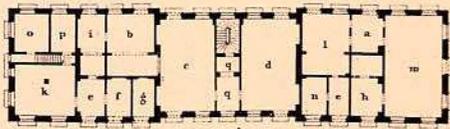
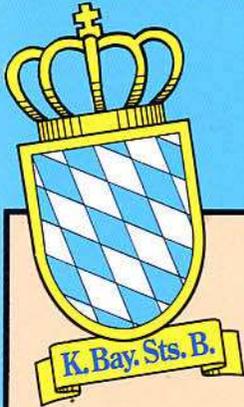
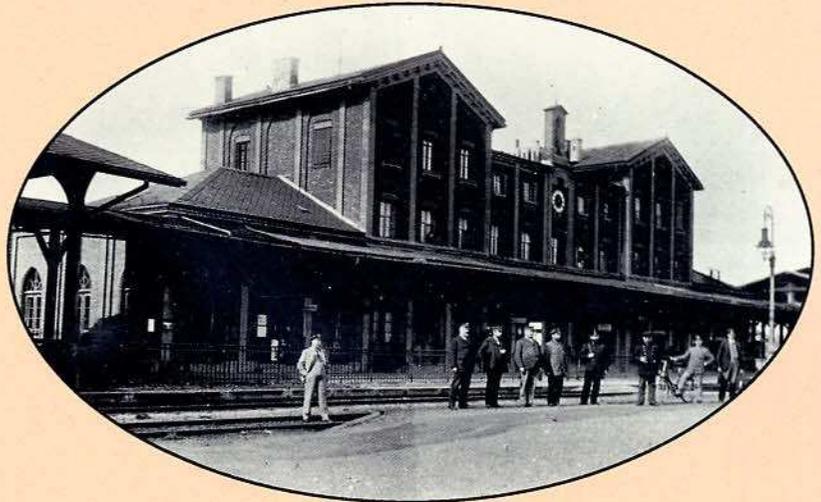


Bayern-Report

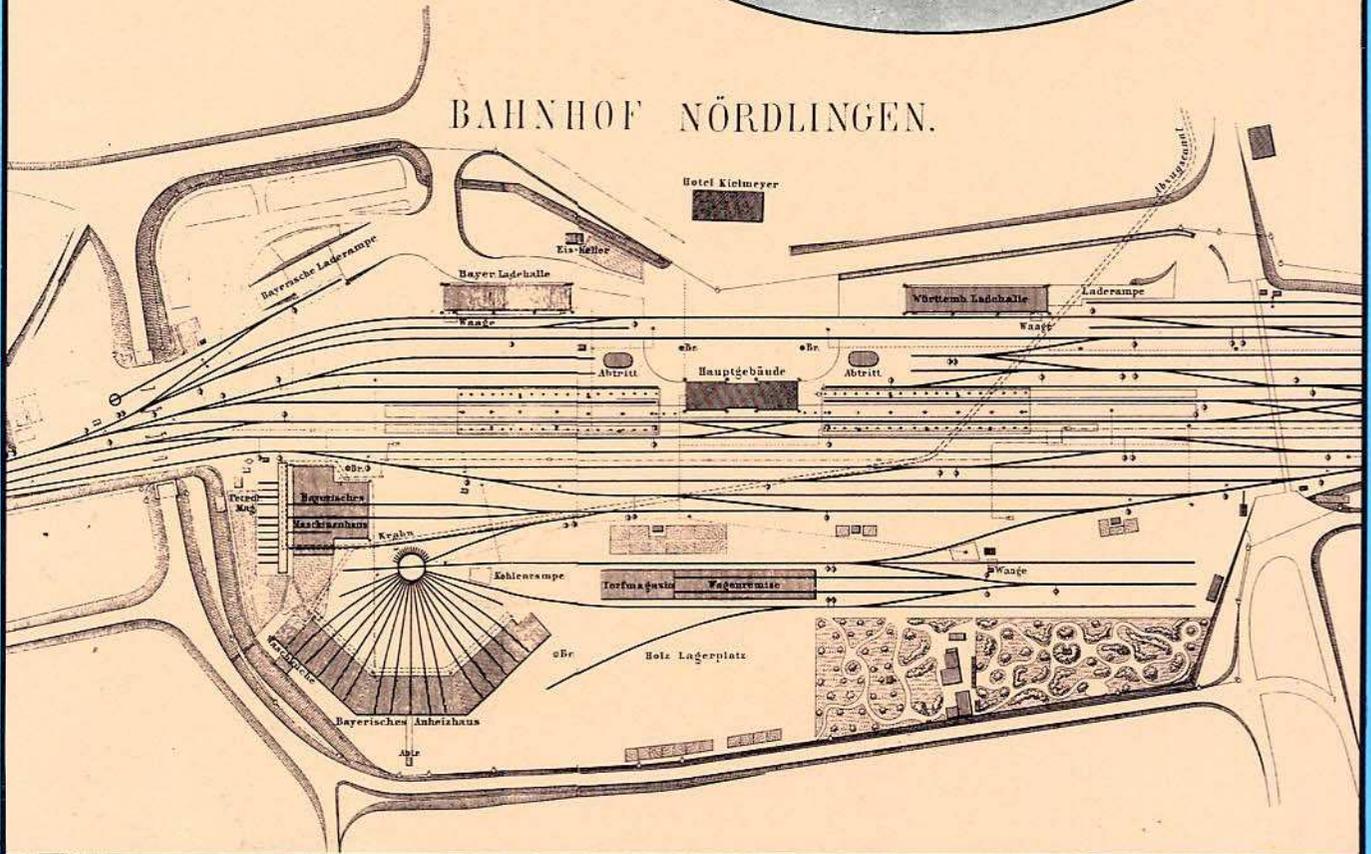
Gleispläne und Streckengeschichte



- | | |
|---------------------|------------------------|
| a. Vorplatz | l. Bahnmeist. Vorstand |
| b. Wartsaal I (G) | k. Telegraphen-Bureau |
| c. Wartsaal II (L) | l. Bahnexpedition |
| d. Wartsaal III (G) | m. Postexpedition |
| e. Versammlungsraum | n. Kofferträger |
| f. Jourbureau | o. Arrestantenlocal |
| g. Stationsdiener | p. Registratur |
| h. Spezialkassier | q. Schenke u. Buffet |



BAHNHOF NÖRDLINGEN.



(Füllseite)



Bild 2: Sommeridyll im Bahnhof Vilsbiburg an der Strecke Neumarkt/Rott – Landshut: Bahnpersonal und "Diensthund" haben sich für den Fotografen aufgebaut.
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 1 (Titel): Stellvertretend für die Abhandlung der einzelnen Streckenabschnitte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen durch Gleispläne und Abbildungen der Bahnhofsgebäude leitet der Bahnhof Nördlingen dieses interessante Thema ein.
Abb.: Sammlung Morgenstern und Verkehrsmuseum Nürnberg

Impressum

ISBN 3-922404-62-6

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout und

Koordination: Ingo Neidhardt

Gleispläne: Sammlung Morgenstern

Printed in Italy by Europlanning srl

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

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

© März 1995

Hermann Merker Verlag GmbH

Fürstenfeldbruck



Inhalt

Seite

Einleitung

6

Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

Abschnitt Buchloe – Gunzenhausen mit Zweigen

Nördlingen – Dinkelsbühl und Bobingen – Landsberg

8

Maximiliansbahn

Abschnitt München – Holzkirchen – Rosenheim mit Zweigen

Holzkirchen – Schliersee und Holzkirchen – Tölz

22

Strecke München – Starnberg – Murnau mit Zweigen

Weilheim – Sulz (Peißenberg) und Tutzing – Penzberg

32

Illerbahn Kempten – Neu-Ulm

mit Zweig Senden – Weißenhorn

42

Staatsbahnstrecke Nürnberg – Crailsheim

50

Staatsbahn München – Mühldorf – Simbach

mit Zweig Schwaben – Erding

60

Ostbahn-Magistrale Nürnberg – Neumarkt – Regensburg

mit Zweig Feucht – Altdorf

70

Staatsbahn/Ostbahn Rosenheim – Mühldorf – Landau/Isar

mit Zweigen Neumarkt – Pocking und Neumarkt – Landshut

80

Der 29. Juni 1890 am Augsburgener Bahnhof

und im Heizhaus dortselbst

90

Einleitung

“Gleispläne und Streckengeschichte der K.Bay.Sts.B.” sind Titel und Inhalt dieses dritten Bayern-Report-Bandes. Und sogleich müssen wir hier eine wesentliche, wenn auch für die meisten Leser vielleicht selbstverständliche Ergänzung hinzufügen: Der vorliegende Band vereinigt die Gleispläne von Bahnhöfen, Stationen oder Haltestellen (zur Verwendung dieser Begriffe unten mehr) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, nicht von “freien” Streckenabschnitten außerhalb davon. Obwohl auch das mancherorts eine interessante Sache sein könnte, denken wir beispielsweise an die “Schiefe Ebene” an der Süd-Nord-Bahn mit ihren Stützmauern, Durchlässen, Blockstellenhäuschen usw. oder an den romantischen Pegnitztal-Abschnitt der Fichtelgebirgsbahn Nürnberg – Marktredwitz mit seinen Brücken und Tunnels bei Rupprechtstegen. Hier fänden sich auf freier Strecke Anregungen für Modelleisenbahner zuhauf. Also: Es geht im folgenden um Stationen, und zwar um Stationen unterschiedlicher Größenordnung. “Giganten” wie München oder Nürnberg sind in der diesem Band zugrundeliegenden Sammlung zwar nicht vertreten, aber das muß hier keineswegs als Mangel empfunden werden. Die räumliche “Aufblähung” der Anlagen und die Aufteilung in Personen-, Güter-, Abstell- und Betriebsbahnhöfe hatte hier in den 1880er Jahren bereits begonnen; die Pläne wären damit eher unübersichtlich geworden. Außerdem: Für Modelleisenbahner sind größere Stationen wie Mühlhof (Seite 66/67) oder gar Crailsheim (Seite 58/59) wohl sowieso das Maß aller Dinge. Um so besser, daß hier Personen-, Güter- und Betriebsbahnhöfe noch vereint sind. Das kann die Sache nur interessanter machen. Vorab einige Begriffserläuterungen. Stationen war damals der übliche Sammelbegriff, große Stationen wurden hingegen als Bahnhöfe bezeichnet, Haltestellen entsprechen den heutigen Haltepunkten. In diesem Zu-

sammenhang sei auch noch aus Hugo Marggraffs Standardwerk “Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen” aus dem Jahre 1894 zitiert. Demnach gab es im Verwaltungsjahr 1892 “... 63 größere Bahnhöfe, 542 kleinere Stationen (Expeditionen), 129 Haltestellen mit Ausweichen und 167 Haltepunkte ohne Ausweichen”. (Siehe hierzu auch unsere Erläuterungen im Hinweiskasten zu dieser Einführung.)

Aufmerksamen Betrachtern der Pläne wird sehr bald auffallen, daß offenbar nur wenige Strecken zweigleisig in die Bahnhöfe führten bzw. sie verließen. Und wo dies der Fall zu sein scheint, vereinigen sich die Doppelgleise zumeist außerhalb des von den Zeichnungen wiedergegebenen Bereichs. Kosmas Lutz, Betriebsingenieur bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten und Verfasser des 1883 erschienenen Standardwerks “Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheines” (das auch für die Texte dieses Bandes als vorrangige Quelle diente), nennt unter Berufung auf die amtlichen Unterlagen für Ende des Jahres 1881 lediglich folgende doppelspurige Strecken:

- Untersteinach – Hof – Landesgrenze (– Plauen)
- Würzburg – Aschaffenburg – Landesgrenze (– Hanau)
- Schweinfurt-Oberndorf – Schweinfurt
- Ulm – Neuoffingen
- München Zentralbahnhof – Augsburg
- München Zentralbf – Großhesselohe
- Nürnberg – Mögeldorf

(In anderen Quellen wird auch noch die Verbindung Würzburg – Rottendorf genannt; bei Lutz wird das eine Gleis der Strecke Würzburg – Nürnberg zugerechnet, das andere der Stammlinie Würzburg – Bamberg.)

Es handelt sich bei den doppelgleisigen Strecken neben der Magistrale München – Augsburg, damals wie heute die meistbelastete Fernverkehrsstrecke in Bayern, im wesentlichen um die steigungsreichen Abschnitte der Süd-Nord-Bahn (Untersteinach – Hof mit der Schiefen Ebene) sowie die auch damals schon stark frequentierte

Westbahn Würzburg – Aschaffenburg mit den Spessartrampen. Ansonsten setzte der konsequente zweigleisige Ausbau wichtiger Strecken erst Ende der 1880er Jahre ein, also nach der Zeit, aus der diese Gleispläne stammen (1877 bis 1884).

Von Beginn an war es bei praktisch allen Staatsbahnbauten in Bayern üblich gewesen, die Trasse für zwei Gleise anzulegen, aber zunächst nur mit einem Gleis auszustatten. Lediglich die Westbahn nördlich von Würzburg mit ihren Rampen im Spessart oder die Schiefe Ebene im Fichtelgebirge waren sofort mit “Doppelspur” ausgerüstet worden. Aber diese Art der Zukunftsvorsorge erwies sich als scheinbar unbegründet und zu kostspielig. Im März 1876 erließ die “Generaldirektion der kgl. bayer. Verkehrsanstalten” Vorschriften über Einsparungen im Eisenbahnbau. Darin heißt es, daß von den bayerischen Staatsbahnen nicht einmal ein Zwölftel der Länge nachträglich für Doppelbahn ausgeführt worden sei, und zwar durchschnittlich nicht vor 15 Jahren nach der Bahneröffnung:

“Die Vorbereitungen beim ersten Bau für spätere Doppelbahn haben daher mit Einrechnung der Zinsezinsen mehr denn 24-mal soviel gekostet, als genutzt. Wegen der vielen neuen Parallelbahnen werden künftig zweite Gleise noch seltener werden. Aus diesem Grunde sind bei den neuen Linien thunlichst wenige Vorbereitungen für spätere Doppelbahnen zu treffen und nur der Grund und Boden für diese zu erwerben.” Hier allerdings irrte der Königliche Baudirektor Alois v. Röckl, der die Vorschriften verfaßt hatte. Ab 1889 begannen die Bayerischen Staatsbahnen angesichts des bedeutend gewachsenen Verkehrsaufkommens damit, planmäßig die Hauptstrecken mit dem zweiten Gleis auszustatten. Zum 1. Januar 1911 waren schließlich 61% der Hauptbahnen zweigleisig ausgeführt, für weitere 125 km wurden noch vor dem Ersten Weltkrieg die Mittel bereitgestellt.

Röckls “Einsparungs-Vorschriften” von 1876 gehen auch auf Bahnhofsgleise ein. Da heißt es beispielsweise: “Dreifache Weichen lassen oft bedeutende Geleisekürzungen und Ersparungen zu, auch die Bedienung ist einfacher.” In der Tat: Solange die Weichen vor Ort von Hand umgestellt werden mußten, konnte sich der Weichenwärter bei Dreifachweichen so manchen Fußmarsch schenken. Und wie platzsparend Dreifachweichen sind, weiß jeder Modelleisenbahner. Daß diese Dreifachweichen allerdings – ebenso wie Doppelkreuzungsweichen – einen hohen Unterhaltungsaufwand verlangen und meist nur geringe Durchfahrsgeschwindigkeiten zulassen, spielte damals angesichts der bescheidenen Belastung keine Rolle.

Des weiteren gab Röckl für den Entwurf von Bahnhofsgleisplänen noch folgende Anweisungen: “Bei Muttergeleisen ist es fast immer sehr vorteilhaft, je ein Geleisepaar zusammen durch einen einfachen Wechsel vom Muttergeleise abzuzweigen, und dann erst durch einen weiteren Wechsel zu trennen.” Und schließlich: “Am meisten wird die

Einige eisenbahnbetriebliche Grundbegriffe

Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder wenden dürfen. Sie dienen verkehrlichen und betrieblichen Aufgaben und werden nach ihrer Funktion unterschieden, z.B. nach Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Abstellbahnhöfen, Rangierbahnhöfen und Betriebsbahnhöfen.

Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen. Sie dienen dem Ein- und Aussteigen von Reisenden und liegen auf der freien Strecke oder seltener innerhalb eines Bahnhofs.

Haltestellen sind Abzweigstellen, Überleitstellen oder Anschlußstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind. Sie liegen stets auf der freien Strecke. Bei den im vorliegenden Band als Haltestellen bezeichneten Stationen handelt es sich also nach heutiger Definition nicht um Haltestellen, sondern um Haltepunkte.

Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise. Zu den Nebengleisen gehören z.B. Abstellgleise, Ausziehgleise, Ladegleise, aber beispielsweise auch – kurioserweise – Gleise auf Fährschiffen.



Bild 3: Im Bahnhof Sarnberg war vor 100 Jahren noch jede Menge Platz. Der See grenzt links unmittelbar an das Bahnhofsgelände. **Abb.: VM Nürnberg**

Geleisekürzung und dadurch sehr bedeutende Ersparung erreicht, wenn das Spurnetz eines Bahnhofes in Parallelogrammform angelegt wird, wobei alle Geleise nahezu gleiche Länge erhalten. Die beiden gegenüberstehenden kürzeren Seiten der Route werden hierbei Muttergeleise." Auch das gehört heute zum Basiswissen eines ambitionierten Modelleisenbahners. Vielleicht wird sich der eine oder andere Leser selbst auf die Reise begeben und anhand des vorliegenden Bandes untersuchen, was von Röckls Anweisungen umgesetzt worden ist: wenig. Insgesamt kann man nämlich feststellen, daß erst eine ganz andere Neuerung entscheidende Veränderungen der Gleisanlagen erzwungen hat: die Einführung von Stellwerkanlagen. Die erste Weichen- und Signalzentralisierung mit Stationsblock war 1881 im Münchner Ostbahnhof in Betrieb genommen worden (System Schnabel & Henning), bis 1910 waren schon fast sämtliche rund 700 Hauptbahnstationen umgestellt. Damit einher ging praktisch immer ein Umbau der Stationsanlagen, voran der Gleisanlagen, die nun den neuesten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen angepaßt wurden. Mit den Stellwerkanlagen wurde bekanntlich auch ein einheitliches Signalsystem eingeführt. Außer den Einfahrsignalen wurden für sämtliche Ausfahrgeleise nun Ausfahrsignale aufgestellt und Vorsignale angeordnet. Bei den meisten Nebenbahnen hingegen blieb vorerst alles beim alten, und manche Lokalbahnstation ist von der neuen Technik überhaupt nicht mehr erreicht worden.

Mit dem Bau von Zentralstellwerken verschwand das Gros der vielen kleinen Drehscheiben, die so typisch sind für zahlreiche der nachfolgend wiedergegebenen Gleispläne. Per Seilzug vom Zentralstellwerk aus waren Drehscheiben nicht zu bedienen, deshalb haben sie sich bis heute praktisch nur noch vor Ringlokschuppen gehalten, wo sowieso eigene Wärter für ihre Bedienung da waren. Anfangs, als noch alle Weichen und Drehscheiben an Ort und Stelle von Hand bedient wurden und genügend "billiges" Personal dafür vorhanden war, boten Drehscheiben eine gern genutzte Möglichkeit, Wagen auf engstem Raum zu verteilen. Wegen des relativ geringen Aufkommens spielte es auch keine große Rolle, daß zu den meisten Gleisen per Drehscheibe nur Wagen für Wagen bugsiert werden konnte, nicht aber mehrere Wagen im Verband. Doch wie gesagt: Der Verkehr war damals mäßiger, man hatte Zeit, und Personal für untergeordnete Handarbeit gab es zuhauf. Typisch auch folgendes: Fast an jeder Station findet sich ein Torfschuppen. Torf war das Heizmaterial überhaupt in Altbayern, wo es bekanntlich keine großen Kohlevorkommen gab. Kohle mußte importiert werden (hauptsächlich aus Böhmen) und wurde zunächst natürlich für "hochwertige Aufgaben" verwendet: etwa die Lokomotivfeuerung. Zum Heizen von Gebäuden kam neben Holz in erster Linie billiger Torf zur Anwendung. Hauptgebäude, Ladehalle, Waage, Rampe, Abtritt, Remisen – also Schuppen für Loks, Wagen oder Material –

gehörten vor hundert Jahren auch stets zum typischen Bahnhof-Ambiente dazu. Außer bei Haltestellen natürlich: Da gab es nur das sogenannte Hauptgebäude, in dem die wichtigsten Funktionen vereint waren. Und schließlich dürfen natürlich die meistens von Grünanlagen eingefassten Brunnen nicht vergessen werden. Eine zentrale Wasserversorgung gab es damals nämlich noch nicht. Noch eine letzte Bemerkung technischer Art: Die nachfolgenden Gleispläne sind nicht in einheitlichem Maßstab wiedergegeben. Wichtig aber ist, daß sie ohne die heute bei der Darstellung von Bahnhofsgleisplänen übliche Verzerrung aufgenommen wurden (Beispiel: Breite 1:1000, Länge 1:2000 bis 1:4000), die zu den bekannt un schönen "bauchigen" Darstellungen mit elliptischen Drehscheiben usw. führt, aber wegen der Längenausdehnung moderner Bahnhöfe doch sehr praktisch, ja geradezu unvermeidlich ist. Und schließlich: Am Ende dieses Bandes, nach all den "abstrakten" Wanderungen über gezeichnete Bahnhofsgeleise, laden wir die Leser ein zu einem "lebendigen" Besuch auf dem Bahnhof Augsburg am 29. Juni 1890. Dipl.-Ing. Ludwig Freiherr von Welsler, der große bayerische Lokomotivhistoriker (auf seinen Forschungen beruhen auch Band 4 und die folgenden des Bayern-Reports), hat hier seine Erinnerungen niedergeschrieben und nimmt uns mit auf die Bahnsteige oder ins Heizhaus zu einem unvergeßlichen Sonntagsspaziergang. Viel Vergnügen!



Bild 4: Um 1900, als dieses Foto entstand, verfügte auch der Bahnhof Innungen (südlich von Augsburg) bereits über eine kleine zentrale Stellwerkanlage.

Die Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

Mit der Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth hatte 1835 in Bayern, ja in ganz Deutschland das Zeitalter der Dampfeisenbahnen begonnen. Die kurze, im wesentlichen dem Personenverkehr dienende Strecke zwischen den benachbarten fränkischen Städten erwies sich für ihre Eigentümer sehr bald als Volltreffer. Das als Aktiengesellschaft aufgebaute Privatunternehmen erwirtschaftete hervorragende Ergebnisse, den Aktionären konnten stolze Dividenden ausgezahlt werden. Kein Wunder also, daß sich durch die Ludwigs-Eisenbahn auch andernorts rührige Eisenbahn-Komitees in ihren Bemühungen um den Bau von Bahnstrecken nachhaltig unterstützt sahen. Allerdings: Ganz so glänzend und problemlos wie zwischen Nürnberg und Fürth standen die Dinge natürlich nicht überall. Das mußte als nächste die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft erfahren, die 1839/40 ihre Strecke in Betrieb genommen hatte. Ihre Rendite blieb im ersten kompletten Betriebsjahr 1840/41 weit hinter den Erwartungen zurück und erreichte mit 2,5% nicht einmal eine ansonsten bei Geldanlagen übliche Verzinsung. Die unerwartet problematische Entwicklung der München-Augsburger Bahn versetzte manch anderem Privatbahnprojekt in Bayern einen Stoß: Wenn schon nicht einmal zwischen den beiden größten Städten südlich der Donau eine technisch eher anspruchslose Strecke nennenswerte Gewinne erwirtschaftete, wie sollte das dann erst all den anderen Bahnen gelingen?

An dieser Stelle soll auf jene frühen Jahre der bayerischen Eisenbahnen nicht weiter eingegangen werden. Im Band 1 des Bayern-Reports ist bekanntlich alles genau nachzulesen. Festzuhalten jedenfalls ist, daß für privates Kapital der Bau von Eisenbahnen in Bayern Anfang der 1840er Jahre drastisch an Reiz verloren hatte und nun der Staat auf den Plan gerufen wurde. Bald herrschte bei den maßgebenden Stellen im Lande – das waren der Monarch und seine Regierung, die Stände, die finanzkräftigen Grundbesitzer und Unternehmer – Einigkeit darüber, daß die wichtigste aller weiterhin diskutierten Linien, nämlich eine mehrere Einzelprojekte einschließende Süd-Nord-Bahn vom Bodensee an die sächsische Grenze, am besten auf Rechnung des Staates – und natürlich auch unter dessen Leitung – gebaut werden sollte. Bereits 1841 ging es los; zwischen Nürnberg und Bamberg begannen die Arbeiten. Das große Vorhaben erhielt den Namen „Ludwigs-Süd-Nord-Bahn“. Diese Süd-Nord-Bahn erreichte zwischen Lindau im Bodensee und der bayerisch-sächsischen Grenze bei Gutenfürst eine Gesamtlänge von imposanten 566 km. Für uns interessant ist das Teilstück Buchloe – Augsburg – Donauwörth – Nördlingen – Gunzenhausen, von dem auf den folgenden Seiten zahlreiche historische Gleispläne wiedergegeben werden. Seit dem 15. September 1847 konnte, nachdem Teilabschnitte bereits früher fertiggestellt worden waren, der Bereich Kaufbeuren – Buchloe – Augsburg

– Donauwörth durchgehend befahren werden. Abgesehen von der Donaubrücke bei Donauwörth hatte dieser fast genau 100 km lange Abschnitt den Technikern keine großen Probleme aufgegeben. Die Trassierung konnte den weiten Flußniederungen von Wertach und Lech folgen; nennenswerte Steigungen oder Krümmungen waren nicht erforderlich. Ganz anders stellte sich die Situation nördlich von Donauwörth dar. Von hier aus konnte nämlich Nürnberg, einer der Fixpunkte aller Planungen, nicht auf kürzester Linie angestrebt werden (etwa so, wie es heute durch die Linie Nürnberg – Treuchtlingen – Donauwörth Realität ist), sondern nur auf Umwegen. Zum einen fürchteten die Techniker die Durchquerung des Hahnenkamms bzw. der Frankenalb, also des Höhenzugs zwischen Donauwörth und Treuchtlingen. Zum anderen sollte die alte Reichsstadt Nördlingen im Ries angeschlossen werden. Das lag nicht nur in der Bedeutung der Stadt selbst, sondern auch darin begründet, daß man das direkt an Nördlingen angrenzende Königreich Württemberg veranlassen wollte, hier den Anschluß an die Süd-Nord-Bahn zu suchen. Aber Württemberg plante unbeirrt seine „Centralbahn“ Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen weiter, und tatsächlich wurden zuerst bei Ulm (1854), nicht bei Nördlingen die beiden Staatsbahnnetze verknüpft. Bayerns Versuch, auch den württembergischen Nord-Süd-Verkehr teils auf seine Bahnen zu lenken, war damit gescheitert. Erst 1863



Bild 5: Das imposante Bahnhofsgebäude von Donauwörth entstammt nicht der Entstehungszeit der Süd-Nord-Bahn, sondern wurde mit der Streckenverlegung vor die Stadt 1877 in Betrieb genommen.

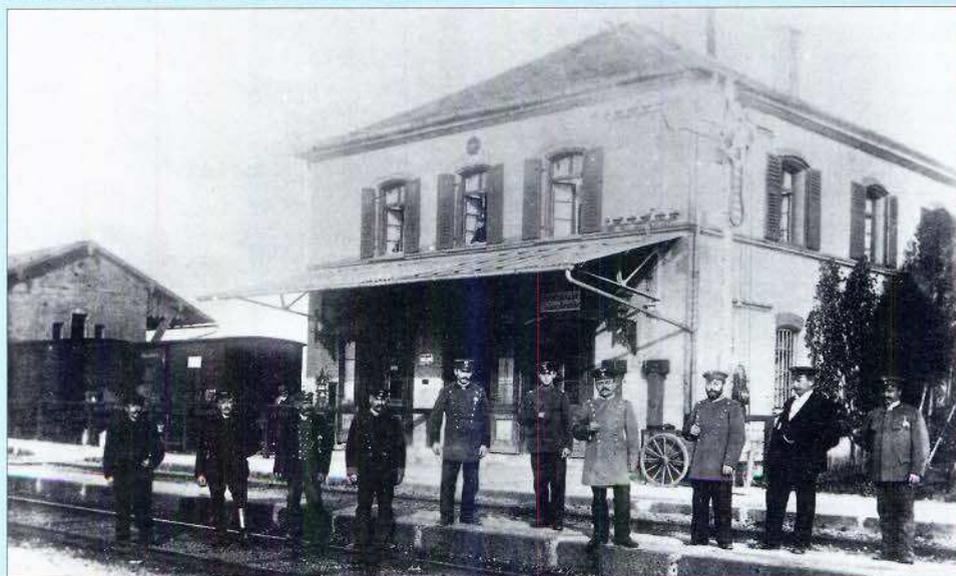
wurde die Bahnverbindung Nördlingen – Aalen/Württemberg in Betrieb genommen. Ab Nördlingen umfährt die Süd-Nord-Bahn die Höhen der Fränkischen Alb in einem großen Bogen, berührt Gunzenhausen und schwenkt schließlich bei Pleinfeld in einem scharfen Knick nach Norden ein auf Nürnberg zu. Ein Vergleich: Die heutige Trassenführung von Donauwörth über Treuchtlingen nach Pleinfeld (ab hier benutzt der Fernverkehr weiterhin die alte Süd-Nord-Bahn) beträgt 52 km; auf der ursprünglichen Linie waren es von Donauwörth über Nördlingen und Gunzenhausen nach Pleinfeld 86 km.

Schauen wir uns in aller Kürze die einzelnen Streckenabschnitte etwas genauer an. Buchloe – Augsburg hat sich – wie praktisch der gesamte Südabschnitt der Süd-Nord-Bahn – niemals zu einer erstrangigen Magistrale entwickeln können. Besonders nach Fertigstellung der Linie Buchloe – Geltendorf – München 1873, über die heute der Fernverkehr zwischen München und dem Allgäu bzw. dem Bodenseegebiet rollt, rückte Buchloe – Augsburg ins zweite Glied. Ganz anders Augsburg – Donauwörth. Dieser Abschnitt der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn kann mit Fug und Recht gestern wie heute als eine erstrangige Magistrale bezeichnet werden. Gleiches gilt natürlich für das Teilstück Nürnberg – Pleinfeld. Mit gutem Grund ist bereits 1935 auf der Gesamtverbindung Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Pleinfeld – Nürnberg der elektrische Betrieb aufgenommen worden, galt und gilt diese



Bild 6: Interessante Details zeigt diese Aufnahme von Bobingen. Flügelsignale standen damals noch an der Bahnsteigmitte. Bemerkenswert auch die typisch süddeutschen Klapp-Fensterläden.

Bild 7: Meitingen: Die große Hinweistafel unter dem Vordach trägt den Schriftzug "Dienstthuender Stationsbeamter". **Abb. 4 bis 7: VM Nürnberg**



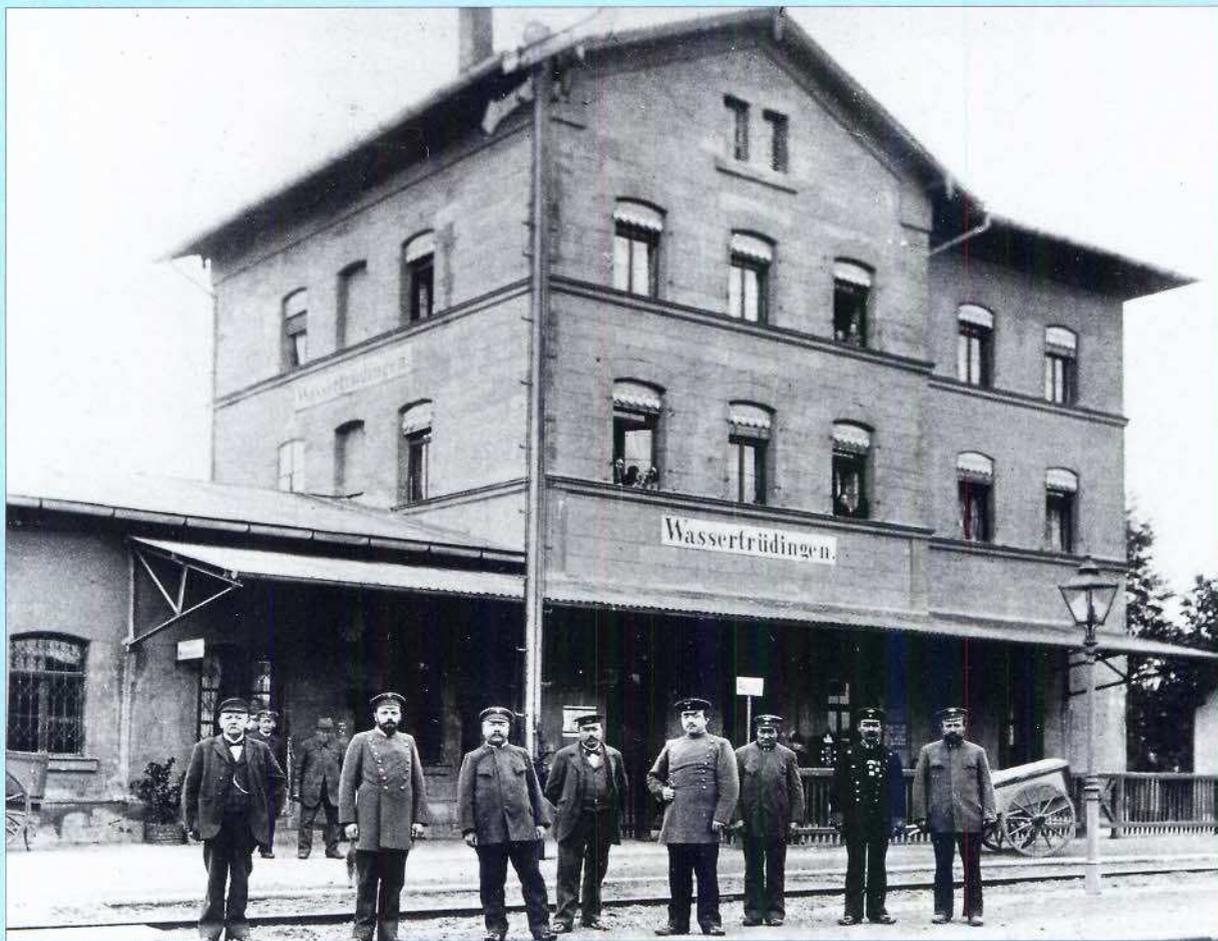


Bild 8: Einen recht imposanten Stationsbau erhielt Wassertrüdingen. Mit den bisher abgebildeten Bauten hat er wenig gemein. Was natürlich kein Zufall ist, da alle Bahnhöfe der Süd-Nord-Bahn nach individuellen Entwürfen errichtet wurden.

Bild 9 (rechte Seite oben): Der Bahnhof Nördlingen gehört zu den eindrucksvollsten der Süd-Nord-Bahn. Hier war der Abzweig der Strecke nach Württemberg vorgesehen, der aber erst 1863 zustande kam.

Bild 10 (rechte Seite Mitte): Als 1876 die Zweigstrecke Nördlingen – Dinkelsbühl in Betrieb ging, hatte sich in der Bahnhofsarchitektur bereits der "Würfel" durchgesetzt.

doch gemeinsam mit der alten "Maximiliansbahn" München – Augsburg – Ulm (elektrifiziert 1927 bis 1933) als bedeutendste bayerische Fernbahn. Erst die vielleicht im Jahre 2000 ins Haus stehende Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt – München wird die Stellung der heutigen Linie Nürnberg – Augsburg – München relativieren können.

Kommen wir zum Teilstück Donauwörth – Nördlingen – Gunzenhausen – Pleinfeld der Süd-Nord-Bahn. Dessen Position wird wohl am hellsten durch die Tatsache beleuchtet, daß es als einziger größerer Süd-Nord-Bahn-Abschnitt nicht zweigleisig ausgebaut worden ist (obwohl natürlich auch hier die Trasse dafür vorbereitet worden war; ansonsten ist heute nur noch das kurze Stück Marktschorgast – Stammbach im Fichtelgebirge eingleisig). Die "überdehnte" alte Streckenführung geriet der Süd-Nord-Bahn hier schon 1870 zum Nachteil, als die erheblich günstigeren Linien München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Pleinfeld/Ansbach fertiggestellt werden konnten. Endgültig ins Hintertreffen geriet die Bahn durchs Ries mit der Eröffnung der direkten Linie Donauwörth – Treuchtlingen im Jahre 1906, mit deren Eröffnung die jetzige Magistrale Nürnberg – Augsburg – München komplett fertiggestellt war.

Während die inzwischen elektrifizierte Linie Donauwörth – Nördlingen – Württemberg zumindest für Güterzüge einige Bedeutung im Fernverkehr hat (Entlastung der Magistrale Stuttgart – Augsburg), ist Nördlingen – Gunzenhausen vollends in Bedeutungslosigkeit versunken. Mit Ablauf des Som-

merfahrplans 1985 wurde der Personenverkehr eingestellt, auch planmäßigen Güterverkehr gibt es nicht mehr. Dennoch kann man hier gelegentlich noch Züge antreffen, dampfgeführt sogar: Sonderzüge des "Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen e.V." bzw. der "Museumsbahnen im Donau-Ries GmbH" (Kursbuchnummer 12988).

Noch einigermaßen in Takt – und zwar im wörtlichen Sinne – ist dagegen Gunzenhausen – Pleinfeld. Als "R 62" ist hier die alte Süd-Nord-Bahn nämlich in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg einbezogen – "werktags außer samstags".

Zweigstrecke Nördlingen – Dinkelsbühl

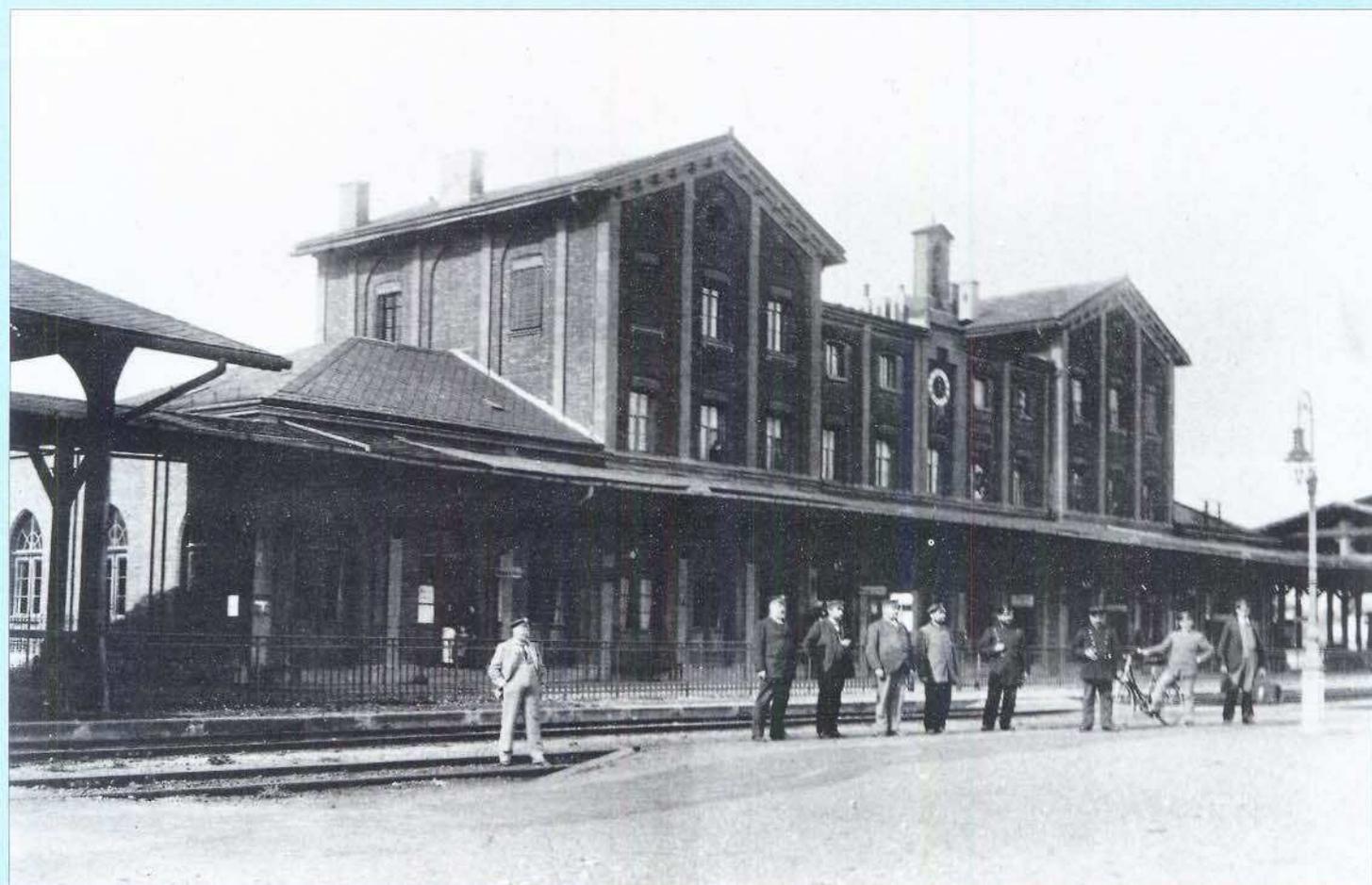
Per Gesetz vom 29. April 1869 legte das Königreich Bayern den Bau von zehn neuen Staatsbahnen fest und stellte dafür knapp 158 Millionen Mark bereit. Das war der Auftakt zur "Sturm- und Drangperiode" (Hugo Marggraff) des bayerischen Eisenbahnbaus, denn nie wieder wurden so viele Hauptbahnen mit einem Schlag ins Leben gerufen. Unter den zehn Strecken waren auch Rosenheim – Mühldorf, die uns später noch beschäftigen wird, sowie Nördlingen – Dinkelsbühl. Ursprünglich war noch vorgesehen gewesen, die neue Linie in Wassertrüdingen von der Süd-Nord-Bahn abzweigen zu lassen. Auch wurde sie nicht mehr wie zunächst geplant als Hauptbahn realisiert, sondern als Sekundärbahn. Die gut 30 km lange Strecke ließ sich problemlos trassieren, es mußten keine Kurvenradien

unter 600 m gewählt werden. Auch die Steigungen waren unbedeutend. Am 2. Juli 1876 ging die Strecke in Betrieb.

Knapp fünf Jahre lang war Dinkelsbühl Endstation, ehe am 1. Juni 1881 die Strecke nach Feuchtwangen verlängert wurde. Und da in Feuchtwangen bereits seit 1876 die Gleise der Vizinalbahn aus Dombühl, einer Station an der Hauptbahn Nürnberg – Ansbach – Crailsheim (diese werden wir später noch kennenlernen), lagen, konnte fortan die 54 km lange Verbindung Nördlingen – Dombühl durchgehend befahren werden. Stets hatte sie typischen Nebenbahncharakter, denn für den Fernverkehr existierte ja wenige Kilometer weiter östlich seit 1859 die parallel laufende Hauptbahn Gunzenhausen – Ansbach. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1985 wurde zwischen Nördlingen und Dombühl der planmäßige Schienenpersonenverkehr eingestellt. Gelegentlich fahren aber auch hier noch Dampfsonderzüge vom Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen aus (Kursbuchnummer 12989).

Zweigstrecke Bobingen – Kaufering – Landsberg

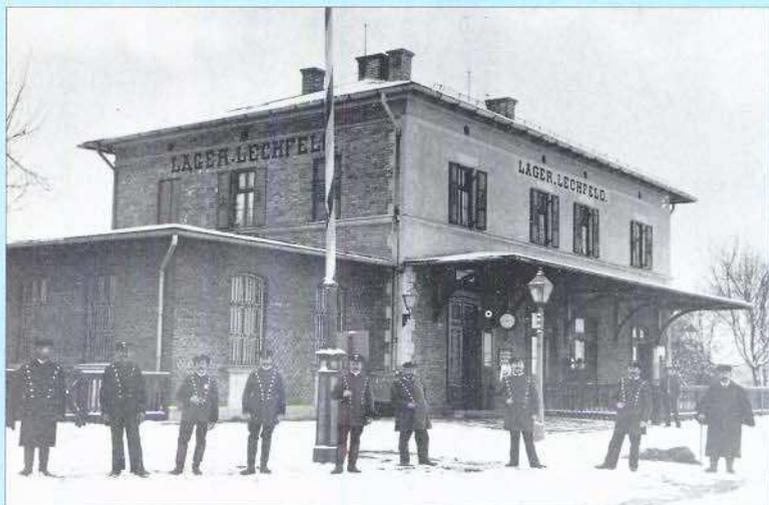
Die sogenannte Lechfeldbahn von Bobingen (an der Süd-Nord-Bahn) nach Kaufering (an der Hauptbahn München – Buchloe) wurde am 15. Mai 1877 als Sekundärbahn eröffnet. Anlaß für ihren Bau waren in erster Linie die zahlreichen militärischen Einrichtungen auf dem Lechfeld. Neben den üblichen Gleisen und Stationseinrichtungen erhielt die Lechfeldbahn noch viele aus-



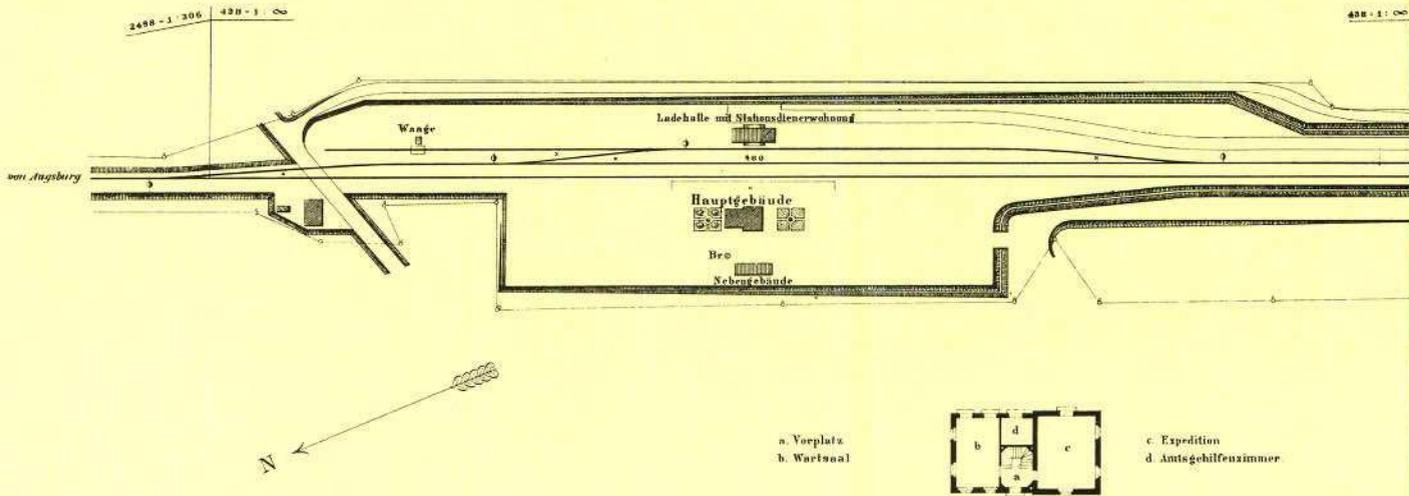
schließlich militärischen Zwecken dienende Einrichtungen, beispielsweise eine von der Station Klosterlechfeld ausgehende Zweigbahn zu den Depots bei Schwabstadel sowie ein 7,6 km langes "Militärgleis" neben dem normalen Streckengleis ab der Station Klosterlechfeld bis zum nördlichen Ende des Truppenübungsplatzes.

Die landschaftlich wenig reizvolle Strecke ist heute auf weiten Abschnitten eingeklemmt zwischen der B 17 und den schier endlosen Kasernenanlagen. Sie trägt jetzt die Kursbuchnummer 986 und wird im Stundentakt befahren. Ebenso wie zur Entstehungszeit der Strecke werden die Zwischenstationen Oberottmarshausen, Lagerlechfeld und Klosterlechfeld (wo das alte Stationsgebäude inzwischen durch einen modernen "Zweckbau" ersetzt wurde) bedient.

Bilder 11 und 12 (unten): Die "Würfel"-Empfangsgebäude von Lagerlechfeld und Klosterlechfeld an der Nord-Süd-Bahn-Zweigstrecke Bobingen-Kaufering sind in ihrer baulichen Ausgestaltung fast identisch – aber eben nur fast.
Abb. 8 bis 12: VM Nürnberg



Station Jnningen.



Station Bobingen.

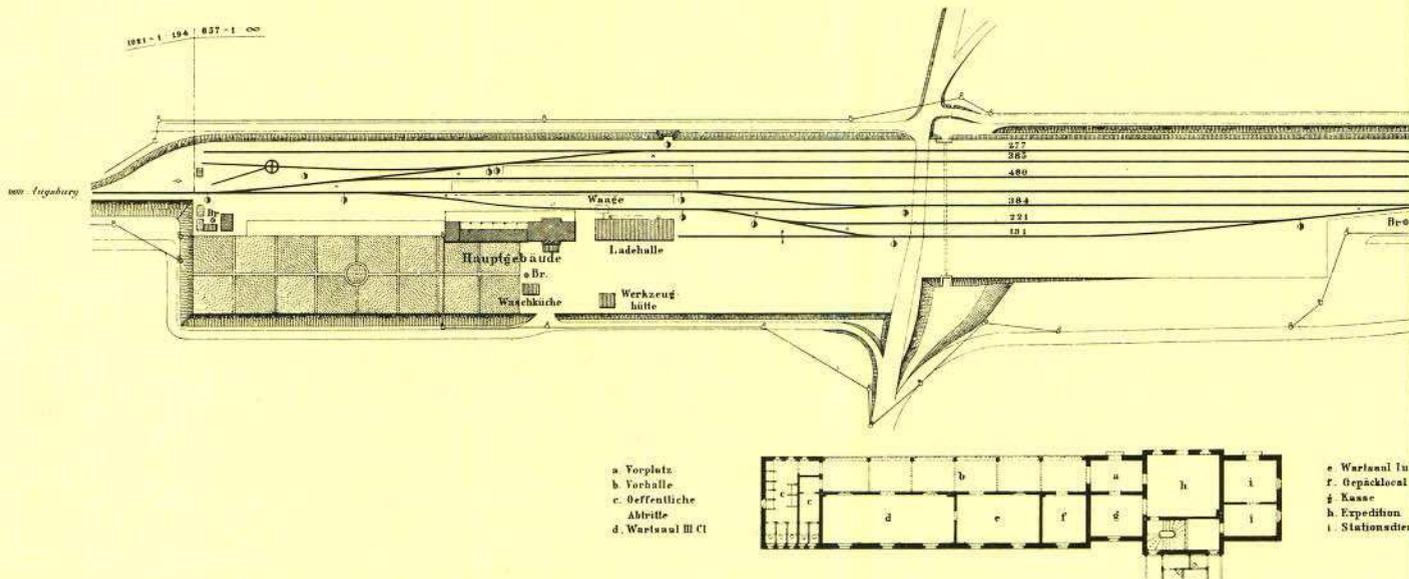


Bild 13 (oben): Bescheidener als Inningen konnte eine Station an einer eingleisigen Hauptbahn damals kaum aussehen: Hauptgleis mit Ausweichgleis, Anschlußgleis zur Ladehalle und Stumpfgleis mit Waage.

Bild 14 (unten): Von ganz anderer Dimension ist da Bobingen, wo die Nebenbahn nach Kaufering – Landsberg von der Süd-Nord-Bahn abzweigt. Das läßt sich auch am Grundriß des Hauptgebäudes ablesen, das auch über nach Klassen getrennte Wartesäle verfügte.

Bild 15 (rechts): In Schwabmünchen wurde für das Gleis zu Laderampe und Holzremise eine interessante Variante gewählt: außen ums Hauptgebäude herum. Bemerkenswert ist auch die kleine Drehscheibe an der Augsburger Bahnhofseite.