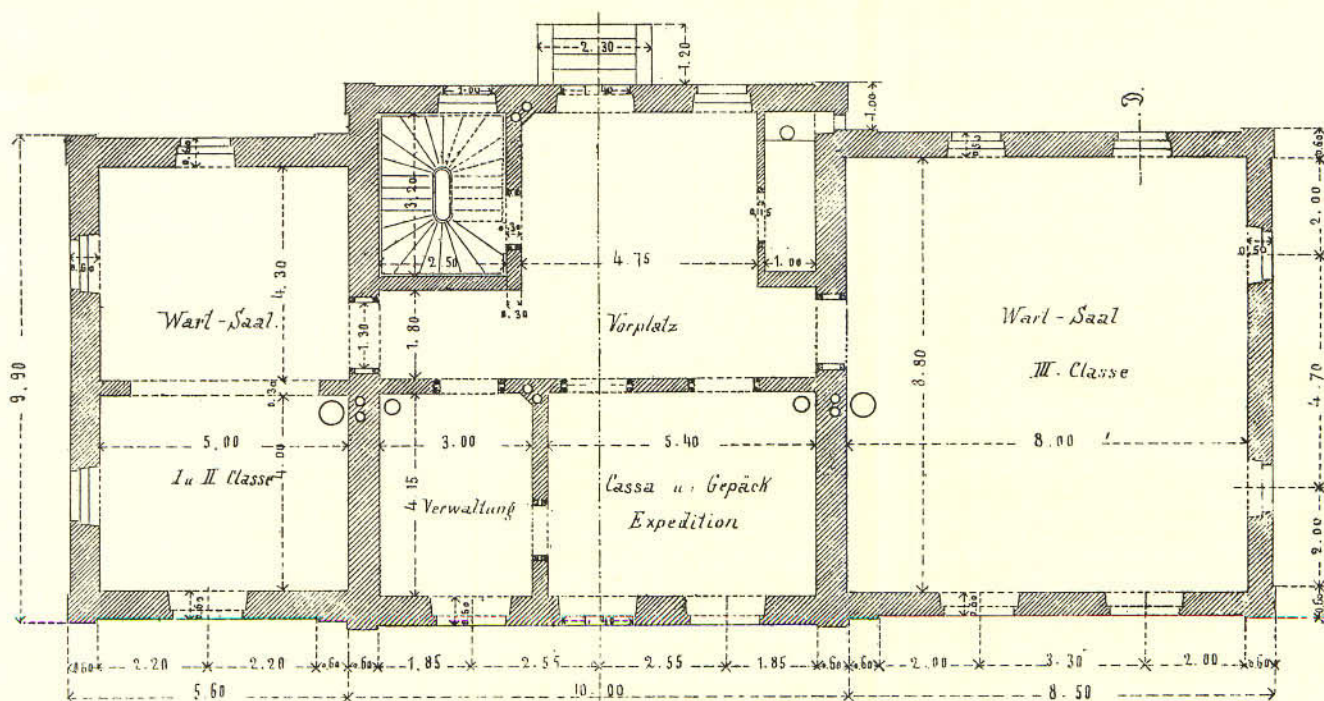
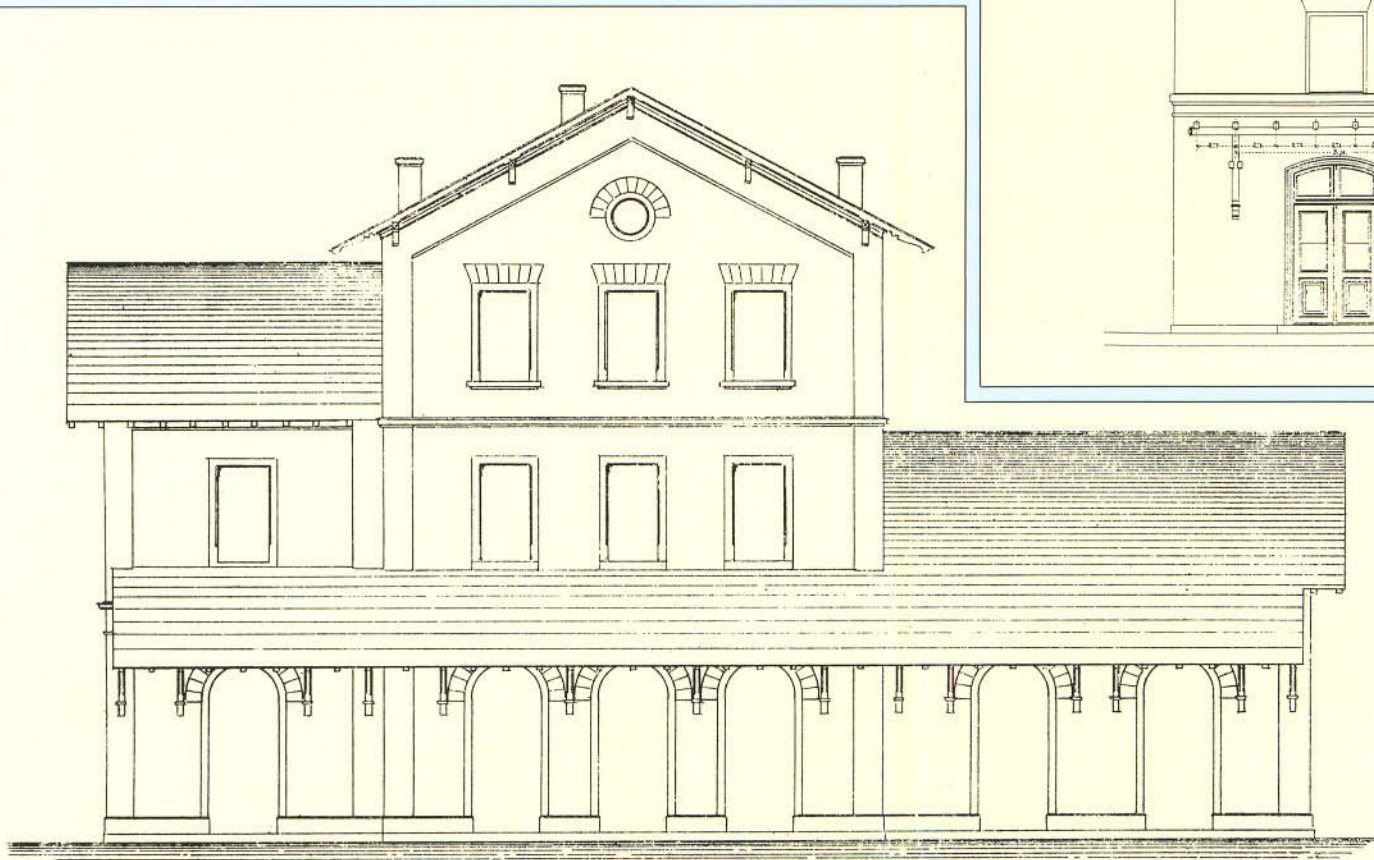
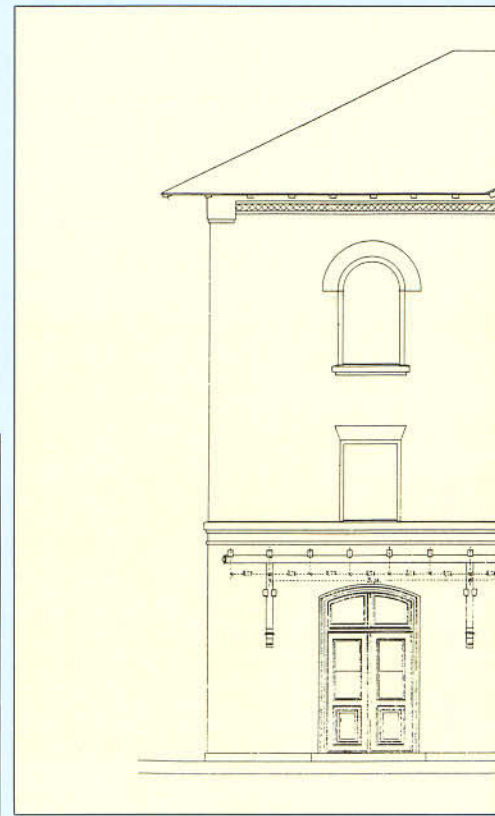
führt. Dieses Netz war außerordentlich engmaschig (14,3 km auf 100 km² Fläche, in Bayern waren es ansonsten im Durchschnitt nur 10,2 km; Stand 1. Januar 1911) und bestand wegen der militärischen Anforderungen bei den Hauptbahnen zu 70% aus zweigleisigen Strecken (im übrigen Bayern damals 38%).

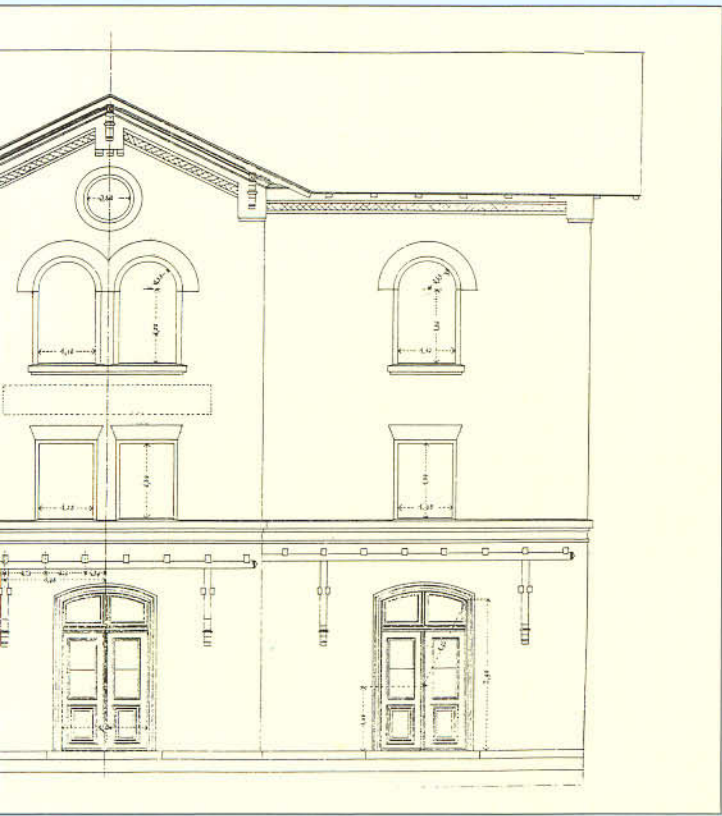
Unter Staatsregie

Mit dem Erlöschen der staatlichen Zinsgarantie zum 31. Dezember 1904 war auch die Verpflichtung der Pfalzbahn-Gesell-

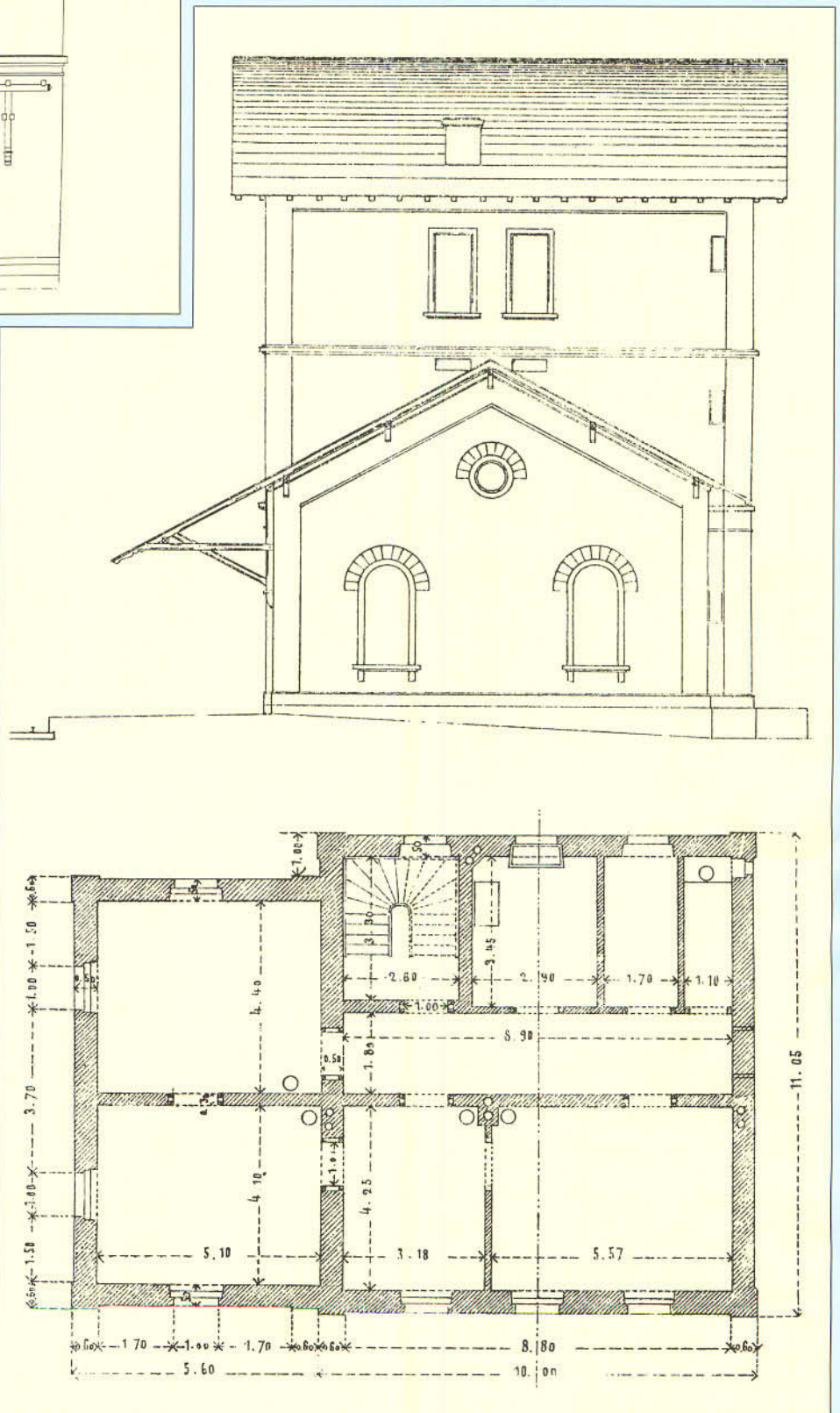
schaften entfallen, auf Verlangen der Regierung neue Strecken zu bauen und zu betreiben. Angesichts des dichten Hauptbahnnetzes konnte es sich dabei nur noch um Nebenbahnen – Lokalbahnen also – handeln.

Eine der ersten Aufgaben der Staatsbahn war es demnach, im Sinne einer Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile auch die Pfalz noch mit einigen Lokalbahnen zu beglücken. Viele sind es jedoch nicht mehr geworden (siehe Tabelle der Streckeneröffnungen). Der Erste Weltkrieg setzte auch in der Pfalz andere Prioritäten.





Bilder 159 bis 161: Die Stationsgebäude der Pfalzbahnen – hier einige Zeichnungen der Bauart I vom Januar 1869 – entsprachen in ihrer Gestaltung lokaler Bautradition und hatten mit dem typischen bayerischen "Würfel" (siehe hierzu das Kapitel "Hochbauten" ab Seite 68) nicht viel gemein. Die Bauten wurden zumeist in Sandstein errichtet; die Pfalzbahnen betrieben auch selbst bedeutende Steinbrüche bei Rammelsbach.
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg



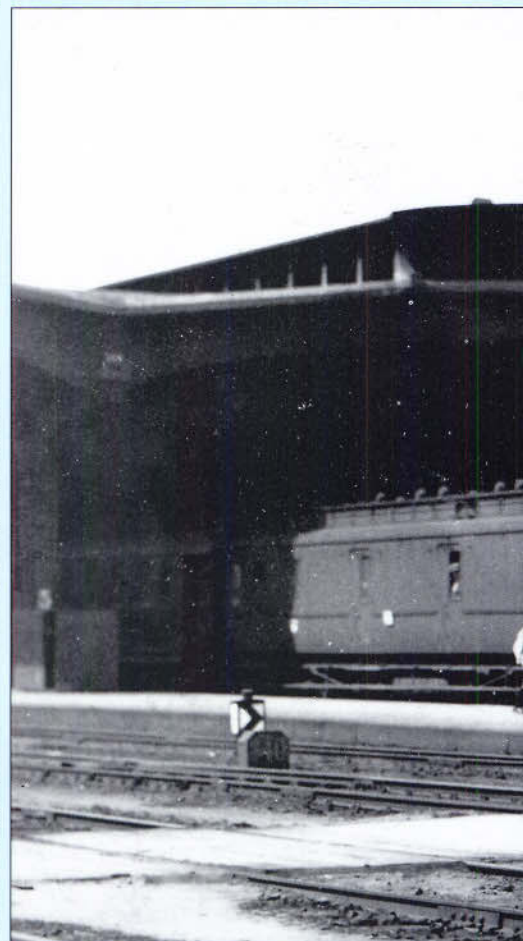
Danach wurden nur noch drei unbedeutende Verbindungen im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen gebaut, als letzte Kusel – Türkismühle 1936.

Homburg zum Saargebiet

Im Dezember 1918 verloren die Bayerischen Staatseisenbahnen, also auch die pfälzischen, das Attribut "Königlich". Noch wenige Tage vor Gründung der Deutschen Reichsbahn traf die Pfalzbahnen ein weiterer Schlag. Aufgrund des Versailler Friedensvertrags wurde aus dem südwestlichen Gebiet der preußischen Rheinprovinz (1465 km²) und dem westlichen Teil der bayerischen Pfalz (416 km²) das vom Deutschen Reich abgetrennte Saargebiet geschaffen und auf 15 Jahre unter die Treuhänderschaft des Völkerbunds gestellt. Demgemäß wurden mit Wirkung vom 10. März 1920 die nun saarpfälzischen Strecken im Bezirk der Betriebs- und Bauinspektion Homburg (82,5 km) mit 305,5 km der vormaligen preußischen Direktion Saarbrücken zusammengefaßt und der "Direktion der Saareisenbahnen" in Saarbrücken unterstellt.

Für die weiterhin preußischen Strecken der alten Direktion Saarbrücken bildet man übrigens die "Stammesbahndirektion Saarbrücken in Trier", später umbenannt in "Eisenbahndirektion in Trier".

Das endgültige Ende der Pfalzbahnen aus organisatorischer Sicht kam – wenn man so will – 1937 mit der Auflösung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen.



Die bayerischen Eisenbahnen zu Beginn

Der Schwerpunkt der Eisenbahnbaupolitik in Bayern und genauso in Preußen oder den anderen Ländern mit Staatsbahnen lag seit etwa 1880 bei den Nebenbahnen. Das bedeutet natürlich nicht, daß man den vorhandenen Hauptbahnen keine große Beachtung mehr geschenkt hätte – im Gegenteil. Zunächst hatte die Ausstattung der wichtigsten Strecken mit einem zweiten Gleis im Mittelpunkt gestanden. Bei den frühen Magistralen, die zwar allesamt für zwei Gleise trassiert worden waren, hatte es nur ganz wenige Abschnitte gegeben, die man von Anfang an mit zwei Gleisen ausgestattet hatte. Bei der Westbahn beispielsweise waren das die Steigungsabschnitte Laufach – Heigenbrücken und Würzburg – Rottendorf. Bis Anfang der 1880er Jahre war der zwei-

gleisige Ausbau nur langsam vorangeschritten. Im Jahre 1885 waren von den 3898 km bayerischer Hauptbahnen lediglich 306 km zweigleisig. Erst ab 1889 begann die planmäßige Ausstattung der Bahnen mit einem zweiten Gleis, und innerhalb eines Zeitraums von gut 20 Jahren änderte sich die Situation vollständig: Zum 1. Januar 1911 waren von den 4890 km Hauptbahnen (inklusive Pfalzbahnen) 2978 km, also 61%, zweigleisig. Für weitere 125 km wurden vor dem Ersten Weltkrieg noch die Mittel bereitgestellt.

Auch bei anderen technischen Neuerungen waren die Bayerischen Staatseisenbahnen auf der Höhe der Zeit (wobei an dieser Stelle auf die Fahrzeuge nicht eingegangen werden soll; das bleibt anderen Bänden des Bayern-Reports vorbehalten). Bis etwa

1910 waren die wichtigsten Strecken für Fahrzeuge mit einer Achslast von 16 t ausgestattet. Auf den Schnellzuglinien hatte man 1600 schienengleiche Bahnübergänge beseitigt. Die ihres Zwecks beraubten Bahnwärterhäuser wurden an Bahnbedienstete als Wohnhäuser vermietet.

Dem Güterverkehr standen 1910 Rangierbahnhöfe mit Ablaufanlagen in München-Laim, Würzburg, Nürnberg, Aschaffenburg, Kempten, Oberkotzau, Schweinfurt, Regensburg, Ingolstadt, Lindau, Passau, Ludwigshafen und im böhmischen, aber von den Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Bahnhof Eger zur Verfügung. Das erste Zentralstellwerk (Weichen- und Signalzentralisierung mit Stationsblock, System Schnabel & Henning) war bereits 1881 in München Ost in Betrieb genommen wor-



Bild 162 (links oben): Am Vorabend des Weltkriegs rangiert ein Militärzug im Bahnhof Neu-Ulm. Die Stadt an der Donau war schon damals eine der bedeutendsten Garnisonen Bayerns. **Abb.: Stadarchiv Neu-Ulm**

Bild 163 (links Mitte): Wohin mag die Fahrt gehen? An einem unbekannten Ort bei Rosenheim wurde dieser Truppentransport im Bild festgehalten. **Abb.: Stadarchiv Rosenheim**

Bild 164: Die Grenzstation Hof verfügte auch über einen ausgedehnten Rangierbahnhof. Die frisch lackierten Wagen mit Bremserhäuschen gehörten den Sächsischen Staatseisenbahnen.



des 20. Jahrhunderts

den. Bis 1910 erhielten praktisch alle Hauptbahnstationen Stellwerksanlagen. Zugleich wurde ein einheitliches Signalsystem eingeführt. Außer Einfahrsignalen wurden für sämtliche Ausfahrgleise Ausfahrtsignale aufgestellt und sowohl Einfahr- als auch Ausfahrtsignale zur Vorschrift. Der elektrische Streckenblock sicherte schon bis 1910 im rechtsrheinischen Bayern 1326 Streckenkilometer.

Neben Preußen und Baden gehörte Bayern zu den Pionieren der elektrischen Zugförderung. Allerdings taten sich hier nicht nur die Staatsbahnen, sondern auch Privatunternehmen hervor, vor allem die Localbahn AG, die auf der Linie Murnau – Oberammergau den elektrischen Betrieb mit Wechselstrom der Frequenz 16 Hz bei 5 kV Spannung einführt und damit dem Wechsel-

stromsystem zum endgültigen Durchbruch verhalf. (Siehe den Abschnitt über die LAG im Nebenbahn-Kapitel dieses Bands.)

Die Staatsbahn setzte ihrerseits mit der 1907 bis 1909 erbauten Linie (Salzburg –) Schellenberg – Berchtesgaden – Königssee den Auftakt. Zur Anwendung kam Gleichstrom mit 1000 V Spannung. Erst 1942 wurde die Strecke auf das Reichsbahn-übliche Wechselstromsystem umgerüstet. 23 Jahre später stellte die Bahnlinie ihren Betrieb ein. Heute wird angesichts der oft gewaltigen „Blechlawinen“, die sich in Richtung Berchtesgaden/Königssee wälzen, ernsthaft an einen Neuaufbau der Verbindung gedacht.

1913 wurde der elektrische Betrieb auf der Karwendelbahn Garmisch – Mittenwald (– Innsbruck) aufgenommen, in Zusammen-

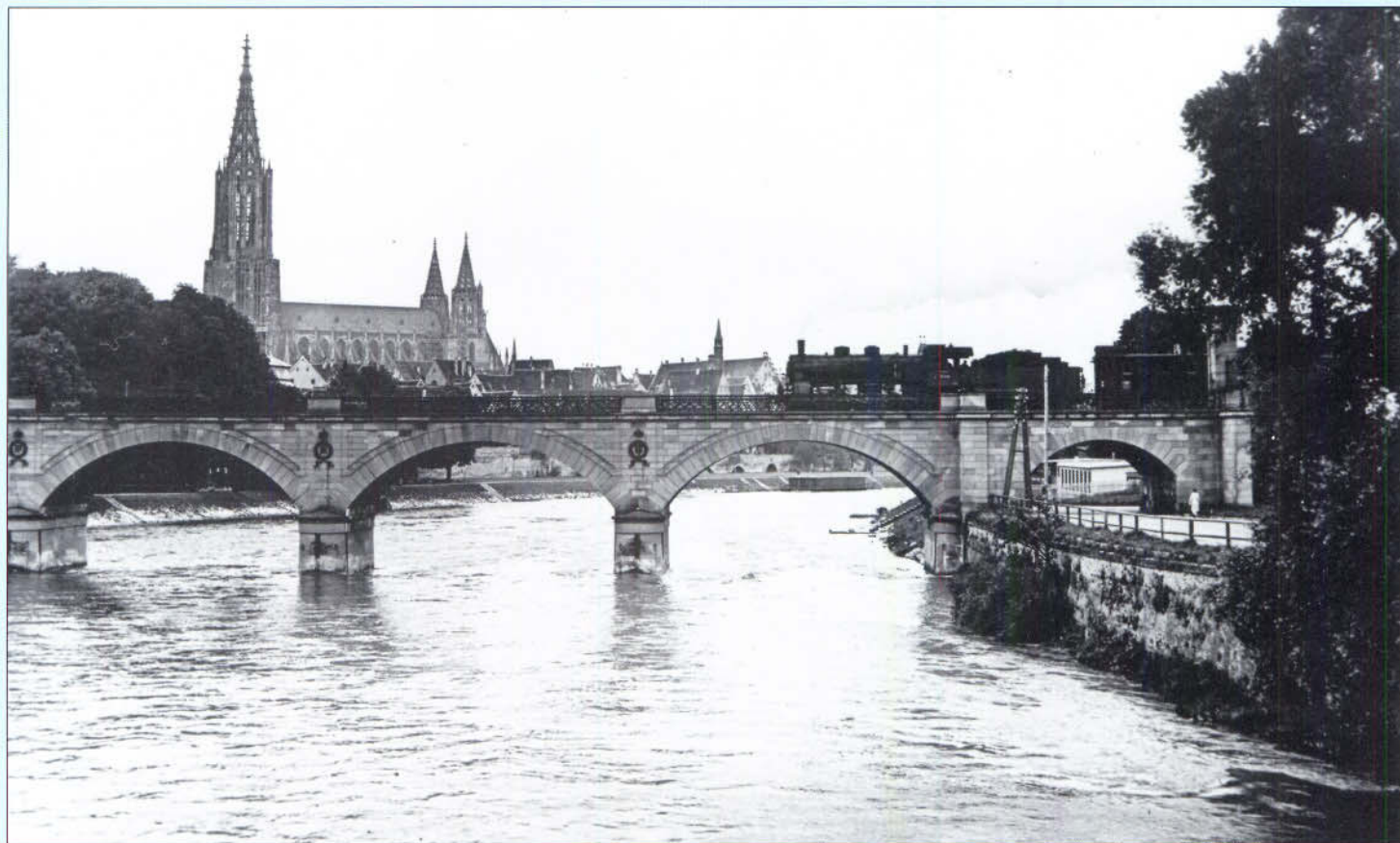
hang damit auch auf der Außerfernbahn Garmisch – Griesen (– Reutte). Das entsprach dem Wunsch Österreichs, den ansonsten nur über den Fernpaß zu erreichenden Raum Reutte besser an die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck anzubinden. Bei beiden Strecken wurde – wie 1912 von Bayern, Preußen und Baden für die Fernbahn-Elektrifizierung in Deutschland vereinbart – das Wechselstromsystem (16⅔ Hz) mit 15 kV Spannung eingeführt, also die bis heute übliche Stromart.

Der „Saft“ für die Karwendelbahn kam übrigens ursprünglich aus dem Rützwirk bei Innsbruck, und erst als 1924 das Walchensee-Kraftwerk seinen Betrieb aufnahm, konnten auch zwischen Garmisch-Partenkirchen und München die Dampflokomotiven abgelöst werden.

Bild 165 (oben): Eine S 3/6 ist mit ihrem Schnellzug im Nürnberger Hauptbahnhof eingetroffen. Ganze Scharen von Eisenbahnern stehen Mitte der zwanziger Jahre bereit, um die Gepäckkarren zu be- und entladen.

Bild 166: Mobilmachung! Eine schwere sächsische Güterzuglok der Baureihe XI hat eine endlose Reihe kleiner bayerischer C IV am Haken und verläßt Hof in Richtung Norden. Vermutlich ging die Reise also in Richtung Ostfront.
Abb. 164 bis 166: Sammlung Asmus





Nicht vergessen werden darf der weitere Ausbau des E-Netzes im äußersten Südosten Bayerns. Ab 1916 fuhren auch die Züge von Salzburg über Freilassing und Reichenhall nach Berchtesgaden elektrisch, aber nicht wie auf der kürzeren Schellenberg-Linie mit Gleichstrom, sondern mit dem inzwischen üblichen 15-kV-Wechselstrom.

Die Bahnverwaltung

Im Laufe der Jahrzehnte war die Verwaltung der Bayerischen Staatseisenbahnen manchen Veränderungen unterworfen. Da eine auch nur halbwegs angemessene Darstellung der Verwaltungsgeschichte hier aus Platzgründen unmöglich ist, beschränken wir uns auf das 20. Jahrhundert.

Erst zum 1. Januar 1904 war mit dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten ein Fachministerium eingerichtet worden, dem die Staatseisenbahnen unterstanden. Bis dahin waren verschiedene Ressorts zuständig gewesen, bis Ende 1903 beispielsweise das Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren.

Unter dem Dach dieses Verkehrsministeriums (das die oberste Aufsicht über Bahnen, Post, Telegraphie und die Dampfschiffahrt führte) wurde eine Verwaltungsreform der Staatsbahnen vorgenommen, die am 1. April 1907 in Kraft trat und auch bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn zum 1. April 1920 noch Bestand hatte. Anlaß für die Reform war die starke Zentralisierung des alten Systems, die den immer umfassenderen und eiligeren Dienst- und Geschäftsabläufen nicht mehr gerecht werden konnte. Dies führte zu beträchtlichen Verzögerungen und Mehrkosten.

Zum 1. April 1907 wurden also die Generaldirektionen und die zehn Eisenbahnbetriebsdirektionen (Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden, Würzburg) aufgelöst, im Verkehrsministerium drei Abteilungen (eine Eisenbahnabteilung für allgemeine Verwaltung, Finanzwesen, Betrieb und Verkehr; eine Bauabteilung für Eisenbahn- und Postbau, Bahnunterhaltung, Maschinen- und Materialwesen; eine Postabteilung für das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen) eingerichtet und fünf Eisenbahndirektionen gebildet: Augsburg, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg. Zum 1. Januar 1909 kam mit der Verstaatlichung der Pfalzbahnen als sechste Direktion Ludwigshafen hinzu.

Gleichzeitig wurden direkt unter dem Verkehrsministerium zentrale Ämter gebildet, die den Eisenbahndirektionen gleichgestellt waren: das Personalamt, das Revisionsamt, das Verkehrsamt (für die Fahrplانبearbeitung sowie die Personen- und Gepäcktarife), das Reklamationsamt, das Tarifamt für den Güter- und Viehtarif, das Maschinenkonstruktionsamt (für Lok- und Wagenkonstruktionen und für die Beschaffung der Betriebsmaterialien), das Baukonstruktionsamt, das Versicherungsamt (für die Sozialversicherung der Eisenbahner), die Verkehrskontrolle I für die Abrechnung im Personen- und Gepäckverkehr und schließlich die Verkehrskontrolle II für die Abrechnung im Güterverkehr. Das für die Wagenabrechnung geschaffene Wagenamt wurde mit der Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbands 1909 wieder aufgehoben. Die Ämter hatten ihren Sitz in München, mit Ausnahme des Versiche-

rungsamts (Rosenheim), der Verkehrskontrolle I (Kempten) und der Verkehrskontrolle II (Weiden).

Hintergrund dieser Umstrukturierung der Bahnverwaltung war, der nunmehr beim Verkehrsministerium angesiedelten Eisenbahn-Zentralverwaltung nur noch die oberste Leitung und Aufsicht zu unterstellen und mit dem Ziel kürzerer Verwaltungswege wesentliche Aufgaben an die Direktionen zu delegieren. Die Neuordnung führte zu einer erheblichen Vereinfachung der inneren Verwaltung; nicht weniger als 1100 Beamtenstellen konnten eingespart werden. Schließlich sollen auch die Nebenbetriebe der Staatseisenbahnverwaltung nicht vergessen werden: die Bodensee-Dampfschiffahrt mitsamt der Güterwagen-Trajektanstalt Lindau – Romanshorn; die Dampfschiffahrt auf dem Ammersee und der Amper; die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main; der Frankenthaler Kanal, die Steinbrüche von Rammelsbach in der Pfalz und schließlich der Ludwig-Donau-Main-Kanal, der längst nur noch von lokaler Bedeutung war.

Abschluß-Statistik

Mit Ende des Rechnungsjahrs 1919 (31. März 1920) endete die Eigenständigkeit der Bayerischen Staatseisenbahnen. (Das Attribut "Königlich" war schon Ende 1918 mit der Monarchie "untergegangen".) Die sorgfältig gehütete Souveränität der Länderbahnen war hinfällig geworden, weil die vom Weltkrieg ruinierten Staatsbahnen nun keine Gewinne mehr in die Kassen der deutschen Länder spülten, sondern gewaltige Verluste einfuhren. Diese wollte man dem Reich überlassen, in Bayern wie anderswo.



Bild 169: Mit dem Bau der Karwendelbahn und der Außerfernbahn erhielt Garmisch-Partenkirchen 1912 auch einen neuen Bahnhof. Für die Weiterfahrt in den Ort oder zu den zahlreichen Sehenswürdigkeiten standen Pferdedroschken bereit.

Bild 168 (ganz oben): Ein Blick über die Einfahrtsignale des Bahnhofs Weilheim auf die Alpen. Die Aufnahme dürfte kurz nach der Elektrifizierung der Strecke München – Weilheim – Garmisch (1924) entstanden sein. **Abb.: Sammlung Birzer**

Bild 167 (linke Seite oben): Zur Reichsbahnzeit entstand diese Aufnahme von der Donaubrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm. Über der Flußmitte wird der Güterzug Bayern verlassen und nach Württemberg rollen. **Abb.: Stadtarchiv Ulm**

Bild 171 (rechts): In Richtung Innsbruck ist dieser Schnellzug auf der Karwendelbahn (damals noch Mittenwaldbahn) unterwegs. Eben fährt die Garnitur über den Vorbergviadukt. Im Hintergrund der Große Solstein. **Abb.: Sammlung Veith**

Bild 170: Bahnhof Griesen an der Außerfernbahn. Im Hintergrund das Zugspitzmassiv. Die Außerfernbahn wurde von Anfang an elektrisch betrieben. **Abb. 169 u. 170: Sig. Hesselink**





Bild 172: Ende der zwanziger Jahre dürfte dieses Werkfoto der Firma Krauss vom Münchner Hauptbahnhof entstanden sein. Alle Gleise sind inzwischen mit Fahrleitung überspannt. **Abb.: Sammlung Hufschläger**

Bild 173: Der Vorplatz des Münchner Hauptbahnhofs um 1915. Neben Pferdedroschken sind schon die ersten Motordroschken zu sehen. **Abb.: Stadtarchiv**



Die Bayerischen Staatseisenbahnen brachten in die Notgemeinschaft namens Deutsche Reichsbahn 8359 km Streckenlänge ein. Dazu kamen 168 km von anderen Verwaltungen betriebene Linien. 4726 km waren Hauptbahnen und 115 km Schmalspurbahnen, der Rest von 3518 km also normalspurige Nebenbahnen.

Die Verluste gegenüber den Vorjahren (1910: 4890 km Hauptbahnen) resultieren aus den Abtretungen in der Pfalz (siehe das Pfalzbahn-Kapitel in diesem Band).

Am 31. März 1920 verfügten die Staatsbahnen über einen Bestand von 2795 Lokomotiven (und 1607 Tendern), 25 Triebwagen, 6549 Personenwagen (darin mitgezählt die Personenabteile der Triebwagen), 1721



Bild 174: Der Münchner Bahnhofsvorplatz etwa 1925. Alle Pferdefuhrwerke sind verschwunden; statt dessen tauchen die ersten Fahrräder und Motorräder auf. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Gepäckwagen und 72 816 Güterwaggons (einschließlich Bahndienstwagen).

Einige Daten, die wohl in erster Linie für Modellbahner interessant sind, die auf vorbildgerechte Zugbildung Wert legen: Die durchschnittliche Länge der geförderten Züge betrug 1919 bei den Schnellzügen 39 Achsen, den Personenzügen 30 Achsen und den Güterzügen 63 Achsen.

Der Personalbestand bezifferte sich zum 31. März 1920 auf 87 638 Beamte und Arbeiter; das waren rund 27 000 (!) mehr als ein Jahr zuvor. Auch in Bayern wurden also zahlreiche durch den Krieg Entwurzelte bei der Bahn untergebracht. Für die Betroffenen war das ein Segen, für die junge Reichsbahn dagegen eine schwere Hypothek.



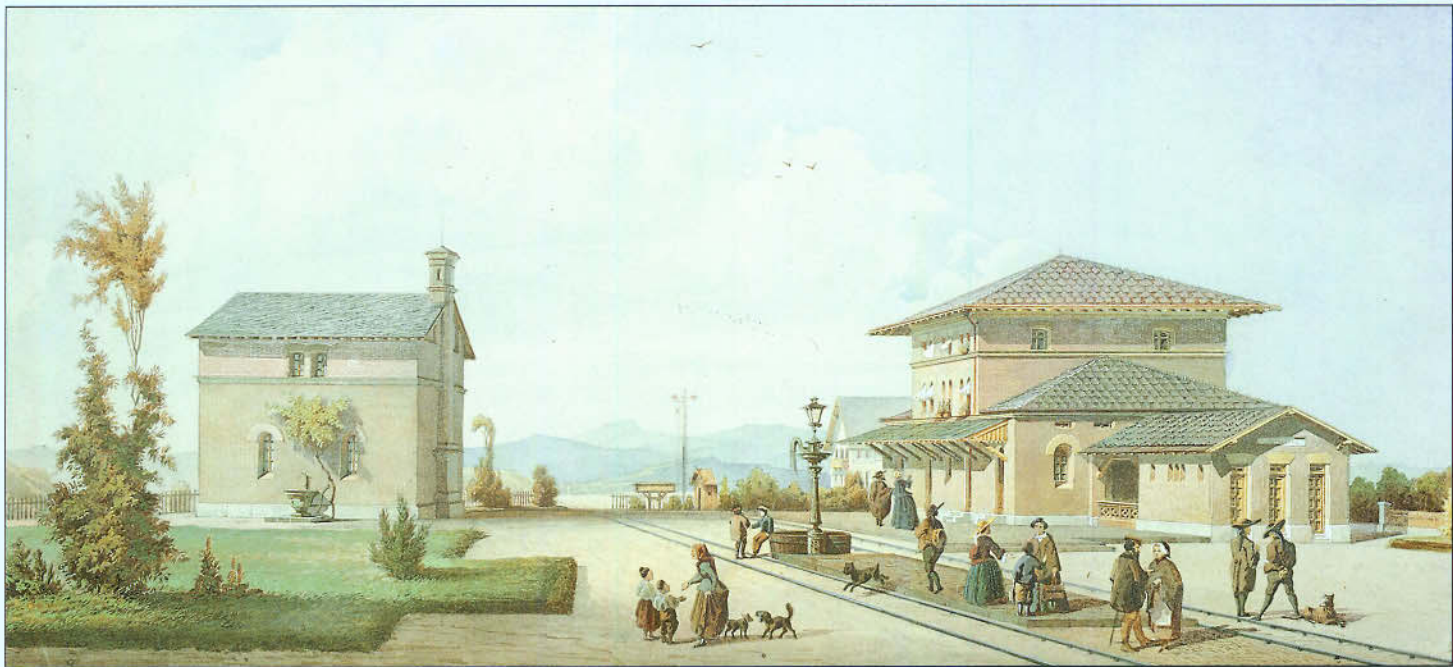


Bild 175: Die 1847 in Betrieb genommene Station Schwabmünchen an der Süd-Nord-Bahn in einer Darstellung von Karl Herrle. Der klassizistische Baustil erinnert an italienische Villenarchitektur. Auffallend ist zudem, wie ungezwungen es noch an den Gleisen zugging.

Hochbauten

„Für die ersten Eisenbahnen war in vieler Hinsicht die Postkutsche ein Vorbild, infolgedessen für den Bahnhof die Poststation... Diese Stationen verdienten den neuen Namen 'Bahnhof', denn sie bildeten eine geschlossene Anlage. Hochbauten schützten den Verkehr gegen die Außenwelt wie einst der Gasthof die abgestellten Postkutschen... Die neue Bauaufgabe, der Bahnhof, gab natürlich Anlaß zu individuellen Lösungen. Es dauerte einige Zeit, bis aus den vielerlei Vorstellungen sich die brauchbarsten und praktischsten entwickelten.“ So hat Mihály Kubinsky in seinem Standardwerk „Bahnhöfe Europas“ treffend die ersten und richtungweisenden Entwicklungsschritte des Eisenbahn-Hochbaus zusammengefaßt. Diese Schritte mußten natürlich auch in Bayern zurückgelegt werden. Im Laufe der Zeit entwickelte man aus dem tagtäglichen Bahnbetrieb klarere Vorstellungen davon, wie ein Bahnhof als ganzes und die Bauten im Detail ausgebildet sein sollten. Dabei rückte das (erst später so genannte) Empfangsgebäude in den Mittelpunkt, in dem

die Kunden in Kontakt mit der Eisenbahn traten. Billetverkauf, Warteraum, später auch Gepäck- und Restaurationsräume waren unterzubringen, zudem eine wachsende Zahl von Diensträumen. Als „Visitenkarte“ des Bahneigentümers – Privatgesellschaft oder Staat – mußten sie dessen Wunsch nach Repräsentation ausdrücken, zumindest bei den bedeutenderen Stationen. Neben die zweckgebundene Gestaltung des Empfangsgebäude trat also die Ästhetik: Einladend und beeindruckend mußte das Bauwerk sein, Bahn und Bahnbetreiber in ein günstiges Licht rücken.

München-Augsburger Eisenbahn

Keinen „Repräsentationswert“ hatten die ersten Bahnhofsbauten der privaten München-Augsburger Eisenbahn in München. Das hölzerne Stationsgebäude auf dem Marsfeld war bewußt provisorisch angelegt worden, weil die unter Kapitalmangel leidende Bahngesellschaft zunächst Erfahrun-

gen sammeln wollte. Immerhin verfügte das Bauwerk schon über eine seitlich geschlossene Perronhalle. Noch während des Baus des neuen Münchner Bahnhofs brannte die provisorische Station am 4. April 1847 ab. Der erste Augsburger Bahnhof war in massiver Bauweise errichtet worden; die wohlhabende Stadt Augsburg bzw. die Bahngesellschaft wollte sich präsentieren. Die kirchenschiffähnliche Bahnsteighalle (mit einem Obergraden für den Rauchabzug) dominierte das erste Augsburger Bahnhofensemble. Schon 1846 wurde die Station durch den Bahnhof an seinem heutigen Platz ersetzt, für die angestrebte Verknüpfung der München-Augsburger Bahn mit der entstehenden Ludwigs-Süd-Nord-Bahn lag sie nämlich zu ungünstig. Das heutige Augsburger Empfangsgebäude wurde zwischen 1863 und 1871 nach Plänen Friedrich Bürkleins anstelle des alten Stationsbaus errichtet. Das gestreckte Bauwerk auf symmetrisch fünfteiligem Grundriß erfüllt noch heute seine Aufgabe.

Süd-Nord-Bahn

Mit der Süd-Nord-Bahn brach auch für die Eisenbahnarchitektur eine neue Zeit an. Sie war zur Staatsaufgabe geworden. Selbstverständlich hatten damals öffentliche Bauten auch Stilfragen zu beantworten. Für die erste Staatsbahnstrecke wurde 1841 eine eigene Eisenbahnbau-Commission ins Leben gerufen. Ein Jahr später richtete diese ein „architektonisches Bureau“ ein, weil die Eisenbahnhochbauten sich in technischer und künstlerischer Hinsicht sehr wohl

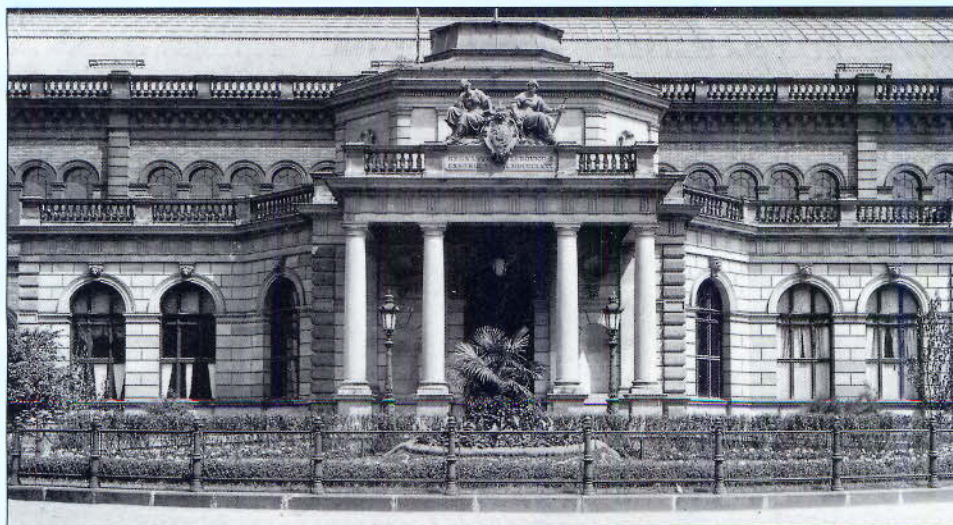


Bild 176: Der Königsbau an der Südflanke des Münchner Hauptbahnhofs. Über dem Portal die (lateinische) Inschrift: Erbaut unter der Regenschaft Ludwigs II. 1880. Ähnliche Fürstentpavillons hatten die meisten großen Bahnhöfe deutscher Landeshauptstädte.



Bild 177: Auch die Süd-Nord-Bahn-Station Kulmbach ist von Karl Herrle für die Nachwelt festgehalten worden. Obwohl auf ähnlichem Grundriß entwickelt wie Schwabmünchen, wirkt der Bau doch gänzlich anders. **Abb. 175 und 177: Verkehrsmuseum Nürnberg**

einer sorgfältigen Planung und Bearbeitung erfreuen sollten. Zunächst war dieses Büro mit nur einem Architekten – Eduard Rüber – besetzt, bis 1844 kamen Friedrich Bürklein und Gottfried Neureuther hinzu. Diese drei Männer prägten weit über die Süd-Nord-Bahn hinaus das architektonische Bild der bayerischen Staatseisenbahnen – natürlich (nur) in dem aus München vorgegebenen Rahmen.

In diesem Zusammenhang müssen drei weitere Personen genannt werden: König Ludwig I. und sein Hofarchitekt Leo von Klenze, Chef der Obersten Baubehörde, sowie Ludwigs Nachfolger Maximilian II. Der „Schöngeist“ Ludwig ließ keinen Zweifel daran, daß er dieser großen staatlichen Bauaufgabe höchste Aufmerksamkeit widmen würde. Er wollte seinem Land – und sich – historische Denkmäler setzen, und entsprechend sollte auch die erste Staatseisenbahn zu einem „Gesamtkunstwerk“ werden. Klenze schrieb an den Innenminister: „Die architektonische Aufgabe bei diesem Eisenbahnunternehmen ist groß und wichtig durch die artistischen Anforderungen S. Majestät des Königs.“

Ludwig bevorzugte den Baustil des klassischen Altertums. „Durch seine Stilvorschrift bestimmte Ludwig die Eisenbahnarchitektur zum geschichtlichen Bedeutungsträger“, so Beatrice Sendner-Rieger in ihrer umfassenden Arbeit „Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn“.

Freilich, es gab Ausnahmen vom Klassizismus. Für das Allgäu bestimmte Ludwig den sogenannten „Gebirgsstil“, und in Nürnberg gab er dem Architekten Eduard Rüber die

Vorgabe, den Bahnhof im Stil des Mittelalters zu entwerfen. Rüber nahm das wichtigste Gebäude Alt-Nürnbergers – die Schau – zum Vorbild und entwickelte daraus das wohl großartigste Empfangsgebäude der Süd-Nord-Bahn.

Ludwigs Nachfolger Maximilian II. ließ den Architekten ab 1848 keineswegs freien Lauf. Auch er gab ein geschichtliches Bedeutungsfeld für die Bahnhöfe vor. So wurden in Lindau auf Wunsch des Monarchen Bahnhof und Hafen mit Leuchtturm und bayerischem Hoheitszeichen akzentuiert, die Silhouette des Empfangsgebäudes spiegelte Schloß Nymphenburg wider.

Allerdings setzte Max II. eine folgenreiche Neuerung durch. Bisher hatten die Stationen ungeachtet ihrer Größe prinzipiell die gleiche künstlerische Aufmerksamkeit erfahren, nun unterschied man zwischen wichtigen und weniger bedeutenden Stationen. Im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts rutschten letztere in die Kategorie der genormten Zweckarchitektur, während die bedeutenden Stationen der Monumentalar-

chitektur anheimfielen. Der Nürnberger Hauptbahnhof mit dem 1906 fertiggestellten und im wesentlichen noch heute existierenden Empfangsgebäude ist das beste Beispiel. Das im Stil des späten Eklektizismus errichtete Gebäude hatte mit typisch bayerischer Bautradition nichts mehr gemein, sondern reihte sich stilistisch ein in Großvorhaben, wie sie auch woanders – besonders in Preußen – hätten stehen können und standen (beispielsweise Wiesbaden, Köln, Hamburg oder Bremen). Den Nürnbergern gefiel ihr neuer Bahnhof damals ganz und gar nicht, die Presse beklagte den seelenlosen Prunkstil und erinnerte daran, wie gut doch das alte Bauwerk Eduard Rübers zur Stadt gepaßt hatte.

Zweckarchitektur

Bei der Süd-Nord-Bahn war noch jede Station einzeln sorgfältig entwickelt worden, kein Bahnhof sah aus wie ein anderer. Die Zweckarchitektur machte mit der Individualität Schluß. Sie setzte sich mit der West-

Bild 178: Der südliche Eckbau mit der Nebeneingangshalle des Münchner Hauptbahnhofs. Links im Hintergrund der Königsbau, dahinter der südliche Eckturm der Bahnsteighallen. Die Aufnahme dürfte um 1915 entstanden sein. **Abb. 176 und 178: Sammlung Hufschlager**



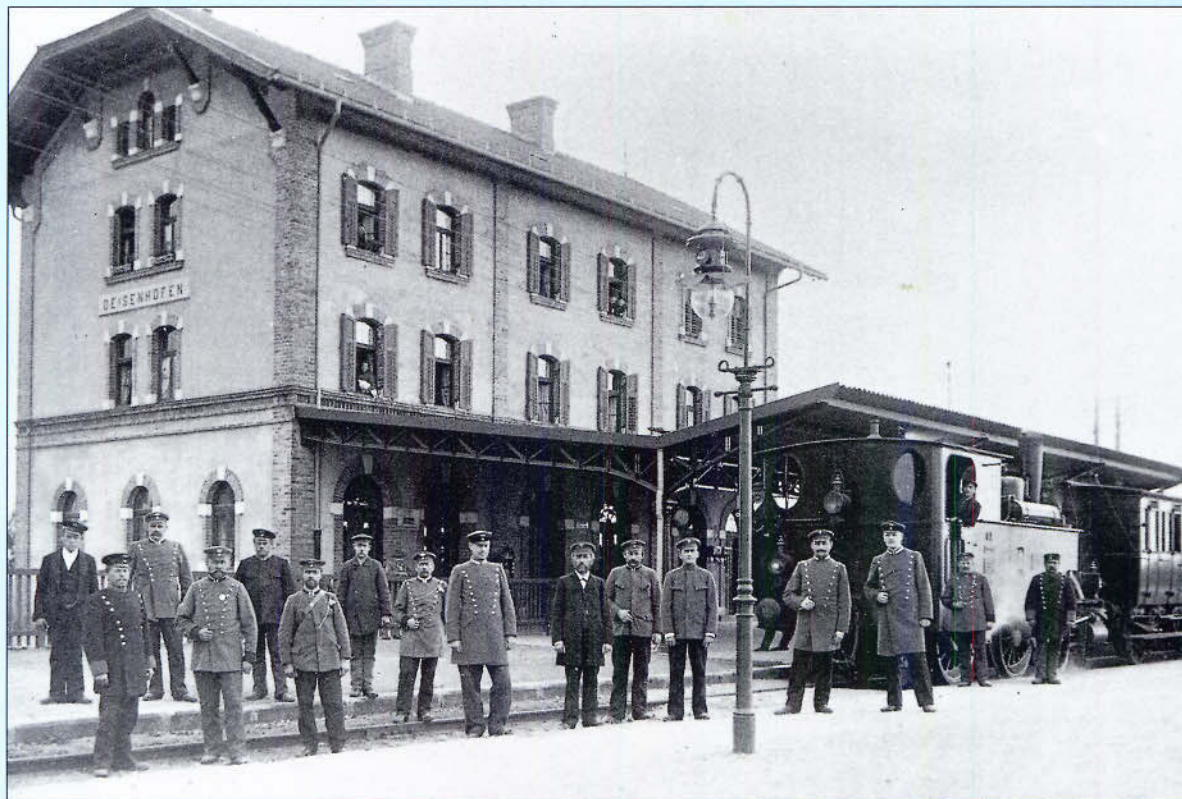


Bild 179: Deisenhofen an der sogenannten Maximiliansbahn München – Holzkirchen (hier eröffnet 1857). Von der Eleganz der „durchgestylten“ Süd-Nord-Bahn-Stationen beispielsweise ist dieses Gebäude weit entfernt.

Bild 180 (links Mitte): „Würfel“ mit Anbau: Schlachters an der Süd-Nord-Bahn zwischen Hergatz und Lindau. Überdachung und Schuppen haben das ursprünglich ausgewogene Erscheinungsbild erheblich verschandelt.



bahn Bamberg – Aschaffenburg durch und bescherte uns den typisch bayerischen „Würfel“, also das auf einfachster Grundform entwickelte Stationsgebäude. Natürlich gab es auch hier nach Alter und Lage Variationen, sei es in der Wahl der Materialien (Ziegel und/oder Naturstein), sei es in der Dachform (meistens Walm-, seltener Giebedach). Trotz späterer Veränderungen (Stellwerksvorbauten, Hausbahnsteigüberdachungen, seitlich angeordnete Schuppen oder Toiletten usw.) sind noch zahllose „Würfel“ an den bayerischen Bahnen zu finden. Grundriß und Seiten waren allerdings nur selten wirklich quadratisch, richtiger müßte man also von „Kästen“ sprechen. Die „Würfel“ waren, obwohl für Stationen zweitrangiger Bedeutung entworfen, Massivbauten. Für die in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts aufblühenden Lokalbahnen kam aber eine durchgehend massive und mehrstöckige Bauweise oft nur noch für Endstationen in Frage. Bei den Zwischenstationen wurde immer häufiger Holz als kostengünstigstes Baumaterial gewählt. Diesen einfachen Lokalbahnbauten fehlte meist auch das architektonische Schmuck-

Bilder 181 und 182: Von der Klassifizierung der Stationen zur Normung der Stationsbauten war es nur noch ein kleiner Schritt. Der Gebäudetyp unten war vorgesehen für Stationen der Kategorie V (rechts) bzw. VI. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**

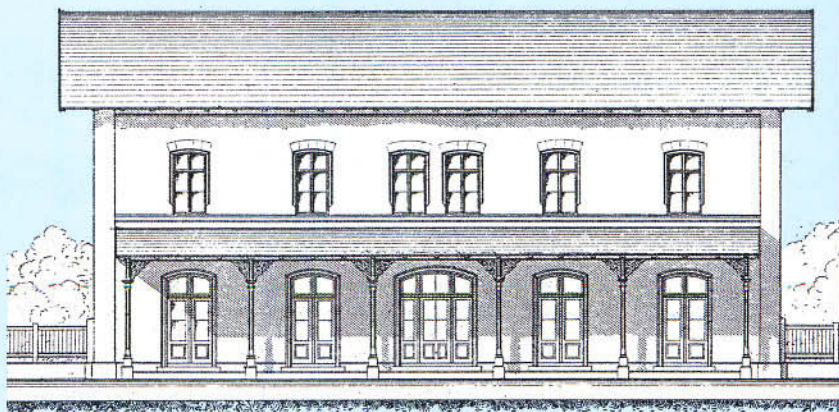
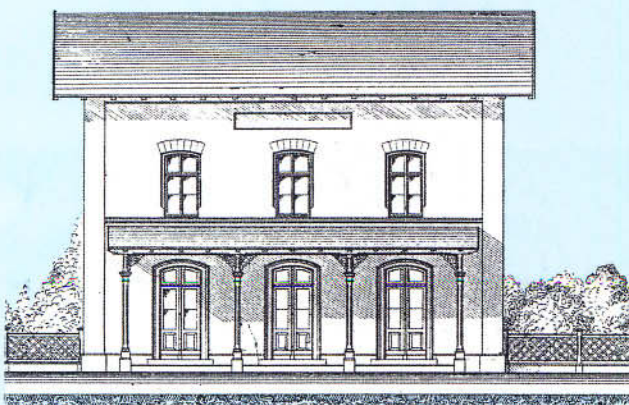


Bild 183: Weißenhorn ist die Endstation der heute nur noch im Güterverkehr betriebenen staatlichen Vizinalbahn aus Senden an der Strecke Ulm – Memmingen (eröffnet am 15. September 1878). Das wuchtige Stationsgebäude hat durchaus repräsentativen Charakter.

Abb. 179, 180 und 183: Sammlung Asmus

Bild 184 (rechts Mitte): Der Münchner Ostbahnhof (nicht zu verwechseln mit der Station der Ostbahn am damaligen Centralbahnhof) wurde 1871 mit der Staatsbahnstrecke in Richtung Simbach in Betrieb genommen. Die Gestaltung weist viele typische Merkmale jener Epoche auf, etwa die Rundbogenarkaden, die Uhr und den typischen fünfteiligen Grundriß.

Abb.: Sammlung Hesselink



werk. Dienstraum, Billetverkauf, Warteraum und Lagerschuppen waren auf rechteckigem Grundriß unter einem Dach zusammengefügt. Noch einfacher ging es nur auf den sogenannten Halteplätzen zu. Sie bestanden aus einem Bahnsteig und einer Halte tafel, das war's schon. Der "Abfertigungsdienst" oblag ortsansässigen "Agenten", will heißen: Fahrkarten gab es nebenan beim Gastwirt.

Große Stationen: München

Zwei große bayerische Bahnhofsgebäude – Nürnberg und Augsburg – wurden bereits kurz vorgestellt. Drei besonders interessante weitere sollen noch skizziert werden: München, Würzburg und Hof.

Als 1846/47 über die Ablösung der provisorischen Münchner Station der inzwischen verstaatlichten München-Augsburger Eisenbahn diskutiert wurde und ein Abgeordneter wegen der Finanzsituation die Staatsregierung aufforderte, bei Eisenbahnhochbauten auf Luxus zu verzichten, rief er den Unmut Ludwigs I. hervor:

"Es wird doch nicht verlangt werden, daß Münchens Bahnhof, der der Hauptstadt des Königreichs Bayern, nachstehe dem in Nürnberg." Das tat er dann auch nicht.



Bild 185: An der Strecke Nürnberg – Würzburg wurden nur noch die bedeutenderen Bahnhöfe mit wirklich repräsentativen Stationsbauten gesegnet, beispielsweise Kitzingen. Das Bauwerk kommt nach wie vor seinen Aufgaben nach.

Abb.: Sammlung Klee

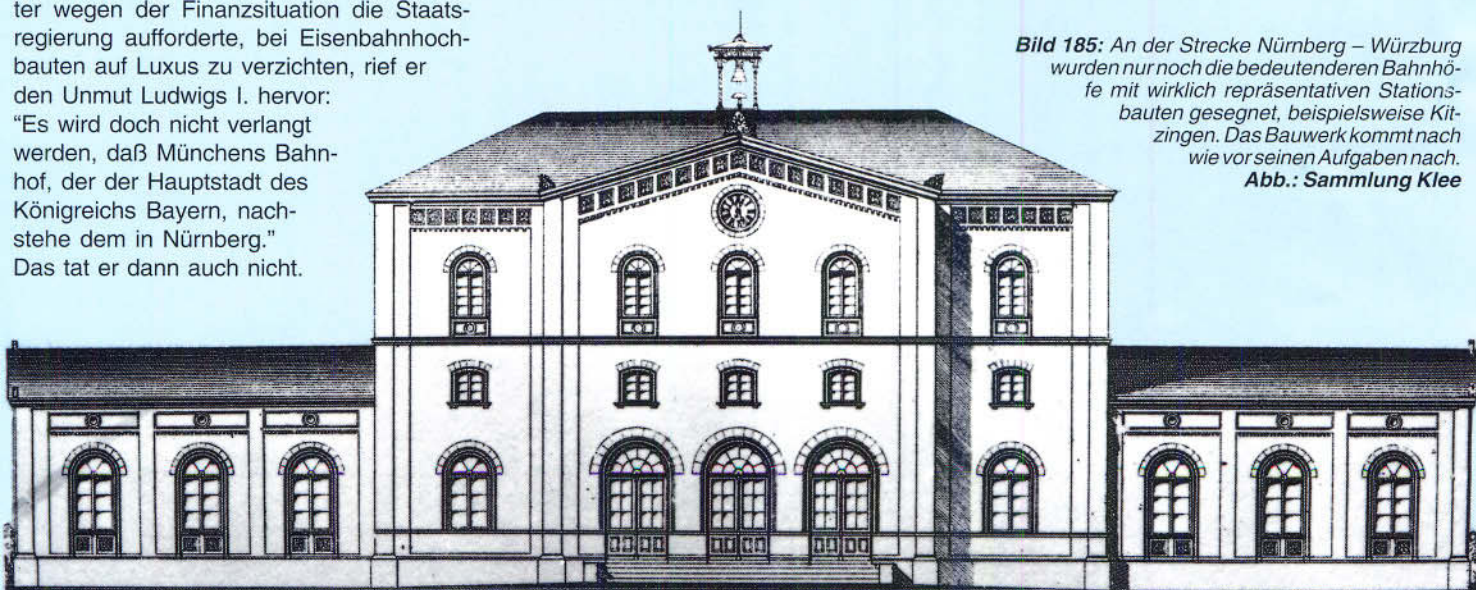




Bild 186: Das Stationsgebäude von Biessenhofen an der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Von hier aus zweigt seit 1876 eine Nebenbahn nach Markt Oberdorf ab. Später sind noch Anbauten hinzugefügt worden. Auf diesem Bild ist rechts z.B. der Königspavillon für Ludwig II. zu sehen. Wenn er nach Hohen Schwangau oder Neuschwanstein wollte, konnte er bis hierher die Eisenbahn benutzen.

Bild 187 (unten): Mit viel Liebe zum Detail wurde der Lokschuppen von Aschaffenburg am Ende der Westbahn entworfen. Auffällig ist der ansonsten für Empfangsgebäude typische fünfteilige Aufbau in der Seitenansicht.
Abb.: Sammlung Klee

Friedrich Bürklein entwarf ein Empfangsgebäude im "antik-römischen Baustyle", das durch Struktur, Farbe und Detailgestaltung der Fassade bestach und mit seinem frischlebendigen Aussehen größte Anerkennung bei Fachleuten wie Bürgern erfuhr. Nicht minder beeindruckte die 111 m lange hölzerne Bahnsteighalle, die bei 20 m Höhe und 29 m Breite fünf Gleise und zwei Perrons überspannte. 1848/49 wurde der neue Centralbahnhof in Betrieb genommen. Noch unter Bürklein standen zwischen 1857 und 1864 erste größere Erweiterungen an. Der Centralbahnhof mußte inzwischen auch die Linien nach Rosenheim (Staatsbahn) sowie Holzkirchen und Starnberg (Pachtbahnen) aufnehmen. Gleich neben dem ursprünglichen Bürkleinschen Bau hatte die Ostbahn für ihre Strecke nach Regensburg eine Station mit 145 m langer Bahnsteighalle errichtet. Durch symmetrische Flügel- und Arkadenbauten am Vorplatz fing Bürklein die Erweiterungen stilssicher auf. Die nun 192 m lange, wie aus einem Guß wirkende Gebäudefront am Bahnhofsvorplatz wurde 1860 vollendet und bestand bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg. So gelungen die Erweiterung nach außen hin erscheinen mochte, hinter der Fassade genügte der Komplex von Hallen, Wartesälen, Dienst- und Betriebsräumen den wachsenden Anforderungen nicht mehr.

Nachdem 1875 die Ostbahn verstaatlicht worden war, beschloß die Bahnverwaltung, hinter Bürkleins Empfangsgebäude(n) neue Bahnsteighallen zu errichten. Um das vorhandene Ensemble nicht zu zerstören, wurde lediglich der hintere Teil abgebrochen, der vordere wurde zum "Hauptvestibül" (Empfangshalle) umgearbeitet. Dahinter wurde 1883/84 die vierschiffige neue Halle errichtet, die auf gut 21 000 m² 16 Gleise überdachte. Sie war die damals größte Bahnsteighalle Europas. Der neue Münchner Centralbahnhof erfuhr noch manche Änderung und Erweiterung – u.a. mit dem Starnberger und Holzkirchner Flügelbahnhof, die offiziell aber erst 1954 integraler Bestandteil des Hauptbahnhofs wurden. Damals existierten das Bürkleinsche Empfangsgebäude und die vierschiffige Halle schon nicht mehr, sie waren Opfer

des Luftkriegs geworden. 1960 wurde an gleicher Stelle der neue Münchner Hauptbahnhof eröffnet, ein funktionelles Bauwerk (wenn man von dem fehlenden Quertunnel zur Verknüpfung der Bahnsteige absieht). Vom architektonischen Charme der Bürkleinschen Bauten hat er leider nichts abbekommen.

Würzburg und Hof

Auf bescheidenerem Niveau bewegen sich die fränkischen Stationen Würzburg und Hof, reicht doch – abgesehen von Nürnberg – kein anderer Bahnhof in Bayern an den Münchner Hauptbahnhof auch nur in etwa heran. Bemerkenswertes bieten aber auch diese beiden Stationen.

Der 1854 in Betrieb genommene erste Würzburger Bahnhof – ein Kopfbahnhof – war von seiner Anlage her ein Unikum. Obwohl noch Ludwig I. bestimmt hatte, Bahnhöfe seien vor die Stadttore zu legen, um das Stadtbild nicht zu zerstören, glaubte man unter seinem Sohn Max II., bei der Westbahnstation Würzburg eine Ausnahme machen zu müssen. Würzburg war die bedeutendste Festung Nordbayerns; für den Fall eines Kriegs legte man die militärisch bedeutende Bahnstation in die Festungsmauern, also in die Stadt.

Das Empfangsgebäude fand seinen Platz unweit der

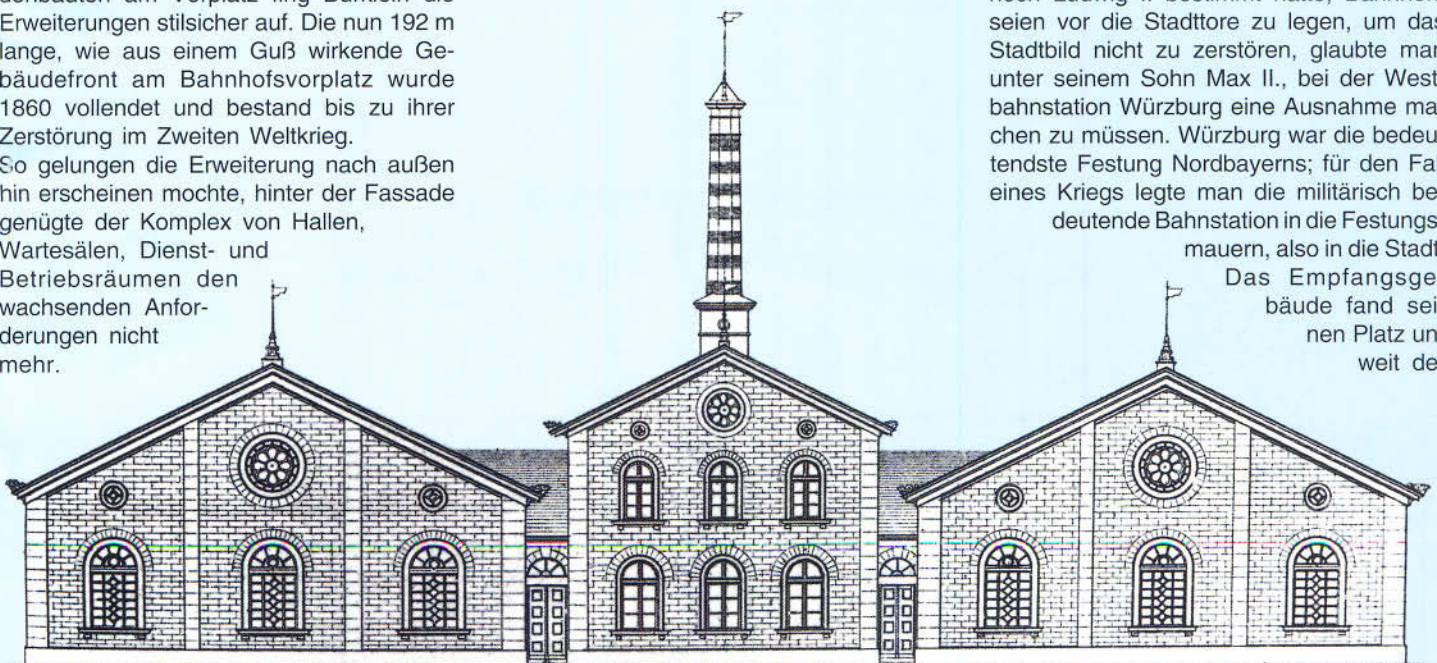


Bild 188: Auch Wildpoldsried liegt am Teilstück Kaufbeuren – Kempten der Süd-Nord-Bahn, und das eigentliche Empfangsgebäude entspricht dem von Biessenhofen aufs Haar. Alle übrigen Süd-Nord-Bahn-Stationen waren noch individuell entworfen worden.
Abb. 186 und 188: Sammlung Asmus

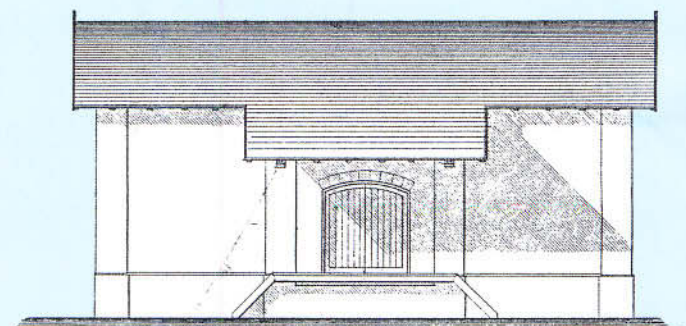
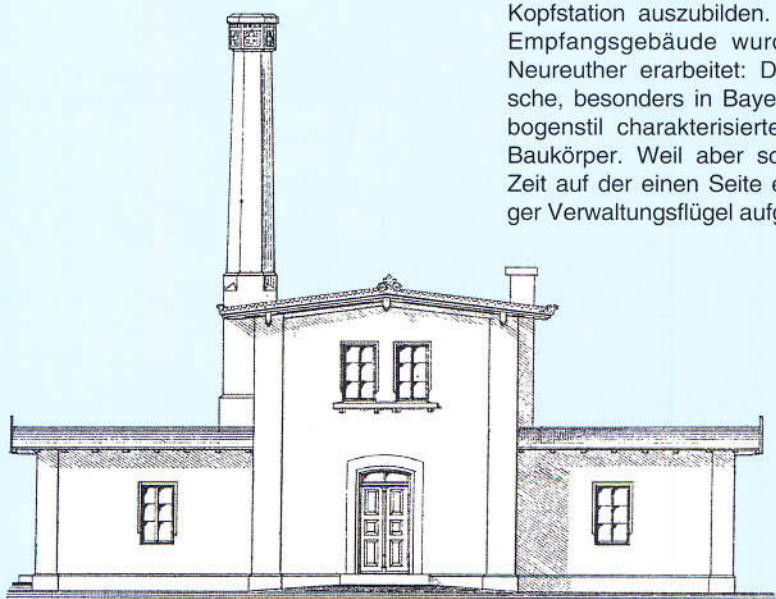


Bilder 189 und 190 (unten): Im Laufe der Zeit setzte sich mehr und mehr der Bau anhand von Musterblättern durch. Die abgebildeten Bauten zeigen ein Pumpen- bzw. Maschinenhaus und einen Güterschuppen für Stationen der Kategorie V.
Abb.: Verkehrs-
museum Nürnberg

Residenz an der Theaterstraße. Dieses schuf Neureuther auf fünfteiligem italienischem Renaissance-Grundriß. Stilistisch lehnte sich der Bau mit seinen Rundbögen sichtlich an den ersten Bahnhof Hof an, übrigens auch von Neureuther. Schon 13 Jahre nach der Einweihung wurde der Würzburger Bahnhof "ausrangiert". Der Verkehr auf der Westbahn war erheblich angewachsen, außerdem waren neue Strecken nach Nürnberg und Heilbronn hinzugekommen. Unmöglich konnte dieser Verkehr auf Dauer innerhalb der Stadtmauern bewältigt werden. Da inzwischen der Festungsstatus der Stadt Würzburg aufgehoben worden war, gab es auch seitens des Militärs keine Bedenken mehr gegen eine Verlegung der Station an den wegen seiner Weine berühmten Steinberg nach Osten. Selbstverständlich wurde die neue Station als Durchgangsbahnhof angelegt. "Friedrich Bürklein entwarf dazu ein architektonisch besonders eindrucksvolles Empfangsge-

bäude, das mit seinem an frühmittelalterliche Vor- und Eingangshallen erinnernden Mittelteil und den ausgewogenen Proportionen seines Gesamtaufbaus in vieler Beziehung unvergleichbar war. Daß die Würzburger Residenz, das einmalige architektonische Kunstwerk des deutschen Barock, Bürklein anspornte, hier auch mit einem anspruchsvollen Bahnhofsbau zu bestehen, ist nicht zu bezweifeln." So das Urteil von Manfred Berger. Das prächtige Bauwerk versank im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs und wurde zwischen 1953 und 1961 durch den heutigen Neubau ersetzt. Abschließend noch einige Anmerkungen zu den beiden Hofer Empfangsgebäuden. Als Endstation der Süd-Nord-Bahn und Grenzbahnhof zur Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn mußte in der nordbayerischen Stadt eine Anlage geschaffen werden, die deutlich über das für einen Ort dieser Größenordnung übliche Maß hinausging. Dennoch wurde der Fehler begangen, die Station zu nah an die Stadt zu legen und außerdem als Kopfstation auszubilden. Der Entwurf des Empfangsgebäude wurde von Gottfried Neureuther erarbeitet: Der spätklassizistische, besonders in Bayern beliebte Rundbogenstil charakterisierte den dreiteiligen Baukörper. Weil aber schon nach kurzer Zeit auf der einen Seite ein dreigeschossiger Verwaltungsflügel aufgebaut worden ist,

zerbrach die an sich ausgewogene Optik. Der ursprüngliche Kopfbahnhof stand 32 Jahre im Dienst. 1880 wurde – nun weit vor der Stadt – ein neuer Durchgangsbahnhof fertiggestellt; auch er war üppig dimensioniert, denn nach wie vor war Hof die wichtigste Grenzstation zwischen Bayern und Sachsen. Das Empfangsgebäude im Stil der Neorenaissance entwarf Generaldirektionsrat Seidel aus München auf dem bewährten fünfteiligen Grundriß (Mittelbau, zwei schmale Seitenflügel, daran Eckpavillons); hinter diesem 137 m breiten Baukörper wurden zu den Gleisen hin weitere Gebäudetrakte angeschlossen. Die "klassische" fünfteilige Stadtseite des Ensembles wird dadurch aber kaum beeinträchtigt. Nicht nur das Äußere des neuen Hofer Bahnhofs entfaltete eine unübersehbare Pracht, die auf den Bauherren zurückweisen sollte. Auch innen wurde an Schmuck, Glanz und Zierrat nicht gespart. Insofern ist Hof ein gutes Beispiel für den im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts bei großen Bauten verwirklichten Repräsentationswillen. Und wer den Bahnhof Hof nur vom Abteifenster aus kennt, der sollte bei nächster Gelegenheit hier einen Zwischenaufenthalt einlegen: Die Pracht der alten Fassaden und Säle ist größtenteils noch vorhanden, ein Bahnhofsrestaurant beispielsweise wie das in Hof sucht heute Seinesgleichen.





Eisenbahnbrücken in Bayern

Die Eisenbahn braucht Brücken, denn für Schienenwege sind nur relativ große Bogenhalbmesser und relativ geringe Neigungen zulässig. Nach der EBO (Eisenbahn-

Bau- und -Betriebsordnung) für die regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland soll der Radius eines Gleisbogens im durch-

gehenden Hauptgleis nicht kleiner sein als 300 m und darf die Längsneigung auf freier Strecke nicht steiler sein als 1:80.

Deshalb müssen alle Eisenbahnlinien so oft

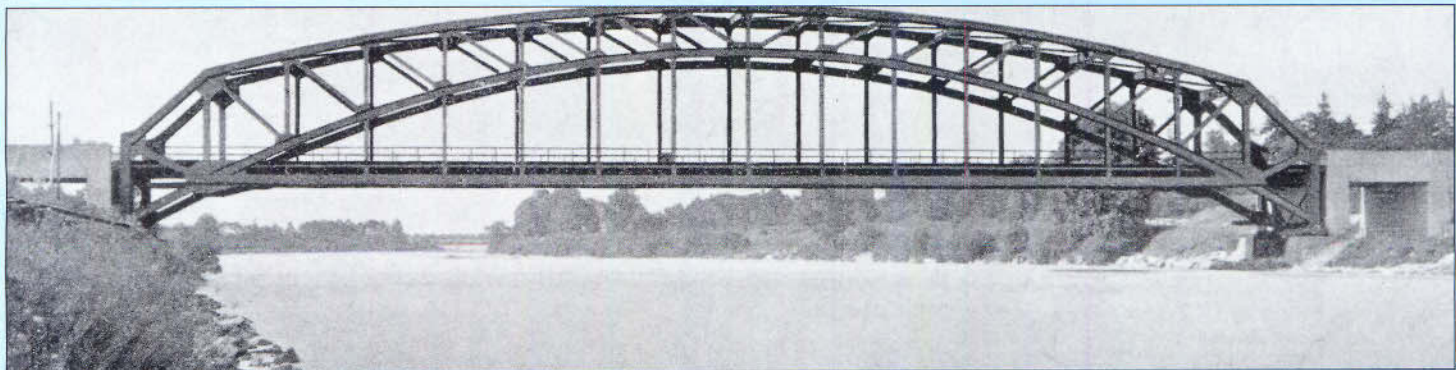
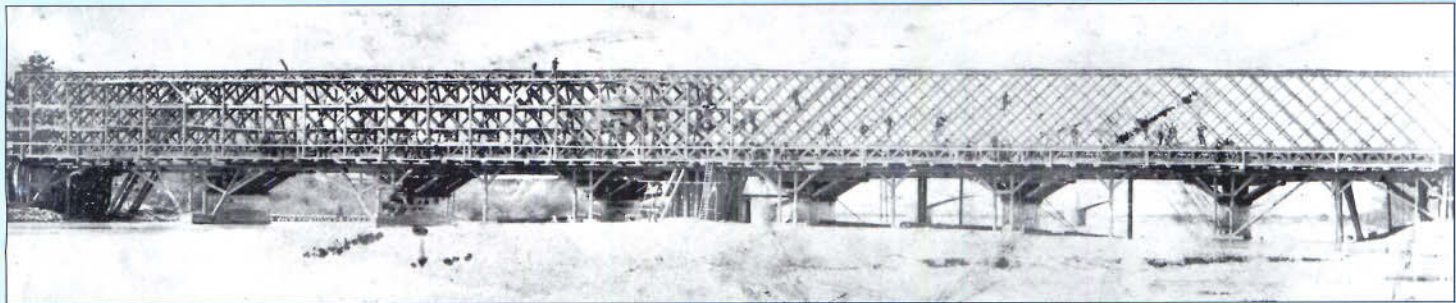




Bild 191: Im Sommer 1859 entstand dieses großartige Foto von der hölzernen Behelfsbrücke über die Wertach bei Augsburg, über die während des Baus der steinernen Bogenbrücke die Züge nach Ulm und Donauwörth fahren mußten. **Abb.: Sammlung Asmus**

Flüsse, Täler und Wege überqueren. 1935 beispielsweise verfügte die Deutsche Reichsbahn in ihrem Netz von 53 360 km Länge über 64 100 Eisenbahnbrücken

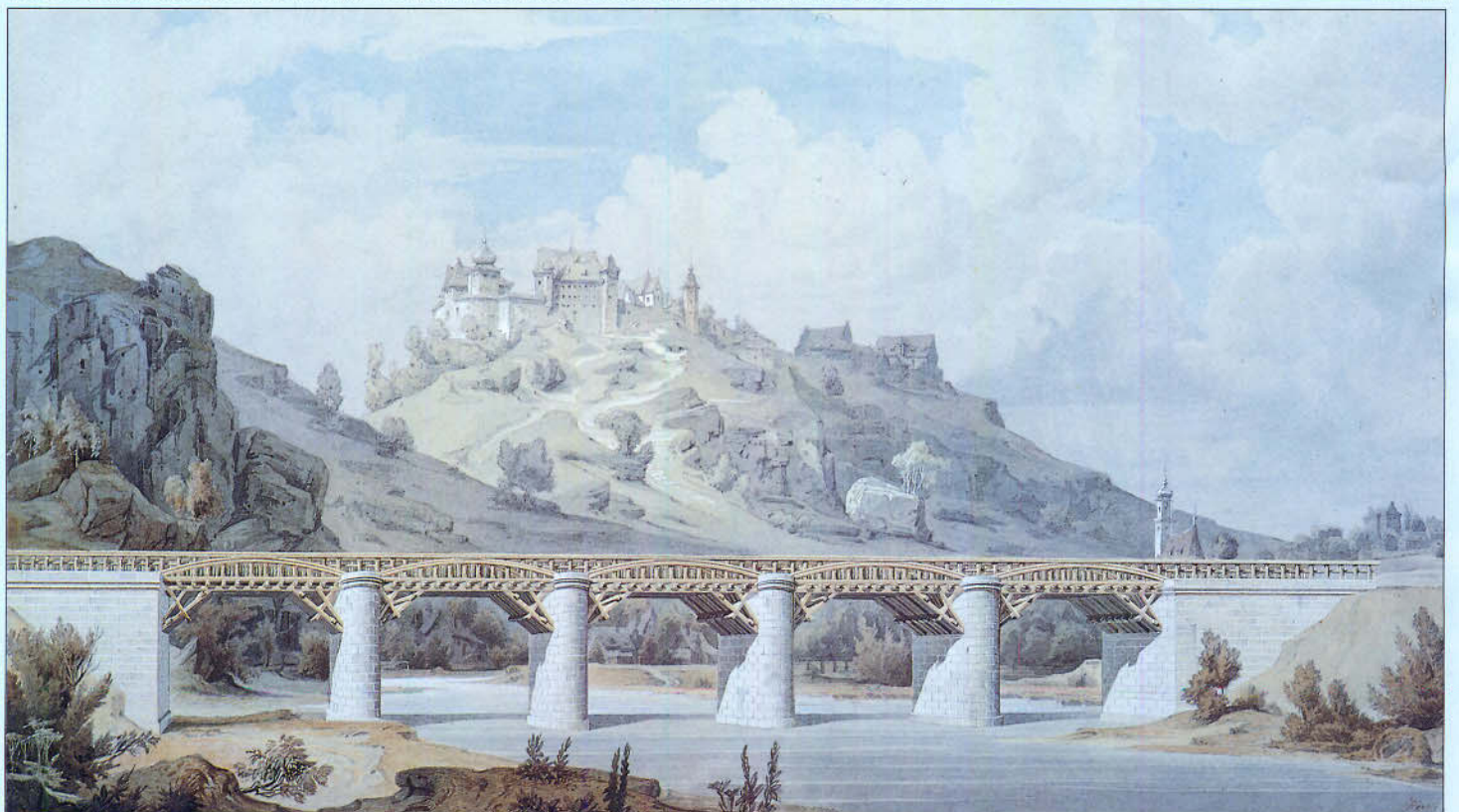
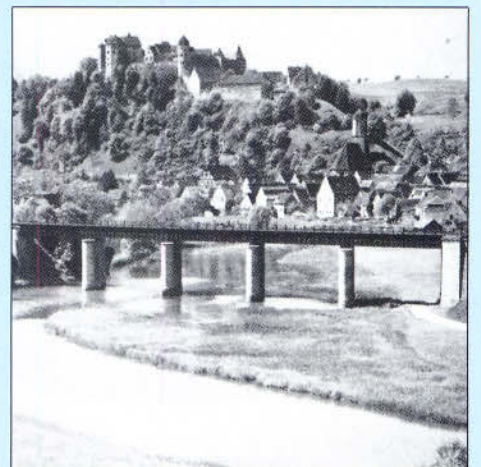
(42 000 stählerne). Damals betrug also der mittlere Abstand der Brücken im deutschen Schienennetz durchschnittlich nur 836 m. Diese mittlere Entfernung mag heute noch

Bild 192 (kleines Bild linke Seite oben): Zur Eröffnung der München-Augsburger Eisenbahn wurde eine Medaille geprägt, auf der auch ein Teil der hölzernen Lechbrücke dargestellt ist.

Bilder 193 bis 195 (linke Seite): Die hölzerne Lechbrücke bei Augsburg-Hochzoll. Oben ein Pfeiler der Nachfolgerin von 1861/62, darunter fortgeschrittener Bau des eisernen Gittertragwerks, unten die 1925 in Betrieb genommene 91 m lange Hochzoller Lechbrücke. **Abb. 193 bis 195 und 197: VM Nbg.**

Bild 196 (rechts): Die Eisenbahnbrücke über die Wörnitz bei Harburg erhielt erst spät eiserne Tragwerke. **Abb. 192 und 196: Sammlung Dr. Pottgießer**

Bild 197: Als Karl Herrle die Harburger Wörnitzbrücke malte, bestanden die Tragwerke noch aus Holz.



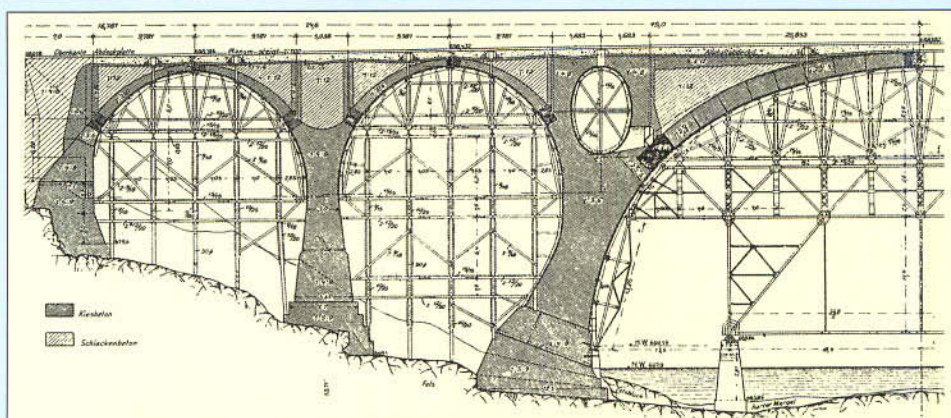
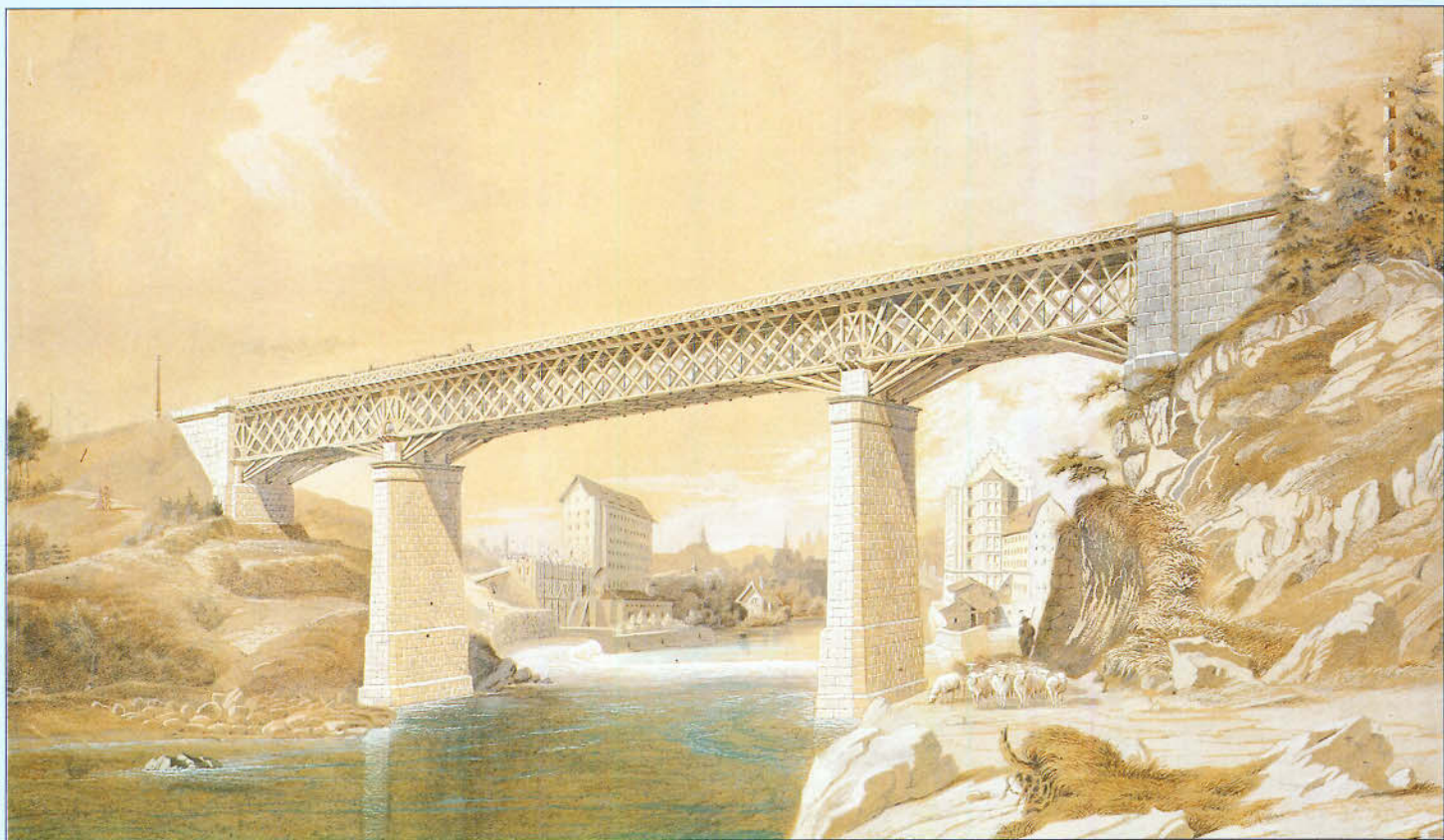


Bild 199: Diese Bauzeichnung von 1904 stellt die Kemptener Bogenbrücke aus Beton über die Iller dar.

Bild 198 (ganz oben): Ihre hölzernen Tragwerke hat noch heute die jetzt als Radfahrer- und Fußgängerbrücke genutzte erste Kemptener Illerbrücke der Süd-Nord-Bahn. **Abb.: VM Nürnberg**

Bild 200: Als Kempten noch seinen Kopfbahnhof hatte, entstand diese Aufnahme von den drei Illerbrücken. Die Holzkonstruktion ist teilweise verdeckt. **Abb.: Stadtarchiv Kempten**



kleiner sein, weil inzwischen zahlreiche niveaugleiche Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt worden sind. Hier sollen aus der Vielzahl nur einige wenige, einmalige und besondere Brückenbauwerke aus den Anfängen des Eisenbahnzeitalters in Bayern vorgestellt werden. Um Ihnen, liebe Leser, ein lästiges Zurückblättern zu ersparen, wiederholen wir hier jeweils kurz die geschichtlichen Zusammenhänge, die in diesem und dem ersten Band detailliert beschrieben sind.

Am 3. Juli 1837 wurde die Linie München – Augsburg konzessioniert. Die Pläne stammten von Paul Camille von Denis (1795 bis 1872), der sich bereits um die Eisenbahn Nürnberg – Fürth große Verdienste erworben hatte. Eigens für die Planung und den Bau der Privatbahn München – Augsburg wurde er vorübergehend aus dem Staatsdienst beurlaubt.

Für diesen rund 62 km langen Schienenweg mußte er 63 Brücken und Durchlässe einplanen, z.B. in Pasing über die Würm und bei Olching über die Amper. Dort schuf er eine 55 m lange gewölbte Steinbrücke mit fünf Öffnungen zu je 9,20 m Lichtweite. Das bedeutendste Bauwerk war jedoch die 95 m lange hölzerne Eisenbahnbrücke über den Lech in Augsburg-Hochzoll.

Nach nur dreijähriger Bauzeit konnte die Linie von München nach Augsburg in ihrer ganzen Länge am 4. Oktober 1840 feierlich eröffnet werden. Aus diesem Anlaß wurde eine silberne Gedenkmünze geprägt, auf der ein Teil der verschalteten Lechbrücke mit einem darüberfahrenden Zug abgebildet ist. Auf alten Lichtbildern ist die interessante Holzkonstruktion aus dem Jahre 1861 zu erkennen. Es handelte sich dabei um Bogenhängewerke des Systems "Pechmann".



Dieses war zwei Jahre zuvor bereits in Österreich für den Bau einer Donaubrücke in Wien benutzt worden.

An einem Teilmodell dieses Bauwerks ist sichtbar, daß die horizontalen Träger aus mehreren übereinanderliegenden und miteinander verzahnten Holzbalken bestanden. Mit den darübergespannten hölzernen Bögen waren sie durch senkrechte Pfosten und Zangen verbunden und bildeten so stabile, versteifte Bogentragwerke.

Gut 20 Jahre hat diese Holzkonstruktion in Augsburg-Hochzoll ihren Zweck erfüllt; dann war sie den Belastungen nicht mehr gewachsen. Neben den sieben 13 m weit gespannten Holzjochen wurde deshalb eine Ersatzbrücke aus eisernen Gitterträgern von je 50,6 m lichter Weite gebaut. Für sie mußte neben der vierten Öffnung der alten Holzbrücke ein neuer massiver Mittelpfeiler errichtet werden. 1925 hatte auch dieses eiserne Bauwerk ausgedient. Seitdem überspannt eine elegante Stahlbrücke mit 91 m weiten Fachwerkbögen den Lech.

Die Bildung einer königlichen Eisenbahnbau-Kommission für die Planung und den Bau von staatlichen Bahnen in Bayern im Juli 1841 sowie der Erlass des Ersten Bayerischen Eisenbahn-Dotations-Gesetzes im August 1843 schufen die Voraussetzungen für die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Als erster Teil konnte 1844 die Staatsbahnstrecke von Nürnberg nach Bamberg eröffnet werden. Zugleich wurde die München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht. Von Augsburg aus nach Norden konnte der erste Abschnitt bis Donauwörth am 28. Mai 1846 in Betrieb genommen werden. Von dort ging es weiter, aber nicht – wie heute – auf dem geraden und kürzesten Weg über Treuchtlingen – Pleinfeld. Man entschied

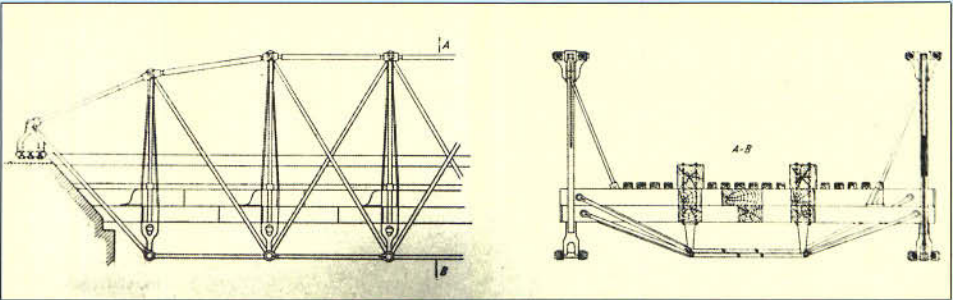


Bild 202: Ansicht und Querschnitt der nach dem System Pauli konstruierten Günzburger Brücke über die Günz von 1853.

Bild 201 (ganz oben): In diesem wunderschönen Aquarell hat uns Karl Herrle eine Ansicht der Brücke über die Günz bei Günzburg hinterlassen. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**

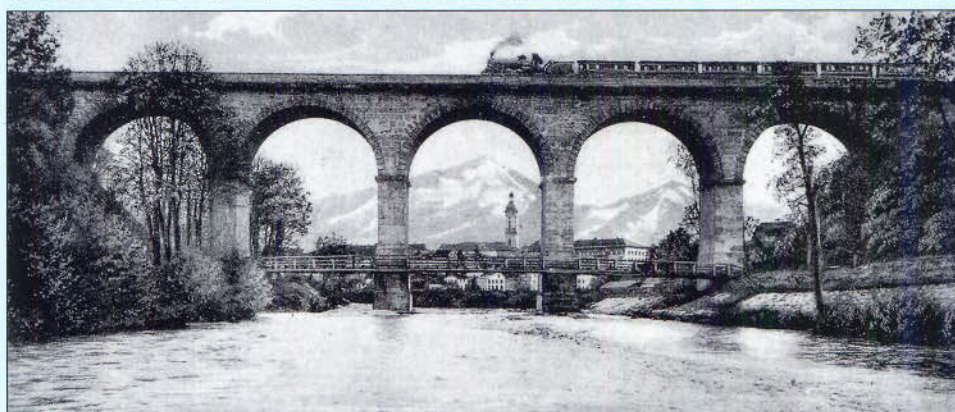
Bild 203: Die Brücke über den Waltenhofer Bach an der Süd-Nord-Bahn erhielt 1926 ihren zweiten – stählernen – Überbau. **Abb. 199, 202 und 203: Sammlung Dr. Pottgießer**





Bild 204: Am 4. Februar 1874 entstand diese Aufnahme der eben fertiggestellten Donaubrücke bei Regensburg-Großprüfening an der Strecke nach Ingolstadt. Hinten die Mariaorter Brücke der Nürnberger Strecke.
Abb.: Stadtmus. Regensburg

Bild 205 (links Mitte): Ein Blick durch den Traunviadukt der Strecke Rosenheim – Salzburg auf Traunstein. Interessant für Modellbauer ist der angeklümmte Fußgängersteig unten an den Pfeilern.
Abb.: Slg. Veith



sich für eine Trasse mit erheblichem Westbogen über Nördlingen – Gunzenhausen. Dieser Umweg machte sie 34 km länger als eine direkte Linienführung.

Die Strecke überquerte nahe Harburg unterhalb einer imposanten Burganlage die Wörnitz, einen linken Nebenfluß der Donau. Die Hauptträger der fünf Brückenjoche, deren Aussehen der zeitgenössische Maler Karl Herrle in einem schönen Aquarell überliefert hat, bestanden ursprünglich aus Holz. Es waren die gleichen Pechmannschen Bogenhängewerke zur Anwendung gekommen wie bei der Eisenbahnbrücke über den Lech in Augsburg. Die hölzernen Tragwerke wurden später durch eiserne Blechträger ersetzt, während die Widerlager und die vier massiven Zwischenpfeiler offenbar beibehalten werden konnten.

58 km weiter, bei der Altmühl-Überquerung in der Nähe von Gunzenhausen, entschieden sich die Baumeister der neuen Eisenbahn mit einer soliden Steinbrücke mit acht flachen Gewölben für einen festen, dauerhaften Baustoff. Am 30. September 1849 war schließlich auch der letzte Streckenabschnitt Gunzenhausen – Pleinfeld – Roth – Schwabach fertig, so daß man von München nach Nürnberg durchfahren konnte. Die "Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Commission" hatte beschlossen, daß die Trasse der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von Augsburg zum Bodensee über Kaufbeuren – Kempten – Immenstadt verlaufen sollte.

Dafür mußten u.a. in Kempten und 7 km südlich bei Waltenhofen je eine größere Brücke entstehen. Es lag nahe, hierfür das in der Gegend reichlich vorhandene Holz als Baustoff zu wählen.

Aber Kempten, die schon von den Römern gegründete alte Reichsstadt und der jetzige wirtschaftliche Mittelpunkt des Allgäus, bekam einen Kopfbahnhof. Die Nähe zum Stadtzentrum war für die Einwohner sicher angenehm, für den Bahnbetrieb jedoch war diese Lösung zeitraubend und teuer.

Die berühmten Illerbrücken

Von Augsburg über Buchloe und Kaufbeuren kommend mußte die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn bei Kempten auf das linke Illerufer wechseln. Hierfür baute man eine einzigartige zweigleisige Holzbrücke, die im wesentlichen noch heute vorhanden ist. In 34 m Höhe überspannt das Bauwerk das Tal und den Fluß mit drei Öffnungen von 35, 53 und 26 m Stützweite. Die hölzernen Howe-Fachwerkträger mit oberliegender Fahrbahn ruhten auf den Widerlagern und den beiden Zwischenpfeilern aus Naturstein. 1847 wurde mit dem Bau dieser – wie uns ein Aquarell von Karl Herrle zeigt – ansehnlichen Illerbrücke begonnen.

Finanzielle Engpässe, die politischen Unruhen des Jahres 1848 und nicht zuletzt der Thronverzicht König Ludwigs I. sollen zur vorübergehenden Einstellung der Bauar-

beiten an der Brücke geführt haben. Es bedurfte erst dringender Petitionen u.a. der Städte Kempten und Lindau, um die Fortsetzung der Bauarbeiten zu erwirken.

Im Dezember 1851 war das Bauwerk fertig, so daß die Probelastungen beginnen konnten. Am 1. April 1852 fand zusammen mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Kaufbeuren – Kempten die festliche Einweihung der Illerbrücke statt. Entsprechend der Bedeutung dieses Ereignisses für die Stadt Kempten war ein umfangreiches Programm vorgesehen.

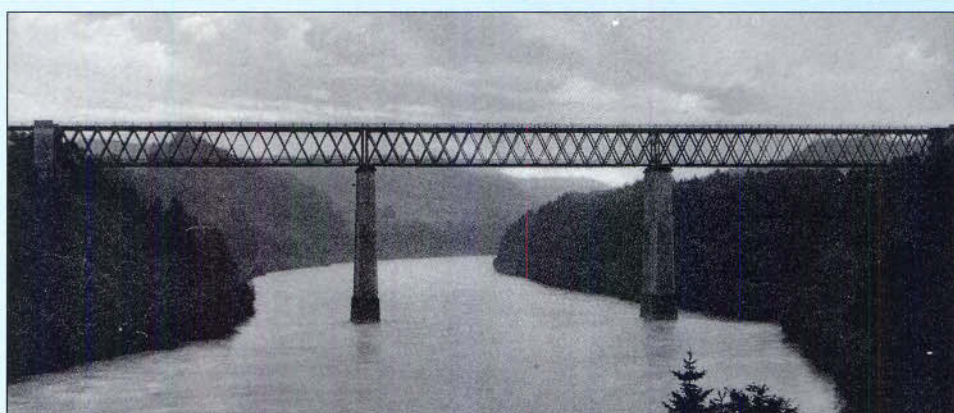
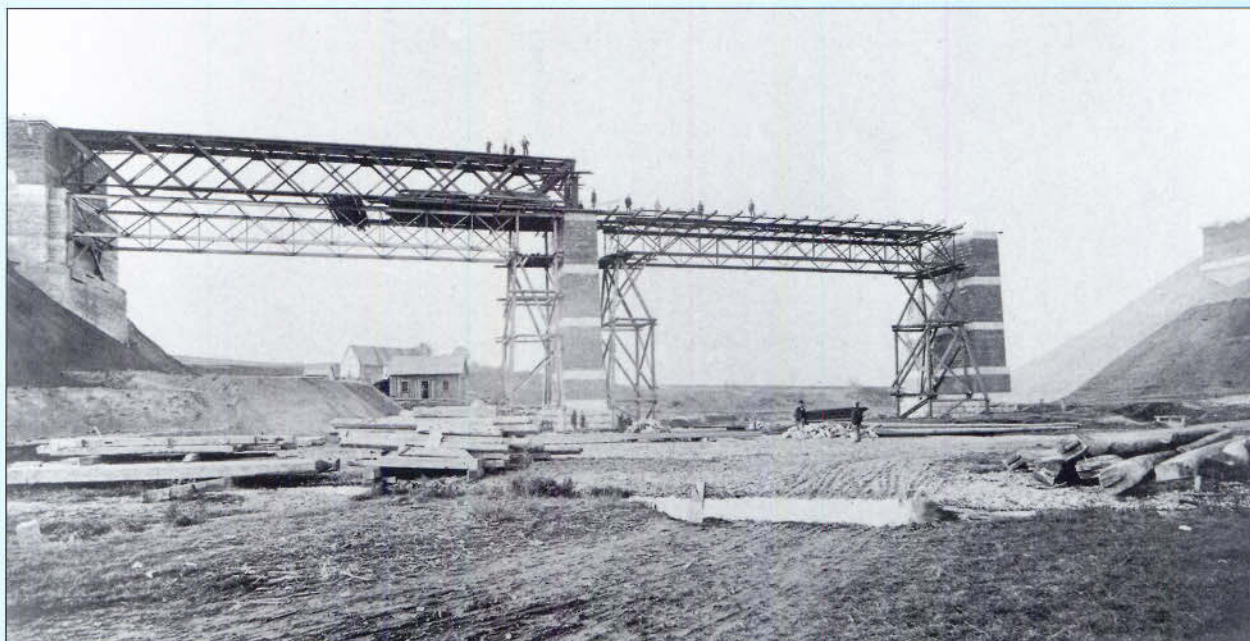
Nach Vollendung des letzten Abschnitts von Oberstaufen bis Lindau wurde am 12. Oktober 1853 der durchgehende Bahnbetrieb von Augsburg bis zum Bodensee aufgenommen. In der Folgezeit entwickelte sich Kempten zum Eisenbahnknotenpunkt. Am 1. Juni 1863 kam die 85 km lange Linie nach Memmingen – Neu-Ulm hinzu und am 30. November 1895 die Strecke nach Pfronten – österreichische Grenze (34 km). Nach dem Bau der Schienenverbindung zwischen München und Buchloe gab es ab 1. Mai 1874 auch direkte Züge von der Hauptstadt des Königreichs Bayern nach Kempten. All diesen Mehrverkehr hat die Holzbrücke über die Iller bewältigt. Allerdings fuhr trotz zweigleisiger Ausführung stets nur ein Zug.

Um die Jahrhundertwende reiften dann Pläne, für Kempten einen neuen Güterbahnhof anzulegen und eine Umgehungskurve zu bauen, damit die Güterzüge nicht mehr kopfmachen mußten. 1904 bis 1906 wurden zwei neue Eisenbahnbrücken dicht beieinander geschaffen, eine zweigleisige für die Umgehungskurve und eine viergleisige für den bisher über die Holzbrücke ablaufenden Verkehr von und nach Memmingen, Buchloe und Pfronten.

Diese beiden neuen Bauwerke bestehen aus mehreren 36 m hohen Gewölben aus Stampfbeton mit lichten Weiten von 63,8 und 21,3 m. Auch sie erregten die Aufmerksamkeit der Fachwelt, denn sie waren damals die weitestgespannten Bahnbrücken aus unbewehrtem Beton in Deutschland. Die alte Holzbrücke über die Iller war nun

Bild 206: Technischer Fortschritt: Beim Bau der Mamminger Talbrücke an der Ostbahnstrecke Landau – Mühl-dorf wurden die Tragwerke schon von eisernen Baugerüsten aus montiert. Abb.: VM Nürnberg

Bild 207 (rechts Mitte): 1872 bis 1874 entstand die Königswarter Innbrücke. Nach ihrer Sanierung konnte im Sommer 1994 der Verkehr zwischen Wasserburg und Mühl-dorf wieder aufgenommen werden. Abb.: Slg. Dr. Pottgießer



für die Bahn entbehrlich geworden. Sie wurde an die Stadt verkauft, die sie nach einem Entwurf ihres Stadtbaumeisters Vicari verstärken und zur Aufnahme des Straßenverkehrs herrichten ließ. So überlebte das einmalige Bauwerk in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden neuen Betonbrücken.

Eine weitere Veränderung trat ein, als das seit 1885 diskutierte Projekt, für Kempten einen Durchgangsbahnhof zu bauen, 1965 bis 1969 endlich verwirklicht wurde. Der alte Kopfbahnhof wurde aufgelassen. Das 11 ha große Gelände einschließlich der viergleisigen Betonbrücke über die Iller übernahm die Stadt. Sie band dieses Bauwerk in ihr Wegenetz ein und widmete es ausschließlich dem Straßenverkehr. Die alte Holzbrücke ist seitdem den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

7 km südlich von Kempten wurde das 25 m tiefe Tal des Waltenhofer Tobels gleichfalls mit einem 53 m langen und 5,3 m hohen hölzernen Fachwerkträger der Bauart Howe überbrückt. Die Balken und Streben der Fachwerkwände bestanden aus Lärchenholz. Das Schmiedeeisen für die 4,5 cm starken Hängestangen lieferte das königlich bayerische Hüttenamt im nahen Sonthofen. Die senkrechten Wände waren durch Querbalken verbunden, die oben die Langschweller für das Gleis und seitlich die Holzgelenke trugen. Mit diesem gediegenen, sorgfältig ausgeführten Bauwerk, das uns Karl Herrle gleichfalls im Bild hinterlassen hat, konnte am 1. Mai 1853 der Eisenbahnbetrieb auf dem Abschnitt Kempten – Immenstadt aufgenommen werden.

Als die Strecke zweigleisig werden sollte, baute man 1883 neben das hölzerne eingleisige Tragwerk einen zweiten Überbau aus Eisen mit Hauptträgern in Halbparabelform. Dieser wurde 1926 verschrottet und durch ein gleichartiges Tragwerk aus Baustahl St 48 ersetzt. 1900 wurde auch die bis dahin im Gleis Lindau – Kempten liegende alte Holzbrücke abgebrochen. Dafür gab es auch eine eiserne Fachwerkbrücke, die inzwischen mehrmals verstärkt wurde. Trotz all dieser Veränderungen ist aber das gute

alte Mauerwerk der Widerlager aus Nagelfluhquadern bis heute erhalten.

Die "Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" von 1865 empfahlen bereits, Brücken aus Steinen oder Ziegeln auszuführen. Die nächste Ausgabe 1871 brachte dann die Änderung, daß hölzerne Brücken "nur ausnahmsweise" zu gestatten seien. Auch in Bayern haben die Eisenbahnverwaltungen anscheinend nach diesen Regeln verfahren, wie viele Bauwerke beweisen. Beispielsweise bestand die Brücke über die Vils bei Vils-hofen, die mit der Eröffnung der bayerischen Ostbahnlinie Landshut – Passau am 1. September 1861 dem Verkehr übergeben wurde, aus massiven Steingewölben. Oder die 261 m lange Brücke über den Inn bei Königswart in 48 m Höhe. Deren Parallelträger mit Stützweiten von 28, 68 und 20 m wurden 1874 bis 1876 aus Schweiß-eisen hergestellt.

Das bei Wasserburg/Inn auf der Strecke Rosenheim – Mühl-dorf gelegene Bauwerk steht zwar seit 1983 unter Denkmalschutz, wird aber wegen seiner Auffälligkeit zur Zeit dennoch einer gründlichen "Verjüngungskur" unterzogen. Dabei werden die eisernen Gitterträger abgebrochen und zwei neue Endauflager hergestellt. Auf ihnen und den beiden Flußpfeilern wird ein neuer eingleisiger Stahlüberbau aus pfostenlosem Strebenfachwerk und Stahlbetonverbundplatte montiert. Diese Erneuerungsarbeiten

sollen Mitte des Jahres 1994 beendet sein. Die zwei Beispiele zeigen, daß es in der Tat als besondere "Ausnahme" anzusehen ist, wenn auf der 1879 in Betrieb genommenen Linie von Deggendorf über Gotteszell – Reggen – Zwiesel nach Eisenstein im Bayerischen Wald noch eine hölzerne Howe-Brücke über die Ohe zu finden war. Gleichwohl, Holz als Baustoff für die tragenden Teile war nun passé, und in erster Linie traten jetzt Eisen und Stahl an seine Stelle.

Viele der ersten Bauwerke aus Eisen lehnten sich in ihrer Konstruktionsform noch stark an die hölzernen Lattenbrücken von Town oder die Fachwerkträger des Systems Howe an. Die Brückenbauer entwarfen zunächst noch nach empirischen Regeln. So kam es bei den anfangs häufig verwendeten eisernen Gitterwerken zuweilen zu Überdimensionierungen, weil es noch keine entsprechende Theorie über die optimale Verteilung des Materials gab. "Ihr sicheres optisches Gefühl hat die Brückenbauer nie im Stich gelassen. Freilich waren sie eher zu vorsichtig als zu kühn", schrieb A. G. Meyer in seinem 1907 erschienenen Buch "Eisenbauten, ihre Geschichte und Ästhetik".

Die neue Periode des Brückenbaus rief zahlreiche Ingenieure auf den Plan, die mit mathematischen und physikalischen Kenntnissen theoretische Grundlagen für die statisch richtige Bemessung auch weitgespannter eiserner Bauwerke erarbeiteten. In dem 1868 erschienenen Buch "Der Brückenbau

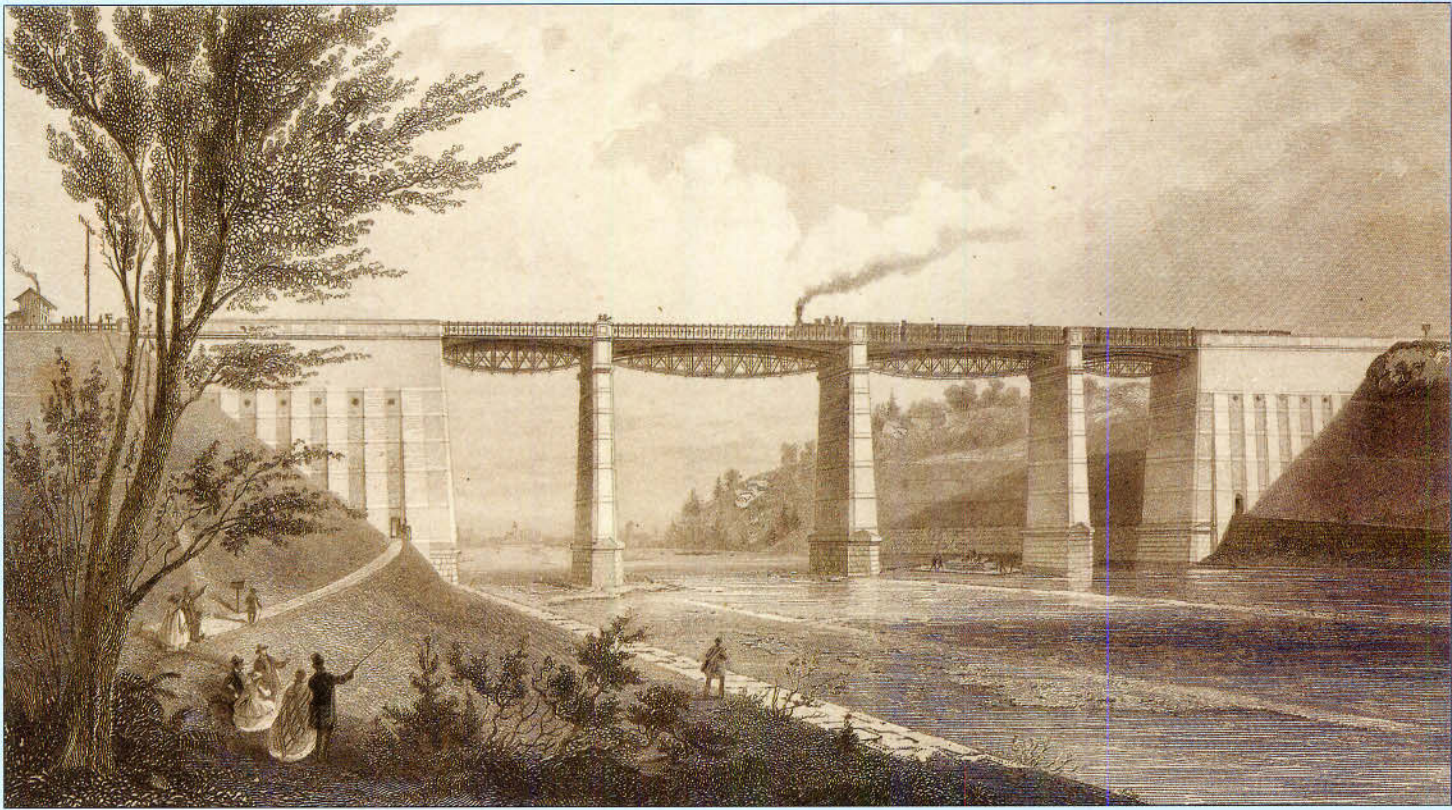


Bild 208: Die alte Großhesseloher Isarbrücke an der Strecke München – Holzkirchen um 1860. Das Bauwerk war etwa 30 m hoch und 300 m lang. Durch die Pauli-Fischbauchträger gelang es, mit geringem Materialaufwand eine hohe Tragfähigkeit zu erreichen.

Bild 209: Friedrich-August von Pauli (1802 bis 1883) machte sich nicht zuletzt durch die nach ihm benannten Tragwerke einen Namen. **Abb.: Sammlung Dr. Pottgießer**



in seinem ganzen Umfange" von Professor Max Becker aus Karlsruhe lesen wir u.a.: "Unter den mancherlei Constructionen, welche in neuerer Zeit für eiserne Brücken von größeren Dimensionen in Anwendung gekommen sind, nimmt das System Pauli eine wichtige Stelle ein."

Der königlich bayerische Oberbaudirektor und Vorstand der Eisenbahn-Kommission, Friedrich August von Pauli (1802 bis 1883), war Erfinder und Patentinhaber des nach ihm benannten Pauli-Trägers. Er hatte ein weitmaschiges, statisch bestimmtes Tragsystem entwickelt, für das es einwandfreie, genaue Berechnungsmöglichkeiten gab. Dabei kam er zur Form des Fischbauchträgers. Hier ist die Krümmung der oberen und unteren Gurtung so gewählt, daß deren Querschnitt bei gleicher Inanspruchnahme des Baustoffs über die ganze Länge der Öffnung gleichbleibt. Für ein solches Tragwerk fand er eine klare, übersichtliche Zu-

sammensetzung aus senkrechten Pfosten und bogenförmigen Gurten, die durch Diagonalen verbunden und versteift sind.

Das Königreich Württemberg eröffnete am 29. Juni 1850 die Linie von Stuttgart nach Ulm mit der bekannten Geislinger Steige. Zwei Monate vorher hatte man mit Bayern einen Staatsvertrag über die Fortsetzung dieser Bahn von Ulm nach Augsburg geschlossen. Auf diesem nördlichen Zweig der sogenannten Maximiliansbahn, der am 1. Juni 1854 in Betrieb genommen wurde, war bei Günzburg eine Brücke über die Günz zu bauen.

Hierbei wurden 1853 die Ideen Friedrich-August von Paulis in Bayern erstmals in die Praxis umgesetzt. Das Bauwerk bestand aus vier Fischbauchträgern mit 10,3 und 12,3 m Länge. Für sie verwendete man mit gußeisernen Muffen und Gelenkbolzen verbundene Rund- und Vierkanteisen. Die hölzernen Querträger wurden durch ein eisernes Hängewerk unterstützt. Dieses Paulische Erstlingswerk erwies sich jedoch als zu schwach für seine Aufgabe; denn während einer Überfahrt kurz nach Inbetriebnahme knickten die Obergurte eines Felds aus. Gott sei Dank kam es nicht zu einem Einsturz.

Die Träger wurden ausgebaut und bei der Firma Klett & Co. in Nürnberg – der späteren MAN – verstärkt. Im Mai 1855 ging die Brücke wieder in Betrieb. Nach einer weiteren Verbesserung durch hölzerne Langschweller unter den Schienen hat diese seltsame Konstruktion bis 1868 gehalten, bis sie durch eiserne Blechträger ersetzt wurde.

Die Großhesseloher Brücke

Trotz dieses Mißerfolgs arbeitete von Pauli weiter an seinem Trägersystem, das er dann bei der bekannten Großhesseloher Brücke über die Isar anwenden konnte. Dieses Bauwerk lag im südlichen Teil der Maximiliansbahn, die nach einem am 21. Juni 1851 zwischen Bayern und Österreich geschlossenen Staatsvertrag von München über Rosenheim nach Salzburg zu bauen war. Die Linie führte vom Münchner Centralbahnhof aus nach Süden, zum linken Ufer der Isar in Großhesselohe. Dort war das Flußtal auf einer 30 m hohen und 300 m langen Brücke zu queren. Von hier sollte die Bahn dann über Holzkirchen und durch das Mangfall-Tal nach Rosenheim geführt werden.

1852 wurde mit den Gründungsarbeiten für die Widerlager und die drei Zwischenpfeiler der Isarbrücke begonnen. Die Bauleitung übertrug man 1854 Heinrich Gerber. In Hof geboren, hatte er an der Polytechnika Nürnberg und München studiert und war nach seinem Examen in den Staatsdienst eingetreten. Später wurde er als königlicher Oberbaurat nach Nürnberg versetzt, wo er bald als leitender Ingenieur an die Klettische Maschinenfabrik berufen wurde.

Unter seiner Leitung fertigte die in Gustavsburg bei Mainz als Filiale der Firma Klett & Co. entstandene "Süddeutsche Brückenbau-Anstalt" 1860 bis 1863 die erste Bahnbrücke über den Rhein in Mainz. Sie war 1032 m lang und bestand aus Pauli-Fischbauchträgern. Heinrich Gerber, der 1912 in München starb, ist durch Patente und sein Konstruktionsprinzip in der Fachwelt des



Bild 210: Die Metropole wächst und mit ihr das Eisenbahnnetz: Brückenbau über den Auer Mühlbach in Untergiesing an der Strecke München – Giesing – Aying im Jahre 1904. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**

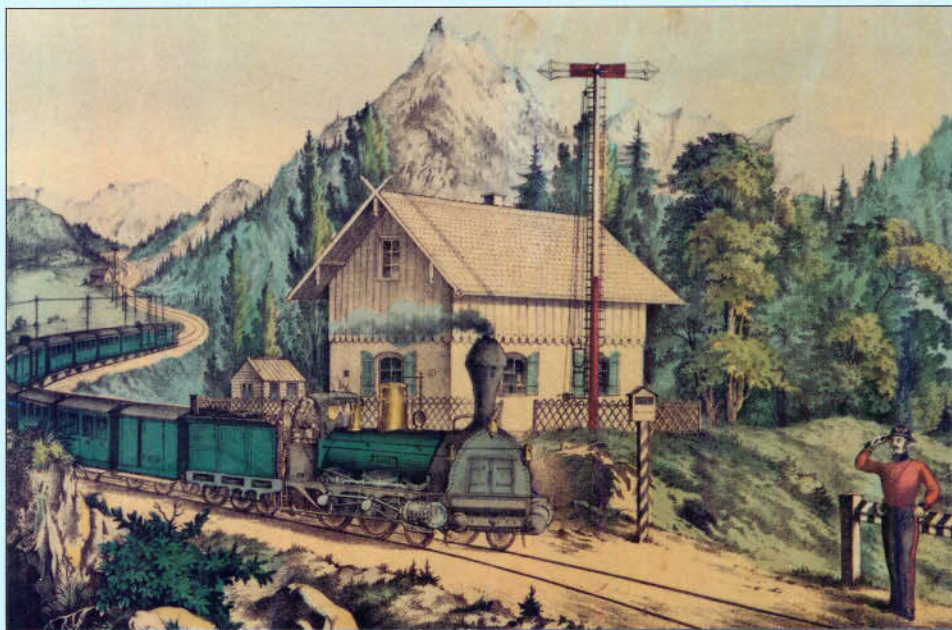


Bild 211: Auch bei weniger belasteten Konstruktionen wurde nicht gespart. Man beachte die kräftigen Pfeiler dieser Straßenbrücke über den Münchner Güterbahnhof. **Abb. 208 u. 211: Sammlung Asmus**

Aber dann kamen bei einer turnusmäßig fälligen Überprüfung die Fachleute der DB zu der Erkenntnis, daß die nun auch schon fast 70 Jahre alten Überbauten wegen Materialermüdung erneuert werden mußten und daß auch die Sicherheit der Pfeiler nicht mehr gewährleistet sei. Da eine Sanierung nach Ansicht der Experten ausschied, mußte die DB eine baldige Gesamterneuerung der Großhesseloher Brücke anstreben. Heftige Kritik in Presse und Öffentlichkeit setzte sich vehement für die Erhaltung des alten Bauwerks oder wenigstens seines "Erscheinungsbilds" ein. Übersehen oder gar bewußt ignoriert wurde dabei, daß es die ursprüngliche, elegante, technisch bahnbrechende und ästhetisch so eindrucksvolle Pauli-Konstruktion ja gar nicht mehr gab,

da sie schon 70 Jahre zuvor sang- und klanglos abgebaut worden war. Zu guter Letzt entschied man sich für eine Stahldeckbrücke aus pfostenlosen Fachwerkträgern mit durchgehendem Schotterbett auf einer Stahlbeton-Verbundplatte. Damit hoffte man, dem Wunsch nach Erhalt des vertrauten Erscheinungsbilds nahezukommen. Dieser Neubau steht in der alten Brückenachse. Für die erforderliche vorübergehende Umleitung des Bahnbetriebs wurde daneben eine Behelfsbrücke errichtet und im November 1983 mit dem Abbruch begonnen. Nach zweijähriger Bauzeit konnte die fertige "Großhesseloher Brücke Nr. 3" am 29. September 1985 feierlich eingeweiht und in Betrieb genommen werden.

Dr.-Ing. Hans Pottgießer



Eisenbahn- signale in Bayern

Als die ersten Eisenbahnen in Betrieb genommen wurden, herrschte zunächst noch kaum Zugverkehr. Wie ein Blick auf den Fahrplan der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft für den Monat Juni 1841 zeigt, verkehrten damals auf dieser Linie werktäglich nur vier Züge in jeder Richtung. An Sonn- und Feiertagen kam noch eine weitere Fahrt mit dem "Dampfwagen" dazu. Bei so geringer Frequenz war ein besonderes Zugmeldeverfahren für die Regelung und Sicherung der einzelnen Fahrten noch nicht nötig.

Man konnte davon ausgehen, daß jeweils zur festgesetzten Abfahrtszeit eines Zugs die Strecke frei und ungehindert passierbar war. Das garantierten insbesondere die Bahnwärter, die in gewissen Abständen an jeder Bahnlinie postiert waren. Ihre Aufgabe war es, auf regelmäßigen Kontrollgängen bei Tag und Nacht den einwandfreien baulichen Zustand des Gleisabschnitts zu überprüfen und gegebenenfalls auch durch eigene Handarbeit wieder herzustellen. Um bei unerwarteten, gefährlichen Situationen einem Zug notfalls Haltzeichen geben zu können, waren die Bahnwärter mit einfachen Signalmitteln wie rot leuchtenden Laternen und farbigen Flaggen ausgerüstet. Als dann mit der Zeit Zahl und Geschwindigkeit der Züge zunahm, mußten allmählich betriebliche Informationen über den Zugverkehr zwischen den Stationen und den Bahnwärtern auch während der Fahrt ausgetauscht und eventuell dem Zugpersonal übermittelt werden. Der elektrische Telegraph (1837) und das Telephon (1861) waren zwar schon erfunden, aber noch nicht zum generellen Nachrichtenträger der Eisenbahn herangereift. Man bediente sich notgedrungen ermaßen der sogenannten optischen Telegraphie – einer Methode, die nach ersten Versuchen der Gebrüder Chappe in Frankreich aus dem Jahre 1791 weiter vervollkommen und auch in Deutschland mit Erfolg angewandt worden war.

In Bahnhöfen und an Bahnwärterposten wurden Signalmasten aufgestellt. An diesen wurden Flügel angebracht, die in senkrechter Ebene bewegt und in verschiedene Stellungen gebracht werden konnten. Auf diese Weise wurden entlang der ganzen Linie von Posten zu Posten sichtbare Zeichen weitergegeben, deren Bedeutung jeweils einer verschlüsselten Nachricht entsprach. Wegen der optischen Weitergabe der Informationen von einer Station über die Bahnwärter bis zum nächsten Bahnhof sprach man dabei vom "durchgehenden optischen Signal". Ein Bild von der bayerischen Süd-Nord-Bahn aus dem Jahre 1860 zeigt uns einen solchen Posten mit dem Bahnwärter und einem Flügeltelegraphen.

Signale der Bahnwärter mit dem optischen Telegraphen. Auszug aus den allgemeinen Dienstvorschriften für die Bediensteten der K.b. Verkehrsanstalten vom März 1863

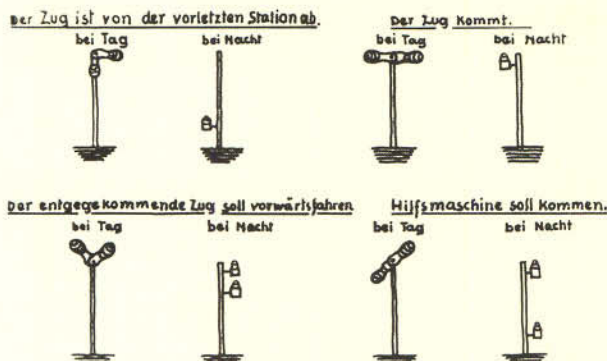


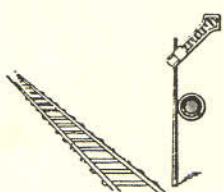
Bild 212: Ein Flügeltelegraph samt Bahnwärterhaus irgendwo an der Süd-Nord-Bahn im Allgäu. Die abgebildete Lok mit dem Namen "Cassel", eine B V, wurde 1860 von Maffei an die Staatsbahnen geliefert.

Bild 213 (links): Die allgemeinen Dienstvorschriften der Bayerischen Staatsbahnen von 1863 sahen diese Signale der Bahnwärter mit optischen Telegraphen vor.

Bild 215 (rechte Seite oben): Ausfahrt aus Lindau steht! Das rechte Signal verbietet jegliche Weiterfahrt; der in Ruheposition stehende linke Signallüfler erlaubt Rangierfahrten, gibt aber keinen Ausfahrtauftrag. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

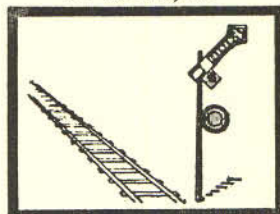
Signal 8h.

Freie Fahrt mit mäßiger Geschwindigkeit:
bei Tage:



Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad), darunter grün und weiße runde Scheibe.

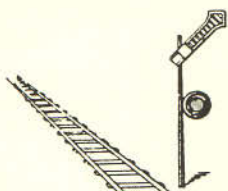
bei Dunkelheit:



Grünes Licht am Signalarm.

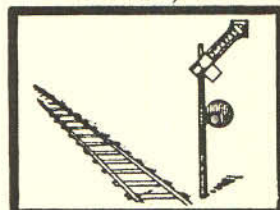
oder wenn damit ein Vorsignal (Signal 13) für ein folgendes Mastsignal verbunden ist:

bei Tage:



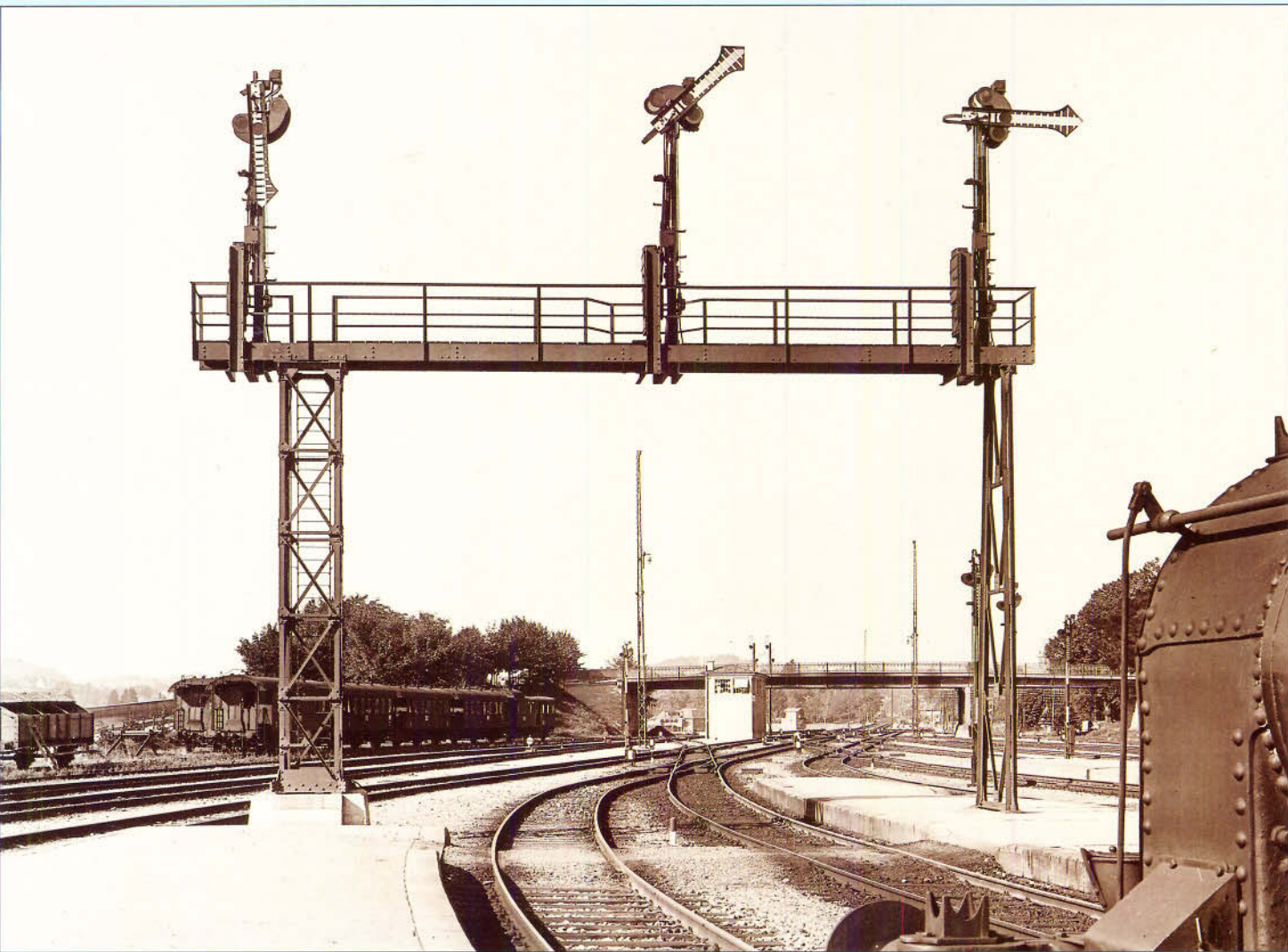
Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad), darunter grün und weiße runde Scheibe.

bei Dunkelheit:



Grünes Licht unter dem weißen Licht am Signalarm.

Bilder 214 (links) und 216 (rechte Seite unten): Das Signallbuch der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen von 1892 beinhaltet unter anderem diese Signallbilder. Inzwischen hat das Flügelsignal mit quadratischem Kopf Einzug gehalten. **Abb. 212 bis 214 und 216: Sammlung Dr. Pottgießer**



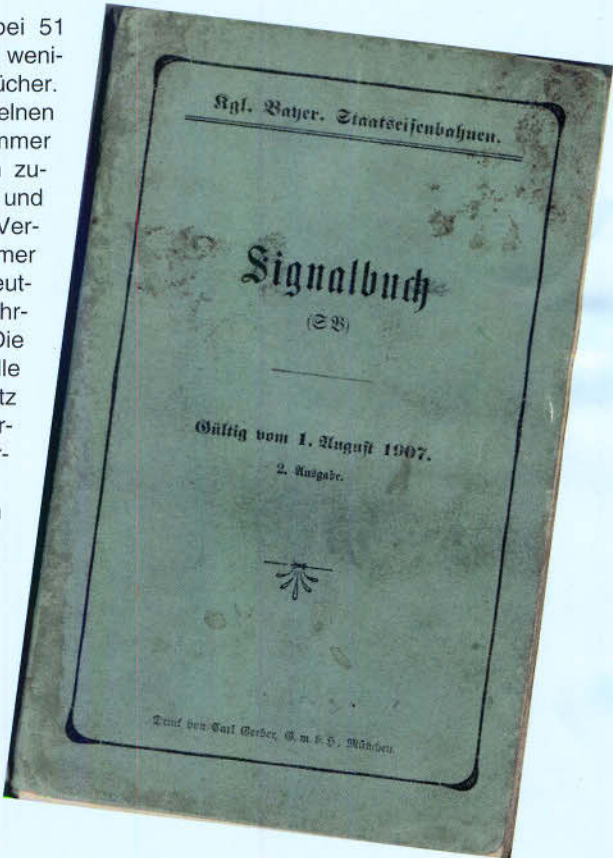
Der Bahnwärterdienst war seit Einführung dieser Nachrichtentechnik im Bahnbetrieb überaus bedeutend für die Sicherheit der Strecke, oblag doch diesen Beamten nun auch die Verantwortung für die zuverlässige Weitergabe der Zugmeldungen. Als dann allmählich Morseapparate, elektrische Läutewerke und Streckenfernsprecher zur Nachrichtenübermittlung die Eisenbahn erobert hatten, wurden die Bahnwärter wieder entbehrlich. Allenfalls an Wegübergängen wurden sie noch benötigt. Die alten Gebäude der zahlreichen Wärterposten aber sind vielfach erhalten geblieben. So sieht man beispielsweise noch heute an der 1854 in Betrieb genommenen Strecke von München nach Starnberg etwa alle 1000 m diese im gleichen Baustil errichteten Überbleibsel der Bahnwärterzeit, die inzwischen einer anderen Nutzung dienen.

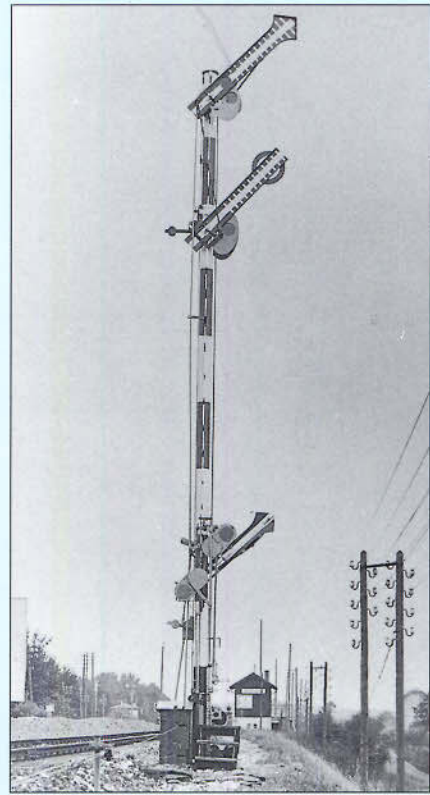
Zeichen und Bedeutungen der optischen Telegraphie-Signale waren bei den einzelnen staatlichen und privaten Eisenbahnen in Deutschland sehr unterschiedlich. Diese Bedeutungsvielfalt blieb auch erhalten, als sich aus dieser Methode ein System feststehender mechanischer Flügel-signale an den Bahnhofsenden entwickelte. Ihrer Herkunft entsprechend bezeichnete man sie anfangs noch als "Bahnabschlußtelegraphen" oder als "Signale am Telegraphen-maste". Erst ab 1907 führten sie einheitlich den Namen "Hauptsignale".

91 Signalbücher!

1866 existierten in Deutschland bei 51 Bahnverwaltungen insgesamt nicht weniger als 91 unterschiedliche Signalbücher. Aber aus den einst getrennten einzelnen Linien entstand durch den Bau immer neuer Strecken in Deutschland ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz; und so wurde die Forderung nach einer Vereinheitlichung des Signalwesens immer lauter. Nach der Gründung des Deutschen Reichs am 18. Januar 1871 führte sie zu einem gewissen Erfolg: Die Reichsverfassung sah vor, daß alle Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet und nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollten.

Das seit dem 27. Juni 1873 in Berlin bestehende Reichs-Eisenbahn-Amt gab am 4. Juni 1875 erstmals eine "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" heraus. Natürlich ist verständlich, daß die Eisenbahnverwaltungen in den einzelnen Ländern danach strebten, ihr eigenes Signalsystem möglichst unverändert zu erhalten. Jeder Wechsel hatte eine Umschulung des Personals und zusätzliche Ausgaben zur Folge. So kam es, daß die Verordnung des Reichs-





Bilder 217 bis 224:
Bayerische Einfahrtsignale und das typisch bayerische Vorsignal mit Klappscheibe ("Schmetterling"). Die Einfahrtsignale oben zeigen Halt (links), Fahrt frei (Mitte) und Fahrt frei mit maximal 60 km/h (rechts). In der mittleren Bildreihe steht das Vorsignal links in Warnstellung, rechts in Fahrt-frei-Stellung. Unten noch einmal Details des Vorsignals aus anderer Perspektive.

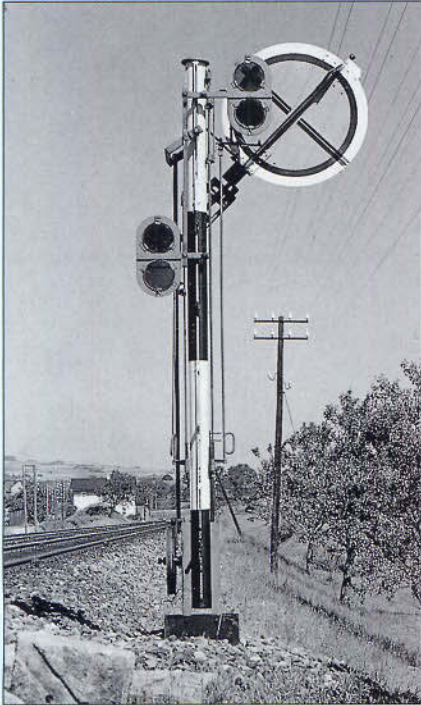


Abb. 217 bis 224:
Sig. Dr. Schein-graber

Eisenbahn-Amts zunächst nur den Rahmen für ein einheitliches Signalwesen in ganz Deutschland abstecken konnte. Die Länderbehörden durften mit Zustimmung des Amtes abweichende Signale zulassen und nach wie vor eigene Signalbücher herausgeben.

Von dieser Ermächtigung hat man speziell in Bayern regen Gebrauch gemacht. Ein Vergleich der Bilder und Bestimmungen in den beiden im Jahre 1892 in Kraft getretenen Signalordnungen – der "Signalordnung für die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen", gültig ab 10. Dezember 1892, und der "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" des Reichs-Eisenbahn-Amtes vom 5. Juli 1892 – macht die in Bayern geltenden erheblichen Abweichungen deut-

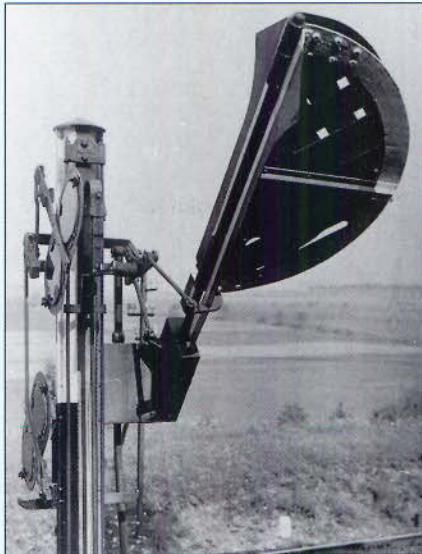
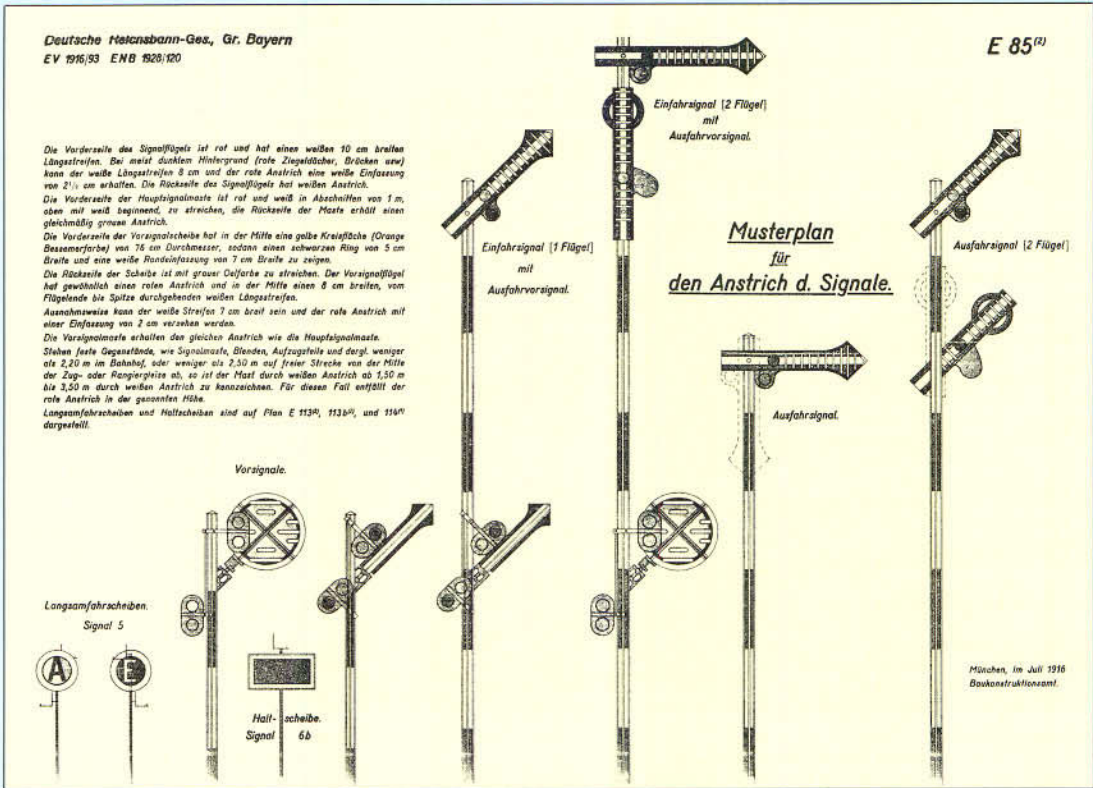


Bild 225: Folgende Frage hatte früher insbesondere die Signalwerkstätten zu interessieren und dürfte heutzutage so manchen Modellbahner beschäftigen: Wie, bitteschön, werden die Signale korrekt angestrichen?
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

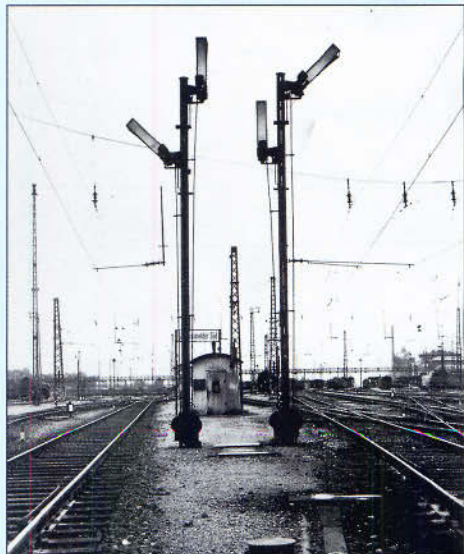
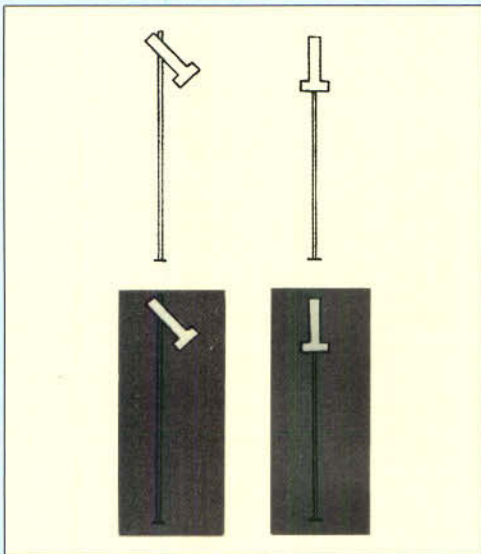
Bilder 226 und 227 (Mitte): 1949 im Bahnhof Hof: Das Ausfahr-signal steht links in Halt-Stellung, rechts in Ruhe-Stellung.
Abb.: Sammlung Asmus

Bilder 228 und 229 (unten links und Mitte): Eine "bayerische Spezialität" war auch das sogenannte Hammersignal. Links steht es in Halt-Stellung (Foto), rechts in "Langsam-" bzw. "Rasch-Aufdrücken"-Stellung (Zeichnung), beide jeweils in den Versionen "Tag" und "Dunkelheit".
Abb.: Sammlungen Dr. Scheingraber und Asmus

Bild 230 (unten rechts): Unmittelbar neben den abgebildeten Gleisfreimelde-Signalen hatte der "Gleisfreimelder Süd" seine Wellblechbude.
Abb.: Archiv Krauss-Maffei

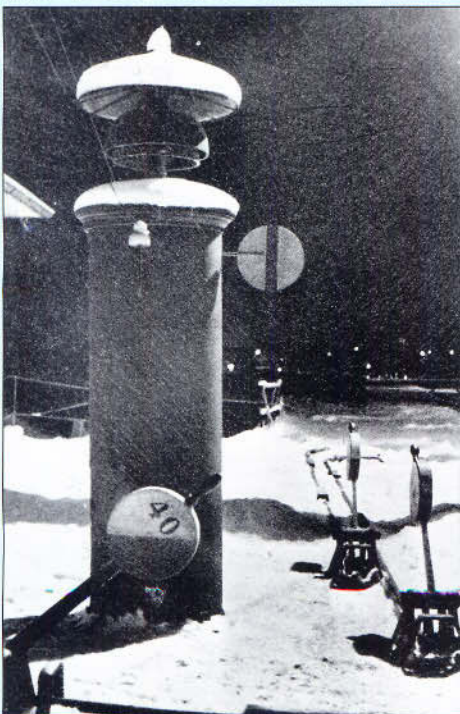


lich. Dabei mögen zunächst äußerliche Unterschiede in der Form der Signallügel auffallen: das langgestreckte Rechteck hier mit einer kreisrunden Scheibe und dort mit einem auf der Spitze stehenden Quadrat am Flügelende. Wesentlich wichtiger war aber der Bedeutungsunterschied. Das Reichs-Eisenbahn-Amt wollte mit den Hauptsignalen auch eine Ablenkung vom durchgehenden Gleis in ein anderes, abzweigendes Gleis anzeigen – also das sogenannte Wegeprinzip anwenden – und sich dazu zwei- oder dreiflügliger Signale bedienen, während man in Bayern das sogenannte Geschwindigkeitsprinzip vertrat. Das heißt, man hielt es für erforderlich, die "Freie Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung" am Hauptsignal anzuzeigen





Bilder 231 bis 233: Irgendwo in Bayern: oben die Hebelbank in einem Stellwerksturm (1939), unten ein alter Schrankenwärter bei Ausübung seiner Pflicht und ganz unten ein Lätewerk zur Ankündigung von Zügen. **Abb. 231: Sammlung Hufschläger, Abb. 232: Verkehrsmuseum Nürnberg, Abb. 233: Sammlung Hesselink**



und so einen Auftrag zur Langsamfahrt zu geben.

Dazu wählte Bayern eine Kombination von Langsamfahrt- und Fahrt-frei-Signal, indem es letzterem unter dem Flügel eine grüne, kreisrunde Scheibe anfügte. Gleichzeitig traf man die Anordnung, daß mehrflüglige Signale auf den bayerischen Staatsbahnen keine Anwendung finden. Die bayerische Signalordnung vom 1. August 1907 hat dann allerdings 15 Jahre später diesen Grundsatz aufgegeben und auch in Bayern einen zweiten Flügel am Hauptsignal zur Kennzeichnung einer Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis erlaubt. Dreiflüglige Hauptsignale wurden aber auch danach nicht zugelassen.

Die Diskussionen um die Frage nach der Bedeutung des zweiten Signalflügels – als Ankündigung eines abzweigenden Wegs oder als Aufforderung zur Geschwindigkeitsbeschränkung – wurden noch jahrelang mit großem Eifer zwischen München und Berlin fortgesetzt. Schließlich hat sich aber Bayern in dieser Frage mit seiner Auffassung durchgesetzt. Per Verordnung des deutschen Reichsverkehrsministers vom 17. Februar 1930 wurde die Signalordnung dahingehend geändert, daß den Hauptsignalen der Eisenbahnen in Deutschland nunmehr einheitlich ein Geschwindigkeitsbegriff beigeordnet wurde. Der zweite Flügel ist zu zeigen, wenn die Geschwindigkeit dahinter höchstens 60 km/h betragen darf. Der aus Bayern stammende Professor Albert Dobmaier wurde in der Eisenbahnabteilung des Verkehrsministeriums in Berlin Referent für das Signalwesen. Er hat dazu beigetragen, daß auch der letzte Streitpunkt hinsichtlich der Hauptsignalfügel wegfiel. Mit einer Verfügung vom 15. Oktober 1948 wurde angeordnet, daß sämtliche dritten Signalfügel beseitigt werden sollten.

Das von Bayern stets abgelehnte und kaum angewandte dreiflüglige Hauptsignal (eine Ausnahme soll es beispielsweise im alten Kemptener Hauptbahnhof gegeben haben) war damit in ganz Deutschland nicht mehr zugelassen.

Weiß oder Grün?

Eine andere erhebliche Differenz zwischen den Eisenbahn-Signalordnungen in Bayern und im übrigen Deutschland bestand lange hinsichtlich der Farben der Signallichter bei Dunkelheit. Ursprünglich galt überall rotes Licht als Zeichen für "Gefahr" und "Halt", grünes Licht für "Vorsicht" und "Langsam fahren", schließlich farbloses, weißes Licht für "Fahrt frei". Die "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" vom 4. Januar 1875 enthielt noch die entsprechenden Bestimmungen.

Aber wenige Jahre später äußerten Fachleute Bedenken gegen die Verwendung von Weiß als Signalfarbe wegen der Verwechslungsgefahr mit anderen Lichtquellen in Gleisnähe. Die Signalordnung des Reichs-Eisenbahn-Amtes von 1892 trug diesen Einwänden schließlich Rechnung und bestimmte, daß die Stellung "Fahrt frei" nun durch grünes Licht markiert würde. Für die Nachtbilder an Vorsignalen in Warnstellung blieb es paradoxerweise auch bei grünem Licht. Wie die bayerische Signalordnung von 1892 zeigt, machte man sich im Königreich Bayern die allgemeinen Bedenken gegen weiße Signallichter keineswegs zu eigen.

Die Meinungsverschiedenheiten zwischen Süd und Nord führten im Jahre 1897 zur Bildung einer Kommission aus Vertretern Bayerns, Preußens und Sachsens. Sie erhielt die Aufgabe, eine für alle akzeptable Regelung zur Einheitlichkeit zu erarbeiten und, wenn irgend möglich, eine allen Anforderungen genügende dritte Signalfarbe vorzuschlagen. Nach den Beratungen dieser Kommission und gründlichen Erprobungen wurde am 12. März 1910 im Deutschen Reich Gelb als dritte Signalfarbe für den Begriff "Vorsicht, langsam" eingeführt.

Die Signale sollten, so wurde gleichzeitig angeordnet, bis zum Jahre 1919 entsprechend geändert werden. Die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen schafften diese Umstellung in nur drei Jahren. Aber das Königreich Bayern weigerte sich und hielt als einzige Ausnahme aller deutschen Länder an seiner bisherigen, von der Mehrzahl der Fachleute für bedenklich gehaltenen Signalordnung fest. Deshalb galten z.B. im Jahre 1907 sich arg widersprechende Bestimmungen für die Nachtbilder an Hauptsignalen (siehe Tabelle nächste Seite).

Erst 1921, also vermutlich infolge des Drucks der geänderten politischen Verhältnisse nach dem Ersten Weltkrieg, hat endlich auch Bayern das Weiß für "Fahrt frei" durch Grün und das Grün für "langsam" durch Gelb ersetzt.

Es war aber nicht so, daß die bayerischen Eisenbahnen im Signalwesen sich stets dem Norden anpassen mußten und immer nur, wenn auch zögerlich, die dort beschlossenen Neuerungen des Eisenbahnsignalwe-

sens übernommen hätten. Es gab auf diesem Fachgebiet auch fortschrittliche Lösungen, die hier im Süden erfunden, erprobt und dann nach Norden exportiert worden sind.

Beispielsweise wurde das aus Bayern stammende Gleissperrsignal in Kastenform im Jahre 1907 in ganz Deutschland eingeführt. Auch hinsichtlich der Gestaltung und Anwendung von Vorsignalen zeichneten sich die Eisenbahnen in Bayern durch besondere Aktivität und Fortschrittlichkeit aus. Ab 1873 hatten die Bahnverwaltungen in Nord und Süd mehrheitlich die Aufstellung von Vorsignalen – auch Distanzsignale genannt – mit Zwangskupplung zum zugehörigen Hauptsignal akzeptiert oder sogar empfohlen. Die Signalordnung des Reichs-Eisenbahn-Amtes von 1875 wählte dafür eine drehbare runde Scheibe, deren grüne Seite in Warnstellung dem Zug voll zugekehrt war und die bei "Fahrt frei" am Hauptsignal senkrecht oder waagerecht weggedreht wurde. Ab 1885 war statt der Zwangskupplung des Vorsignals mit dem Hauptsignal eine Folgeabhängigkeit gestattet.

Vom gleichen Jahr an verwendete man in Bayern bereits Ausfahrsvorsignale, um damit schon bei der Einfahrt in einen Bahnhof die Stellung des Ausfahrsignals anzukündigen. Allgemein wurden solche Ergänzungen aber erst 1929 in ganz Deutschland eingeführt. Preußen begann 1890 in größerem Umfang Einfahrsvorsignale zu montieren. Erst ein schwerer Unfall im Jahre 1900 brachte dort einen gewissen Wandel, so daß im Norden ab 1902 Vorsignale auch vor Block- und Deckungssignalen postiert wurden.

Die Eisenbahnsignalordnung von 1907 schrieb für preußische und sächsische Eisenbahnen anstelle der bisher grünen Vorsignalscheibe eine solche in gelber Farbe mit schwarzem und weißem Rand vor, bei Dunkelheit zwei Laternen in grüner bzw. gelber Farbe. Diese Regelung wurde, wie bereits erwähnt, erst 1921 auch für Bayern obligatorisch.

Eine weitere langjährige bayerische Spezialität im Eisenbahnsignalwesen war die besondere Konstruktion der Vorsignalschei-

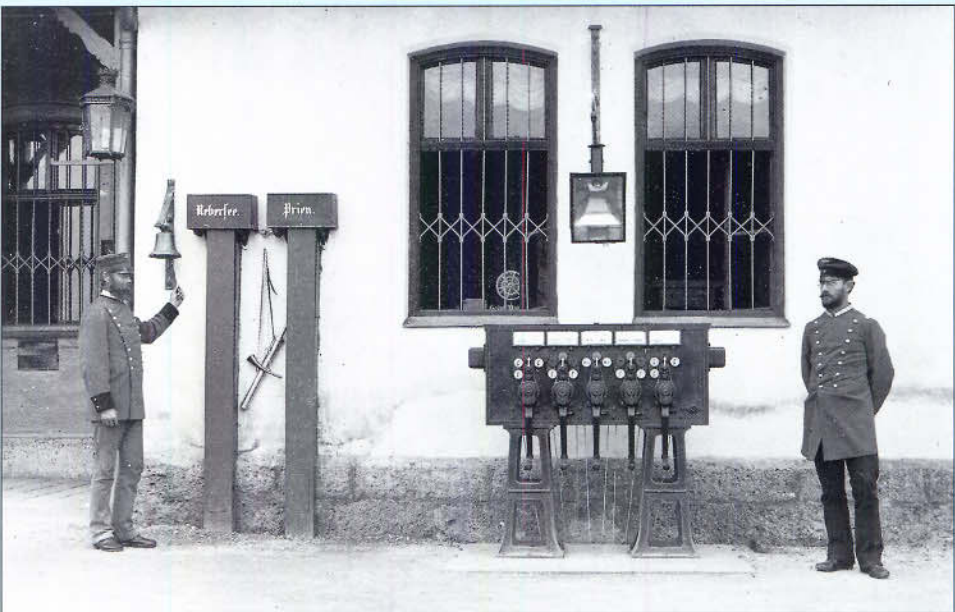
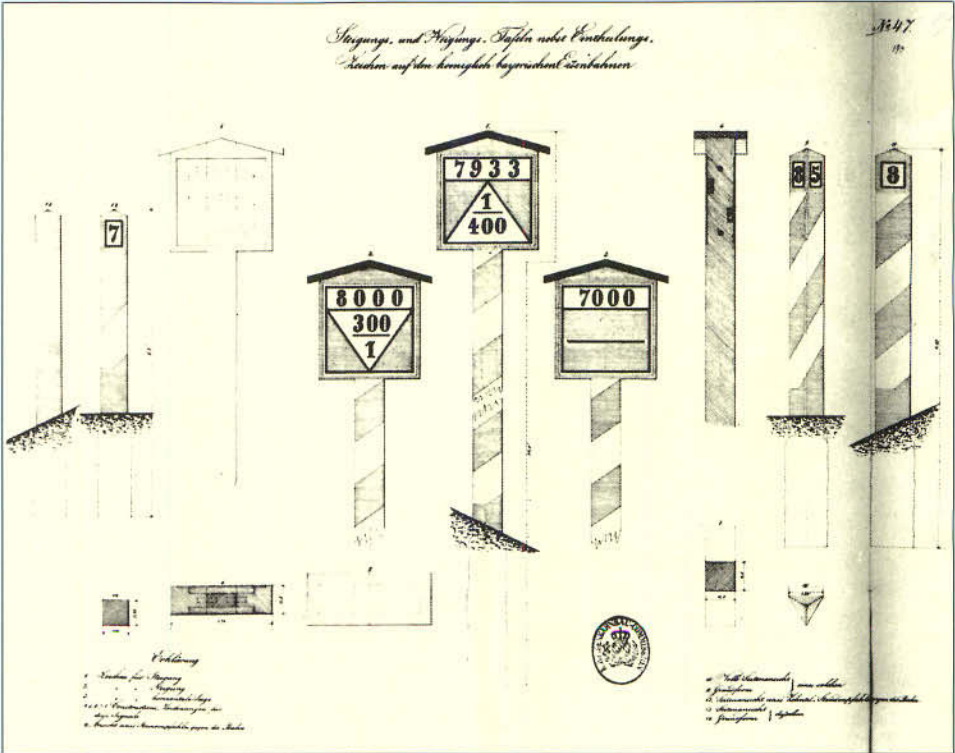


Bild 234: So sah die aus Signal- und Riegelkurbelwerk bestehende "sicherheitstechnische Ausstattung" des Bahnhofs Bernau (Rosenheim – Salzburg) um 1900 aus. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

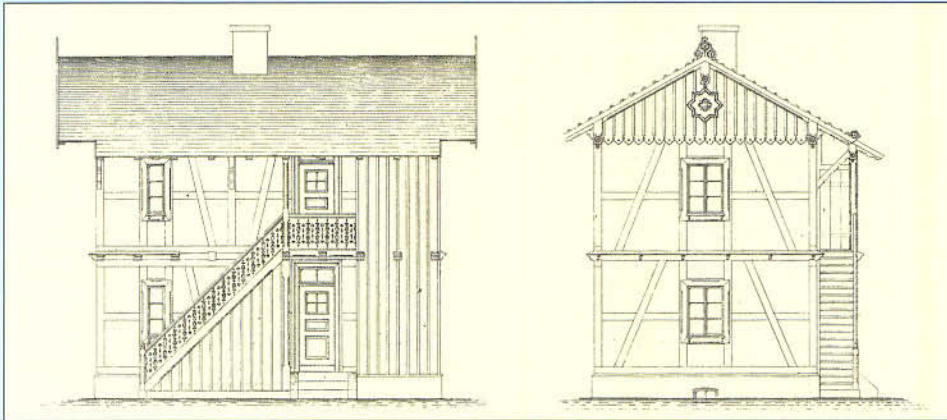
be und ihres Mechanismus. Die Scheibe bildete nämlich im zusammengeklappten Zustand nicht wie sonst üblich eine schmale horizontale Linie, sondern einen aufwärts nach rechts zeigenden kleineren Signalflügel. Auf den Abbildungen ist zu erkennen, wie der Klappmechanismus durch diagonale Teilung und besondere Blechaufsätze hinter der Scheibe funktionierte. Die vom Bundesminister für Verkehr mit Wirkung vom 15. Dezember 1959 in Kraft gesetzte Eisenbahn-Signalordnung für die Deutsche Bundesbahn und die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE) enthält im Abschnitt C "Künftig wegfallende Signale" noch diese Sonderbauform eines Vorsignals als für die Bundesbahndirektionen in Bayern und für die NE zugelassene Abweichung.

Im gleichen Abschnitt C des Signalbuchs von 1959 finden wir ein weiteres auf die bayerischen BDs und die NE beschränktes Zeichen, das sogenannte Ruhesignal – Signal Hp Ru. Es soll signalisieren: Auf dem gekennzeichneten Gleis ruht der Zugverkehr. Das Tageszeichen ist ein senkrecht nach unten zeigender Flügel des Ausfahrsignals. Bei Dunkelheit erscheint ein blaues Signallicht. Ausfahrtsignale, die Hp Ru zeigen können, sind durch eine weiße Tafel mit rotem "Ru" kenntlich gemacht. Das Ruhesignal besagt, daß auf dem Gleis rangiert werden darf, gibt jedoch keinen Fahrauftrag. Der Bundesminister für Verkehr hatte mit Erlaß vom 20. März 1972 die Übergangsfrist für die Verwendung solcher Ruhesignale in den Bahnhöfen Buchloe und Freilassing letztmalig bis zum 31. Dezem-

Bild 235: Neben dem Gleis gaben Steigungs- und Neigungstafeln dem Lokpersonal wichtige Anhaltspunkte zu Bremsweg und Fahrgeschwindigkeit. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**

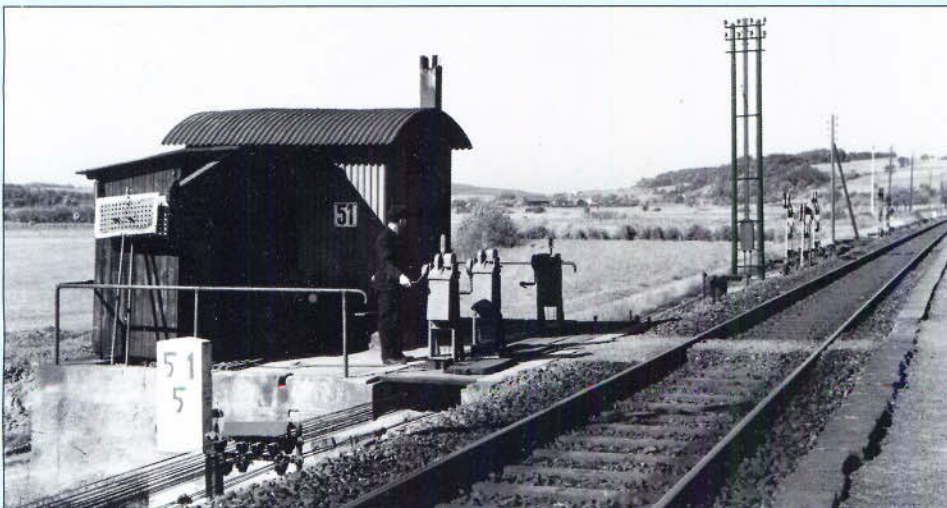


in Bayern	im übrigen Deutschland
Signal 8a: Fahrt frei für das durchgehende Gleis Dem Zug entgegen	
weißes Licht der Laternen des einflügligen Signals oder der obersten Laternen der mehrflügligen Signale	grünes Licht der Laternen des einflügligen Signals oder der obersten Laternen der mehrflügligen Signale
Signal 8b: Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis Dem Zug entgegen	
weißes Licht der oberen und grünes Licht der unteren Laternen des zweiflügligen (oder der mittleren Laternen des dreiflügligen) Signals	grünes Licht beider Laternen des zweiflügligen oder der beiden oberen Laternen des dreiflügligen Signals



ber 1975 verlängert. Die entsprechende Mitteilungs von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt/Main an die Bundesbahndirektionen trägt die Unterschrift des Autors dieses Kapitels. Im ständigen Bemühen, die Sicherheit des Bahnbetriebs durch Verbesserung der Signalmittel zu erhöhen, begann schon vor der Jahrhundertwende die Suche nach einem praktikablen Verfahren, um Halt-Aufträge vom Signal am Gleis automatisch auf den fahrenden Zug übertragen bzw. bei Überfahren eines Haltsignals eine Zwangsbremsung bewirken zu können. In den Jah-

ren 1906 und 1908 erprobten die Ingenieure van Braam und Lorenz die von ihnen erfundenen mechanischen Fahrsperrn. Wenig später präsentierten Siemens & Halske ihre elektrische Übertragungseinrichtung. Im Jahre 1913 startete die AEG Versuche mit einer pneumatisch arbeitenden Apparatur, und 1920 baute Telefunken für diesen Zweck erstmals ein Gerät mit induktivem Resonanzsystem. 1925 begannen dann in Deutschland – inzwischen unter der Regie der Deutschen Reichsbahn – Probefahrten in größerer Zahl mit der „Indusi“, der induktiven Zugbeeinflussung.



Bayern setzt auf das »Opsi«-System

Auch Bayern leistete seinen Beitrag zur Lösung des Problems und stellte wenig später eine weitere, und zwar eine optische Methode der Zugbeeinflussung vor. Sie war von dem Münchner Dr.-Ing. Wolfgang Bäsele gemeinsam mit der Firma Zeiss, Jena, entwickelt worden. Dieses „Opsi“-System arbeitet folgendermaßen: Als Übertragungsmedium zwischen Signal und Triebfahrzeug dient ein Lichtstrahl. Von einem scheinwerferartigen Sender auf der Lokomotive werden ständig Lichtstrahlen nahezu senkrecht nach oben ausgesandt. Treffen diese auf einen Tripelspiegel am Signal, wird das Licht zur Lokomotive zurückgeworfen. Hier trifft es auf eine lichtempfindliche Selenzelle. Diese wiederum löst einen elektrischen Impuls aus, der auf der Lok die gewünschte Wirkung erzeugt, z.B. bremst.

Der Streckenspiegel ist drehbar. Man kann also den Lichtstrahl nach verschiedenen Richtungen reflektieren und so je nach Spiegelstellung auf der Lok unterschiedliche Effekte erzielen. Dieses optische Zugbeeinflussungsverfahren wurde ab 1927 zunächst als Wachsamkeitsanlage auf der Strecke München – Regensburg und ab 1935 als verbundenes Verfahren zur Wachsamkeits- und Geschwindigkeitsüberprüfung auf der Strecke München – Nürnberg erprobt.

Bis dahin waren bereits 564 km zweigleisiger Strecken sowie 20 Lokomotiven bzw. Triebwagen mit den entsprechenden Opsieinrichtungen ausgerüstet. Während des Zweiten Weltkriegs sind alle Versuche mit der Zugbeeinflussung in Deutschland eingestellt worden. Nach Kriegsende wurde nur die Indusi weiterentwickelt und erprobt. Das Rennen um die Einführung als System der Zugbeeinflussung auf den deutschen Fernbahnen machte schließlich die Dreifrequenz-Resonanzbauart, die auch in Bayern zur Einheitslösung wurde.

Die in München erdachte Opsi ist also über das Versuchsstadium nicht hinausgekommen. Aber andere namhafte und vorbildliche Projekte der neuzeitlichen Signaltechnik sind in der Nachkriegszeit in Bayern verwirklicht worden. Beispielsweise ging 1950/51 erstmals in Deutschland im kriegszerstörten Bahnhof Landshut ein weiterentwickeltes Gleisbildstellwerk vom Typ DrS

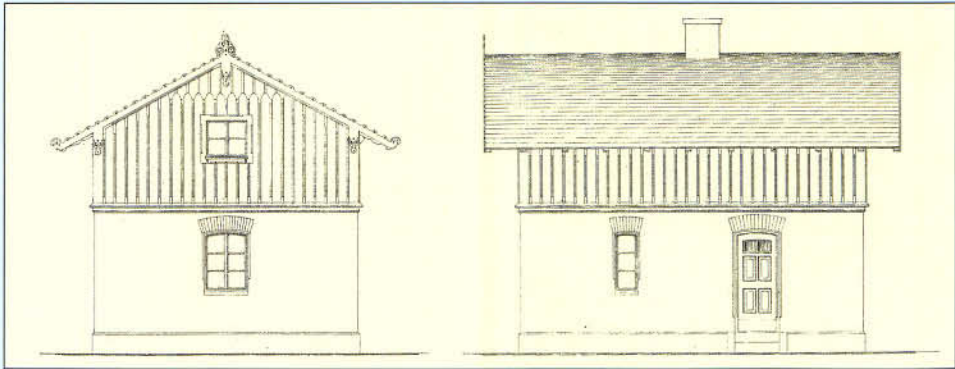
Bild 236 (oben): Schrankenposten 3 an der Strecke Holzkirchen – Bayrischzell (zwischen den Bahnhöfen Holzkirchen und Darching). Soeben werden die Schranken heruntergelenkt. Das massive Bahnwärterhaus diente Wohnzwecken, die Wellblechbude fungierte als Arbeitsraum (Aufnahme vom Juni 1985).
Abb. 236, 239 und 240: A. Ritz

Bild 237 (Mitte): Bahnwärterhäuser boten ursprünglich nicht nur Arbeitsräume, sondern auch Wohnungen – in diesem Falle zwei – für die Wärter.

Bild 238 (links): Wellblechbuden waren die Nachfolger der massiven Bahnwärterhäuser. Hier wohnte natürlich niemand mehr.
Abb. 237, 238, 241 und 242: Verkehrsmuseum Nürnberg



mit standardisierten Relaisgruppen und der geographischen Gleislage nachgebildeten Schaltungen in Betrieb. Ein Jahr später war das Strecken-Zentralstellwerk in Nürnberg fertig, von dem aus nun auf einer Länge von rund 100 km der gesamte Zugverkehr auf der Linie Nürnberg – Regensburg geregelt wurde. Sämtliche Unterwegsbahnhöfe zwischen Nürnberg-Dutzendteich und Regensburg-Prüfening hatten zu diesem Zweck Gleisbildstellwerke erhalten, und die Streckenabschnitte dazwischen waren mit Selbstblocks ausgerüstet worden. Eine Reihe betriebstechnischer und konstruktiver Neuerungen ermöglichte die Umschaltung der Stellwerke auf Ortsbetrieb, Fernsteuerbetrieb oder Durchgangsbetrieb. Der gesamte Zuglauf wurde durch Belegblattschreiber automatisch registriert. Hier entstand ein Modell für viele später geschaffene Fernsteueranlagen in- und ausländischer Eisenbahnen, die wesentlich zu einem sicheren und rationellen Bahnbetrieb beigetragen haben. Nach dem gleichen Muster wurde z.B. in Schweden eine Fernsteueranlage für die etwa 300 km lange Strecke zwischen Ludvika und Oxelösund mit 36 unbesetzten Zwischenbahnhöfen geschaffen und 1957 in Dienst gestellt. Allein im Direktionsbezirk Nürnberg der Deutschen Bundesbahn konnten bis 1960 schon 32 neuzeitliche Gleisbildstellwerke dem Betrieb übergeben werden. Dazu ge-



hört auch die zentrale Anlage im Hauptbahnhof Würzburg, die zwei Befehlsstellen sowie fünf Wärterstellwerke ersetzte und die schwierigen Betriebsverhältnisse in diesem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Bayerns wesentlich verbesserte. In den Jahren 1963 und 1965 wurden auf den Strecken Bamberg – Forchheim und Augsburg – München neue elektronische Anlagen zur Linienzugbeeinflussung (LZB) für Fahrgeschwindigkeiten bis 200 km/h eingebaut und anschließend im praktischen Betrieb erprobt. Das neue Signalsystem für Schnellzüge wurde dem bestehenden überlagert, das nur bis 160 km/h ausreichte. Nun war die signaltechnische Voraussetzung für eine sichere Geschwindigkeitssteigerung bei Schnellzügen und für eine Verkürzung der Reisezeiten gegeben. Ein weiterer Höhepunkt in der Modernisierung der Signaltechnik war der Bau des

Gleisbild-Zentralstellwerks im Hauptbahnhof München. An den vier Stellischen der seinerzeit (1964) größten SpDrS-Anlage Deutschlands stellen vier Fahrdienstleiter ganz allein sämtliche Zug- und Rangierstraßen im Hauptbahnhof ein und bedienen dazu noch drei Abzweigstellen per Fernsteuerung. Die selbsttätige Fernmeldung aller Zugnummern sowie der Selbstblock für automatische Zuglenkung unterstützen sie bei ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit. Hier wurden nicht nur eine entscheidende Verbesserung der Sicherheit und eine erhebliche Beschleunigung aller Betriebsvorgänge erreicht, sondern außerdem durch Personal- und Betriebskosteneinsparungen ein erheblicher Rationalisierungserfolg erzielt, den man zur Zeit der Fertigstellung des Stellwerks auf 1,2 Mio DM jährlich bezifferte.

Dr.-Ing. Hans Pottgießer

Bild 239 (oben links): Der Schrankenposten 4 an der Strecke Holzkirchen – Bayrischzell befand sich an der Bahnhofsausfahrt von Darching in Richtung Holzkirchen (April 1985). Die Schranken werden heute von den Zügen gesteuert, die Wellblechbude ist aber immer noch vorhanden.

Bild 240 (oben rechts): Bahnwärterhaus an der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein westlich des Bahnhofs Triefenried (August 1985).

Bild 241 (Mitte): Ein Bahnwärterhaus mit Dienstwohnung zeigt diese Musterzeichnung von 1878.

Bild 242 (rechts): Ein Bahnwärterhaus mit Wellblech-Fernsprechbude, dahinter eine weitere Wellblechbude und ein Schuppen, die wohl privat genutzt werden. Die Idylle dürfte in den 1950er Jahren fotografiert worden sein.

