

Anfänge in Bayern (Ludwig-Süd-Nord-Bahn)

Mit der einsetzenden Industrialisierung folgte auch eine verkehrsmäßige Erschließung in Bayern. Die gängigen Pferdefuhrwerke erwiesen sich bei vermehrtem Frachtaufkommen nicht immer als besonders geeignet.

In England waren in dieser Zeit Kanäle das fortschrittlichste Verkehrssystem für den Gütertransport. Anfang des 19. Jahrhunderts gab es kaum Alternativen, nachdem die Eisenbahn noch in den Kinderschuhen steckte und bis zum berühmten Lokomotivenrennen bei Rainhill in England (1825) bzw. vor Eröffnung der Strecke Stockton–Darlington am 27. September 1825 ihre Funktionstüchtigkeit noch nicht bewiesen hatte.

So war es nicht verwunderlich, daß König Ludwig I. zunächst für die Eisenbahn nicht viel übrig hatte und sich für einen Ludwig-Donau-Main-Kanal starkmachte.

So fand Friedrich List 1828 mit seinen Entwürfen für ein deutsches Eisenbahnverkehrsnetz anfangs wenig Gehör. In seiner Konzeption befand sich bereits die Strecke Bamberg–Nürnberg–Augsburg–Lindau über Memmingen.

Privaten blieb es vorbehalten, die erste deutsche Eisenbahn zu bauen. Am 7. Dezember 1835 wurde die Ludwigseisenbahn Nürnberg–Fürth eröffnet. Der Erfolg übertraf alle Erwartungen und löste einen Bauboom aus. In ganz Bayern bildeten sich Eisenbahnkomitees, um Bahnlinien zu bauen. Über Konzessionen sicherte sich der Staat Einfluß auf Bau und Betrieb der privaten Eisenbahnen. Kapitalmangel der Bahnaktionäre ließen jedoch fast alle Privatbahnprojekte in Bayern zunächst scheitern. Lediglich die Strecke München–Augsburg konnte 1840 eröffnet werden.

Um nicht von der übrigen Entwicklung in Deutschland abgehängt zu werden, entschloß sich Ludwig I., Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen. So kam es zum größten jemals in Bayern ausgeführten Bahnbauprojekt, dem Bau der 566 Kilometer langen Ludwig-Süd-Nord-Bahn von der sächsischen Landesgrenze über Hof – Bamberg – Nürnberg – Nördlingen – Augsburg nach Lindau, die für damalige Verhältnisse unglaubliche 62,1 Millionen Gulden kostete.

Am 25. August 1844, dem Geburts- und Namensfest des Königs, konnte die erste Teilstrecke zwischen Nürnberg und Bamberg eröffnet werden. Weitere Teilstrecken folgten.

Für die Teilstrecke Augsburg–Kaufbeuren standen zwei Varianten zur Diskussion. Ein Vorschlag führte von Augsburg aus am linken Wertachufer entlang über Türkheim und Wörishofen nach Kaufbeuren. Die kürzere Variante führte in fast gerader Linie über Bobingen, Schwabmünchen und Buchloe nach Kaufbeuren. Nachdem die Streckenführung über die hochwassergefährdeten Wertachauen zu kostspielig gewesen wäre, wurde die Bahnstrecke über Buchloe gebaut.

Bereits am 25. August 1847 fand die feierliche Probefahrt auf der fertigen Eisenbahnstrecke von Augsburg nach Kaufbeuren statt. Der Zug, geführt von einer blumen- und flaggengeschmückten Lokomotive mit dem Namen »Nathan«, wurde an den Orten, die er berührte, vor allem in Schwabmünchen, Buchloe und Kaufbeuren, freudig begrüßt und legte auf der Hinfahrt die 8 Meilen lange Strecke (1 bayerische Meile = 7,420 Kilometer) in zwei Stunden, auf der Rückfahrt in etwa $1\frac{3}{4}$ Stunden zurück.

Welch ein Fortschritt, wurden doch zu Fuß oder mit dem Fuhrwerk etwa eineinhalb bis zwei Tage für die 60 Kilometer lange Strecke benötigt.

Am 1. September 1847 wurde der Betrieb zwischen Augsburg und Kaufbeuren offiziell eröffnet.

Zunächst fuhr von Kaufbeuren nach Augsburg je ein Zug um 6 Uhr und 15 Uhr. Von Augsburg fuhren die beiden Züge um 8.45 Uhr und 18.15 Uhr zurück.

Daß die Eisenbahn zunächst in Kaufbeuren endete, hatte mehrere Gründe. Zwischen Kaufbeuren und Lindau bereitete die schwierige Trassierung durch Moorgründe, Moränengebiete und über Berge erhebliche Probleme, von den Finanzsorgen einmal abgesehen.

Es dauerte bis zum 1. März 1854, ehe fahrplanmäßige Züge Lindau mit dem Norden verbanden. Damit war die 566 Kilometer lange Süd-Nord-Magistrale Bayerns vollendet.