

Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn

Das mit den bislang gehörten Referaten zusammengetragene Mosaikbild zum Thema unseres Symposiums, welches von England über die verschiedensten Winkel Deutschlands bis nach Österreich-Ungarn und der Schweiz die vielfältigsten Überblicke, Einzelaspekte und Problemfelder im stets heiklen Spannungsfeld «Eisenbahn und Denkmalpflege» enthielt, darf ich nun mit einem aus bayerischer Warte zweifellos fehlenden bayerischen Steinchen ergänzen:

Zu berichten ist in aller Kürze über die Geburtswehen des Staatsbahngedankens in Bayern und dessen erstes legitimes Kind, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof, die erste und mit 554 km noch heute längste bayerische Fernbahn, in Betrieb genommen 1844 bis 1854.

Das Königreich Bayern machte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gleich durch zwei verkehrspolitisch wie technikgeschichtlich bedeutende Unternehmungen in seinen gerade erst hinzugewonnenen fränkischen Landesteilen von sich reden: durch den Bau der ersten deutschen Eisenbahn überhaupt von Nürnberg nach Fürth sowie durch den Bau des Ludwig-Main-Donau-Kanals von Kelheim nach Bamberg, der den alten Traum, die beiden großen Stromnetze Europas, Rhein und Donau, miteinander zu verbinden, endlich Wirklichkeit werden ließ.

Die fast gleichzeitige Realisierung zweier von ihrer Natur her völlig unterschiedlicher, von ihren Funktionen als Transportweg allerdings notwendig miteinander konkurrierender Verkehrssysteme macht die eigentümliche Unentschlossenheit Bayerns hinsichtlich verbesserter Verkehrsverbindungen als Voraussetzung für ein wirtschaftliches Aufblühen eines noch bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts beinahe ausschließlich agrarisch strukturierten Landes deutlich genug. In der Tat hatte es das Eisenbahnwesen in Bayern zunächst weitaus schwieriger, als dies die Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn auf bayerischem Boden vermuten läßt.

Ich übergehe hier den andermorts hinlänglich publizierten, seit 1826 ausgetragenen Meinungsstreit zwischen dem jungen König Ludwig I. auf Seiten der Kanalbefürworter und -förderer und den wenigen umso hartnäckigeren Eisenbahnprotagonisten in der Nachfolge Friedrich Lists, der mit dem Kanalbaubeschluß von 1834 dem Staatsbahngedanken in Bayern zunächst jede Chance nahm.

Zwei Momenten ist im wesentlichen zu verdanken, daß sich auch in Bayern trotz der ablehnenden Haltung von Monarch und Staatsregierung das Blatt dennoch zugunsten der Eisenbahn wenden sollte.

Es war dies einmal der auf dem Kontinent schnell bekannt gewordene glänzende Erfolg der 1829 eröffneten Liverpool-Manchester-Bahn, die ungeachtet eines immer noch überhäufigen Pferdebetriebes unübersehbar die technische Überlegenheit eines mit Dampflokomotiven betriebenen Systems bewies. Zum anderen bewirkten die laufenden Beratungen über die Gründung des deutschen Zollvereins Hoffnungen auf einen Fall der handelsfeindlichen Zollschranken in einem von Kleinstaaterei geprägten Deutschland; und es mehrten sich zuneh-

mend unüberhörbar die Stimmen der Stände und Unternehmer, auch in Bayern endlich den Eisenbahnbau zu wagen.

Für ein solches Unterfangen am besten vorbereitet waren Nürnberg und Fürth, «Schwesterstädte» und Handelsmetropolen von Rang, die sich bereits seit den mittleren zwanziger Jahren mit Eisenbahngedanken trugen. In einem weiteren Anlauf 1833 fand sich erneut ein kapitalkräftiges Konsortium zusammen, welches im Frühjahr 1834 die erbetene Konzession erhielt, wobei die erhofften Privilegien kräftig zusammengestrichen waren – der König hielt das ganze Unterfangen insgeheim für kaum mehr als ein besonders kostspieliges Nürnberger Spielzeug. Ungeachtet aller administrativen Hemmnisse gelang es jedoch, den Bahnbau selbst in nur acht Monaten zu vollenden und am 7. Dezember konnte die erste Dampfeisenbahn Deutschlands feierlich eröffnet werden, – der König indes weilte in Griechenland.

Angespornt durch das so positiv verlaufene Nürnberger Beispiel und seinen raschen finanziellen Erfolg bildeten sich 1836 in rascher Folge vor allem in München, Augsburg und wiederum Nürnberg mehrere Gesellschaften, die zunächst Bahnverbindungen dieser Städte untereinander, sehr bald aber so etwas wie ein ganzes Eisenbahnnetz für Bayern projektierten, so vor allem eine Süd-Nord-Magistrale zu einer Querschließung des Landes von Lindau über Augsburg, Nürnberg, Bamberg, die bei Hof den Anschluß an Mitteleuropa mit der Messestadt Leipzig herstellen sollte. Bis auf die immerhin die Systemplanungen vereinheitlichenden «Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern» von 1836 sowie das Grunderwerbsfragen erleichternde «Expropriationsgesetz» von 1837 verhielt sich der Staat absolut passiv und beschränkte die Planungskonzessionen auf allgemein fünf Jahre. Zermürbt durch bei weitem unterschätzte finanzielle und technische Schwierigkeiten und die starre und restriktive Haltung des Staates gaben die Gesellschaften 1840 fast ausnahmslos ihre Konzessionen zurück. Lediglich die private München-Augsburger-Bahn konnte 1840 dem Betrieb übergeben werden.

Dieser große Fehlschlag in der bis dahin erklärten bayerischen Verkehrspolitik, die Errichtung von Eisenbahnen privater Hand zu überlassen und nur über den Konzessionsweg und flankierende Gesetzesbestimmungen koordinierenden Einfluß zu nehmen, bewirkte gemeinsam mit der für Bayern inzwischen drohenden Gefahr, angesichts der gewaltigen Eisenbahnbautätigkeit außerhalb seiner Grenzen den Anschluß völlig zu verlieren, daß der Staat umdenken mußte. Vor allem forderte die Bautätigkeit Württembergs eine rasche Entscheidung, da die hier geplanten und teilweise bereits im Bau befindlichen Strecken den damals finanziell für ausschlaggebend gehaltenen Durchgangsverkehr von Bayern ansichzuziehen und zudem noch mit dem Ludwigs-Kanal in Konkurrenz zu treten drohten. So entschloß sich Ludwig I. noch 1840, die Strecke Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Nordgrenze mit der Option einer Verlängerung nach Lindau auf Staatskosten bauen zu lassen. Damit hatte sich Bayern als dritter deutscher Staat nach Braunschweig (1837) und Baden (1838) dem Staatsbahnprinzip zugewandt.

Bedeutender noch als diese prinzipielle Entscheidung war das Vorhaben: die Errichtung einer fast 600 Kilometer langen Fernbahn als Keimzelle eines künftigen bayerischen Staatsbahnnetzes, ein Vorhaben, das in Europa seinesgleichen suchte.

In einem Staatsvertrag vom 14. Januar 1841 verpflichtete sich Bayern gegenüber dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg, innerhalb von sechs Jahren eine Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg nach Hof zu bauen, während die Vertragspartner im selben Zeitraum den Anschluß von Leipzig über Altenburg und Plauen herstellen wollten. Der Bau sollte gleichzeitig auf beiden Seiten im Frühjahr 1841 beginnen. Damit war die zunächst «Augsburg-Nürnberg-Nordgrenzbahn» genannte, gemäß späterem Ministerial-Antrag mit Billigung des Königs offiziell «Ludwig-Süd-Nord-Bahn» umbenannte erste bayerische Staatsbahnstrecke staatsrechtlich verankert.

Die Zeit jedoch drängte: Aufgrund der äußerst knappen Vorgaben des Staatsvertrages mußte die Staatsregierung noch 1841 unverzüglich mit dem Bau beginnen, ohne zuvor die eigentlich vorgeschriebene Genehmigung des Landtags einholen zu können. Finanziert zunächst durch nicht gebundene Staatsmittel wurde im Juni 1841 die Kgl. Eisenbahn-Baukommission in Nürnberg gebildet, als deren technische Vorstände die beiden fähigsten Eisenbahningenieure des Königreichs berufen wurden: Paul von Denis für die Sektionen Nürnberg-Hof und Friedrich August von Pauli für den Abschnitt Augsburg-Nürnberg; letzterem oblag nach Ausscheiden des ersteren ab 1842 die Gesamtleitung.

Mit den Grunderwerbungen und Bauvorbereitungen wurde zunächst dort begonnen, wo die Linienführung von den ehemals konzessionierten Gesellschaften im allgemeinen übernommen werden konnte, nämlich zwischen Nürnberg und Bamberg und zwischen Augsburg und Donauwörth. Die Abschnitte Donauwörth bis Nürnberg sowie Bamberg bis zur nördlichen Reichsgrenze mußten neu projektiert werden, da sich mit der Überschreitung des Jura als der Wasserscheide zwischen Donau und Main und des Frankenwaldes als der Wasserscheide zwischen Main und Elbe Schwierigkeiten in den Weg stellten, die bislang noch bei keinem Bahnbau vorgekommen waren.

Zu diesen zunächst kaum lösaren technischen Problemen gesellte sich Anfang 1843 gewaltiger innenpolitischer Ärger, als der Landtag nach Erschöpfung der vorgesehenen Staatsgelder mit der ihm zugewachsenen Zuschauerrolle konfrontiert wurde. Nach heftigem Protest der Abgeordneten gegen die genehmigungspflichtige Ausgabe von Staatsgeldern für den Bau einer Eisenbahn wurde vom Landtag zunächst durchgesetzt, daß die Regierung künftig nicht mehr ohne vorherige Genehmigung des Landtags eine Bahn erbauen durfte und weiterhin, daß alle Hauptstrecken sich stets im Besitz des Staates befinden mußten. Gleichzeitig wurde es der Regierung zur Aufgabe gemacht, Vorbereitungen für einen weiteren planmäßigen Ausbau des Staatsbahnnetzes zu treffen und der Kammer als Gesetzentwurf zuzuleiten.

Die Planungen an der Süd-Nord-Bahn waren unterdessen weitergegangen, wobei sich die Überwindung der genannten Terrainschwierigkeiten, besonders im Fichtelgebirge, als weitest problematischer erwiesen als zunächst angenommen:

Die von den damals zur Verfügung stehenden Lokomotivtypen allenfalls zu bewältigende Steigung lag einem Maximalgradienten von 1:200 entsprechend bei 5 Promille, und es bedurfte zudem großer Kurvenradien, da die treibstangenge-

kuppelten Antriebsräder im Lokomotivrahmen ohne jede Seitenverschiebbarkeit fest gelagert waren und in engen Kurven zwangsläufig zu entgleisen drohten. Eine solchen Betriebsbedingungen genügende Streckenführung erwies sich aufgrund ihrer notwendigen Längenentwicklung von selbst als zu kostspielig. Die daher zunächst ernsthaft erwogene Anlage als Pferdebahn (nur bei Steilstrecken) brachte den Vorteil einer größeren Steigungsmöglichkeit von 1:75, bedeutete aber ebenso wie die Einrichtung stationärer Dampfmaschinen zum Herausziehen der Züge ein zeitraubendes Zerlegen und Umrangieren der Züge an beiden Endpunkten eines solchen Abschnitts.

Das entscheidende Drängen des Königs auf eine möglichst durchgehend mit Lokomotiven betriebene Eisenbahn sowie auf in Amerika soeben entwickelte neue Lokomotivtypen mit höherem Reibungsgewicht und besserer Kurvenläufigkeit bewirkte endlich 1842/43 die Planung einer künstlichen gemauerten Schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und dem 158 m höher gelegenen Marktschorgast von 7067,7 m Länge bei einer anfänglichen Steigung von 1:70 und im Hauptteil von 1:40. Diese erste gebirgsmäßige und damals steilste Bahn der Welt für Personen- und Güterverkehr war ein weiterer Superlativ in der noch jungen bayerischen Eisenbahngeschichte und ihre Realisierung eine der wesentlichen Voraussetzungen zum Gelingen der Süd-Nord-Bahn.

Das Allerhöchste Kgl. Rescript vom 9. Februar 1843 genehmigte nicht nur dieses technisch neue Projekt, sondern beinhaltete Entscheidungen von größter Tragweite, so Trassierungsfestlegungen sowie sparsamste Baugrundsätze, vor allem aber die Festschreibung von Grunderwerb und Unterbauvorkehrungen auf der gesamten Linie für einen zukünftigen Doppelspurausbau.

Waren damit zwar alle offenen Fragen zwischen Augsburg und Hof hinreichend beantwortet, so blieb die Trassierung zwischen Augsburg und Lindau offener denn je: Bei den Debatten im Landtag 1843 hatten sich rasch zwei Fraktionen gebildet, von denen die Vertreter der einen den Bau einer gemeinsam bayerisch-württembergischen Bahn an den Bodensee befürworteten, da die württembergische Staatsregierung eine Linie Ulm-Friedrichshafen bereits beschlossen hatte und man zwei Wettbewerbsbahnen unbedingt vermeiden wollte, während die andere Partei für eine rein bayerische Bahn nach Lindau eintrat.

Es überrascht nicht, daß sich die bayerische Staatsregierung aufgrund der ihr eigenen höchst partikularistischen Einstellung, daß es in höchstem Maße für Bayern vorteilhaft sei, den Verkehr möglichst lange im eigenen Lande und auf der eigenen Bahn zu halten, für die bayerische Lösung über Kaufbeuren und Kempten nach Lindau entschied.

Überhaupt ist festzustellen, daß man bezüglich der Linienführung dem Prinzip huldigte, «die Bahn nicht als absolut kürzeste Linie zwischen zwei Endpunkten zu bauen, sondern durch den staatswirtschaftlich nützlicheren Weg nach Möglichkeit gewerbereiche Städte und wohlhabende, bevölkerte Landstriche zu berühren».* Der Faktor einer wirtschaftlichen Entwicklung erst durch die Eisenbahn wurde überhaupt nicht beachtet. So entstand die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als eine Linie, «die sich in den sonderbarsten Bögen durch das Land windet, um jedes erreichbare Städtchen zu berühren»,* ein Phänomen, das besonders im Allgäuer Streckenteil auffällig – und fahrzeitverlängernd – ist.

* Theodor Löwenstein, Die Eisenbahnpolitik Bayerns bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft (1825-1890), Berlin 1927, S. 892.

Konnte man nun, nach der Entscheidung der Staatsregierung, endlich mit der Detailprojektierung der Allgäuer Strecke beginnen, so schritt der Bau des Abschnitts Nürnberg-Bamberg derartig rasch fort, daß man nach Fertigstellung des ersten bayerischen, knapp 270 Meter langen Eisenbahntunnels durch den Burgberg bei Erlangen bereits im Mai 1844 die ersten Schienen verlegte. Nach einigen hastigen, aber dennoch störungsfreien Probefahrten vom 21. bis 24. August mit den soeben fabrikneu angelieferten Lokomotiven «Bavaria», «Germania», «Saxonia» und «Franconia» eröffnete am folgenden Tag, gerade rechtzeitig zum Geburtstag des Königs, der Kgl. Staatsminister der Finanzen, Karl Graf von Seinsheim, feierlich die erste, 61 Kilometer lange bayerische Staatsbahnstrecke. Da einige der notwendigen Betriebs- und Bahnhofsbauten noch nicht ganz fertig waren, verzögerte sich die fahrplanmäßige Aufnahme des Betriebs bis zum 1. Oktober. Und nur einen Monat später rollten auch im südlichen Streckenteil zwischen Oberhausen bei Augsburg und Nordendorf, auf halbem Weg nach Donauwörth, die ersten Züge.

Doch so zügig, wie der Staatsbahnbau begonnen hatte, sollte er nicht weitergehen. Die erheblichen Belastungen des Staatshaushalts und das seit dem Hereinbrechen der englischen Wirtschaftskrise Mitte 1846 immer mehr nachlassende Obligationengeschäft brachten schließlich zusammen mit den Märzunruhen 1848 und der Abdankung des Königs den Bahnbau fast völlig zum Erliegen – im Allgäu ruhte er gänzlich. Konnte 1848 immerhin noch mit der Eröffnung des Abschnitts Neuenmarkthof über die Schiefe Ebene die Gesamtstrecke Nürnberg-Hof und weiter über Plauen nach Leipzig dem Betrieb übergeben werden, war der Verkehr zwischen Donauwörth und Nürnberg erst im Spätherbst 1849 möglich. Erst die Konsolidierung der Staatsverhältnisse unter König Maximilian II. machte eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten im Allgäu möglich und schrittweise wurde 1852/53 der Verkehr aufgenommen, bis man nach Vollendung des Bodenseedammes am 1. März 1854 den Inselbahnhof Lindau erreichte.

Lassen Sie uns nun einen Blick auf die Streckenführung selbst werfen: Von ihrem südlichen Endpunkt, dem als Kopfstation ausgebildeten Inselbahnhof Lindau, führt die Bahn über den, den gewachsenen betrieblichen Anforderungen entsprechend immer wieder verbreiterten und 550 Meter langen Bodenseedamm hinüber nach Aeschach, um dann in weitem Bogen nach Westen ausschwingend bei einer Maximalsteigung von 1:100 das Gebiet der Leiblach zu erreichen. Ab Hergatz beginnt eine weitere, fast 20 Kilometer lange Steigung mit steilen Gradienten von 1:100 an Röthenbach vorbei nach Harbatzhofen, um endlich bei Oberstaufer die erste Höhe erklommen zu haben. 51 Bahnkilometer waren nötig, um, stets auf bayerischem Boden, den Pfänder umgehend, die von Lindau nur 28 Kilometer Luftlinie entfernte, jedoch fast 400 m höhere Station zu erreichen. Die Geländebeschaffenheit dieses im Allgäu schwierigen Streckenteils bedingte die zwei fast 30 m hohen Brücken über das Leiblach-Tal und den Ellhofer Tobel sowie den gewaltigen Rentershofener Damm, mit 535 m Länge, 53 m Höhe und 280 m Fußbreite einer der größten Bahndämme Europas bis heute. Hinter dem 198,5 m langen Oberstaufer Tunnel senkt sich die Bahn zur nahegelegenen, aber auffallenderweise tieferen Hauptwasserscheide zwischen Rhein und Donau bei Hinterstaufer, führt am nördlichen Ufer des Alpsees, seine Ausbuchtungen mehrmals auf Dämmen schneidend, in sanftem Bogen nach Immenstadt, von hier der Iller folgend, hinab nach Kempten.

Heute ein moderner Durchgangsbahnhof, mußten früher hier alle Züge Kopf machen, bis 1907 durch die Umgehungsstrecke Kempten-Hegge ein Durchgangsverkehr möglich wurde, der jedoch gerade aufgrund der Umgehung Kemptens nie recht befriedigte. Hinter der Illerbrücke, einem 1904/06 in Stampfbeton errichteten Neubau mit 64,5 m Stützweite – damals die weitestgespannte Bahnbrücke der Welt in Stampfbeton, die eine der letzten Holzbrücken ersetzte –, steigt die Bahn mäßig an, um hinter Günzach den Kulminationspunkt der Allgäustrecke und einen der höchsten Punkte bayerischer Hauptstrecken überhaupt in 817,22 m Höhe zu erreichen. Ab Biesenhofen folgt die Strecke der Wertach, überschreitet sie bei Kaufbeuren und führt geradlinig bis Buchloe, wo seit 1872/73 die direkte Verbindung nach München über Kaufering abzweigt. Über die breite Ebene des Wertachtals wird nach 192,40 Bahnkilometern Augsburg-Hauptbahnhof erreicht.

Nach nochmaliger Kreuzung der Wertach schwenkt die Strecke hinter Oberhausen von der bis hier parallel geführten Maximilians-Bahn hinweg nach Norden in die Lech-Niederung und führt in langer Gerade nach Donauwörth, steigt nun, meist an den östlichen Wörmithhängen entlang, den Fluß kurz hintereinander viermal kreuzend, bis Harburg und fällt ins Ries hinab nach Nördlingen, umgeht somit in einem großen Bogen nach Westen den sogenannten Hahnenkamm als einen Ausläufer der Fränkischen Alb – der erst 1906 mit dem Bau der direkten Treuchtlinger Linie bewältigt werden konnte. An Öttingen und Wassertrüdingen vorbei wird hinter Cronheim die Wasserscheide zwischen Donau und Main überschritten, sodann hinab in einem steten Gefälle von 1:180 zur Altmühl, die dann kurz vor der Station Gunzenhausen mit einem langen Viadukt überquert wird. Hier verläßt die Bahn das Altmühltal, steigt in östlicher Richtung, passiert Langlau und senkt sich allmählich das St. Veiter-Tal hinab, bis sie bei Pleinfeld ins Tal der schwäbischen Rezat eintritt. Diesem folgt sie, die Nebenflüsse auf recht hohen Viadukten überwindend, bis Georgensgmünd, wo sich die schwäbische mit der fränkischen Rezat zur Rednitz vereinigte. Auf einer natürlichen Terrasse am linken Rednitzufer, etwa 12 m über der Talsohle, läuft die Strecke, Roth passierend, bis zur Brücke bei Untermainbach und schwingt nach Osten zum Bahnhof Schwabach. Mittels zweier der eindrucksvollsten Viadukte dieses Abschnitts die Schwabach sowie die Rednitz bei Wolkersdorf kreuzend, erreicht die Bahn 159,88 Bahnkilometer hinter Augsburg den Bahnhof Nürnberg.

Ursprünglich längs des Ludwigs-Kanals, bei Doos die Nürnberg-Fürther Eisenbahn niveaugleich kreuzend, sodann über Poppenreuth nach Eltersdorf geführt, verläßt die Strecke seit 1876 Nürnberg gemeinsam mit der Würzburger Bahn und schwingt hinter der Fürther Rednitzbrücke nach Norden über Stadelhof und Bach, um etwa 1000 m vor Eltersdorf wieder in die alte Trasse einzumünden. Anderthalb Kilometer hinter Erlangen den Burgberg unterquerend, gelangt die Bahn über Baiersdorf, Forchheim und Hirschaid endlich nach Bamberg. Nun dem Main an Staffelstein und Lichtenfels vorbei bis Mainleus folgend, biegt sie ins Weismaintal, passiert Kulmbach und steigt nun in den Hängen des Schorgastbaches stärker empor, bis sie mit der Station Neuenmarkt-Wirsberg am Fuß des Frankenwaldes angelangt ist. Hier beginnt die Schiefe Ebene mit ihren oft 30 bis 40 Meter hohen Stützmauern bis zum knapp acht Kilometer entfernten Marktschorgast. Auf der Höhe angelangt, zieht sich die Strecke an Falls und Stammbach vorbei bis zur Hauptwasserscheide zwischen Main und Saale/Elbe bei Schädlas, 362,8 m über Bamberg. Sich abwärts

schlängelnd wird unterhalb Münchberg das Saaletal erreicht, das bei Seulbitz und Moschendorf zweimal gekreuzt wird, um kurz darauf, 202,5 Kilometer hinter Nürnberg, in Hof zu enden. Die kurze Strecke bis zur Landesgrenze mit ihrem mächtigen Unterkotzauer Saaleviadukt wurde bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn 1920 von der kgl. Sächsischen Staatsbahn betrieben, gehört aber bautechnisch zur Süd-Nord-Bahn.

Man wird dieser Streckenbeschreibung wohl kaum auf einer Karte folgen müssen, um ermessen zu können, welche technische Leistung mit dieser Eisenbahn verwirklicht worden ist. Daß eine solche Linienführung quer durch Bayern mit seiner stark unterschiedlichen, meist hügeligen Geländestruktur einschließlich der Überwindung von drei Hauptwasserscheiden trotz des Strebens nach maximaler Baukostenbeschränkung eine beträchtliche Anzahl von Ingenieurbauten erforderte, liegt ebenso auf der Hand.

Wenn man auch beim Bau der Süd-Nord-Bahn Kunstbauten nach Möglichkeit mit der «cut-and-fill»-Methode zu meiden suchte, bedurfte es doch gewaltiger Anstrengungen: So schütete man bei Rentershofen anstelle eines hier eigentlich notwendigen, über 50 Meter hohen, damit ungeheuer kostspieligen und zudem an die Grenzen technischer Realisierbarkeit stoßenden Viadukts eben jenen damals größten Eisenbahndamm der Welt auf.

Eher ein Mittelding zwischen solchen, dem Bereich des Streckenunterbaus angehörenden ingenieurmäßigen Erdarbeiten und der Gruppe der Kunstbauten wie Brücken und Tunnel ist die Schiefe Ebene im Zuge des Frankenwaldanstiegs. Diese gut sieben Kilometer lange künstliche Rampe ist meist halbseitig in die Berglehnen des Lauber- und Pulstales hineingesprengt, während sie talseitig auf bis zu 40 Meter hohen konkav gemauerten Dämmen verläuft, deren Bruchsteine größtenteils aus dem anstoßenden bergseitigen Abtrag gewonnen werden konnten. Eine volle, beidseitige Dammbildung war nur dort erforderlich, wo die bis zu 30 Meter tiefen und steilen Seitentäler überquert wurden; die jeweiligen Wasserläufe sowie Holzabfuhrwege erhielten aus Sandstein gemauerte Durchlässe im Dammfluß, die jedoch bald dem hohen Druck der darüberliegenden Mauermassen nachzugeben drohten und sämtlich mit Granitmauern ausgesteift worden sind. Wenn man auch dem Bauprinzip der Vermeidung von Kunstbauten konsequent folgte und stattdessen zur Ausführung solcher, damals unvorstellbarer Ingenieuraufgaben schritt, so war zwischen Lindau und Hof dennoch die Errichtung von 1302 Brücken und Durchlässen erforderlich.

Zwar wurde ein Teil dieser Kunstbauten inzwischen verändert, verstärkt, aufgrund von Kriegszerstörungen oder vereinzelt Ermüdungserscheinungen erneuert, jedoch finden sich entlang der gesamten Strecke immer wieder ursprüngliche oder nur unwesentlich veränderte Bauwerke, die noch immer ein Zeugnis von der damals verwirklichten Ingenieurleistung ablegen. Daß sich diese, im Mittel 130 Jahre alten Brücken überhaupt erhalten haben, verdanken wir der nicht hoch genug anzusetzenden, vorausschauenden Entscheidung, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Anfang an bezüglich Grunderwerb und aller aufwendigeren Kunstbauten auf einen zweigleisigen Ausbau hin anzulegen.

Es würde hier zu weit führen, Ihnen die vielfältigen Variationen der Kunstbauten, die zu einem großen Teil noch heute den Ansprüchen zu genügen scheinen – etliche in Mittelfranken werden tagtäglich von IC-Paaren befahren – im Detail vorzustellen. Verweilen müssen wir allerdings noch kurz bei den

Bahnhochbauten, einst 70 an der Zahl, von welchen immerhin 15 Bahnhöfe fast unverändert erhalten und weitere 30 in mehr oder minder erweiterter Form auf uns gekommen sind. Der Eisenbahnhochbau lag zentral beim Architekturbüro der Kgl. Eisenbahnbaukommission, und die dortigen drei Architekten Eduard Rüber, Friedrich Bürklein und Gottfried von Neureuther waren je für eine Großsektion zuständig. Ein besonderes Kennzeichen dieser frühen Bahnhöfe war weniger die erst ein gutes Jahrzehnt später vollzogene Normierung von Staatsbahnbahnhöfen als vielmehr der «von oben» befohlene Grundsatz des landschaftsgebundenen Bauens: Holz als Fachwerk- und Blockbau, teilweise verschindelt, im Allgäu, Ziegelbauten in Schwaben und Mittelfranken, Naturstein in Mittelfranken und Oberfranken sowie bei besonders wichtigen Stationen.

Stellvertretend für andere Günzach im Allgäu, Erdgeschoß Haustein, Obergeschoß Blockbau, teilweise verschindelt, oder Schwabmünchen in der Wertachniederung vor Augsburg, Ziegelsichtmauerwerk geschlänmt mit Hausteingliederung – links ein Wasserhaus als Vorläufer der Wassertürme. Oder Kulmbach in Oberfranken mit der Plassenburg – und Bierfässern am Bahnsteig als dem Haupterzeugnis der Stadt – ebenso ein Sandsteinquaderbau wie schließlich die kleine Station Untersteinach kurz vor Neuenmarkt, beide wohl von Neureuther entworfen. Dies mag zum Thema «Bahnhöfe» genügen – ausführlicher informiert die vor einem Jahr endlich publizierte Berner Dissertation von Beatrice Sendner-Rieger.

Zusammenfassend kann der Denkmalpfleger feststellen: Es gibt sie auch nach bald 140 Jahren, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, als älteste und längste bayerische Fernbahn, deren zumindest in größeren Abschnitten noch immer existente verkehrspolitische Bedeutung durch die soeben umgebrochenen Zeitläufte zumindest wenigstens im nördlichen Teil eher wieder zugenommen hat. Im kommenden Zeitalter des Pendolino mag sie so durchaus noch auf Jahrzehnte hinaus den Ansprüchen genügen.

Sie ist nicht die allererste Fernbahn Deutschlands, aber die erste in Bayern, darüberhinaus die längste erhaltene Bahnstrecke der Jahrhundertmitte überhaupt, und die Erfassung ihrer historischen Qualität bedarf noch längst keiner Spurensuche, sondern ist im wahrsten Sinne des Wortes – noch – einfach erfahrbar.

Technisches Denkmal und Landdenkmal gewiß, oder gar 550 km langes Denkmalkontinuum zugleich, – die Ludwig-Süd-Nord-Bahn sollte einiger Anstrengung wert sein.

Als Vertreter der Denkmalpflege würde ich mir eine von Berührungsängsten endlich freie Partnerschaft von Bahn und Denkmalpflege wünschen, die im Respekt vor der Position des jeweils Anderen allfällige Probleme gemeinsam angeht, weitere Stilllegungsoffer auf dem Altar der Betriebswirtschaft gemeinsam überlegt und nach vertretbaren Kompromissen zum Wohle eines solchen außerordentlichen Objektes sucht. Es bedarf nicht einer wieder dampfenden P 10 auf dem Unterkotzauer Saaleviadukt. Aber die Möglichkeit, diese Bahn auch in Zukunft erfahren zu können, die bräuchte es schon.

Literatur

- Ulrich Kahle, Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, in: Jahrbuch der Bayerischen Denkmalpflege 34. 1980, S. 357-384.
Ders., Die Anfänge des Eisenbahnbaus in Bayern, in: Romantik und Restauration – Architektur in Bayern zur Zeit Ludwigs I. 1825-1848, München 1987, S. 35-43.
Wolfram Lübbecke, Die Eisenbahnen in Bayern – Denkmale eines Betriebssystems, in: Jahrbuch der Bayerischen Denkmalpflege 39. 1985, S. 205-228.