



Abb. 2: Die Mainzer Südbrücke im Ursprungszustand ca. 1870

Foto: Stadtarchiv Mainz

Abb. 1 (Titelbild): Auffahrt auf die Südbrücke mit den bis zum Zweiten Weltkrieg vorhandenen neugotischen Portalen

Foto: Stadtarchiv Mainz

### Vorwort der Redaktion

„Technische Archäologie“ scheint in unserer Zeit neben die bisherige klassische Archäologie zu treten. Ein erfreulicher Vorgang. So mußte es reizvoll erscheinen, einmal den Eisenbahnanlagen einer Stadt nachzugehen, zu sehen, was daraus im Laufe der Zeit geworden ist. Vorteilhaft für dieses Spezialgebiet ist, daß keine „Rekonstruktionen“ — die manchmal umstritten sind — vorgenommen werden müssen, weil meist doch irgendwo eine alte Abbildung oder — ein besonderer Glücksfall — gar ein Foto aus der Entstehungszeit vorhanden ist. Allerdings blieb eine traurige Erfahrung nicht erspart: Auch frühere **technische** Denkmäler haben unter Unvernunft und Kriegszerstörungen gelitten. Manchmal ließ sich der Standort nur noch ahnen, gelegentlich ist aber doch genügend alte Substanz erhalten, manches erlebte eine neue Nutzung.

Bedauerlich für Mainz ist, daß die alten Fotobestände durch die Bombenangriffe arg dezimiert wurden. So mußte — trotz allen Suchens — manches offen bleiben. Vielleicht — und das ist eine vage Hoffnung — findet sich noch einiges in Privatsammlungen. Insofern soll diese Arbeit, die als Facharbeit im Leistungskurs Geschichte am Maria-Ward-Gymnasium entstand, eine **Anregung** sein, weiter zu forschen.

Es wurde versucht, die alten Fotostandpunkte wiederzufinden, was nicht immer gelang: Teilweise ist die Umgebung der Objekte durch Bebauung oder hohen Bewuchs stark verändert, ja unzugänglich geworden. Die „Panorama-Aufnahmen“ sind ein **Versuch**, die Ausdehnung eines Objektes bildhaft zu verdeutlichen. Der Textteil wird bewußt kurz gehalten, um dem Bild — auch dem Detail — genügend Raum zu geben.

Als zeitlicher Rahmen für den Begriff „**frühe** Eisenbahnanlagen“ wurde die Zeit vom Entstehen der ersten Bahnhöfe bis zur Einweihung der Kaiserbrücke 1904 genommen, weil damit die im wesentlichen noch heute vorhandene Eisenbahnstruktur in Mainz geschaffen war. Es hätten sich auch andere zeitliche Einschnitte machen lassen, z. B. Übernahme der Ludwigsbahn durch die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung oder die Einweihung des neuen Hauptbahnhofs 1884. Aber gerade die Kaiserbrücke erlebte durch den 2. Weltkrieg eine derart starke Umgestaltung, daß dem Thema sozusagen das i-Tüpfelchen gefehlt hätte. Außerdem läßt sich die Zeit um die Jahrhundertwende zwanglos als Wende von „früher“ zu „heute“ fassen.

Ein Dankeswort schulden wir dem Stadtarchiv Mainz (Herrn Schütz), der Pressestelle der DB in Mainz (Herrn Breuer), der Bibliothek der ZTL (Herrn Fuchs), dem DB-Betriebsamt Mainz (Herrn Baum), der Bahnpolizei Mainz, der Allgemeinen Zeitung Mainz (Herrn Höllein), die tatkräftig Hilfe leisteten und viel Geduld aufbrachten.

Ich selbst darf mich mit dieser Arbeit als langjähriger Redakteur der DGEG verabschieden in der Hoffnung, einige **mögliche** Wege für unsere zukünftigen Veröffentlichungen aufgezeigt zu haben. Es wäre mir eine große Freude, wenn sich möglichst viele — auch junge — Autoren ange-regt fühlten. Es gibt noch viel Interessantes! In diesem Sinne wünsche ich meinem Nachfolger viel Erfolg.

Alfons Rudolf

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe  
Geschäftsstelle: Postfach 16 27, 7100 Heilbronn

Redaktion und Gesamtgestaltung: Alfons Rudolf, Peter-Cornelius-Platz 6, 6500 Mainz 1  
Neue Redaktionsanschrift: Kurt Eckert, Raenthaler Weg 28, 6000 Frankfurt-Schwanheim

Druck: Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke 1

ISBN 3-921700-29-9

Karlsruhe 1979

Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Arten von Wiedergabe und Vervielfältigungen — auch auszugsweise — bedürfen des schriftlichen Einverständnisses der Redaktion.