

Endnummer des

**Eisenbahn  
JOURNAL** Archiv

B 7539 E  
ISBN 3-922404-43-X

DM 20,80

sfr 20,80

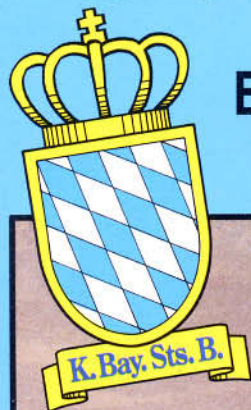
öS 160,--

**Band № 1**

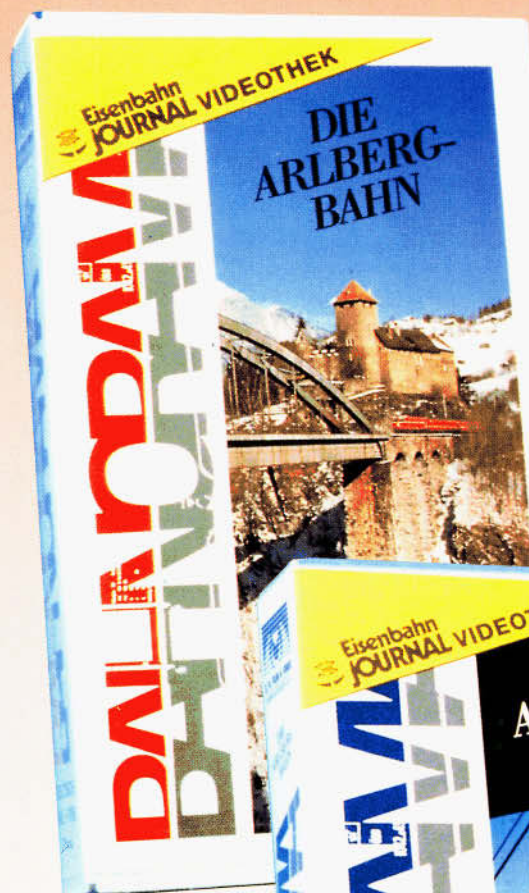
Wolfgang Klee

# Bahern-Report

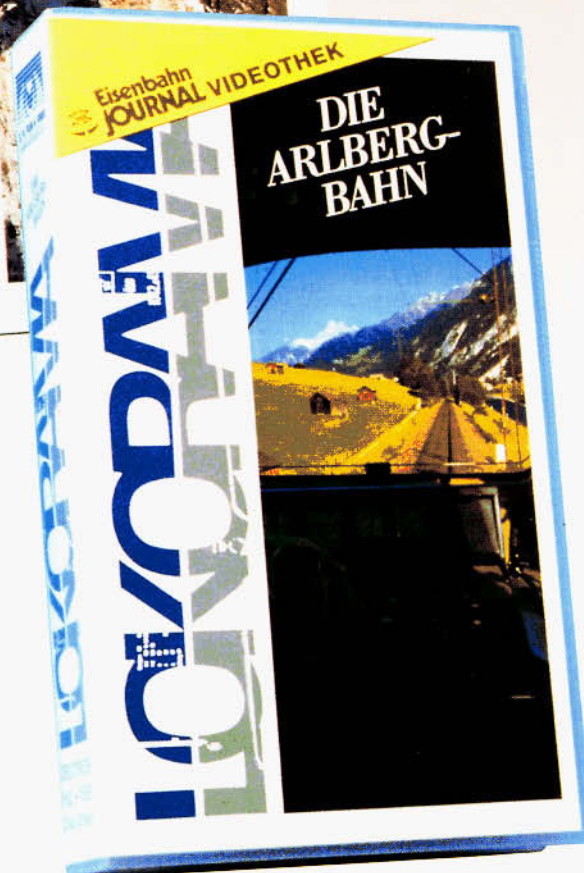
**Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 1: 1835-1875**







## DIE ARLBERG-BAHN



## DIE ARLBERG-BAHN



Die  **Eisenbahn JOURNAL** VIDEOTHEK

hält jetzt für Sie bereit:

## ARLBERGBAHN "x 2"

Im Bahnorama wird Ihnen die wohl wichtigste West-Ost-Eisenbahnverbindung in den Ostalpen vorgestellt. Erinnerungen eines Lokführers stehen ganz am Anfang. Eindrucksvoll die historischen Filmpassagen und die Bilder vom Winterbetrieb! Die bedeutendsten Kunstbauten werden auch aus dem fliegenden Hubschrauber heraus gezeigt.

Im Lokorama lernen Sie die gesamte Bahnstrecke von Innsbruck nach Bregenz aus der Perspektive des Lokführers kennen. Gleichmaßen faszinierend: die Fahrt auf den Schnellfahrabschnitten im Tal und auf den eingleisigen Bergtrassen!

### Bahnorama

ca. 70 min (Farbe)

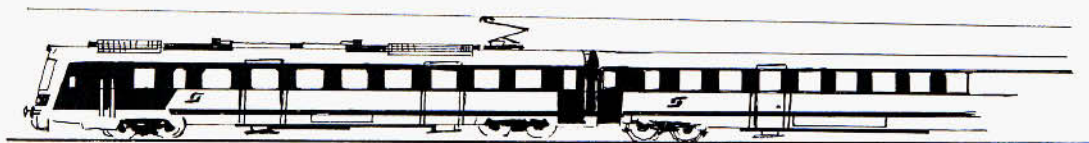
**DM 69,--**

### Lokorama

ca. 160 min (Farbe)

nur **DM 69,--**

Bitte beachten Sie auch die Bestellkarten mit unserem weiteren Video-Angebot sowie den EJ-Sonderpublikationen zum Thema Gebirgsbahnen.



Unsere neuen Postleitzahlen:

Postfach 1453 • **D-82244** Fürstenfeldbruck

Rudolf-Diesel-Ring 5 • **D-82256** Fürstenfeldbruck



**Bild 2:** Karte Entwicklung bayerischen Eisenbahnnetz aus: Max Spiller, Bayerische Geschichtsalas, Bayerische Schulbuchver München 196 Seite 39.





# Vorwort

Der bayerischen Eisenbahn- und Lokomotivgeschichte ist eine Archivreihe unseres Hauses gewidmet. Eben solche Archivreihen gibt es auch für die Preußischen Staatsbahnen (K.P.E.V.) und die Sächsischen Staatseisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.). Schließlich sind auch Technik und Funktion der Dampflokomotive und ihrer Baugruppen in einem vier Bände umfassenden Archiv beschrieben.

Die Bayern – jene deutsche Volksgruppe, die bekanntlich am längsten innerhalb ihrer angestammten Grenzen lebt – waren dazu auserkoren, die erste Dampfeisenbahn in Deutschland zu begründen. Nur ein halbes Jahr nach der ersten Eisenbahn auf dem europäischen Festland im damals wesentlich stärker industrialisierten Belgien ging die Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth in Betrieb.



Bayern war und ist zwar ein recht großes Land (nach Preußen das zweitgrößte in Deutschland), hatte aber nur verhältnismäßig wenig Einwohner (4,3 Millionen auf 76 467 km<sup>2</sup> im Jahre 1835) und war relativ arm. Auch in den beiden Weltkriegen mußte Bayern keine nennenswerten Gebietseinbußen hinnehmen – im Gegenteil, 1920 kam Coburg durch Volksentscheid zu Bayern.

Schon vor fast einem Jahrzehnt haben wir der bayerischen Dampflokogeschichte im Eisenbahn-Journal eine Fortsetzungsserie gewidmet. Dieses darauf aufbauende Archiv hat es sich nun zum Ziel gesetzt, das Thema ausführlich unter Verwertung umfangreicher, bislang unbekannter Quellen zu behandeln. Die ersten beiden Bände befassen sich mit der Eisenbahngeschichte: den Staatsbahnen, den privaten Pachtbahnen und dem linksrheinischen bayerischen Netz der Pfalz. Ab Band 3 geht es dann los mit der Lokomotivgeschichte. Wie viele Bände die neue Archivreihe haben wird, können wir wegen des umfangreichen Quellenmaterials noch nicht festlegen. Die ersten Elektrolks und die bayerischen Tender sowie die wenigen Schmalspurlokomotiven sollen am Ende der Reihe ebenfalls noch in einem Band gewürdigt werden.

Besonderer Dank gilt neben dem Autor Wolfgang Klee Herrn Helge Hufschläger (Firma Krauss-Maffei) und den Herren Carl Asmus, Dr. Günther Scheingraber und Günther Henneking, die dem Verlag ihre umfangreichen Archive für diese Ausgabe zur Verfügung stellten.

Ihr Hermann Merker Verlag

## Einleitung

Hätte ein sachkundiger Zeitgenosse zu Beginn der 1830er Jahre eine Prognose darüber abgeben sollen, in welchem deutschen Staat denn wohl die erste öffentliche Dampfisenbahn gebaut werden würde, er hätte vermutlich nicht auf Bayern getippt. Denn während in einigen Gebieten Sachsens oder Preußens damals bereits erste Blüten industrieller Entwicklung zu sehen waren, deutete in Bayern kaum etwas darauf hin, daß der 1806 von Napoleon zum Königreich erhobene Staat bald entscheidende Schritte in die moderne Wirtschaftswelt tun würde. Ganz eindeutig, Bayern war ein Agrarstaat, und das blieb auch bis weit ins 20. Jahrhundert so.



Eine Statistik von 1840 gibt Aufschluß: Bayern hatte damals den höchsten Anteil an landwirtschaftlicher Bevölkerung von allen deutschen Staaten: 45% der Beschäftigten lebten ausschließlich von der Landwirtschaft. Nimmt man noch diejenigen Arbeiter hinzu, die sich durch Heimgewerbe ein Zubrot verdienen mußten, so kommt man auf insgesamt 74%.

Nur 12% der Beschäftigten waren im gewerblich-industriellen Bereich tätig, wobei mit "Industrie" damals nur die Augsburger Textilwirtschaft gemeint sein konnte. Die später besonders durch die Herstellung von Eisenbahnbedarf groß und berühmt geworde-

## Impressum

ISBN 3-922404-43-X

**Verlag und Redaktion:**

**Hermann Merker Verlag GmbH**

**Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck**

**R.-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstenfeldbruck**

**Telefon (0 81 41) 50 48/50 49**

**Telefax (0 81 41) 4 46 89**

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.

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. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juli 1993 by

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

## Inhalt

Ludwigs Kanal und  
Baaders eiserne Straßen

6

Die Ludwigsbahn und weitere frühe  
Privatbahn-Projekte in Bayern

8

• Die München-Augsburger Eisenbahn

15

Die ersten Staatsbahnen

18

• Die Süd-Nord-Bahn

20

• Die Ludwigs-Westbahn

36

• Lichtenfels – Coburg

37

• Die Maximiliansbahn

40

Pachtbahnen und Ostbahn –  
die Rückkehr zur Privatbahn

48

• Die acht Pachtbahnen

49

• Die Ostbahn-Gesellschaft

53

Bayerische Königszüge und

»Salonwagen für den Allerhöchsten Dienst«

64

• Der neue Königszug

68

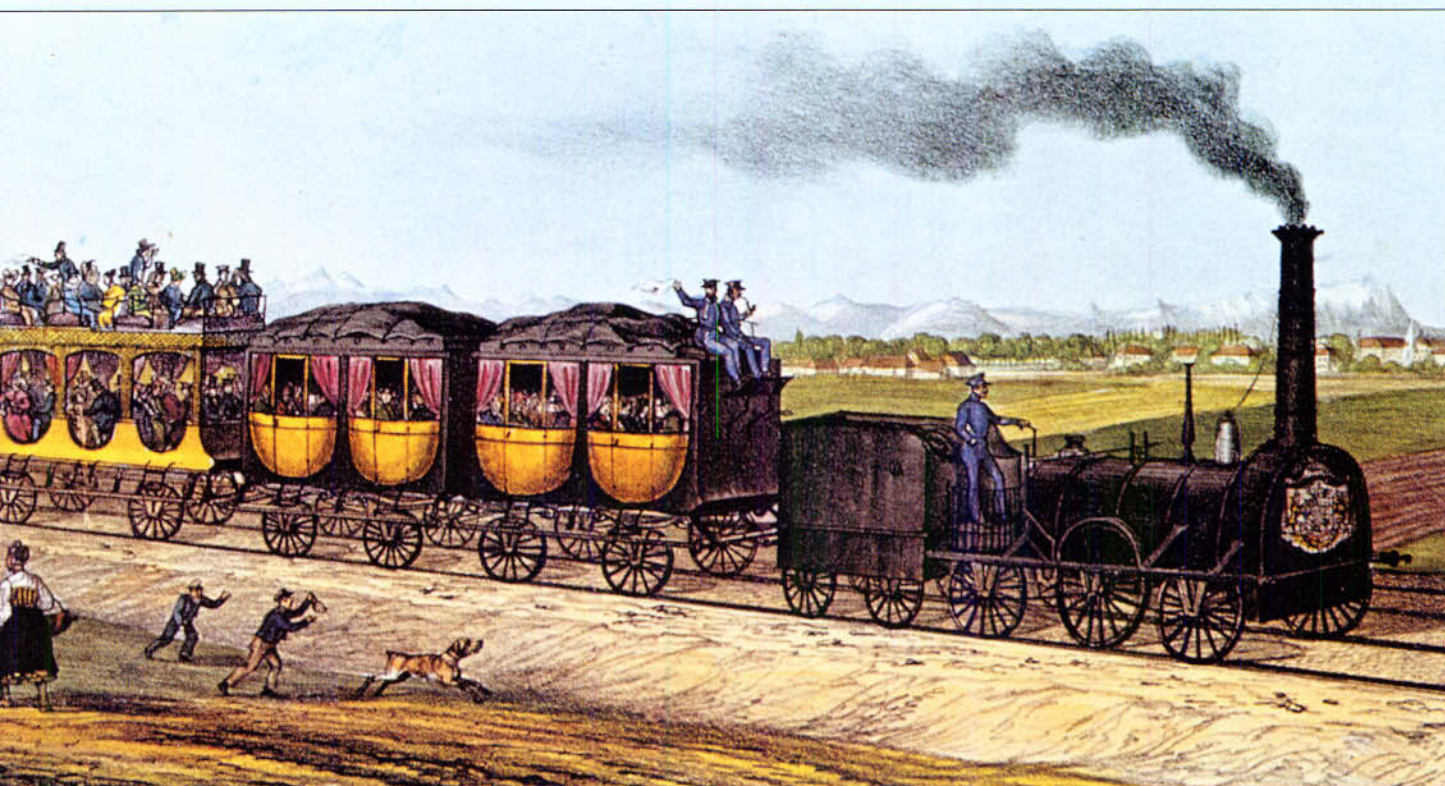
• Die Lokomotiven der Königszüge

74

Uniformierungsvorschriften

78





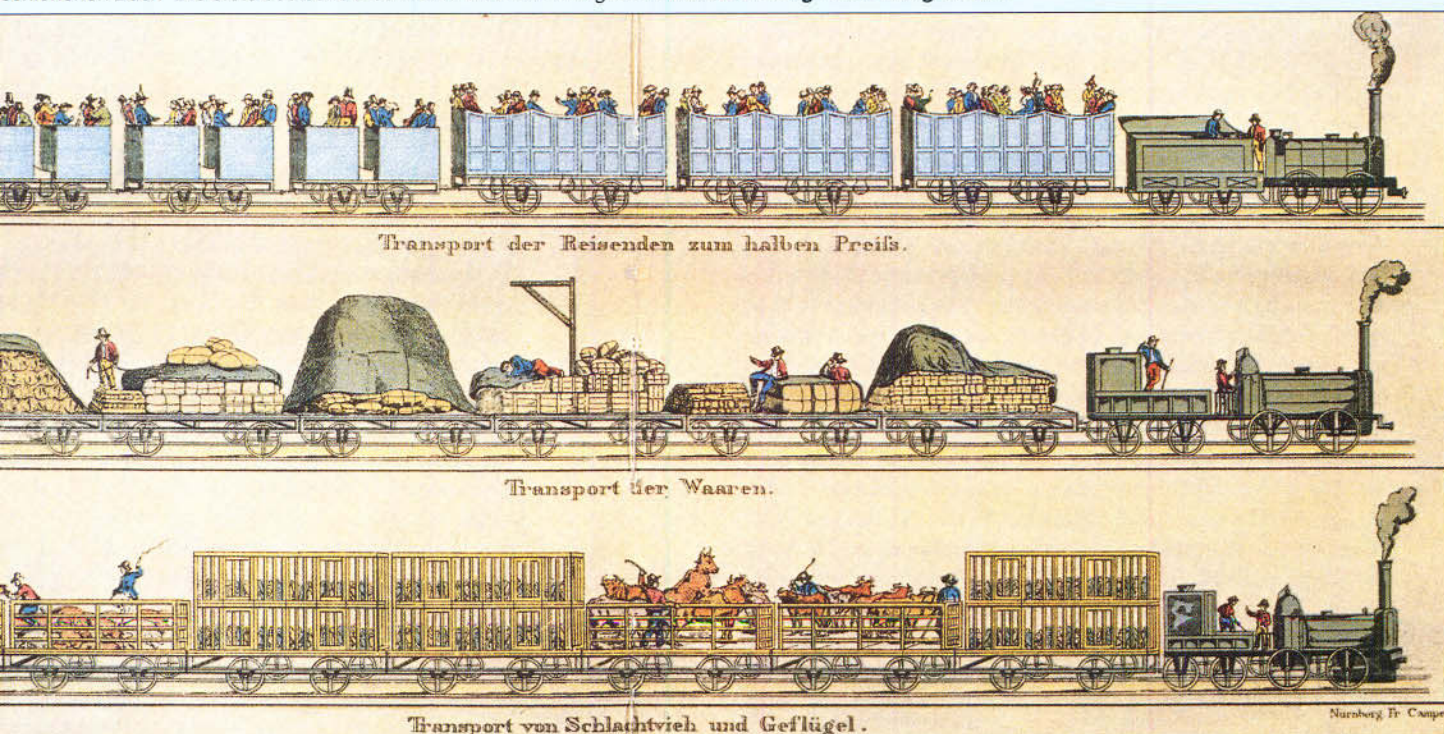
nen Unternehmen Klett in Nürnberg oder Maffei in München taten erst später in den 1840er Jahren den Schritt von der Manufaktur oder dem Handwerksbetrieb zum Industrieunternehmen. Mit Augsburg (1840 zählte die Stadt 37 000 Einwohner) und Nürnberg (47 000 Einwohner) sind die wichtigsten Gewerbe- und Handelszentren bereits genannt. Hinzu kommt noch die damals 95 000 Einwohner zählende Hauptstadt München, schon wegen ihrer Größe und des Hofbedarfs eine ökonomisch wichtige Stadt.

München, das war auch der Stern, um den alles Denken des Monarchen Ludwig I. zu kreisen schien. Er gab München das moderne klassizistische Gesicht, machte München zum Mittelpunkt des künstlerischen Deutschland, während geschichtsträchtige Städte und Landschaften, wie Regensburg oder Passau, die Oberpfalz oder der Bayerische Wald, die Reichsstädte Frankens und Schwabens, in einen Dornröschenschlaf fielen. Struktur- und Wirtschaftspolitik war nicht Ludwigs Sache.

**Bild 3:** Einen Einblick in den Bahnbetrieb auf dem ersten Teilstück der München-Augsburger Eisenbahn im Jahre 1840 gibt dieser Stich des Lithographen Georg A. Kraus. Das rollende Material ist vom Künstler recht "frei" interpretiert. In Wirklichkeit waren die Wagen kompakter und nicht so kutschenähnlich wie von Kraus dargestellt. **Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 1 (Titel):** Das 1859 entstandene Gemälde von Kirchner zeigt die große Regensburger Donaubrücke, die die Bayerische Ostbahn gebaut hat. **Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg**

**Bild 4:** Die frühen Darstellungen des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn lassen erkennen, wie schwer sich die Künstler seinerzeit damit taten, einen realistischen Eindruck zu erreichen. Die Abbildung stellt verschiedene Arten von Zügen der Liverpool-Manchester-Eisenbahn dar. Sie entstammt dem 1935 in Leipzig erschienenen Buch "Die erste deutsche Eisenbahn" von Fritz Traugott Schulz. **Abbildung: Sammlung Merker**







**Bild 5 (links):** In die Regierungszeit von König Ludwig I. (1825 – 1848) fällt die Entstehungsphase der bayerischen Eisenbahnen. Der Monarch, hier von Meister Stieler im Krönungsornat dargestellt, konnte sich lange Zeit nicht mit den Schienenwegen anfreunden, da sie den von ihm favorisierten Donau-Main-Kanal in den Schatten zu stellen drohten. **Abbildung: Bayerische Staatsgemäldesammlung**

**Bild 6 (oben):** Joseph von Baader (1763 – 1835) war eine der rührigsten, aber auch tragischsten Figuren der frühen bayerischen Eisenbahngeschichte. In sein Todesjahr fällt die Eröffnung des ersten Bahn heutigen Typs, die er stets für seinem System unterlegen gehalten hatte. **Abb.: Sammlung Klee**

**Bild 7 (oben rechts):** Als "Gesamtkunstwerk" hatte sich König Ludwig I. den Burgbergbereich in Erlangen gewünscht: im Vordergrund der Donau-Main-Kanal und dahinter – das entsprach durchaus der Rangfolge – die Süd-Nord-Bahn, auf der soeben ein Zug den Burgbergtunnel verläßt. **Abbildung: Sammlung Asmus**

# Ludwigs Kanal und Baaders eiserne Straßen

Der von 1825 bis 1848 regierende Monarch Ludwig I. hatte es sich in den Kopf gesetzt, das bereits von Karl dem Großen angefangene (aber bald wieder aufgegebene) Projekt eines Schifffahrtskanals zwischen Main und Donau zu realisieren. Das war nicht nur romantische Träumerei, das war auch ein Versuch, den europäischen Nord-Süd-Fernhandel auf Jahrzehnte an das Königreich Bayern zu binden. Ein Versuch, der angesichts der aufkommenden Eisenbahn scheitern mußte.

Sehr früh trat bereits ein Mann mit der Idee hervor, anstatt des Kanals eine Eisenbahn zwischen den beiden Flüssen zu bauen. Dieser Mann, Joseph Baader (1763 bis 1835), hatte zunächst Medizin, dann Mathematik und Mechanik studiert. Zwischen 1787 und 1793 ergänzte er seine theoretischen Kenntnisse in England. Ein zweites Mal besuchte er die Insel 1815.

Baader trat in den Staatsdienst ein, wurde 1798 zum Maschinendirektor beim Obersten Berg- und Münzamt in München ernannt, 1799 zum Wirklichen, 1808 zum Geheimen Bergrat, dann zum Oberstbergrat. 1813 wurde er schließlich in den Adelsstand erhoben.

Joseph Ritter von Baader war eine der erstaunlichsten Gestalten der frühen deutschen Eisenbahngeschichte. Seine enorme Ausdauer hob ihn stets aus dem Kreis der anderen Eisenbahn-pioniere heraus. Da seinen Ideen letztlich jedoch der Erfolg versagt blieb, Baader dies aber zu nur noch größeren Bemühungen (und Attacken gegen seine Widersacher) antrieb, stand er nach einiger Zeit in dem Ruf, ein Phantast zu sein.

## Baaders eiserne Straßen

Baaders erste öffentliche Reflexionen über schienengebundene Fahrzeuge – er plädierte für eine Schienen- statt Kanalverbindung zwischen Main und Donau – gehen auf das Jahr 1807 zurück. Sie blieben ohne Echo. Daraufhin publizierte er 1812 seine Schrift "Zur Einführung der eisernen Kunststraßen im Königreich Bayern", ebenfalls ohne entscheidende Wirkung. 1822 folgte sein wohl bekanntestes Werk "Neues System der fortschaffenden Mechanik", in dem er seine Ideen ausführlich entwickelte. Im Prinzip handelte es sich bei Baaders "neuem System" um straßentaugliche Wagen

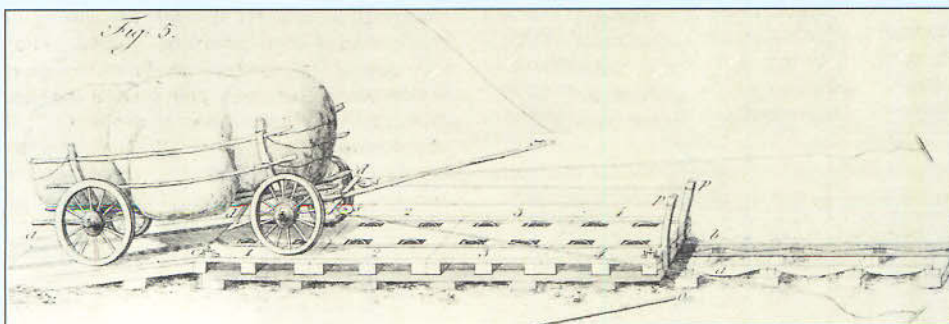
mit zusätzlichen mittleren Lauf- und seitlichen Führungsrollen, so daß die Fahrzeuge nicht nur auf den erhöht angebrachten Schienen unter Nutzung des geringeren Rollwiderstands gezogen werden konnten, sondern ebenso als normales Fuhrwerk auf der Straße. Ein zweifach nutzbares System also.

Natürlich wollte Baader auch in der Praxis die Vorteile seines "neuen Systems" unter Beweis stellen. So regte er schon 1814 an, versuchsweise eine Pferdebahn von Nürnberg nach Fürth zu bauen. Er fand jedoch keine Geldgeber. Daraufhin stellte Baader ein Modell seiner Bahn her und sandte es an König Maximilian I. Joseph mit der Bitte, für diese Erfindung "ein ausschließliches Privilegium für das ganze Königreich auf 25 Jahre allergnädigst zu ertheilen". Baader erhielt sein Privileg.

Nach seiner bereits erwähnten zweiten Englandreise suchte er 1817 mit seinem Vorschlag die Öffentlichkeit, eine doppelspurige Bahn seines Systems, die nur dem Frachtverkehr dienen sollte, von Kitzingen am Main über Nürnberg nach Donauwörth zu bauen. Auf der 156 km langen Strecke sollten insgesamt 800 Wagen und 44 Pferde eingesetzt werden; die erforderliche Investitionssumme bezifferte Baader auf 2,5 Mio Gulden.

Als ein Jahr später eine Realisierung seines Vorhabens noch immer nicht in Sicht war, ließ Baader im Hof der ihm unterstehenden königlichen Maschinenwerkstätte in München eine Demonstrationsbahn in halber Größe bauen, mit der auch der Nachweis eines dramatisch niedrigeren Rollwiderstands tatsächlich gelang. So meldete am 22. April 1818 die Münchner Stadtchronik, daß die bayerische Kronprinzessin einen mit 16 Zentnern beladenen Wagen bequem mit einer Hand fortzog.

**Bild 8:** Die "rollende Landstraße" Baaderschen Zuschnitts. Auch diese Darstellung aus der "Fortschaffenden Mechanik" dokumentiert, wie weit der Eisenbahnpionier teilweise seiner Zeit voraus war. **Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**



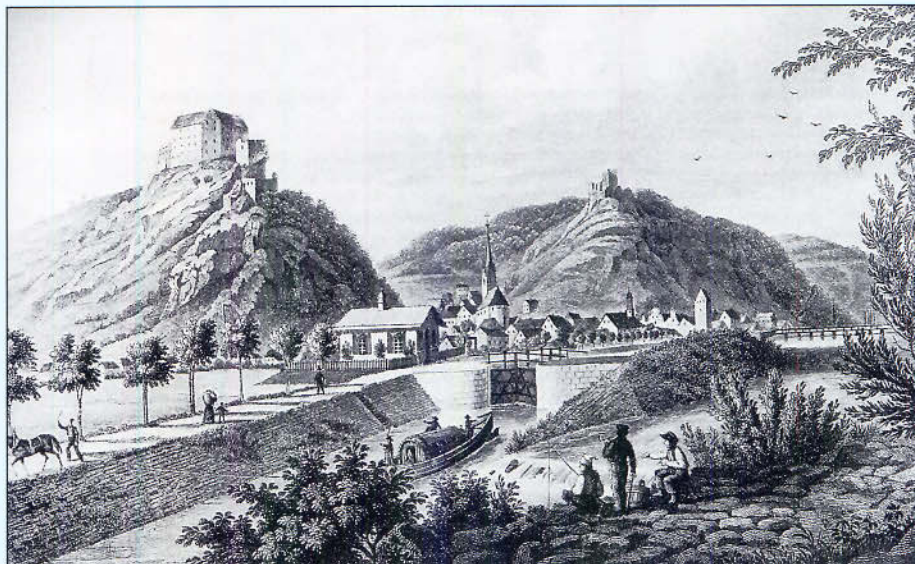




**Bild 9:** Noch einmal die Kombination Eisenbahn/Kanal, hier bei Fürth. Die mächtige S 3/6-Schnellzuglokomotive, die im Hintergrund vorbeirauscht, verdeutlicht die eher bescheidenen Dimensionen der Wasserstraße.  
**Foto: E. Schörner**

**Bild 10:** Dieser Stahlstich zeigt den Ludwig-Kanal mit den Anlagen einer Schleuse bei Riedenburg.

Schon bald sorgte die Bahn dafür, daß der Betrieb auf dem Kanal der Vergangenheit angehörte. **Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg**



Aber auch das verhalf Baader nicht zum entscheidenden Durchbruch, denn inzwischen hatte sich in der Frage der Main-Donau-Verbindung die Waage mehr und mehr zugunsten eines Kanals geneigt. Baaders Pferdebahn-Argumente fanden keinen Widerhall.

## List schaltet sich ein

Auch das Eingreifen Friedrich Lists half nichts. List hatte sich inzwischen in die Debatte eingeschaltet und berichtete aus Amerika, daß dort die Sache zwischen Kanälen und Eisenbahnen noch nicht entschieden sei. In einer ganzen Briefserie entwarf List dann ein bayerisches Eisenbahnsystem und unterstrich, daß ein neues Verkehrsnetz, wie es Bayern dringend benötige, mittels Kanälen nicht ausführbar sei, mit der Eisenbahn jedoch sehr wohl.

Den in Rom weilenden König Ludwig I. bedachte List ebenfalls mit seinen Veröffentlichungen, traf jedoch auf wenig Verständnis. Aus der Heiligen Stadt schrieb der Monarch an seinen Minister Eduard von Schenk, daß trotz allem Kanäle zwischen München und der Donau sowie zwischen Main und Donau einer Eisenbahn vorzuziehen seien – falls man sie denn überhaupt bezahlen könne. List habe den bedeutenden Aspekt außer acht gelassen, daß Eisenbahnen in einem Krieg leicht zerstört werden könnten, wohingegen ein Kanal selbst nach Jahrhunderten (!) leicht wiederhergestellt sei. Für den König, der sich mit seinen großartigen Bauten zu verewigen gedachte, war das ein wichtiger Gesichtspunkt.

Wenig Beachtung fanden in München auch die Erfolge der englischen Bahnstrecken Stockton – Darlington und Liverpool – Manchester. Selbst Baader mochte dafür nicht eintreten, handelte es sich hier doch um ein Bahnsystem (spurkranzgeführte Fahrzeuge für ausschließlichen Schienenverkehr), das er dem seinen als deutlich unterlegen ansah. Ausschlaggebend für König und Regierung blieb also letztlich die

Idee einer Verknüpfung der beiden Flußsysteme Rhein/Main und Donau, der damals bedeutendsten europäischen Handelswege, ohne lästiges Umladen zwischen Schiff und Waggon, ohne die Unwägbarkeiten eines neuen Verkehrsmittels.

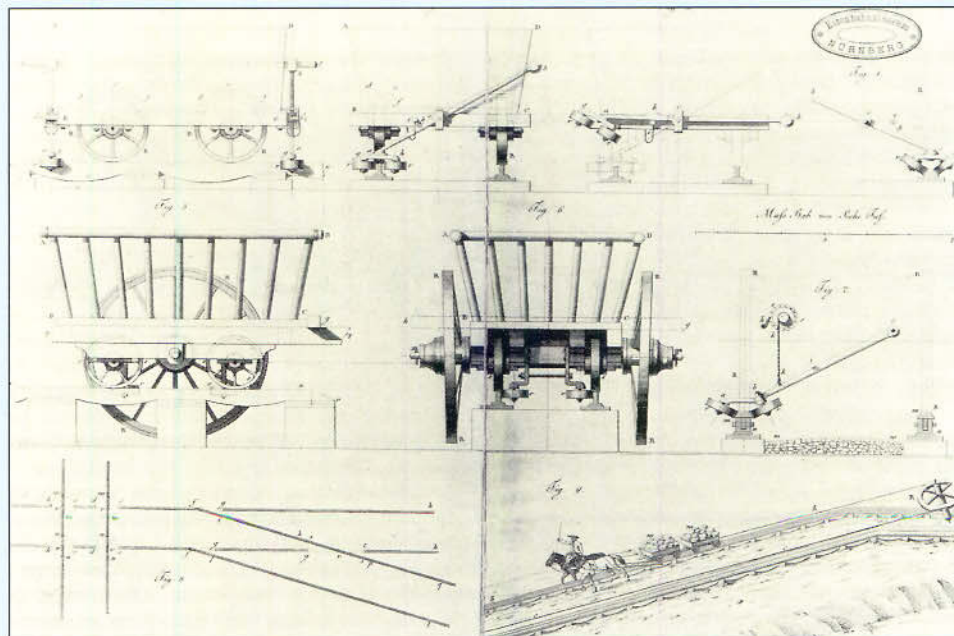
Am 1. Juli 1834 wurde endlich das Gesetz veröffentlicht, das einen Kanalbau von Kelheim an der Donau über Nürnberg nach Bamberg durch eine noch zu bildende Aktiengesellschaft festlegte. Die Emission der Aktien übernahm das Bankhaus M. A. Rothschild in Frankfurt/Main. Wenig später begannen die Bauarbeiten, und 1846 konnte der volle Betrieb auf dem 172 km langen "Ludwigskanal" aufgenommen werden. Die Endabrechnung der Bauarbeiten ergab eine Gesamtsumme von 17,4 Millionen Gulden, das Doppelte der ursprünglich veranschlagten Baukosten. Übrigens: Die 1844 bis 1854 fertiggestellte Ludwigs-Süd-Nord-Bahn war pro Kilometer etwa gleich teuer.

## Der Kanal ist fertig

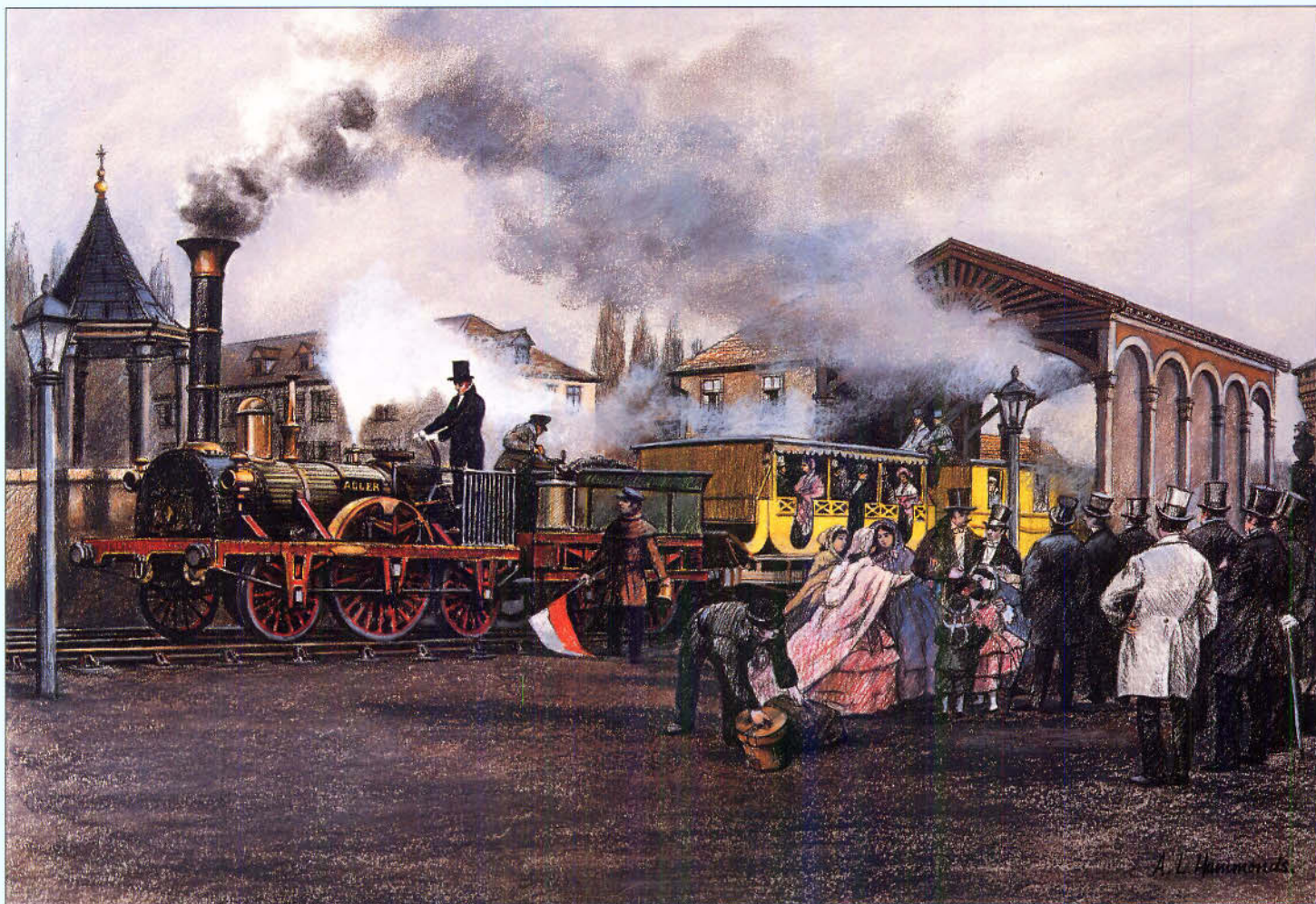
Zur Zeit seiner Eröffnung war der teure Kanal schon wieder überholt. Mit seinen insgesamt 101 Schleusen von nur 35 m Länge und 4,7 m Breite ließ er lediglich den Einsatz von Kähnen zu, die nicht mehr als etwa 120 t Last zu befördern vermochten. Zwar wurden die ursprünglich für die Kostendeckung veranschlagten 100 000 t Frachtgut jährlich erreicht, und im Jahre 1850 erlebte das Bauwerk mit 196 000 t sein bestes Ergebnis.

Ab 1863 aber war der Ludwigs-Donau-Main-Kanal ein Zuschußbetrieb. Bedeutenden Fernverkehr gab es nach Fertigstellung der wichtigen Nord-Süd-Bahnen praktisch nicht mehr. Dagegen sollen lokale Stein- und Bauholztransporte zu den großen Städten Nürnberg oder Regensburg noch bis ins 20. Jahrhundert eine gewisse Rolle gespielt haben.

**Bild 11:** Ein Blick in Baaders zweibändiges Werk "Neues System der fortschaffenden Mechanik" von 1822. Besonders interessant ist das in der Mitte dargestellte "Zweissystemfahrzeug", ein für Schienen wie Straßen gleichermaßen geeigneter Wagen. **Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**







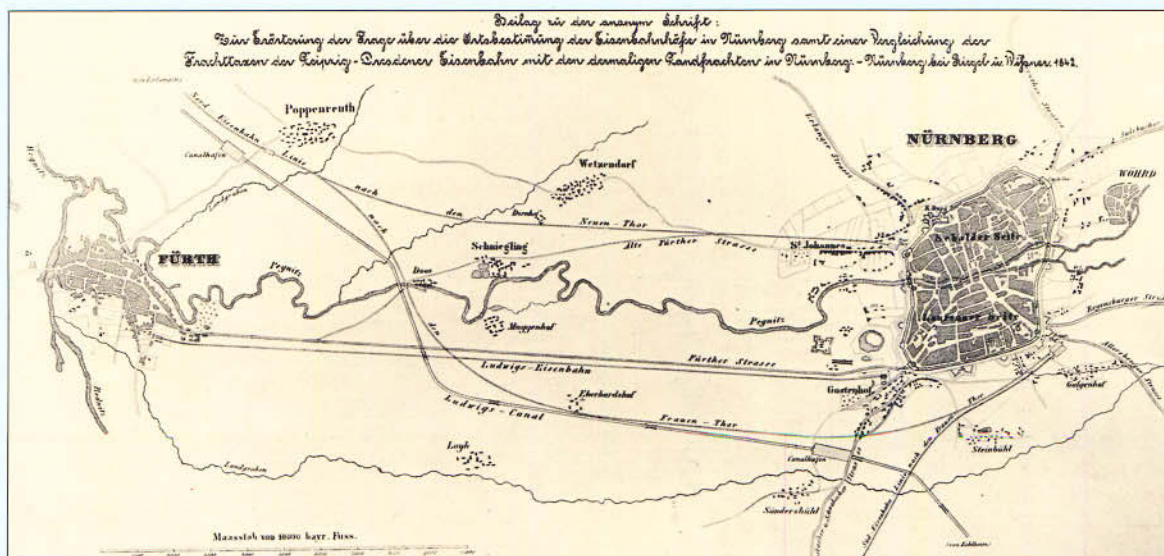
**Bild 12:** Die erste öffentliche Fahrt eines Dampfzugs in Deutschland, gemalt von Professor A. L. Hammonds nach einer zeitgenössischen Darstellung von Professor Heim: William Wilson, aus England gekommener "Urvater" aller deutschen Lokführer, steuert am 7. Dezember 1835 den ADLER aus der Halle des Nürnberger Ludwigsbahnhofs. Heims Originalgemälde befand sich lange Zeit im Deutschen Museum, München, ehe es ins Nürnberger Verkehrsmuseum kam.  
**Abbildung: Sammlung Asmus**

## Die Ludwigsbahn und weitere frühe Privatbahn-Projekte in Bayern

"In ganz Bayern, vielleicht selbst in ganz Deutschland ist kein Punkt, wo eine Eisenbahn leichter und mit größeren Vortheilen für die Unternehmer ausgeführt werden könnte." Mit diesen Worten stimmte der Herausgeber der in Nürnberg erscheinenden

"Allgemeinen Handlungszeitung", Erhard Friedrich Leuchs, in der Neujahrsausgabe vom 2. Januar 1833 sein Publikum einmal mehr auf ein großes Vorhaben ein, das schon seit einigen Jahren die fortschrittlichen Geister Mittelfrankens stets aufs neue

in Unruhe versetzt hatte und sich nun seiner Realisierung näherte: den Bau einer dampfbetriebenen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Zahllose "Denkschriften", "Mittheilungen" oder "Untersuchungen" zur Ankurbelung frü-



**Bild 13:** Schnurgerade ist die neben der Fürther Straße liegende Trasse der Ludwigs-Eisenbahn. Ebenfalls dargestellt sind der Donau-Main-Kanal ("Ludwigs-Canal") und die Gleise der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn (Skizze etwa von 1845).  
**Zeichnung: Verkehrs-museum Nürnberg**



ner Eisenbahnprojekte waren schon kurz nach ihrem Erscheinen nicht mehr das Papier wert, auf dem sie gedruckt standen. Erhard Friedrich Leuchs' Einschätzung aber hätte treffender nicht sein können. Tatsächlich war der Raum Nürnberg damals die wirtschaftlich fortschrittlichste und gesündeste Region des Königreichs Bayern – eines Landes, das ansonsten zum allergrößten Teil von der Land- und Forstwirtschaft lebte, das an Bodenschätzen arm und mangels leistungsfähiger Handelswege (Main und Donau hatten kaum internationalen Verkehr) verkehrsgeographisch in eine Randlage gerutscht war. Der Menschen- und Warenaustausch der Nachbarstädte Nürnberg und Fürth war überaus rege; die Entfernung von nur rund 6 km wurde durch keinerlei Hindernisse künstlich gestreckt. Ganz eindeutig: Wenn damals irgendwo in Deutschland eine Dampfisenbahn klare Aussicht auf Gewinn versprach, dann wohl eindeutig hier.

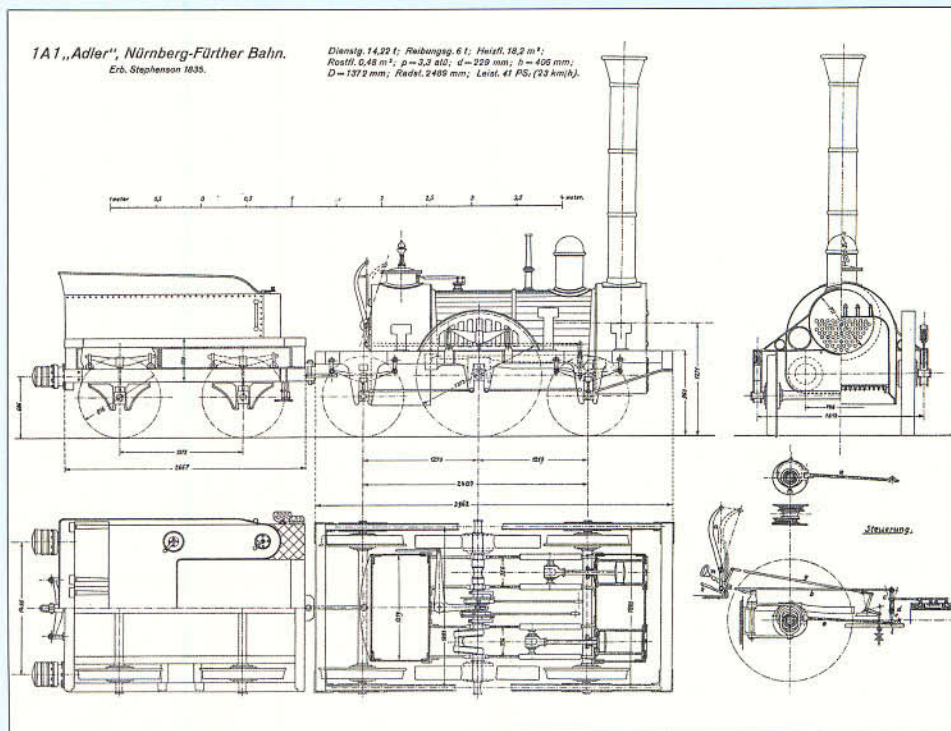
In den Jahren 1832/33, als Leuchs in seiner „Allgemeinen Handlungszeitung“ Stimmung pro Bahn machte, waren außerhalb Bayerns Dinge bereits Realität geworden, die dem noch von vielen Zeitgenossen dem Reich der Phantasie zugeordneten neuen Verkehrsmittel die notwendige Berechenbarkeit verliehen. Gemeint ist in erster Linie die seit 1830 zuverlässig laufende (und auch gewinnbringende) Bahn zwischen Liverpool und Manchester, die erste dem allgemeinen Verkehr dienende Dampfisenbahn der Welt. Mehr als alle klugen Reden und Schriften, etwa des arg überschätzten Friedrich List, spornte dieses Exempel zur Nachahmung an.

Zusätzlich erhoffte, ja erwartete man von dem neugegründeten Deutschen Zollverein, dem auch Bayern beitrug, in Kaufmannskreisen eine spürbare Belebung des Handels. Was Wunder, daß die Förderer des Nürnberg-Fürther Eisenbahnprojekts ihre Strecke bereits als ein Element des kommenden deutschen Eisenbahnsystems sahen. Dazu ist es bekanntlich nicht gekommen. Die Strecke Nürnberg – Fürth selbst hingegen wurde Realität.

## Eine lukrative Sache

Die historische Bedeutung der Ludwigsbahn liegt in erste Linie darin, daß sie hohe Gewinne abwarf (beispiellos hohe Gewinne, wie sich bald herausstellen sollte). Damit war der Beweis erbracht, daß auch in Deutschland eine Eisenbahn-Aktiengesellschaft ein nicht nur für die „Landeswohlfahrt“ wichtiges, sondern auch für die Aktionäre lukratives Unternehmen sein konnte. Eine bessere Motivation zum Bau weiterer Eisenbahnen konnte es gar nicht geben.

Nun sollen aber über dieser ersten Würdigung jener nur 6,04 km kurzen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth deren Entstehung und weiteres Schicksal nicht vergessen werden, wobei wir uns recht kurz fassen müssen. Wer es genauer wissen möchte, sei darauf verwiesen, daß über keine deutsche Privateisenbahn auch nur annähernd so viel Literatur veröffentlicht worden



**Bild 14:** Der ADLER der Ludwigsbahn, erbaut von Robert Stephenson in Newcastle 1835, dann für den Transport zerlegt und in Nürnberg wieder fahrfertig montiert.

**Zeichnung aus:** Helmholtz/Staby: „Die Entwicklung der Lokomotive“

ist wie über die Ludwigsbahn. (Siehe auch die Broschüre „Der Adler und die Ludwigsbahn“ von 1985 aus unserem Verlag.)

Zurück ins Jahr 1833. Da sich der Nürnberger Magistrat trotz einiger Anstöße nicht für das von vielen Kaufleuten geforderte Eisenbahnprojekt erwärmen konnte, die Fürther Stadtobersten es aus Angst vor den wirtschaftlichen Folgen – etwa für die Fuhrleute – sogar meinten ablehnen zu müssen, ergriff einer der angesehensten und vermögendsten Männer des Landes, Nürnbergs Marktvorsteher Georg Zacharias Platner (1779 bis 1862), selbst die Initiative. Gemeinsam mit weiteren Bahnbefürwortern, darunter der Leiter der Polytechnischen Schule, Johannes Scharrer, gab er am 14. Mai 1833 eine Einladung zur Gründung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft heraus. Bis zum 18. November 1833 waren für die veranschlagten 132 000 Gulden Aktien gezeichnet. (Tatsächlich waren dann 177 000 Gulden erforderlich.) Es dauerte also immerhin ein halbes Jahr, denn noch überwog Skepsis. (Zum Vergleich: Bei der zwei Jahre später eröffneten Aktiensubskription für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn war schon am ersten Tag der Betrag untergebracht.) Von den Ludwigsbahn-Aktien blieb mehr als die Hälfte in Nürnberg. Die übrigen Interessenten kamen aus dem gesamten süddeutschen Raum. Sogar der Sohn eines Direktors der Liverpool-Manchester-Bahn beteiligte sich mit 2000 Gulden. Das Vertrauen in die Gesellschaft basierte vornehmlich auf dem Ansehen Platners, dessen Handelshaus Weltruhm genoß und von dem gesagt wurde, notfalls würde er das Vorhaben auf eigene Rechnung realisieren. Tatsächlich war Platner Großaktionär; er beteiligte sich mit 21 000 Gulden.

Auch einige Kleinanleger wollten als Aktionäre der Nürnberg-Fürther Eisenbahn da-

beisein. Aber eine Aktie kostete 100 Gulden; für die meisten Menschen war das mehr als ein halbes Jahreseinkommen, so daß der Interessentenkreis von vornherein eng begrenzt war. Zu den Kleinaktionären gehörte übrigens auch der Staat Bayern. König Ludwig I. ermächtigte seine Kreisregierung in Ansbach, zwei (!) Aktien auf Rechnung des Central-Industriefonds zu erwerben, um hierdurch, wie der Monarch es formulierte, „die lebhafteste Teilnahme der Staatsregierung an dem wichtigen Unternehmen zu bewähren“. Ob das unfreiwilliger Zynismus war oder ob Ludwig I. seine aufsässigen Mittelfranken tatsächlich demütigen wollte, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls wird das Verhalten der ungeliebten Münchner Staatsregierung den Stolz der Nürnberger, die ja erst 1803 gegen ihren Willen von Napoleon Bayern zugeschlagen worden waren, nur weiter angefach haben; man werde es problemlos auch ohne die ungeliebte Obrigkeit schaffen.

Gleichwohl, an Taktgefühl wollten es Platner und seine Mitarbeiter nicht mangeln lassen. Platners Bitte, der Regent möge dem neuen Unternehmen gnädigst seinen Namen leihen, versagte sich Ludwig nicht. Die Schmeichelei war letztlich stärker als die Abneigung des Königs gegenüber Dampfwagen hier und selbstbewußt-liberal handelndem Bürgertum dort.

Ludwigs Siegel und Unterschrift waren ja zur rechtlichen Fixierung des Unternehmens auch noch vonnöten. Im Dezember 1833 wandten sich die Direktoren der Bahngesellschaft – erster Direktor und Kassierer war Platner, sein Stellvertreter Johannes Scharrer – mit ihren Vorschlägen für die Statuten an den Monarchen. Neben der allgemeinen Bau- und Betriebserlaubnis ging es dabei in erster Linie darum, daß ausschließliche Privileg für eine Bahn zwischen Nürnberg und





**Bild 15:** Ein wenig übertrieben üppig dürfte dieser unbekannte Meister den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth dargestellt haben: Hochbetrieb sowohl auf der Landstraße und der Ludwigsbahn als auch auf dem Kanal im Hintergrund. **Abbildung:** Staatliche Graphische Sammlung München

**Bild 16:** Johannes Scharrer (1785 – 1844). **Abbildung:** Sammlung Klee

**Bild 19 (rechte Seite oben):** Ein Gemälde von Ludwigsbahn und ADLER. Die Maltechnik offenbart sofort, daß das Werk jüngeren Datums sein muß. Es entstand zum "Hundert-jährigen" der deutschen Eisenbahnen 1935. **Abbildung:** Verkehrsmuseum Nürnberg

**Bild 20 (rechte Seite Mitte):** Ankunft eines Zugs im Nürnberger Ludwigsbahnhof. In den verkehrsschwachen Stunden wurde nicht mit dem ADLER, sondern mit Pferden gefahren; die Reise dauerte mit 22 bis 24 Minuten dann etwa doppelt so lange. **Abbildung:** Sammlung Klee

**Bild 21 (rechte Seite unten):** Manche Legende rankt sich um den Biertransport auf der Ludwigsbahn. Tatsache war, daß das Bier wie Personen zu "reisen" hatte – Güterwagen gab es damals bei der Ludwigsbahn nicht –, und zwar in verkehrsschwachen Zeiten, also bei Pferdebetrieb.

**Abbildung:** Sammlung Schörner

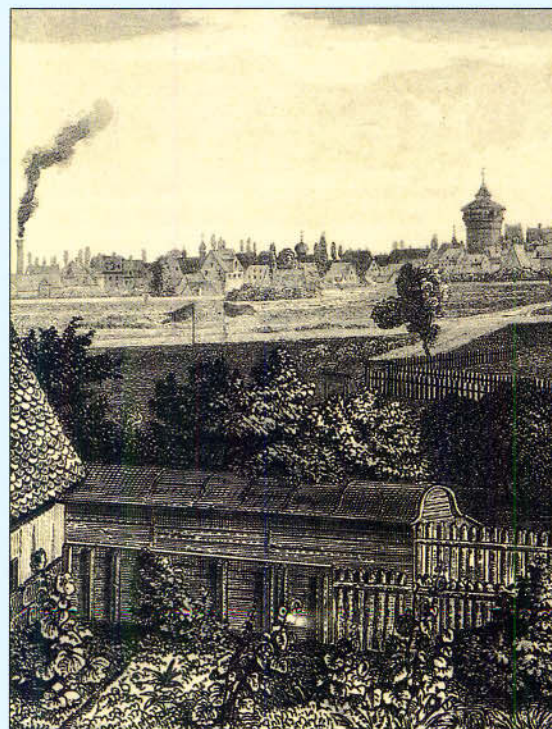
**Bild 18 (rechts):** Nicht die Ludwigsbahn, sondern einen vom Bahnhof am Frauentor kommenden Zug der Süd-Nord-Bahn zeigt diese etwa von 1845 stammende Abbildung, der die mittelalterlichen Türme von Nürnberg als Hintergrund dienen. Außer der Lok qualmen auch schon zwei Fabrik-schornsteine. **Abbildung:** Stadtgeschichtliches Museum Nürnberg

**Bild 17:** Georg Zacharias Platner (1781 – 1862). **Abbildung:** Sammlung Klee

Fürth zu erhalten. Im wesentlichen erkannte Ludwig die Wünsche der Bahngesellschaft an.

## Konzession für 30 Jahre

Die Ludwigsbahn-Gesellschaft mußte aber auch Abstriche hinnehmen. Statt des beantragten "immerwährenden" Privilegs wurde lediglich ein Zeitraum von 30 Jahren konzessioniert, und das nur für die Linie Nürnberg – Fürth, nicht wie gefordert auch für Anschlußlinien. Der Wunsch nach "Abga-

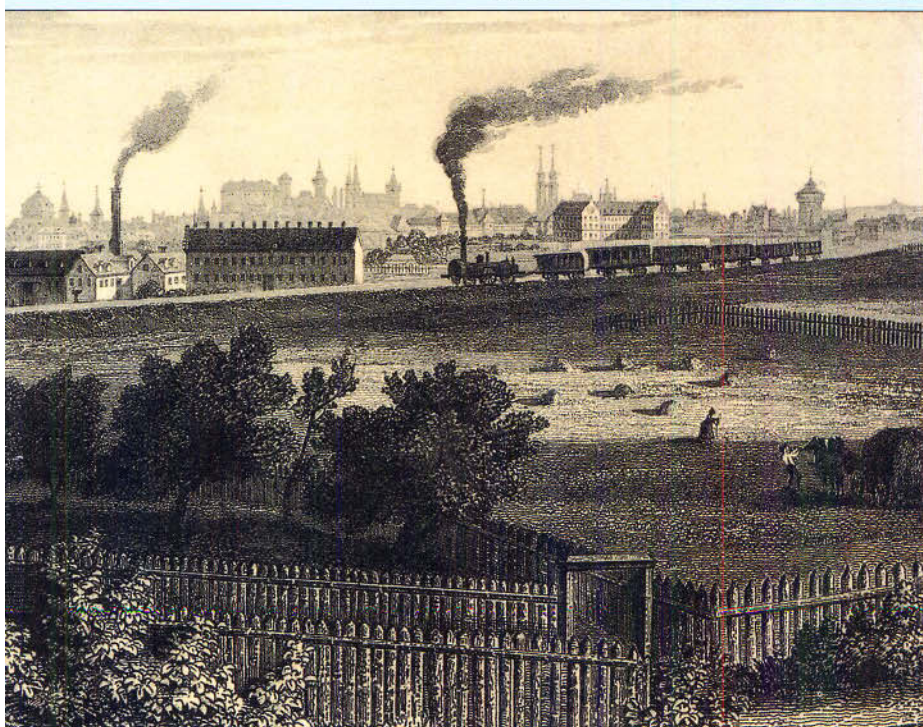
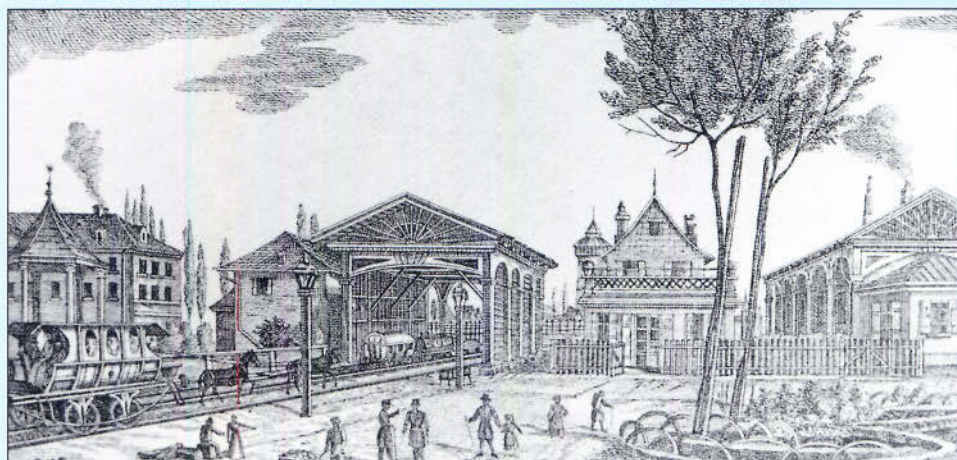






nenfreiheit" (Steuererlaß) wurde ebenfalls nicht erfüllt. Schließlich wurde der Gesellschaft auferlegt, binnen fünf Jahren die Strecke zu eröffnen; anderenfalls erlösche ihr Privilegium. Alles in allem aber konnte die Ludwigsbahn-Gesellschaft mit dieser juristischen Basis leben.

Die – wie sich später herausstellen sollte – wichtigere Hilfestellung der Staatsregierung war aber ganz anderer Natur: Auf Bitten Platners und auf Vermittlung des Hofarchitekten Leo von Klenze wurde der versierte Straßenbauingenieur Paul Camille Denis,



### Das erste Frachtgut, das auf einer deutschen Eisenbahn befördert wurde, sind 2 fässer Bier gewesen.

Am 11. Juli 1836 erhielt die Nürnberger Brauerei Sedewer von der ersten deutschen Eisenbahn der sogen. Ludwigsbahn, die zwischen den Städten Fürth und Nürnberg am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde, die Erlaubnis, 2 Fässer Bier gegen eine Vergütung von je 6 Kreuzern an den Wirt, der Eisenbahn nach Fürth zu senden unter der ausdrücklichen Bedingung, daß besagter Wirt die beiden Fässer sofort nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen und abzuholen habe. Der Direktorialkommissär Dr. Löhner sollte wie es in der Verfügung heißt Sorge tragen, daß dieser kleine Anfang der Güterbeförderung in gehöriger Ordnung vor sich gehe, um solchen vielleicht später ins Große ausdehnen zu können.





**Bild 22:** Dieses wunderschöne Foto aus der Zeit der Jahrhundertwende zeigt den Nürnberger Ludwigsbahnhof, wie er sich seit dem Umbau 1870 präsentierte. Hinter der Lok übrigens der Vieh- und der Gütertransportwagen der Ludwigsbahn. Auffallend, wie nah die Bebauung inzwischen an das Bahngelände herangerückt ist. **Foto: Verlag Fritz Lauterbach**

der soeben von einer ausgedehnten Eisenbahn-Erkundungsreise aus England und Nordamerika zurückgekehrt war, zur Bauleitung freigestellt. (Allerdings mußte Platner immer wieder um eine Verlängerung der Freistellung bitten, was die Fertigstellung

der Ludwigsbahn nicht unerheblich hinauszögerte.) Denis war wenig später der meistgefragte Streckenbau-Fachmann Deutschlands und wurde schließlich durch die Verleihung des Bayerischen Kronenordens persönlich geadelt.

**Bild 23:** Eine alte Postkartenansicht des Bahnhofs Fürth der Ludwigsbahn. Links im Bild das eingleisige Maschinenhaus. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**



Auf heimische Kräfte vertraute man auch bei den Bauarbeitern. Auf das Mutterland der Eisenbahn zurückgreifen mußte man jedoch bei der Bestellung des prominentesten technischen Mitarbeiters im Unternehmen, des Lokomotivführers William Wilson, der anstatt der vorgesehenen acht Monate gleich für den Rest seines Lebens als hochgeachteter Mann in Nürnberg blieb. Importiert – angesichts der miserablen Land- und Wasserstraßen unter widrigsten Umständen – wurde selbstverständlich auch die Lok namens ADLER, hergestellt bei Stephenson in Newcastle. Mit dem "Dampfwagen" wurden Rahmenmuster für je einen Güter- und Personenwagen geordert. Durch die Fahrzeuge wurde auch die gebräuchlichste englische Spurweite importiert: 1435 mm sind seitdem auch hierzulande das Maß der Dinge. Die späteren deutschen Bahnen (Badens Breitspur-Intermezzo ausgenommen) paßten sich dieser Spurweite an, um einen ungehinderten Fahrzeug austausch sicherzustellen. Da die Ludwigsbahn jedoch isoliert blieb, wären auch andere Lösungen denkbar gewesen. Aus England importieren wollte Paul Camille Denis auch die Schienen für seine Bahnli-



nie. Die Hersteller in Bayern und auch im Deutschen Zollverein hatten nämlich eingestehen müssen, daß sie die geforderten "Stäbe" – pilzförmiger Querschnitt, 15 Fuß lang, an den Enden im 45°-Winkel abgeschnitten, hergestellt aus bestem gewalztem Schmiedeeisen – nicht oder nicht rechtzeitig liefern können.

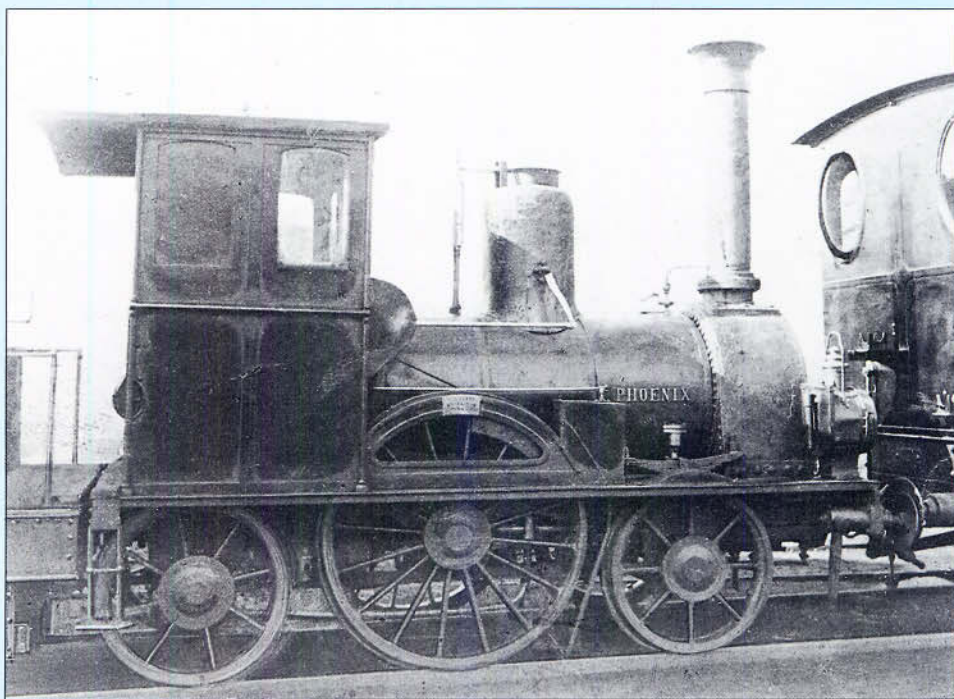
Aber hier spielte das Bayerische Hauptzollamt nicht mit und verweigerte den Wunsch der Bahngesellschaft auf Steuerfreiheit der Importe. Der Nachweis, die Schienen könnten nicht aus Zollvereinsstaaten bezogen werden, sei keineswegs erbracht.

Schließlich blieb unter diesen Umständen als einziger Anbieter die Firma Remy & Co. in Rasselstein bei Neuwied am Rhein in der preußischen Rheinprovinz übrig. (Der Name "Rasselstein" hat noch heute in der deutschen Stahlverarbeitung Klang.) Remy lieferte tatsächlich, allerdings mit etwa 25% Ausschuß und rund zwei Monate nach Termin. Immerhin, ein erster Schritt war auch im Zollverein gemacht.

## Probleme mit den Waggonen

Während der im November zur ersten Probefahrt wieder zusammengeschraubte ADLER (man hatte ihn für die Reise von England nach Nürnberg selbstverständlich zerlegen müssen) zur vollen Zufriedenheit des Bahndirektoriums wie auch des neugierigen Publikums sehr wohl funktionierte, gab es mit den Wagengestellen einige Probleme. Sie waren für die Nürnberger Verhältnisse – sprich: für den neben dem Lok auch vorgesehenen Pferdebetrieb – zu schwer ausgefallen. Glücklicherweise verstand Denis auch einiges vom Waggonbau, so daß man heimische Handwerksbetriebe mit dem Bau hölzerner Fahrzeuge beauftragen konnte. Insgesamt wurden bis zur Eröffnung der Strecke neun Wagen fertiggestellt.

Ehe endlich am 7. Dezember 1835 die feierliche Eröffnung über die Bühne gehen konnte, hatten die Direktoren der Ludwigsbahngesellschaft noch manches Problem zu lösen. So stoppte ein Kälteeinbruch die Bauarbeiten; die für den 24. November vorgesehene Einweihung mußte erneut verschoben werden. (Ursprünglich hatte man ja den August 1835 ins Auge gefaßt.) Zudem gab es Streit im Vorstand, weil einige Mitglieder durch die Kostenüberschreitungen die finanzielle Basis des Unternehmens zerstört wähnten. Da die Ludwigsbahn nicht über ein Enteignungsrecht verfügte, waren zum Teil horrend Grundstückspreise gezahlt worden. Alles in allem mußte man hier und dort noch mit so manchem Provisorium leben; der Kern der Sache allerdings, der auf eisernen Schienen rollende Dampfzug, wußte sofort alle Skeptiker zu überzeugen. Platzmangel verbietet uns, die Großartigkeit jenes 7. Dezember 1835 breit zu schildern. Schaulustige, geschäftlich Interessierte und Journalisten drängten sich an der Strecke und erlebten das prächtige Schauspiel. Der Taufpate der Bahn jedoch fehlte: Ludwig I. weilte in Griechenland. Erst am



**Bild 25:** Dicht von Bauten umstellt war die Ludwigsbahn zur Jahrhundertwende auch schon in Fürth. Zwischen Stationsgebäude und Mietshäusern ist sie kaum noch auszumachen.

**Foto: Sammlung Asmus**

**Bild 24 (ganz oben):** 1853 verließ die Ludwigsbahn-Lok PHÖNIX die Maffei'sche Fabrik in München. 36 Jahre später hatte sie ausgedient und wurde von der BAVARIA (rechts im Bild) abtransportiert.

**Foto: Nachlaß Prof. Lotter**

**Bild 26:** Gut "gesichert" war in Fürth der Zugang zum Ludwigsbahnhof. Hinter den Zäunen ist schwach eine Lok auf der Drehscheibe zu erkennen. **Foto: Sammlung Asmus**







**Bild 27:** Mit solchen Plakaten wurde das Publikum auf die Eröffnung des durchgehenden Verkehrs auf der München-Augsburger Eisenbahn hingewiesen. Am Eröffnungstag fuhren zwei Zugpaare, und zwar ohne Zwischenhalt. **Abbildung:** Deutsches Museum München

**Bild 28 (oben rechts):** Fahrpläne hatten in ihrer Frühzeit nur ein kurzes Leben. Im Juni 1841 galt für die Endstationen Augsburg und München diese "Fahrordnung". **Abb.: Sammlung Dr. Pottgießer**

**Bild 29 (rechte Seite oben):** 1985 entstand im AW Freimann diese Aufnahme vom Nachbau des Wagens Nr. 6 der Ludwigsbahn, nun aber mit verglasten Fenstern. **Foto: E. Schörner**

**Bild 31 (rechte Seite unten):** Zum Bahnjubiläum 1935 wurde der ADLER samt Zug nach alten Plänen rekonstruiert. 50 Jahre später sehen wir ihn im Bundesbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann, wo er einmal mehr für Jubiläumsfeiern vorbereitet wird. Im Hintergrund E 19 12. **Foto: E. Schörner**

16. und 17. August des Folgejahres beehrte er die Eisenbahn und ließ sich vom "Geschwindigkeitsrausch" packen. Auf der Rückfahrt von Fürth ging es auf seinen Wunsch so rasch vorwärts, daß angeblich schon nach sechs Minuten (das entspricht einer Geschwindigkeit von 60 km/h) die Fahrt beendet war. Daraufhin äußerte seine Majestät den Wunsch, den Pferdewagen im Höchsttempo an sich vorbeisaulen zu sehen, was ihm selbstverständlich gewährt wurde. Allerdings änderte dieses Erlebnis wenig daran, daß Ludwig sich auch weiterhin mehr für den Main-Donau-Kanal interessierte als für die Eisenbahn.

Nach dem großartigen Eröffnungstag begann am Morgen des 8. Dezember der Alltagsbetrieb. Ein Pferdezug mit je einem Wagen der 2. und 3. Klasse brachte die Passagiere nach Nürnberg; von dort ging es um 8 Uhr und dann zu jeder vollen Stunde zurück nach Fürth. Nur in der Mittagszeit setzten die Pferdefahrten aus, denn um 13 und 14 Uhr zog der ADLER den kompletten Fahrzeugpark in die Nachbarstadt. Daß sowohl aus Sorge um die Unversehrtheit der Passagiere als auch zwecks Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufs vom Fahrkartenverkauf bis zum Besteigen der Fahrzeuge alles bis ins Detail geregelt war, versteht sich von selbst. Da keinerlei Erfahrungen mit solchen Dingen vorlagen, sicherte man sich durch Reglementierung vor Überraschungen.

Noch keine Rede war bislang vom Güterverkehr. Obwohl fast alle vor 1833 in Deutschland erörterten Projekte vom Güterverkehr als finanzieller Basis ausgingen, wird bei der Ludwigsbahn erst ab 1839 regelmäßig Fracht transportiert: Vieh für zwei Fürther Metzgermeister. Zwar waren schon zuvor

in minimalem Umfang Güter transportiert worden, zum Beispiel einige Pakete Zeitungen oder die berühmten Lederer-Bierfäßchen, die zum Tarif von je einem Fahrgast auf den Sitzen des ersten Morgenzugs – also bei Pferdetraktion – mitgenommen wurden; aber von einem geregelten Güterverkehr konnte man nicht sprechen.

Erst 1844, als die Ludwigsbahn Anschluß an die Staatsbahn fand, wurde ein Gepäckwagen eingerichtet, der allerdings in erster Linie sperriges Reisegepäck aufnehmen sollte. Sieht man vom Kohlentransport ab, den die Ludwigsbahn zwischen 1852 und 1904 für das Nürnberger Gaswerk übernommen hatte, so hat der Güterverkehr auf Deutschlands erster Eisenbahn mit Dampfkraft keine Rolle gespielt.

Trotzdem: Die Ludwigsbahn hatte sofort einen überzeugenden, ja zeitweilig sogar überwältigenden finanziellen Erfolg. Trotz weiterer nicht eingplanter Anschaffungen brachte schon das erste Betriebsjahr 1836 den Aktionären eine Dividende von 20%. Zwar sackte der Gewinn anschließend ein wenig ab (es kamen nicht mehr so viele Schaulustige), fiel aber auch in den nächsten zehn Jahren nie unter 14%, bis 1855 nie unter 12%. Einen größeren Ansporn zum Bau weiterer Eisenbahnen in Deutschland konnte es überhaupt nicht geben.

## Gebremste Zukunftspläne

Auch die Ludwigsbahn sah in ihren Gewinnen eine Aufforderung zu weiteren Taten. Die kurze Strecke Nürnberg – Fürth sollte in Richtung Main nach Norden und in Richtung Donau nach Süden fortgesetzt werden. Aber hier bissen die Initiatoren in München auf Granit. Um das laufende Main-

Donau-Kanal-Projekt vor unliebsamer Konkurrenz zu schützen, wurden alle Pläne zur Verknüpfung der beiden Flüsse durch eine Eisenbahn jahrelang unterdrückt. Lakonisch teilte man den Ludwigsbahn-Direktoren auf ihre Anfrage vom Januar 1836 mit, "daß bey gegenwärtiger Sachlage auf eine Genehmigung der Errichtung von Eisenbahnen von Nürnberg nach Würzburg und Regensburg durchaus nicht eingegangen werden könne".

Es war aber nicht nur die "Kanalomanie" (Joseph von Baader) von König und Regierung, die dem Eisenbahnbau in die Quere kam, es war auch die Angst vor sozialen Umwälzungen. Man ahnte inzwischen nur zu gut, welch tiefe soziale Veränderungen – Unruhen bei Fuhrlenten oder Schiffen beispielsweise oder die wirtschaftliche Stärkung vieler als politisch nicht zuverlässig angesehener Kaufleute – der Bau neuer Bahnen mit sich bringen konnte.

Andererseits entwickelte man in München durchaus Gespür dafür, wie gefährlich Eisenbahnprojekte in Nachbarstaaten, allen voran in Sachsen und Württemberg, der Entwicklung Bayerns werden konnten. Der Transithandel, damals als Quell größten Reichtums angesehen, würde sich zwangsläufig andere Wege suchen, wenn Bayern auf den Bau von Eisenbahnen verzichtete. Auf eine Main-Donau-Eisenbahn träfen dergleichen Befürchtungen natürlich nicht zu, meinten Monarch und Staatsregierung, denn genau dafür baue man ja den Kanal. Ärgerlich nur, daß sich Kanalaktien bald immer schwerer verkaufen ließen. Die Anleger investierten lieber in Eisenbahnen, klagte das Bankhaus Rothschild in Frankfurt, das die Emission der Kanalaktien übernommen hatte.

Kurzum, die Ludwigsbahn blieb, was sie war, was sie aber nach dem Willen ihrer Gründer nie hatte bleiben sollen: eine Städteschnellverbindung im Nahverkehr. Ein kurzer Blick auf die weitere Geschichte der ersten deutschen Eisenbahn mit Dampfkraft: Zunächst recht positiv wirkte sich die Kreuzung der Ludwigsbahn mit der ersten bayerischen Staatsbahnstrecke Nürnberg – Bamberg 1844 aus. Die "Fürther Kreuzung" brachte der Ludwigsbahn zusätzliche Einnahmen. Doch vier Jahre später machte die Eröffnung der Station Muggenhof der Staatsbahn dies zunichte. 1862 wurde der Verkehr über die Fürther Kreuzung eingestellt. Ausschlaggebend dafür war der Bau der Staatsbahnlinie Nürnberg – Fürth im Zuge der Verbindung nach Würzburg. Mit Erlöschen des auf 30 Jahre befristeten Ludwigsbahn-Privilegs zum 19. Februar 1864 war es nun also der Staat selbst, der durch eine weitere Linie Nürnberg – Fürth Konkurrenz brachte. Mit dem Zubringerdienst zur Fürther Kreuzung stellte die Ludwigsbahn zudem auch den noch verbliebenen Pferdebetrieb ein. 1876 wurde schließlich auch die Bamberger Strecke über Fürth umgelegt.

Trotz der Konkurrenz entwickelte sich die Bahngesellschaft erfreulich weiter. Nürnberg erhielt 1870 einen neuen Bahnhof. Bis zum 7. Dezember 1893 war die Ludwigs-



bahn-Strecke vom Nürnberger Bahnhof bis Muggenhof zweigleisig ausgebaut, zehn Jahre später auch bis Fürth Ost. Doch inzwischen machte sich neue Konkurrenz bemerkbar: Seit 1881 rollte zwischen Nürnberg und Fürth eine Pferdestraßenbahn. Bis 1898 wurde diese zu einer zweigleisigen elektrischen Straßenbahnlinie ausgebaut. Das neue Verkehrsmittel war überaus beliebt, hielt es doch weit häufiger als die Dampfzüge der Ludwigsbahn. Letzterer war es bald nicht mehr möglich, gegen die "Elektrische" zu bestehen. Die nach dem Ersten Weltkrieg von der Stadt Fürth angeregte Elektrifizierung der Ludwigsbahn scheiterte nicht zuletzt am Widerstand der Stadt Nürnberg, Eigentümerin der Straßenbahnlinie. Inflation und Wirtschaftskrise gaben dem traditionsreichen Unternehmen schließlich den letzten Stoß: Mit dem 31. Oktober 1922 stellte Deutschlands älteste Eisenbahn den Verkehr ein. Knapp fünf Jahre später übernahm die Straßenbahn den Bahnkörper. Damit ist die Geschichte allerdings noch immer nicht zu Ende. Die Städte Nürnberg und Fürth, inzwischen Hauptaktionäre, stritten jahrzehntelang um das Vermögen der Gesellschaft, um Trasse und Gebäude. Erst als die letzten Immobilien verkauft waren und das restliche Bahngelände immer dringender für städtebauliche Aufgaben – Wasserleitungen, Straßen, ab 1967 U-Bahn-Bau – benötigt wurde, beschlossen die Kontrahenten am 13. Dezember 1969 im Fürther Rathaus die Auflösung der Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Da die Inhaber von 23 Aktien nicht mehr ausfindig gemacht werden konnten, wurde der auf diese entfallende Betrag aus dem Gesellschaftsvermögen für fünf Jahre hinterlegt, um nach Ablauf dieser Frist unter den Städten aufgeteilt zu werden – womit im Dezember 1974 die endgültige Löschung der Ludwigs-Eisenbahn-Aktiengesellschaft aus dem Handelsregister erfolgte.

Am Rande: Wer sich heute den Verlauf der Ludwigsbahn vor Augen führen möchte, kann dies tun, allerdings aus besonderer Perspektive. Unterhalb des ehemaligen Bahnkörpers fährt seit 1982 die U-Bahn; und am 7. Dezember 1985, dem 150. Geburtstag der Ludwigsbahn, wurde der U-Bahnhof Fürth Hbf eingeweiht, der ca. 200 m südlich der ehemaligen Endstation der Ludwigsbahn liegt.

## Die München-Augsburger Eisenbahn

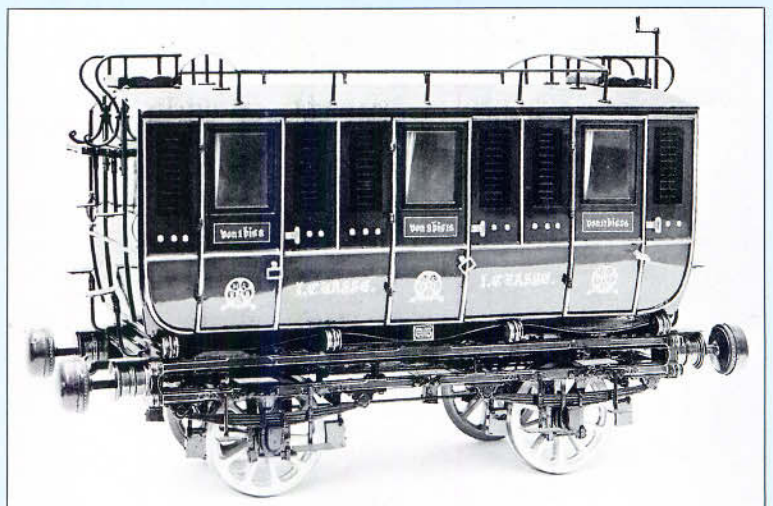
Was in Nürnberg und Fürth geschah, ließ auch andernorts aufmerksame Zeitgenossen nicht ruhen. Beispielsweise in Augsburg, Bayerns drittgrößter Stadt und nach Nürnberg der wirtschaftlich wichtigsten. Und natürlich ebenso in München, das als Regierungssitz und einwohnerstärkste Stadt Bayerns aus sich heraus ein hohes Verkehrspotential erwarten ließ. Verglichen mit Augsburg und seinem bedeutenden, vor dem Sprung in die Industrialisierung stehenden Textilgewerbe war die entsprechende Entwicklung der Hauptstadt eher schwach. Aber auch hier gab es Leute, die sich der



**Bild 30 (rechts):**

Modell eines 1.-Klasse-Personenwagens der München-Augsburger Eisenbahn. In den drei Abteilen fanden bis zu 24 Reisende Platz. Aber als reine "Luxusklasse" war die "Erste" früher zumeist nur äußerst schwach frequentiert.

**Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg**







aufziehenden technischen und wirtschaftlichen Umwälzungen sehr wohl bewußt waren. Joseph Anton von Maffei beispielsweise, der aus seiner Eisengießerei in der Hirschau bei München ein Unternehmen formen sollte, das bereits 1841 Lokomotiven fertigte.

Sowohl in München als auch in Augsburg bildeten sich noch 1835 Komitees, die sich den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Städten auf ihre Fahnen geschrieben hatten. Man war so klug, die beiden Komitees zu vereinen und die Sache gemeinsam weiterzubetreiben, statt um die Gunst der Regierung zu rivalisieren, wie es in der frühen deutschen Eisenbahngeschichte andernorts durchaus vorkam. Von der Regierung wurde das Projekt ohne Groll verfolgt, stand es doch nicht in Verdacht, dem Main-Donau-Kanal das Wasser abzugraben. Vielmehr schien die Angelegenheit geeignet, dem Wunsch des Königs zu entsprechen, das prachtvoll ausgebaute München möge zu einer Stadt werden, deren Besuch sich kein Deutschland-Reisender mehr entgehen lassen wolle.

Man ließ nun durch einen Staatsbeamten einen Trassenvorschlag erarbeiten, der eine Streckenführung von Augsburg über Mering, Hochdorf, Olching und Lochhausen nach München empfahl. Dementsprechend wurde der rund 60 km lange Streckenverlauf festgelegt; mit der Detailprojektierung und den Kostenanschlägen wurde Paul Camille Denis beauftragt.

Geklärt werden mußte aber noch die rechtliche Grundlage des Unternehmens. Da inzwischen auch in anderen Landesteilen Eisenbahnpläne geschmiedet wurden, ka-

men in München Delegierte von Eisenbahngesellschaften bzw. -komitees aus Augsburg, Bamberg, Lindau, München und Nürnberg zusammen, um unter Vorsitz des Innenministers Fürst von Öttingen-Wallerstein "Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern" zu erarbeiten. Da der einzige Punkt, über den es zwischen Bahnvertretern und Regierung fundamentale Meinungsunterschiede gab, nämlich die Entschädigungsfrage für die Einnahmeausfälle der Post, von vornherein von der Regierung ausgeklammert worden war, konnte man sich schon nach drei Tagen Beratung auf die "Fundamentalbestimmungen" verständigen.

Am 28. September 1836 wurden diese veröffentlicht, und alles in allem läßt sich festhalten, daß sie den Privatbahn-Gesellschaften einen durchaus annehmbaren juristischen Rahmen vorgaben. Der Staat verdeutlichte sein Bemühen, möglichen Fehlentwicklungen juristischer wie technischer Natur beim Aufbau der bayerischen Eisenbahnen vorzubeugen, ohne die Unternehmen allzu sehr bei der Ausübung ihrer Geschäfte einzuschränken.

Der wichtigste war der 1. Artikel: "Die allerhöchst genehmigten Eisenbahnen in Bayern sollen als gemeinnützige Anstalt sich des besonderen Schutzes des Staates erfreuen." Die Anerkennung der Gemeinnützigkeit war Voraussetzung für die Verleihung des Enteignungsrechts (Expropriation), ohne das zwar die kurze Ludwigsbahn den Grunderwerb noch mit einigen Mühen hatte tätigen können, ohne das aber größere Bahnen, wie die 60 km lange München-Augsburger Eisenbahn, niemals denkbar

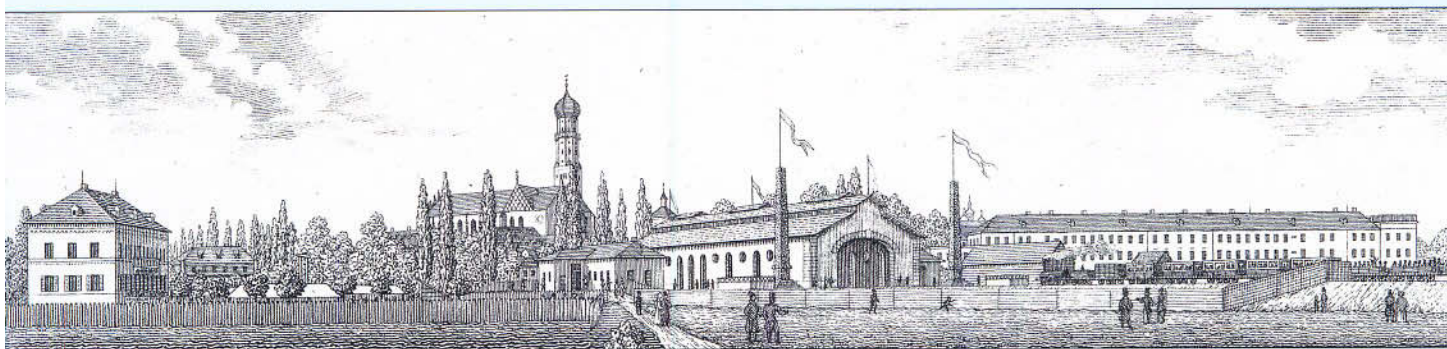
gewesen wären. Weitere Artikel regelten unter anderem die Staatsaufsicht, das leidige Verhältnis zur Post oder die Tarifgenehmigung.

Schließlich wurden auch technische Fragen klar geregelt, wobei am wichtigsten die Festlegung der Spurweite auf 4 Fuß 8,5 Zoll englischen Maßes war, also die mit dem ADLER der Ludwigsbahn importierte Spurweite von 1435 mm. Wichtig auch: Alle künftigen Strecken sollten für Dampfbetrieb ausgelegt werden.

Das Jahr 1837 verstrich, ohne daß die München-Augsburger Eisenbahn vorankam. Im Gegenteil: Nun gab es lähmenden Streit über den Sitz der Gesellschaft. Die Regierung mußte schlichten und bestimmte: München. Am 23. Juli 1837 fanden sich Augsburger und Münchner zur Konstituierung der neuen Gesellschaft zusammen. Vorsitzender des Verwaltungsrats wurde Hofbankier von Eichthal, Direktoriumsvorsitzender J. A. von Maffei.

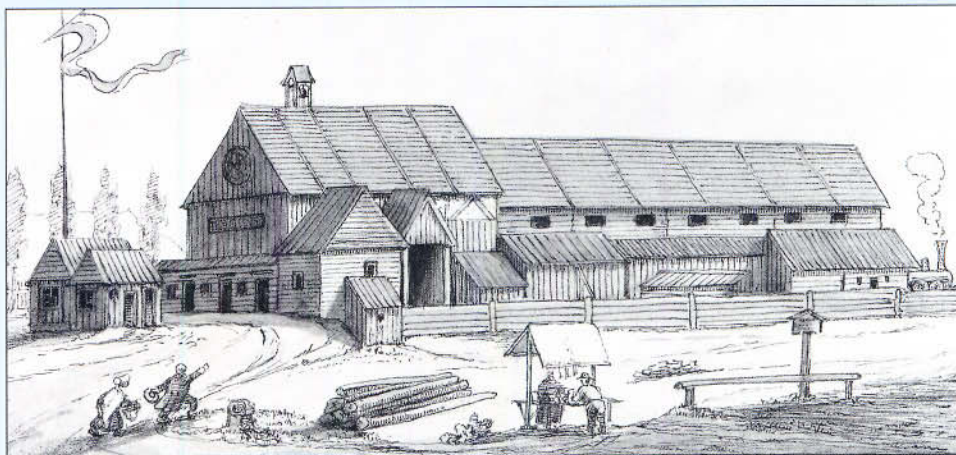
Anfang 1838 begannen endlich die Bauarbeiten, weit problematischer natürlich als bei der kurzen Nürnberg-Fürther Bahn. Eine schnurgerade Streckenführung war zwischen Augsburg und München nicht möglich, man mußte die Trasse den Höhenzügen anpassen, Bäche und kleinere Flüsse überbrücken. Am Hochpunkt war zudem das Haspelmoor zu durchqueren; Entwässerungsgräben und zahllose ins Moor gestampfte Lehmkerne mußten der Trasse Halt geben. All das kostete Geld und Zeit. Von Augsburger Seite nutzte man den in Stadtnähe bereits fertigen Bahnkörper ab 3. September 1838 für Pferdebahnfahrten bis zur Lechbrücken-Baustelle. Touristi-





**Bild 33:** Am Roten Tor fand man in Augsburg den ersten Bahnhof. Sein Standort war ungünstig, deshalb wurde er schon 1846 durch einen Neubau am Rosenauberge ersetzt.  
**Abbildung:** Sammlung Asmus

**Bild 34:** Aus Holz war das erste provisorische Münchner Bahnhofsgebäude auf dem Marsfeld 1839 errichtet worden. Noch während der Bauarbeiten zum Münchner Hauptbahnhof brannte es am 4. April 1847 ab.  
**Abbildung:** Deutsches Museum München



**Bild 32 (linke Seite):** Auf dem Marsfeld vor den Toren der Stadt stand der erste behelfsmäßige Münchner Bahnhof der München-Augsburger Eisenbahn. Von hier aus wurden die ersten Fahrten bis Lochhausen angetreten, die sich größten Publikumsinteresses erfreuten.  
**Abbildung:** Reproduktion eines Stichs von G. A. Kraus, aus Christine Pressler: "Gustav Kraus", München, 1977

schen Charakter hatten auch die ein Jahr später (1. September 1839) von München aufgenommenen Fahrten nach Lochhausen. In dem bis dahin unbekannten Dorf wurden sogar Tribünen aufgebaut, von denen aus das Publikum die Dampfzüge beobachten konnte. Ab 27. Oktober 1839 fuhr die Züge weiter bis Olching, ab 7. Dezember desselben Jahres bis Maisach. Für die restlichen 37 km von Maisach bis Augsburg wurde auf Wunsch König Ludwigs I. ein ganz besonderer Eröffnungstag ausgewählt: der 4. Oktober, der Tag, an dem 1840 das Oktoberfest begann.

Die München-Augsburger Bahn war die zweite Eisenbahnlinie Bayerns und wie die erste eine Privatbahn. Mit ihrer Fertigstellung endete nicht nur für viele Jahre der Privatbahnbau, sondern der gesamte Eisenbahnbau in Bayern geriet für ungewöhnlich lange Zeit ins Stocken. Erst vier Jahre später wurde wieder eine neue Strecke eröffnet: Bamberg – Nürnberg, eine Staatseisenbahn.



**Bild 35 (rechts Mitte):** Die Perronhalle des ersten Augsburger Bahnhofs diente nach Verlegung des Bahnhofs dem Militär als Reithalle.  
**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber



**Bild 36 (rechts):** Noch einmal der erste Augsburger Bahnhof am Roten Tor; im Hintergrund die St.-Ulrichs-Kirche. Im Gegensatz zu seinem hölzernen Münchner Pendant war der Bau massiv errichtet worden. **Abbildung:** Staatliche Graphische Sammlung München





## Die ersten Staatsbahnen

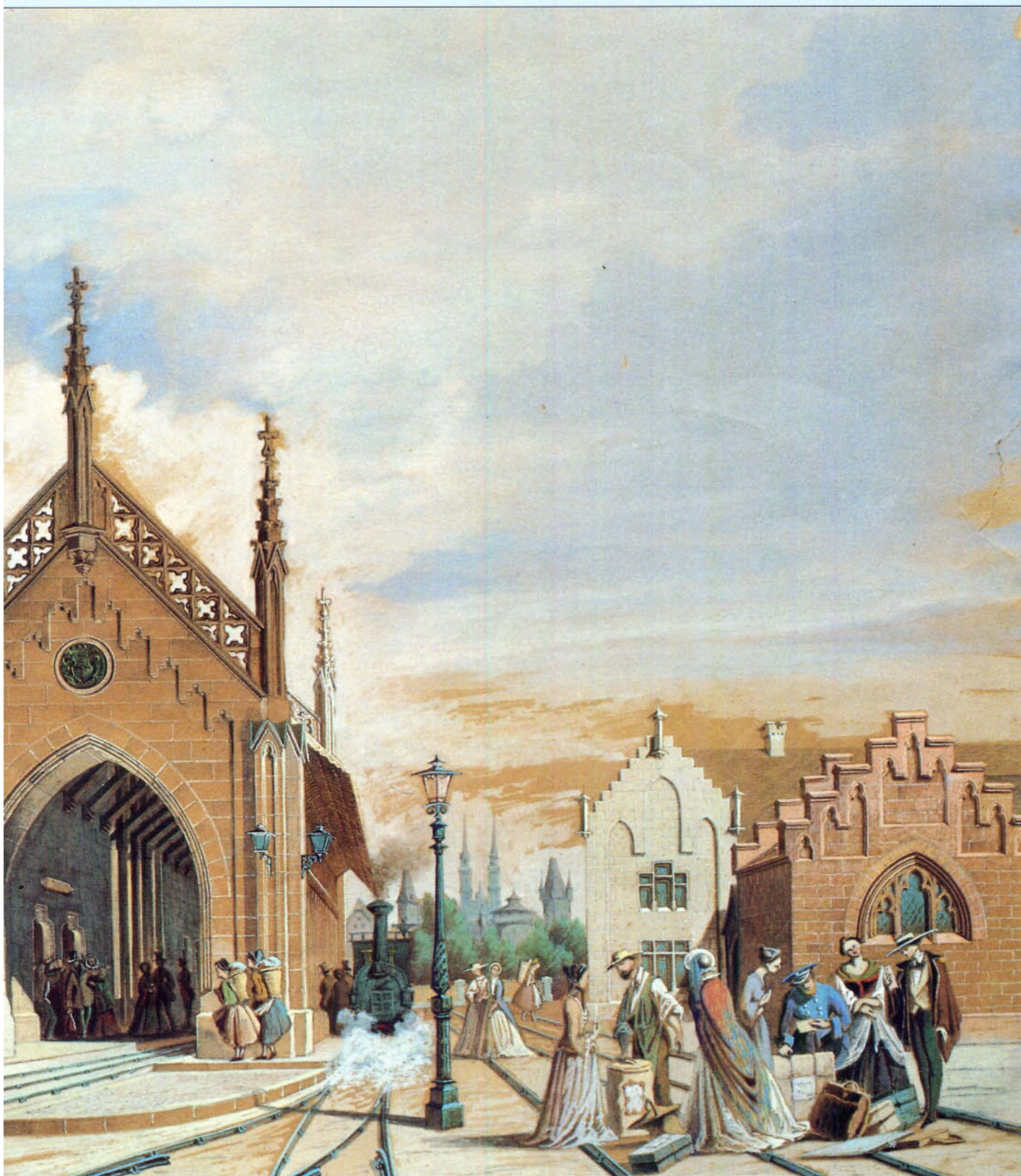
An die vorzüglichen finanziellen Ergebnisse der Ludwigsbahn konnte die München-Augsburger Eisenbahn nicht im entferntesten anknüpfen. Das war natürlich vorauszusehen gewesen. Der Personenverkehr mußte sich schon wegen der zehnmal größeren Entfernung, welche sich in Fahrzeit und Fahrpreis niederschlug, in viel bescheideneren Dimensionen bewegen. Auch der erheblich größere und rasch wachsende Güterverkehr zwischen München und Augs-

burg (auf der Ludwigsbahn spielte sich bekanntlich in dieser Hinsicht nicht viel ab) konnte das nicht ausgleichen. Denn es waren nicht nur die Baukosten, sondern auch die festen Betriebskosten – für die Stationspersonale auf den wenig frequentierten Landbahnhöfen beispielsweise – unverhältnismäßig höher.

Als die München-Augsburger Eisenbahn nach dem ersten kompletten Betriebsjahr 1840/41 ihre Rechnung aufmachte, ergab

sich eine Rendite von nur 2,5% – weit weniger als für die damals üblichen Formen der Geldanlage. Eine für Direktoren wie Aktionäre ernüchternde Feststellung. Auch in den folgenden Jahren änderte sich nichts. Für Kapitalanleger war die München-Augsburger Bahn also ziemlich uninteressant. Und wenn es zwischen den beiden größten Städten südlich der Donau nicht funken wollte, wie trostlos mußten dann erst die Ergebnisse anderer Projekte in Bayern aus-





**Bild 37:** Der Maler Franz Herrle, der in einem großartigen Reigen bezaubernder Aquarelle die gesamte Süd-Nord-Bahn für die Münchner Staatsführung festgehalten hat, schuf auch diese Abbildung des Nürnberger Bahnhofs. Besonders eindrucksvoll ist die "Einsteigehalle" im neugotischen Stil.

**Abbildung:** Verkehrsmuseum Nürnberg

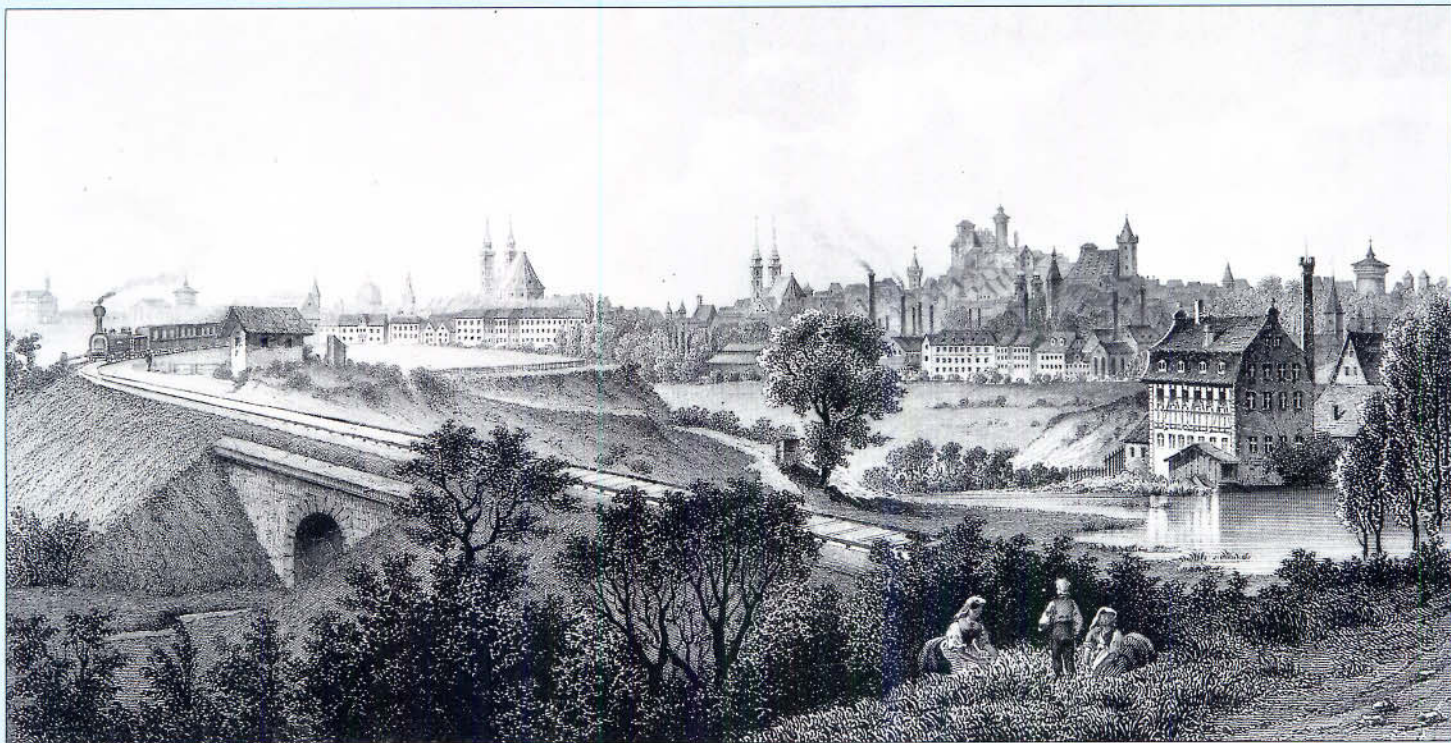
fallen, die noch kleinere Städte über noch schwierigere Routen verknüpfen wollten? Die von der Ludwigsbahn ausgelöste Euphorie schlug in Skepsis um.

Interessant für privates Kapital wäre vielleicht noch eine Main-Donau-Verbindung gewesen, hätte man dabei doch auf internationalen Fernverkehr hoffen können. Aber hier ließ die Staatsregierung nicht mit sich reden, Konkurrenz für den Kanal würde man (noch) nicht aufkommen lassen. Inter-

essant wäre vielleicht auch eine große Süd-Nord-Verbindung, vom Bodensee an die sächsische Grenze beispielsweise, gewesen. Auch hier lockte Fernhandel zwischen Nord- und Mitteleuropa sowie den Alpenstaaten und Norditalien. Aber eine solche Eisenbahn überbot die schon ausreichend problematische München-Augsburger Linie noch um Dimensionen. Zwar hatten sich hier und dort schon lokale Komitees gebildet, die eine solche Linie – jeden-

falls Teilstücke davon – ins Leben rufen wollten, aber letztlich fehlte es doch an allem. Ohne bedeutende moderne Gewerbezweige und ohne ausreichend flüssiges Kapital war Bayern zu jener Zeit auch an finanzkräftigen Investoren noch zu arm. Hinzu kam, daß auf dem internationalen Eisenbahnmarkt Ernüchterung eingekehrt war. Zu den phantastischen Zahlen der Liverpool-Manchester-Bahn oder der Ludwigsbahn hatten sich auch einige Problemfälle gesellt.





**Bild 38:** Dieser Stahlstich von G. Hess zeigt Nürnberg von Osten aus. Der Zug, der soeben die Stadt hinter sich läßt, fährt bei Doos in Richtung Erlangen (und zwar auf der alten Trasse, nicht der 1876 eröffneten über Fürth). **Abbildung:** Staatliche Graphische Sammlung München

## Die Süd-Nord-Bahn

Zu denjenigen Privatbahnprojekten, die über die Gründungsphase nicht hinauskommen sollten, gehörten auch die Linien Lindau – Augsburg, Augsburg – Nürnberg und Nürnberg – Hof. Zusammengefügt war das eine Süd-Nord-Bahn vom Bodensee an die sächsische Grenze mit einer Länge von mindestens 500 km. (Die später realisierte Strecke maß zwischen Lindau und dem Grenzort Gutenfürst 566 km.) Hatte schon die nur 60 km lange München-Augsburger Bahn die privaten Unternehmer auf eine harte Probe gestellt, so mußte unter den damaligen Bedingungen der Bau der Süd-Nord-Bahn auf privater Basis scheitern.

Anders als im Königreich Preußen, wo es bekanntlich bis 1848 nur Privatbahnen gab, hinderten in Bayern und den anderen süddeutschen Staaten keinerlei verfassungsrechtliche Fragen die Regierungen an einer Kreditaufnahme für Eisenbahnbauten. Diesen Spielraum nutzte die Münchner Regierung, als um 1840 aus Württemberg Berich-

te über die Planung einer Bahn zwischen Ulm und Heilbronn, also zwischen Donau und Neckar/Rhein, eintrafen. Das verhieß nichts Gutes für Bayerns Main-Donau-Kanal. Außerdem war es von Ulm nicht mehr weit zum Bodensee (mit dem aufstrebenden württembergischen Umschlagplatz Friedrichshafen). Auch der Verkehr mit dem Alpenraum und Italien drohte Bayern also zu entgleiten. Es mußte gegengesteuert werden.

München hatte sich derweil erfolgreich nach Mitstreitern umgeschaut. Schon im Januar 1841, also nur drei Monate nach Fertigstellung der München-Augsburger Bahn, kam es zu einem Vertrag zwischen den Königreichen Bayern und Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig. Vermutlich hatten Bayern und Sachsen insgeheim schon seit geraumer Zeit über das Nord-Süd-Eisenbahnprojekt verhandelt. Als nämlich 1840 das noch von einem privaten Komitee vorbereitete Projekt Nürnberg – Bam-

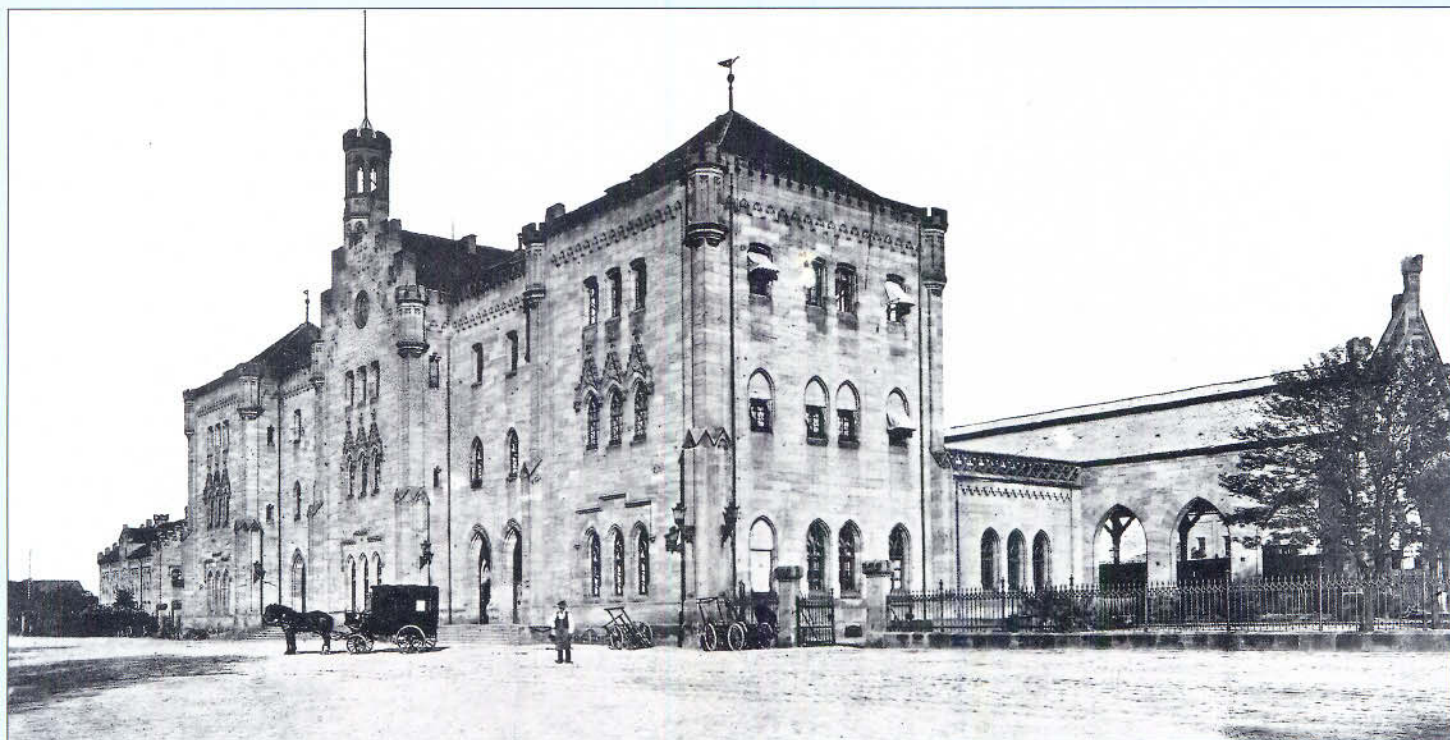
berg – Hof in Schwierigkeiten geraten war, wurde die Konzession schnurstracks für erloschen erklärt. Die Staatsregierung hatte durchaus Anteil am Scheitern des Projekts, da sie dem Unternehmen Bedingungen auferlegen wollte, die weit über die "Fundamentalbestimmungen" von 1836 hinausgingen. Laut Aussage der Staatsregierung beabsichtigte der König, den Bau zwischen Nürnberg und Bamberg Anfang 1841 auf Staatskosten beginnen zu lassen.

Und es ging tatsächlich sehr bald los. Der Vertrag der drei Staaten legte fest, daß bis Juli 1841 mit den Bauarbeiten begonnen und die Strecke innerhalb von sechs Jahren fertiggestellt werden sollte. Dabei war es den Staaten freigestellt, entweder – wie Bayern – die Bahn selbst zu bauen oder sie durch Aktiengesellschaften ausführen zu lassen, wie es auf der anderen Seite mit der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnkompanie geschah, an der sich die Regierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg mit einem Viertel des Aktienkapitals beteiligten. Erwähnenswert ist zudem, daß auch die

**Bild 39:** "Ansicht des Süd-Nord-Eisenbahnhofes bei Nürnberg vom Schroeglerszwinger aus" nannte der unbekannte Künstler diese Lithographie. Allerdings rückte er nicht das eigentliche Bahnhofsgebäude mit der Einsteighalle in den Mittelpunkt, sondern einen untergeordneten Bau, vermutlich ein Eisenbahner-Wohnhaus. **Abbildung:** Staatliche Graphische Sammlung München







**Bild 40:** Kurz vor dem Abbruch 1903/1904 entstand dieses Foto des Nürnberger Bahnhofs, welches die Imposanz des neugotischen Gemäuers stark hervorhebt. Der Baustil orientiert sich an der Architektur der mittelalterlichen Nürnberger Innenstadt. Anlaß für den Abriß war der Neubau des Nürnberger Hauptbahnhofs.  
**Foto: Hochbauamt Nürnberg**

Möglichkeit des Pferdebetriebs durchaus noch vorgesehen wurde (vornehmlich an den Steilrampen glaubte man darauf nicht verzichten zu können) und die ganze Strecke sofort für zwei Gleise vorbereitet werden sollte, auch wenn zunächst natürlich nur ein Gleis gelegt wurde.

Zwar war im Staatsvertrag nur von der Linie Nürnberg – Leipzig die Rede, für Bayern war es jedoch inzwischen selbstverständlich, daß ab Nürnberg via Augsburg auch der Süden des Landes an dieses große Bauwerk angebunden werden mußte. Zur Ausführung der Süd-Nord-Bahn von Augsburg bis Hof wurde am 1. Juli 1841 die Königliche Eisenbahnbau-Kommission zu Nürnberg gebildet. Technische Leiter wurden Paul Camille Denis und Friedrich August Pauli. (Nach Zwistigkeiten mit Pauli verließ Denis die Kommission und ging 1842 in die Pfalz.)

## 51,5 Mio Gulden für die Süd-Nord-Bahn

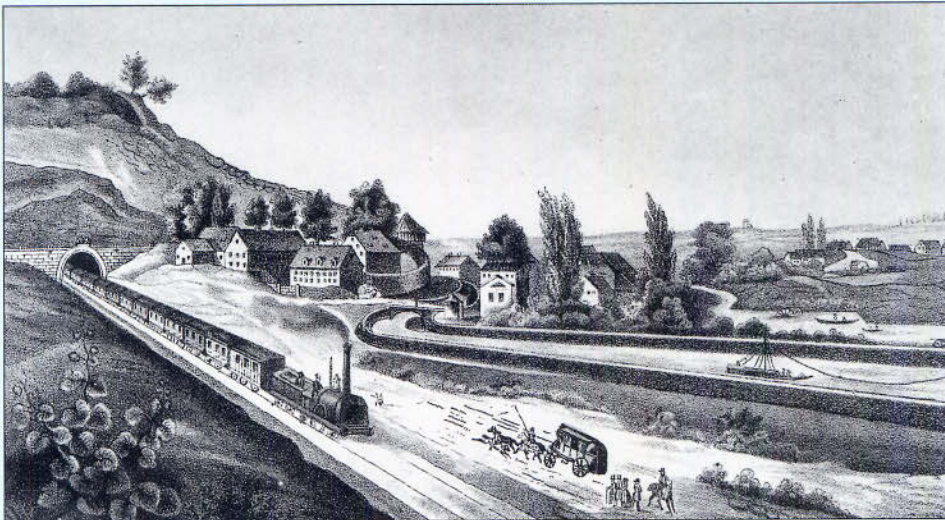
Die Fertigstellung der Süd-Nord-Bahn sollte nach den Vorstellungen der Regierung zehn Jahre in Anspruch nehmen. Insgesamt 51,5 Mio Gulden wurden dafür bereitgestellt, 33 Mio für Augsburg – Hof und 18,5 Mio für Augsburg – Lindau. Die Stände (Landtag) nutzten nun ihr Etatbewilligungsrecht, um allgemein das Thema Eisenbahn zur Diskussion zu stellen.

Neben kritischen Worten zu "Detailfragen" – so wurde der Umweg über Hof teilweise scharf kritisiert und auf die weit kürzere, später auch realisierte Bahn durch den Frankenwald nach Leipzig hingewiesen – kam die zentrale Problematik zur Sprache, ob künftig der Staat oder Private die Eisenbahnen bauen sollten. Eine klare Linie gab es

**Bild 41:** Am 25. August 1844, dem Geburtstag König Ludwigs I., wurde im Nürnberger Bahnhof die Fertigstellung des ersten Staatsbahnabschnitts nach Bamberg gefeiert. Offiziell wurde der planmäßige Betrieb am 1. Oktober aufgenommen. **Foto: Deutsches Museum München**







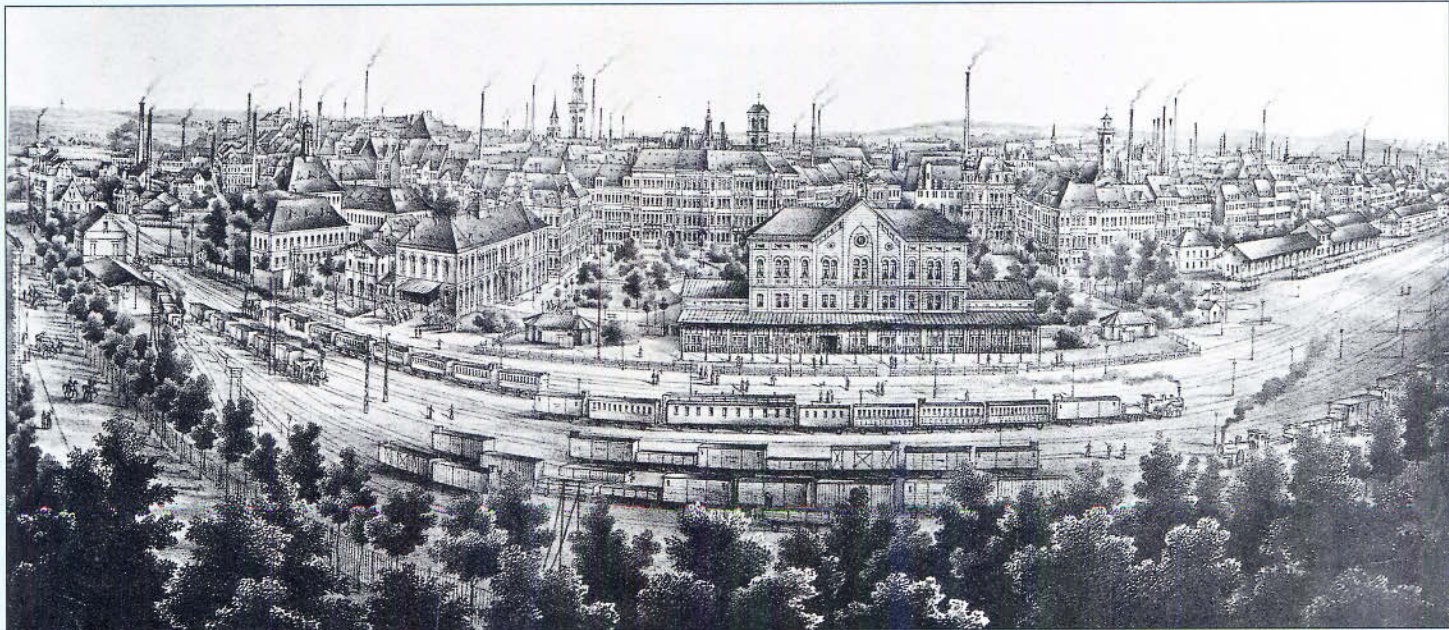
**Bild 43:** Auch für den Lithographen der "Leipziger Illustrierten Zeitung" war die Kombination von Eisenbahn und Ludwigskanal in Erlangen ein lohnendes Motiv. Postkutsche, Reiter und Wanderer dürfen natürlich nicht fehlen.

**Bild 42 (ganz oben):** So präsentierte sich der Bahnhof Erlangen um 1880 den Reisenden. Der Vergleich mit Nürnberg zeigt, wie sehr die drei federführenden Süd-Nord-Bahn-Architekten auf örtliche Baustile eingingen. (Dazu mehr im Kapitel "Hochbauten" des Bayern-Reports 2.)

**Bild 45 (rechte Seite oben):** Bahnhof Erlangen um 1910 von der Gleisseite aus gesehen. Das Empfangsgebäude tut noch heute seine "Pflicht". **Abbildungen 42, 43 und 45: Stadtarchiv Erlangen**

**Bild 44:** Fürth war ursprünglich nicht an die Süd-Nord-Bahn angeschlossen. Erst als 1862 bis 1865 die Strecke Nürnberg – Würzburg gebaut wurde, erhielt Fürth einen Bahnhof. Bis 1876 lief die Süd-Nord-Bahn jedoch an Fürth vorbei, erst dann wurde auch sie durch den Fürther Bahnhof geleitet.

**Abbildung: Stadtarchiv Fürth**



nämlich damals nicht, wurde doch der privaten Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn in der bayerischen Pfalz (damals auch als "Bayern links des Rheins" oder "linksrheinisches Bayern" bezeichnet) eine Zinsgarantie zugesagt, während in den Kernlanden praktisch alle Privatinitiative vom Staatsbahnkomplex Süd-Nord-Bahn aufgesogen worden war. Im Landtag herrschte jedenfalls die Meinung vor, es sei am sinnvollsten, wenn der Staat die Hauptlinien selbst baue; kleinere Strecken könnten dann auch kommunaler oder privater Initiative überlassen bleiben.

Da auch die Regierung dem zustimmte, gab es keine grundsätzlichen Einwände mehr gegen den Bau der Süd-Nord-Bahn in der von der Regierung vorbereiteten Weise. Die Stände bewilligten die nötigen Kredite – natürlich waren die gewaltigen Summen nicht aus laufenden Staatseinnahmen zu bestreiten – und behielten sich auch für die Zukunft Eingriffe in finanzieller Hinsicht vor. Die genaue Bestimmung der Bahnlinie wurde hingegen der Regierung überlassen. Das sind die wesentlichen Inhalte des am 25. August 1843, dem Geburtstag des Königs, veröffentlichten ersten Eisenbahndotationsgesetzes.

## Die Trassenführung der Süd-Nord-Bahn

Praktisch keine gravierenden Probleme hatte die frisch berufene Kommission mit dem Abstecken der Trasse zwischen Nürnberg und Kulmbach sowie zwischen Augsburg und Donauwörth. Das Gelände war eben, natürliche Hindernisse gab es, abgesehen von der Donauüberquerung, nicht.

Um so kniffliger gestaltete sich die Angelegenheit zwischen Donauwörth und Nürnberg sowie Kulmbach und Hof. Wer heute mit dem InterCityExpress von Nürnberg nach Augsburg fährt, wird sich kaum vorstellen können, daß der Hahnenkamm und die Fränkische Alb zwischen den Bahnhöfen Treutlingen und Donauwörth als kaum zu meisternde Barrieren galten. Das Gebirge





müsse umfahren werden – so jedenfalls wurde es vor 150 Jahren dargestellt.

Es gab aber noch einen anderen, weit plausibleren Grund, ab Donauwörth nicht den direkten Weg nach Nürnberg einzuschlagen. Die Bayerische Staatsregierung wollte die Trasse unbedingt über die alte Reichsstadt Nördlingen im Ries legen, weil es von dort auch nur noch ein Katzensprung bis Württemberg war. Württemberg sollte benötigt werden, in Nördlingen Anschluß an die Süd-Nord-Bahn zu suchen. Aus Richtung Württemberg in Richtung Süden (und umgekehrt) rollende Güter hätten dann ein sehr langes Teilstück ihrer Reise auf bayerischen Gleisen zurücklegen müssen, für die Münchner Staatskasse natürlich ein erstrebenswerter Zustand.

Vorweg: Der Weg über Nördlingen brachte nicht das erhoffte Resultat. Der südlichere – für Bayern also weniger lukrative – Anschluß bei Ulm, realisiert schon 1854, ließ sich letztlich nicht verhindern. Von Nördlingen nach Aalen/Württemberg konnte erst neun Jahre später "freie Bahn" gemeldet werden.

## Kuriose Streckenführung

Es wurde also folgende kuriose Streckenführung festgelegt: von Donauwörth über Nördlingen, Gunzenhausen und Pleinfeld nach Nürnberg. Der Blick in die Gegenwart offenbart die Problematik: Der Abschnitt Nürnberg – Pleinfeld entspricht zwar der heutigen Fernstrecke (KBS 910), zwischen Pleinfeld und Gunzenhausen (KBS 912) hingegen gibt es längst nur noch Regionalverkehr. Der Abschnitt Nördlingen – Gunzenhausen ist 1985 für den Personenverkehr sogar ganz stillgelegt worden. Von Aalen über Nördlingen nach Donauwörth (KBS 995) fahren heuer tatsächlich Fernzüge, allerdings handelt es sich dabei um Güterzüge, die zur Entlastung der Ulmer Strecke hier entlangeleitet werden.

Man kann das Dilemma der alten Streckenführung auch so ausdrücken: Seit Fertigstellung der direkten Linie Donauwörth – Treuchtlingen 1906 beträgt die Entfernung Donauwörth – Nürnberg nur noch 96 km, auf der alten Süd-Nord-Bahn waren es nicht weniger als 130 km.

## Die »Schiefe Ebene«

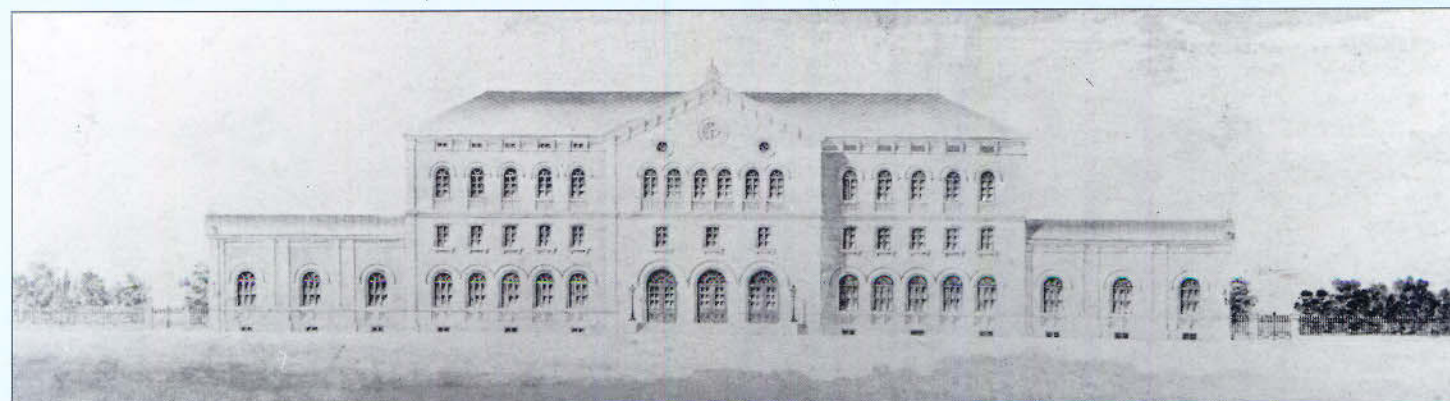
Ab Bamberg folgte die Trassierung bis Kulmbach dem Maintal. Äußerst problematisch war der nun folgende Abschnitt Kulmbach – Hof. Er ist es noch heute.

Aus dem Maintal mußte "gegen Hof" das Fichtelgebirge erklommen werden. Der zunächst erwogene Pferdebetrieb oder der Einsatz stehender Dampfmaschinen an der Steilrampe wurde aber klugerweise nicht weiter verfolgt.

So entstand die berühmte "Schiefe Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Markt-schorgast. Dabei sollte zum besseren Verständnis erwähnt werden, daß der Name "Schiefe Ebene" im deutschen Sprachraum die damals gängige Bezeichnung für alle Steilrampen war.

Einige Zahlen zu diesem Bauwerk, dessen Name bis heute die Herzen der Dampflokomotorenfreunde höher schlagen läßt: Die durchschnittliche Neigung auf der 6,74 km langen Rampenstrecke beträgt 23,3‰, die Maximalneigung 25‰, umgerechnet also 1:40 (1 m Steigung auf 40 m Länge, anders

**Bild 46:** Das für Bild 42 Gesagte gilt auch für das Fürther Empfangsgebäude. Die Abbildung zeigt die Stadtseite des von Eduard Rüber, einem der drei federführenden Süd-Nord-Bahn-Architekten (die anderen waren Neureuther und Bürklein), entworfenen Gebäudes. **Abbildung:** Stadtarchiv Fürth











**Bild 48:** Ein gemischter Zug hat die "Schiefe Ebene" bereits hinter sich und dampft vor der Kulisse des Städtchens Münchberg weiter in Richtung Hof.  
**Abbildung:** Sammlung Asmus

**Bild 47 (linke Seite):** Den Verlauf der Süd-Nord-Bahn zwischen Nürnberg und Hof mit der alten Trassenführung bei Fürth gibt diese historische Karte wieder. Die Darstellung der Sehenswürdigkeiten läßt darauf schließen, daß die Karte einem Reise-Handbuch entstammt. **Karte:** Sammlung Asmus

ausgedrückt 25 m auf 1000 m, sprich 25‰). Der kleinste Kurvenradius beträgt 403 m. Heute ist all das kein Problem. Die Reisezüge sind in der Regel so kurz, daß sie von einer Diesellok der Baureihe 218 allein bewältigt werden können. Schwere planmäßige Ferngüterzüge gibt es nicht mehr, so daß Schiebebetrieb oder Vorspann, jahrzehntelang spektakulärer Alltag an der Fichtelgebirgsrampe, nur noch äußerst selten vorkommen.

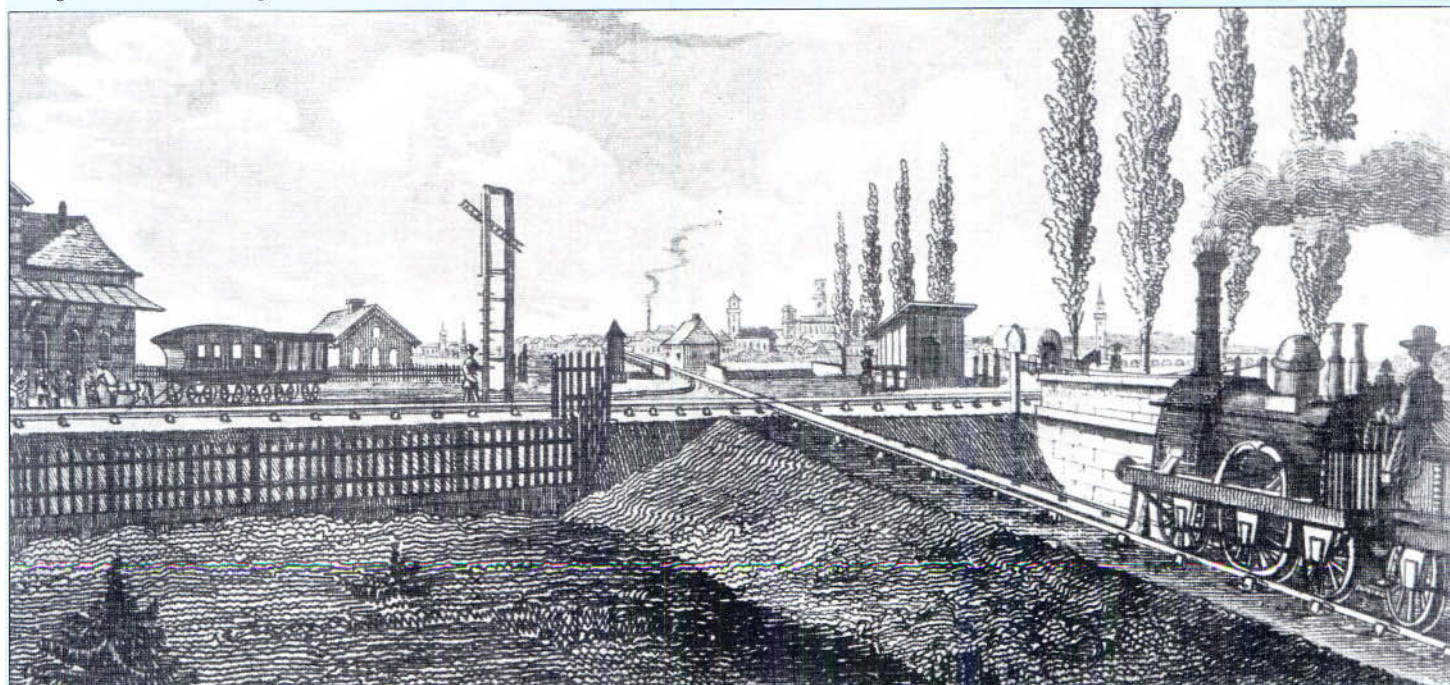
## Eröffnung der ersten Staatsbahnstrecke

Als erstes Teilstück der großen Ludwigs-Süd-Nord-Bahn wurde Nürnberg – Bamberg am 1. Oktober 1844 offiziell in Betrieb genommen. Erst gut vier Jahre später, am 20. Oktober 1848, war Hof erreicht, und obwohl in Sachsen zwischen Plauen und Reichenbach noch gebaut wurde (bis 1851; besondere Schwierigkeiten machte der große Via-

dukt über das Göltzschtal), nahm man zugleich eine durchgehende Verbindung Nürnberg – Leipzig auf. Die Lücke wurde vorläufig vom Postwagen geschlossen.

Am 20. November 1844, sieben Wochen nach Fertigstellung des ersten Abschnitts, ging schon das Teilstück von Oberhausen bei Augsburg nach Nordheim (gegenüber Donauwörth) in Betrieb. Die Donaubrücke zwischen Donauwörth und Nordheim folgte am 15. September 1847, und Augsburg –

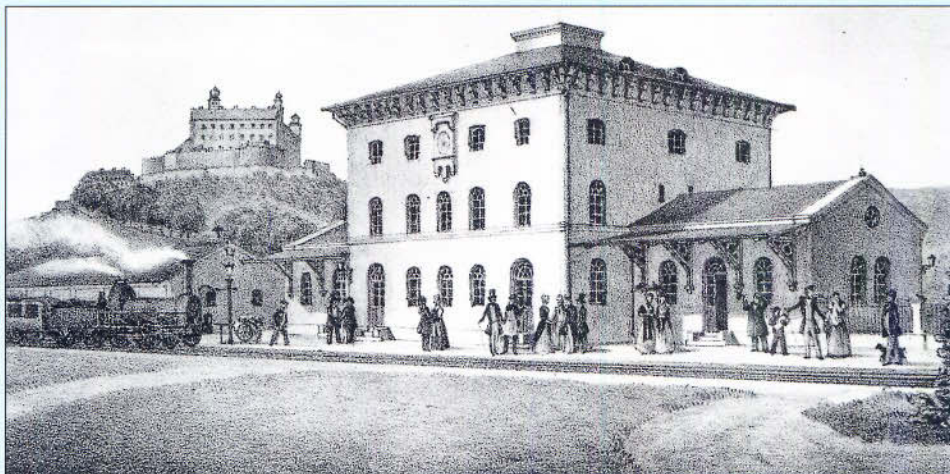
**Bild 49:** Die Fürther Kreuzung von Ludwigsbahn und Süd-Nord-Bahn. Die rechts groß dargestellte Lok der Ludwigsbahn fährt mit ihrem Zug nach Fürth (im Hintergrund); links am Stationsgebäude ein mit Pferden bespannter Güterzug der Ludwigsbahn sowie die Lok eines Staatsbahnzugs, der auf Ausfahrt in Richtung Erlangen wartet. **Abbildung:** Nachlaß Prof. Lotter



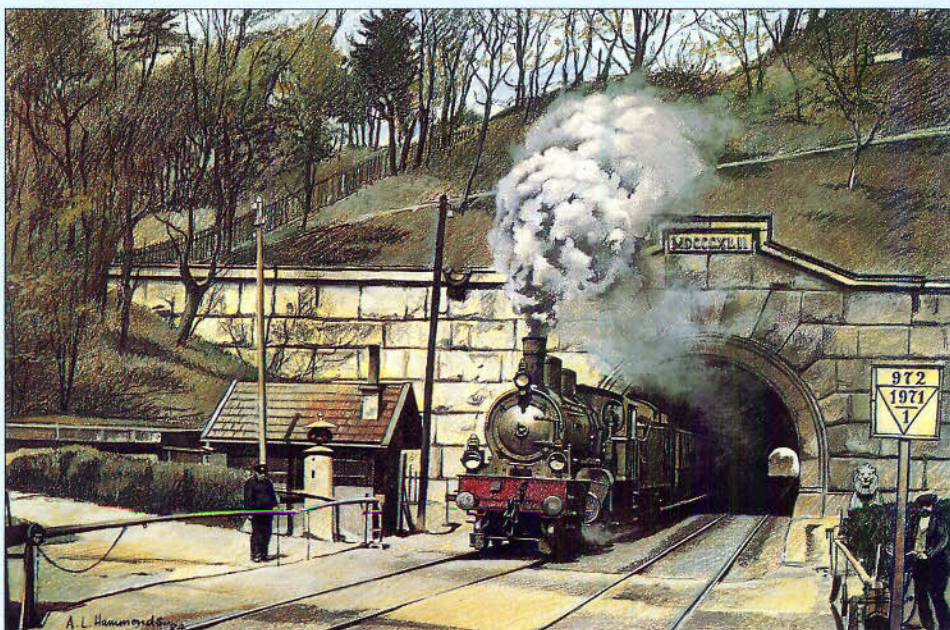




**Bild 50 (links oben):** Ort(e) und Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg sind durch die "Schiefe Ebene" bekannt geworden, die hier ihren Ausgang nimmt. Auch diese bemerkenswerte Postkarte kündigt vom Stolz der beiden Dörfer, dem Bahnhof. **Abbildung: Sammlung Asmus**



**Bild 51 (links):** Hoch über Ort und Bahnhof Kulmbach thront die Plassenburg. Der einfahrende Zug kommt aus Richtung Hof. **Abbildung: Staatliche Graphische Sammlung München**



**Bild 52 (links unten):** Noch einmal der Burgbergtunnel bei Erlangen. Der zeitweilig von König Ludwig gehegte Plan, das monumentale Tunnelportal mit Löwen und einem Dreifuß für festliche Illuminationen als Eisenbahndenkmal auszustatten, wurde nicht realisiert. **Abbildung: Prof. A. L. Hammonds, Archiv Merker Verlag**

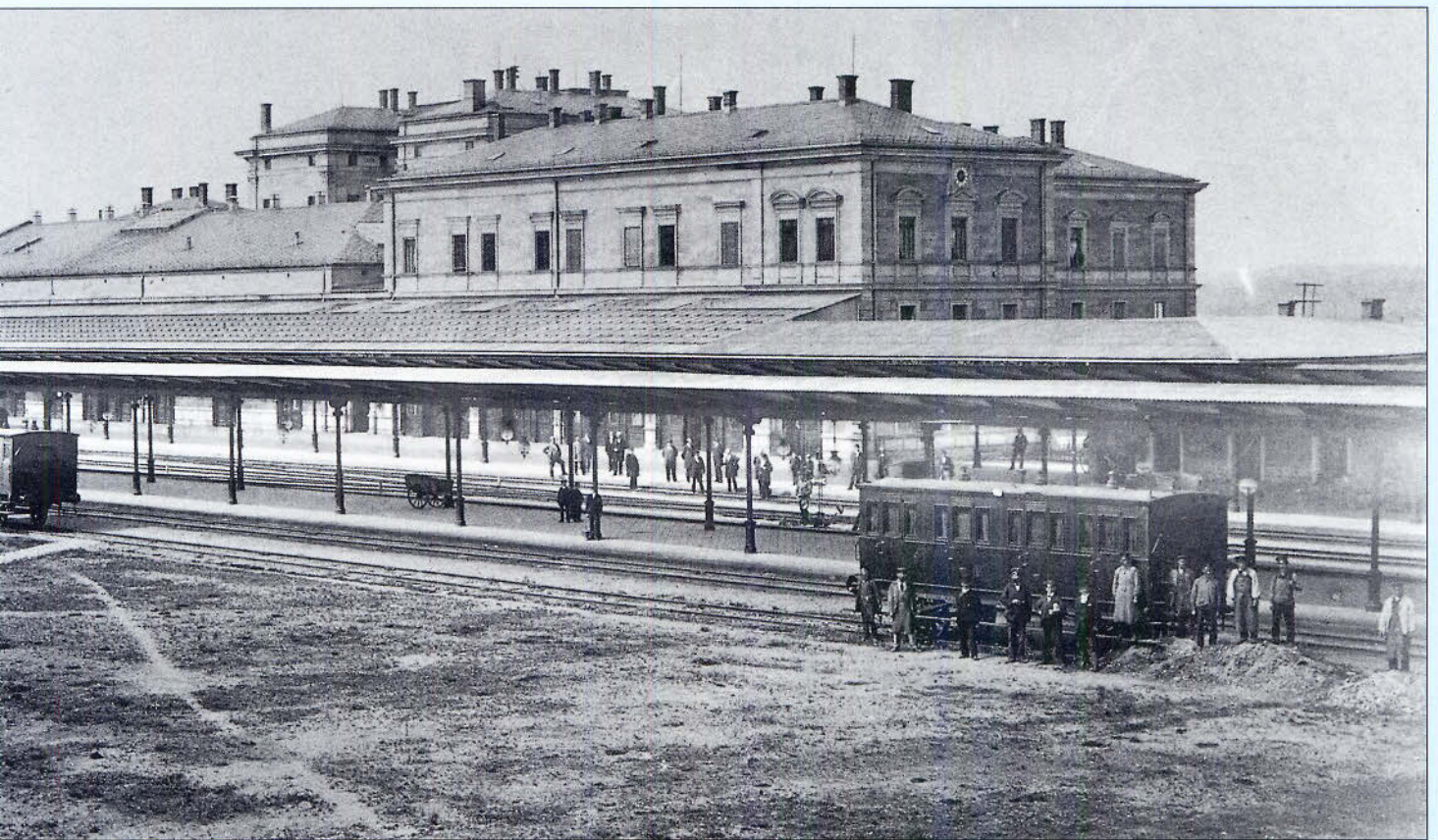
Oberhausen kam am 1. Juli 1847 hinzu. Die Lücke zwischen Donauwörth und Nürnberg schließlich wurde in zahlreichen Etappen geschlossen. Gunzenhausen – Schwabach als Schlußstück war am 1. Oktober 1849 an der Reihe.

## Verstaatlicht

Der 1. Oktober 1844 ist auch insofern ein wichtiges Datum der bayerischen Eisenbahngeschichte, als mit diesem Tag die München-Augsburger Bahn in Staatseigentum überging. Als Privatunternehmen war sie kaum überlebensfähig; die Süd-Nord-Bahn ergänzte sie dagegen vortrefflich. Auch war auf diese Weise sichergestellt, daß die noch ausstehenden hohen Investitionen, etwa für den neuen Bahnhof in München, tatsächlich getätigt werden konnten. Da die Aktionäre der München-Augsburger Bahn die Lage des Unternehmens durchaus realistisch sahen, stimmten sie dem Verkauf an den Staat wohl gerne zu. Auf 4,4 Mio Gulden belief sich die Kaufsumme.

(Fortsetzung auf Seite 32)





**Bild 53:** Hof kam als Endpunkt der Süd-Nord-Bahn und Übergangsbahnhof zur Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Compagnie besondere Bedeutung zu. Der erste Bahnhof war ein Kopfbahnhof, 1880 wurde dieser durch einen weit größeren, aber weiter vor der Stadt liegenden Durchgangsbahnhof ersetzt.  
**Foto: Sammlung Klee**

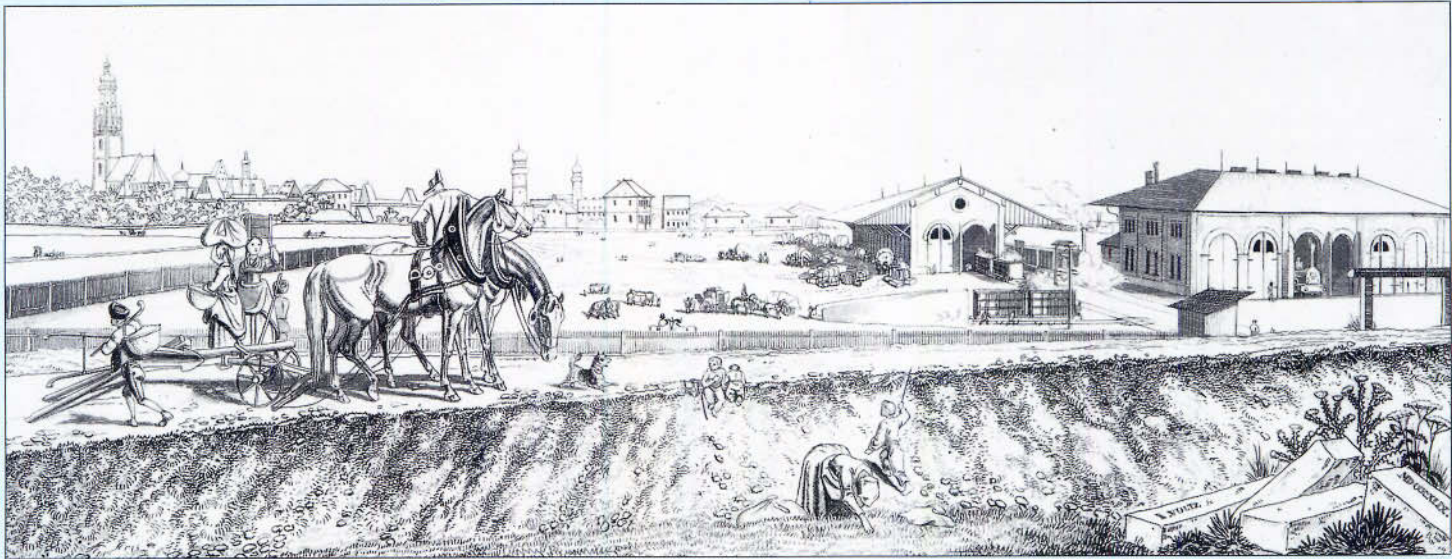


**Bild 54:** Der alte sächsisch-bayerische Bahnhof in Hof im Bauzustand von 1960.  
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 55:** Auch der Münchner Hoffotograf G. Böttcher, dem wir zahlreiche schöne Fotos verdanken, war zur Stelle, als der neue Hofer Hauptbahnhof seiner Vollendung entgegen sah. Von der Stadtseite nahm Böttcher dieses Bild auf. Vor dem prächtigen Stationsgebäude wachsen noch Kartoffeln.  
**Foto: Stadtmuseum Nürnberg**



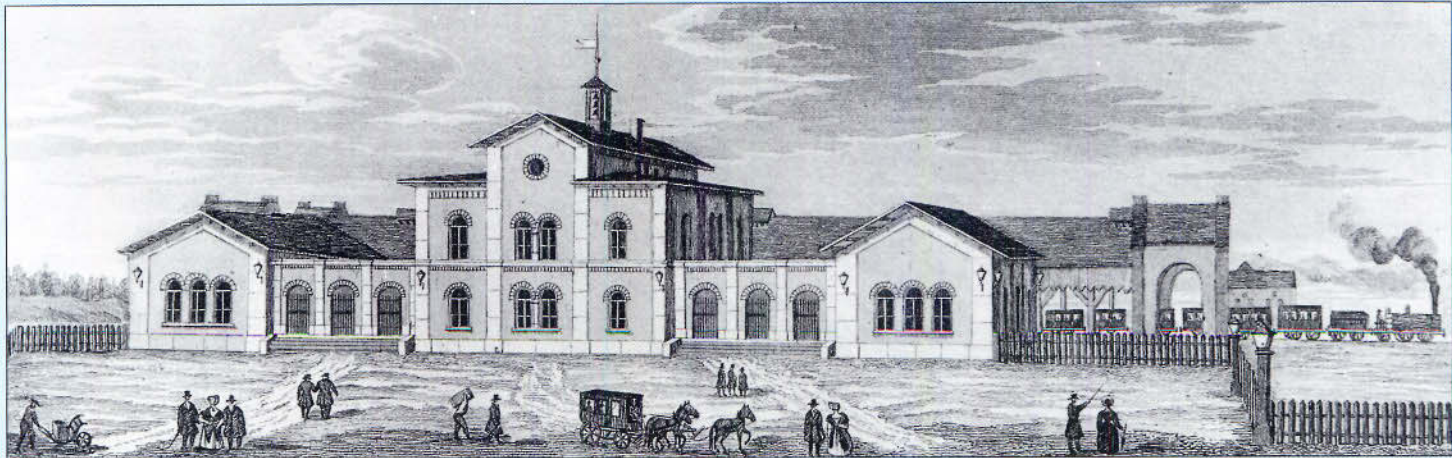




**Bild 57:** Weit vor den Toren der Stadt lag damals auch der Bahnhof von Nördlingen. Lok- wie Güterschuppen dürften engagierten Modelleisenbahnern interessante Anregungen geben. **Abbildung: Sammlung Asmus**

**Bild 56 (ganz oben):** Im Zusammenhang mit dem Bau der Donautalbahn Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Neuoffingen erhielt Donauwörth 1877 einen neuen Bahnhof und eine neue Donaubrücke. Die Süd-Nord-Bahn wurde nun weiter an der Stadt vorbeigelenkt. **Foto: Sammlung Klee**

**Bild 58:** 1846 wurde der neue Augsburger Bahnhof am Rosenauberge in Betrieb genommen. Die alten Bahnhöfe am Roten Tor und bei Oberhausen konnten nun geschlossen werden. **Abbildung: Stadtarchiv Augsburg**





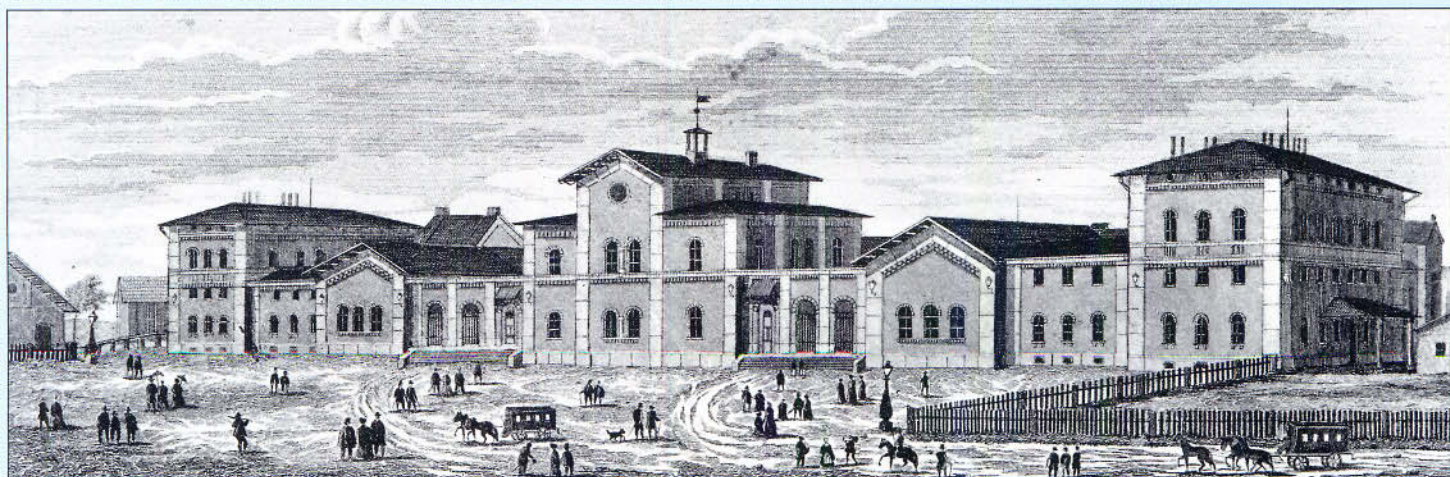


**Bild 59:** Wie dieser schöne colorierte Stich verdeutlicht, lag der neue Augsburger Bahnhof für die eigentliche Süd-Nord-Bahn und die Strecke nach München nun so weit vor der Stadt, daß genügend Raum für Erweiterungen blieb.  
Abb.: Sammlung Asmus

**Bild 60:** Das südliche Gleisvorfeld des Augsburger Bahnhofs um 1890. Im Hintergrund ist schwach das – nun schon dritte – Empfangsgebäude zu sehen.  
Foto: Stadtarchiv Augsburg



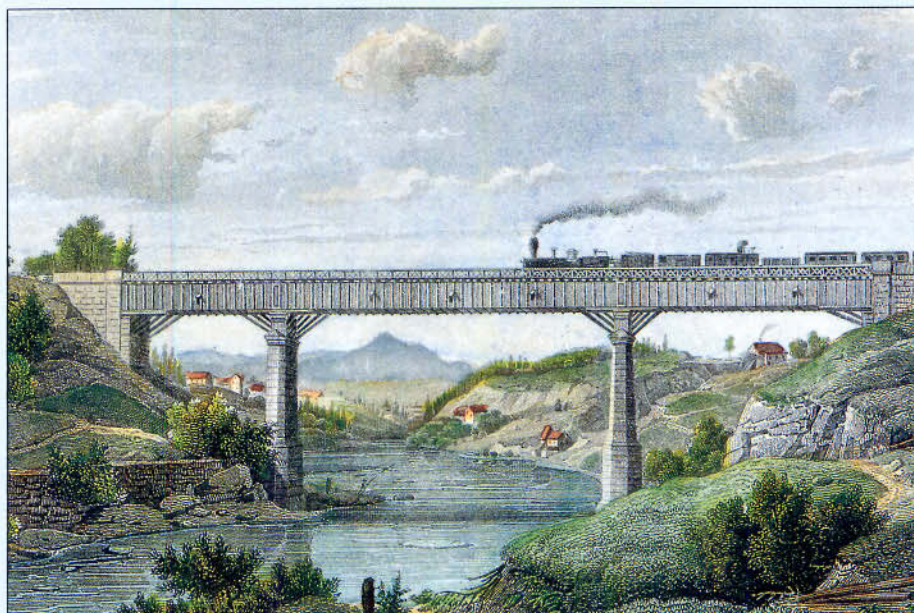
**Bild 61:** Ein Zwischenstadium zeigt diese Abbildung des Augsburger Bahnhofsgebäudes. Links und rechts sind dem ursprünglichen Bau von 1846 jeweils zwei weitere Baukörper angefügt worden. Sie waren schon Elemente des dritten Empfangsgebäudes, das unter Leitung Friedrich Bürkleins 1863 bis 1871 errichtet wurde. Der alte Bau wurde also an Ort und Stelle schrittweise durch den neuen ersetzt. **Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg**











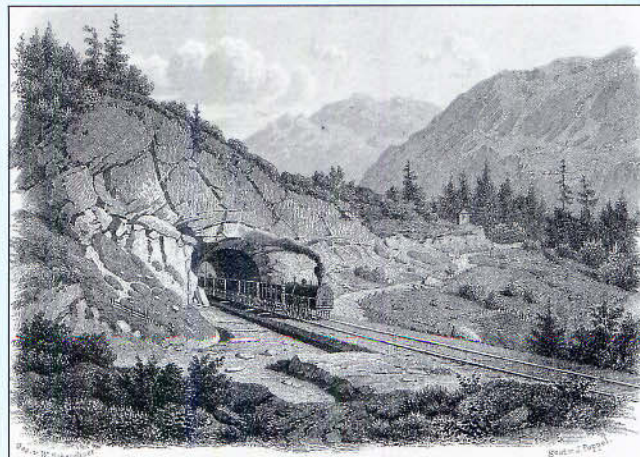
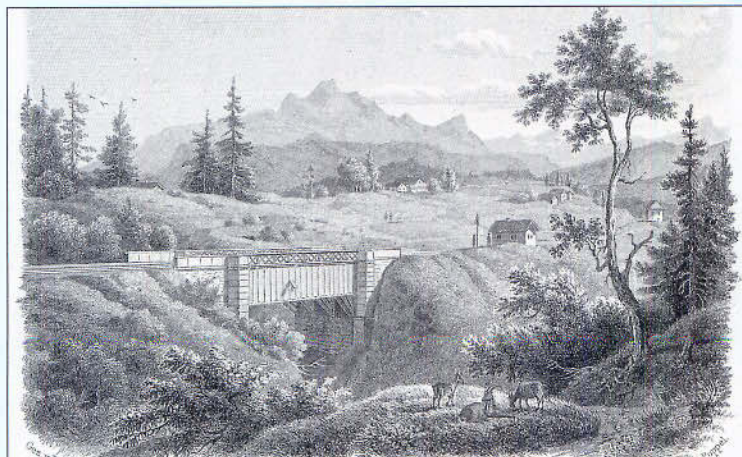
**Bild 62:** Eisenbahnromantik an der Süd-Nord-Bahn im Allgäu: Bei Biessenhofen dampft ein Zug durchs Wertachtal in Richtung Augsburg. Das Alpenpanorama hat der Künstler durchaus ein wenig "idealisiert", sprich: an die Bahn herangerückt. **Abbildung: Sammlung Asmus**

**Bilder 64 und 65 (oben rechts):** Zweimal die Illerbrücke der Süd-Nord-Bahn bei Kempten, eine auf gemauerten Pfeilern ruhende Holzkonstruktion: zum einen in Blickrichtung Süden, zum anderen mit Blick auf die Stadt Kempten. **Abbildungen: Sammlung Asmus**

**Bild 63 (linke Seite unten):** Hier nun das bereits erwähnte dritte Augsburger Empfangsgebäude von Friedrich Bürklein (Foto um 1930). Bis heute ist sein Aussehen im wesentlichen unverändert geblieben. **Foto: Stadtarchiv Augsburg**

**Bild 66 (unten links):** Südlich von Kempten rückt die Süd-Nord-Bahn den Allgäuer Alpen immer näher. Der romantische Stich von Scheuchzer und Poppel zeigt einen idyllische Szenerie – ohne Zug – bei Waltenhofen (damals noch "Waltnhofen" geschrieben). **Abbildung: Sammlung Asmus**

**Bild 67 (unten rechts):** Der landschaftlich schönste Streckenabschnitt liegt zwischen Immenstadt und Oberstaufen. Auf diesem ebenfalls von Scheuchzer und Poppel geschaffenen Stich verläßt ein aus Richtung Immenstadt kommender Zug soeben den Tunnel vor Oberstaufen. **Abbildung: Stg. Asmus**







**Bild 68:** Die Station Kempten wurde als Kopfstation angelegt, erst 1969 erhielt die Stadt einen – recht weit außerhalb liegenden – Durchgangsbahnhof. Im Bild das zweite Empfangsgebäude aus den Jahren 1887/1888, das 1971 abgebrochen wurde. Das alte Bahnhofsgelände dient heute als Parkplatz, der ehemalige Bahnhofsvorplatz als Busbahnhof. **Foto: Stadtarchiv Kempten**

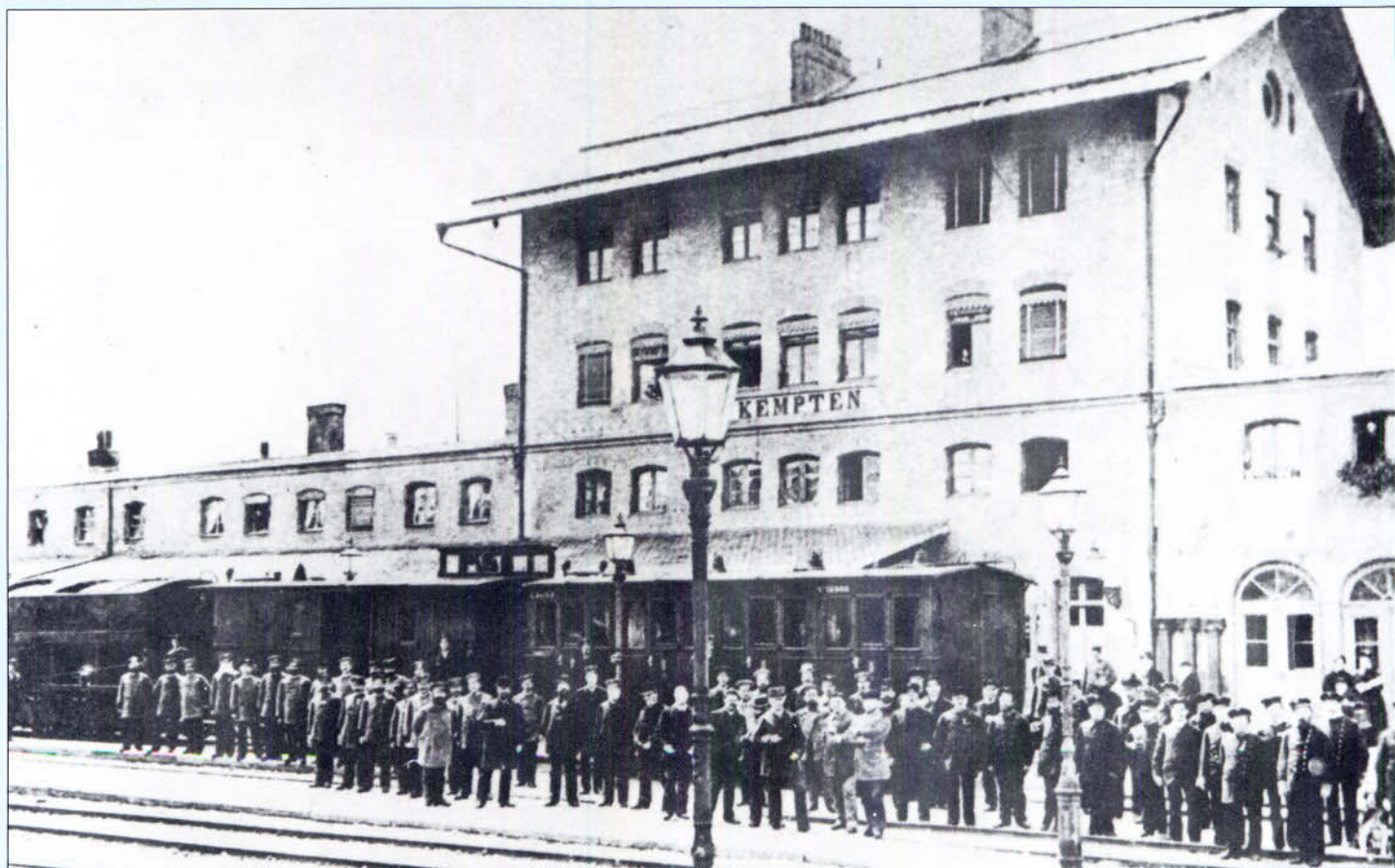
## Die Vollendung der Süd-Nord-Bahn

Währenddessen war auch südlich von Augsburg die Süd-Nord-Bahn vorangetrieben worden – obwohl die Stände noch mehrfach diskutiert hatten, ob es angesichts der schwierigen Trassierung im Allgäu nicht klüger sei, Anschluß an die württembergische

Linie Ulm – Friedrichshafen zu suchen. Mancher Abgeordnete hatte seine (berechtigten) Zweifel, ob zwei Linien zum Bodensee eine sinnvolle Investition darstellten. Letztendlich obsiegte einmal mehr die schiere Hoffnung auf die internationalen Verkehrsströme. Sollten die etwa an Bayern vorbei durch Württemberg ziehen? Dort dachte man natürlich in gleichen Mustern und for-

derte zum Wettlauf Richtung Bodensee heraus. Den von der Bahn erschlossenen Städten und Gemeinden rechts und links der Grenze wird es recht gewesen sein. Der technisch einfache Abschnitt Augsburg – Kaufbeuren konnte am 1. September 1847 eröffnet werden. Kaufbeuren – Kempten folgte erst am 1. April 1852. Aeschach bei Lindau schließlich konnte ab dem 12. Okto-

**Bild 69:** Das erste Kemptener Stationsgebäude samt Belegschaft im Jahre 1880. Vor dem Zug eine Lok der Gattung B VI mit "Torfmunitionswagen". **Foto: Sammlung Lutz**







**Bild 70:** Noch einmal der erste Bahnhof, diesmal von der Stadtseite her gesehen. Das neben den Gleisen liegende Bauwerk wurde mit Fertigstellung des neuen Empfangsgebäudes nicht abgetragen, sondern schloß rechtwinklig an den neuen Bau am Kopf der Gleise an. **Foto: Stadtarchiv Kempten**

ber 1853 angefahren werden, die auf einer Insel gelegene Stadt Lindau selbst erst ab 1. März des Folgejahres. Damit war die große Süd-Nord-Bahn komplett. In Württemberg wird man die zögernden Baufortschritte des Nachbarn mit Aufmerksamkeit und Freude verfolgt haben. Schon seit dem 29. Juni 1850 nämlich war die schwäbische Magistrale Stuttgart – Ulm –

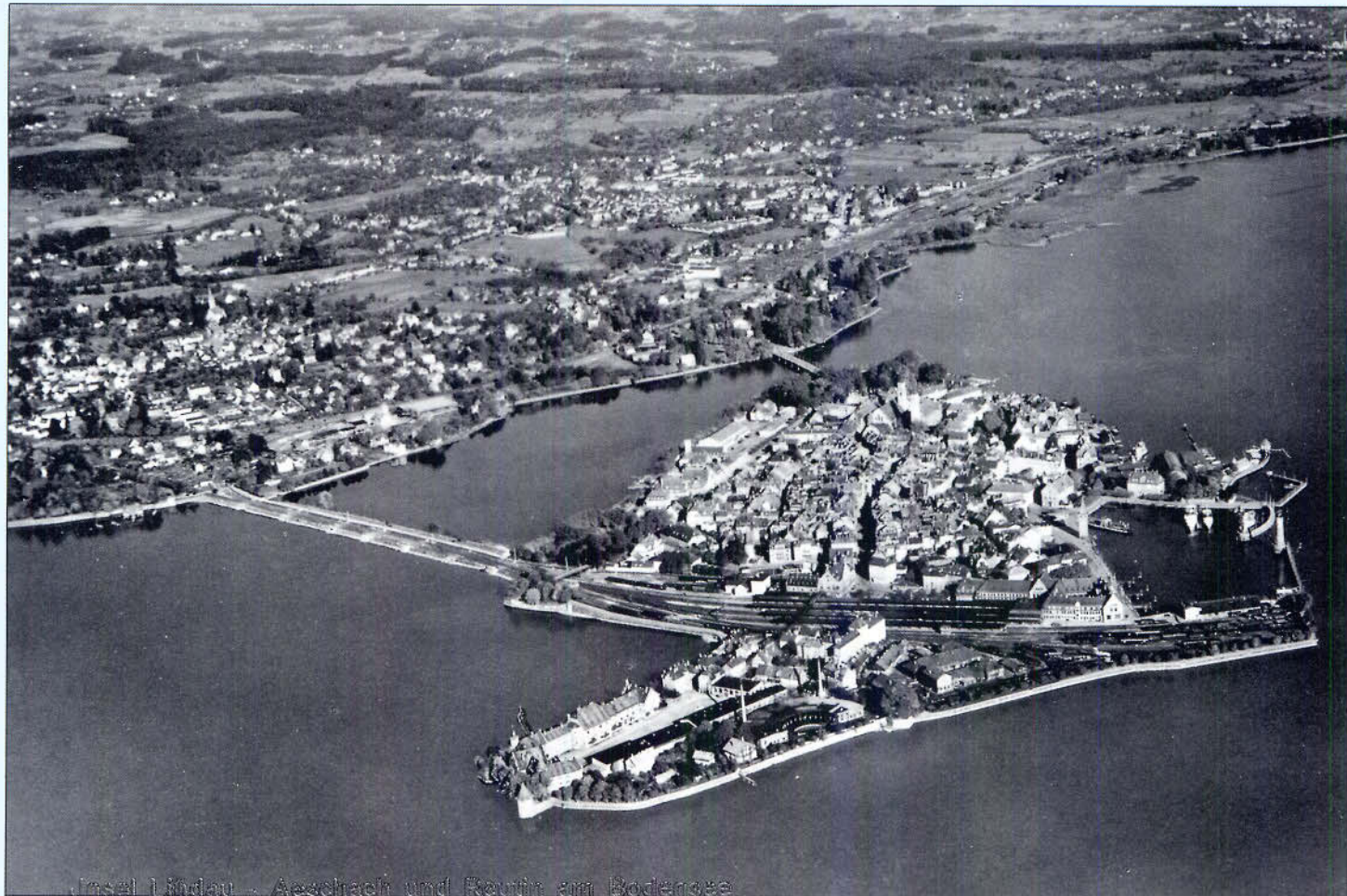
Friedrichshafen betriebsbereit. Um den Ruhm der ersten Bahn zum Bodensee an ihre Fahnen heften zu können, hatten die Württemberger weder Kosten noch Mühen gescheut und von Friedrichshafen aus die Arbeit aufgenommen. Mit dem 8. November 1847 ging das völlig isolierte Teilstück Friedrichshafen – Ravensburg in Betrieb. Schienen, Loks usw. hatte

man mit Ochsen- und Pferdekraft herangekarrt. Solche und ähnliche Kapriolen schlug gelegentlich das ausgeprägte Konkurrenzdenken der deutschen Staaten und ihrer Eisenbahnen. Und dieses sinnlose Gegen- statt Miteinander hielt auf vielen Gebieten bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 an.

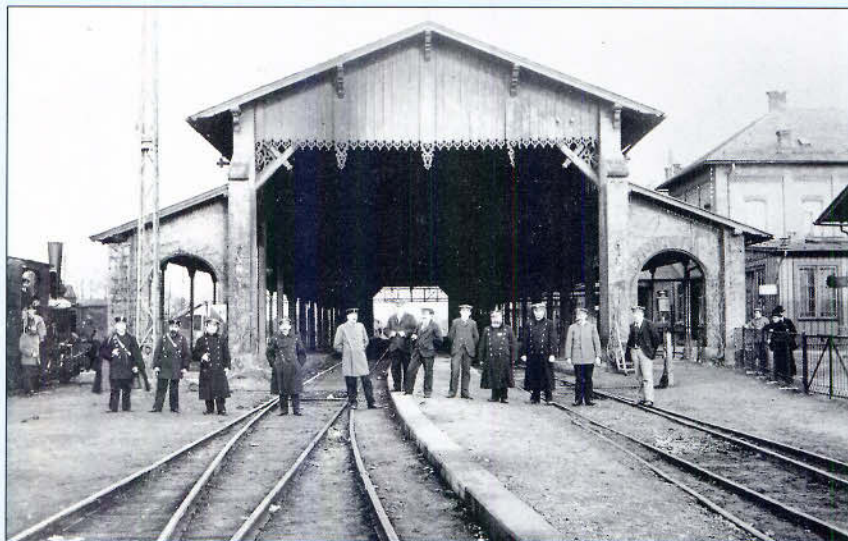
**Bild 71:** Kempten im Winter 1902. Im Hintergrund das erste Stationsgebäude, rechts davon ist schwach dessen Nachfolger zu erkennen. **Foto: Sammlung Asmus**







Insel Lindau - Aeschach und Reutin am Bodensee







**Bild 76:** Diese schöne Luftaufnahme aus dem Jahre 1914 zeigt die Lage der Bahn- und Hafenanlagen in Lindau. **Foto: Sammlung Dr. Kinkel**

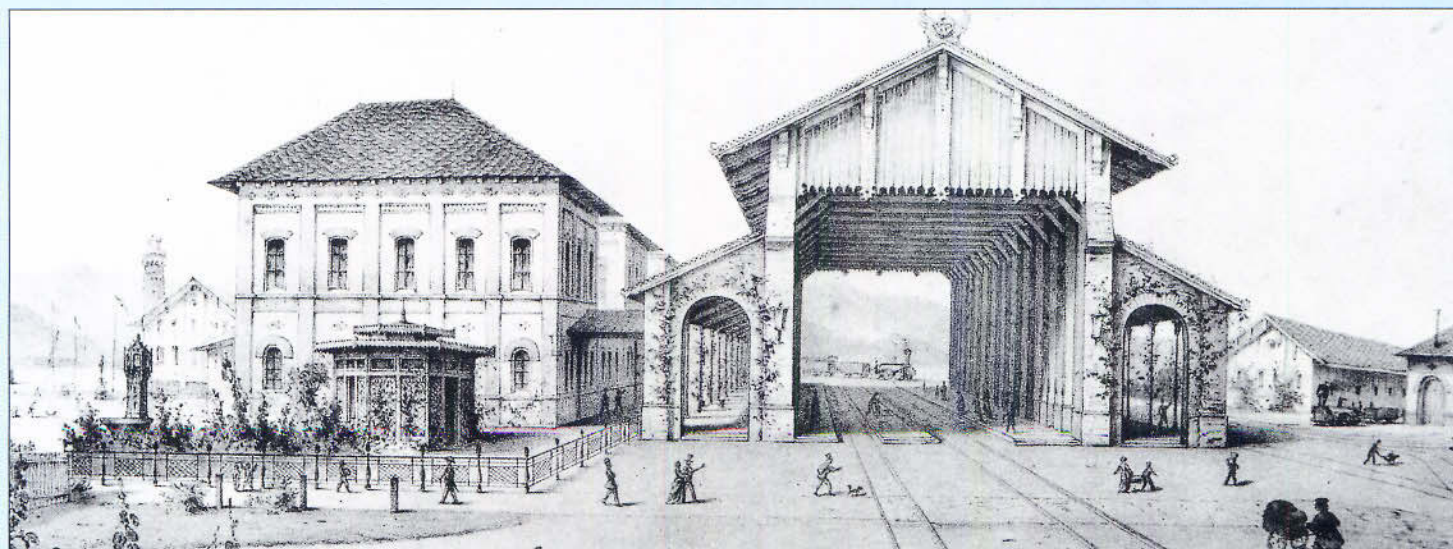
**Bild 72 (linke Seite oben):** Im Hafen der Inselstadt Lindau endet die Süd-Nord-Bahn. Am 12. Oktober 1853 erreichte der erste planmäßige Zug aus Oberstaufen die auf dem Festland liegende provisorische Endstation Aeschach. Nach Fertigstellung des Damms konnte die Insel am 1. März 1854 angefahren werden. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 74 (linke Seite Mitte):** Als diese Aufnahme vom Lindauer Bahnhof 1902 gemacht wurde, hatte sich praktisch kaum etwas geändert. Die ungünstige Lage des Kopfbahnhofs sorgte dafür, daß die großen Verkehrsströme Lindau mieden und die Bahnanlagen den Anforderungen noch einigermaßen gerecht blieben.

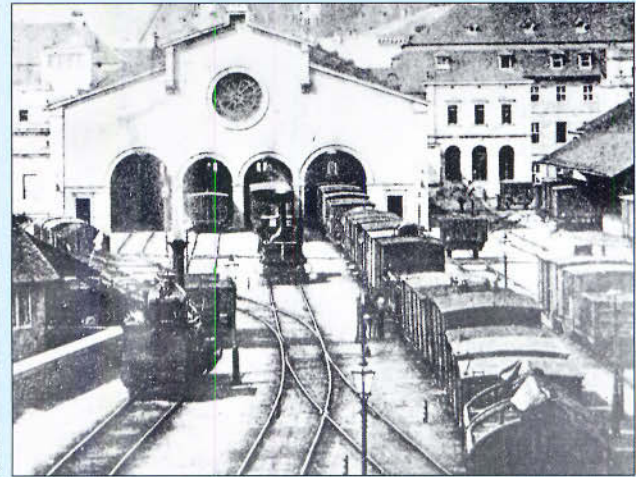
**Bild 73 (linke Seite außen):** Dieses Foto wurde vom Leuchtturm des Lindauer Hafens aus aufgenommen und zeigt ein Trajektboot am Anleger im Jahre 1930. Heute weist nichts mehr auf die Waggonverladung hin – wo das Boot einst lag, machen heute Freizeitkapitäne fest. **Foto: Stadtarchiv Lindau**

**Bild 75 (linke Seite unten):** Mit dem Bau des Bahnhofs ging der des Lindauer Hafens einher; die Stadt erhoffte sich durch die neuen Umschlaganlagen eine Verbesserung ihrer Wettbewerbssituation gegenüber dem württembergischen Friedrichshafen. Eisenbahn-Trajektlinien von Lindau kamen erst später hinzu und sind längst Geschichte: Zwischen Lindau und Romanshorn fuhren von 1869 bis 1939 Trajektboote, zwischen Lindau und Konstanz 1873 bis 1899. Die enge Verbindung zwischen Bahn und Schifffahrt – in Bayern wie in Württemberg – ist auch Grund dafür, daß die Deutsche Bundesbahn noch heute über eine stattliche "Weiße Flotte" auf dem Bodensee verfügt. **Foto: Sammlung Hesselink**

**Bild 77:** Bahnhof und Hafen Lindau in einer Darstellung aus den 1850er Jahren. Links im Hintergrund Löwe und Leuchtturm, die seit 1856 die Hafeneinfahrt markieren. **Fotos 74 und 77: Sammlung Asmus**







## Die Ludwigs-Westbahn

Als die Süd-Nord-Bahn 1844 Bamberg erreicht hatte, waren dort und in den anderen Städten des Mains langegehegte Wünsche mit neuer Macht aufgelebt: Es solle eine Eisenbahn gebaut werden von Bamberg entlang dem Main über Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg, Kahl (Grenzort zu Hessen) auf Hanau zu und von dort weiter nach Frankfurt.

Lange Zeit war an die Realisierung eines

solchen Plans schon deshalb nicht zu denken gewesen, weil er der von Ludwig so innig geförderten Binnenschiffahrt Konkurrenz gemacht hätte. Aber inzwischen waren die Kanalräume immer weiter verblaßt. Der sich abzeichnende Siegeszug des Verkehrssystems Eisenbahn zeigte auch beim Regenten Wirkung. Ende 1843 schon, die Süd-Nord-Bahn war noch nirgends betriebsbereit, gab Ludwig sein Einverständnis zum Bau einer Eisenbahnverbindung Bamberg – Aschaffenburg. Dabei ging man zunächst

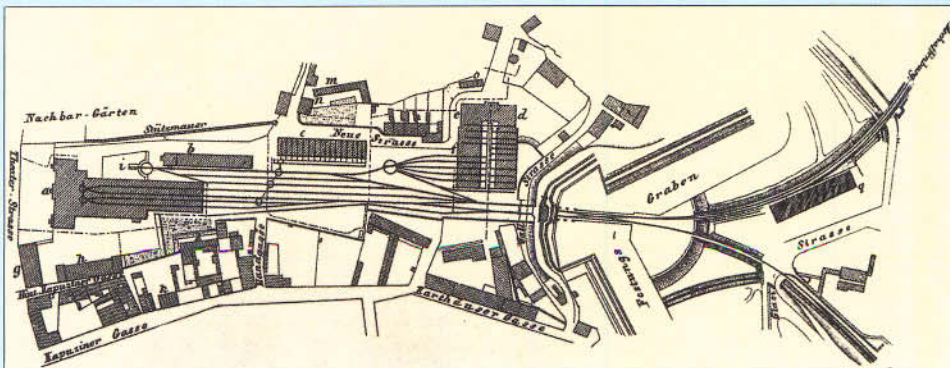
noch von einer Privatbahn aus. Sehr bald jedoch wurde klagelöst, daß auch diese wichtige Linie am besten vom Staat gebaut werde. Am 23. März 1846 gab die Abgeordnetenversammlung dazu endgültig ihre Zustimmung.

Eine wichtige Linie versprach das in der Tat zu werden. In Bamberg fand sie ja Anschluß an die Süd-Nord-Bahn Richtung Leipzig, und der Verkehr zwischen den beiden überragenden deutschen Handelsplätzen Frankfurt und Leipzig galt als der einträglichste schlechthin. Aber erst Ende 1849 wurde das Ludwigs-Westbahn-Projekt aufgrund der Unruhen von 1847/48 und der allgemeinen Schwäche der Eisenbahnkonjunktur wieder aufgegriffen.

Bamberg – Schweinfurt ging abschnittsweise 1852 in Betrieb, Schweinfurt – Würzburg folgte am 1. Juli 1854 und Würzburg – Aschaffenburg ab 1. Oktober 1854. An der Landesgrenze bei Kahl (5 km südöstlich von Hanau) wartete seit dem 22. Juni 1854 die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft, die bis Aschaffenburg den Verkehr auf der Westbahn abwickelte.

Auch die Ludwigs-Westbahn hatte so ihre Tücken. Beispielsweise den ersten Würzburger Bahnhof, der auf Anordnung des

**Bild 81:** Innerhalb der Festungsanlagen, also inmitten der Altstadt, wurde der erste Würzburger Bahnhof – eine Kopfstation – angelegt. Eine nennenswerte Erweiterung war dort nicht möglich; schon nach wenigen Jahren mußte ein neuer Standort gefunden werden. **Zeichnung: Sammlung Klee**







**Bild 78 (linke Seite oben):** Bedeutendster Bahnhof der Ludwigs-Westbahn war (und ist) Würzburg. Die ursprüngliche Anlage wurde 1869 durch eine weit größere vor der Stadtmauer ersetzt. Das prächtige Empfangsgebäude entwarf Friedrich Bürklein. Es wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.

**Bild 79 (linke Seite Mitte außen):** So sah das Empfangsgebäude des ersten Würzburger Bahnhofs unweit der Residenz aus. Es lag rechtwinklig vor den Gleisen, dahinter schloß sich die Bahnsteighalle an. **Foto 78 und Abbildung 79: Verkehrsmuseum Nürnberg**

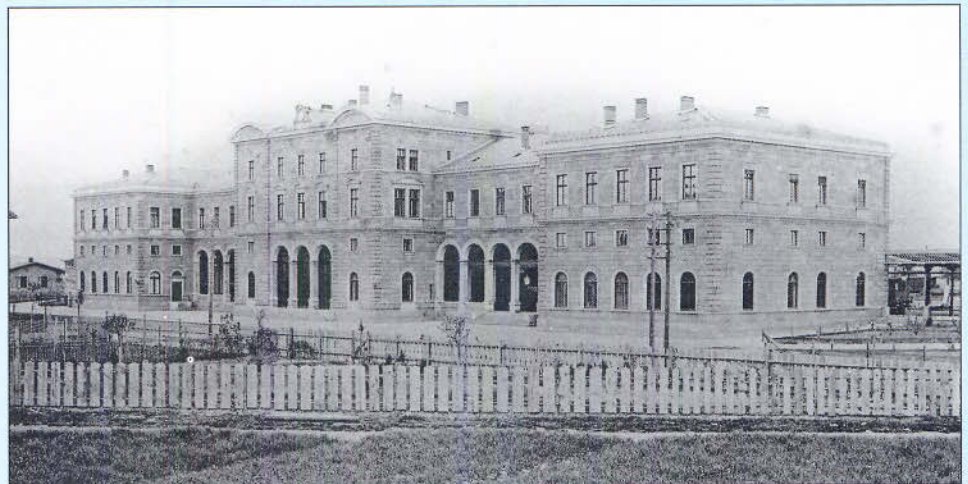
**Bild 80 (linke Seite Mitte innen):** Blick von den Wallanlagen über die Gleise auf die Bahnsteighalle des alten Würzburger Bahnhofs. Diese historische Aufnahme macht sehr deutlich, wie eng es damals zuzuging. **Foto: Sammlung Asmus**

Königs als Kopfstation inmitten der Festungsstadt angelegt werden mußte und schon nach wenigen Jahren viel zu klein war. Oder die 20‰-Rampe Laufach – Heigenbrücken, die aus Richtung Aschaffenburg in den Spessart ansteigt und in dem 925 m langen Schwartzkopf-Tunnel mündet, damals Bayerns längster Eisenbahntunnel.

Als unglücklich erwies sich bald auch die Streckenführung östlich von Würzburg. Anstatt der Trassierung über Bamberg wäre eine direkte Verbindung Würzburg – Nürnberg, wie sie 1865 dann auch realisiert wurde, sinnvoller gewesen. Dennoch: Anders als die Süd-Nord-Bahn, die sich letztlich nur auf einigen Abschnitt als erstrangige Fernroute etablieren konnte, nahm die Westbahn sofort und dauerhaft eine dominierende Position im süddeutschen Eisenbahnnetz ein und tut das mit Ausnahme des inzwischen vornehmlich dem Güter- und regionalen Personenverkehr dienenden Abschnitts Würzburg – Bamberg noch heute.

## Lichtenfels – Coburg

Gemeinsam mit der Westbahn war vom Landtag am 23. Mai 1846 auch einer Staats-



**Bild 83:** Der Schweinfurter "Centralbahnhof" erhielt dieses wuchtige und architektonisch ungewöhnliche Empfangsgebäude. 1943 wurde es bei Luftangriffen zerstört. **Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg**

**Bild 82 (ganz oben):** Auch das erste Empfangsgebäude des Schweinfurter Bahnhofs erwies sich bald als zu klein. 1875, vier Jahre nach Eröffnung der Strecke nach Bad Kissingen, wurde ein neuer "Centralbahnhof" in Betrieb genommen. **Foto: Sammlung Klee**

**Bild 84:** Am Fischerrain unterquert die Westbahn in einem kleinen Tunnel die Schweinfurter Altstadt. Dieses Bahnwärterhaus nahe dem Westportal wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg abgebrochen. **Foto: Stadtarchiv Schweinfurt**

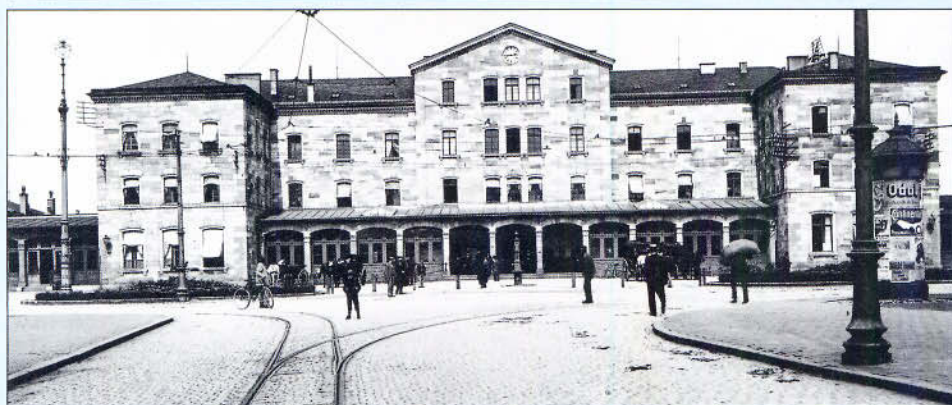






**Bild 85:** In Bamberg zweigt die Westbahn von der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn ab. Bald reichte das ursprüngliche Empfangsgebäude mit dem typischen Dachreiter (Uhrtürmchen) für den Verkehr beider Strecken nicht mehr aus und wurde durch Aufstockung und einen seitlichen Anbau erstmals erweitert.

**Foto: Stadtarchiv Bamberg**



**Bild 86:** Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde das Bamberger Stationsgebäude erneut aufgestockt. Seitdem hat sich sein Aussehen im wesentlichen nicht verändert.

**Foto: Stadtarchiv Bamberg**

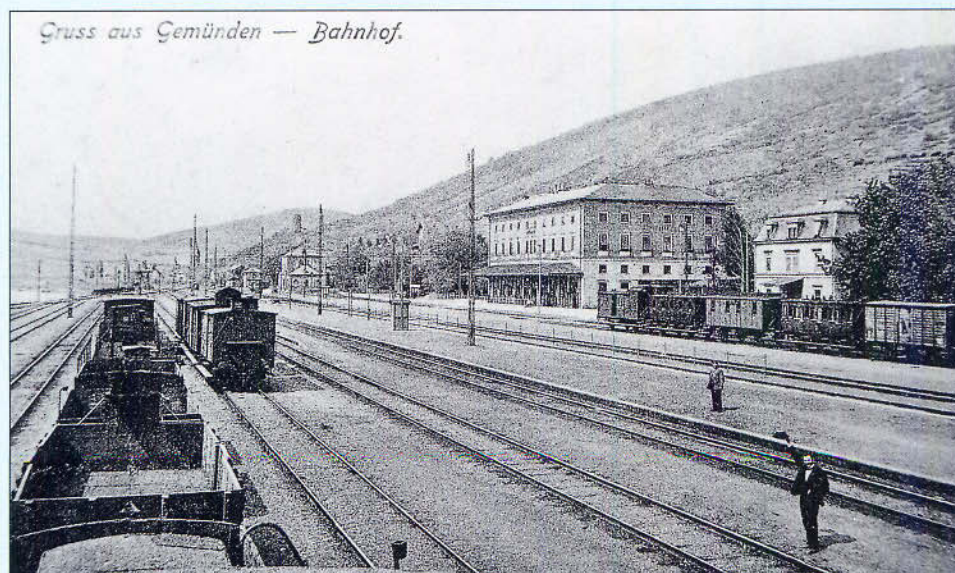
bahnstrecke von Lichtenfels an der Süd-Nord-Bahn nach Coburg (Coburg war damals noch nicht bayerisch) "grünes Licht" gegeben worden. In Verbindung mit einer Bahn durch das Werratal nach Norden sollte auch sie ein wichtiges Element im Nord-Süd-Fernverkehr werden. Allerdings wurde es aufgrund der Revolutionswirren und der unerfreulichen Finanzlage der Staatsbahn rasch wieder ruhig um diese Strecke.

1856 – die Werrabahn war inzwischen in Arbeit – bestätigte der Landtag dann aber das Projekt, und am 24. Januar 1859 wurde die Linie Lichtenfels – Landesgrenze – Coburg als Bayerische Staatseisenbahn in Dienst gestellt. Den Betrieb auf diesem Bahn-Teilstück führte aber nicht die Staatsbahn, sondern die Strecke wurde an die im Jahre 1858 eröffnete Werra-Eisenbahn verpachtet.

**Bild 87 (unten links):** Erst durch die von Preußen betriebene Linie nach Elm (1872) stieg Gemünden zu einer der wichtigsten Stationen der Westbahn auf. Mit den Strecken nach Waigolshausen (Wermtalbahn/1879) und Hammelburg (1884) nahm Gemündens Bedeutung weiter zu. **Foto: Sammlung Hesselink**

**Bild 88:** Recht schwierige topographische Geländeverhältnisse mußten im Spessart überwunden werden. Die Aufnahme zeigt den Bahnhof des Luftkurorts Heigenbrücken.

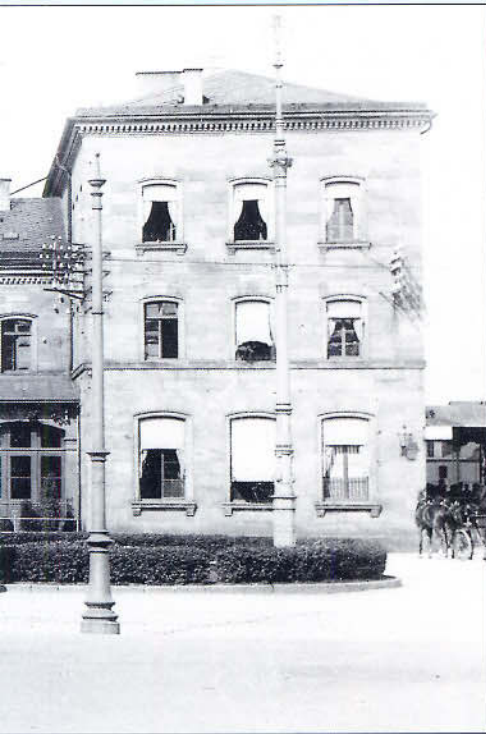
**Foto: Sammlung Hesselink**



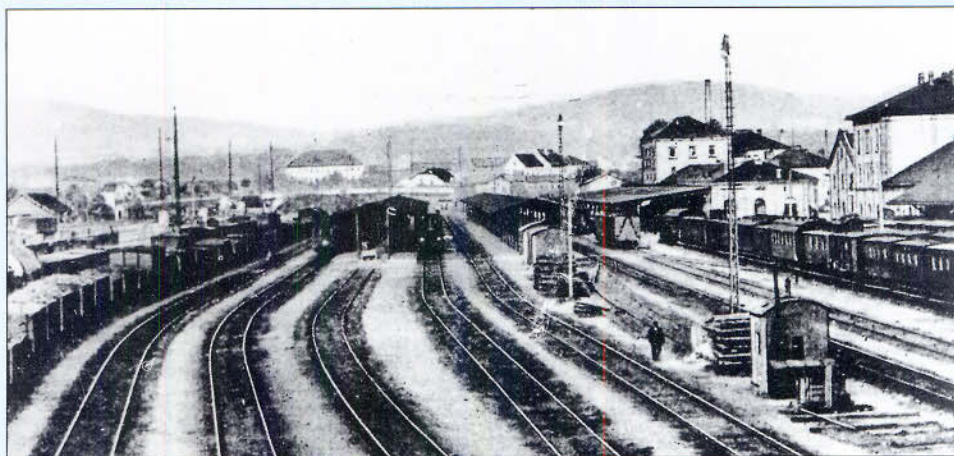
*Gruß aus Gemünden — Bahnhof.*







**Bild 89 (oben rechts):** Das Empfangsgebäude von Aschaffenburg am westlichen Ende der Ludwigs-Westbahn. Seit dem 1. Oktober 1854 war dieser vormals recht abgelegene Zipfel Bayerns mit der Bahn gut zu erreichen. Foto: Stadtarchiv Aschaffenburg

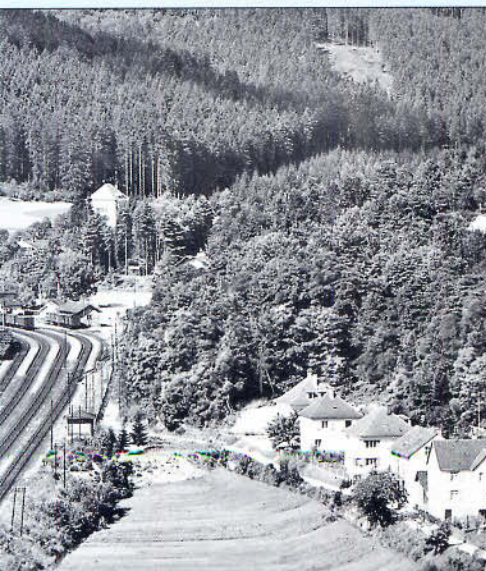


**Bild 90:** Die letzten Kilometer von Aschaffenburg – hier ein Blick über die Gleisanlagen um 1900 – bis zum bayerisch-hessischen Grenzort Kahl wurden nicht mehr von der bayerischen Westbahn betrieben. Sie waren an die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft verpachtet. Foto: Stadtarchiv Aschaffenburg

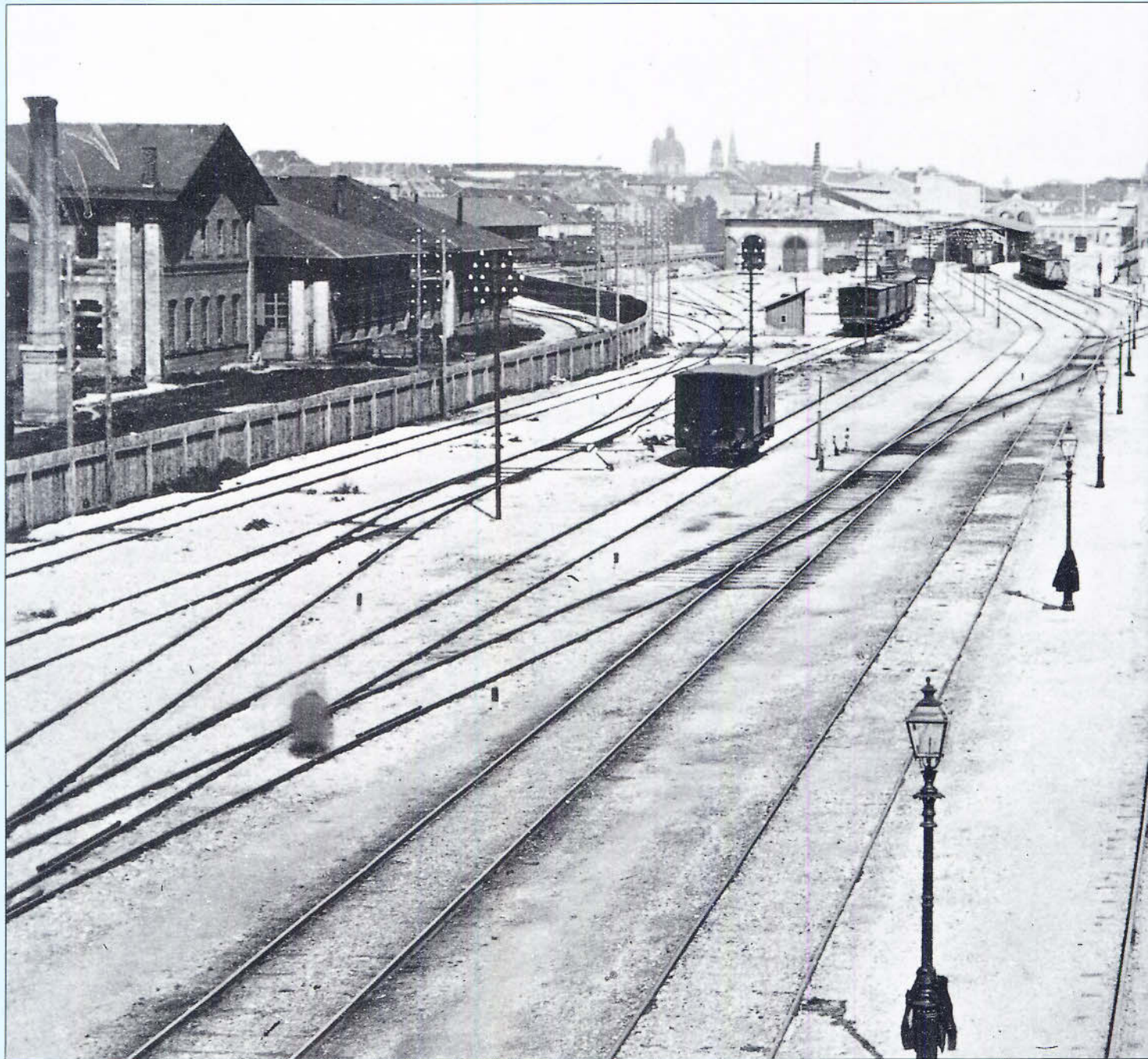
**Bild 91:** Schon die eher "preußische" Architektur des Coburger Bahnhofs verrät, daß hier nicht die Baumeister der bayerischen Staatsverwaltung am Werk waren. Die Postkarte dürfte etwa von 1910 stammen. Foto: Sammlung Leistner



**Bild 92 (unten rechts):** Stadt, Veste und Bahnhof Coburg um 1860 (Stich von Gustav Täubert). Coburg kam übrigens erst nach dem Ersten Weltkrieg zu Bayern, als die Bewohner des auseinanderbrechenden Herzogtums Sachsen-Coburg-Gotha sich in einer Volksabstimmung für einen Anschluß an den Freistaat und gegen Preußen bzw. Thüringen entschieden. Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber







**Bild 93:** Der Blick von der Hackerbrücke auf den Münchner Hauptbahnhof gehört heutzutage für viele Eisenbahnfreunde zu einem "Muß" beim Besuch der Landeshauptstadt. Vor rund 120 Jahren bot sich etwa von gleicher Stelle diese Perspektive mit den Hallen der Staatsbahn und der Ostbahn.

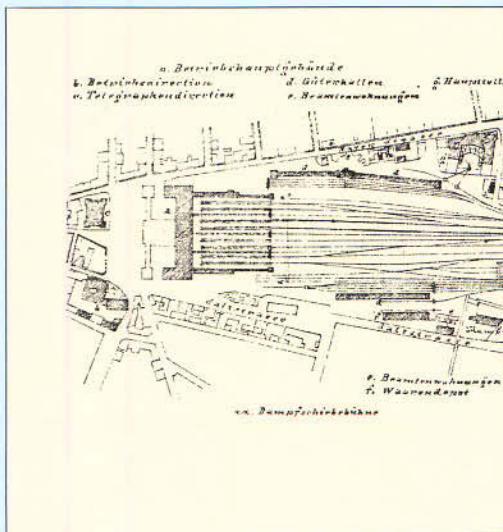
**Foto:** Stadtmuseum München

## Die Maximiliansbahn

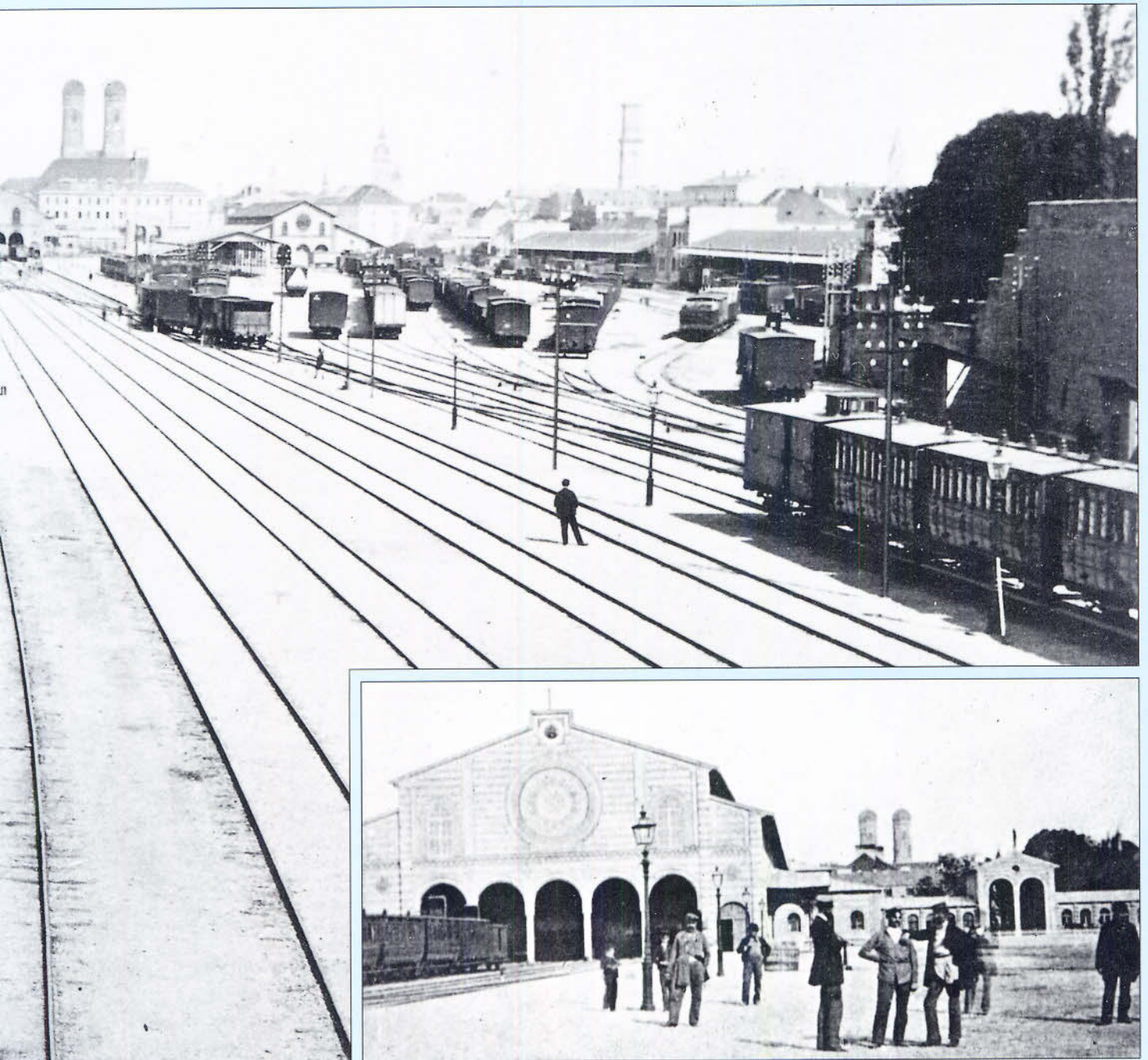
Die frühzeitige Fertigstellung der württembergischen Südbahn Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen brachte Bayern nicht nur wegen des Bodensee-Anschlusses in Zugzwang. Um nicht an seiner Westgrenze völlig isoliert vom Eisenbahnverkehr zu bleiben, mußte auch auf den von Württemberg gewünschten Anschluß bei Ulm eingegangen werden; die hochfliegenden Pläne für Nördlingen waren, wir haben es bereits gesehen, damit geplatzt. Der sinnvollste Anschluß Ulms an die bayerische Süd-Nord-Bahn und an München mußte auf Augsburg zielen. 1851 wurde ein entsprechender Staatsvertrag geschlossen. In Bayern machte man sich nun die anfangs nicht erwünschte Linie Ulm – Augsburg mit zwei Argumenten schmackhaft: Zum einen sei sie wichtig für Truppentransporte in die

**Bild 94:** Während der Regentschaft von Maximilian II. (1848 – 1864) wurde als bedeutendste Linie die Ost-West-Verbindung Ulm – Augsburg – München – Kufstein/Salzburg geschaffen. Nach zeitgenössischem Brauch erhielt die Strecke den Namen Maximiliansbahn.

**Abbildung:** Ludwig-II.-Museum, Herrenchiemsee

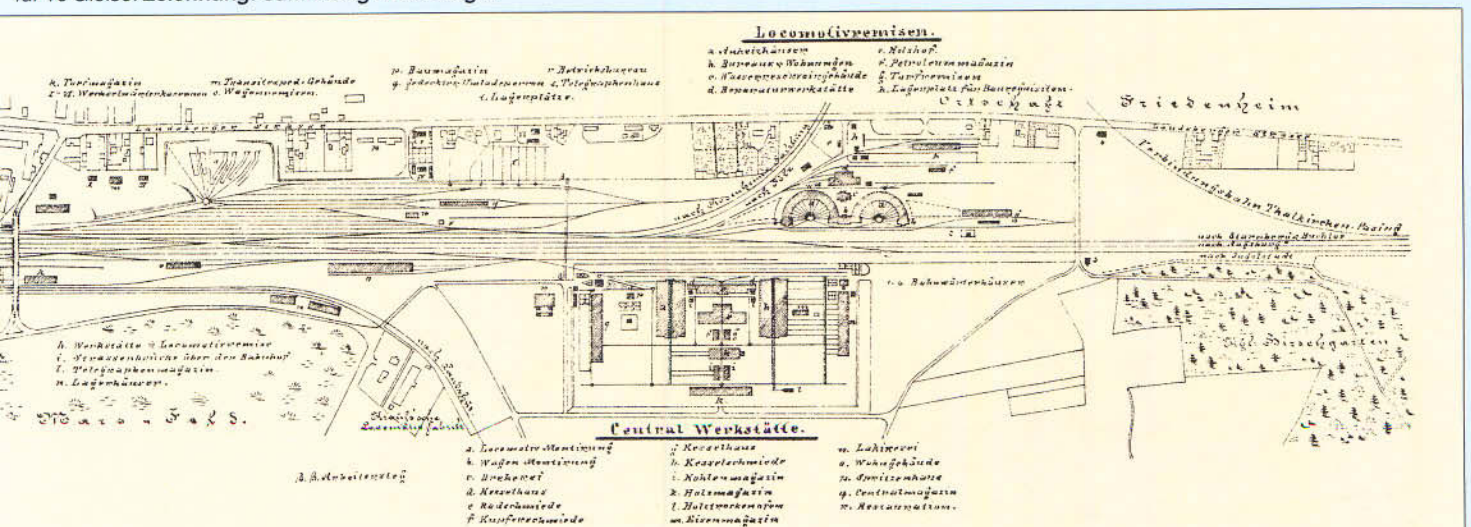




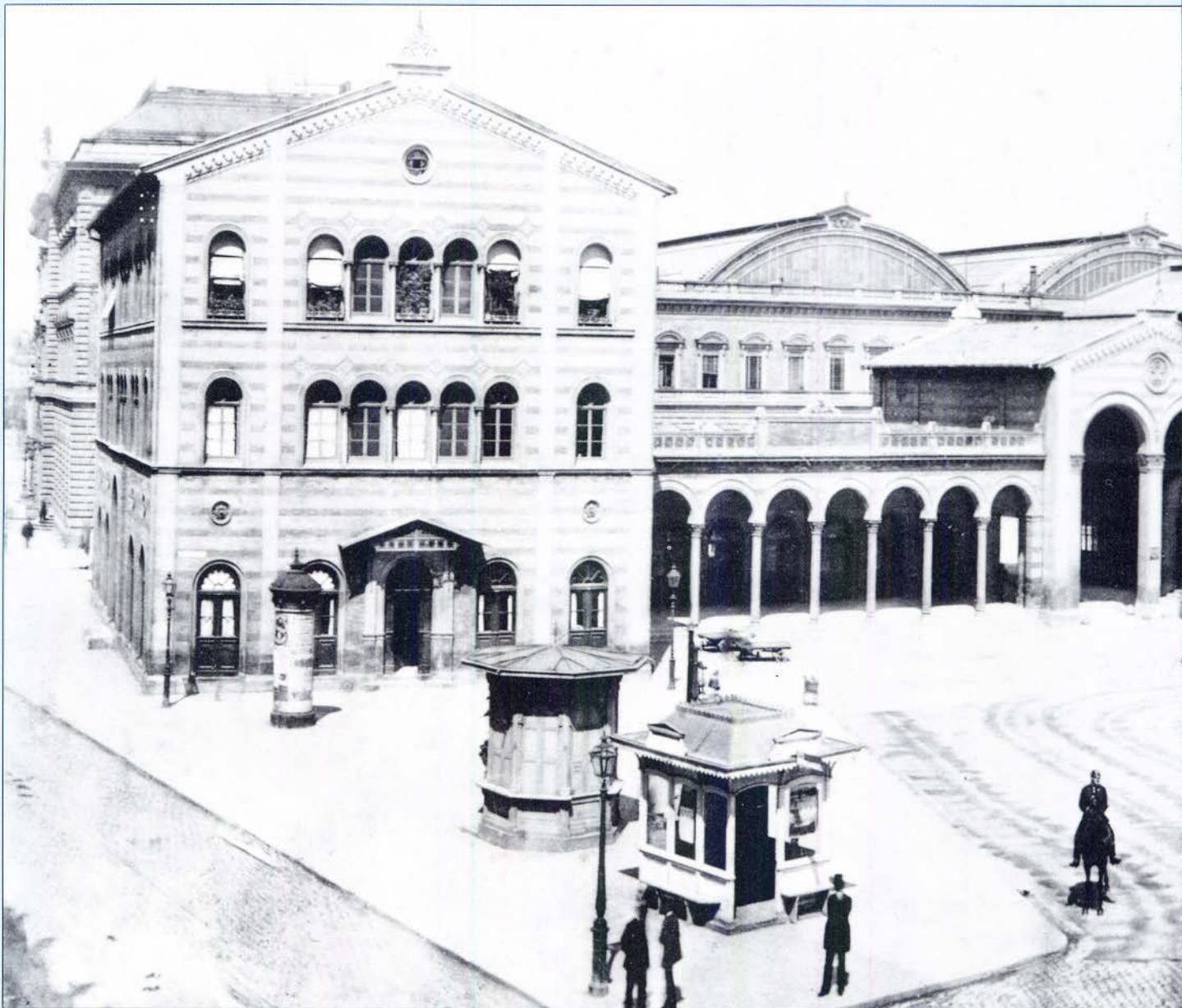


**Bild 96 (oben rechts):** Die Halle des Münchner Staatsbahnhofs aus der Nähe betrachtet (um 1860). Wegen der spärlichen Bebauung war damals der Blick auf die Türme der Frauenkirche noch frei. **Foto: Stadtarchiv München**

**Bild 95:** 1877 bis 1883 wurden die Anlagen der Staatsbahn und der Ostbahn zum "Centralbahnhof" zusammengefaßt. Der von Friedrich Bürklein entworfene erste Bahnhof der Staatsbahn wurde samt Halle (nun aber ohne Gleise) in das neue Empfangsgebäude integriert, dahinter entstand eine neue vierschiffige Halle für 16 Gleise. **Zeichnung: Sammlung Hufschlager**







**Bild 97:** Diese prachtvolle Aufnahme läßt erkennen, daß die ursprüngliche Bahnsteighalle als Zugang zu den neuen Bahnsteighallen beibehalten wurde. Das mächtige Ensemble fiel 1944 einem Luftangriff zum Opfer. In den 1960er Jahren entstand an gleicher Stelle der heutige Hauptbahnhof.

**Foto:** Deutsches Museum München

**Bild 98:** Kaum noch wiederzufinden ist der zierliche erste Bahnhof im ausladenden Komplex des "Centralbahnhofs". **Foto:** Stadtarchiv München



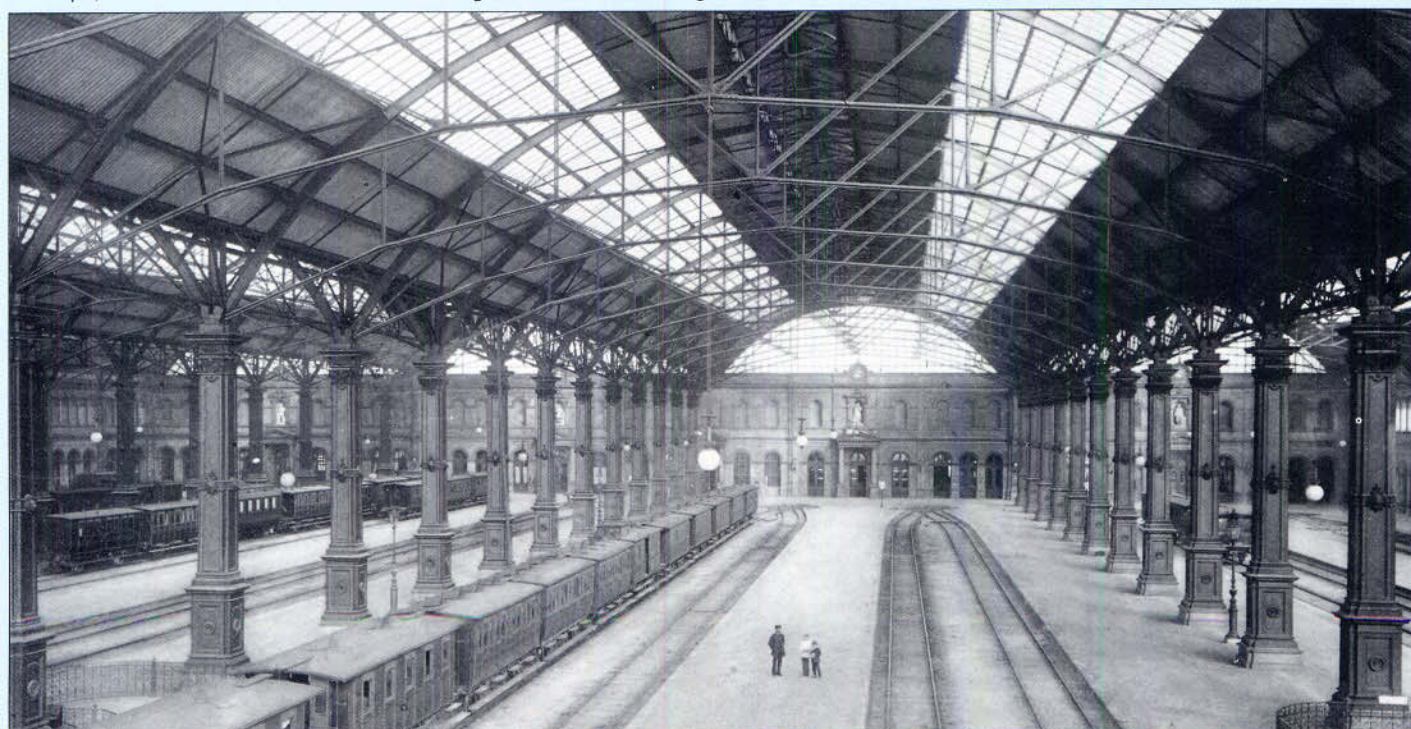
bayerische Pfalz, zum anderen sei sie ein Element des großen Ost-West-Verkehrs zwischen Paris und Wien. Am 1. Mai 1854 war die relativ einfach zu bauende Strecke mit Fertigstellung der Donaubrücke für den durchgehenden Verkehr frei.

Der eben angesprochene große Ost-West-Verkehr Paris – Wien setzte aber voraus, daß von München Anschlüsse nach Süden und Osten geschaffen wurden. 1851 wurden deshalb mit der Wiener Regierung Bahnverbindungen nach Salzburg, Böhmen und Tirol vereinbart. Dabei dürfte Bayern von der Tatsache beflügelt worden sein, daß im Habsburgerreich inzwischen die Linie Wien – Triest (über den Semmering) vorangetrieben wurde, also der Bahnanschluß ans Mittelmeer. Hier wollte man natürlich dabei sein. Genauso bei der ebenfalls Konturen annehmenden Tiroler Bahn Innsbruck – Verona (über den Brenner). Da in der Schweiz der Bau von Alpentransversalen noch nicht abzusehen war, mußte tatsächlich ein Gutteil des Verkehrs zwischen Nord- bzw. Westeuropa und Süd-

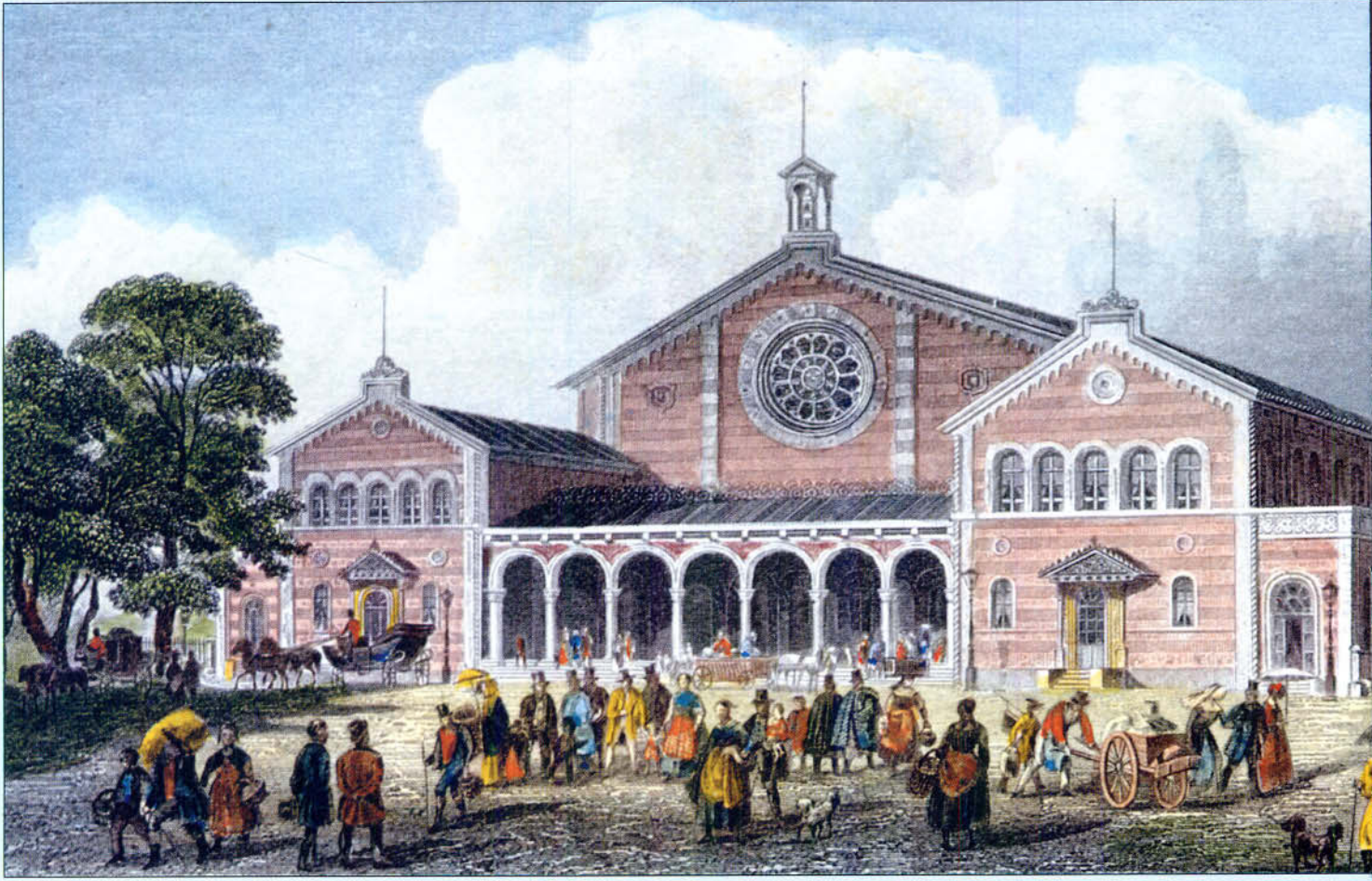




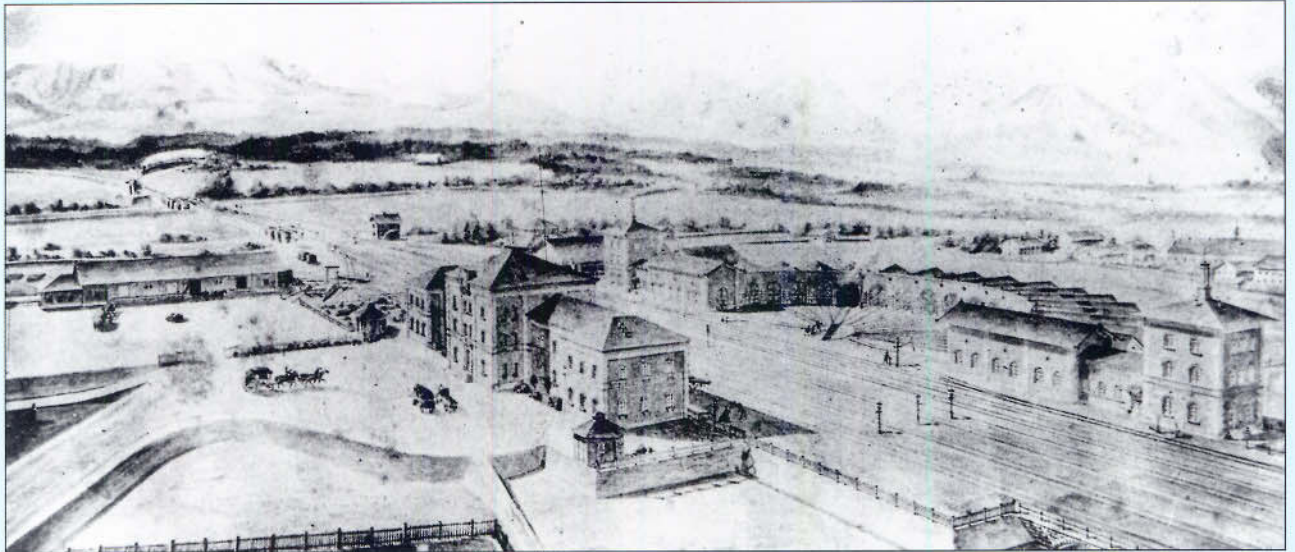
**Bild 99 (unten):** Die vier Perronhallen des "Centralbahnhofs" boten jeweils vier Gleise Platz. Am Gleisende waren je zwei Gleise durch Drehscheiben verknüpft, so daß die Lok eines ankommenden Zugs über das freie Nebengleis zurück aus der Halle rollen konnte. **Foto: Sammlung Asmus**











**Bild 102:** Obwohl er vor der Stadt lag, wurde der erste Rosenheimer Bahnhof wegen Platzmangels schon 1876 durch eine neue, erheblich weiter südlich errichtete Anlage ersetzt. **Abbildung: Bildarchiv Rosenheim**

**Bild 100 (links):** So sah der 1847 bis 1849 von Friedrich Bürklein errichtete Vorgänger des "Centralbahnhofs" aus. Er löste den "Ur-Bahnhof" der München-Augsburger Eisenbahn auf dem Marsfeld ab, der am 4. April 1847 niedergebrannt war. **Abbildung: Sig. Merker**

**Bild 101 (links unten):** Die Halle des ersten Bahnhofs an heutiger Stelle überdachte insgesamt fünf Gleise. Die perspektivisch falsche Darstellung der Züge stellt die schöne Holzkonstruktion weit imposanter dar als sie tatsächlich war. **Abbildung: Sammlung Asmus**

## Die Eröffnungsdaten der ersten Staatseisenbahnen

### I. MÜNCHEN – AUGSBURG (bis 30.09.1844 Privatbahn)

|            |                      |
|------------|----------------------|
| 01.09.1839 | München – Lochhausen |
| 27.10.1839 | Lochhausen – Olching |
| 07.12.1839 | Olching – Maisach    |
| 04.10.1844 | Maisach – Augsburg   |

### II. LUDWIGS-SÜD-NORD-BAHN

|            |                                    |
|------------|------------------------------------|
| 01.10.1844 | Nürnberg – Bamberg                 |
| 20.11.1844 | Oberhausen – Nordheim              |
| 15.02.1846 | Bamberg – Lichtenfels              |
| 01.07.1846 | Augsburg – Oberhausen              |
| 15.10.1846 | Lichtenfels – Neuenmarkt           |
| 01.09.1847 | Augsburg – Kaufbeuren              |
| 15.09.1847 | Nordheim – Donauwörth              |
| 01.11.1848 | Neuenmarkt – Hof                   |
| 20.11.1848 | Hof – Landesgrenze Richtung Plauen |
| 01.04.1849 | Nürnberg – Schwabach               |
| 15.05.1849 | Donauwörth – Oettingen             |
| 20.08.1849 | Oettingen – Gunzenhausen           |
| 01.10.1849 | Gunzenhausen – Schwabach           |
| 01.04.1852 | Kaufbeuren – Kempten               |
| 01.05.1853 | Kempten – Immenstadt               |
| 01.09.1853 | Immenstadt – Oberstaufen           |
| 12.10.1853 | Oberstaufen – Aeschach bei Lindau  |
| 01.03.1854 | Aeschach – Lindau Insel            |

### III. LUDWIGS-WESTBAHN

|            |  |
|------------|--|
| 01.08.1852 | Bamberg – Haßfurt                      |
| 03.11.1852 | Haßfurt – Schweinfurt                  |
| 01.07.1854 | Schweinfurt – Würzburg                 |
| 01.10.1854 | Würzburg – Landesgrenze Richtung Hanau |

### IV. LICHTENFELS – COBURG

|            |                                     |
|------------|-------------------------------------|
| 24.01.1859 | Lichtenfels – Landesgrenze – Coburg |
|------------|-------------------------------------|

### V. MAXIMILIANSBAHN

|            |   |
|------------|---|
| 26.09.1853 | Augsburg – Dinkelscherben                   |
| 01.05.1854 | Dinkelscherben – Burgau                     |
| 26.09.1853 | Burgau – Neu-Ulm                            |
| 01.05.1854 | Neu-Ulm – Landesgrenze Richtung Ulm         |
| 24.06.1854 | München – Großhesselohe                     |
| 31.10.1857 | Großhesselohe – Rosenheim                   |
| 05.08.1858 | Rosenheim – Landesgrenze Richtung Kufstein  |
| 07.05.1860 | Rosenheim – Traunstein                      |
| 01.08.1860 | Traunstein – Landesgrenze Richtung Salzburg |

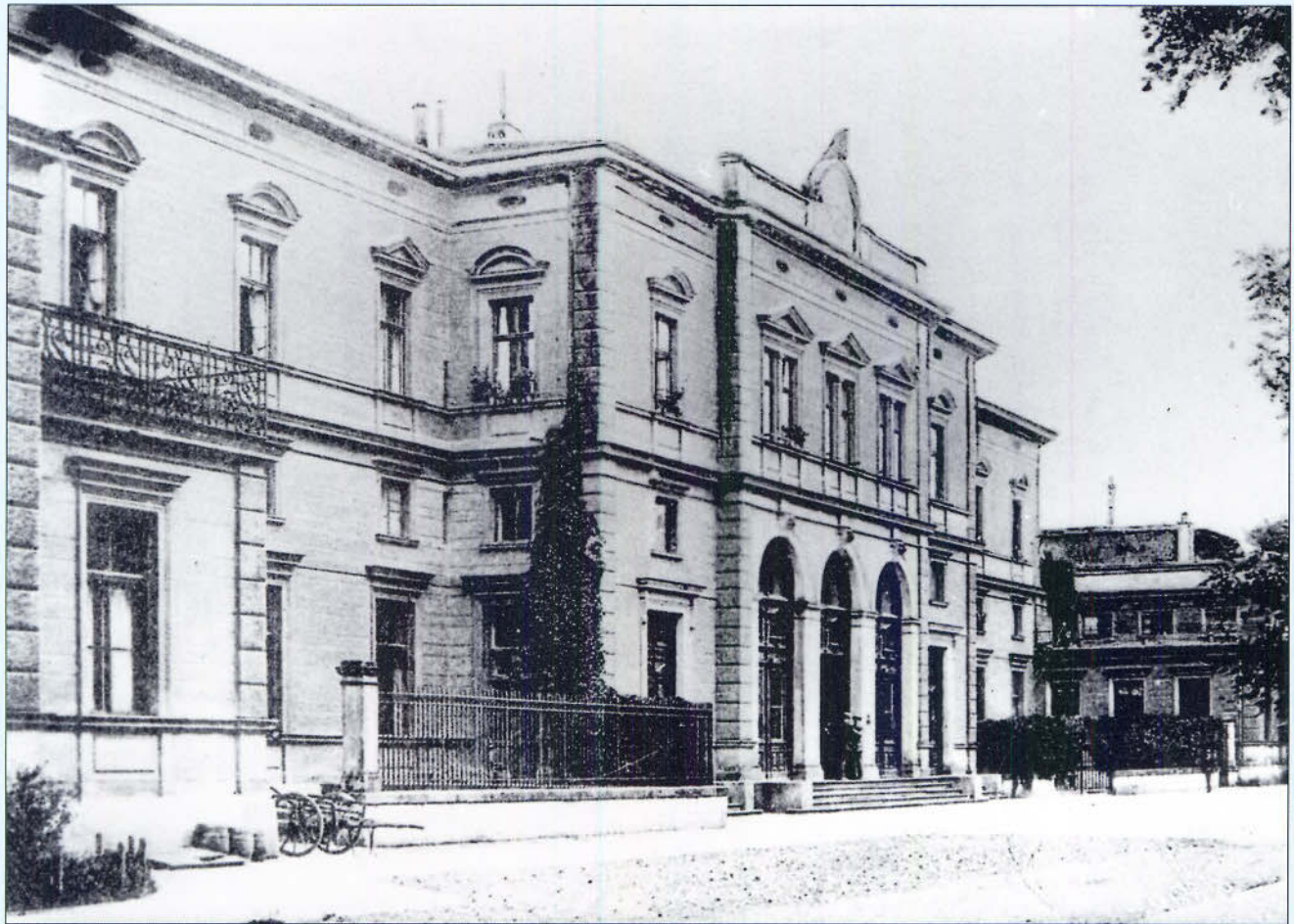
bzw. Osteuropa via Bayern rollen. Und zwar mit der Eisenbahn. Der Main-Donau-Kanal spielte in der Diskussion jetzt keine Rolle mehr.

Bayern und Österreich verpflichteten sich, bis 1. März 1856 die Linie München – Rosenheim – Salzburg mit Verbindung zur Semmeringbahn und eine Zweiglinie Rosenheim – Kufstein mit Anschluß an die Brennerbahn bei Innsbruck herzustellen. Für eine Linie Nürnberg – Regensburg – Linz – Wien wollte man zumindest die Vorbereitungen treffen. Allerdings konnten auf österreichischer Seite die Arbeiten mit den Planungen nicht Schritt halten. Erst am 5. August 1858 (bei Kufstein) bzw. am 1. August 1860 (bei Salzburg) konnten die Bahnlinien eröffnet werden.

Das gesamte große Eisenbahnbauwerk Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg/Kufstein erhielt den Namen Maximiliansbahn, war doch alles unter der Regentschaft des neuen Monarchen Maximilian II. geschehen. Sein Vorgänger und Vater, Ludwig I., der der Süd-Nord-Bahn, der Westbahn, der Nürnberg-Fürther Bahn, der pfälzischen Ludwigsbahn und dem Donau-Main-Kanal seinen Namen geliehen hatte, war bereits in den Märzunruhen des Jahres 1848 von der Regentschaft zurückgetreten.

In Bayern wie in vielen anderen deutschen Staaten hatte mit diesem Revolutionsjahr der Liberalismus die geistige und politische Führung übernommen. Das betraf ganz besonders die Wirtschaft, auch deren inzwischen lebendigstes Element, die Eisenbahnen. Mehrfach hatte nach 1848 das System des Staatsbahnbaus zur Diskussion gestanden. Ab Mitte der 1850er Jahre war es dann tatsächlich nicht mehr durchzuhalten.





**Bild 103:** Bis heute unverändert ist der Mitteltrakt des alten Bahnhofs Rosenheim. Die Seitenflügel des nunmehrigen Rathauses sind mittlerweile erneuert worden.  
**Foto:** Stadtarchiv Rosenheim



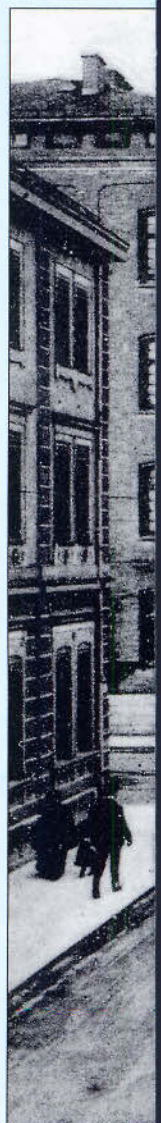
**Bild 104:** Das Empfangsgebäude des ersten Rosenheimer Bahnhofs wurde 1876 zum Rathaus umgewandelt und dient noch heute als solches. Auch der erste Ringlokschuppen steht noch, in ihm finden jetzt kulturelle Veranstaltungen statt.  
**Foto:** Stadtarchiv Rosenheim

**Bild 106 (rechts oben):** Als Garnisonsstadt kam Neu-Ulm schon früher besondere Bedeutung zu. Die Kasernen an der Ludwigstraße, an deren Ende der Bahnhof der Maximiliansbahn lag, verdeutlichen das.  
**Foto:** Stadtarchiv Neu-Ulm/Lehrburger



**Bild 107 (rechts unten):** Eine Schienenverbindung zwischen Ulm und Neu-Ulm bot nicht nur die Eisenbahn (rechts das Neu-Ulmer Empfangsgebäude), sondern auch die Straßenbahn.  
**Foto:** Stadtarchiv Neu-Ulm

**Bild 105:** Wie diese historische Postkarte zeigt, war der Neu-Ulmer Bahnhof von eher bescheidenen Ausmaßen. Den Kirchturm des Ulmer Münsters – immerhin höchster Punkt der Welt – haben die Neu-Ulmer dagegen wohl etwas zu zierlich darstellen lassen.  
**Abbildung:** Stadtarchiv Neu-Ulm











**Bild 108:** Für die Pachtbahn von Gunzenhausen (eröffnet 1859, 1864 als "normale" Staatsbahn verlängert nach Würzburg) wurde in Ansbach das Palais der Familie von Mardefeld als Stationsgebäude hergerichtet. Es handelt sich um den weißen klassizistischen Bau am Ende des Gleisstegs.

**Foto: Stadtarchiv Ansbach**

**Bild 109:** Mit dem Bau der Strecke Nürnberg – Crailsheim 1875 erwiesen sich eine erhebliche Bahnhofserweiterung und die Errichtung eines größeren Stationsgebäudes als notwendig. Bei Luftangriffen am 22./23. Februar 1945 wurde es völlig zerstört. Der alte Bahnhof blieb zumindest teilweise erhalten und diente fortan als Betriebsamtsgebäude. **Foto: Stadtarchiv Ansbach**

**Bild 110 (rechte Seite unten):** Seit 1875 ist Ansbach ein wichtiger Knoten im Nord-Süd- und im Ost-West-Verkehr. Wegen des entsprechend hohen Lokomotivbedarfs entstand an der Südwestseite der Gleisanlagen in mühsamer Handarbeit dieser Lokschuppen. **Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg**

## Pachtbahnen und Ostbahn – die Rückkehr zur Privatbahn

Der Ausbau der im vorigen Kapitel besprochenen Bahnen beanspruchte die bayerische Finanzpolitik bis an die Grenze des Tragbaren. Der Staat hatte sich für den Eisenbahnbau eine drückende Schuldenlast auferlegt. Besonders schlimm: Die finanziellen Ergebnisse der fertiggestellten Staatsbahnen waren bis 1855/56 fast durchweg negativ, und wenn Tilgung und Verzinsung der bestehenden Bahnschulden schon Probleme bereiteten, wären Staatsanleihen für neue Strecken auf dem Kapitalmarkt schon gar nicht unterzubringen gewesen. Man hätte zur Finanzierung neuer Projekte also die Steuern erhöhen müssen, was politisch nicht durchsetzbar und volkswirtschaftlich höchst riskant gewesen wäre.

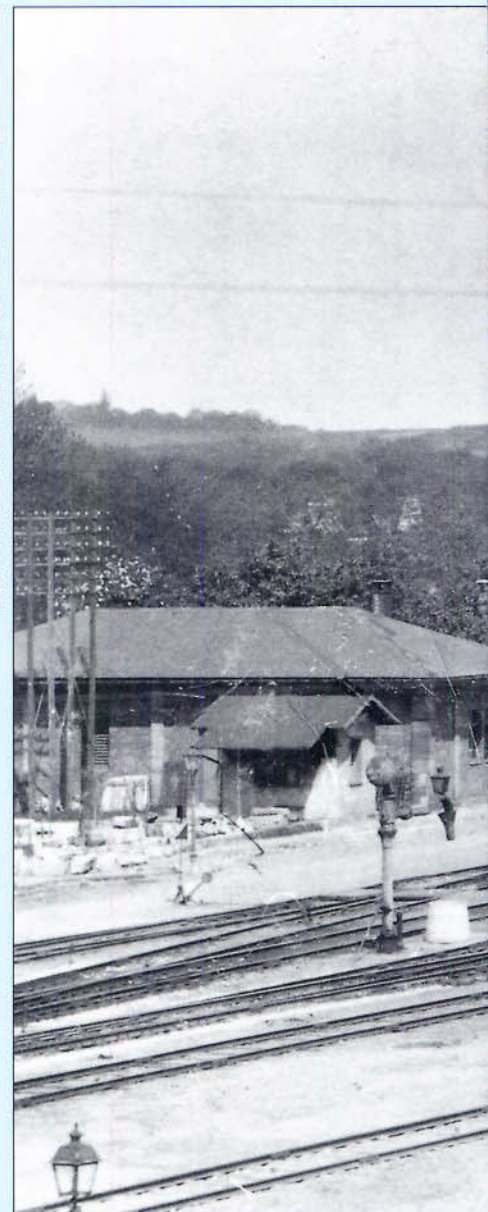
Die schlechte Ertragslage der Staatsbahnen (für großen Transitverkehr fehlten jahrelang entweder die Anschlüsse, oder man hatte mit außerbayerischen Strecken zu konkurrieren) und die Unfähigkeit des Staats, durch den Bau neuer Linien für mehr Verkehr zu sorgen, führten ab 1850 zu einer wachsenden Ablehnung des Staatsbahnsystems. Diese gipfelte übrigens 1856 in der Forderung der Abgeordnetenkommission, den Betrieb sämtlicher Staatsbahnen an private Unternehmungen zu verpachten.

Schon damals – wie auch heute – wurde dem Staatsbetrieb vorgehalten, in Bau und Betrieb nicht kostenbewußt zu arbeiten. Allerdings wurde dieser Antrag von der Kammer der Reichsräte, also der alteingesessenen und königstreuen Elite Bayerns, wieder zurückgenommen. Der Staatsbahnbau ruhte nun; lediglich die bereits 1846 erstmals genehmigte, dann aber "eingeschlafene" Linie von Lichtenfels nach Coburg wurde 1856 vom Landtag bestätigt und am 24. Januar 1859 eröffnet. Den Betrieb führte aber nicht die Staatsbahn, sondern die Strecke wurde, wie schon erwähnt, an die Werra-Eisenbahn verpachtet.

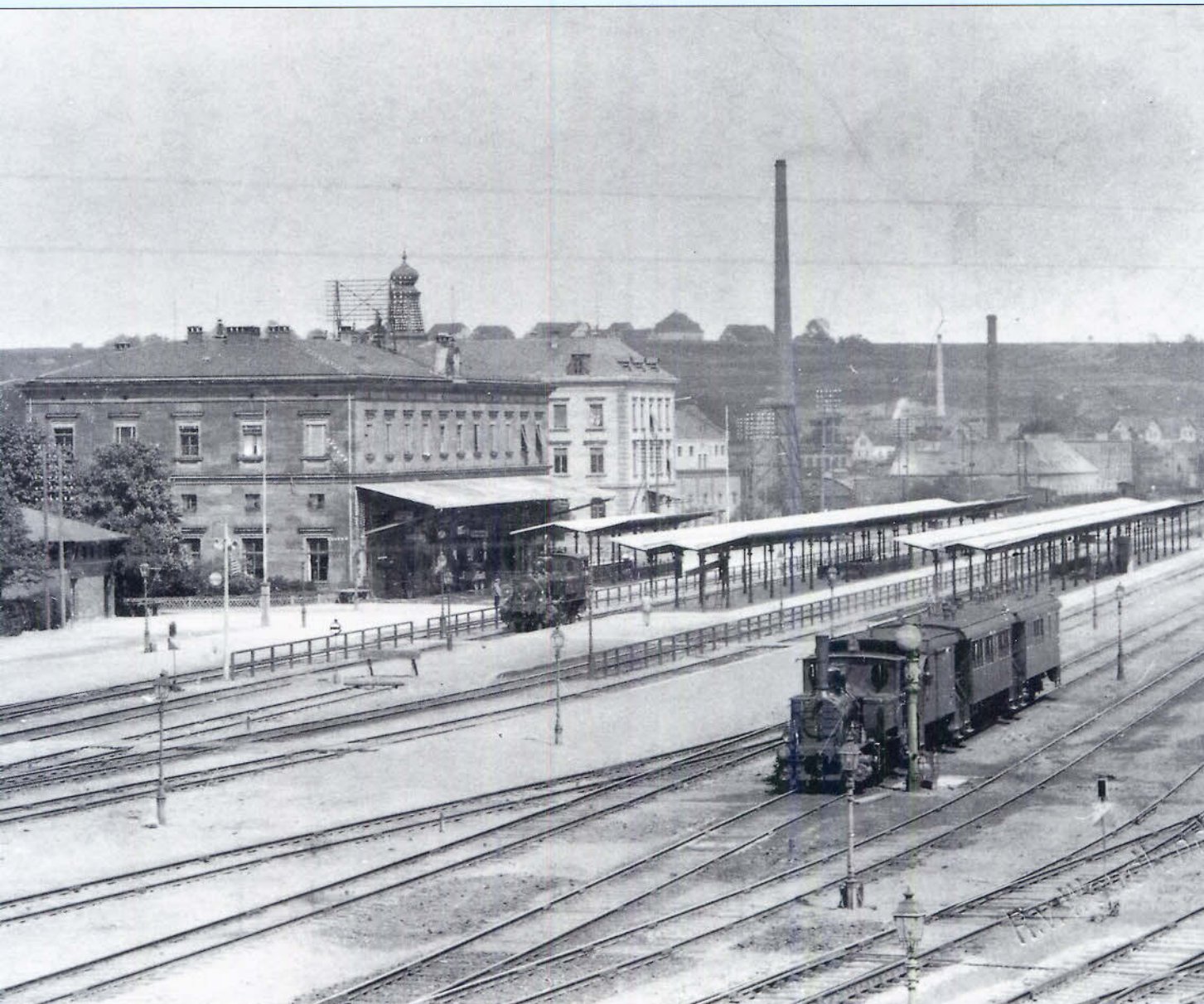
Zurück in die frühen 1850er Jahre. Angesichts der mißlichen Finanzlage mußten Landtag und Regierung neue Wege finden, den Eisenbahnbau nicht völlig zum Stillstand kommen zu lassen. Die Regierung wurde deshalb vom Parlament ermächtigt, von Privatleuten oder Kommunen gebaute Zweigbahnen zu pachten und auf Staatsrechnung durch die Staatseisenbahnen zu betreiben. Die zur Verzinsung und Tilgung des von der Königlichen Bank in Nürnberg beschafften Anlagekapitals an die bauende Partei zu zahlende 5%ige Rente sollte in Form eines fixen jährlichen "Pachtschillings"

fällig werden. Dafür sollte die Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist, die für jede Pachtbahn einzeln ausgehandelt wurde, an den Staat fallen. Auf dieser Basis entstanden acht "Pachtbahnen".

Bevor wir uns im folgenden diese acht Linien etwas genauer ansehen, sei kurz auf das weitere Schicksal des Pachtbahnsystems eingegangen. Schon im Jahre 1863 wurde es nämlich aufgegeben, weil man sich beispielsweise bei der Trassierung noch zu sehr an das Hauptbahnsystem gehalten hatte und daher vieles zu aufwendig geworden war. Dabei hatte man doch eigentlich einen besonders kostengünstigen Weg des Eisenbahnbaus beschreiten wollen. Andererseits aber hatte man den Fehler begangen, altes Schienen- und Fahrzeugmaterial der Staatsbahnen zu verwenden, was zu übermäßig hohen Betriebskosten führte (erhöhte Abnutzung und Reparaturanfälligkeit, hoher Brennstoffverbrauch usw.). Damit erwiesen sich bald auch die Pachtbahnen als unrentabel und als vom System her verfehlt. Hinzu kam, daß in den 1860er Jahren der "reine" Staatsbahngedanke, also Staatsbau und Staatsbetrieb, eine Renaissance erlebte. Dazu mehr in Teil 2 der bayerischen Eisenbahngeschichte.





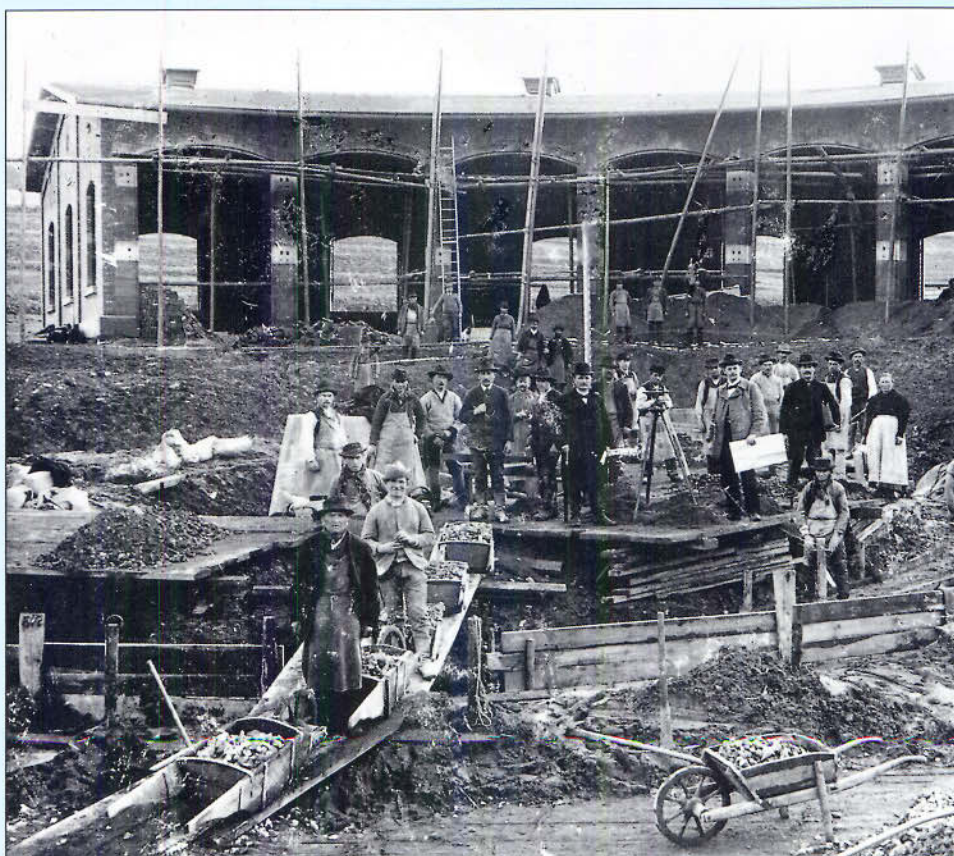


## Die acht Pachtbahnen

Die erste Pachtbahn war die am 28. November 1853 eröffnete Linie von Neuenmarkt-Wirsberg an der Süd-Nord-Bahn nach Bayreuth (heutige Kursbuchstrecke 852). Hauptnutznießer und Bauherr war hier die Stadt Bayreuth. Zum 1. Januar 1905 ging die Strecke offiziell an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen über, was im übrigen – und das gilt natürlich genauso für die anderen Pachtbahnen – für Bedienstete, Kunden usw. keinerlei Konsequenzen hatte, da die Pachtbahnen sich sowieso wie "normale" Staatsbahnen darstellten. Der Unterschied existierte letztlich nur auf dem Papier.

Genau ein Jahr nach der Bayreuther Linie war die Verbindung München – Starnberg (heutige KBS 960) fertiggestellt. Die Konzession hatte hier nicht eine Stadt, sondern der Baurat Ulrich von Himbsel erhalten, gleichzeitig übrigens mit der Konzession für die Dampfschiffahrt auf dem Starnberger See (der damals noch Würmsee hieß). Zum 1. Januar 1910 fiel die Linie an die Staatsbahn.

Am 1. Juli 1857 ging die von der Stadt Ansbach geförderte Linie zur Station Gun-







**Bilder 111 und 112 (oben und unten):** Zur Eröffnung der Pachtbahn von Neuenmarkt im November 1853 hatte Bayreuth noch keinen Bahnhof, da Standortstreitigkeiten im Stadtrat die rechtzeitige Fertigstellung verhindert hatten. Bis Ende 1857 mußte man sich deshalb mit einer ausrangierten Bauhütte als provisorischem Betriebsgebäude behelfen, dann war der erste Bahnhof (unten) bezugsfertig. Der zweite heutige Bahnhof (oben) wurde 1879 fertiggestellt, das alte Gebäude zum Teil der Bahnverwaltung, zum Teil der Post überlassen. **Abbildungen: Stadtarchiv Bayreuth**



zenhausen an der Süd-Nord-Bahn in Betrieb (heute Teil der KBS 920 Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen). Seit dem 1. Januar 1912 ist die Strecke offiziell eine Staatsbahn.

Vierte Pachtbahn war die Linie von Holzkirchen (an der alten Strecke München – Rosenheim) nach Miesbach (heutige KBS 955), die am 23. November 1861 den Verkehr aufnahm und von der Miesbacher Steinkohlengewerkschaft gebaut worden war. Schon zum 31. Mai 1867 kam sie an die Staatsbahn, da der geplante Kohlenschacht weit abseits der Bahn abgeteuft werden mußte, was dem Unternehmen den finanziellen Ruin bescherte.

Ebenfalls um den Kohlentransport ging es bei der seit dem 1. März 1863 planmäßig befahrenen Linie von Hochstadt an der Süd-Nord-Bahn nach Stockheim in Oberfranken. Die Konzession war der Stadt Kronach sowie dem Fabrikbesitzer Cramer-Klett in Nürnberg, also einem der damals größten Waggonbauer (und Vorläufer der MAN), erteilt worden. Obwohl ab 1885 diese Linie als Element der Frankenwaldbahn über Ludwigsstadt und Probstzella nach Saalfeld (heutige KBS 840) verlängert wurde, gelangte sie offiziell erst am 1. Januar 1918 an die Staatsbahn.

Die längste aller Pachtbahnen (85 km) war die Illerbahn Kempten – Memmingen – Neu-Ulm (heutige KBS 975), fertiggestellt am 1. Juni 1863. Die Bau- und Betriebskonzession für diese wichtige schwäbische Erschließungslinie hatte die Stadt Memmingen erhalten. Schon am 12. April 1876 fiel die Strecke an die Staatsbahn.

Eine Fortsetzung der München-Starnberger Pachtbahn waren die Linien Starnberg



**Bild 113 (linke Seite unten):** Bahnhof Mühlthal an der ehemaligen Pachtbahn München – Starnberg um 1900. Heute halten hier die S-Bahn-Züge der Linie S 6. **Foto: Slg. Asmus**

**Bild 114 (rechts oben):** Schon vor 100 Jahren war der Starnberger See – damals hieß er noch Würmsee – ein beliebtes Ausflugsziel der Münchner. Leider drängeln sich heute mehr Menschen in Autos als in den Zügen.

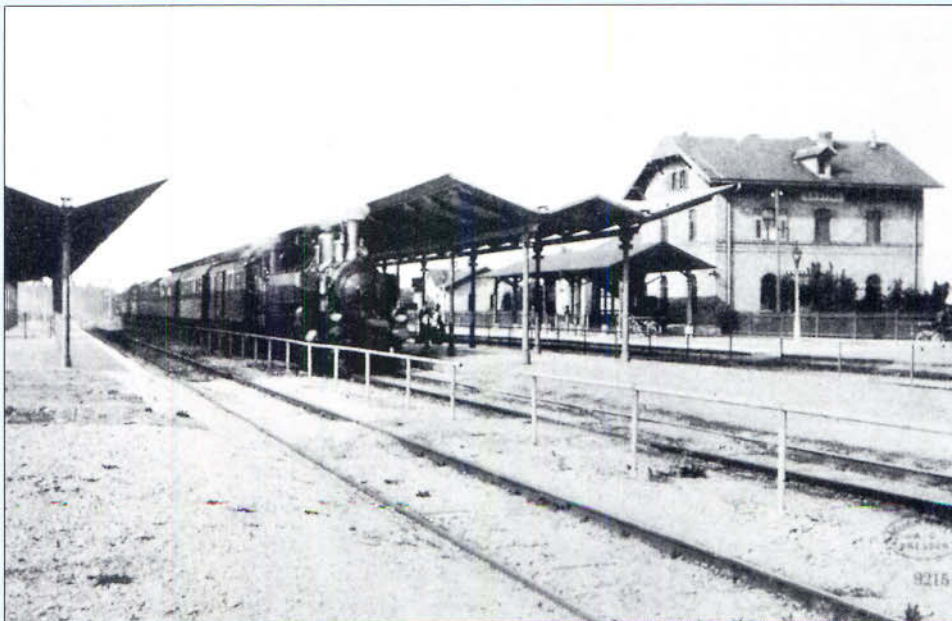
**Abbildung: Sammlung Asmus**

**Bild 115 (rechts Mitte):** Die Station der Pachtbahn nach Starnberg wurde 1893 als Flügelbau des "Centralbahnhofs" mit sechs Gleisen in Betrieb genommen; das Empfangsgebäude war zunächst aus Holz. Erst 1921/22 erhielten der Starnberger und – auf der anderen Seite der Fernbahngleise – der Holzkirchner Flügelbahnhof neue Empfangsgebäude. Damit war es möglich, den Nahverkehr ganz aus der Haupthalle des "Centralbahnhofs" herauszunehmen.

**Foto: Sammlung Hesselink**

**Bild 116 (rechts unten):** Wie umfangreich der Nahverkehr damals gewesen sein muß, lassen die drei Bahnsteigdächer vom Bahnhof Gauting (Strecke München – Starnberg) erahnen.

**Foto: Sammlung Hesselink**



– Penzberg (durchgehend befahrbar seit 16. Oktober 1865; heute KBS 961) und Tutzing – Unterpeißenberg (1. Februar 1866; heute KBS 962), die neben der Stadt Weilheim (Konzessionsträger) besonders den Bergbaubetrieben um Penzberg und Peißenberg am Herzen gelegen hatten. Ob die Linien erst mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn am 1. April 1920 offiziell zur Staatsbahn kamen oder schon zu einem früheren Zeitpunkt (etwa mit München – Starnberg), ist nicht bekannt.

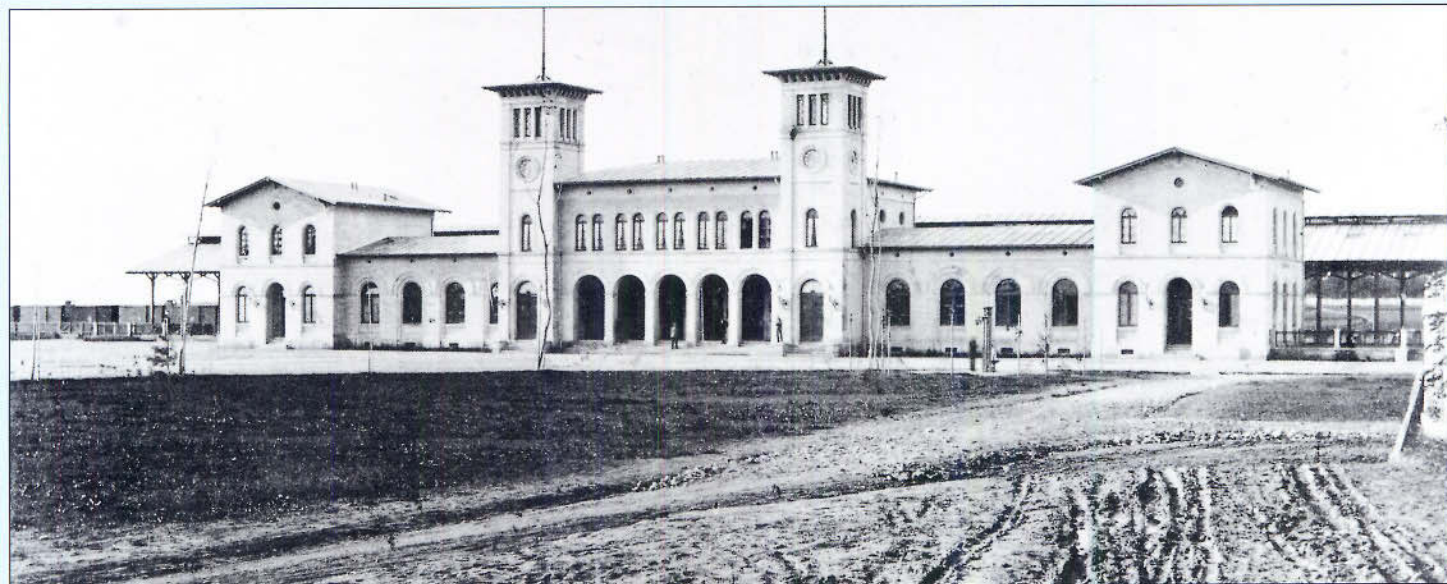
Die letzte Pachtbahn-Konzession ging am 15. September 1863 an die Stadt Hof und Fabrikbesitzer Cramer-Klett (Nürnberg) für die Strecke von Oberkotzau (an der Süd-Nord-Bahn) über Selb nach Eger. (Oberkotzau – Selb ist heute die KBS 858.) Für Bau und Betrieb auf der böhmischen Seite hatten Bayern und Österreich am 17. Juni 1863 einen Staatsvertrag geschlossen. Zum 1. Januar 1922 wurde das bayerische Stück offiziell der Staatsbahn unterstellt, also bereits der Deutschen Reichsbahn.

Zum Begriff "Pachtbahnen" sind hier noch ein paar weitere Erläuterungen angebracht. Als Pachtbahn wurden nämlich auch solche Strecken bezeichnet, die ausländischen Staatseisenbahnen gehörten, aber von den Kgl. Bayerischen Staatsbahnen pachtweise betrieben wurden, etwa im Falle Österreich von der Grenze bei Freilassing nach Salzburg oder von der Grenze bei Kiefersfelden nach Kufstein. Umgekehrte Beispiele gibt es gleichfalls, nämlich daß bayerische Strecken an andere Bahnen verpachtet wurden, etwa das Sinntalbahnteilstück Gemünden – Jossa an die Preußischen Staatseisenbahnen oder – wie oben gesehen – die Linie Lichtenfels – Coburg an die Werrabahn.



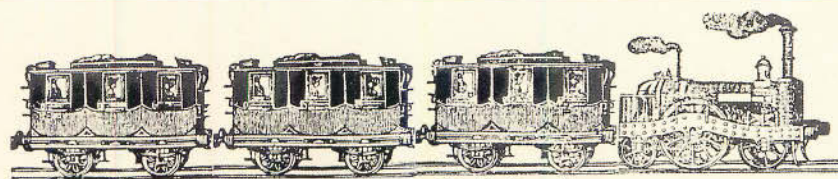






## Die Ostbahn-Gesellschaft

Weit wichtiger als die Pachtbahnen, die ja zunächst regionalen Charakter hatten und sich zudem als unglückliche Lösung erwiesen, waren für die Entwicklung des Privatbahnbaus in Bayern die Ostbahnen. Der bisherige staatliche Eisenbahnbau hatte die altbayerischen Gebiete Oberpfalz und Niederbayern außer acht gelassen; lediglich die Planung für die mit Österreich vereinbarte Route Nürnberg – Amberg – Regensburg – Passau – Linz – Wien war aufgenommen und auch bis 1854 von der Eisenbahnbaukommission für den Abschnitt Nürnberg – Regensburg abgeschlossen worden.



**Bayerische Ostbahnen.**  
(Die Eröffnung des Betriebes auf der Bahnstrecke Schwandorf-Weiden betreffend.)  
Am 1. Oktober d. J.

wird die Bahnstrecke von Schwandorf resp. von Irrenlohe bis Weiden dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Diese Bahn-Strecke enthält die Stationen: Irrenlohe, Schwarzenfeld, Nabburg, Pfreimt, Wernberg, Luhe und Weiden; auf der Station Pfreimt findet bis auf Weiteres blos die Aufnahme von Personen und Reisegepäck statt, auf allen übrigen Stationen ist jedoch Personen-Reisegepäck und Güterabfertigung eingerichtet.

Der Fahrtenplan wird besonders veröffentlicht.

München, den 17. September 1863.

Die Direktion.

**Bild 119 (Mitte rechts):** Am 1. Oktober 1863 begann zwischen Irrenlohe bei Schwandorf und Weiden der Verkehr auf der Ostbahn. In der örtlichen Presse wurde durch diese Anzeige darauf hingewiesen. **Abbildung: Sammlung Klee**

**Bild 118 (ganz oben):** Als 1864 der Bahnhof Regensburg der Ostbahn seiner Vollendung entgegensah, war auch G. Böttger aus München, der spätere Hoffotograf, zur Stelle. Ebenso wie die Münchner Bahnsteighalle ist der Bau von Baurat Hügel entworfen worden. **Foto: Stadtmuseum Regensburg**

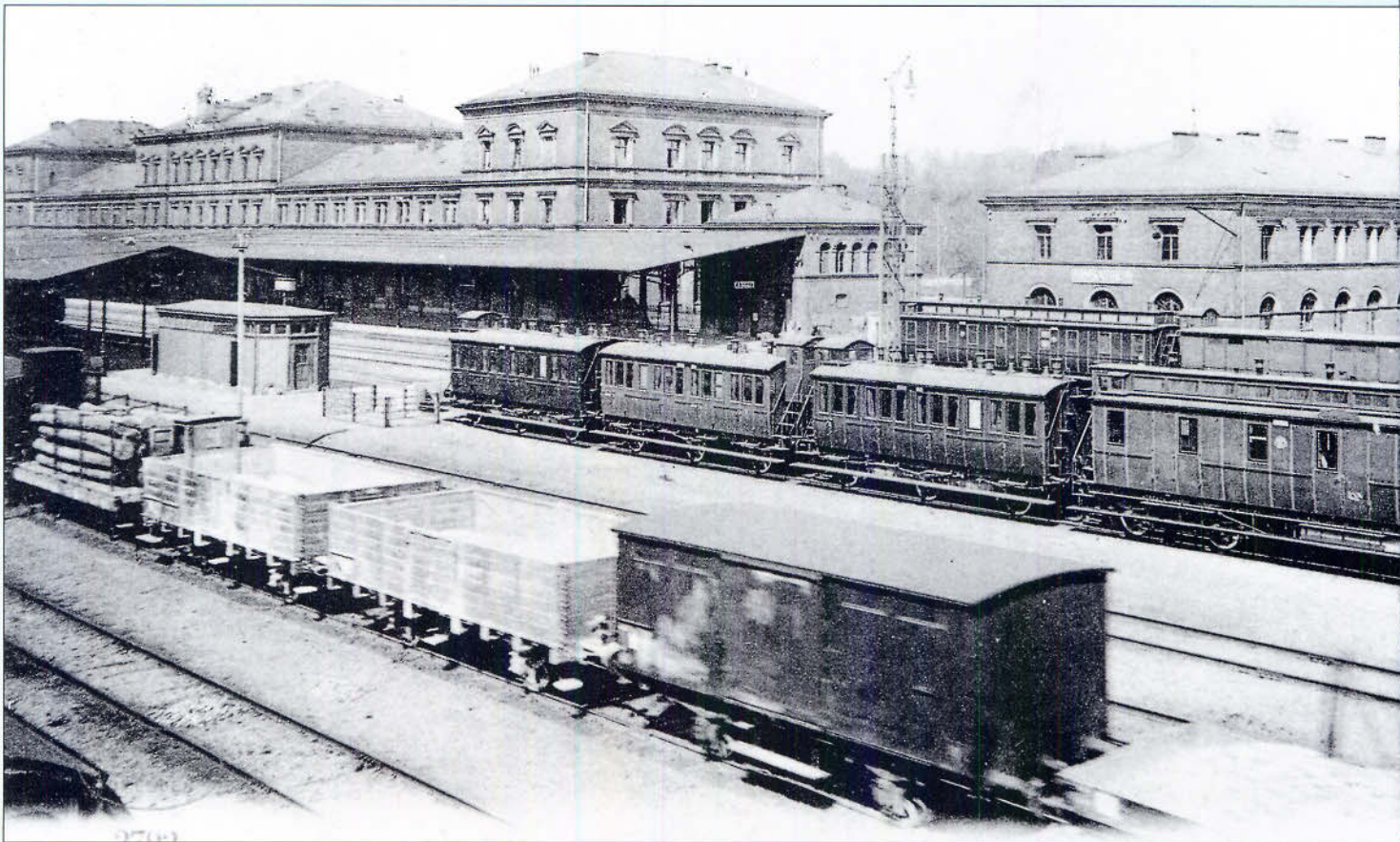
**Bild 117 (linke Seite):** Ein Blick in die alte Münchner Bahnsteighalle der Ostbahngesellschaft (nicht zu verwechseln mit dem heutigen Ostbahnhof!). Ebenso wie die der Staatsbahn wurde sie vom 1877 bis 1883 erbauten "Centralbahnhof" abgelöst. **Foto: Stadtmuseum München**

**Bild 121 (unten rechts):** Um 1890 war der Platz vor dem Regensburger Bahnhof bereits begrünt. Jenseits der Bahn lag damals noch freie Feldflur. **Foto: Stadtmuseum Regensburg**

**Bild 120 (unten links):** Paul von Denis bewährte sich auch bei der Ostbahn als erstklassiger Baumeister. Seiner geschickten Planung verdankte die Bahngesellschaft große Einsparungen an Zeit und Geld. **Abbildung: Sammlung Klee**







**Bild 122:** Schon 1891 erhielt Regensburg ein neues größeres Empfangsgebäude. Da der gesamte Verkehr erheblich angewachsen war, wurden zugleich die Regensburger Bahnanlagen umgestaltet und umfassend erweitert. **Foto: Stadtmuseum Regensburg**

Auch hier wählte man also, analog zur Süd-Nord-Bahn, nicht den kürzesten Weg, sondern stellte die Erschließung einer ganzen Region in den Mittelpunkt und knüpfte deshalb zugleich Amberg und Umgebung mit seinen Montanbetrieben an. Für das noch im 18. Jahrhundert bedeutende, zwischenzeitlich aber fast überall ramponierte Oberrheinische Metallgewerbe war das sicherlich ein lebenswichtiger Schritt.

Das gilt natürlich ganz besonders für die Anfang der 1850er Jahre ins Leben gerufene "Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshüt-

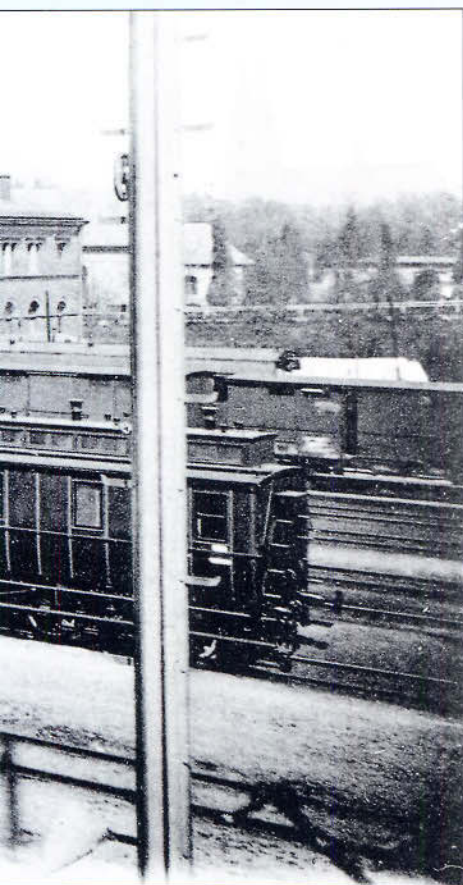
te" (Maxhütte-Haidhof), die für die Staatsbahnen auf der Basis langfristiger Verträge Schienen lieferte und im schärfer werdenden Wettbewerb nur überlebensfähig war, wenn sie ihre Grundstoffe (bayerisches bzw. aus dem Zollverein stammendes Roheisen, sächsische Stein- und böhmische Braunkohle) billig heranschaffen und ihre Fertigprodukte ebenso billig wieder abfahren konnte. 1859 kam mit der Bahnstrecke auch der entscheidende Wachstumsschub. Heute ist die – finanziell recht angeschlagene – Maxhütte übrigens neben Thyssen Deutsch-

lands einziger Bahnschienenproduzent. Andererseits: Mit der letztlich strukturell begründeten und noch vom Staat festgelegten Streckenführung über Amberg war schon der spätere Bau einer direkten Verbindung Nürnberg – Regensburg (fertiggestellt über Neumarkt bis 1873) programmiert. Ein Privatunternehmen wie die Ostbahn, das die Verbindung Nürnberg – Regensburg ja letztlich realisieren sollte, hätte andere Prioritäten setzen müssen, nämlich ihre Aktionäre mit einer möglichst erfreulichen Dividende zufriedenzustellen.

**Bild 123:** Ein Bauzug befährt die Mariaorter Donaubrücke bei Regensburg an der neuen Strecke nach Nürnberg (über Neumarkt). Pfeiler, Brückenköpfe und die gemauerten Bögen der Flutbrücke sind für zwei Gleise hergerichtet, die Stahlträger hingegen tragen nur ein Gleis. **Foto: Sammlung Asmus**







**Bild 124 (oben rechts):** Etwa 40 Jahre später, also um 1910, dürfte diese Aufnahme der Mariaorter Brücke entstanden sein. Der Schnellzug fährt auf der nun schon zweigleisigen Strecke in Richtung Nürnberg. **Foto: Stadtmuseum Regensburg**

Doch eilen wir dem Geschehen nicht zu weit voraus. Da also dem Staat das Geld fehlte und die politische Mehrheit inzwischen klar für das Privatbahnsystem eintrat, blieb der Regierung nichts anderes übrig, als die Linie Nürnberg – Regensburg sowie weitere Bahnen in Ostbayern einem Privatunternehmen zu überantworten. Am 12. April 1856 wurde der "Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen" die Konzession erteilt (befristet auf 99 Jahre), in der die Aufgabe der Gesellschaft wie folgt definiert wird:

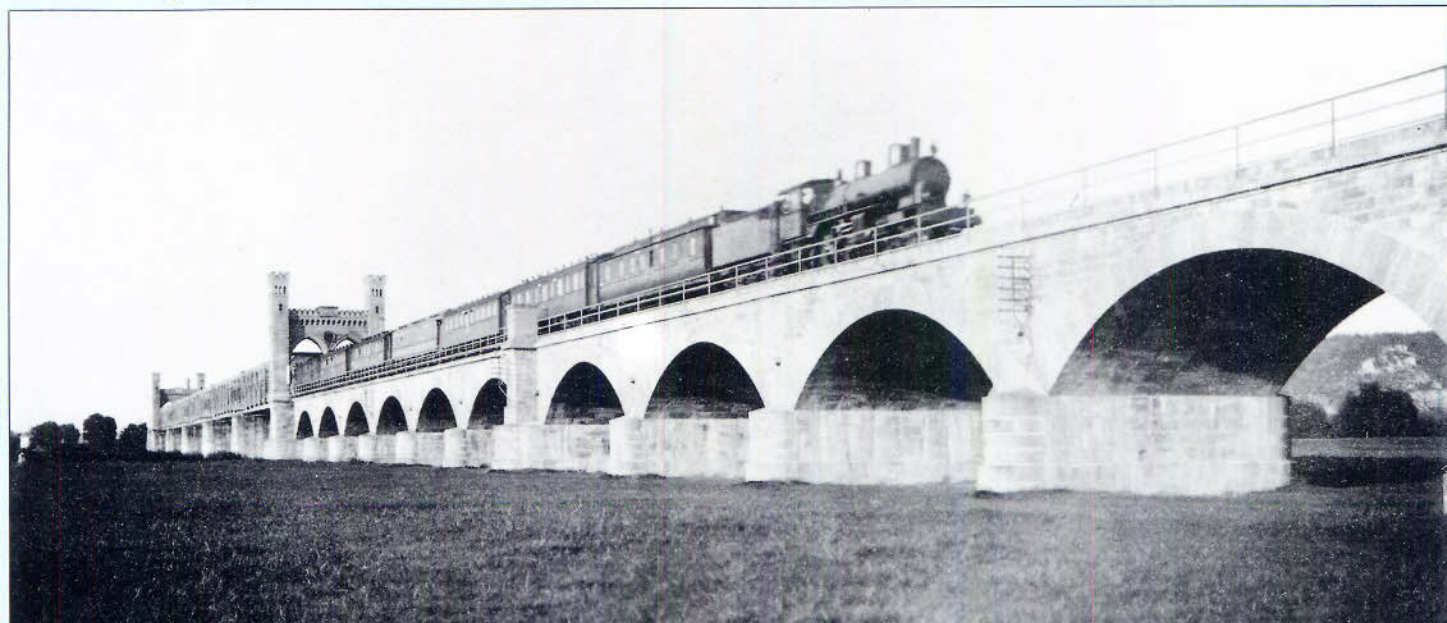
Bau und Betrieb der Bahnen

- von Nürnberg über Amberg nach Regensburg,
- von München über Landshut an die Donau,
- von Regensburg über Straubing und Passau an die Landesgrenze Richtung Wels/Linz,
- von der Amberg-Regensburger Linie bei Schwandorf an die Landesgrenze bei Furth Richtung Pilsen.

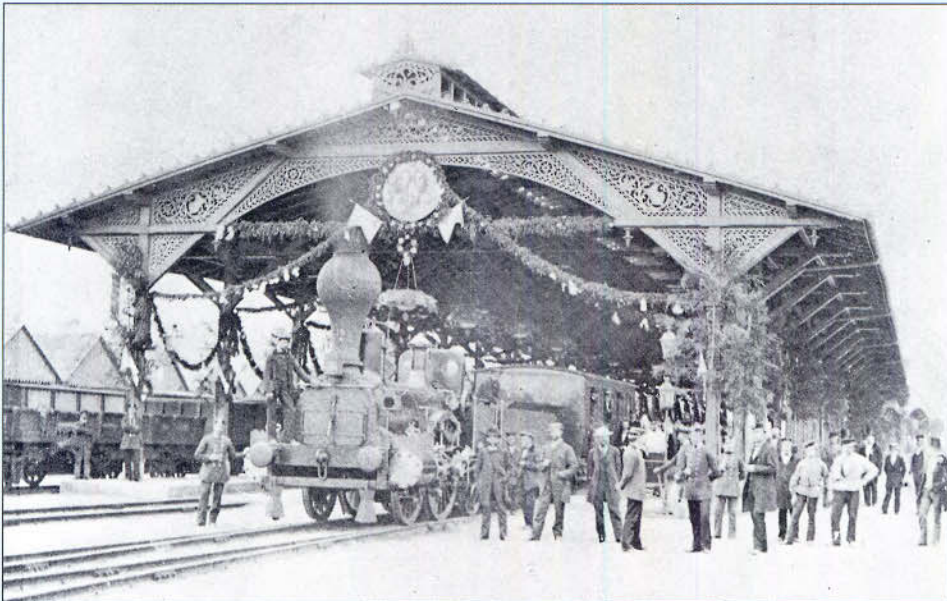
Die Bau- und Vorbereitungszeit wurde ab der Konzessionserteilung auf maximal sie-

ben Jahre bestimmt. Um die Bereitschaft zahlreicher Privatleute zur Aktienzeichnung zu stimulieren, wurde der Gesellschaft eine Zinsgarantie von 4,5% für die Dauer von 35 Jahren gewährt. Dieses Verfahren hatte sich in der Frühzeit der Eisenbahnen beispielsweise in Preußen bewährt; und gerade im Agrarstaat Bayern, wo das verfügbare Kapital eher knapp und die Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebs eher unerfreulich waren, mußte eine gewisse Sicherheit gewährleistet werden. Für den Fall aber, daß die Bahn eine Rendite von über

**Bild 125:** Auf der alten Ostbahnstrecke Regensburg – Schwandorf ist dieser Schnellzug unterwegs (um 1910). Wie die Passauer Innbrücke der Ostbahn erhielt auch die erste Regensburger Donaubrücke zwei mittelalterlichen Vorbildern nachempfundene Brückentore. **Foto: Stadtmuseum Regensburg**







**Bild 127:** "Großer Bahnhof" an der Station Nürnberg der Ostbahn am 9. Mai 1859: Die feierliche Eröffnung der Strecke nach Hersbruck (= Regensburg) steht bevor. Vor dem Zug Lok A 16, die 1859 von Maffei als Nummer 340 gebaut worden war. **Fotos 126 und 127: Verkehrsmuseum Nürnberg**

**Bild 126 (ganz oben):** Noch einmal das Regensburger Stationsgebäude von 1891, hier von der Stadtseite aus gesehen. Im Zweiten Weltkrieg wurde es schwer beschädigt, später auf dem alten Grundriß, aber mit anderer Fassadengestaltung wieder aufgebaut.



5% erwirtschaftete, behielt sich im Gegenzug der Staat einen mit der Höhe der Rendite steigenden Anteil am Gewinn vor.

Selbstverständlich war der Ostbahn-Gesellschaft mit der Konzession das Expropriationsrecht verliehen worden, ohne welches der Grunderwerb völlig unmöglich gewesen wäre. Dennoch zog er sich über fast zwei Jahre hin. Am Rande: Vor allem das Enteignungsrecht verlieh den Bahnbediensteten beinahe obrigkeitlichen Status. Kein Wunder also, daß die höheren Ränge auch privater Bahngesellschaften früher "Beamte" genannt wurden.

Noch einige weitere Bestimmungen der Konzessionsurkunde in Kürze: Der Staat behielt sich das Recht vor, entlang der Ostbahnstrecken Telegrafleitungen aufzustellen. Auch wurde die Benutzung der Bahn durch die Post in einer für letztgenannte günstigen Weise geregelt. Außerdem – der vielleicht wichtigste Punkt – mußte die Ostbahn-Gesellschaft ihre Tarife vom Staat ge-

nehmigen lassen und war an Obergrenzen gebunden.

Hinter der Ostbahn-Gesellschaft standen erste Adressen Bayerns: Fürst Maximilian von Thurn und Taxis, Fabrikbesitzer Cramer-Klett, die Königliche Bank in Nürnberg, zudem die Bankhäuser von Eichthal, von Hirsch, von Rothschild und andere prominente Namen mehr. Prominenz konnte man auch für die Bau- und Betriebsleitung gewinnen: Paul Camille von Denis, der nach der Ludwigsbahn inzwischen mit großem Erfolg der Taunusbahn Frankfurt – Wiesbaden, der Hessischen Ludwigsbahn Mainz – Worms und der Pfälzischen Ludwigsbahn auf die Beine geholfen hatte.

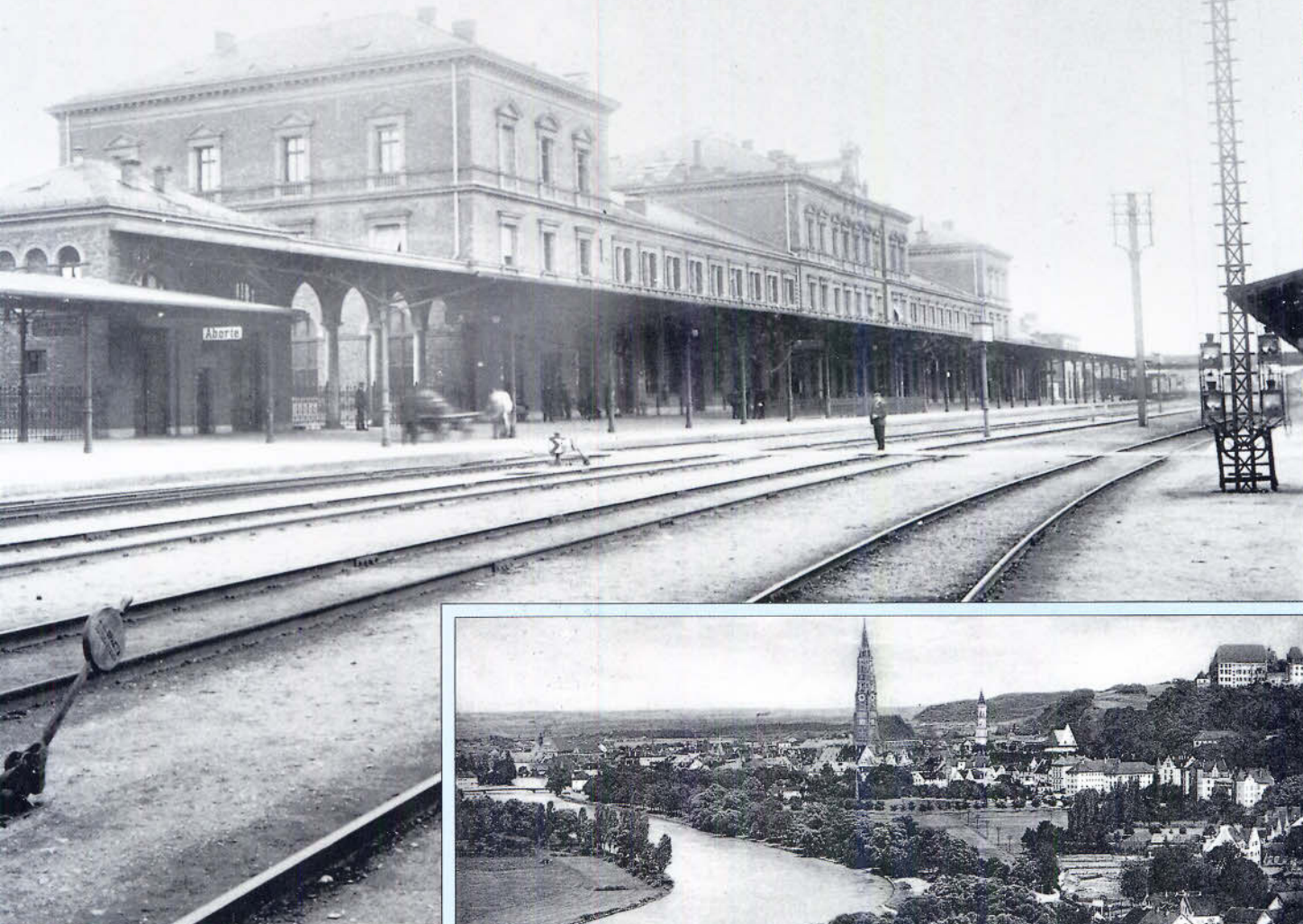
Denis löste seine Aufgabe mit Bravour. Die vier Ostbahn-Stammstrecken mit einer Gesamtlänge von 453 km waren schon nach fünfzehn Jahren (anstatt der vorgeschriebenen maximal sieben Jahre) fertiggestellt. Denis hatte die Arbeiten in insgesamt 107 Lose eingeteilt, so daß auch viele kleinere

Bauunternehmer bei den Ausschreibungen eine Chance erhielten. Der Konkurrenzdruck bewahrte die Gesellschaft vor überzogenen Forderungen. Die Aufteilung in kleine Lose hatte überdies den Vorteil, daß Probleme bei einigen Abschnitten nicht das Gesamtvorhaben entscheidend zurückwerfen konnten.

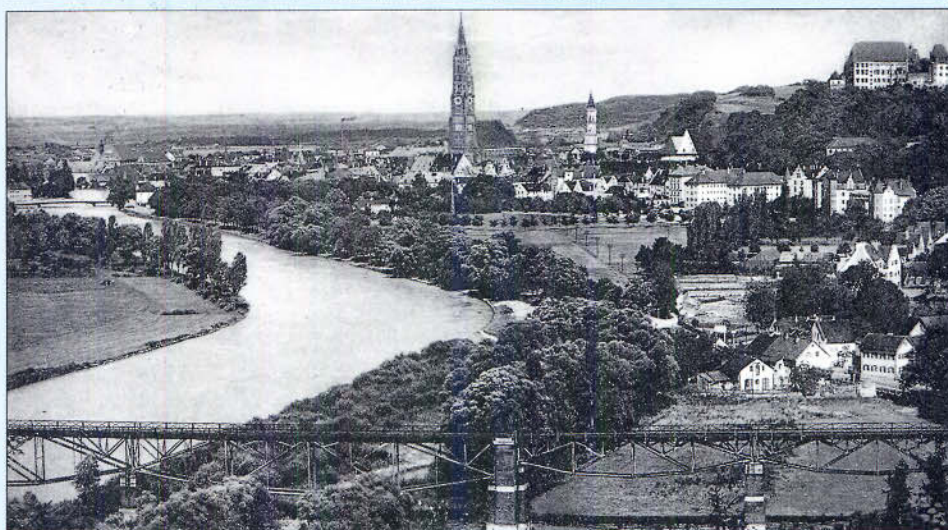
Letztlich wurde der Kostenvoranschlag von 60 Mio Gulden um 17,3 Mio Gulden unterschritten. Und das war keineswegs auf Pfusch oder falsche Sparsamkeit zurückzuführen, sondern, so rühmte man allseits die Leistung des Paul von Denis, auf Können, Erfahrung und Verhandlungsgeschick des Baumeisters. Allerdings sei an dieser Stelle nicht verschwiegen, daß einige Jahre später, als die Ostbahn in die öffentliche Kritik geraten war, Vorwürfe aufkamen, man habe es hier und da an der notwendigen Sorgfalt, etwa bei der Wahl der Materialien ("Ziegelsteine statt Granit" beispielsweise), fehlen lassen.



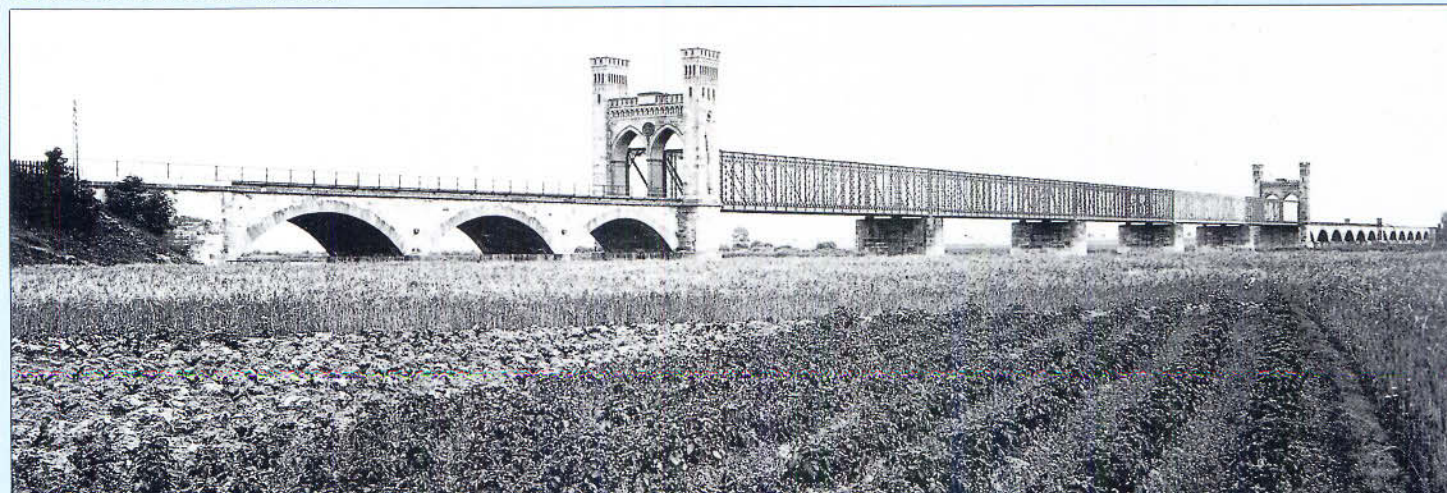
**Bild 128 (großes Foto):** Flügelsignale haben im Regensburger Bahnhof Einzug gehalten. Aber sowohl die Signale als auch die Weichen werden noch an Ort und Stelle von Hand bedient.  
**Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg**



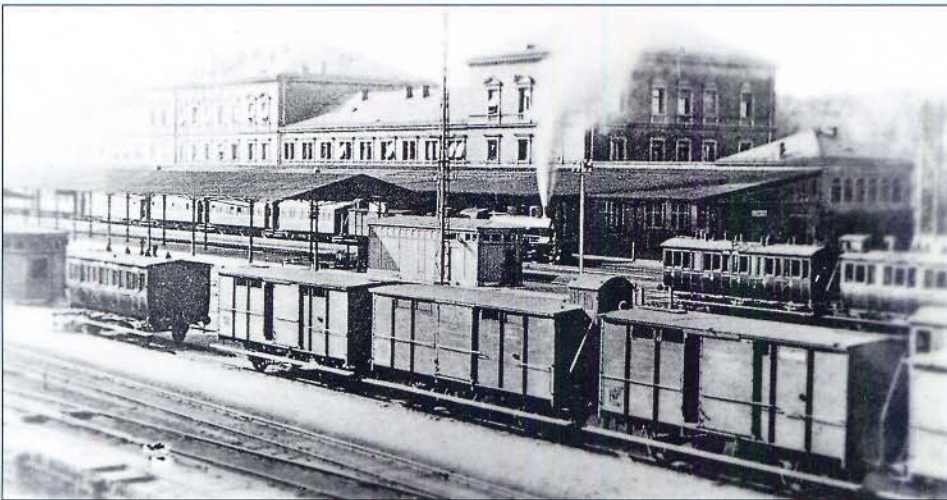
**Bild 129 (kleines Foto Mitte):** Landshut war und ist wichtigste Zwischenstation der Verbindung Regensburg – München. Die Brücke im Vordergrund trägt die hier abzweigende Strecke in Richtung Mühldorf, die erst nach der Verstaatlichung der Ostbahn realisiert worden ist (1883).  
**Foto: Sammlung Hesselink**



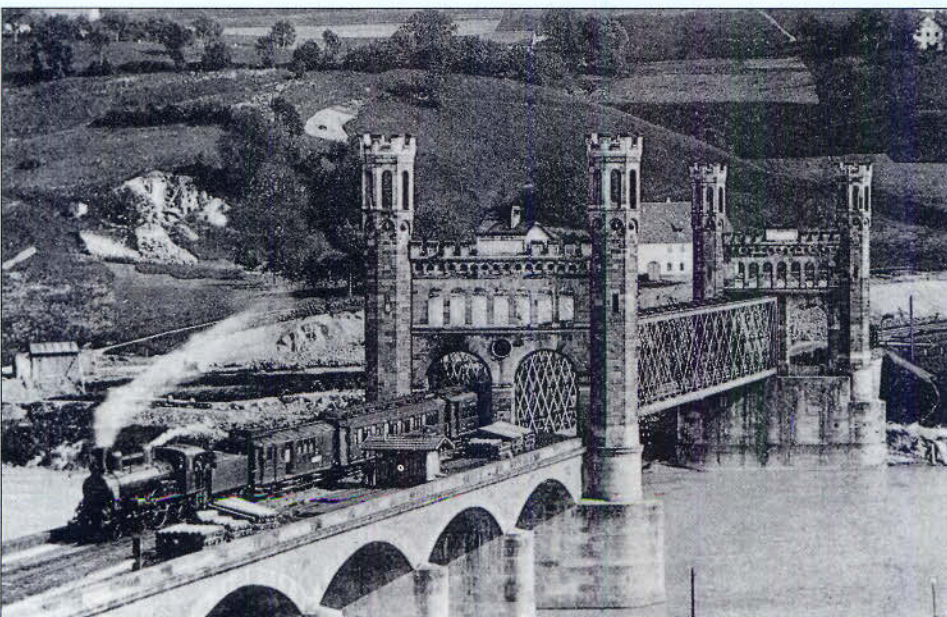
**Bild 130 (unten):** Die erste Regensburger Donaubrücke und die Passauer Innbrücke waren damals die imposantesten Brückenbauwerke Bayerns. Ihre technischen Vorbilder waren Lentzes Brücken über die Weichsel und die Nogat an der Preußischen Ostbahn.  
**Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg**







Für Ostbayern war der Bahnbau gleichzeitig ein gigantisches Arbeitsbeschaffungsprogramm. Während der etwa zwei Jahre langen Hauptbauphase 1858/59 waren wohl rund 15 000 Arbeiter (niemand hat sie wirklich gezählt) an den Baustellen der Ostbahn beschäftigt. Hinzu kamen die zahllosen Fuhrleute und Gastwirte, Holzfäller und Steinmetze, Ziegelbäcker und Eisenproduzenten, die ebenfalls direkt oder indirekt für den Bahnbau tätig waren, vom Bahnbau lebten.



**Bild 131 (oben):** Hochbetrieb im Grenzbahnhof Passau um 1900. Die Stadt zwischen Donau und Inn war seit dem 20. September 1860 Endstation der Ostbahnlinie von Regensburg. Knapp ein Jahr später aber war auch die Weiterführung der Verbindung über die österreichische Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach Wien hergestellt.  
**Foto: Sammlung Klee**

**Bild 132 (links Mitte):** Neben Passau besaß auch der auf halbem Wege zwischen Nürnberg und der Landesgrenze gelegene Regensburger Hauptbahnhof überregionale Bedeutung.  
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 133 (links):** Ein aus Richtung Wien kommender Schnellzug hat soeben österreichisches Terrain verlassen und rollt über die Innbrücke nach Passau. Die Brücke ist für zwei Gleise ausgelegt, trägt aber zum Zeitpunkt der Aufnahme (um 1900) nur eines. Von den vier Türmen hat übrigens nur einer die Sprengungen von 1945 überstanden. **Foto: Sammlung Klee**





**Bild 134:** Bahnhof Deggendorf an der Strecke Plattling – Eisenstein. Der Personenwagen im Vordergrund dürfte zur Lokalbahn Deggendorf – Metten gehören.  
**Foto: Sammlung Klee**

Da auch der Betrieb des neuen Eisenbahnunternehmens sehr rationell gestaltet wurde (der Verkehr wurde anfangs in möglichst wenigen Zugpaaren gebündelt), erwirtschaftete die Ostbahn trotz des eigentlich geringen wirtschaftlichen Potentials der von ihr erschlossenen Gebiete eine kaum für möglich gehaltene Dividende. Fast immer lag sie über der kritischen Marke von 4,5%, unter der die staatliche Zinsgarantie einsetzte, in den besten Jahren (ab 1865) sogar bei 6 bis 8%.

**Bild 135:** Die jüngste der vier Ostbahn-Stammlinien ist die von Schwandorf über Furth in Richtung Pilsen (1861 erbaut). Wichtigste Zwischenstation und Ausgangspunkt mehrerer Nebenbahnen ist Cham (Foto um 1910). **Foto: Sammlung Klee**









## Die Eröffnungsdaten der Ostbahn und der Pachtbahnen

### OSTBAHN-AKTIENGESELLSCHAFT

#### I. NÜRNBERG – AMBERG – REGENSBURG

09.05.1859 Nürnberg – Hersbruck/Pegnitz  
12.12.1859 Hersbruck – Schwandorf –  
Regensburg

#### II. REGENSBURG – MÜNCHEN

03.11.1858 München – Landshut  
12.12.1859 Landshut – Geiselhöring –  
Regensburg

#### III. REGENSBURG – PASSAU – GRENZE

12.12.1859 Geiselhöring – Straubing  
20.09.1860 Straubing – Passau – Grenze  
Richtung Wels

#### IV. SCHWANDORF – FURTH IM WALD

07.01.1861 Schwandorf – Cham  
20.09.1861 Cham – Furth – Grenze Rich-  
tung Pilsen

#### V. NÜRNBERG – NEUMARKT – REGENSBURG

01.12.1871 Nürnberg – Neumarkt  
15.05.1873 Regensburg – Seubersdorf  
01.07.1873 Seubersdorf – Neumarkt

#### VI. LINIENBEGRADIGUNGEN REGENSBURG/PASSAU/LANDSHUT

01.07.1873 Sünching – Straubing  
06.08.1873 Neufahrn – Obertraubling

#### VII. WEITERE OSTBAHN-LINIEN BIS ENDE 1875

01.10.1863 Schwandorf – Weiden  
01.12.1863 Weiden – Kirchenlaibach –  
Bayreuth  
15.08.1864 Weiden – Mitterteich  
15.10.1865 Mitterteich – Eger  
10.12.1872 Wiesau – Tirschenreuth  
15.10.1875 Weiden – Neukirchen (bei  
Sulzbach-Rosenberg)  
15.10.1875 Mühldorf – Pilsting – Plattling

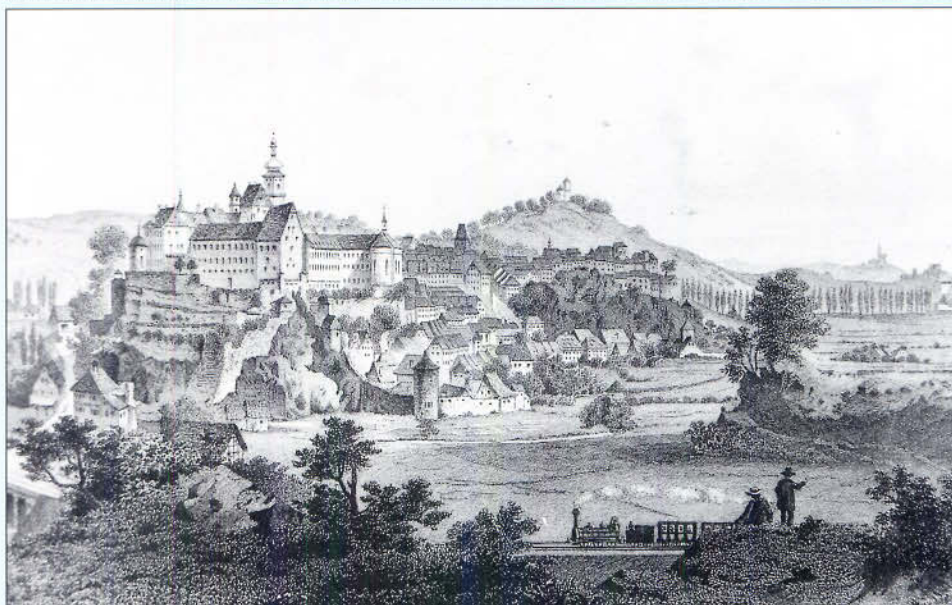
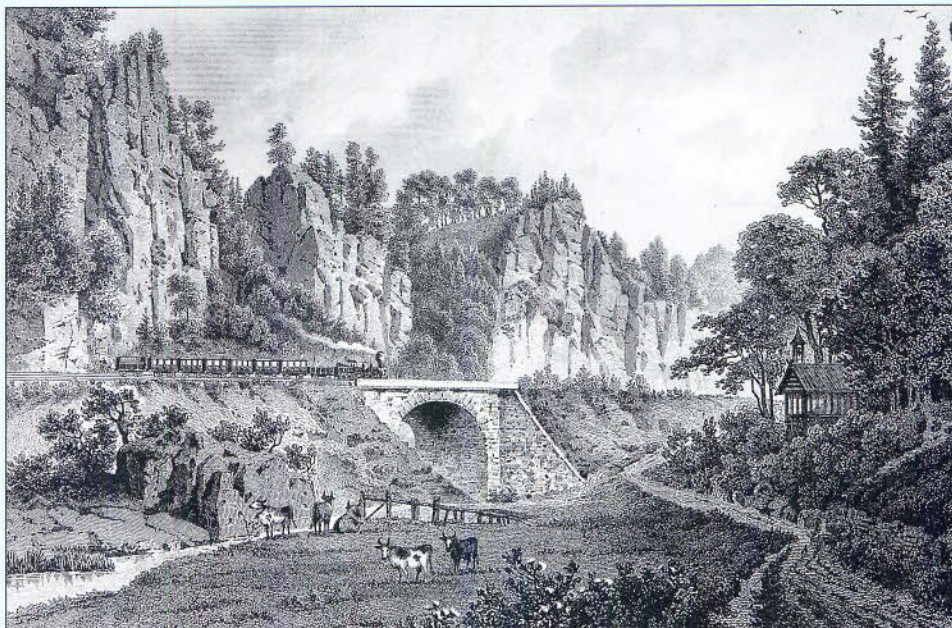
#### VIII. NACH DER VERSTAATLICHUNG ERÖFFNETE OSTBAHN-LINIEN

16.09.1877 Plattling – Ludwigsthal  
15.11.1877 Ludwigsthal – Eisenstein  
15.05.1880 Landshut – Pilsting

*Hinweis:* Von der Ostbahn mitbetrieben wurde auch die 8,5 km kurze Privatstrecke Plattling – Deggendorf (eröffnet am 1. März 1866). Mit Fertigstellung der Strecke Plattling – Deggendorf – Eisenstein wurde sie außer Betrieb gesetzt.

### PACHTBAHNEN

28.11.1853 Neuenmarkt – Bayreuth  
21.05.1854 Pasing – Planegg  
16.07.1854 Planegg – Gauting  
16.09.1854 Gauting – Mühldorf  
28.11.1854 Mühldorf – Starnberg  
01.07.1859 Gunzenhausen – Ansbach  
20.02.1861 Hochstadt – Gundelsdorf  
01.03.1863 Gundelsdorf – Stockheim  
23.11.1861 Holzkirchen – Miesbach  
12.10.1862 Neu-Ulm – Memmingen  
01.06.1863 Memmingen – Kempten  
01.07.1865 Starnberg – Tutzing  
16.10.1865 Tutzing – Penzberg  
01.02.1866 Tutzing – Unterpeißenberg  
01.11.1865 Oberkotzau – Eger



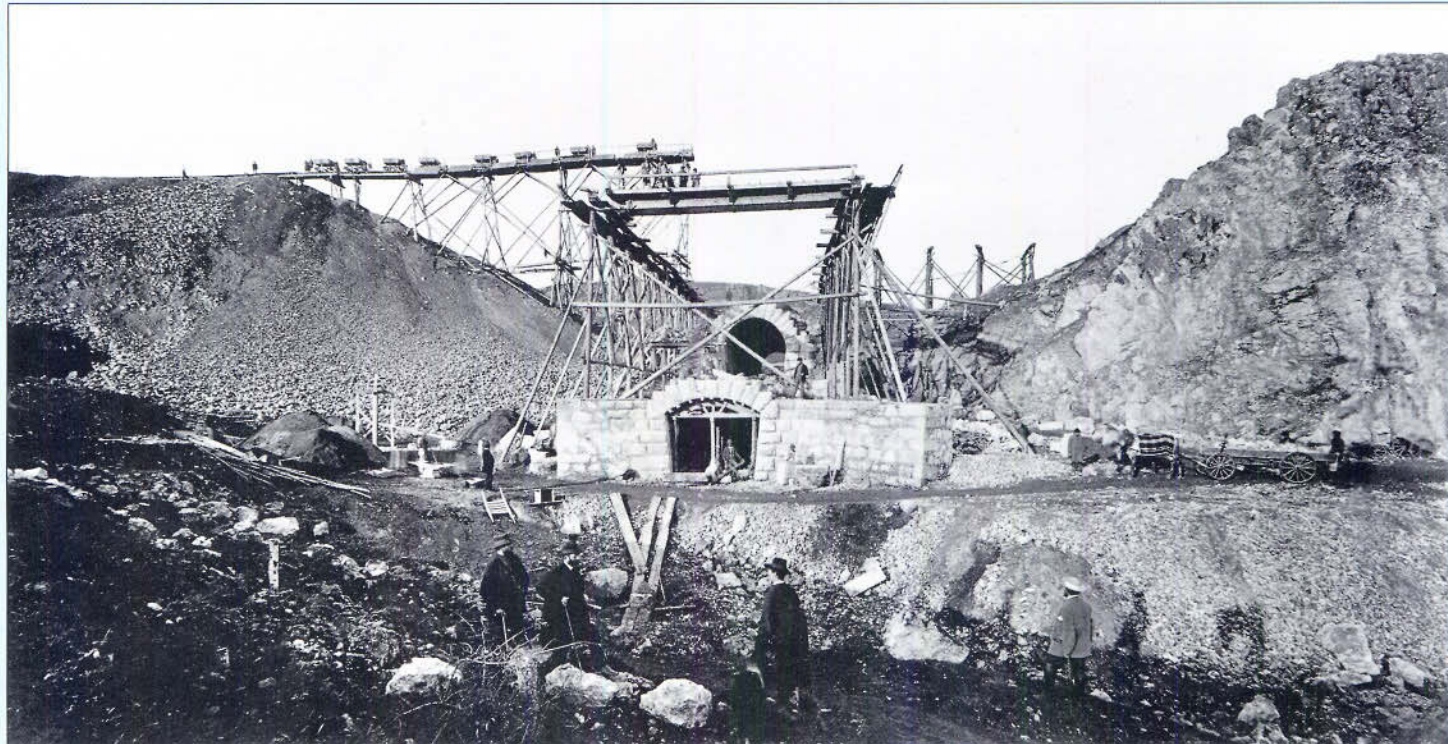
**Bild 141:** Ebenfalls an der Strecke Nürnberg – Schwandorf liegt Sulzbach, hier dargestellt in einem Stich von G. Hess.

**Bild 140 (ganz oben):** Noch einmal Eisenbahnromantik, diesmal in einem Stich festgehalten von Friedrich Müller: "Das Etzelwanger Tal" an der Ostbahn zwischen Hersbruck und Amberg.

**Bild 142:** Von L. Kopfmacher stammt dieser Stich von Stadt und Bahnhof Schwandorf. Damals lag die Station noch weit vor der Stadt. **Abbildungen 140 bis 142: Sammlung Asmus**







**Bild 143:** So wurden damals Eisenbahnstrecken gebaut: Bei Parsberg entstehen Damm und Unterführung im Zuge der Linie Nürnberg – Neumarkt – Regensburg. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

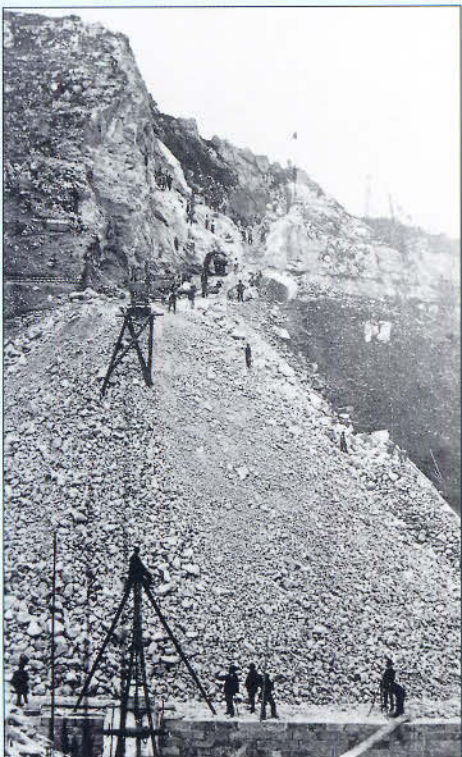


**Bild 144:** Den Stand der Bauarbeiten bei Ascholtshausen an der "Abkürzungslinie" Neufahrn – Regensburg am 30. Mai 1873 gibt dieses Foto wieder.

**Bild 145:** Eine Baulok und zahllose Hände sind am 23. August 1871 bei Parsberg/Laaber damit beschäftigt, die Direktverbindung Regensburg – Nürnberg herzustellen. Für den Fotografen wird eine kleine Pause eingelegt. Fotos 144 bis 149: Sammlung Asmus







**Bild 147:** An der gleichen Stelle bei Neumarkt bot sich am 20. Februar 1872 dieses Bild. Trotz Schneematsch wird gearbeitet.

**Bild 146:** Schwierigstes Teilstück der Direktlinie Nürnberg – Regensburg ist der Abstieg ins Naab- bzw. Donautal bei Etterzhausen. Die Stelle, an der am 17. März 1871 diese Aufnahme entstand, ist Eisenbahnfreunden wegen des "Felsentores" bestens bekannt.

**Bild 149 (ganz unten):** Ein Blick ins Naabtal bei Etterzhausen auf die Baustelle der Strecke Regensburg – Nürnberg am 8. Juli 1871. Offenbar wurde ein Teil der Baumaterialien mit Booten auf der Naab herbeigeschafft.

**Bild 148:** Soeben fertiggestellt und mit einem Gleis bestückt worden ist dieser Abschnitt der Strecke Schwandorf – Eger bei Trautenberg.

## Erste Kritik an der Ostbahn

Der Erfolg des Unternehmens Ostbahn weckte natürlich Begehrlichkeiten. Zahllose Gesuche von Städten und Gemeinden des östlichen Bayern, die sich verständlicherweise nichts sehnlicher wünschten als eine Eisenbahn, gingen bei der Gesellschaft ein. Das brachte die Direktoren des Unternehmens häufig in arge Verlegenheit. Wie konnte man sich am besten solcher Gesuche erwehren?

Denn natürlich wurde auch in der Presse, also für jedermann sichtbar, die recht erfreuliche Ertragslage der Ostbahn ebenso lebhaft diskutiert wie jedes neue Bahnprojekt. Und auch bei Bahnlinien, deren Realisierung außer Frage stand, entbrannten um die Streckenführung regelmäßig heftige Debatten.

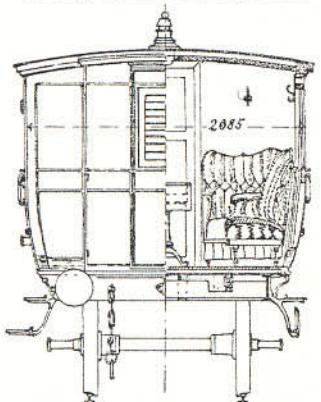
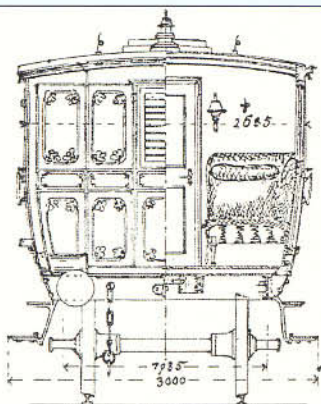
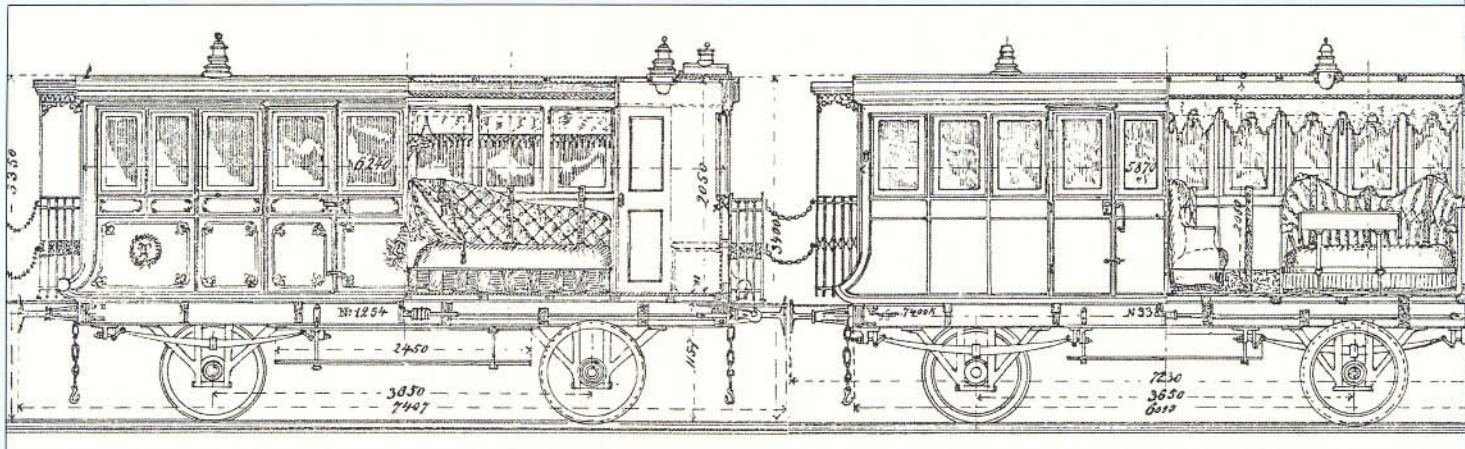
Die Strecke Plattling – Eisenstein ist dafür ein gutes Beispiel: Erbittert wurde öffentlich darum gekämpft, statt ihrer eine Bahn von Straubing über Cham in Richtung Pilsen zu bauen. Kurzum, das erfolgreiche Privatunternehmen Ostbahn wurde mehr und mehr als eine öffentliche Institution angesehen, die möglichst viele Interessen befriedigen sollte.

Die privilegierte, also für eine bestimmte Region allein zuständige Ostbahn war, wie von Kritikern erwartet, bald zum "Staat im Staate" geworden. Die Tatsache, daß der Staat Bayern im Laufe der Jahre einen Großteil der Aktien auf seine Seite gebracht hatte, stützte diesen Eindruck nur noch. Es fiel den Direktoren immer schwerer, rein geschäftliche Argumente bei der Leitung der Bahngesellschaft walten zu lassen. An praktisch allem nahm die Öffentlichkeit lebhaften Anteil.

Für ein Privatunternehmen war das keine wünschenswerte Geschäftsgrundlage.







## Bayerische Königszüge und »Salonwagen für den Allerhöchsten Dienst«

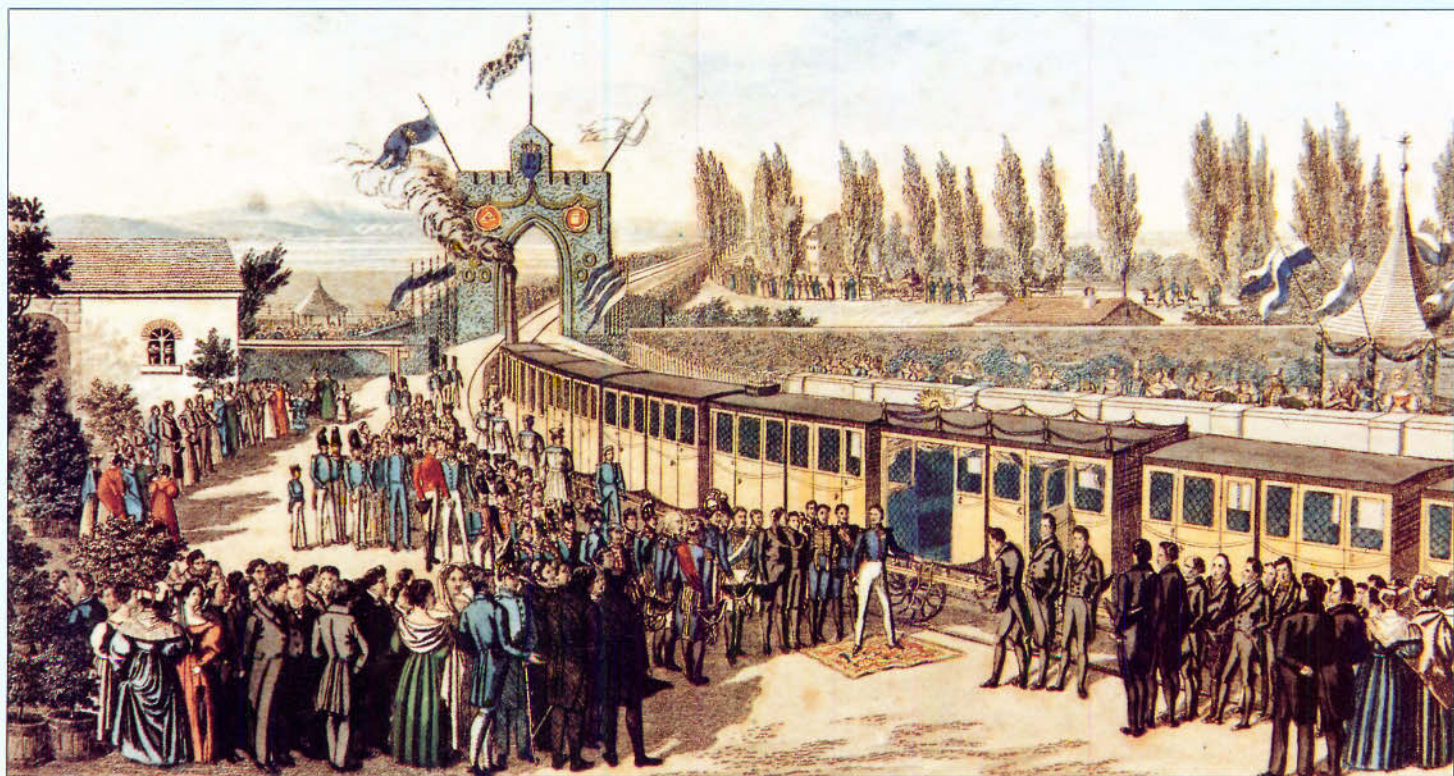
Eine Darstellung aller Personenwagen, die anfangs bei den Bayerischen Staatsbahnen in Betrieb waren, würde den Rahmen unserer Archivreihe sprengen. Da wir aber in den folgenden Archivbänden nur auf Lokomotiven eingehen können, möchten wir Ihnen hier wenigstens etwas Hintergrundinformation zu den Wagen auf bayerischen Eisenbahnschienen vermitteln. Stellvertretend haben wir den Hof- und

Salonzug herausgegriffen, dessen Technik, Bauweise und System die Wagenentwicklung der Bayerischen Staatsbahnen dokumentiert. In diesen Punkten und in ihren Abmessungen unterschieden sich die Wagen des Salonzugs nämlich nicht von den anderen Waggons der damaligen Zeit; lediglich an der Inneneinrichtung konnte man erkennen, für welchen Zweck die Wagen gebaut worden waren. Trotz allen die-

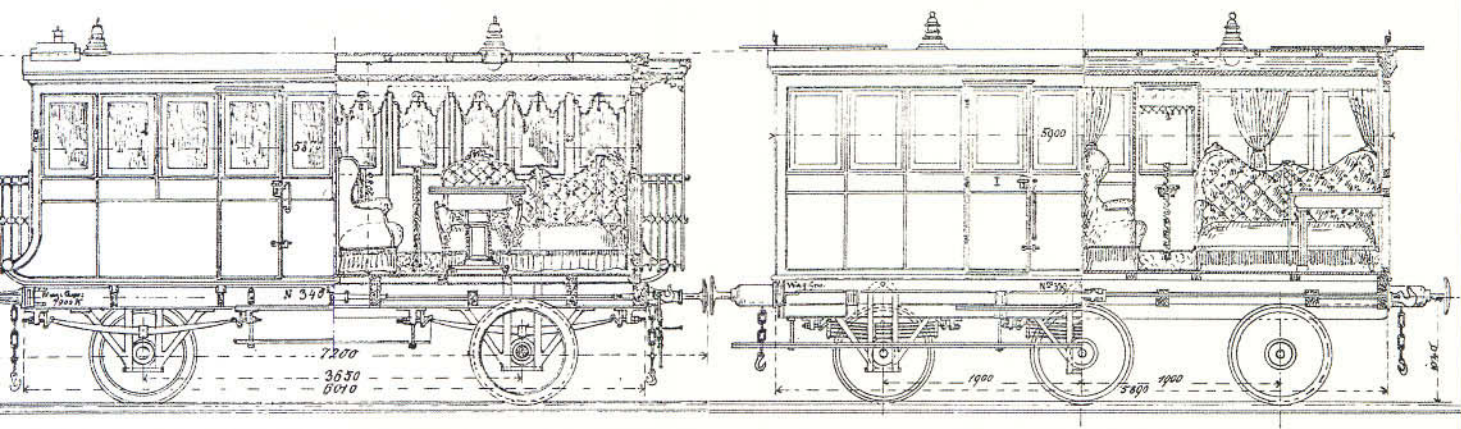
**Bild 150 (oben):** Der ältere bayerische Hofzug nach dem Umbau der Wagen in Zweiachser und der Schaffung von Übergangseinrichtungen. Am Zugende steht der nicht umgebaute Wagen 339.

**Bild 151 (links):** Schnitte des Königswagens Nr. 1254 (oben) und der Salonwagen Nr. 338 und 347 (darunter). **Abbildungen 150 und 151: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 152:** Zeitgenössische Darstellung der ersten Fahrt König Ludwigs I. auf der Nürnberg-Fürther Eisenbahn am 17. August 1836. Die Darstellung der Wagen ist, abgesehen von der zu großen Höhe, einigermaßen realistisch. **Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg**







sen Wagen häufig nachgesagten verschwenderischen Prunks hatten sie keine andere Aufgabe als die Prachtkutschen, in denen die gekrönten Häupter heutiger Monarchen sich ihrem Volk präsentieren.

Wie schon beschrieben, war Bayern das erste deutsche Land, das eine (wenn auch kurze) Eisenbahnlinie besaß – gerade 6 km lang. Etwa neun Monate nach der Eröffnung (genau am 17. August 1836) hatte König Ludwig I. Gelegenheit, das neue Beförderungsmittel kennenzulernen.

Während seiner Regierungszeit (1825 bis 1848) gab es bei den Bayerischen Staatsbahnen noch keinen eigenen Königszug. Für Reisen der "hohen und höchsten Herrschaften", wie es damals hieß, wurden lediglich einzelne Salonwagen verwendet. Erst gegen Ende seiner Regierungszeit bestellte Ludwig I. einen aus vier Dreiaxsern bestehenden Zug.

Diese Wagen hatten eine Länge über Puffer von rund 7,20 m, hölzerne Längsträger und ebensolche Aufbauten. Mit ihren drei Achsen mit dem kurzen Achsstand von nur je 1,90 m entsprachen sie weitgehend der damals von Bayern favorisierten dreiachsigen Bauform, die erst in der zweiten Hälfte der 1850er Jahre zugunsten des Zweiachsers verlassen wurde.

Diese vier Wagen trugen die Wagennum-

**Bild 153 (rechts oben):** Die Hofzugwagen 338 und 346 nach ihrer Kurzkupplung im Jahre 1893 (Salonwagenpärchen).

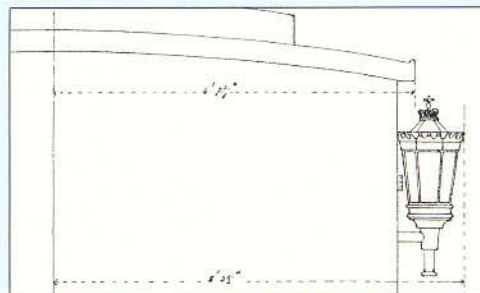
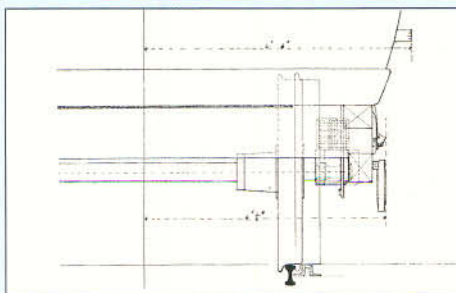
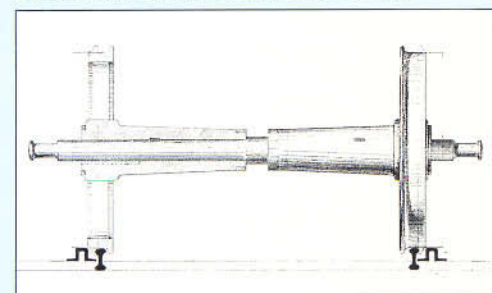
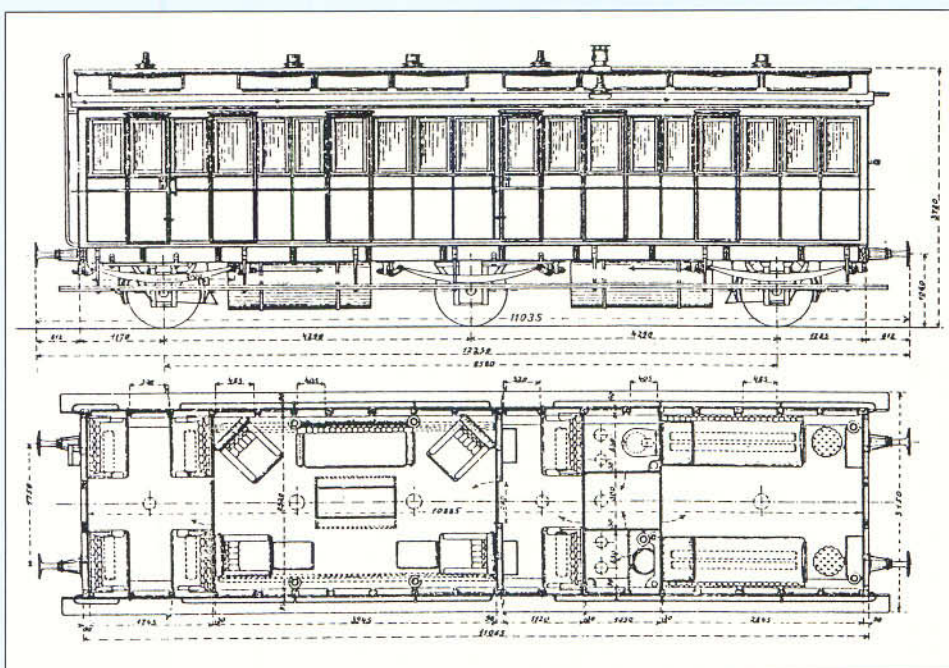
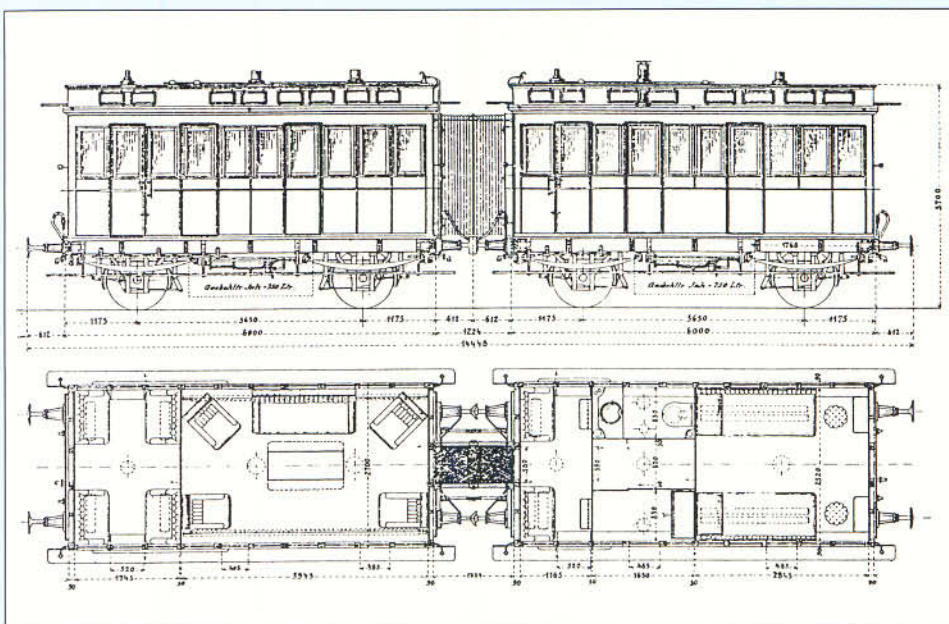
**Abbildung:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 154 (rechts):** Ansicht und Grundriß des Wagens auf Bild 153 nach dessen weiterem Umbau im Jahre 1895.

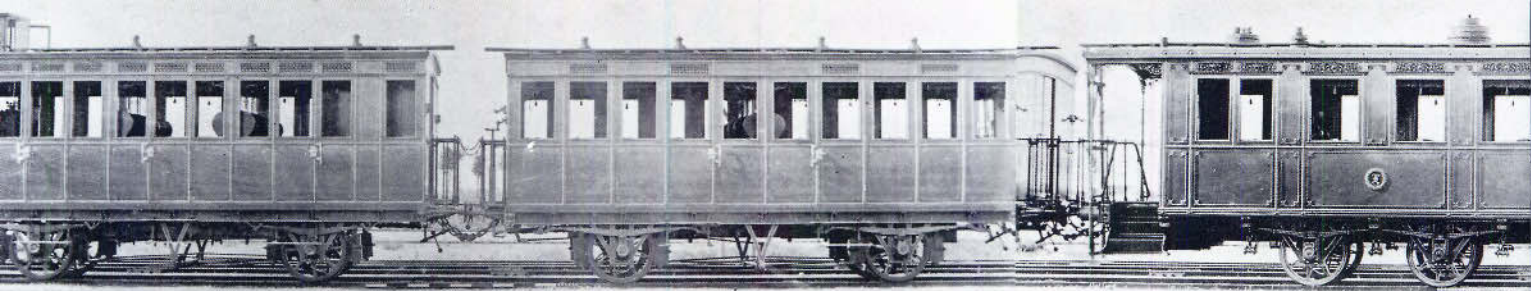
**Abbildung:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 155 bis 157 (alle unten):** Vorschläge Extern zum Umbau des Salonwagens von König Max II. für die Verwendung auf den außer-bayerischen Eisenbahnen einschließlich der badischen Breitspur.

**Abbildung:** Verkehrsmuseum Nürnberg







**Bild 159 (linke Abb.):** Der Königszug hinter der TRISTAN hat Ludwig II nach Biessenhofen gebracht. **Abbildungen 159 u. 161:** Archiv Merker Verlag

mern 338, 339, 346 und 347. Wir müssen darauf hinweisen, daß Bayern seinerzeit "wild" numerierte, d.h. die Wagen wurden ohne Rücksicht auf Gattungs- und Klasseneinteilung jeweils zum Zeitpunkt ihrer Übernahme hintereinander nummeriert, so daß aus der Wagennummer nur auf das ungefähre Jahr geschlossen werden konnte.

Dieser Vier-Wagen-Zug wurde 1855/56 um vier Waggons erweitert, von denen eigentlich nur der Wagen Nr. 1254 als "Königswagen" bekannt ist. Die anderen drei Wagen – alle Dreiachser – werden als ein Gefolgswagen, ein Heizwagen und ein "Anschlußwagen" überliefert.

Nachdem König Ludwig I. bereits 1848 über die schöne Lola Montez "gestolpert" und nach der Revolution tief verbittert zurückgetreten war, diente der Hofzug jetzt den Fahrten seines Sohnes und Nachfolgers, König Maximilian II.

Erstmals berichtlich erwähnt wurde die Wagengarnitur aufgrund einer Panne. Während einer Überlandreise Seiner Majestät von Nördlingen nach Augsburg in den ersten Augusttagen 1850 wünschte König Maximilian seine Fahrt von Gunzenhausen

nach Augsburg mit einem "Extrabahnzug" fortzusetzen. Sofort wurden die "Königlichen Wägen" von München nach Gunzenhausen transportiert. Die Bahnamtsworstände bestimmten zunächst die Station Meitingen zwischen Donauwörth und Augsburg, später jedoch die Station Gersthofen südlich von Meitingen als Kreuzungspunkt mit dem zu erwartenden Güterzug Augsburg – Nördlingen.

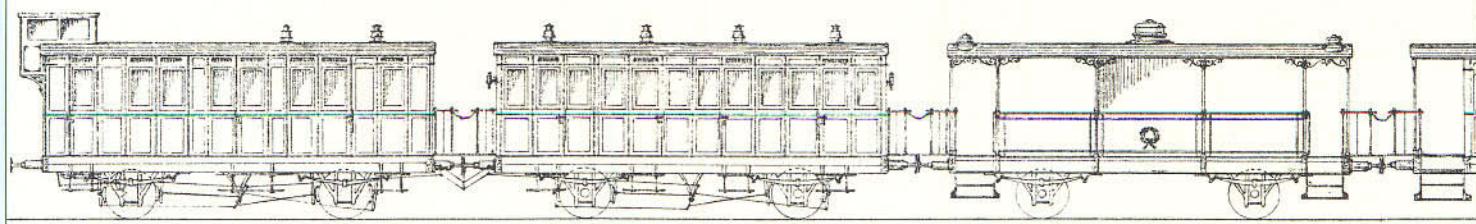
Als nun der königliche Extrazug um 7.56 Uhr abends in Donauwörth eintraf, kündigte das Telegraphensignal von Meitingen her einen Zug an. Der den Königszug begleitende Inspektor Wimmer wußte nichts von der Zugkreuzungsverlegung. Er ließ um 8.20 Uhr über den optischen Telegraphen das Signal "Zug soll kommen" geben. Es tat sich jedoch nichts, denn der Güterzug blieb weisungsgemäß in Gersthofen stehen. "Nach vergeblichem Harren bis 10.24 Uhr nachts entschlossen sich Seine Majestät, der König, nicht länger mehr zuzuwarten, sondern in Donauwörth zu verbleiben" – sehr blamabel für die junge Staatsbahn und den Inspektor Wimmer, der die längste Zeit als Reisecommissär gedient hatte.

Auch eine etwas später erfolgte Karambolage ist überliefert. Am 22. August 1852 stieß der leerfahrende Hofzug mit einem von Buchloe nach Kaufbeuren verkehrenden Zug zusammen. Die Lokomotive "Otto von Guericke" (eine 1A1) zog den Königszug; der zweite Zug wurde von der B II "Immenstadt" gezogen. Welche Beschädigungen entstanden, ist nicht überliefert.

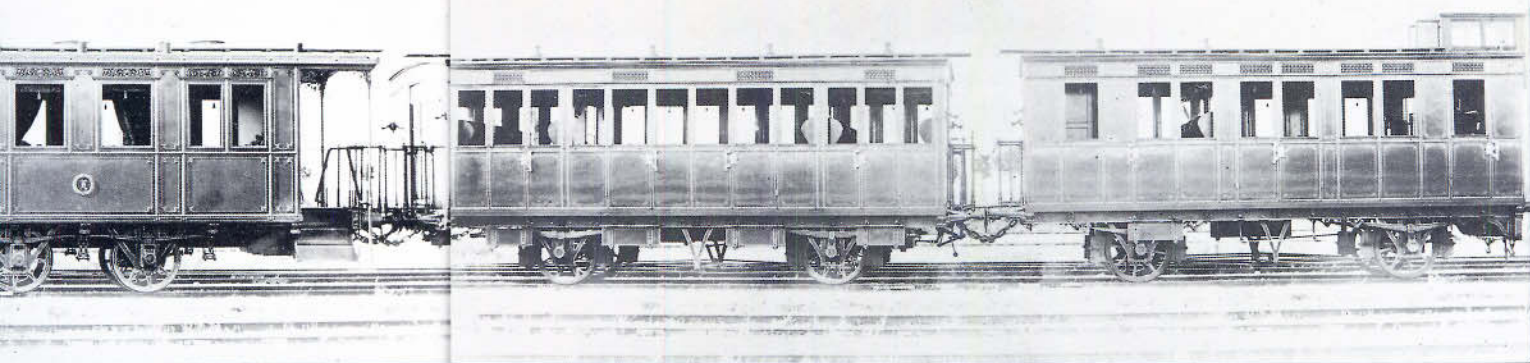
Wie aufgeschlossen König Max der Eisenbahn gegenüberstand und welche praktischen Gedanken er sich schon von Anfang an machte, beweist ein Schreiben vom 30. November 1851. Der König wollte von Staatsminister Dr. von der Pfordten wissen, "ob die Spurweite sämtlicher Eisenbahnen in Deutschland – vielleicht auch in den Nachbarstaaten – gleich sei, "so daß ich meinen eigenen Wagen auch bei Fahrten über Bayern hinaus benutzen kann, oder – wenn dies nicht der Fall sein sollte – ob nicht etwa mein Wagen so eingerichtet werden kann, daß er auf verschiedenen Gleisen brauchbar wäre".

Die schnelle Antwort vom 7. Dezember zeigte die ganze Misere der Länderbahnen auf: Die Spurweite stimmte zwar (mit Ausnah-

**Bild 161:** Der neue Hofzug aus den Jahren 1860 bis 1865 im Bauzustand von etwa 1868: Gepäckwagen Nr. 4558, Gefolgswagen Nr. 4557, Aussichts- und

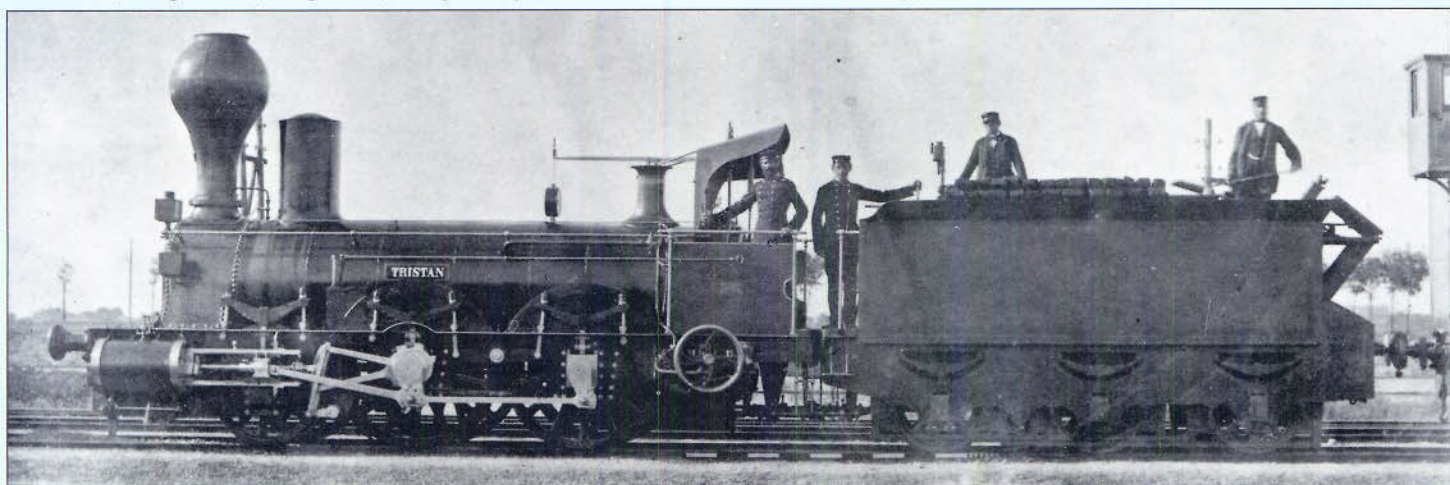






**Bild 158:** Eine aus mehreren Einzelfotos zusammengesetzte Aufnahme des neuen Königszugs. Der Königswagen hat noch keine Krone, und der "Glaswagen" war noch nicht gebaut, daher dürften die Aufnahmen kurz nach dem Regierungsantritt Ludwigs II. entstanden sein. **Foto: Stadtmuseum München**

**Bild 160 (linke Seite innen):** Die bayerische Königsfamilie nach einer Aufnahme aus dem Jahre 1862 (v.l.n.r.): der spätere König Ludwig II. als Kronprinz, sein Bruder Otto, Königin Maria, König Max II., König Ludwig I, Prinz Karl. **Foto: Süddeutscher Verlag**



**Bild 162:** Lokomotive TRISTAN (Gattung B VI) vor dem bayerischen Königszug im Bauzustand vom Sommer 1867. **Foto: Stadtmuseum München**

me von Baden, das 1,6 m gewählt hatte) überall in Deutschland überein, die Puffer der norddeutschen Bahnen saßen jedoch höher und weiter auseinander als die der bayerischen, die Puffer der österreichischen Bahnen ebenfalls höher, aber wiederum enger beieinander, und die württembergischen Wagen hatten gar keine Puffer! Deshalb mußte auch in Hof nach Sachsen umgestiegen werden. Zu Österreich und Württemberg bestanden noch keine Bahnverbindungen.

Aber noch schlimmer: "Die Einstiegsperrons mehrerer ausländischer Eisenbahnen, unter anderem der sächsischen, sind so enge, daß die breiten und niedrig gehängten Wagenkästen der Königlichen Wägen (gemeint sind auch die Fahrzeuge des Gefolges) daran anstoßen und zertrümmert würden." Von der Pfordten schloß, daß der königliche Wagen nicht außerhalb Bayerns verkehren könne.

Da kannte er den sparsamen König Max II. aber schlecht! Dieser ließ nicht locker und fragte an, wie hoch der Kostenaufwand wäre, wenn besondere Wagen konstruiert würden. Man schätzte, daß solch ein Wagen

bei Cramer-Klett 12 000 Gulden kosten würde. Aber von der Pfordten hatte die "erheblichsten Bedenken" bezüglich der Fahr-sicherheit und hielt die umfassendsten Erhebungen über alle Einzelheiten der anderen Bahnen für erforderlich.

König Maximilian II. ließ das ungerührt. Am 11. Januar 1852 gab er den Auftrag, königliche Wagen zu erstellen, die "süddeutsche nebst österreichische, preußische und nordische Eisenbahnen ohne Gefahr und besondere Anstände" befahren können.

Man startete eine Anfrage bei allen Eisenbahnen bezüglich der angewandten Normen. Und siehe da, man fand einen Weg, den vorhandenen Wagen umzubauen. Bei dem Bericht findet sich der Querschnitt des ältesten bayerischen Königswagens. Er hatte eine Fußbodenhöhe von 99 cm und eine größte Breite am Dachrand von 282 cm. Die dekorativen Laternen (322 cm Außenabstand) mußten – so der Bericht – entfernt werden. Weiterhin wären die Stufen abklappbar auszuführen. Aber leider gebe es auch noch viele Perrons, wo die Seitentüren nicht aufgehen würden. Dort könnte man trotzdem aussteigen, wenn an den Wagen-

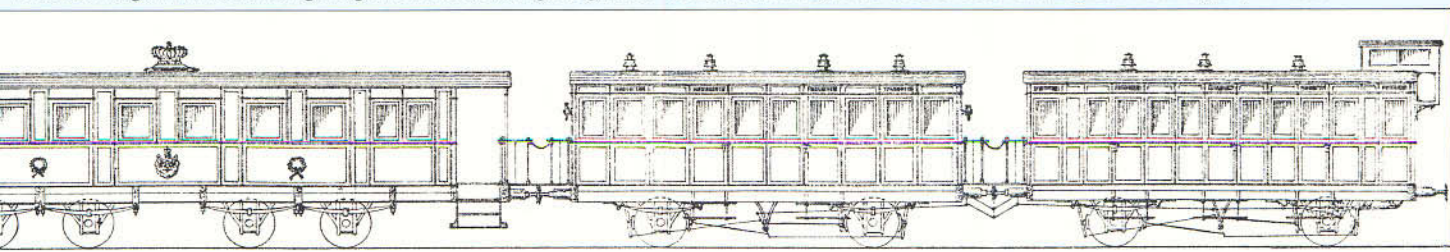
übergängen eine Vorrichtung zum Ein- und Aussteigen hergestellt würde.

Das Problem der Puffer löste man mit Gepäckwagen an jedem Ende, die auf der abgewandten Seite für alle Puffer- und Zug-einrichtungen ausgerüstet waren und zudem die Öfen für die Warmwasserheizung aufnehmen konnten. Mit einem derart aufbereiteten Wagen könnten alle Bahnen mit Ausnahme der badischen Breitspur befahren werden. Von der Pfordten schlug auch Probefahrten vor.

König Max stimmte am 17. März 1852 zu. Rasch wurden die Umbauten erledigt, und dann begann das für diese Zeit so Unwahrscheinliche: die große Testfahrt über Tausende von Kilometern kreuz und quer durch Deutschland, ja durch Europa. Staatsrat Freiherr von Pechmann berichtet am 16. Juni 1852 an Seine Majestät:

"Der von einem technischen Beamten begleitete königliche Eisenbahnwagen befuhr die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn von Hof bis Leipzig, sodann die Leipzig-Magdeburger Bahn bis Cöthen und von da die Berlin-Anhaltische Bahn bis Berlin, von Berlin zurück die Anhaltische und Leipzig-Dres-

Terrassenwagen Nr. 7348, Königswagen Nr. 4555, Gefolgewagen Nr. 4556 und der Wagen für die Dienerschaft, zugleich Heizwagen, Nr. 4559.







**Bild 163:** König Ludwig II. nach einer Aufnahme aus dem Jahre 1879. Foto: Bayer. Verwaltung der staatl. Schlösser, Gärten und Seen

**Bild 165 (rechte Seite oben):** Letzter offizieller Einsatz des neuen Königszugs vor dem Umbau 1890/93 beim Schah-Besuch im August 1889. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

**Bild 164 (unten):** Der königliche Wagenzug um 1870 mit einer Lokomotive der Gattung A V. Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

dener Bahn nach Dresden, von Dresden die Sächsisch-Schlesische und Niederschlesisch-Märkische Bahn bis Breslau, dann die Oberschlesische und Wilhelmsbahn, ferner die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bis Wien, von Wien die Bahnen nach Prag, von Prag über die Sächsisch-Böhmische Bahn nach Dresden und von da über die Leipzig-Dresdener Bahn zurück."

Das Resümee lautete: "Im Ganzen stellte sich heraus, daß... unter Einleitung der ehrerbietigst bezeichneten Vorsichtsmaßnahmen ... mit diesem Wagen alle Bahnen Deutschlands, mit Ausnahme der badischen, befahren werden können."

Mit Sicherheit hatte man hier den ersten Reisezugwagen und den ersten Wagen überhaupt vor sich, der in einer Tour über so viele Strecken verschiedener Gesellschaften und durch große Gebiete des damaligen Deutschen Bundes gefahren war. Es handelte sich sicher um die erste Langstrecken-Testfahrt eines Eisenbahnfahrzeugs auf dem europäischen Kontinent.

Die Anschaffung des "neuen Königszugs" im Jahre 1860 bedeutete keineswegs das Ende für den alten Zug. Im Gegenteil: 1861 bis 1863 wurden die drei ältesten Wagen 338, 346 und 347 sowie der alte "Königswagen" 1254 in Zweiachser umgebaut und für "Intercommunication" eingerichtet. Sie erhielten Übergangseinrichtungen, so daß man während der Fahrt von einem Wagen in den anderen gelangen konnte.

In diesem Zustand sind sie noch im ersten bildlichen "Verzeichnis der Personen- und Güterwagen der Kgl. Bay. Staatsbahnen" aus der Mitte der siebziger Jahre abgebildet. Nur der Wagen 339 aus dem alten Königszug wurde 1863 unverändert in den Park der allgemeinen Salonwagen übernommen.

Noch 1893/94 wurden die Wagen 338 und 346 zu einem mit Faltenbalgübergang verbundenen kurzgekuppelten Doppelwagen (neue Nummer 40) umgebaut, jedoch bereits 1895 unter Zusammenbau der beiden Wagenkästen unter einem durchgehenden Oberlicht in einen Dreiaxser umgebaut, den man erst 1923 ausmusterte. 1896 wurden die restlichen Wagen 347 und 1254 des alten Königszugs ausgemustert.

## Der neue Königszug

1860 ließ König Max II. bei der Maschinenfabrik Klett & Co. in Nürnberg, der Vorläuferin der MAN, einen neuen, aus fünf Wagen bestehenden Königszug bauen. Da inzwischen die zweiachsigen Personenwagen in Bayern vorherrschten, bestand er aus vier Zweiachsern mit 4 m Achsstand und 8,5 m Länge über Puffer. Nur der Königswagen, amtlich als "Hauptsalon für den Allerhöchsten Dienst" bezeichnet, besaß wegen seines höheren Gewichts vier starre Achsen mit 6,7 m Abstand der äußeren Achsen und 13,95 m Länge über Puffer.

Obwohl man bei anderen Eisenbahnen in Deutschland seit Jahren Erfahrungen mit Drehgestellwagen besaß, behielt der Königswagen seine vier Einzelachsen bis zu seinem Umbau 1891 bei.

Der neue Fünf-Wagen-Zug bestand aus

- dem Königswagen mit vier Achsen, Nr. 4555,
- zwei Gefolgewagen mit zwei Achsen, Nr. 4556/57 (die eine Hälfte des Wagens 4556 war dem "Reisecommissär" vorbehalten),
- einem Gepäckwagen mit zwei Achsen, Nr. 4558,
- einem Heizwagen mit zwei Achsen, Nr. 4559.

Der Königswagen war ungebremst; die Wagen 4556 und 4558 besaßen eine Heberlein-Bremseinrichtung. Die beiden anderen hatten zusätzlich zur Heberleinbremse noch eine sogenannte Verbindungsbremse. Damit konnte die Bremsleitung über den ungebremsten Königswagen hinweg zum Ende des Zugs durchgängig geführt werden. Die Wagen 4558 und 4559 wiesen ein hochliegendes Bremserhaus auf und wurden jeweils am Zugende eingereiht.

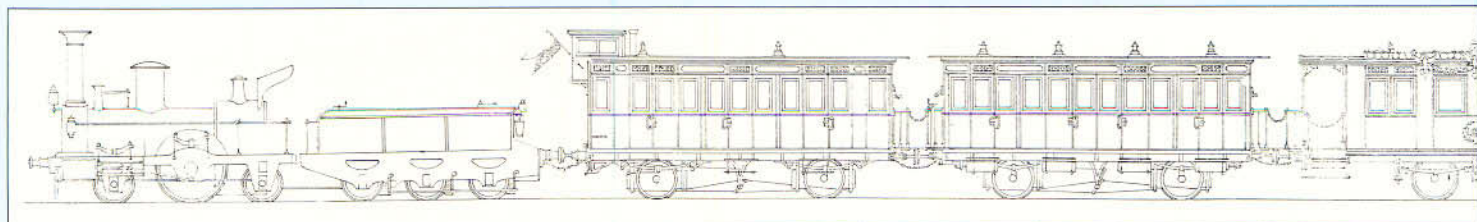
Die blau lackierten Waggonen waren nach heutigen Verhältnissen spartanisch eingerichtet: einige Einzelsessel für das Gefolge, zusätzlich für den Reisecommissär ein kleiner ovaler Tisch – das war's schon! Zusätzlich zu vier Sesseln, einem Sofa und einem Tisch im großen Salon besaß der Königswagen noch ein 2 m großes Abteil mit zwei Betten und einen kleinen Abort- und ebensolchen Toilettenraum. Für das Begleitpersonal war am anderen Wagenende ein 1,6 m langes Abteil mit zwei Sesseln vorhanden. Über offene Übergänge konnte man von einem Wagen zum anderen gelangen.

Die erste offizielle Fahrt vom neuen Münchner Centralbahnhof nach Salzburg war dazu bestimmt, den Österreichischen Kaiser Franz Joseph nach München zu bringen. Den Münchner Centralbahnhof hatte man festlich geschmückt, und mit erzbischöflichem Segen fuhr man nach Salzburg.

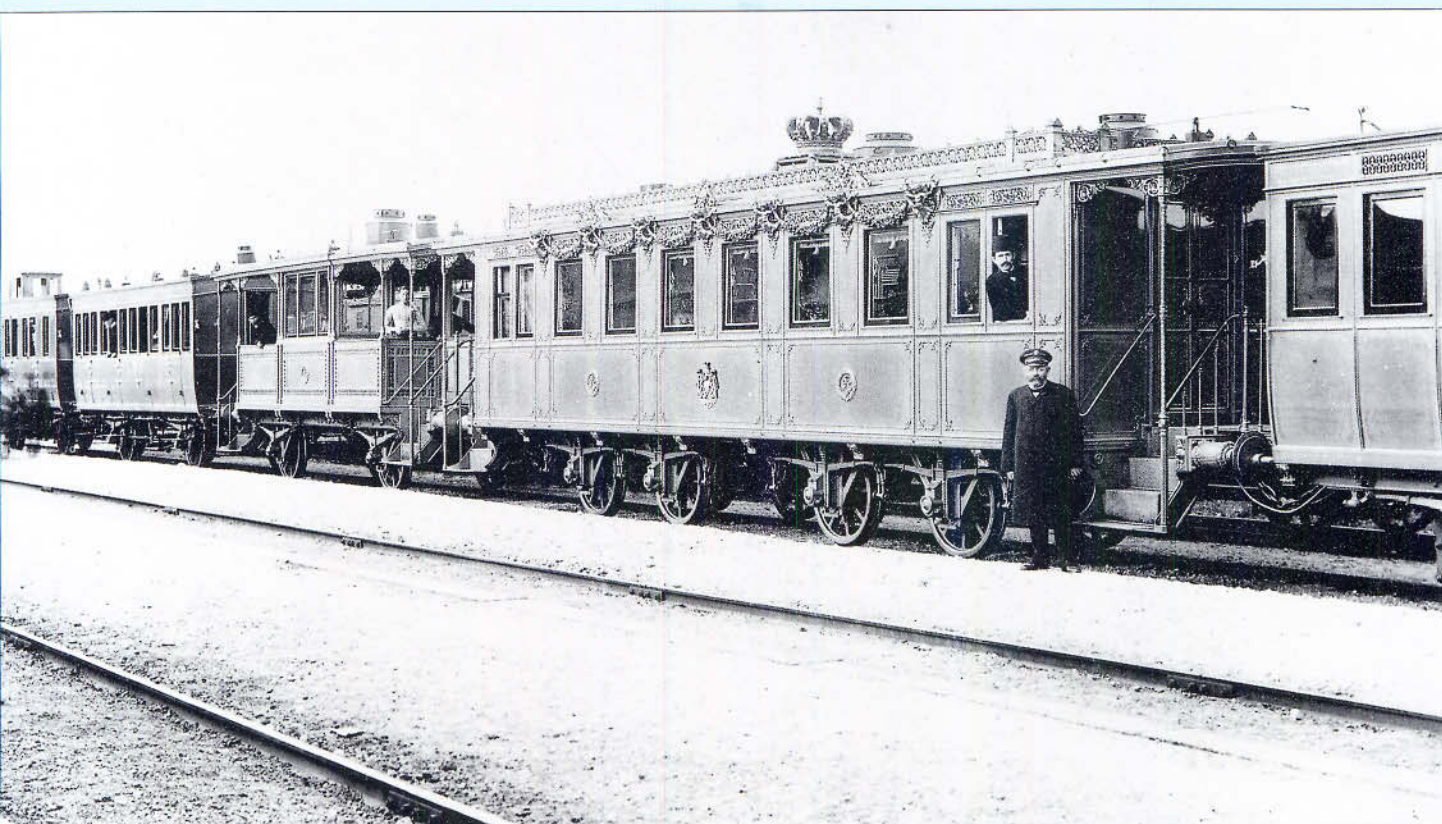
Die Streckeneröffnung München – Salzburg war ein Ereignis von europäischer Tragweite, denn sie schuf die durchgehende Bahnverbindung zwischen den Metropolen Wien und Paris, in der die Verbindung München – Salzburg das letzte Glied bildete.

Max II. konnte sich nicht mehr lange seines neuen Hofzugs erfreuen; 53jährig verstarb er am 10. März 1864. Über seinen Nachfolger, König Ludwig II., sind ganze Bibliotheken geschrieben worden. Der 19jährige trat die Regierung nach dem plötzlichen Tod des Vaters recht unvorbereitet an.

1865 ließ er den übernommenen Königszug durch einen zweiachsigen offenen Aussichtswagen, den sogenannten Terrassen-







wagen Nr. 7348, erweitern, der seinerzeit als "Glaswagen" bezeichnet wurde. Mit 8,75 m LÜP und 4 m Achsstand paßte er sich gut den anderen Hofzugwagen an.

Der nun aus sechs Wagen bestehende Königszug diente dem König nach dem Ende des preußisch-österreichischen Krieges von 1866, der Bayern auf der Seite der Verlierer sah, im November und Dezember dieses Jahres zu seiner ersten Reise ins Fränkische. Von Aufseß hat uns einen Bericht über diese Frankenfahrt hinterlassen. Darin wird die von Ludwig II. ausgehende Faszination sehr lebendig geschildert.

Ludwig wurde am 10. November 1866 in München feierlich verabschiedet. Gezogen von einer Crampton-Lokomotive der Bayerischen Ostbahn fuhr der Sonderzug mit Zwischenhalt und Lokomotivwechsel in Landshut, Regensburg und Weiden in zehn Stunden nach Bayreuth, am 13. November weiter nach Hof, am 14. November in dreieinhalb Stunden nach Bamberg. Jede Stadt bot, was sie nur konnte; aber das Wichtigste war, daß Ludwig trotz aller Skepsis die Herzen der Franken gewann. Weitere Aufenthaltsorte waren Schweinfurt und Kissingen – mit ihren Schlachtfeldern aus dem "Bruderkrieg" zwischen Preußen einerseits und Österreich und Bayern andererseits – und dann schließlich Aschaffenburg. Es folgten ein Besuch am Großherzoglichen Hof in Darmstadt, glanzvolle Tage in der alten Fürstbischöflichen Residenz Würzburg und

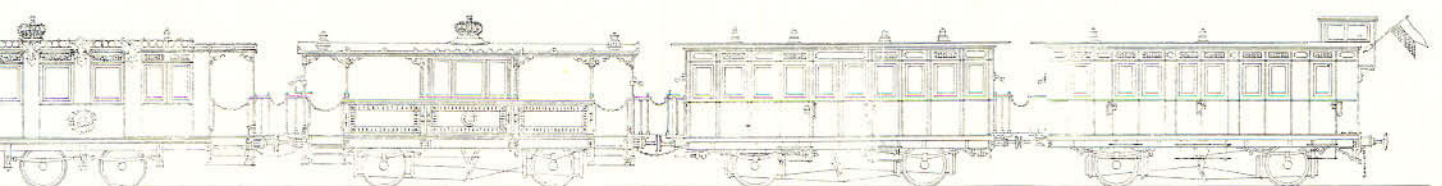
– schon sehnsüchtig erwartet – am 30. November der Aufenthalt in Nürnberg, wo der Monarch vier Wochen weilte.

Diese Fahrt sollte auch die letzte offizielle Reise König Ludwigs II. in den Norden sei-

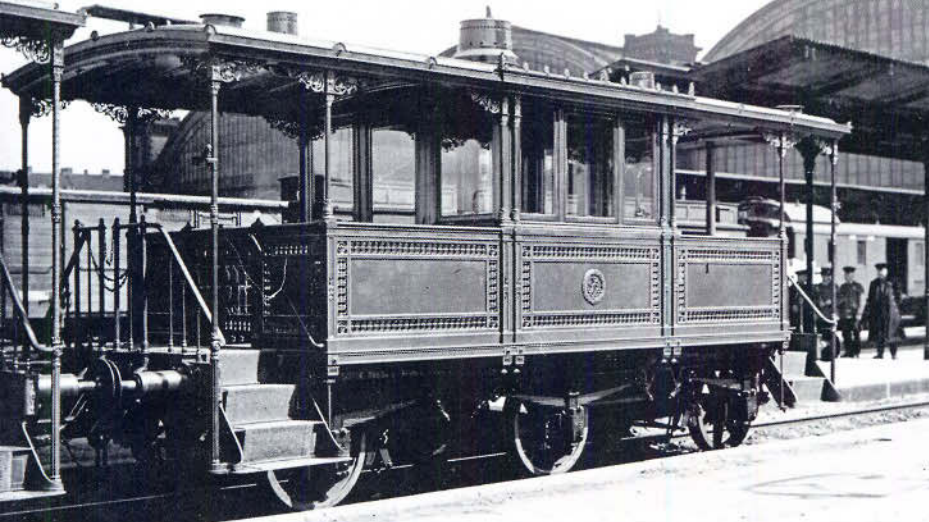
nes Reichs bleiben; spätere Fahrten führten in stets nach Bayreuth, wo er – allerdings nicht mit dem offiziellen Hofzug – "incognito" seinen Freund Richard Wagner besuchte.

#### Nummerung des Königlichen Wagenzugs 1893 und 1894

| alte Nr.           | 1.4.1893 | 1.4.1894 |  |
|--------------------|----------|----------|--|
| <b>älterer Zug</b> |          |          |  |
| 338                | 1        | 40       | Salonwagen   |
| 346                | 2        | 41       | 31.3.1895: Nr. 40  |
| 347                | 3        | 42       | Salonwagen (zum Umbau vorgesehen)<br>+ 1896              |
| 1254               | 4        | 43       | Salonwagen (zum Umbau vorgesehen)<br>+ 1896              |
| <b>neuerer Zug</b> |          |          |  |
| 4555               | 5        | 1        | Salonwagen   |
| 4556               | 6        | 4        | Salonwagen für das Gefolge<br>und den Reisecommissär     |
| 4557               | 7        | 3        | Salonwagen für das Gefolge                               |
| 4558               | 8        | 6        | Gepäckwagen  |
| 4559               | 9        | 5        | Dienschafts- und Heizwagen                               |
| 7348               | 10       | 2        | Terrassenwagen   |
| 25140              | 11       | 7        | Salonwagen für den<br>Allerhöchsten Dienst (Farbe: Grün) |
| 19040              | 26       | 16       | Küchenwagen  |
| 27620              | 27       | 17       | Küchenwagen  |







**Bild 166:** Der Aussicht- und Terrassenwagen nach seinem Umbau 1891.  
**Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 167 (rechts):** Unverändert blieb die prunkvolle Innenausstattung des Königswagens seit 1869/70. **Foto:** Verkehrsmuseum Nürnberg

Zwei Jahre später, 1868, ließ Ludwig II. auf dem Dach des Königswagens die Königskrone anbringen und ihn äußerlich in den prächtigen Zustand bringen, in dem wir ihn noch heute im Nürnberger Verkehrsmuseum bewundern können. Die prunkvolle innere Ausstattung folgte 1869/70. Häufig wird diese Ausstattung in der Fachliteratur fälschlicherweise dem "Renaissancestil nach Ludwig XIV." zugeschrieben.

Aber sei es, wie es wolle! Der Theatermaler Franz Seitz jedenfalls hatte den Wunsch seines Königs verstanden und verwandelte "den biedereren Reisezug in eine rollende Residenz". Für Schreiner-, Bildhauer- und Vergoldungsarbeiten wurden 7100 Gulden, für die Gemälde von Seitz 2000 Gulden und für Tapeten, Vorhänge und Mobiliar 5100 Gulden veranschlagt. Dazu kamen nachträgliche Anschaffungen für 1800 Gulden, außerdem die Nachvergoldung des Terrassenwagens mit 800 und schließlich die Dampfheizung für 820 Gulden.

Besonders liebte es der König, in schneereichen Wintern von der Bahnstation Biessenhofen im Allgäu, an dessen Stationsgebäude eigens ein Königssalon angebaut war, begleitet von Fackelreitern im Prunk-Pferdeschlitten (mit elektrischer Bogenlampe) nach Neuschwanstein zu reisen. Leider ist nur wenig über die Fahrten des Königszugs überliefert. Jedoch wird von einer besonders schnellen Fahrt berichtet: Die A V "Kufstein" habe 1867 ein nach dem Tode König Ottos von Griechenland per Extrazug nach München zurückkehrendes Mitglied des Königshauses in 55 Minuten von Augsburg nach München gebracht.

König Ludwig II., der sich mehr und mehr von den Regierungsgeschäften zurückzog und sie seinem Kabinet überließ, benutzte für seine Privatrei-

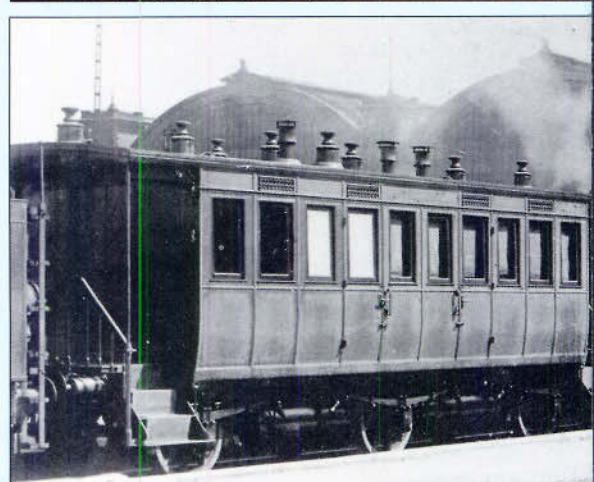
sen vom Beginn seiner Regierungszeit an einen zunächst aus drei Wagen des allgemeinen Verkehrs gebildeten Sonderzug (ein Salonwagen Nr. 5596, Baujahr 1863, ein Begleitwagen 1/2. Klasse und ein Packwagen mit Kücheneinrichtung). Die beiden letzteren Wagen wurden auf Wunsch des Königs 1876 durch den Gefolgswagen 19041 und den "Servicewagen" 19040 mit Küche und Vorratsraum ersetzt. Zugleich erhielt der Reisewagen des Königs Übergangseinrichtungen zu den beiden anderen Wagen. Entsprechend dem von Ludwig II., gewünschten "Strengsten Incognito" waren die drei Wagen im Gegensatz zu den Hofzugwagen grün gestrichen.

Zum Zeitpunkt des Todes König Ludwigs II. am 13. Juni 1886 im Starnberger See hatte Prinz Luitpold bereits die Regentschaft für den geisteskranken Bruder des Königs, Otto, übernommen. Für seine Reisen benutzte der Prinzregent vorerst den Salonwagen 5596 aus dem "Incognitozug" Ludwigs II. anstelle des Prunkwagens aus dem Königszug.

Erst im April 1892 erhielt Prinzregent Luitpold den neuen Salonwagen Nr. 25140, einen modernen Vierachser, der bei der allgemeinen Ummumerierung des Wagenparks der Kgl. Bay. Staatsbahnen zum 1. April 1893 die neue Wagennummer 11 erhielt, jedoch bereits ein Jahr später in Nr. 7 umgezeichnet wurde.

Der letzte offizielle Einsatz des neuen Königszugs in der alten Form (fünf Zweiachser und ein Vierachser) dürfte anlässlich des Besuchs des persischen Schahs Mirza vom 19. bis 21. April 1889 gewesen sein.

In den Jahren 1891 bis 1893 wurde der gesamte Zug umgebaut: 1891 der Königswagen Nr. 1 und der Terrassenwagen Nr. 2, 1892 die Gefolgswagen Nr. 3 und 4 und zuletzt 1893 der







**Bild 168:** In unveränderter Schönheit präsentiert sich der Terrassenwagen im Nürnberger Verkehrsmuseum. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

**Bild 169 (unten):** Der umgebaute Hofzug steht Mitte der neunziger Jahre im Münchner Hauptbahnhof. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Heiz- und Dienerschaftswagen Nr. 5 sowie der Gepäckwagen Nr. 6. Hierbei erhielt der Königswagen anstelle der vier starren Achsen zwei Drehgestelle. Die übrigen Wagen wurden zu Dreiaxlern mit mittlerer Vereinslenkachse umgebaut. Die Wagen mit den Nummern 2 bis 6 erhielten an den Stirnseiten offene Plattformen, wodurch sich ihre Länge über Puffer von 8,5 auf 10,26 vergrößerte.

Alle Wagen wurden mit Westinghousebremse, Dampfheizung und Gasbeleuchtung ausgerüstet. Der Küchenwagen Nr. 19040 (jetzt Nr. 16) wurde 1893 durch einen neu gebauten Dreiaxler ersetzt (Nr. 17). Zum 1. April 1894 schied der alte Königszug aus dem Park der Hofzugwagen aus und wurde in die Salonwagen eingereiht. Daher verlor er seine bisherigen Nummern 1 bis 4 und wurde zu 40 bis 43. Deshalb wurde auch die gerade geänderte Nummerierung der Wagen des Königszugs wieder umgestoßen, wie die Tabelle auf Seite 69 zeigt.

Mit dem erst 1892 gebauten Salonwagen Nr. 7 für Prinzregent Luitpold scheint man nicht zufrieden gewesen zu sein; das Fahrzeug soll sehr unruhig gelaufen sein. Daher wurde bereits 1898 bei der Münchener Firma Rathgeber, neben der MAN die zweite große Waggonfabrik in Bayern, ein neuer Hofsalonwagen mit der Waggenummer 8 bestellt. Er war ein Sechssacher mit 20,8 m LÜP und Drehgestellen mit 3,5 m Achsstand. Er war grün gestrichen mit goldenen Zierleisten und zwei vergoldeten bayerischen Staatswappen auf jeder Seite und hatte eine äußerst moderne und geschmackvolle Inneneinrichtung.

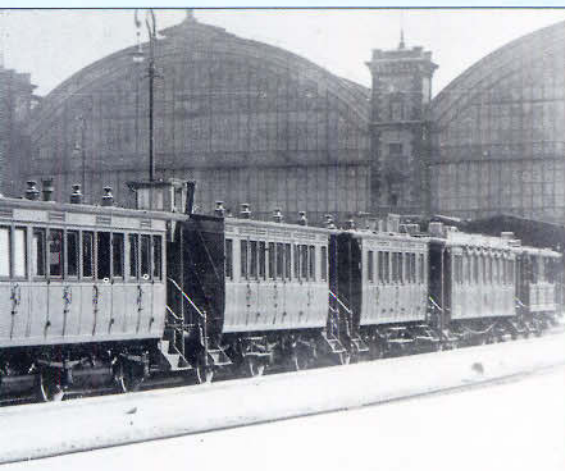
Nach einer zeitgenössischen Beschreibung war der Vorsalon in dunklem Mahagoni getäfelt mit Füllungen in Lederschnitt und reicher Einlegearbeit an Decken und Türfüllungen. In die Decke war ein Oberlichteinsatz eingebaut,

dessen gelb geflammtes Glas eine günstige Lichteinwirkung erzielt haben soll. Die Wände des Hauptsalons waren mit grünem Damast bezogen. An der Decke war ein Deckengemälde angebracht. Vier große Sessel, die in Schlafalager umgewandelt werden konnten und ein großes Sofa waren mit rotem Seidenplüsch überzogen. Die Holzvertäfelung an Rahmen, Türen und den Verkleidungen bestand aus amerikanischem Nußbaum. Für unser heutiges Geschmacksempfinden war das alles reichlich überladen, aber die Geschmäcker ändern sich bekanntlich.

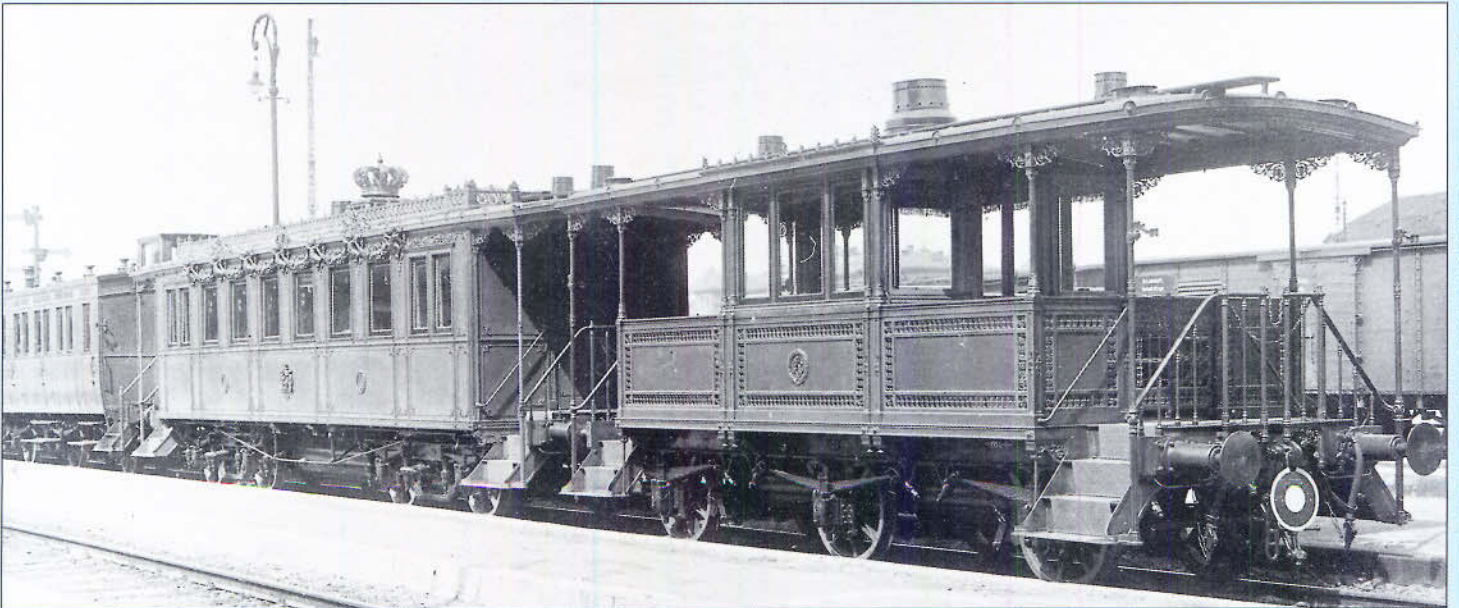
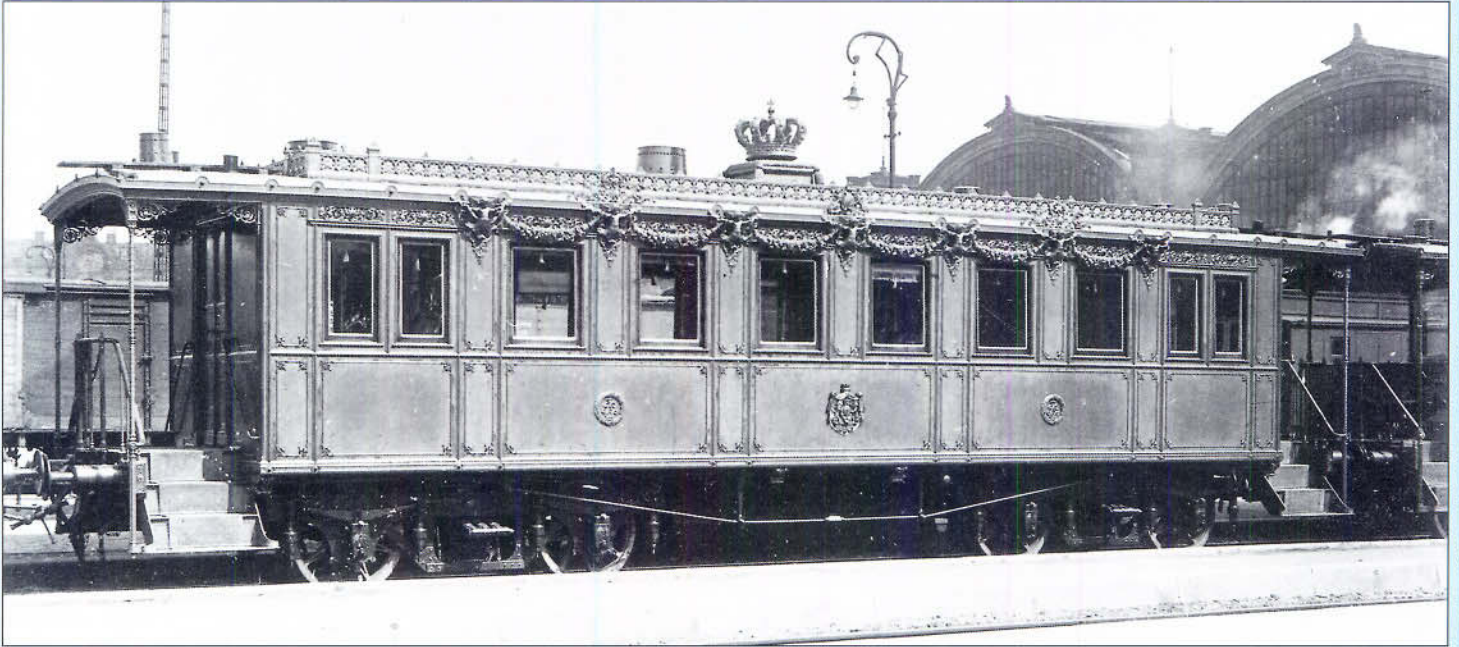
Ein Seitengang führte aus dem Salon in den anschließenden Schlafraum (in blauem Damast gehalten), in das Doppelabteil für Begleitpersonen mit nebenliegendem Waschraum und anschließendem Abteil für die Dienerschaft.

Der Salonwagen 8 wurde von der Deutschen Reichsbahn übernommen, 1932 umgebaut und als Salon 6ü 10 344 verwendet. Nach dem Tod des Prinzregenten Luitpold am 12. Dezember 1912 benützte ihn König Ludwig III. von Bayern bis zu seiner Abdankung am 13. November 1918. Mitten im Ersten Weltkrieg wurde der Gepäckwagen 17697 aus dem Jahre 1910 zum Küchenwagen Nr. 18 für den Hofzug umgebaut. Nach Kriegsende wurde er wieder zum Gepäckwagen zurückgebaut und stand als Pw 4ü 107 621 bei der DRG.

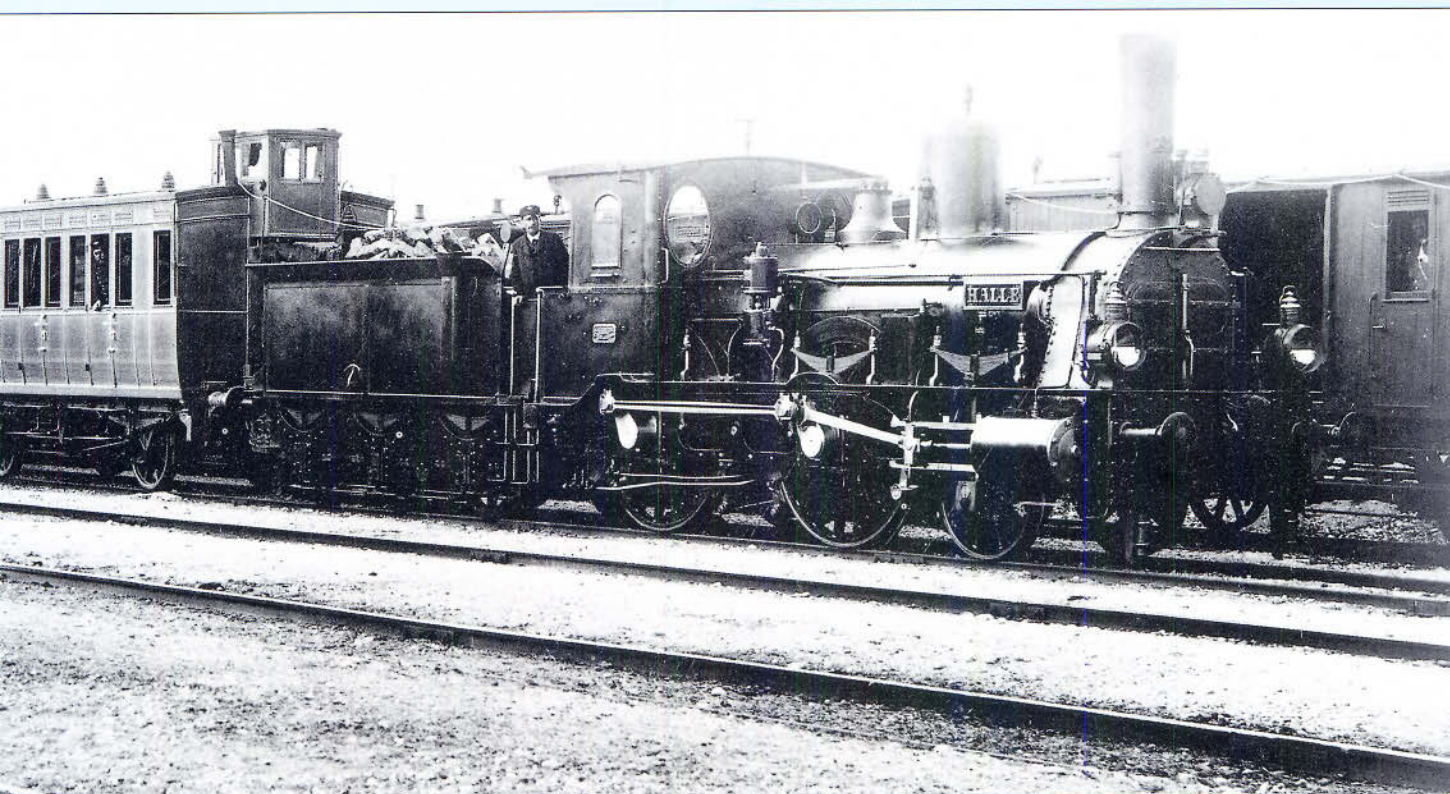
Aus der Prinzregentenzeit sind zwei Zusammenstellungen des Hofzugs überliefert, aus denen ersichtlich ist, daß dieser gegen Ende des Jahrhunderts offensichtlich außer dem Prinzregentenwagen Nr. 7 hauptsächlich aus Wagen der Generaldirektion und des allgemeinen Salonwagenparks zusammengestellt wurde. So findet sich für 1893/94 die umseitige Reihenfolge der Wagen.











**Bild 171:** Lokomotive HALLE der bayerischen Gattung B IX steht mit dem Hofzug 1889 im Bahnhof Prien. **Foto:** Sammlung Hufschläger

Dienst- und Gepäckwagen P3  
Küchenwagen 3i  
Salonwagen WL 3ü  
Salonwagen 4ü  
Salonwagen WL30  
Salonwagen 3i  
Salonwagen 3i  
Salonwagen 3i  
Dienst- und Gepäckwagen P3

25 541  
27 620  
27 623  
25 140  
25 139  
25 138  
27 622  
27 621  
25 542

Für 1898 sah die Reihenfolge so aus:

Dienst- und Gepäckwagen 3ü  
Küchenwagen 3i  
Salonwagen WL 3ü  
Salonwagen 4ü  
Salonwagen WL 3ü  
Salonwagen WL3ü  
Salonwagen 3i  
Dienst- und Gepäckwagen

16 407  
17  
36  
7  
39  
23  
38  
16 405

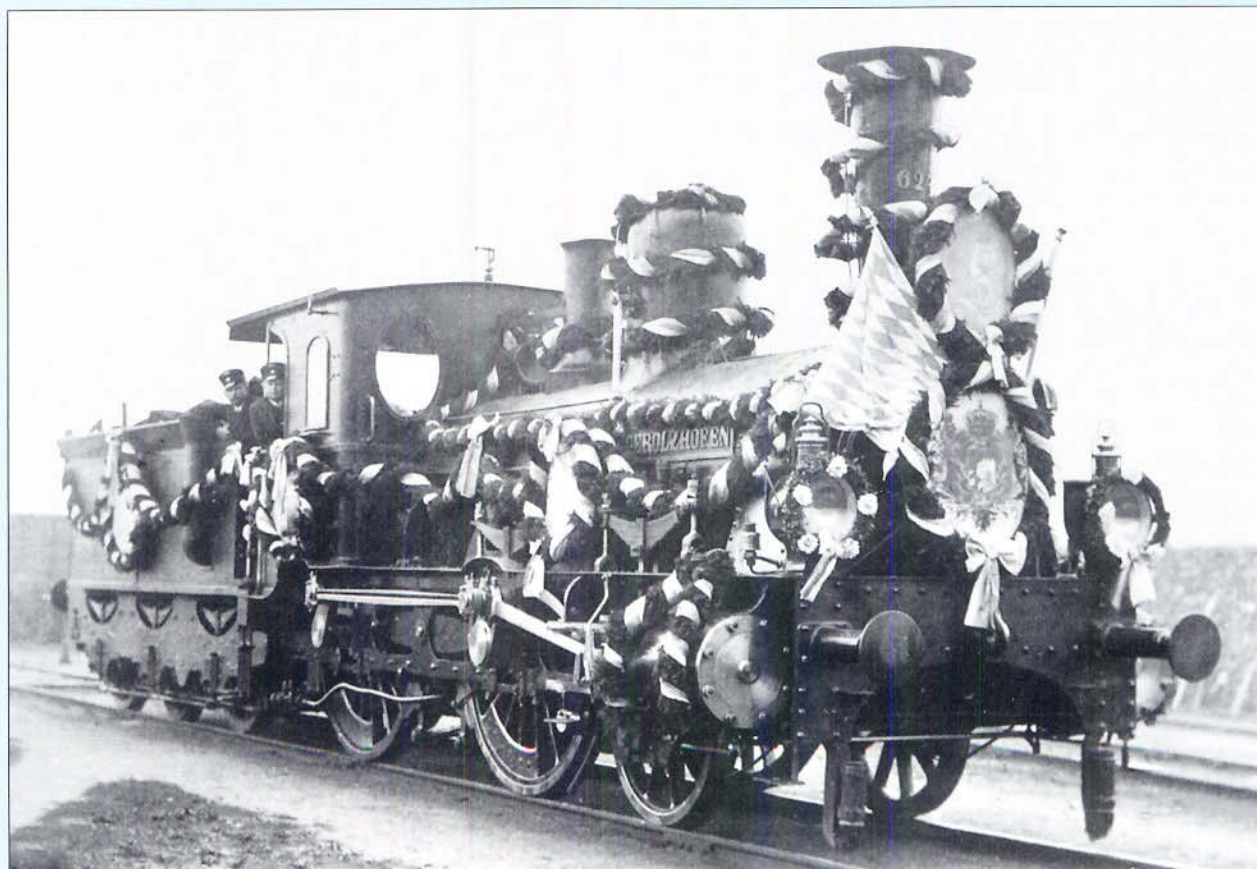
Nur der Vollständigkeit halber sei hier darauf hingewiesen, daß es natürlich neben den Wagen der beiden Königszüge noch Salonwagen für die Generaldirektion, Versuchswagen und eine größere Zahl von Salonwagen für den allgemeinen Gebrauch gab, die jedermann mieten konnte – vorausgesetzt natürlich, er besaß das nötige "Kleingeld".

**Bild 174:** Lok 624 GEROLZHOFEN (Maffei-Fabriknr. 990, 1874) der Gattung B IX im "königlichen" Schmuck. **Foto:** Verkehrsm. Nbg.

**Bild 170 (linke Seite oben links):** Nach dem Tod König Ludwigs II. war Kronprinz Luitpold bis 1912 Regent. **Foto:** Bayer. Verwaltung der staatl. Schlösser, Gärten u. Seen

**Bild 172 (linke Seite Mitte):** Salonwagen 1, der Königswagen, nach dem Umbau 1891. Statt vier Einzelachsen hat er zwei Drehgestelle mit 2,20 m Achsstand.

**Bild 173 (linke Seite unten):** Terrassen- und Königswagen um die Jahrhundertwende in München Hbf. **Fotos 175 u. 176:** Sammlung Asmus

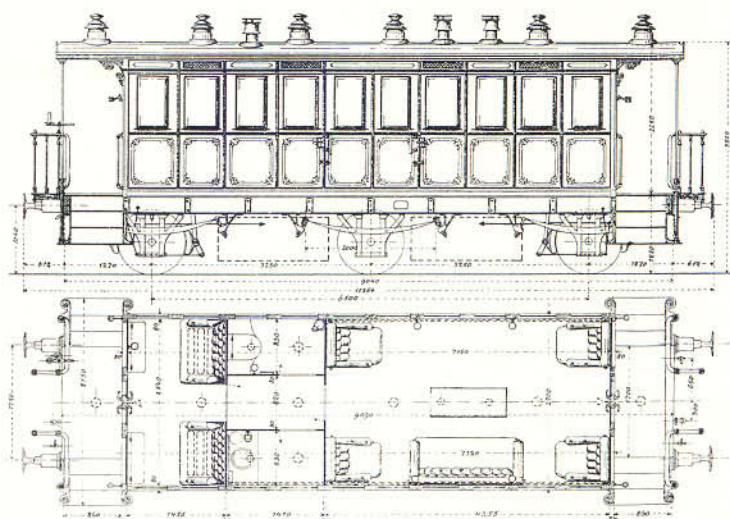
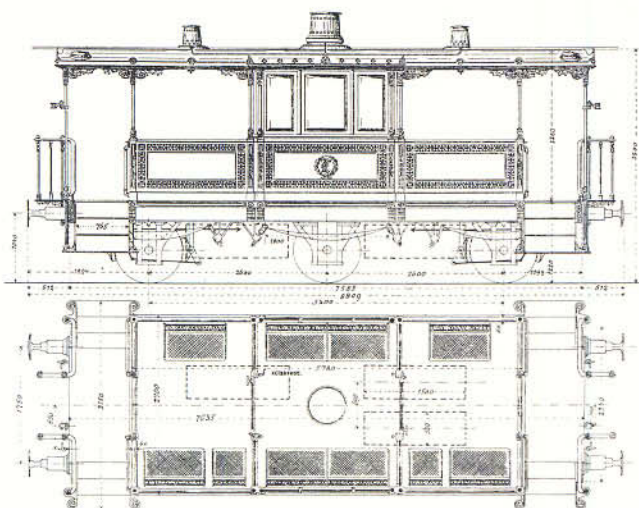
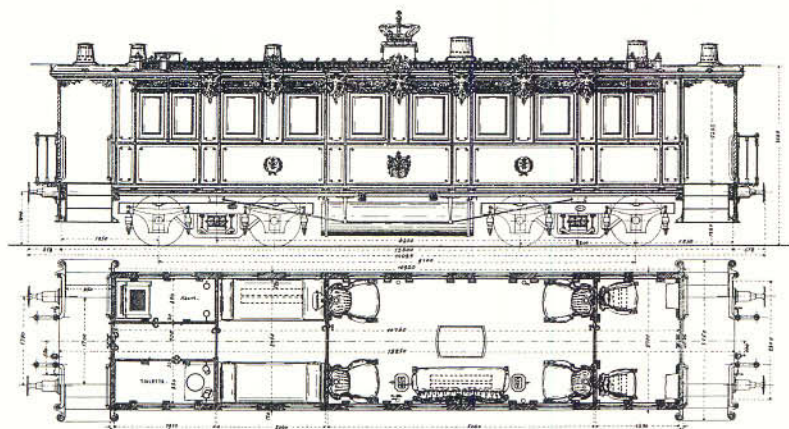




**Bild 175:** Nach dem Umbau der sechs Wagen des neuen Hofzugs in den Jahren 1891 bis 1893 und nach der endgültigen Nummerngebung zum 1. April 1894 wurden neue amtliche Zeichnungen angefertigt. Sie zeigen auf dieser Seite:

Wagen Nr. 1 (Königswagen),  
Wagen Nr. 2 (Terrassenwagen),  
Wagen Nr. 3 (Gefolgswagen).

Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg

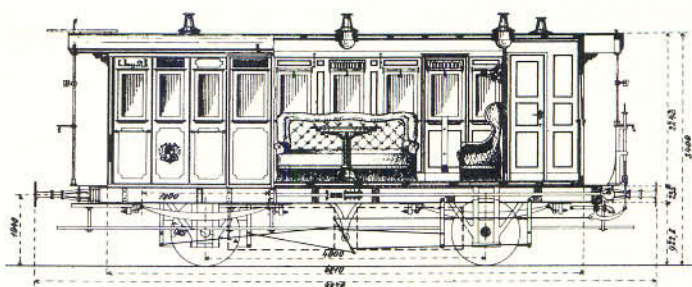
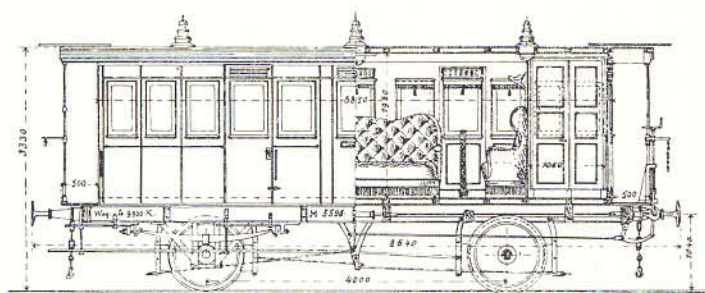


## Die Lokomotiven der Königszüge

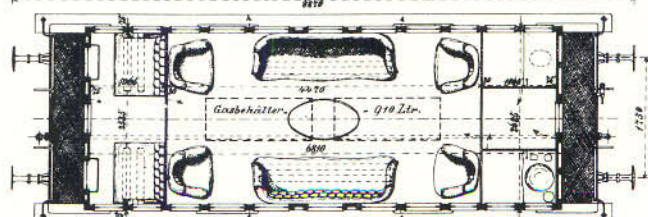
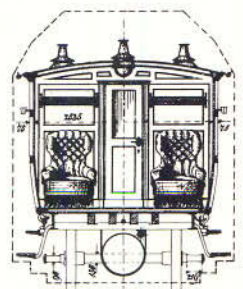
Wenig ist über die Lokomotiven bekannt, die den Königszügen vorgespannt waren.

Für die ersten Jahre des alten Zugs kommen wohl nur Lokomotiven der 1847/48 gebauten Gattung A II mit der Achsfolge 1A1 in Betracht. Selbst Ende der 1870er Jahre hat man noch auf solche Loks zurück-

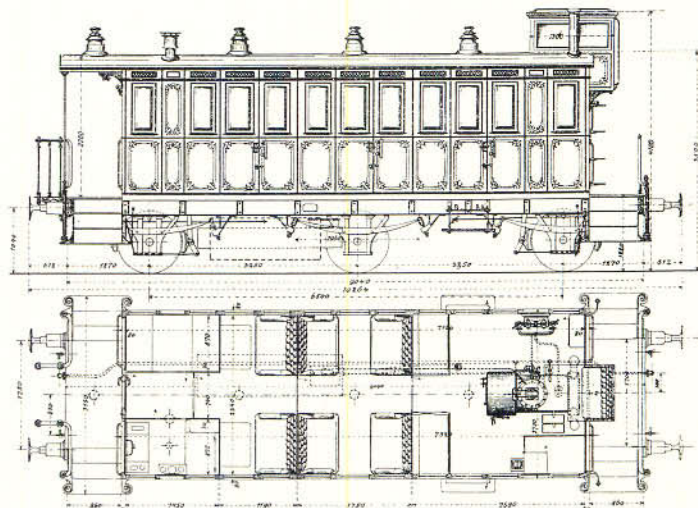
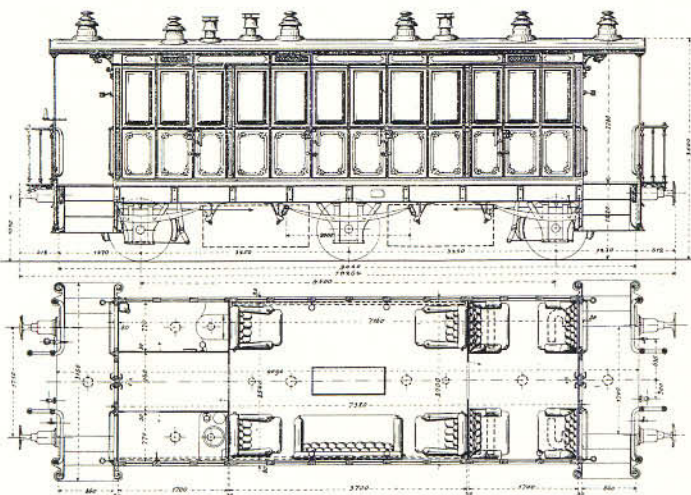
gegriffen, wie eine Zeichnung aus dem Verkehrsmuseum beweist. Ab 1853 könnte die Gattung A V (24 Stück) von Maffei die A II abgelöst haben. Ab 1863 übernahmen auch B VI (Achsfolge 1B) die Hofzüge.



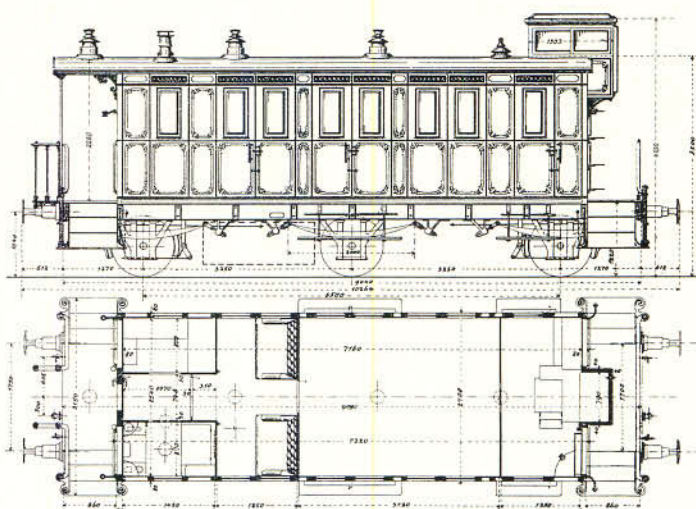
**Bild 176:** Der Salonwagen 5596 (Abb. oben) König Ludwigs II. aus seinem "Incognito-Zug" im Lieferzustand 1863. Den gleichen Wagen (Abb. rechts) benutzte Prinzregent Luitpold nach dem Tod Ludwigs II. bis zur Lieferung seines neuen Vierachsers 1892. Während dieser Zeit trug der Wagen als äußeres Zeichen das bayerische Staatswappen. Abbildung: Slg. Dr. Scheingraber







**Bild 177:** Auf dieser Seite folgen die amtlichen Zeichnungen für:  
Wagen Nr. 4 (Wagen für den Reisecommissär und das Gefolge),  
Wagen Nr. 5 (Wagen für die Dienerschaft und Heizwagen),  
Wagen Nr. 6 (Gepäckwagen).  
**Abbildung: Verkehrsmuseum Nürnberg**

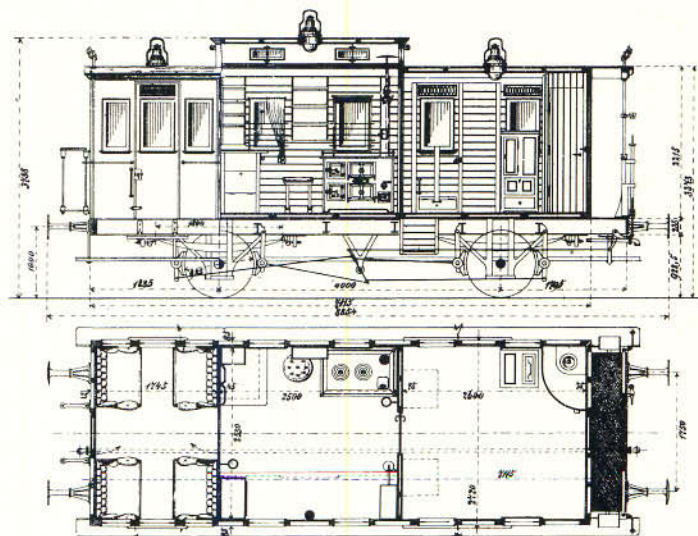
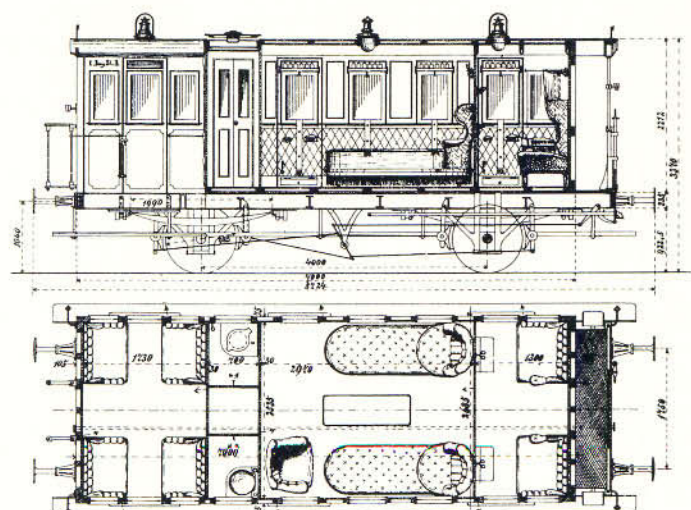


**Bild 178 (unten):** Zum "Incognito-Zug" König Ludwigs II. gehörte auch der Gefolgewagen 19041 (Abb. links). Ein Service-Wagen (Küchenwagen), Nr. 19040, wurde später in den königlichen Wagenzug eingereiht (Abb. rechts).  
**Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**

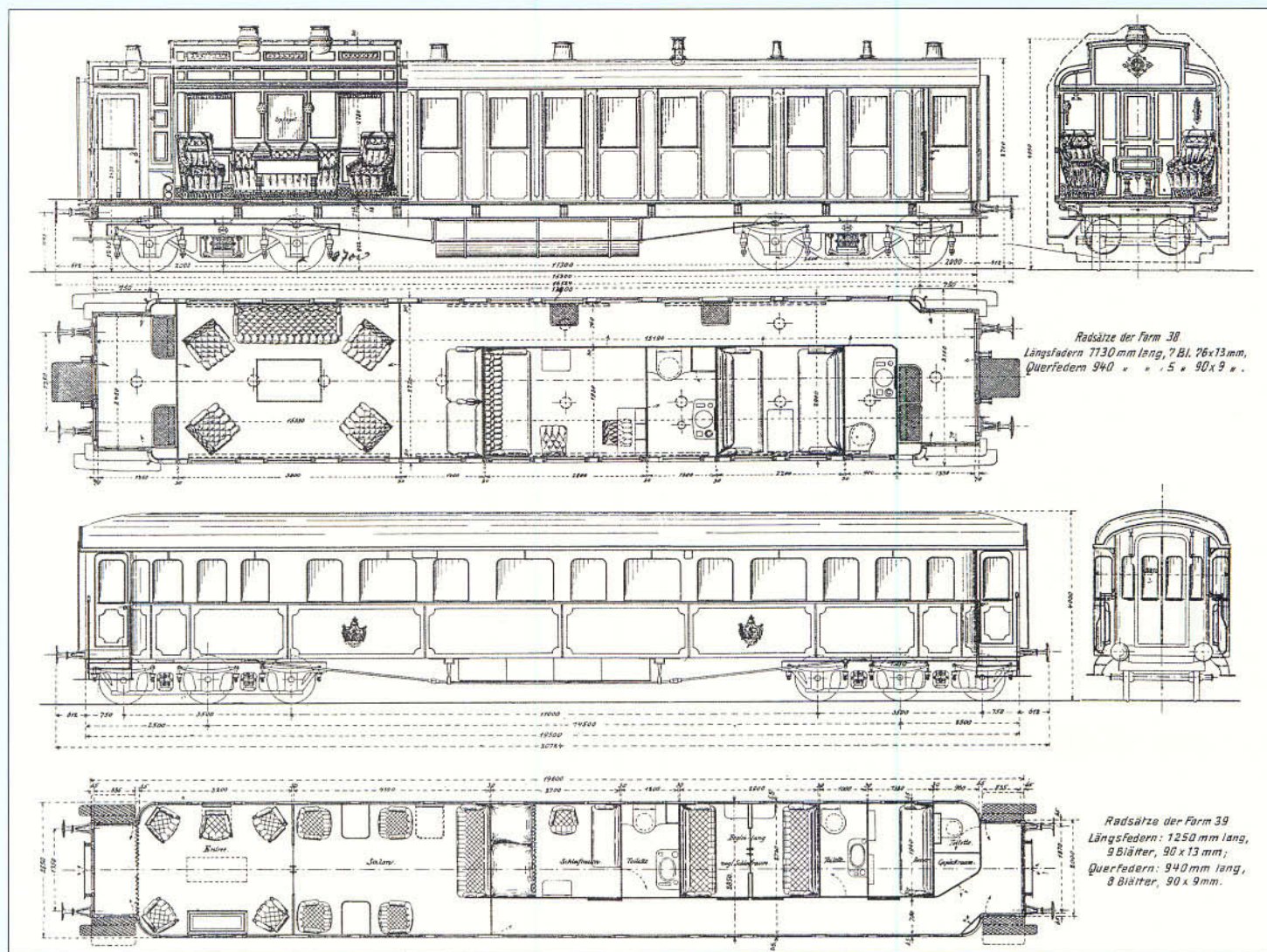
Die 1865 gebaute Lokomotive "Tristan" aus dieser Gattung gelangte einige Male zu Hofzug-Ehren; ansonsten wurden dem Königszug öfter die neuesten und besten Maschinen der Betriebswerkstätte München I

vorgespannt. So finden sich später Maschinen der Gattungen B IX vor diesem Zug; aber auch B X und B XI sind denkbar. Von der "Tristan" existiert ein zeitgenössisches Lichtbild, das wir auf Seite 67 wiedergege-

ben haben. Es zeigt die Lok im Bauzustand um 1867. Zum Aufnahmezeitpunkt hatte die Maschine wenigstens schon ein kleines Dach über dem Führerstand. Die ersten B VI aus der Lieferung des Jahres 1863







besaßen als Wetter- und Rauchschutz für das Personal nur eine sogenannte Brille mit einem winzigen Dachansatz über dem Führerstand.

Diese spartanische Ausstattung war nicht nur eine Kostenfrage, sondern auch eine Sache des Loggewichts. Wegen des schwachen Oberbaus und der entsprechend geringen zulässigen Achsdrücke war eine solche Ausführung durchaus angebracht. Für die B VI wie auch für andere Vorgängermaschinen gab es später zwei unterschiedliche Führerhaus- und Tender-Bauformen. Das Münchner Führerhaus war kürzer und besaß kein zusätzliches seitliches Fenster. Die kürzere Bauform leitete sich vom ausladenderen Torftender ab, der in München und den von dort ausgehenden Strecken im

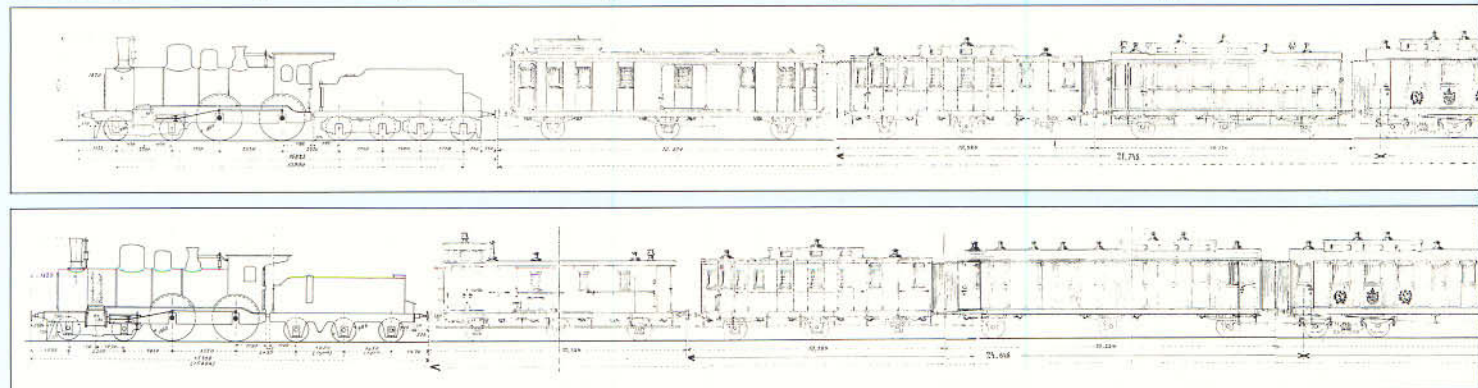
oberbayerischen Raum meist zum Einsatz kam. Steinkohle für Lokomotiven war in München wegen der langen Transportwege aus Oberschlesien und Böhmen, aber auch von Rhein und Ruhr her zu teuer.

Der Torf für München und Augsburg stammte aus dem Haspelmoor zwischen Fürstfeldbruck und Augsburg, der für Rosenheim aus dem Raum Kolbermoor und Raubling. Er brannte zwar gut, aber ein Zentner Torf weist gegenüber einem Zentner Kohle ein wesentlich größeres Volumen auf, deshalb mußte auch der Torftender um etliches ausladender ausfallen. Auf längeren Strecken mit starken Steigungen oder schwereren Zügen waren sogar ein zusätzlicher sogenannter Torfmunitionswagen und für diesen ein zweiter Heizer zum Umladen des

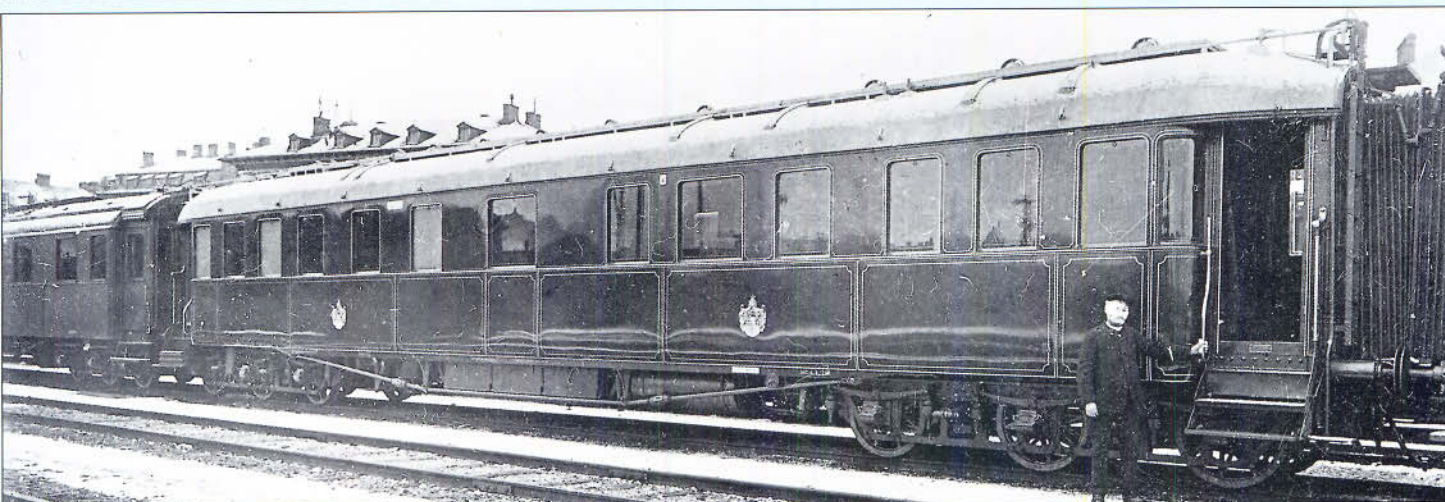
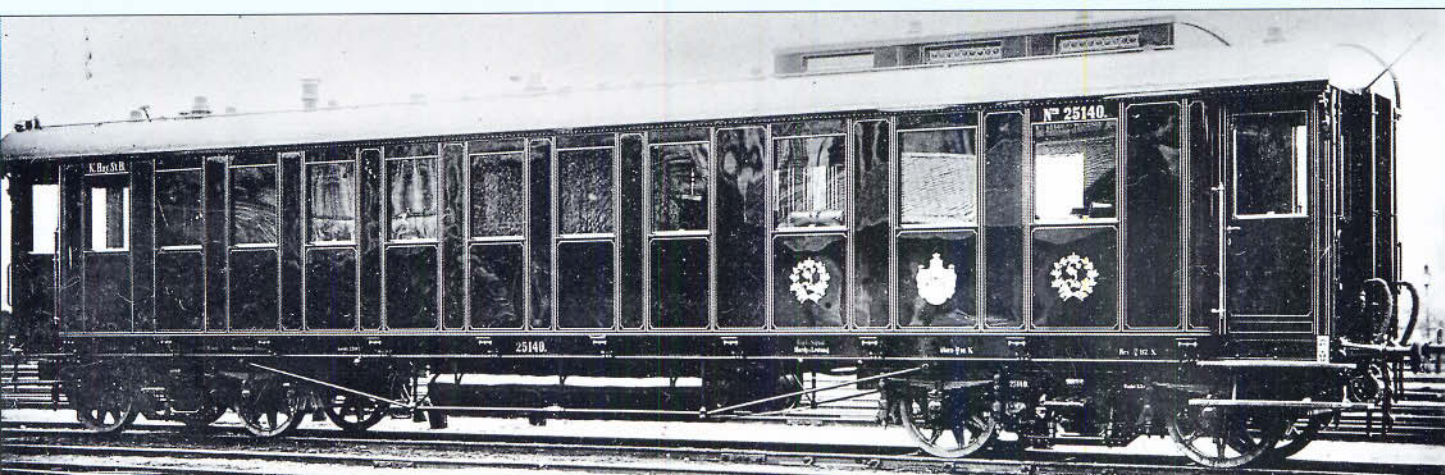
Brennstoffs auf den Tender notwendig. Die zweite Bauform des Führerhauses war die Nürnberger. Wegen der etwas größeren Länge des Führerhauses aufgrund des "zierlicheren" Kohletenders bei gleicher Achsabmessung konnte hier ein zusätzliches Seitenfenster eingebaut werden. Der kleinere Tender für Steinkohle hatte aber trotzdem dasselbe Fassungsvermögen für Wasser (in Litern) und Kohle (in Zentnern) wie sein Torf-Pendant. In Nürnberg saß man wesentlich näher an der böhmisch-schlesischen und der Ruhrkohle; der Torf wäre hier umgekehrt zu teuer geworden.

Und noch etwas: Ursprünglich waren bei der "Tristan" und anderen Loks die Torftender an der Oberseite noch nicht abgedeckt. Um das Brenngut vor Nässe zu schützen und

**Bild 180:** Zusammenstellung eines Acht-Wagen-Zugs mit Schnellzug-Lokomotive des Prinzregenten von Bayern im Jahre 1892. Zuggewicht ohne Lok: 154 t.







**Bild 183:** Der sechsachsige Hofsalonwagen Nr. 8 wurde 1899 von Rathgeber in München gebaut. Luitpold und Ludwig III. benützten ihn bis zum Ende der Monarchie. 1932 wurde er von der DRG umgebaut. **Abbildungen 182 und 183:** Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 182 (ganz oben):** Salonwagen 25 140 für Prinzregent Luitpold aus dem Jahre 1892.

**Bild 179 (linke Seite oben):** Amtliche Skizzen der Hofsalonwagen 7 und 8 aus dem "Bildlichen Verzeichnis der Wagen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen". **Abbildung:** Archiv Merker-Verlag

um zu verhindern, daß bei den jetzt höheren Reisegeschwindigkeiten Torfteile davonwirbelten, und um zum einen das Lokpersonal, zum anderen die Fahrgäste vor dieser Belästigung zu schützen, wurden die Torftender später geschlossen ausgeführt. In der langen Einsatzzeit der B VI von 1863 bis etwa 1920 änderte sich das Aussehen der Maschinen immer wieder.

Ab 1872 wurden die moderneren B VIII in München angeliefert. Diese Reihe erreichte nur eine Stückzahl von sechs Maschinen und spielte daher keine große Rolle.

Ganz anders verhält es sich mit der nachfolgenden Reihe B IX. Die ersten drei Ma-

schinen absolvierten bereits Anfang Februar 1874 ihre Kesseldruckprobe. Bis Anfang 1875 waren im ersten Baulos 50 Maschinen angeliefert worden; in den anschließenden Jahren folgten laufend weitere große Stückzahlen, so daß angenommen werden kann, daß solche Maschinen schon sehr bald vor dem Königszug zum Einsatz kamen.

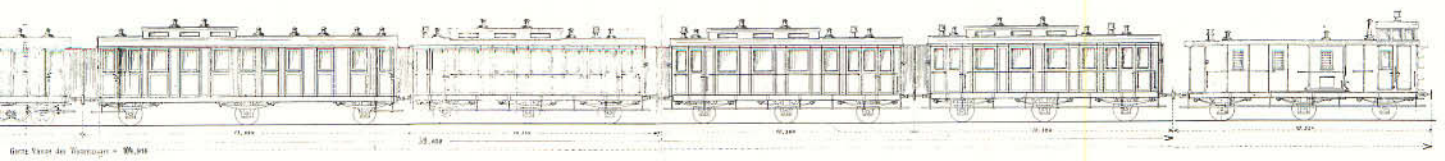
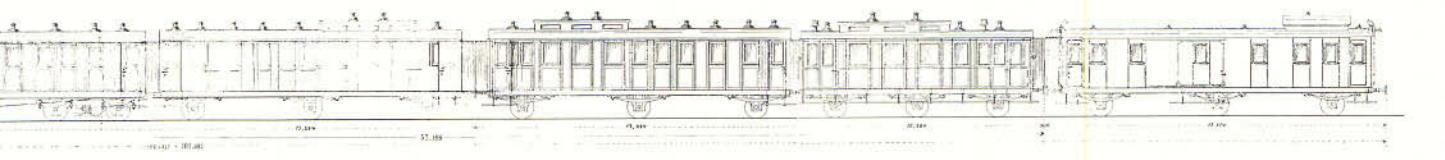
Übrigens gab es spätestens ab der B IX keine neuen Torftender mehr. Der von Frankreich verlorene Krieg von 1870/71 lenkte so viel Kontributionsgelder auch nach Bayern, daß man sich nun auch in München die teurere Steinkohle leisten konnte.

**H.M./rab-**



**Bild 184:** König Ludwig III. nach einem Gemälde. **Abbildung:** Bayer. Verwaltung der staatl. Schlösser, Gärten und Seen

**Bild 181 (ganz unten):** Neun-Wagen-Zug mit vermutlich zwei Küchenwagen und kürzeren Gepäckwagen (Gewicht: 154t). **Abb. 180 u. 181:** Verkehrsmuseum Nürnberg.







**Bild 185:** Die Uniform eines Bahnhofsvorstehers der Bayerischen Staatsbahn. Dieser Beamte gehörte zur Kategorie A III.



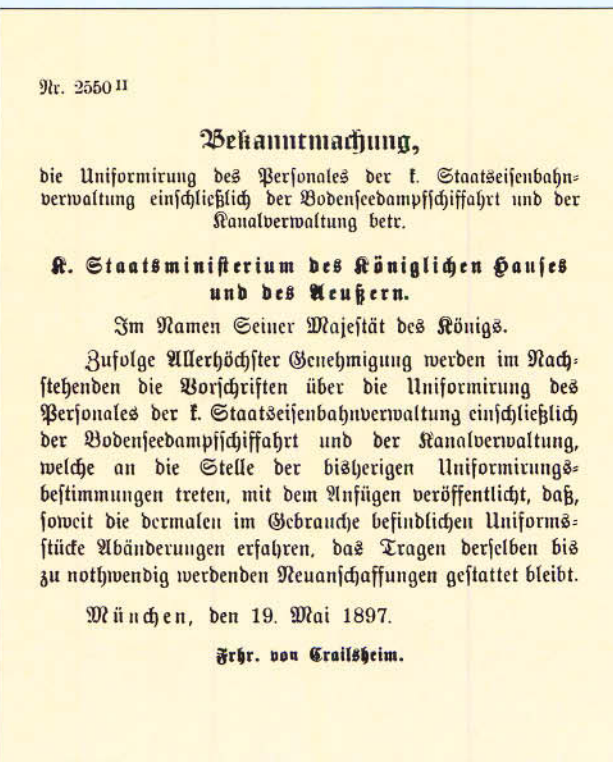
**Bild 186:** Dieser Beamte der Kategorie D I der Königlich Bayerischen Staatsbahn ist im maschinentechnischen Dienst beschäftigt.

# Uniformierungsvorschriften



**Bild 187:** Titelseite der Uniformierungsvorschrift aus dem Jahre 1897.

Die Uniformierungsvorschriften für das Personal der Königlich Bayerischen Staatsbahn vom 19. Mai 1897 schlossen auch das Personal der Bodensee-Dampfschiffahrt und der Verwaltung des Ludwigs-Donau-Main-Kanals ein. Trotz der Wichtigkeit dieser Vorschrift bemühte man sich bei der Aufstel-



**Bild 188:** Die Präambel zu der im Jahre 1897 in Kraft gesetzten neuen Vorschrift zur Uniformierung der Beamten im Dienst der Bayerischen Staats-eisenbahn, der Bodenseedampfschiffahrt und der Kanalverwaltung. Diese neue Festlegung datiert vom 19. Mai 1897.

Fotos 185 bis 199: Sammlung G. Henneking





**Bild 189:** Eine Auswahl alter bayerischer Uniformen, getragen anlässlich der Beamtenkundgebung in Nürnberg am 26. November 1933.

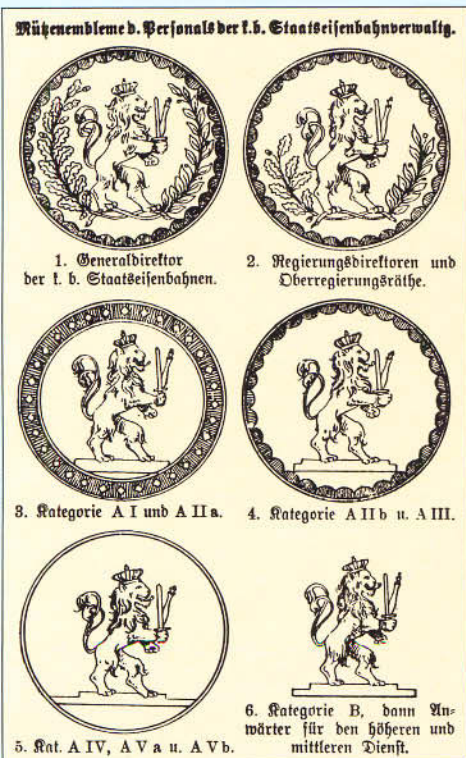
um Sparsamkeit. Die alten Uniformen durften noch "bis zu notwendig werden- den Neuanschaffungen" weitergetragen werden.

Der Kreis der "betroffenen" Bediensteten und der Umfang der Tragepflicht ist in den Uniformierungsvorschriften genau festge-

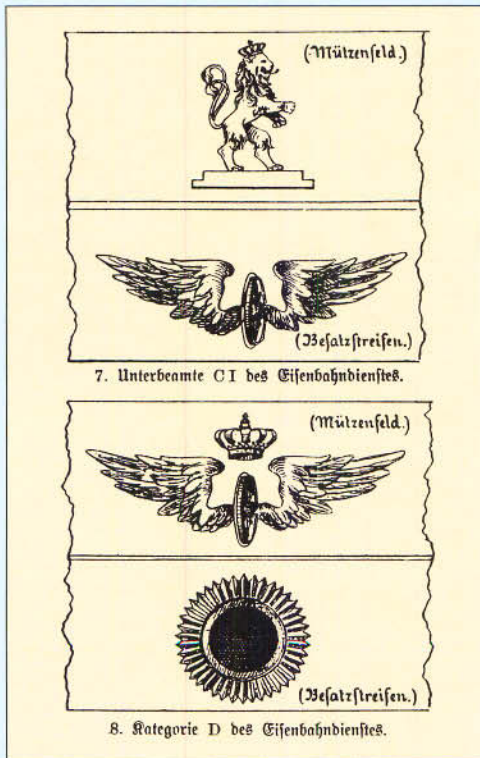
legt. Das Tragen von Galauniformen und das Anlegen von Galaabzeichen an der Uniform war nur besonderen Funktions- trägern erlaubt und diesen auch wieder nur zu besonderen, genau definierten Anläs- sen. Dem Zeitgeist folgend wollte man auch den Eisenbahnbeamten die Möglichkeit ge-

ben, bei besonderen Anlässen in einer ent- sprechenden Uniform aufzutreten. Dabei hatten die Urheber der Vorschriften aber so ihre Schwierigkeiten mit der Ein- grenzung der entsprechenden Personen- kreise. Während zum einen Beamten der Kategorie B I das Tragen einer Galauniform

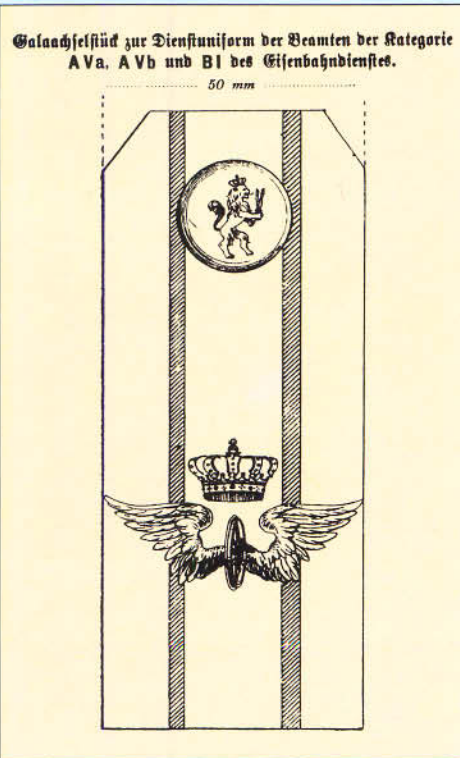
**Bild 190:** Verschiedene Mützenembleme.



**Bild 191:** Embleme der Kategorien C I und D.



**Bild 192:** Galaachselstück (Kat. AVa, AVb, BI).







**Bild 193:** Uniformen der Beamten der Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth.



**Bild 194:** Uniformierte Beamte der Kgl. Bayer. Bodenseedampfschiffahrt.

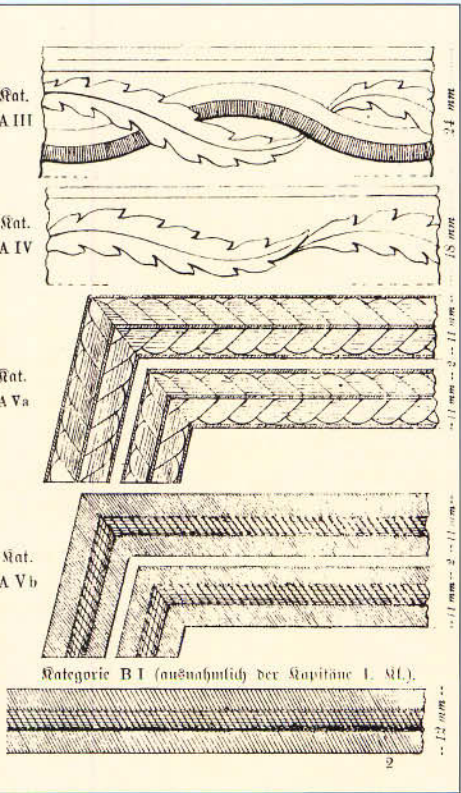
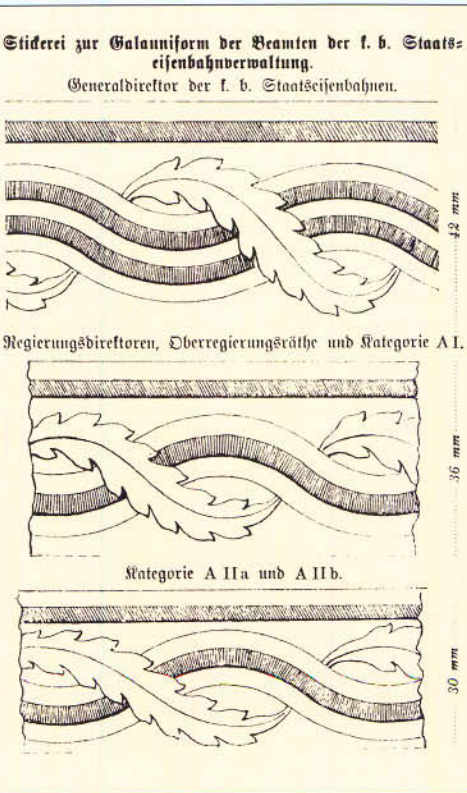
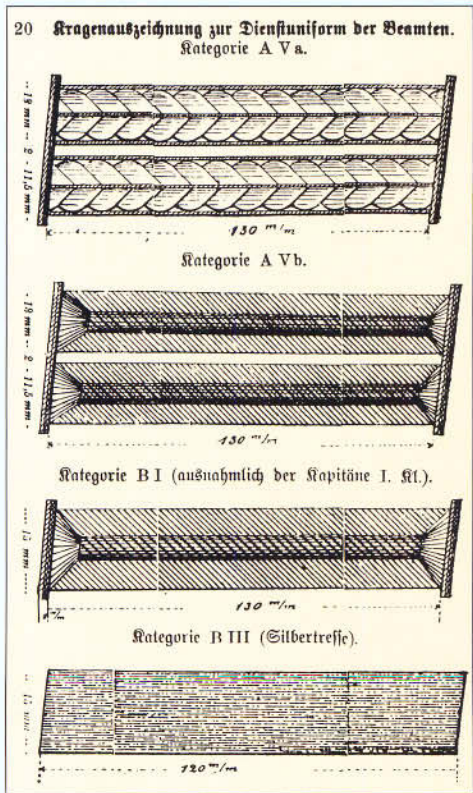
erlaubt ist, ist an anderer Stelle angeführt, daß Beamte der Kategorien A V und B I Galaabzeichen zur Dienstuniform anlegen dürfen. Aufgeklärt wird diese Ungereimtheit in der ganzen Vorschrift nicht mehr. Leider ist uns auch nicht überliefert, welchem Dienstgrad oder welchen Aufgaben die einzelnen Kategorienbezeichnungen genau entsprechen. Wir finden lediglich eine genaue Beschreibung der Dienstuniform für Generaldirektoren, Regierungsdirektoren und "Oberregierungsräthe". In dem nur einen Monat nach der Vorschrift herausgegebenen Dienstbefehl ist dann ein Teil der fehlenden Angaben ergänzt. Jetzt erfahren wir zwar, wie die Dienstuniform beispielsweise eines "Bahn-

hofsvorstands I. Klasse" oder eines "Districtsingenieurs" aussieht, aber leider wissen wir immer noch nicht, zu welcher Kategorie diese Dienstgrade gehören. In diesem nachträglichen Dienstbefehl ist auch festgelegt, daß Anwärter für den höheren und mittleren Beamtendienst keine Kragenabzeichen tragen. Zur sogenannten Uniformblouse durften keine Galaabzeichen angelegt werden. Die Dienstkleidung bzw. Uniformierung der "Unterbeamten" richtete sich nach dem jeweiligen Einsatzgebiet. So trugen die Beamten im Betriebs- und Verwaltungsdienst andere Uniformen als die des maschinentechnischen Dienstes, und der bautechnische Dienst war wieder an einer anderen Uniformvariante zu erken-

nen. Bahnmeister und Telegraphenmechaniker I. Klasse legten bei feierlichen Anlässen eigens erwähnte Accessoires zu ihrer Uniform an. Auch das "nichtstatusmäßige" Personal der Bahn – das waren die nichtbeamteten Mitarbeiter – wird bei den Kleidungs Vorschriften bedacht, und – man lese und staune – zum ersten Mal in einer Vorschrift bei den deutschen Eisenbahnen wird hier ausdrücklich auf "weibliche Personen" im Bahndienst eingegangen! Die Uniformierungsvorschriften enthalten schließlich noch exakte Zeichnungen von den Galauniformen, den "Kragenauszeichnungen" – wie man damals sagte – für die Dienstuniformen und den Galaabzeichen.

**Bild 195:** Verschiedene Kragenauszeichnungen der Dienstuniformen.

**Bilder 196 und 197:** Mit aufwendigen Stickereien waren die Uniformen am Kragen versehen. Die Abbildungen geben einen Einblick in die nach Kategorien eingeteilten Muster und Formen.





**Bild 198:**  
Zugführer der  
Königlich  
Bayerischen  
Staatseisen-  
bahn von  
hinten be-  
trachtet.



**Bild 199**  
(rechts  
außen):

Zugführer der  
Königlich  
Bayerischen  
Staatseisen-  
bahn in Uni-  
form. Markant  
und sehr deko-  
rativ sind die  
breiten Fang-  
schnüre über  
der Brust.

Auch die Mützenembleme für alle bayerischen Transportunternehmen sind detailliert aufgeführt. Die mehrfach erwähnte "Uniformblouse" mit verdeckter Knopfleiste ist allerdings erst im Anhang, dem Dienstbe-  
fehl, abgebildet.

Die "Krone auf dem Brustriemen der Kartentaschen", also das Hoheitsabzeichen, das das Zugbegleitpersonal besonders hervor-  
hebt, ist ebenfalls sehr detailliert aufgeführt. Bis vor kurzem hat sich davon der rote  
Schulterriemen des Zugführers gehalten.

Wer diese Uniformierungsvorschriften stu-  
diert, vielleicht bei Besuchen in bayerischen  
Uniformmuseen, der wird sich etwas in die  
Mentalität und den Habitus der Zeit um die  
Jahrhundertwende einfühlen können.

**Günther Henneking/red**

Und wie geht's weiter?

...natürlich mit dem hochinteressanten anschließenden  
Zeitabschnitt. Die

## Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1875-1920

behandelt im einzelnen:

- Endgültiger Übergang  
zum Staatsbahnsystem
  - Verstaatlichung der Ostbahn
  - Neue Staatsbahnen ab 1861
- Nebenbahnen
- Vizinalbahnen
- Lokalbahnen
- LAG
- Pfalzbahn
- Bayerische Staatsbahnen bis zur DR
- Hoch- und Kunstbauten
- Signale

Band 2 wird voraussichtlich noch Ende dieses Jahres ausgeliefert. Ab Band 3 steigen wir  
dann ein in die Geschichte der Lokomotiventwicklung.

Sie können uns für den kompletten Bayern-Report – ebenso wie für den Preußen-Report,  
den Sachsen-Report und den Dampflok-Report – einen Dauerauftrag zur Belieferung erteilen,  
damit Sie bestimmt keine Folge dieser Archivreihe verpassen.

**Hermann Merker Verlag GmbH • Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstenfeldbruck**  
**Telefon: 0 81 41/50 48 oder 50 49 • Telefax 0 81 41/4 46 89**