

derung von Vordernberg nach Erzberg über Steiermark. Durch die Erweiterung des europäischen Eisenbahnnetzes verkürzten sich die Entfernungen in zeitlicher Hinsicht; der Austausch von Wirtschaft, Handel und Kunst wurde beschleunigt.

Hand in Hand mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgte die rasche Entwicklung des Lokomotiven- und Waggonbaus. Bahnbrechende Arbeit leisteten hierbei in München die Firmen Maffei und Krauß, die später fusionierten, in Nürnberg waren es die Firmen Friedr. Spaeth, Schuckert und Cramer-Klett. Die einzelnen deutschen Länder konstruierten vor allem im Lokomotivenbau eigene Typen. Dabei gewannen gerade die Lokomotiven der Bayer. Staatsbahnen hohes Ansehen. Dem Ausbau der Beförderungsmittel entsprach der Ausbau der Bahnstrecken. Das 19. Jahrhundert brachte einen ständigen Fortschritt im Brückenbau sowie in der Gestaltung der Bahnhöfe, besonders an Knotenpunkten. Sie wurden zu wahren *Kathedralen der Technik und des Verkehrs*. Vergleiche zwischen europäischen Bahnhöfen ergeben eine bunte Palette verschiedenster Erscheinungsformen. Dabei sprachen in den Bauten auch nationale Eigentümlichkeiten ein gewichtiges Wort mit, besonders in England und Frankreich (London, Paris, auch Mailand).

Der laufenden Verbesserung bei Bahnstrecken und Beförderungsmitteln entsprach als *tertium comparationis* die Entwicklung der Lokomotiven. Geradezu einen Meilenstein in ihrer Frühzeit stellte das berühmte Lokomotiven-Rennen in Rainhill dar, bei dem George Stephenson gewann und damit die Zukunft des Eisen-

bahnbaues (u. a. die bis heute gültige Spurweite der Schienen) bestimmte.

Darüber hinaus wurde die Eisenbahn zur Plattform einer neuen Gesellschafts- und Sozialordnung, die sich u. a. bis in die *Klassifizierung* der Wagengarnituren auswirkte. Erst im Laufe des 20. Jh. kam es zu einer allmählichen Normierung der Lokomotiven und Wagenzüge. Daß die Eisenbahn einschneidende städtebauliche Konsequenzen nach sich zog und vor allem im Bereich der Malerei immer mehr an Aktualität gewann, wird im Kapitel *Die Eisenbahn in der Kunst* ausführlich dargestellt, ebenso die wachsende Erkenntnis des Denkmalwertes von ehemaligen Eisenbahnbauten.

Doch auch die Moderne vermag der Eisenbahn progressive Elemente abzugewinnen. So ist in Frankreich der berühmte Kopfbahnhof *Gare d'Orsay* nicht einem ursprünglich geplanten modernen Bau von Le Corbusier geopfert, sondern unter Mitwirkung des französischen Staates (Giscard d'Estaing, Mitterrand) zu einem monumentalen *Museum des 19. Jahrhunderts* bestimmt worden. In idealer Weise ist der Gerüstbau aus Stahl – noch im Schatten des Eiffelturms (1899) und seiner Tradition stehend – die *architektonische Mitgift*. Dieses *Jahrhundert-Museum* wird selbstverständlich auch Gemälde des 19. Jahrhunderts aufnehmen und somit eine europäische Mittlerfunktion zwischen Louvre und modernem Centre Pompidou einnehmen – ein Vorbild, dem andere europäische Staaten, vor allem Deutschland, nacheifern sollten. Daß im Bahnhofsbau heute neue Darstellungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, beweist der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz.

Ernst Eichhorn

Franken als älteste Eisenbahnlandschaft Deutschlands

(Zusammenfassung)

Hinweis: Extrakt der beiden Aufsätze des Verfassers in "Schönere Heimat" Jg. 1985/Heft 3 Seite 149 ff. und "Frankenland" Jg. 1985 Heft 12 Seite 335 ff.

Das Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 hat die Städte Nürnberg und Fürth in den Mit-

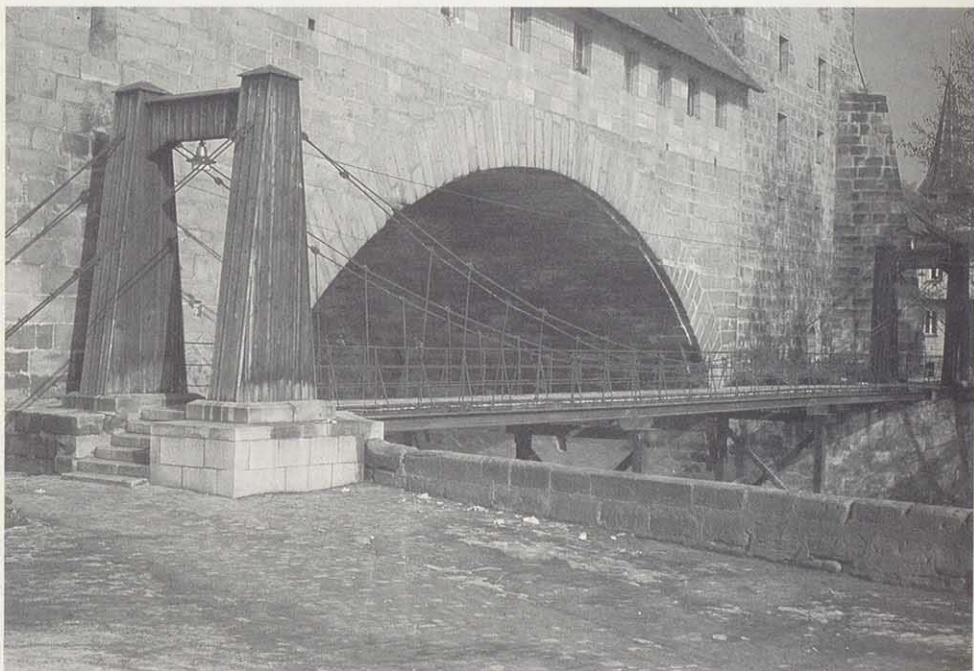
telpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. Darüber wurde leicht die Tatsache vergessen, daß Mittelfranken und damit auch Gesamtfranken als Deutschlands älteste Eisenbahnlandschaft figurieren. Schon im Vorfeld der Ludwigsbahn von 1835 stehen eisen-



Neujahrspaket 1816 der Kgl. Eisengießerei Berlin mit der ersten in Deutschland gebauten Lokomotive Foto: Ernst Eichhorn

bahntechnische Überlegungen zur Debatte. Ihr Hauptvertreter war das Mitglied der Bayerischen Akademie der Wissenschaften Joseph Ritter von Baader. Doch seine interessanten Vorversuche fanden beim bayerischen König Ludwig I. wenig Anklang, zumal der König ohnehin der aufziehenden

Industrie skeptisch gegenüberstand (*Im Dampfe lösen sich auf die Verhältnisse alle*). Zwar hatte Ludwig I. als Kronprinz dem Fürther Bürgermeister Baumeister 1825 erklärt, daß er an einer Bahnverbindung Nürnberg – Fürth interessiert sei; wahrscheinlich dachte er aber dabei an eine Pferdebahn. Tatsächlich wurde die Ludwigsbahn nach ihrer Eröffnung 1835 sowohl als Pferdebahn wie als Dampfbahn betrieben. Den Auftakt zum Eisenbahnzeitalter signalisierte der um 1820 errichtete *Kettensteg* in Nürnberg, Deutschlands erste freischwingende Flußbrücke, zugleich Vorläufer späterer Eisenbahnbrücken. Erbauer war der Mechanikus J. G. Kuppler. Von ihm stammt bereits 1833 die Darstellung des Streckenverlaufs (Trasse) Nürnberg – Fürth und er war es auch, der als Erster in Deutschland Vorlesungen über Eisenbahnwesen am Nürnberger Polytechnikum (heute Simon-Georg-Ohm-Fachhochschule) hielt. Zeitweise war der für den Bau der Ludwigsbahn mitentscheidende Johan-



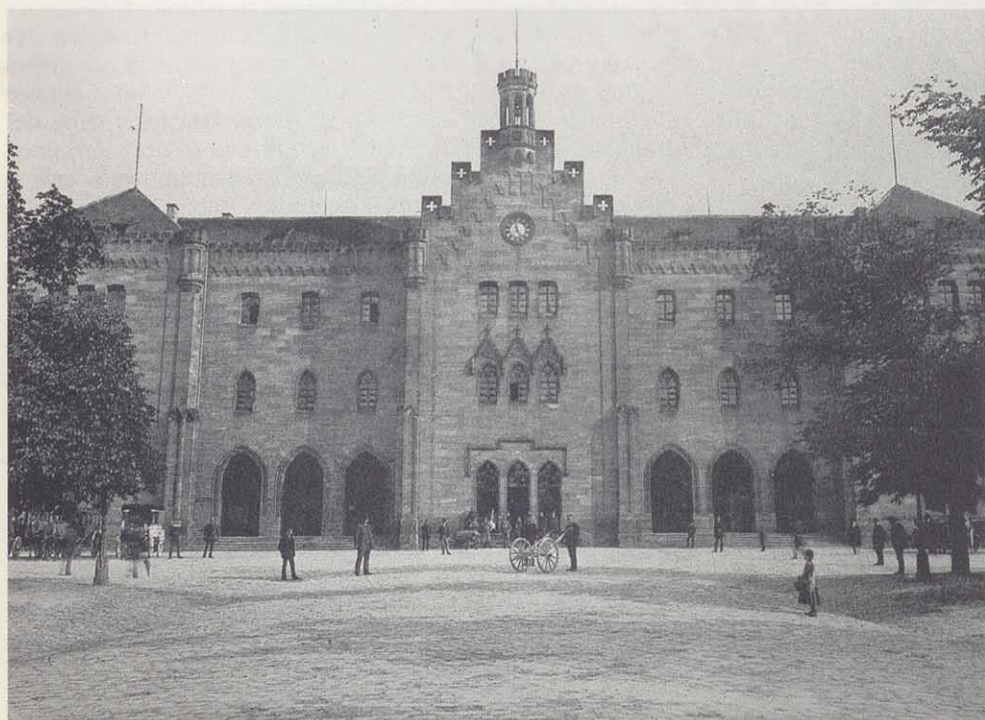
Der um 1820 errichtete "Kettensteg" in Nürnberg, Deutschlands erste freischwingende Flußbrücke und Vorläufer späterer Eisenbahnbrücken Foto: Ernst Eichhorn

nes Scharrer Direktor des Polytechnikums. Seine zeitweilige Wohnung in der Johannisstraße hat sich bis heute als *Eisenbahn-historisches Denkmal* erhalten. Wesentlich beteiligt an der Realisierung des Bahnprojektes war der weitgereiste, agile Kaufmann Zacharias Platner. Für die technische Durchführung stand ein hervorragender Fachmann zur Verfügung, der vorübergehend aus bayerischen Diensten beurlaubte Camille Denis. Da damals in Deutschland noch keine Eisenbahnerfahrungen vorlagen, waren sein Rat und sein Einfallsreichtum wichtige Voraussetzungen für die Realisierung dieser *Sensation des Biedermeierzeitalters*. Denis führte den Unterbau mit Steinwürfeln und Schienen durch; in der Mitte des Schienenkörpers verlief gleichsam eine asphaltierte Spur für die Pferde. Schwellen wurden also in dieser Zeit noch nicht verwendet.

Vorausprogrammiert war der Verlauf der Ludwigsbahn durch die nach 1800 geschaffene Chaussee, die der spätere preußische

Staatsminister v. Hindenburg im Nürnberger Vorfeld ausgebaut hatte. Darüber kam es zu einem *Pflasterkrieg* zwischen den Nachbarstädten Nürnberg-Fürth. Preußen lehnte die von Nürnberg beantragte Einverleibung in sein Territorium ab, weil es nicht bereit war, die erhebliche Verschuldung der abgewirtschafteten Reichsstadt zu übernehmen. Um diese Zeit rückte erstmals der Vorort Gostenhof in den Blickpunkt, damals noch ein Dorf, in den folgenden Jahrzehnten in eine typische Vorstadt des Industriezeitalters verwandelt.

Von der Ludwigsbahn wurde natürlich das Fuhrwesen in den Hintergrund gedrängt. An den Endpunkten in Nürnberg und Fürth entstanden teilweise aus Holz gebaute Bahnhofensembles, die um 1870 durch massive Steinbauten ersetzt wurden. Für den Nürnberger Bahnhof war, dem Gebot Ludwigs I. folgend, die Position vor der Stadtmauer maßgebend. Der König war bei der Eröffnung der Bahn, die seinen Namen trug, nicht anwesend. Er folgte der



Nürnberg, Alter Bahnhof vor 1900

Einladung erst im Jahre 1836, wobei ihm die Erfahrungen einer Probefahrt für das neue Verkehrsmittel sichtlich Sympathien abgewannen.

Doch bald plante der bayerische König eine eigenständige Staatsbahn nach vorausgegangenen vergeblichen privatwirtschaftlichen Bemühungen. Als Staatsbahn konnte sie die Trasse der privaten Ludwigsbahn, die ursprünglich als Mittelstück einer Diagonal-Magistrale zwischen Regensburg und Würzburg gedacht war, nicht benutzen. Ludwig I. lehnte das Projekt ab, weil er eine daraus resultierende Beeinträchtigung des von ihm protegierten Ludwigs-Donau-Main-Kanals befürchtete. Deshalb mußte auch ein eigener Standort für den Nürnberger Staatsbahnhof gesucht werden. Gewählt wurde der Platz vor dem Frauentor (vgl. Lage des alten Augsburger Bahnhofs vor dem dortigen Roten Tor). Der durch die Lokaltradition bedingte neugotische Bau schuf die örtlichen Voraussetzungen für den heutigen Bahnhofplatz, der um 1905 einen zweiten monumentalen Bahnhofsbau von Zenger erlebte. Bedauerlicherweise wurde dessen im letzten Krieg zerstörte Tambourkuppel nicht wieder hergestellt, was den platzbeherrschenden und städtebaulich wirksamen Effekt empfindlich abschwächt. Mit dem Bahnhofsbau wuchsen auch die Dominanten von Opernhaus und Kulturverein auf, die somit in der Zusammenschau den städtebaulich wichtigen *Ringcharakter* hervorriefen.

Die Ludwigsbahn kann man nur begrenzt als Vorläufer der bayerischen Eisenbahn ansprechen, da sie sich nicht weiter entwickeln konnte. Brachte sie zunächst eine erhebliche Rendite, so zeichnete sich der allmähliche Rückgang ihrer Verkehrsbedeutung im späten 19. Jahrhundert ab. Zwei Umstände führten schließlich zur Einstellung des Verkehrsbetriebs am 31. Oktober 1922: Die Verlegung des Gaswerks von Plärrer/Rothenburger Straße nach Sandreuth, womit die kostenträchtigen Kohle- und Kokstransporte, die bis dahin die Ludwigsbahn übernommen hatte, entfielen. Die dem 1. Weltkrieg folgende Inflation gab dem Unternehmen endgültig den Todesstoß. Noch Jahre lang bot die eingezäunte

Eisenbahntrasse mit den funktionslos gewordenen Signalen ein trauriges Bild.

Der direkte Konkurrent der Ludwigsbahn war die Straßenbahn, die kurz nach 1880 zunächst als Pferdebahn und ab 1896 als elektrische Straßenbahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte. Nach der Auflassung der Ludwigsbahn übernahm sie – bis dahin parallel zu dieser verlaufend – die Nachfolge. Zunächst dachte man an eine Unterpflasterbahn, wie sie Architekt Freytag schon vor dem Ersten Weltkrieg und erneut 1925 plante. Das zukunftsweisende Projekt entfiel beide Male, das zweite Mal aus finanziellen Gründen. So ging man nun dazu über, den Verlauf der Straßenbahn auf die Trasse der ehemaligen Ludwigsbahn, also in die Mitte der Fürther Straße, zu verlegen. Der Plärrer wurde das neue Verkehrszentrum Nürnbergs; auf älteren Fotos sehen wir, daß auch aus der Gostenhofer Hauptstraße eine Straßenbahn in den Plärrer einmündete. Die Mitte des Plärrers bildete das mit einem Dachreiter bekrönte Straßenbahnwartehäuschen, das späteren Verkehrsplanungen zum Opfer fiel.

Mit den noch erhaltenen Relikten der Ludwigsbahn verfuhr man nicht besonders glimpflich. So wurde um 1965 das einzige noch erhaltene Bahnwärterhaus nahe der Stadtgrenze im Rahmen der Verkehrsplanung geopfert. Damit verschwand Deutschlands ältestes Bahnwärterhaus, ein Vorgang, der sich durch eine behutsame Versetzung hätte vermeiden lassen. Eine Odyssee erfuhr auch das opulente Ludwigsbahn-Denkmal, das zum 50jährigen Bestehen der Ludwigsbahn auf dem Plärrer errichtet wurde. Später an die Stadtgrenze zwischen Nürnberg und Fürth versetzt, konnte ihm eine sinnvolle Funktion nicht abgesprochen werden. Umso unglücklicher wirkt die um 1965 erfolgte Versetzung in eine benachbarte, wenig frequentierte Anlage, die das bedeutsame Denkmal aus allen verkehrsgeschichtlichen Beziehungen reißt. Da man sich dieser Unzulänglichkeit inzwischen wieder bewußt wurde, ist nun an eine Aufstellung am Nürnberger Veit-Stoß-Platz im Vorort Gostenhof gedacht. Auch die Straßenbahn mußte inzwischen der neuen U-Bahn-Planung endgültig weichen.

Die Straße Nürnberg – Fürth war zu Beginn des 19. Jahrhunderts zu einer der wichtigsten Verkehrswege Bayerns geworden. Sie hat in den folgenden zwei Jahrhunderten mehrere verkehrsfunktionelle Metamorphosen erfahren. Ihre damalige Dominanz ist in Nürnberg nur noch an den aufwendigen Gebäuden längs der Fürther Straße zu erkennen, soweit sie den letzten Krieg überstanden haben. Mehr noch erinnert das Fürther Ludwigsbahn-Gelände an den früheren Zustand. War es doch in der Gründerzeit fast zum Ausdruck eines Statussymbols geworden, daß sich die Villen der Bankdirektoren und Großkaufleute längs der Ludwigsbahn ansiedelten. Noch sind die Fürther Straßenzellen der Hornschuchpromenade und der Königswarterstraße erhalten geblieben, ein für die Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts hervorragendes Ensemble, wie es im Nachkriegsdeutschland nur noch selten anzutreffen ist. Es wäre sehr wünschenswert, daß die Stadt Fürth die ursprüngliche Verkehrssituation nach Beseitigung der Straßenbahnschienen wenigstens durch entsprechende gärtnerische Gestaltung noch anklingen läßt.

Als Fazit ergibt sich, daß die Ludwigsbahn nicht so sehr als Vorläufer der heutigen Eisenbahn, sondern der Nürnberg-Fürther Straßenbahn angesehen werden kann.

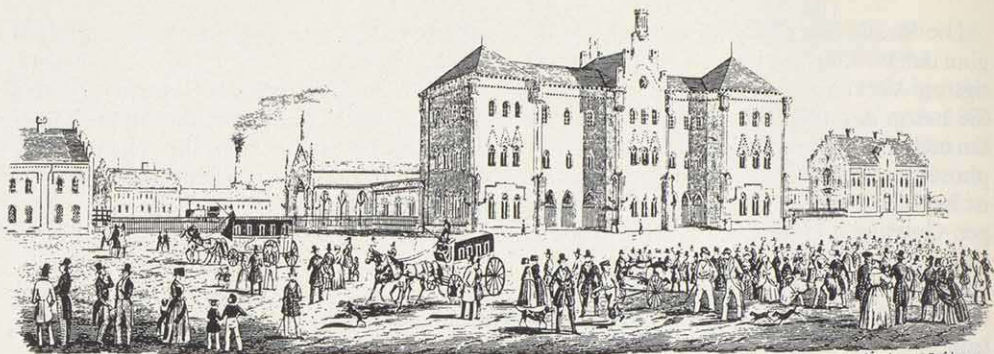
Kehren wir zurück zur Staatsbahn, die durch das Vorhandensein der Ludwigsbahn zum Ausweichen nach Süden gezwungen war. In bogenförmigem Verlauf näherte sie sich zunächst dem Ludwigs-Donau-Main-Kanal, passierte die damalige Zeltnerische Ultramarinfabrik, berührte den Stadtteil Gostenhof, um auf der Höhe von Doos im rechten Winkel die Ludwigsbahn an der sog. *Fürther Kreuzung* zu überschneiden – ein verkehrsgeschichtliches Unikum! Ausgelöst wurde dies durch eine vertragliche Vereinbarung, wonach die Ludwigsbahn für den Direktverkehr Nürnberg-Fürth bis 1865 das Monopol besaß, so daß die Staatsbahn Fürth nicht unmittelbar erreichen konnte (die Fürther mußten also an der Fürther Kreuzung von der Privatbahn zur Staatsbahn umsteigen, wenn sie nach Bamberg wollten!). Ansonsten gab es nur noch bis 1876 den Haltepunkt Poppenreuth, der

auf dem Fußweg von Fürth aus erreicht werden konnte.

Auch im Nürnberger Bereich ergaben sich bei der Planung für die erste Staatsbahn kuriose Situationen. Ihre Ursache war die Befürchtung der Sebalder Bewohner, daß ihnen durch die Anlage des Stadtbahnhofes vor dem Frauentor (Lorenzer Stadtseite) ein schwerer wirtschaftlicher Schaden erwachsen könne. Die nie ausgestandene Rivalität der Nachbarstädte Nürnberg-Fürth hatte sich auf den internen Nürnberger Bereich übertragen. Die Sebalder wollten nicht mehr und nicht weniger als einen eigenen Kopfbahnhof vor dem Neutor. Von hier aus sollte die Trasse entlang dem Pilgerspital Heilig-Kreuz und dem Johannisfriedhof verlaufen, was den Charakter der dortigen Sakrallandschaft sicherlich beeinträchtigt hätte. Bei Doos sollte sie sich mit dem südlichen Schienenstrang der Staatsbahn vereinigen. Ludwig I. hatte bereits grundsätzlich sein Einverständnis zu diesem Plan gegeben, der zur Verbindung der beiden Stadtbahnhöfe einer eigenen Ringbahn bedurft hätte. Zwar wurde der Plan der Sebalder genehmigt, als ihnen aber die hierfür erforderliche Summe von 425.000 Gulden aufgebürdet wurde, nahmen sie von dem ehrgeizigen Projekt Abstand. Mithin blieb der Stadtbahnhof auf der Lorenzer Seite weiterhin der einzige der Stadt Nürnberg.

Der erste Abschnitt der bayerischen Staatsbahn verlief von Nürnberg über Erlangen und Baiersdorf nach Bamberg. Über die dabei berührten Empfangsgebäude sowie über das Unikat des Burgbergtunnels wird an anderer Stelle berichtet, ebenso über die Zweite Bayerische Staatsbahn (Maximiliansbahn), die alsbald von Bamberg nach Würzburg geführt wurde.

In der zweiten Hälfte der 40er Jahre erfolgte der Ausbau des Südabschnitts der sog. *Ludwigsbahn* zwischen Lindau und Nürnberg. Er verlief über Augsburg/Donauwörth, erlebte dann aber einen Umweg von ca. 25 km über Harburg/Ries – Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen und Gunzenhausen, um bei Pleinfeld auf die heutige Haupttrasse einzuschwenken. Eine



Bahnhofgebäude in Nürnberg

Nürnberg von Fr. Scharrer

Stahlstich des ersten bayerischen Bahnhofes in Massivbauweise in Nürnberg 1845 von Fr. Scharrer

Direktverbindung München – Treuchtlingen gab es also zunächst nicht. Grund für diese uns heute schwer verständliche Maßnahme war die Tatsache, daß man eine Direktüberquerung des Hahnenkamms mit den damaligen technischen Mitteln nicht riskieren konnte. Diese Umwegstrecke wurde eingleisig geführt. Ausgerechnet im Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 wurde sie stillgelegt. Der stattliche backsteinrote Bahnhof in Wassertrüdingen erinnert noch

an diesen *Sonderbeitrag* der ersten bayerischen Staatsbahn, die damals als Fernstrecke in Deutschland ihresgleichen suchte. Eine Eisenbahngeschichte ohne Kenntnisnahme der primären Funktion der Eisenbahn in Mittelfranken und darüber hinaus in ganz Franken würde das Bild der eisenbahnhistorischen Entwicklung verzeichnen!

Dr. Ernst Eichhorn, Hermundurenstraße 32, 8500 Nürnberg 40

Beatrice Sendner-Rieger

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erste bayerische Staatseisenbahn und ihre Bahnhöfe (1841–1853)

Unter den großen bayerischen Eisenbahnstrecken gebührt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn besonderes Interesse. Hier galt es zum ersten Mal, das neue Verkehrsmittel über große Distanzen zu planen und zu bauen – ein Prüfstein für die staatliche Baubehörde, der diese Aufgabe oblag. Waren beim Streckenbau moderne Planungsmittel einzusetzen und neue Dimensionen zu bewältigen, so galt es im Hochbau, an der Genese eines Bautyps – des Bahnhofes – mitzuwirken, für den es bis dahin noch kaum brauchbare Vorbilder gab.

Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Mit dem Bau der ersten Staatseisenbahn wurden die Voraussetzungen für den Eintritt des bisher agrarisch geprägten Königreichs Bayern ins Industriezeitalter geschaffen. Schon während der Bauzeit der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth bildeten sich weitere Komitees, welche den Bau von Eisenbahnstrecken zwischen den größeren Städten Bayerns in Angriff nehmen wollten, so zwischen Augsburg und München, zwischen Augsburg