

Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt. Seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren

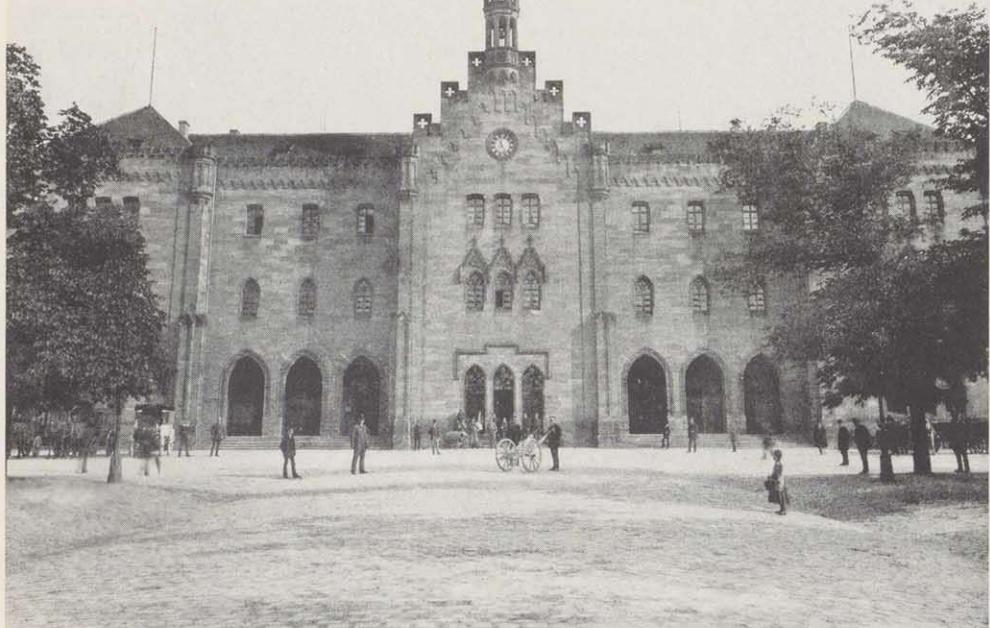
Mit diesem Beitrag beginnen wir eine Serie von Aufsätzen zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn.

Die Genese des Nürnberger und deutschen Eisenbahnwesens ist, nach dem Herkommen und nach dem publizistischen Hausgebrauch langer Jahrzehnte, nur allzusehr auf die Nürnberger Ludwigseisenbahn und damit auf das Initialdatum 1835 fixiert. Es soll diesem Datum und dieser allerersten Bahngründung nichts von ihrer wirklichen Bedeutung genommen werden, wenn sie im folgenden auf ihre richtigen Größenverhältnisse reduziert wird. Nicht zuletzt, um Baudaten und Bauverlauf des eigentlichen, staatlichen Bahnwesens im Nürnberger Raum, die sonst allzu sehr im Schatten der Ludwigsbahn stehen, ins gebührende Licht zu rücken. Maßgebender, als der Achtungserfolg, eine erste Bahn gebaut zu haben, ist für die Stadt und ihre Entwicklung schließlich ihre Einbindung in das Fernbahnnetz – und damit in die moderne Welt. Sicherlich wird dem Jubiläumsdatum vom 5. Dezember 1835 nichts von seinem Glanz genommen, wenn man seine Perspektive erweitert um die Erinnerung an den Auftakt des Fernbahnwesens, wenn für ihn die Stunde in Nürnberg auch erst knappe neun Jahre später schlug.

Von vornherein hatte die Anlage der Ludwigsbahn reinen Versuchscharakter, animiert durch die ideale Gelegenheit der linealgerade gezogenen Fürther Straße, die wenige Jahrzehnte vorher, nach Aufgehen des Fürstentums Ansbach ins Königreich Preußen (1792) auf Anordnung des preußischen Ministers von Hardenberg angelegt worden ist. Der Mittelstreifen dieser großzügig gebauten Chaussee lud zur Schaffung einer Bahntrasse geradezu ein. Es war nie daran gedacht, die Ludwigsbahn, die einer Privatgesellschaft gehörte, über Fürth (der Endpunkt lag am heutigen Platz Fürther Freiheit) hinaus weiterzuführen, noch sie irgendwann in das für spä-

ter geplante Fernbahnnetz einzubinden. An der "Fürther Kreuzung", wo bis Anfang der 60er Jahre der Gleiskörper der Bahn nach Bamberg-Altenburg den der Ludwigsbahn überschnitt, gab es keinerlei verbindende Weicheneinbauten. Jahrzehntelang besaß die Ludwigsbahn nur ihre alleinige Adler-Lokomotive und hatte außer den Hauptverkehrszeiten Pferdebetrieb; ihr Wagenmaterial war von vornherein weit kleiner konzipiert, als es für eine echte Überlandbahnstrecke geeignet gewesen wäre. Das Bahnhofsgebäude am Plärrer, das bis zum großen Umbau des "Nürnberger Verkehrs-Karussells" in den 60er Jahren bestand, stammte aus den 60er Jahren des Vorjahrhunderts; der Erstlingsbau (dem an der Fürther Endstation übrigens ähnlich) war ein kleines Biedermeierhäuschen mit anschließender offener Bahnsteigshalle.

An den Zwischenstationen Gostenhof, Muggenhof und Doos standen winzige Bahnwärtershäuschen – so solide allerdings, daß man sich ihrer noch als Stationsgebäude für die 1925 geplante (und nie verwirklichte) Untergrundbahn Nürnberg–Fürth bedienen wollte. Eigentlich gab die Ludwigseisenbahn viel weniger die Initialzündung zur Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes, sondern eher diejenige zum Ausbau des schienengebundenen innerstädtischen Verkehrs im Städtegroßraum Nürnberg–Fürth, also zur Straßenbahn. Jahrzehntelang liefen in der Fürther Straße beide Verkehrsträger einträchtig nebeneinander her – eine Art von Konkurrenz (siehe Londoner U-Bahn und Bahnbau in Amerika), die im klassischen Kapitalismus nicht unüblich war. 1922 freilich mußte die in ihrer Entwicklung rückständig gebliebene private Ludwigsbahn aufgeben – ein Opfer der Inflation. Doch noch ihre geplante Nachfolge-Einrichtung – das erwähnte U-Bahn-Projekt – war in Kooperative mit der fortbestehenden städtischen



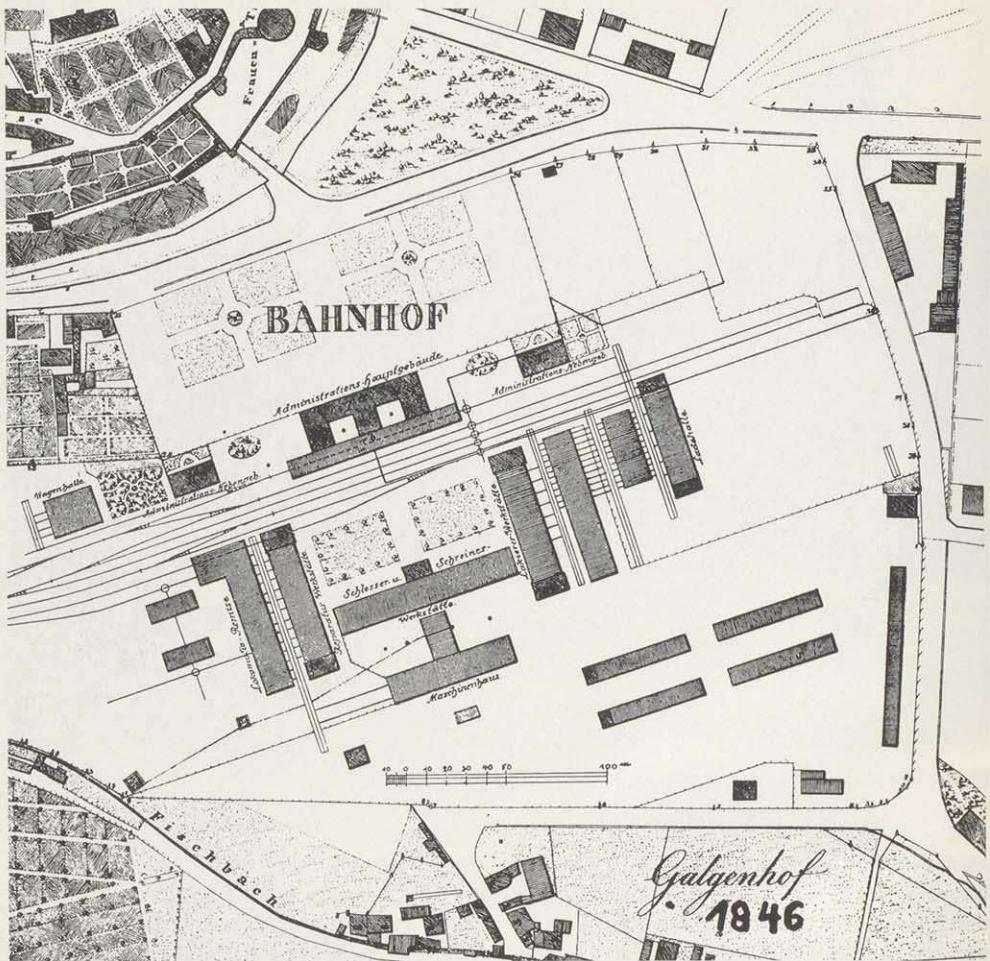
Erstes Empfangsgebäude des Nürnberger Fernbahnhofs 1846

Straßenbahn gedacht! Heute ein Ding der Unmöglichkeit! Die Straßenbahn bezog in den 20er Jahren mietweise den Bahnkörper der liquidierten Ludwigsbahn, deren Trägergesellschaft noch fast 50 Jahre fortbestand. Und in ihrem alten Bahnhofsgebäude am Plärrer wurden bis zum Zweiten Weltkrieg Dauerfahrkarten für die Straßenbahn verkauft, bis dieses Gebäude in den 50er Jahren unseres Jahrhunderts der Verkehrs-Begradiung weichen mußte.

Nürnberg's erster Fernbahnhof entstand, an der Stelle des heutigen Hauptbahnhofes, 1844 und bediente zunächst eine einzige Bahnstrecke nach Bamberg, die wenig später nach Altenburg in Sachsen weitergeführt wurde. Das Bahnhofsgebäude, in der Größe bescheiden, aber für eine 50000-Einwohnerstadt, die Nürnberg damals war, gerade richtig – wurde zwei Jahre später fertiggestellt. Der Architekt, vom Eisenbahnärar beauftragt, war ein gewisser

Rüber, der mit dem heute etwas verlegen und deplazierten Mitteln der Heideloffschen Neugotik eine Angleichung an das Nürnberger Milieu versucht hat. Ein Empfangsraum für "allerhöchste Herrschaften", gekrönte Häupter und deren Anhang also, war von Anfang an da: Seine Wandverschaltungen, die die Stürme der Zeiten überstanden haben, bilden heute noch ein Glanzstück in den Sammlungen des Nürnberger Verkehrsmuseums. An Gaststättenräume für die normalsterblich Reisenden war zunächst nicht gedacht. Die kamen erst 1872 hinzu, als das Wachstum des Verkehrsnetzes auch Anbauten am alten Bahnhofsgebäude notwendig machte.

Eigentlich sollte ja Nürnberg's erster Fernbahnhof an ganz anderer Stelle entstehen, und zwar oben am Neutor, auf der Nordseite der Stadt, als Kopfbahnhof. Nicht etwa, daß man nicht schon damals an Nürnberg's vorgezeichnete Rolle als mittel-

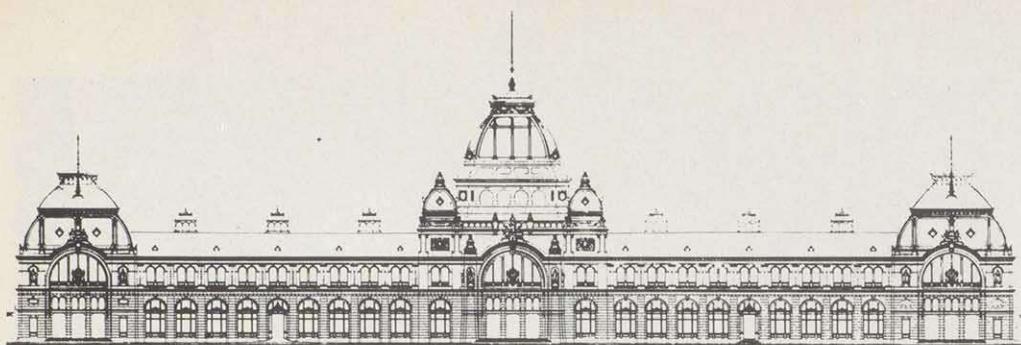


Plan des Hauptbahnhofes 1846

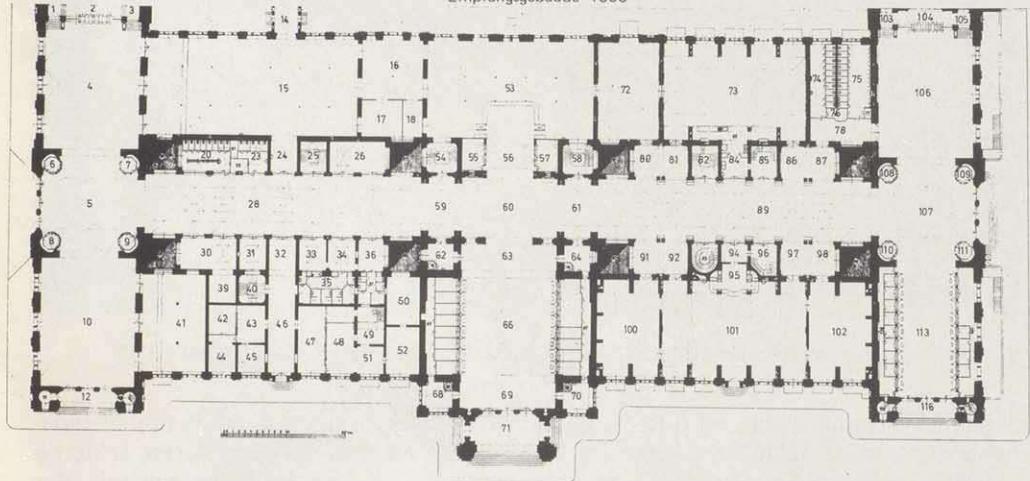
europäischen Eisenbahnknotenpunkt gedacht hätte. Aber man huldigte in jener Frühzeit der Eisenbahn der Vorstellung, jede Fernstrecke müsse in ihrem eigenen Kopfbahnhof ausmünden und nach Bedarf außerhalb der Städte durch Ringgleise verbunden sein – Vorstellungen wie sie ja gerade in den größten internationalen Zentren Europas, London und Paris, konsequent verwirklicht worden sind. Das Projekt scheiterte aber, man darf sagen rechtzeitig, an der Platz- und Verkehrsfrage; an der zu großen Nähe eng bebauter Wohngebiete (Johannis und Kleinweidenmühle) wie dem zu erwartenden regen Verkehrs-

aufkommen zwischen Fern- und nahem Ludwigsbahnhof.

Der Vorteil der Lage am Frauentor sprang zudem in die Augen: Das war einmal die Nähe der werdenden, in der Südstadt gelegenen City (Königs- und Karolinenstraße), die eine besondere Belebung des Fernhandels über den Schienenweg erwarten ließ, das war zum andern – im Gegensatz zum Gebiet im Norden der Stadt – die Verfügbarkeit fast endlosen jungfräulichen Geländes im südlichen Vorfeld der Stadtmauer. Für die Erweiterung des Schienennverkehrsaufkommens, womit in den kommenden Jahrzehnten zu rechnen war,



Empfangsgebäude 1906



Grundriß des Empfangsgebäudes 1906

Empfangsgebäude 1906 mit Grundriß

wie auch für die wünschbare Ansiedlung von Industriebetrieben in Gleisnähe war diese Lage des Bahnhofs von großem Vorteil, der zur Zeit der Bahngründung in seinem späteren Ausmaß noch gar nicht abzusehen war. Aller Anfang ist schließlich klein: Vier Gleiskörper mündeten zunächst, überdacht von einer einteiligen, offenen Halle aus Holz, vom Westen her in das Bahnhofsterrain und fanden dort ihr Ende.

1849 wurde die sogenannte Süd-Bahn nach München gebaut und in den bestehenden Kopfbahnhof hereingezogen; 1857 folgte die Strecke nach Amberg–Regensburg, womit das Kopfbahndasein ein zwangsläufiges Ende hatte, weil die Schienenträger nach Osten weitergeführt werden mußten. Dieser Durchgangs- und all-

mähliche Netzcharakter des Nürnberger Bahnhofs, der ihm in den 70er Jahren die stolze Bezeichnung "Centralbahnhof" eintrug, wurde laufend erweitert. 1862 verlor die Ludwigsbahn ihr bis dahin eifersüchtig gehütetes Privileg, der einzige Schienenweg zwischen Nürnberg und Fürth zu sein, indem die Fernbahn nach Bamberg – damals entstand der heute noch existierende Fürther Bahnhof im Spätbiedermeierstil – ihren Weg jetzt über Fürth nahm, was bei der Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung im Zeichen der nahenden Gründerzeit ja wohl nicht abzuwenden war. Über die erwähnte Fürther Kreuzung bog die Nordbahn bis dahin knapp hinter Doos zu den Dörfern des Knoblauchlandes ab, etwa so, wie heute der Nürnberger VAG-Omnibus seinen Weg nach Erlangen nimmt. An



Szene vor dem I. Weltkrieg im westlichen Seitenbau des Hauptbahnhofgebäudes 1906–1909

Geländeerhebungen da und dort ist noch heute der frühere Bahndamm kenntlich.

Relativ spät, 1865, erfolgte der Ausbau der Strecke nach Würzburg, bis zum Fürther Staatsbahnhof mit der Bamberg Linie zusammengebündelt. 1871 wurde der lange Schienenumweg von Nürnberg nach Regensburg über Amberg überflüssig, weil eine Direktstrecke zur alten Donaustadt über Neumarkt/Opf. eröffnet wurde. 1875 wurde die Strecke Nürnberg–Ansbach–Crailsheim ausgebaut und damit die bestmögliche Verkehrsverbindung nach Stuttgart und ins Oberrheingebiet erreicht. Die Strecke nach Schnabelweid (Bayreuth) die wenig später nach Eger verlängert wurde, setzte dann 1877 den Schlußpunkt im spinnenartigen Ausbau des Nürnberger Fernbahnnetzes.

Das heißt, es galt, in das Bahnsystem um Nürnberg noch eine spezielle Fernbahmlinie zu übernehmen, die, weil einer Privatgesellschaft gehörig, bis dahin ein Eigenleben, und zwar auch verkehrstechnisch, geführt hat. Es war dies die alte Ludwigs-Ost-Bahn nach Furth im Wald, deren Gleise bis dahin, ohne Verbund mit dem Staats-

bahnkörper, in einem Sonderbahnhof endeten. Mit einer etwas eleganteren, späteren Neugotik als das Empfangsgebäude der Staatsbahnen ausstaffiert, stand das kleine Gebäude etwa dort, wo seit den 30er Jahren der pylonartige Großbau der Post emporragt, und wurde denn auch 1879, als die Furth-im-Walder-Strecke endlich von der Staatsbahn übernommen wurde, dem Postareal einverleibt. Diese Strecke verlief lange Kilometer weit durch dichte Wälder. Die damals noch niedrigen Heizkessel der Lokomotiven verlangten zur Vermeidung des Funkenfluges gerade bei dieser Bahn besonders große kugelförmige Aufsätze auf die Schläote.

Der Nürnberger Eisenbahnverkehr schwoll und schwoll; 1882 zählte der Gleiskörper des Centralbahnhofes schon neun Bahnsteige. Die Anlagen hatten fast den heutigen Umfang, weil damals ja noch der gesamte Güterverkehr über den Hauptbahnhof abgewickelt werden mußte. Dazu lagen damals im Süden des heutigen Bahnkörpers ausgedehnte Werkstätten zur Instandhaltung des rollenden Materials, die nunmehr längst westwärts, Richtung Go-

stenhof, gewandert sind. Der Umstand, daß Güterverkehr und Werkstätten bald nach andernorts verlegt werden konnten, machte nachmals den großzügigen Ausbau unserer Hauptbahnhofsanlage auf 23 Bahnsteige möglich, so daß jetzt Nürnberg als mittlere Großstadt einen der größten Personenbahnhöfe der Welt besitzt.

Die große Metamorphose folgte schon bald: 1894 bis 1900 war in der Hauptsache die Umgehungsbahn für den Güterverkehr (Ringbahn) vollendet; für den Fall einer entsprechenden arealmäßigen Entwicklung Nürnbergs hätte man über diese Strecke (mit dem Nordost-, Nord- und Nordwestbahnhof) eine Stadtbahn einrichten wollen. Aber es gab dort schließlich nur eine einzige Tangierung mit dem Personenverkehr: Den Abfahrtspunkt Nordostbahnhof für die Lokalbahn nach Eschenau–Gräfenberg gegen Ende des Jahrhunderts, die der Initiative des tatkräftigen Oberbürgermeisters Georg von Schuh zu verdanken ist. Wichtiger war 1900 die Anlage des Rangierbahnhofes im Süden, der heute noch Süddeutschlands größter Verschiebebahnhof ist. Weil über ihn die Ringbahn verläuft, verbindet der Rangierbahnhof in idealer Weise die von Nürnberg aus nach Osten, Südosten und Nordosten verlaufenden Bahnlinien mit denen der westlichen Sphäre. Die Riesenanlage war notwendig geworden wegen des großen Industrieaufkommens im Nürnberger Süden, die eine Vielfachanbindung einzelner Werkbahnen an die riesige Gleis-Harfe und über sie zu den Fernbahnstrecken unumgänglich machte. Wie gut, daß der Standort des allerersten Kopfbahnhofes am Frauentor gewählt wurde. Wie hätten sich all diese zeitgebotenen Entwicklungen vollziehen können, wenn man sich anders entschieden hätte?

Trotzdem blieb der Hauptbahnhof am Frauentor nicht von Krisen und Engpässen der sich wandelnden Zeit verschont. Die riesigen Industrieflächen, die in der Wilhelminischen Ära im Nürnberger Süden ausgewiesen wurden, und die dazu parallel entstehenden schier endlosen Wohnviertel erheischten leistungsfähige Nord-Süd-Verkehrstransversalen, breite Straßenverbin-

dungen zur Innenstadt. Und da erwies sich denn der ebenerdig liegende Schienenkörper immer mehr als Handicap. Es gab noch keinen Celiastunnel und keinen Allersberger Tunnel; die "Funktion" desselben versah eine altmodische Eisenbrücke. Fernab liegender vom Bahnhofszentrum gab es freilich schon den Marien-, den Tafelhof- und den Steinbühler Tunnel, aber eng und niedrig und halb unter der Boden-Ebene. So war es schon vor 1900 beschlossene Sache, den Bahnkörper um etwa 3½ Meter anzuheben, um darunter ein Bündel Straßen durchziehen zu können.

Weil auch trotz der Anbauten von 1872 das alte neugotische Bahnhofsgebäude für die Fluktuation der Fahrgäste längst zu klein geworden war, wollte man mit der Modernisierung des Gleiskörpers auch das alte Empfangsgebäude ersetzen. Auch hier haben die Planer der Vergangenheit (wieweit wohl wissenschaftlich?) vorgesorgt: Bahnhof und Gleiskörper lagen einige hundert Meter von den Stadtmauern entfernt, mit großen Parkanlagen begrünt. Eben dieses große Areal kam der Stadt später zugute für die Funktion ihres modernen Bahnhofsplatzes mit großem Durchgangsverkehr und als Anlaufstelle zu den Zügen, von den unterirdischen Passagen der 60er Jahre und der heutigen Funktion der U-Bahn im tiefen Fundament des Bahnhofsareals, das auch bald die S-Bahn zu verkraften hat, einmal abgesehen.

Für den Neubau bedurfte es, nach den Bestimmungen der damaligen, nicht eben diktatorischen, aber doch noch patriarchalischen Verfassung, des Agreements der Krone, sprich des damaligen Prinzregenten Luitpold von Bayern. Dies zu erreichen, versuchten die Nürnberger mit einer *Captatio benevolentiae*". Sie ließen aus München den akademischen Bildhauer Wilhelm von Ruemann kommen und, genau in der Mitte des damals noch parkähnlichen Bahnhofsplatzes, dem Wurzel-Sepp (wie sie ihren obersten Herrn in zärtlicher Respektlosigkeit nannten) ein mächtiges Reitstandbild aus Bronze (auf hohem Marmorsockel) mit zwei grimmen bayerischen Löwen davor errichten, luden ihn zur Einweihung des Monuments ein und begannen alsbald ein-



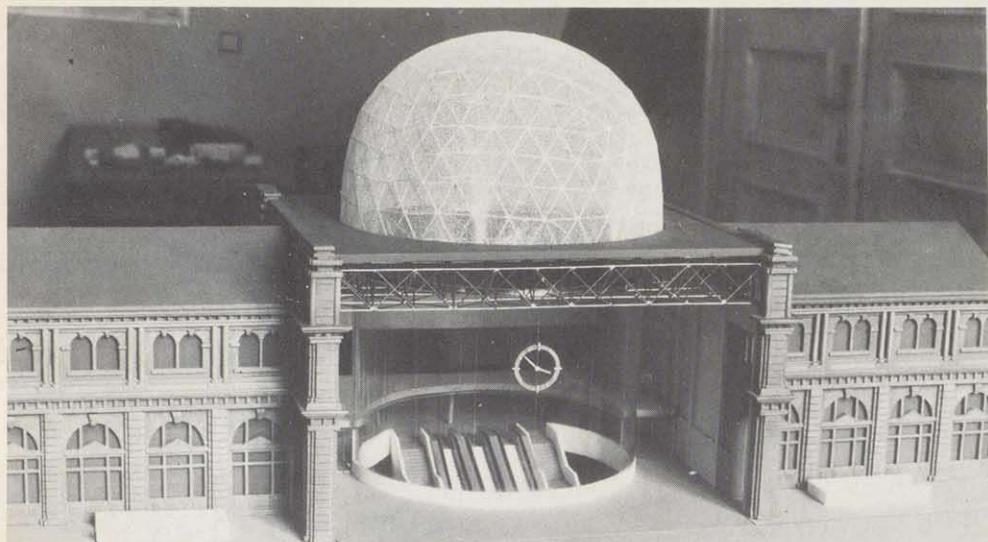
Hauptbahnhof vor 1934 mit Prinzregentendenkmal

schmeichelnd zu "argumentieren", ein solches Standbild bedürfe einer mächtigen Steinfolie als Hintergrund, eben des geplanten, über 100 Meter langen neuen Bahnhofsgeländes.

Und der Prinzregent gab sein "placet". Einige einfacher gehaltene Alternativ-Pläne wurden bald vergessen, und der Star-Architekt Karl von Zaenger aus München, an lukrative Regierungsaufträge gewohnt, setzte alsbald (1906–09) sein Jahrhundertwerk "ins Werk": den riesigen Nürnberger Hauptbahnhof. Außen weist seine achtungsgebietende Front zur Altstadt: Das Mittelrisalit mit dem fassadenhohen Portikus, dem mächtigen quadratischen Tambour und der lichten Kuppel darüber, an der trotz aller feudalen Pracht schon viel Eisen und Glas zur Verwendung kam, links und rechts davon die langen Seitentrakte mit den martialischen Possenquadern und antikisierenden Rundbogenfenstern, ausmündend in die stattlichen Eckpylone mit ihrerseits je zwei eingezogenen, etwas kleineren Kuppeln. Die Säulen, Bögen und Gewölbe im Innern strotzen von Marmor, Messing,

Gold und figuralen Verzierungen; auch die Außenwand war (aus Stein) von letzteren voll, und all diese statuarischen Zugaben von Heroen, weiblichen Allegorien und Kleinarchitektur waren ein Werk des schon erwähnten Wilhelm von Ruemann.

Bedeutender wohl waren die mit dem Prachtbau erzielten praktischen Neuerungen: Zugang und Abgang zu und von den Bahnsteigen konnten jetzt über verschiedene Trakte geleitet werden; und die Zugänge waren nicht mehr unterkellert, wie einst, sondern hell und dekorativ ausgesteiht und ebenerdig, weil ja jetzt die Bahnsteige oberirdisch lagen. Allerdings: Ein Südausgang, dringend wichtig für die rauhe Menge der auf den Pendelverkehr angewiesenen Südstadtbewohner, der "Proleten" also, die so vielen Entgegenkommen den damals Maßgebenden doch nicht würdig erschienen, fehlte zunächst. Dazu verstand man sich erst in der Weimarer- bzw. nürnbergischen "Luppe-Zeit" 1926: seitdem erst gibt es den kleinen Zugang nach Süden mit der Imbißhalle. Daß der neue Bahnhof ein in subtilstem Jugendstil



1973, beim Umbau des Hauptbahnhofs war im Zusammenhang mit der Verlegung des U-Bahn-Stollens ein gläserner Mittelporitus mit Acryll-Kuppel geplant – was die Einheit des Gebäudes zerstört hätte!

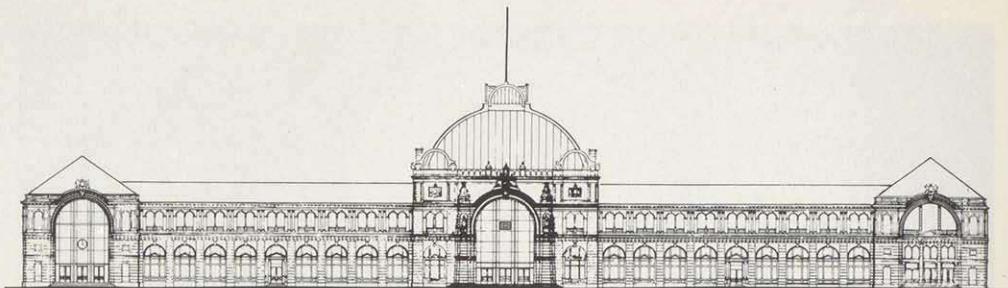
gehaltenes "Fürstenzimmer" und eine fast ebenso "foines" Restaurant für die Fahrgäste erster und zweiter Klasse besaß, versteht sich wohl "von sölbst". "Die niederen Stände", wie man damals "distinguiert" zu sagen pflegte, sahen sich in einen Warterraum und eine minimal eingerichtete "Bier-Schwemme" verwiesen.

Aber die Pillenreuther, Allersberger und Tafelfeldstraße sind durch den Umbau zu dem geworden, was sie sind, wer will denn da viel lästern? Heute gehört unser Super-Bahnhof – in der Zeit der noch viel lukrativeren Flughäfen das Schicksal aller Großstadtbahnhöfe – ja ohnehin weniger den "Oberen" als den "Unteren Zehntausend" (original Nürnbergisch: "Boahnufs-schorschla") – soweit sie nicht gerade Bahnhofsverweis haben. Die vielen Laden-einrichtungen und Verkehrsbüros heutigen-tags werden dem Ärar der Bundesbahn ein bißchen auf die Strümpfe helfen, und dazu auch das "Aktualitäten-Kino" im West-pylon, das wirklich an der "Spitze der Zeit" marschiert und daher für Leute unter 18 in der Regel verboten ist.

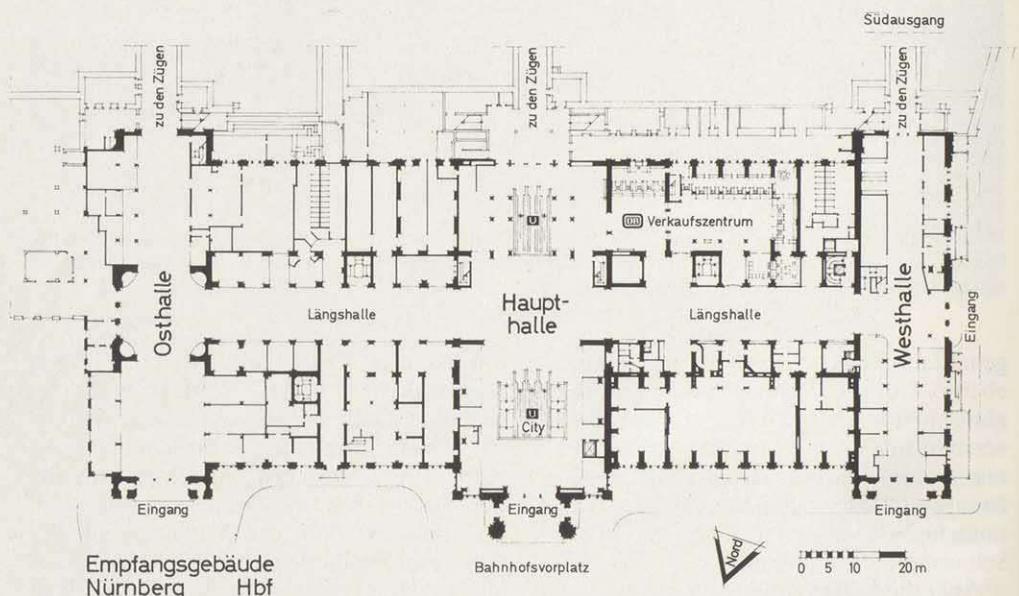
Einrichtungs- und aufbaumäßig wurde in den letzten Jahrzehnten für das im Kriege

arg lädierte Gebäude viel getan: Neue Sachlichkeit im besten Wortsinn verbindet sich da mit einem dezenten Konstruktions-stil, der mit dem heute natürlich fehlenden Kuppel-Interieur fast aussöhnt. Anfang der 70er Jahre mußte das Meisterwerk vollbracht werden, den Mittelbau mit der unter den Fundamenten durchzuziehenden U-Bahnstrecke nach Langwasser und Fürth organisch zu verklammern, in einer gewaltigen Vertikale, auf unendlich starke Träger gestützt. Man tötigte das Wunder – und krönte 1977 den zeitweilig fast abgetragenen Mittelbau wieder mit einer Kuppel – etwas breit geraten und unproportioniert, weil der Tambour fehlt.

Und noch etwas fehlt – schon sehr viel länger freilich und sicher nur von ganz wenigen, uralten Mitbürgern vermißt: Das Monument vom "Wurzelsepp", das schon anno 1934 verschwinden mußte, weil die damaligen neuen Herren bei ihren Aufmär-schen zum Reichsparteitag, und wohl nicht nur deswegen, keinen Wurzelsepp mehr brauchen konnten. Natürlich wurde das Denkmal im Krieg eingeschmolzen. Braune "Schnorrenwastels" können eben in der Gunst des Volkes keine weißblauen



Empfangsgebäude 1978



Grundriß Empfangsgebäude 1981

Empfangsgebäude 1978 mit Grundriß 1981

"Wurzelsepps" als Nebenbuhler gebrauchen. Aber der Verewigte wäre wohl gar nicht böse drum: Wie stünde er denn heute da, mit seiner martialischen Altherrenwichs und seinem braven Hafer-Motor im Milieu der endlos rollenden Blechlawinen? Und was sollten seine beiden Löwen zwischen den Labyrinthen der Glaskioske und unterirdischen Schaufensterpassagen? Das Alte stürzt, es ändern sich die Zeiten . . .

Der einseitig kraftwagenfreundliche NS-Staat hat sich im Bereich der Bahndirektion Nürnberg übrigens einige ganz angängige Denkmale – wenn auch natürlich zu seinem

ureigensten Zwecken – gesetzt. Einmal war das die (wegen des Reichsparteitagsgeländes) weit in den Süden, ins heutige Langwasser verschobene, mit Muschelkalkdamm, Vielgleisigkeit und Fahrdrabtbespannung ausgestattete Ringbahn, zum anderen der Bahnhof Dutzendteich an der Regensburger Strecke, im strammen Unteroffizier-Klassizismus von damals, aber recht haltbar. Die Anlagen mußten damals den alten, schlchten Haltepunkt ersetzen, weil dort alle Jahre im September die Reichsarbeitsdienst-Leute und die SA hier aus den Güterzügen gekarrt und aufs "Gelände" geschafft wurden.

Und was läßt sich sonst noch thematisch-einschlägiges aufzählen? Die modernisierten und verbreiterten Bahnsteige des Hauptbahnhofes (60er und 70er Jahre) und das einmal darüber geplante Hubschrauber-Dach, das längst in der Erinnerung begraben ist; die paar Haltepunkte an der Peripherie, die selbst der Erinnerung verloren sind, obwohl sie noch bestehen, den kleinen backsteinernen Ostbahnhof an der Bayreuther Strecke (nicht zu verwechseln mit dem ehemaligen gleichen Namens am Bahnhofsplatz, der zur alten Ludwigs-Ostbahn gehörte) und natürlich den Nordostbahnhof für die menschheitsentblößte, wenn auch heute mit vierachsigen Ganzstahlrahmenwagen und Öl-Loks ausgestattete Gräfenberger Bahn, der wohl demnächst in seinem wurmstichigen Holz-

gewand aus der Vorweltkrieg-I-Zeit ruhmvoll verenden dürfte.

Übrigens: Städtezüge hin, geschweißte Schienenstöße her: seit es die brustenden Tenderloks, die wackligen Lokalbahnwägelchen mit den dünnen Puffern und die Nahtriebszüge mit den kamelhöcker-ähnlichen Motoraufbauten auf dem Dach – und last not least – die biederer bayerischen Schnellzugs-Dreiachser, in den schon Thomas seliger Filser "geroast" ist, nicht mehr gibt, macht das Eisenbahnfahren nur mehr den halben Spaß. Auch, wenn man im Hauptbahnhof Nürnberg zusteigt, mit seinen jüngst so bürgernah umgestalteten Fahrkartenschaltern.

Dr. Helmut Häußler, Franz-Reichel-Ring 19, 8500 Nürnberg 50

Die Bilder stellte der Verfasser zur Verfügung

Waldemar Welisch

Ein Kalkspat-Bergwerk zwischen Schweinheim und Gailbach

Daß sich zwischen den beiden Aschaffenburger Stadtteilen Schweinheim und Gailbach früher ein Kalkspat-Bergwerk befand, wissen nur noch wenige Aschaffenburger. Es befand sich oberhalb der Dümpeelmühle an der Gailbacher Straße am Fuße des Elterberges auf dem Flurstück "Speiersrain". Der älteste abgebaute Stollen war der Heinrichsstollen, der zweite hieß Gertrudsstollen, der 1933 geöffnet wurde.

Inbetriebnahme und Einstellung der Arbeiten

Die älteste Nachricht über den Abbau von Kalkspat an der von Schweinheim nach Gailbach führenden Straße geht auf das Jahr 1862 zurück. Man wollte zunächst den Kalkspat an dieser Stelle untersuchen und seine Verwendungsmöglichkeit erproben. In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts begann dann der eigentliche Abbau des Kalkspatkommens im Tagebau. Abnehmer waren die Zellstoffwerke in Aschaffen-

burg-Damm, die aus dem Kalk eine Lauge gewannen, die für die Herstellung von Weißpapier benötigt wurde. Die Arbeiten im Kalkspat-Bergwerk Schweinheim wurden nur bei Bedarf aufgenommen. Im Spätsommer des Jahres 1928 hatte die Firma Spessart-Industrie Aschaffenburg den Betrieb übernommen, und zwar erst im Tagebau, der gegen Ende des gleichen Jahres dann in den Tiefbau (= unter Tage) verlegt wurde. Im Mai 1929 erfolgte die Teufung eines weiteren Stollens. Die dort beschäftigten Arbeiter aus Oberbessenbach konnten die Arbeiten nicht mehr alleine bewerkstelligen, und man stellte 1930 Grubenarbeiter aus Partenstein vom Schwerspatbetrieb Stolte und Co. ein, die bereits weit aus mehr Erfahrung im Bergbau hatten. Mitte des Jahres 1934 wurde der Betrieb von der Fränkisch-Hessischen Kalk- und Stein-Industrie Aschaffenburg übernommen, die 1937 in die Steinindustrie Koeppen und Co. umgewandelt wurde. In allen Fällen war der persönlich haftende Gesell-