

IV. Verkehrsgeographische Lage von Donauwörth.

1. Allgemeines.

Zwei Momente sind es, welche Donauwörth von jeher eine große Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt brachten. In erster Linie ist es das Zusammentreffen des Wörnitztales im Norden mit dem Lech-, Zusa- und Schmuttertäl im Süden einerseits und mit den Uferwegen und der Wasserstraße der Donau andererseits. Die Wörnitz führt ja nicht nur durch das Ries, sondern zu ihr kommt eine Hauptstraße vom Neckargebiet längs der Eger sowie eine andere von Osten vom Fuße des Hesselberges heran. Das Lech-, Zusa- und Schmuttertäl führen nach Süden zu den Alpenpässen und nach Italien. Durch die Donaulinie wird schließlich der Verkehr mit dem Westen und Osten vermittelt.

Besonders maßgebend für die Anlage der Stadt überhaupt war dann der Umstand, daß hier die Donau infolge des vortretenden Schellenbergs und besonders infolge der Erhebung jurassischer Felsenkalks und tertiärer Kalkbänke unmittelbar an der Wörnitzmündung hier wenige Erschwerung des Überganges bot. Weit und breit gegen Westen und Osten war kein Punkt, der für die Anlage einer Brücke geeigneter gewesen wäre als der Ort, auf dem das heutige Donauwörth liegt. Die Anlage einer Brücke begünstigte schließlich noch die geradezu auffallende Verschmälerung der Donau am Einfluß der Wörnitz, vielleicht bis zur Hälfte der jetzigen Breite.

2. Donauwörth als Kreuzungspunkt wichtiger Straßen.

Schon mehrere Jahrhunderte vor Christi Geburt war die Gegend um Donauwörth besiedelt; denn man fand sowohl auf den Rieden westlich von Donauwörth eine Reihe (19) von Hügelgräbern aus der La Tène-Zeit, welche bei 3 m Höhe oft einen Umfang von 40 m besitzen und Bronzekessel, Bronzeketten, eiserne Speerspitzen, Ton-

gefäße u. a. einschließen, als auch auf den Höhen bei Donauwörth.¹⁾ Wir dürfen sicher annehmen, daß bereits zu dieser Zeit zwischen diesen Völkern ein Verkehrsleben sich entwickelt hat, wenn auch nur in ganz bescheidenem Maße. Zur Anlage eines Weges oder Pfades wird es freilich noch nicht gekommen sein; denn vermutlich kannten diese Völker überhaupt keine gebahnten Wege.²⁾ Das wurde jedoch anders, sobald ein Land dem römischen Weltreich einverleibt wurde. Die streng zentralisierte Regierung des letzteren war bestimmt, sich überall und unbeschränkt zur Geltung zu bringen, konnte dieses Ziel aber nur da erreichen, wohin sie schnell und leicht ihre Legionen senden und wo sie eine regelmäßige, militärische Verwaltung aufrecht erhalten konnte. Darum versäumten die Römer nie, auf ihren Feldzügen baldmöglichst Straßen anzulegen und zufolge der fortwährenden Übung besorgten sie dieses Geschäft ebenso rasch wie gründlich und mit einem Aufwand, der die Stürme der Jahrhunderte überdauerte. Es waren aber keine Verkehrsstraßen, was die Römer anlegten, sondern ausschließlich Heerstraßen, lediglich dazu bestimmt, die Hauptstadt mit dem Sitz der militärischen Befehlshaber der einzelnen Provinzen, in deren Hand zugleich die fiskalische Zivilverwaltung lag, in unmittelbare Verbindung zu bringen und die Möglichkeit aufrecht zu erhalten, jederzeit Truppen in das Land zu werfen, aus dem diese dann regelmäßig die erbeuteten Schätze nach Italien zurückschleppten. Die einseitige Bereicherung der Welthauptstadt war die einzige wirtschaftliche Seite der von den Römern angelegten Straßen.

Von den Stiefsöhnen des Kaisers Augustus, von Drusus und Tiberius, wurde im Jahre 15 v. Chr. unser Gebiet erobert und es bildete im Norden die Donau die Reichsgrenze gegen die germanischen Stämme; die Ostgrenze von Gallien bildete der Rhein. Zwischen diese beiden Provinzen Gallien und Rätien schoben sich wie ein Keil germanische Stämme ein. Dieser Zustand mußte beseitigt werden; und so wurde im Laufe des ersten Jahrhunderts n. Chr. vom Rhein her der obergermanische, von der Donau her der rätische Limes vorgeschoben. Dieser Limes, der nicht nur als Grenze, sondern zugleich als Straße diente, ward allmählich durch ein ausgedehntes Straßennetz mit den inzwischen allenthalben angelegten römischen Lagern in Verbindung gesetzt. So führte eine Römerstraße³⁾ von Castra Regina aus

¹⁾ Gumbel, Fränk. Alb. S. 658.

²⁾ Gottfried Hartung, die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im 19. Jahrh. und ihre Zukunft. S. 2.

³⁾ Riezler, Geschichte Bayerns. I. Bd. S. 34.

der Donau entlang über Abusina nach Guntia und kreuzte bei Donauwörth die Straße, welche von Augusta Vindelicorum über Drusomagus (Druisheim) an die Donau führte, hier⁴⁾ die Donau überschritt und über Ebermergen nach Mauren und Weißenburg führte. Mauren⁵⁾ scheint überhaupt ein Mittelpunkt römischen Lebens und Verkehrs in der Gegend gewesen zu sein.

Noch heute sind Spuren dieser Römerstraße vorhanden. Dieselben sind zu verfolgen⁶⁾ bis unmittelbar südlich von Donauwörth bis zum Dorfe Nordheim. Das Sträßchen, das von Asbach nach Nordheim führt, ist ein Überbleibsel dieser einstigen römischen Heerstraße. Von Nordheim an bis zur Donau sind die Spuren durch den Bau der Eisenbahnlinie Donauwörth—Ingolstadt sowie durch Donauregulierung leider verwischt. Verfolgt man jedoch die Richtung des noch vorhandenen Straßenstückes nach Norden, so wird man wohl annehmen dürfen, daß die Straße bei dem sogenannten Weichselwörth, etwas östlich von Donauwörth, den Fluß überschritt; auch der weitere Verlauf der Straße bis Berg läßt sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen. Von Berg aus führte die Römerstraße, wie auch die jetzige Staatsstraße, über Ebermergen und Harburg nach dem Ries. Eine andere Straße führte von Donauwörth über Bissingen nach Westen.⁷⁾ Diese Römerstraßen nun waren, wie bereits erwähnt, nur mittelbar und ausnahmsweise Verkehrsmittel, ihrer Bestimmung und wesentlichen Benützung nach vielmehr Regierungsmaßnahmen von politisch-militärischem Charakter. Der letztere verschwand naturgemäß mit dem Untergang des römischen Reiches, um im Mittelalter nur zum Teil und nicht entfernt in dem früheren Grade aufzuleben. Wann sich nach den Stürmen der Völkerwanderung auf der Wörnitzinsel ein neues germanisches Geschlecht niedergelassen hat, wissen wir nicht. Wahrscheinlich siedelten sich hier einige Fischer im 5. Jahrhundert an, welche sich vom Fischfang und sicher auch von Überfuhr über die Donau nährten.⁸⁾ Die Brücke, die zur Römerzeit wahrscheinlich hier über die Donau führte, ist vermutlich in den Stürmen der Völkerwanderung zerstört worden. Gegen Ende des 10. Jahrhunderts, wahrscheinlich nach den Ungarkriegen, fällt die Erbauung einer Brücke über die Donau, welche jedoch nicht an der Stelle der heutigen

⁴⁾ Alb und Römerreich (Blätter des schwäb. Albvereins XXI. Jahrg. 1909. No. 2. S. 41/42 mit Karte, entworfen von Prof. Nägele in Tübingen.

⁵⁾ Nordwestlich von Donauwörth gelegen.

⁶⁾ Generalstabskarte von Donauwörth und Umgebung. Maßstab 1 : 25000.

⁷⁾ Götz l. c. B. I. S. 21.

⁸⁾ Königsdorfer, a. a. O. I. Bd. S. 23.

Donaubrücke, sondern etwas stromaufwärts bei der Wörnitzmündung stand.⁹⁾ Selbstverständlich war diese Brücke aus Holz; zu ihrer Unterhaltung wurde ein Zoll erhoben, den die Passanten entrichten mußten. Dafür hatten die Reisenden auch einen Anspruch auf den Schutz ihrer Person und ihrer Waren.¹⁰⁾ Den Schutz über die Brücke erhielten die Grafen von Dillingen, welche sich eine Burg auf dem Felsen am Kaibach erbauten und hier Wohnung nahmen. Später wurde sie den Grafen aus dem Geschlechte der Mangolde angewiesen und von diesem Geschlecht führt die Burg den Namen „Mangoldstein“. Infolge seiner überaus günstigen Verkehrslage entwickelte sich in Werd gar bald ein schwunghafter Handel und der Ort blühte rasch auf, so daß schon zu Ende des 10. Jahrhunderts Werd als ein Hauptpunkt des Verkehres galt. Um die Bedeutung der werdenden Stadt als Verkehrsmittelpunkt im Mittelalter recht würdigen zu können, muß man bedenken, daß das Mittelalter wohl auf keinem Gebiete dem Altertum so nachsteht, wie auf dem Gebiete des Verkehrswesens.¹¹⁾ Während die Römerstraßen unverwüstlich den Zeiten trotzten und noch heute unsere Bewunderung erregen, haben die Menschen des Mittelalters nur wenig zur Erleichterung des Verkehres getan. Zwar waren Wasser- und Landstraßen vielfach von königlichen und landesherrlichen Zollstätten besetzt, aber für die Pflege dieser Verkehrsadern und für die Sicherung des Verkehres geschah fast nichts. Nur da, wo man die Römerstraßen in Benützung nehmen konnte, waren die öffentlichen Wege in gutem Zustand, sonst befanden sie sich trotz mancher Verordnungen in übelster Verfassung. Ja der Sinn für den öffentlichen Verkehr fehlte dem Mittelalter in dem Grade, daß den Landesherrn Verkehrshindernisse geradezu erwünscht schienen, die sie möglichst oft in die Lage versetzten, an den kostbaren Gütern, welche die Landstraßen nahezu ausschließlich benützten, das Recht der „Grundruhr“ ausüben zu können.¹²⁾ Unter solchen Umständen ist es klar, daß man in erster Linie die in verhältnismäßig gutem Zustand befindlichen, alten Römerstraßen benützte und daß sich auf denselben ein äußerst lebhafter Verkehr entwickelte. Orte, die an solchen Straßen lagen oder bei denen gar einige solche Straßen kreuzten, wie hier in Donauwörth, wurden deshalb im Mittelalter Stapelplätze für den Handel und Verkehr.

⁹⁾ Stenger l. c. S. 1.

¹⁰⁾ Stenger l. c. S. 104.

¹¹⁾ Paul Herre, Deutsche Kultur des Mittelalters in Bild und Wort. Leipzig 1912. S. 21.

¹²⁾ Hiernach fiel dem Fürsten alles zu, was durch einen Unfall des Wagens oder Auffahren eines Schiffes, sehr gegen den Willen des bisherigen Eigentümers, mit dem Boden in Berührung kam. (Gottfried Hartung, a. a. O. S. 7.)

Nur 42 km südlich von Donauwörth liegt Augsburg, eine der bedeutendsten Handelsstädte des Mittelalters, welche in regem Warenaustausch mit Venedig stand. Die Handelsstraße von diesem wichtigen Verkehrsplatz nach dem nicht viel geringeren Nürnberg und Nördlingen ging durch unsere Stadt und brachte in dieselbe ein reges Geschäftsleben. Eine andere Straße, die hier mit der von Augsburg kommenden sich kreuzte, vermittelte den Verkehr zwischen Ulm und Regensburg. Wegen dieser ihrer Bedeutung erfreute sich die Stadt von jeher der Gunst der Fürsten. Das Recht, in Werd jeden Samstag einen Wochenmarkt halten zu dürfen, hatte bereits Aribo von Otto III. erhalten. Gelegentlich der Bestätigung dieses Privilegs durch Konrad II. im Jahre 1030 erhielt Manegold I. auch einen dreitägigen, anfangs Mai abzuhaltenden Jahrmarkt in Werd zugestanden.¹³⁾ Heinrich VI. verlieh „Schwäbisch-Wörth“¹⁴⁾ das Stadtrecht, „weil die Lage des Ortes selbst jeden Verkehr in Handel und Wandel begünstige“. Weil aber dadurch sowohl die Betriebsamkeit unter den Gewerbsleuten als auch die Menge der hiezu erforderlichen Niederlagen immer stärker wurden, so mußten auch die Bedürfnisse der öffentlichen Sicherheit desto fühlbarer werden. Zum Schutze der Handelsstraßen und der Stadt selbst wurde sie mit Wall und Graben umgeben und diese Maßnahmen verbreiteten bald einen so vorteilhaften Ruf von Schwäbisch-Wörth, daß man es bereits zu dieser Zeit das „Klein-Venedig“ nannte.¹⁵⁾ In der Urkunde von 1030 ist ausdrücklich bemerkt, daß die Wochenmärkte in Werd gleiche Rechte haben sollten, wie die in Regensburg und Augsburg, sowie daß alle, die den Markt oder Käufer und Verkäufer irgendwie beirrten, der gesetzlichen Strafe, das heißt dem Königsbanne unterliegen sollten.¹⁶⁾ Aber nicht nur die Märkte, die schon 1219 kraft ausdrücklichen kaiserlichen Privilegs von Nürnberger Kaufleuten besucht werden durften, um hier mit Gold- und Silberwaren Tausch-, Kauf- und Verkaufsgeschäfte zu machen, schwangen sich zu großer Bedeutung empor, sondern Schwäbisch-Wörth wurde an und für sich eine bedeutende Handelsstadt. Der Handel mit Wolle, Tuch, Leinen, Korn, Eisen, Bier und namentlich

¹³⁾ Stenger l. c. S. 121/122.

¹⁴⁾ So heißt die Stadt seit dieser Zeit. (Stenger S. 5 Fußnote.)

Nach Otto Rieder (Das angebliche Donauwörther Stadtrechtsprivileg Kaiser Heinrichs VI. S. 250) bürgerte sich dieser Name jedoch erst seit 1418 mehr und mehr ein, woneben aber die ursprüngliche Bezeichnung „Werd“ noch weiter lebt; offiziell wurde der Name von Heinrich VI. keinesfalls der Stadt verliehen, wie Stenger behauptet.

¹⁵⁾ Königsdorfer, a. a. O. B. I. S. 71.

¹⁶⁾ Stenger l. c. S. 122.

mit Wein und Salz bedeutete für die Stadt eine reichliche Einnahmequelle.¹⁷⁾ Infolge dieses gesteigerten Verkehres entsprach die Holzbrücke über die Donau nicht mehr den Anforderungen und Kaiser Friedrich II. befahl im Jahre 1219, daß die hölzerne Brücke abgetragen, dafür aber aus dem zu diesem Zwecke zu sammelnden Almosen eine neue von Steinen gebaut und darüber jedermann ein ganz zollfreier Paß gestattet werden sollte.¹⁸⁾ Da aber dieser Brückenbau aus Mangel an Beiträgen, wie es scheint, nicht recht gedeihen wollte, so verlieh der Bischof Heinrich von Eichstädt im Jahre 1229 allen jenen seines Kirchensprengels, die zu demselben nach ihrem Vermögen mitwirken würden, „um der erzeugten Guttat willen“ einen Ablass von 30 Tagen.

Im Jahre 1301 wurde Schwäbisch-Wörth reichsfrei, nachdem Albrecht von Österreich die Stadt erobert hatte. Im Gefühle des für die Zukunft so vielversprechenden Loses, das den Wörthern durch Albrechts Gnade geworden, bestrebten sie sich, den Glanz ihrer Stadt durch treffliche Anstalten zu erhöhen. Unverzüglich wurde Hand angelegt, um eine ebenso feste als bequeme Landstraße durch Äcker und Wiesen bis in das Dorf Riedlingen zu ziehen; ein verhältnismäßig seltener Fall, bei dem es sich auch nur um kurze Strecken handelte. Auch weiter nördlich nach Berg gegen den Wald hin wurde eine Reichsstraße erbaut, ein Teil der großen Straße: Ulm—Donauwörth—Nürnberg, wodurch der Handel sich wieder hob.¹⁹⁾

Am höchsten blühte der Handel und Verkehr in Donauwörth im frühen Mittelalter. Schon gegen Ende des 15. oder zu Beginn des 16. Jahrhunderts dürfte jedoch, wie überall, so auch in unserer Stadt, durch das Sinken der Hansa und Venedigs, vielleicht auch durch innere Kämpfe der Verfall angebahnt sein und rascher als in den meisten anderen Städten ward er vollendet.²⁰⁾ Die Bürger nährten sich nun zum großen Teil vom Verkehr der Durchreisenden, vom Kleinhandel.

3. Entwicklung des Postwesens in Donauwörth.

Allmählich machte sich im Laufe des Mittelalters das Bedürfnis nach einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zwischen den einzelnen Städten geltend, mußte man sich ja im frühen Mittelalter damit

¹⁷⁾ Stenger l. c. S. 123.

¹⁸⁾ Steichele, Das Bistum Augsburg. III. B. S. 703/04.

¹⁹⁾ Königsdorfer, a. a. O. B. I. S. 101.

Th. Weiß, Die Beziehungen der Stadt Donauwörth zu Bayern v. 1266—1459. Dillingen 1901. S. 8.

²⁰⁾ Felix Stieve, Der Kampf um Donauwörth. München 1875.

begnügen, durch eigens bezahlte Boten mündliche oder schriftliche Nachrichten übermitteln zu können. Dieser Nachrichtenverkehr nahm während der spätmittelalterlichen Jahrhunderte immer regelmäßigeren Formen an, wobei der Fußbote allmählich durch den schnelleren Reiter verdrängt wurde. In der Zeit Maximilians I. setzte sich mit der Einrichtung von Staffettenlinien eine feste Postorganisation durch.²¹⁾ In Donauwörth finden wir zum erstenmal eine solche zur Zeit des schmalkaldischen Krieges. Die im Schmalkaldener Bund verbündeten Fürsten und Städte waren untereinander in enger Fühlung. Von allem Anfang an befand sich auf Grund der seit den Städtebündnissen bestehenden Einrichtung das Postwesen der Schmalkaldener in der besten Verfassung, was aber ihre Kriegsführung in einem noch ungünstigerem Lichte erscheinen läßt. Eine Kette von Postreitern lag in der Linie Donauwörth—Ulm—Geißlingen—Altensteig, welche Briefe von Nassenfels bei Ingolstadt in 4, von Donauwörth in 3, von Ulm in 2 Tagen nach Straßburg besorgten. Diese Stadt war ebenso in Verbindung mit Worms und Speier, die jede verdächtige Bewegung in 1 bis 2 Tagen meldeten. Nördlingen hat auf des Landgrafen von Hessen Wunsch eine Post zwischen Donauwörth—Dinkelsbühl—Rottenburg eingerichtet. Ferner stand der Probst-Pfalzgraf Heinrich von Ellwangen in geregelterm Verkehr mit Kurfürst Friedrich von der Pfalz, seinem Bruder und übermittelte Nachrichten vom Rhein nach Nördlingen und Donauwörth, so daß die Schmalkaldener in der Regel von mehr als einer Seite über jeden wichtigen Umstand sofort unterrichtet wurden.²²⁾

Zur Zeit des Landsberger Bundes (1556—1598) wurden in den einzelnen Städten ebenfalls Posten errichtet. Der Landsberger Bund oder Schirmverein war eines jener Bündnisse, die im 16. Jahrhundert zwischen verschiedenen Fürsten und Reichsständen zur Erhaltung des Friedens und der Reichsgesetze und zur gemeinsamen Verteidigung gegen feindliche Angriffe abgeschlossen wurde. Die Unterhaltung eines regen Korrespondenzaustausches zwischen den einzelnen Bundesmitgliedern war eine dringende Notwendigkeit. Von der Benützung der damals bestehenden Einrichtungen zur Vermittlung des Nachrichtenverkehrs mußte wegen ihrer Unvollkommenheit von vorneherein abgesehen werden. Die Bundesmitglieder sahen sich daher veranlaßt, neue, von jenen vollständig unabhängige Beförderungseinrichtungen zu schaffen. Anfangs sandte man eigene Boten nach verschiedenen Orten. Doch auch diese Posten mußten wieder aufgelöst werden und

²¹⁾ Herre, a. a. O. S. 21/22.

²²⁾ Ludwig Müller, Reichsstadt Nördlingen im schmalkaldischen Krieg. S. 65.

so hatte die herzogliche, geheime Kanzlei-Expedition zu München wiederum den gesamten, immer noch recht geringen Postverkehr Bayerns mit den angrenzenden Gebieten und dem Auslande zu vermitteln. Um eine größere Beschleunigung der daselbst aus- und eingehenden Korrespondenzen zu erzielen, war auf Anordnung Herzog Wilhelms zu den übrigen bereits bestehenden Verbindungen noch eine Reitpost von München über Dachau, Aichach und Rain nach Donauwörth eingerichtet worden.²³⁾ Unter Herzog Maximilian I. fanden in Bayern im Jahre 1615 auch die taxischen Posten Eingang. Im Jahre 1618 wurde eine Postverbindung ins Leben gerufen zwischen Nürnberg und Augsburg mit den Zwischenstationen Schwabach, Pleinfeld, Weißenburg und Donauwörth. Im Dezember 1691 wurde Kurfürst Max Emanuel zum Statthalter der spanischen Niederlande ernannt. Zu Beginn des Jahres 1697 ließ Max Emanuel durch den Grafen von Haimhausen Verhandlungen mit dem großbritannischen Postmeister und holländischen Kaufmann Wilhelm Vlietmann anknüpfen, welche die Errichtung einer fahrenden Post von München nach Brüssel zur Folge hatten. Eine kurfürstliche Verordnung, gegeben im Feldlager zu Nevele am 11. Juni 1697 verkündete das Inslebentreten der neuen Fahrgelegenheit und die bei ihrer Benützung zu beobachtenden Vorschriften. Diese „Ordinari-Land-Gutschen“ verkehrte wöchentlich einmal zwischen München und Brüssel und umgekehrt und zwar über Augsburg—Donauwörth—Dinkelsbühl—Mergental—Frankfurt a/M.—Köln—Maastricht—Dünen—Löwen—Brüssel. Die Abfahrt in München erfolgte Sonntag vormittags 10 Uhr von den „Drei Mohren“ aus; am Montag vormittags 10 Uhr war man in Augsburg, am Dienstag um dieselbe Zeit in Donauwörth usw. Bis Brüssel brauchte man 15 Tage. Die fahrende Post München—Brüssel kam aber schon zu Beginn des Jahres 1698 nicht mehr nach München; sie war in Köln mit „Arrest“ belegt worden wegen Streitigkeiten zwischen dem Kurfürsten und dem Kaiser.²⁴⁾

In der Folgezeit wurde das Postwesen in Bayern noch weiter ausgebaut. Die Maschen des Kursnetzes liefen in Augsburg und Nürnberg zusammen. In Nürnberg gingen die Posten in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts nach Augsburg ab am Montag vormittags 9 Uhr über Hambach, Pleinfeld, Ellingen, Weißenburg, Dietfurt, Monheim, Donauwörth, Meitingen und kamen nach 30stündiger Fahrt am Dienstag nachmittags in Augsburg an. Von München fuhr jeden Donnerstag nachmittags 3 Uhr ein Postwagen ab nach Augsburg, der Anschluß

²³⁾ Joh. Brunner, Das Postwesen in Bayern. München 1900. S. 31.

²⁴⁾ Brunner l. c. S. 54.

hatte über Donauwörth nach Nürnberg. Im 19. Jahrhundert wurden diese Verkehrsmittel mehr und mehr verdrängt durch die Eisenbahnen. Zur Zeit geht von Donauwörth nur mehr ein Postwagen über Kaisheim nach Buchdorf, der zweimal täglich verkehrt.

4. Entwicklung der Schifffahrt auf der Donau bis Donauwörth.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Donauwörth war die Lage an der Donau, die ja von Ulm an bereits schiffbar wird. Es ist schon erwähnt, daß im Mittelalter die Verkehrsverhältnisse zu Land arg darnieder lagen. Umso lieber benutzte man schon frühe die Flußläufe, die natürlichen Verbindungsstraßen, für deren künstliche Verbesserung man jedoch auch nahezu nichts tat.²⁵⁾ Schon die Römer unterhielten nach der Unterwerfung des Gebietes eine Flottile auf der Donau,²⁶⁾ die nicht bloß den Schutz des eroberten Landes übernehmen sollte, sondern sicher auch als Verkehrsmittel diente. „Im Jahre 361 marschierte der römische Kaiser Julian, der großen Heerstraße folgend, über Schaffhausen, Mengen, der Donau entlang, bis er an einen Ort kam, wo er den Fluß schiffbar fand. Dort wurden kleine Schiffe bestiegen, welche ein glücklicher Umstand in großer Zahl zur Verfügung stellte und er fuhr flußabwärts, an Städten und Lagern vorüber, bis nach Banonia in Pannonien.“²⁷⁾ Für die Beurteilung des Kulturzustandes der Gegend scheint der Umstand beachtenswert, daß der Einschiffungsplatz eine hinreichende Anzahl von Schiffen bot, um Julians Heer, so unbedeutend es auch sein mochte, aufzunehmen. Dieser Platz dürfte wohl am natürlichsten bei Ulm zu suchen sein. Aus dieser Tatsache geht hervor, daß bereits zur Römerzeit ein reger Schiffsverkehr auf der Donau geherrscht haben muß und wir dürfen sicher annehmen, daß unser Ort eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat.

Im frühen Mittelalter herrschte reger Verkehr auf der Donau. Ulm führte die Erzeugnisse seines Gewerbefleißes nach Niederösterreich und Ungarn auf den sogenannten Ulmer „Schachteln“. Die Stadt Donauwörth durfte von allen Schiffen „mit Kaufmannsschatz“, die

²⁵⁾ Herre, a. a. O. S. 22.

²⁶⁾ Julius Jung, Römer und Romanen in den Donauländern. Innsbruck 1877. S. 68.

²⁷⁾ Konrad Miller, Reste aus römischer Zeit in Oberschwaben. Stuttgart 1889. S. 6.

(Cumque ad locum venisset, unde navigari posse didicit flumen, lembis adscensis, quos opportune sors dederat plurimos, per alveum (quantum fieri potuit) ferebatur occulte: . . . paucis contentus, oppida forinsecus transibat et castra.

Ammian. 21. 9. 2.)

Wörth berührten, den sogenannten Wasserzoll erheben. Der Höchstbetrag für ein Schiff war 12 Pfennige; der Tarif war jedoch für die donauaufwärts und die donauabwärts fahrenden Schiffe etwas verschieden.²⁸⁾ Dabei war das Verfahren folgendes: Jedes auf der Donau der Stadt sich nähernde Schiff wurde vom Turm der Pfarrkirche vor der Landung „angeblasen“. Darauf begaben sich der Zöllner oder der Gegenschreiber an die Donaulände hinaus, um das Schiff zu besichtigen und den Zoll einzunehmen.²⁹⁾

Ein ungemein reger Verkehr herrschte in Donauwörth mit Salz. Der Bezug desselben kam ehemals von Hallein, dem Fürstentum Salzburg, von wo es, vermöge der längst bestandenen Verträge zwischen dem Hause Bayern und dem dortigen Bischof, auf der Salzach und dem Inn nach Passau und von da auf der Donau mittels der sogenannten Salzzüge nach Donauwörth gebracht wurde. Die Menge desselben war so bedeutend, daß der aufgestellte Salzbeamte, Gegenschreiber und Stadelmeister, sowie 8 bis 12 sogenannte Salzleute mit Aus-, Ein- und Aufladung stets genug zu tun hatten, um die zahlreichen, fast täglich herankommenden Käufer gehörig zu befriedigen. Schon vom Jahre 1300 an war Donauwörth als eine befreite Salzlegestadt bekannt und genoß als solche von jeher die nämliche Gerechtigkeit wie die Stadt Regensburg, mit der Befugnis, den Salzverschleiß auf der Axe aller Orte hin zu treiben. Dieser Salztransport war eine reiche Einnahmequelle für die Donauwörther Schiffer, welche mit großen Fuhren und Frachten bis Wien hinab kamen und auf dem Rückweg von Passau aus die großen Salzzillen zurücklieferten, solange die Markgrafschaft Burgau mit anderen oberländischen Gebieten und insbesondere die ehemals spanischen Niederlande dem Erzhause Österreich angehörten. Außerdem stand der ganze schwäbische und die rückwärts liegenden Kreise samt ihren einst so mächtigen Ständen nicht allein mit dem Kaiser und dem Reichshofrat zu Wien, sondern auch mit dem zu Regensburg tagenden Reichstag in geschäftsreicher Verbindung.³⁰⁾ Doch diesem Donaugroßhandel von Ulm und Donauwörth nach Österreich machten die Türkenstürme im 16. und 17. Jahrhundert, wie auch für Regensburg, ein definitives Ende. Erst im 19. Jahrhundert wurde der Versuch gemacht, denselben wieder aufleben zu lassen. Zu diesem Zwecke mußte jedoch vorerst eine gründliche Regulierung des Flußbettes vorgenommen werden. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts befand sich die Donau, soweit sie die Ebene durch-

²⁸⁾ Stenger I. c. S. 102.

²⁹⁾ Stenger I. c. S. 29.

³⁰⁾ Königsdorfer, a. a. O. B. III 2. S. 244.

fließt, streckenweise in einer geradezu trostlosen Verfassung. Doch wurde die Korrektur der Donau von Neu-Ulm abwärts der Hauptsache nach erst seit Mitte der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts nach einem einheitlichen Plane durchgeführt. Doch geschahen alle Flußbauunternehmungen an der oberen Donau nur zum Schutze der anliegenden Ortschaften und Ländereien, zur Verbesserung des Wasser-Abflusses. Die Schifffahrt spielte noch keine Rolle. Bereits im Jahre 1806—1814 wurden Durchstiche zwischen Lauingen und Dillingen ausgeführt. Erst durch die allgemeine Ausdehnung der Dampfschifffahrt seit Mitte der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts und durch die damals im Bau begriffene Anlage des Ludwig-Donau-Main-Kanals wurde zugleich auch im Interesse der Schifffahrt eine Reihe von Durchstichen ausgeführt und zwar fast alle zwischen Kilometer 121 und 159. Eine Normalbreite für die Strecke von Neu-Ulm bis zur Mündung des Lechs wurde im Jahre 1837 festgesetzt. Als Normalbreite bei mittlerer Wasserführung von Kilometer 0—91 (bis zur Mündung des Lechs) wurde 75,88 m bestimmt.⁸¹⁾

Währenddessen hatte auch schon die epochemachende Erfindung der Dampfkraft von England aus in Deutschland Eingang gefunden. Schon verkehrte die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth und bald belebten sich die Flüsse mit Dampfschiffen. Am 11. November 1836 kam das erste Dampfschiff „König Ludwig“ von Regensburg her in Donauwörth an. Im nächsten Jahr wurde die Donau-Dampfschifffahrt zwischen Donauwörth und Linz ins Leben gerufen und als Aktienunternehmen konzessioniert. In der Folge stieg der Personen- und Güterverkehr auf der Donau derart, daß Augsburger, Nürnberger und Regensburger Speditionen in Donauwörth Zweigstellen errichteten.⁸²⁾ Laut Gesetz vom 23. Mai 1846 wurde die Donaudampfschifffahrt seitens des bayerischen Staates um die Summe von 500 000 Gulden käuflich erworben und durch weitere Stromregulierungen sowie durch Vermehrung des Schiffsinventars lebensfähiger gestaltet mit einem eigenen königlichen Betriebsamt in Regensburg. Eine Allerhöchste Verordnung vom 10. Juni 1848 übertrug die Oberleitung der Dampfschifffahrt zwischen Donauwörth und Linz der Generalverwaltung der Kgl. Posten und Eisenbahnen, welche wiederum dem Finanzministerium unterstellt wurde. An Stelle der Generalverwaltung trat am 1. März 1851 eine

⁸¹⁾ Ed. Faber, Denkschrift über die Verbesserung der Schiffbarkeit der bayer. Donau und über die Durchführung der Groß-Schifffahrt bis nach Ulm. München 1905. S. 8.
M. Mayer, Übersichtliche Darstellung der Statistik des Oberdonaukreises. Augsburg 1831. S. 51.

⁸²⁾ Joh. Traber, Einleitung zum Donauwörther Adreßbuch von K. Pohl. S. 7.

Generaldirektion der Kgl. Verkehrsanstalten als Sektion des Handelsministeriums, welcher auch die Donaudampfschiffahrt unterstellt wurde. Zehn Jahre später schied jedoch die Donaudampfschiffahrt durch Verkauf an die „Erste k. k. priv. österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft“ aus der bayerischen Staatsverwaltung unter Aufhebung des Kgl. Betriebsamtes in Regensburg gänzlich aus.³³⁾ Das war schon der Anfang des Rückganges der Donaudampfschiffahrt bis Donauwörth. Mit der Entwicklung der Eisenbahnen nahm der Verkehr vielfach eine andere Richtung. Der Dampfschiffahrt auf der oberen Donau machte die Donaubahn Konkurrenz und im Jahre 1874 wurde der offizielle Betrieb zwischen Regensburg und Donauwörth eingestellt. Im Jahre 1877 gingen noch 30 Schiffe mit ca. 47 t Ztr. Fracht von Ulm ab, im Jahre 1878 nur mehr 11 von verschiedenen Donauplätzen mit 22 t Ztr. Frachtgütern und zwar fast sämtliche nach Wien.³⁴⁾

Seit nahezu 40 Jahren ruht also die Dampfschiffahrt auf der oberen Donau, nicht aber hat es an Bestrebungen gefehlt, dieselbe wieder ins Leben zu rufen. Es bildete sich ein Süddeutscher Donau-Verein, welcher im Jahre 1894 der Kammer der Abgeordneten in München eine Eingabe unterbreitete, worin der Verein die allgemeine Bitte an die Kammer der Abgeordneten richtet „der Wiederbelebung der Schiffahrt auf der oberen Donau, zunächst bis Donauwörth, mit dem Ausblick auf spätere Fortsetzung aufwärts bis Ulm“. Denselben Zweck verfolgte eine im März 1894 zu Regensburg stattgehabte Versammlung, in welcher Professor Dr. Wilh. Götz auf die Bedeutung der Wiederbelebung der Schiffahrt auf der oberen Donau hinwies. Er sagt unter anderem folgendes:³⁵⁾

„Eine so billige Transportweise auf der langen und so wenig gewundenen Donaustrecke gewährt die größten Vorteile in Bezug auf den Transit und auf andere Transportinteressen in dem Verhältnisse zu den Nachbarstaaten. Die Donaudampfschiffahrt bis Donauwörth, bis Lauingen, bis Ulm ist es, mittels derer die Konkurrenz für die Massengüter, welche die Bodenseeufer und Südwürttemberg berühren, von kurzer Hand beseitigt wird. Ebenso wird man den Verkehr von Wien nach Thüringen nicht mehr über Linz durch Böhmen führen können, sondern er geht nach Ingolstadt; noch mehr gilt das für den

³³⁾ Hugo Marggraff, Die Kgl. bayer. Staatseisenbahnen. München 1894. S. 20 ff.

³⁴⁾ Wilh. Götz, Das Donaugebiet mit Rücksicht auf seine Wasserstraßen. Stuttgart 1882. S. 117.

³⁵⁾ Wilh. Götz, Die wirtschaftliche Bedeutung der bayer. Dampfschiffahrt. Donauwörth 1894.

Transport nach Kassel und Frankfurt, welcher in Donauwörth den Fluß verlassen würde. Ganz besonders aber würde der Verkehr von Württemberg, diesem unübertroffenen regsamen und gewerbetätigen Lande, nach Österreich aufhören, seinen Weg über Bregenz zu nehmen und ein lebhafter Wasserverkehr aller ostbayerischen Donaustädte mit Württemberg wäre die nächste nutzbringende Folge. So kann erst durch Einbeziehung der Donau in die Reihe der wichtigen Hauptverkehrslinien Bayerns dessen glückliche geographische Lage als Transitland Mitteleuropas zur vollen Geltung kommen.“

Seit dieser Zeit vergingen schon wieder 20 Jahre, ohne daß in der Angelegenheit etwas Wesentliches erreicht worden wäre. Im Jahre 1913 wurden die Bestrebungen zur Wiederbelebung der Dampfschiffahrt bis Donauwörth und Ulm wiederum aufgenommen und von den interessierten Städten Ulm, Donauwörth, Regensburg wurden allenthalben Versammlungen abgehalten. Im Juli 1913 wurden sodann auch Versuchsfahrten von Regensburg bis Ulm mittels eines Motorbootes unternommen, welche zur vollen Zufriedenheit ausfielen. Ein Haupthindernis für die Schifffahrt von Regensburg donauaufwärts bildet die steinerne Brücke zu Regensburg; infolge der engen Pfeiler staut sich das Wasser oberhalb der Brücke an und die Wassermassen stürzen mit gewaltigem Gefälle durch die Brücke, so daß es für ein Schiff unmöglich ist, durch eigene Kraft diese Steigung zu überwinden. Doch auch diesem Übel soll abgeholfen werden. Zur Überwindung dieser gewaltigen Strömung soll nunmehr ein elektrischer Schiffsdurchzug errichtet werden, dessen Herstellung das Regensburger Gemeindegremium bereits beschlossen und die Mittel hierzu genehmigt hat. Die Kosten werden auf 16000 Mark veranschlagt; die Regierung hat hiefür einen Zuschuß von 7000 Mark genehmigt³⁶⁾

Nachdem nunmehr so ziemlich alle Schwierigkeiten, welche bisher einer Großschiffahrt auf der oberen Donau sich in den Weg gesetzt haben, beseitigt sind, dürfte zu erwarten sein, daß in nicht allzu weiter Ferne auch die obere Donau wieder durch einen regen Schiffsverkehr belebt wird zum Wohle und Segen nicht bloß von Donauwörth und der übrigen daran beteiligten Städte, sondern des ganzen Bayernlandes.

³⁶⁾ München-Augsburger Abendzeitung 1914, No. 9.

5. Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Donauwörth.

a) Nord-Südbahn.

Die Verbindung des Maines mit der Donau war jene Idee, welche in Bayern zuerst Veranlassung gab, die Anlage einer größeren Eisenbahn in Erwägung zu ziehen.

Als Vater des bayerischen Eisenbahnwesens darf wohl der Kgl. Oberst-Bergrat Jos. Ritter von Baader bezeichnet werden. Jos. Ritter von Baader war 9 Jahre lang in England gewesen und hat dort das Kanalwesen studiert und die dortigen Eisenbahnanlagen kennen gelernt. Schon im Jahre 1819 hat er selbst Versuche an einem ziemlich großen, arbeitenden Modell einer Eisenbahn öffentlich angestellt, bei welchem Versuche mehrere hundert Personen aus allen Klassen, auch mehrere Abgeordnete der ersten Ständeversammlung zugegen waren.

Für die Verbindung des Maines mit der Donau kam aber zunächst nicht eine Eisenbahn in Betracht, sondern beide Flüsse sollten durch einen Kanal verbunden werden. Zur Ausarbeitung eines Kanalprojektes wurde von Reichenbach beauftragt, welcher den Main mit der Donau über Bamberg verbunden wissen will, ein Projekt, das später auch im großen ganzen verwirklicht wurde. Gegen dasselbe wendet sich von Baader,³⁷⁾ der die beiden Flüsse durch einen Kanal verbinden will, der von Ochsenfurt oder Marktbreit über Rothenburg und Dinkelsbühl nach Donauwörth führt. Er schreibt:³⁸⁾

„Alles, was gegenwärtig zu Lande vom Main nach der Donau spediert wird, nimmt seinen Weg von Ochsenfurt oder Marktbreit über Rothenburg und Dinkelsbühl nach Donauwörth. Schwere Lastwagen legen den Weg gewöhnlich in drei, längstens in vier Tagen zurück und die Fracht beträgt 54 Kreuzer, höchstens 1 Gulden pro Zentner. Von Marktbreit bis Bamberg, den Main aufwärts, braucht ein Schiffszug in der günstigsten Jahreszeit und beim besten Wasserstand 14 Tage, sehr oft 20 und mehr Tage und die Fracht beträgt auf dieser Wasserstraße 42 Kreuzer pro Zentner. Auf der neuen, über 40 Stunden langen Wasserstraße von Bamberg nach Kelheim durch die Rezat aufwärts, durch den Verbindungskanal, durch 113 Schleusen, dann durch die Altmühl, kann eine Fahrt unter den aller günstigsten Umständen nicht weniger als drei Wochen Zeit erfordern.

³⁷⁾ Jos. Baader, Über die Verbindung der Donau mit dem Main und die zweckmäßigste Ausführung derselben. Sulzbach 1822.

³⁸⁾ Baader, a. a. O. S. 33.

Folglich wird jeder Güterzug vom Rhein in die Donau, wenn es recht gut geht, 5—6 Wochen zubringen.“

Durch diese Schrift sucht also von Baader klar zu machen, „daß der so hoch angerühmte Vorschlag, den Main und die Donau mittelst eines Kanals zwischen der Rezat und Altmühl zu verbinden, beim Lichte besehen, ein ungereimtes und ganz unausführbares Projekt sei.⁸⁹⁾“

Ganz anders freilich würde das Resultat ausfallen, wenn ein schiffbarer Kanal, mit mäßigen Kosten, auf dem kürzesten Wege, das ist von Ochsenfurt oder Marktbreit in gerader Richtung nach Donauwörth geführt werden könnte oder wenn nach einer anderen Idee die Wörnitz von Donauwörth aufwärts bis nach Dinkelsbühl schiffbar gemacht und von letzterem Ort bis an den Main ein Kanal gegraben werden könnte, oder wenn man auch die Tauber von Wertheim, wo sie in den Main fällt, aufwärts schiffbar machen und mittelst eines Kanals mit der Wörnitz verbinden könnte. Allein die Schiffbarmachung der Wörnitz und Tauber wäre wohl mit ebensogroßen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft gewesen wie jene der Altmühl und Rezat und die Ausführung eines Kanals zwischen jenen Flüssen wäre wegen unübersteiglicher örtlicher Hindernisse, bedeutender Anhöhen und wegen Wassermangels auf den höchsten Punkten gar nicht oder nur mit einem großen Kostenaufwand möglich. Aus diesen Erwägungen heraus kam von Baader zu dem Ergebnis, daß es am einfachsten wäre, Marktbreit mit Donauwörth mittelst einer „eisernen Kunststraße“ zu verbinden. Die Anlage hiezu berechnet er auf 2 Millionen Gulden und der Transport würde derart beschleunigt und erleichtert, daß jeder Güterzug von einem Strom zum anderen in 2 Tagen gelangen und mit Inbegriff aller Kosten die Fracht nicht höher als 9 Kreuzer pro Zentner — der 6. Teil der Landfracht — kommen könne.

Ritter von Baader fordert also eine genaue Untersuchung der ganzen Gegend zwischen Donauwörth und Marktbreit, „um die schicklichste und vorteilhafteste Richtungslinie der daselbst künftig anzulegenden eisernen Kunststraße vorläufig zu bestimmen und hiernach einen ganz zuverlässigen und detaillierten Kostenanschlag verfertigen zu können“.

Josef von Baader schlägt deshalb in einer Vorstellung an das Kgl. bayer. Staatsministerium im April 1825 als kürzeste und vorteilhafteste Linie diejenige von Donauwörth über Öttingen—Feuchtwangen—Rothenburg nach Marktbreit vor und er stellt die Bitte, es wolle von Seiten der Regierung

⁸⁹⁾ Baader, a. a. O. S. 38.

1. die Frequenz des Verkehrs zwischen Donauwörth und dem Main ermittelt,
2. das Terrain von Donauwörth nach Marktbreit aufgenommen und nivelliert und
3. eine Summe von 8000 Gulden bewilligt werden, um einen Versuch im großen mit zwei Bahnstrecken zu machen, von denen die eine nach den besten englischen Mustern, die andere nach der von ihm selbst erfundenen Konstruktion gebaut werden sollte und durch welchen er die Vorteile der letzteren nachzuweisen hoffte.

Im Juli hat König Max I. die von Baader verlangte Summe von 8000 fl. bewilligt und im Herbst desselben Jahres wurden die beiden Versuche im Schloßgarten zu Nymphenburg zur Ausführung gebracht. Im Verlaufe des Jahres 1826 wurden sodann in Gegenwart verschiedener Kommissionen mehrfache Versuche unternommen und der Erfinder erläuterte die Vorteile seiner Konstruktion ausführlich in einer Broschüre. Die Sachverständigen waren in ihrer Majorität der Ansicht, daß zwar die Baader'sche Konstruktion besondere Vorzüge biete, daß jedoch die Ausführung solcher Eisenbahnen in Bayern sich vorläufig auf kurze Strecken und auf ebenes Terrain und für spezielle Zwecke beschränken müsse. Auch die Behauptung des Übergewichtes der Eisenbahnen über die Kanäle fand ihre Gegner, besonders für den gegebenen Fall der Verbindung zweier schiffbarer Flüsse, des Maines mit der Donau. Mit Rücksicht auf diese Ergebnisse des unternommenen Versuches wurde auf Antrag des Ministeriums vom Könige genehmigt, daß weitere Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen Donauwörth und Marktbreit nicht gemacht werden sollten.

Erst das unerwartete und glänzende Ergebnis, zu welchem man im Oktober 1829 auf der Eisenbahn von Manchester nach Liverpool durch den verbesserten Bau der Dampfmaschinen gelangte, stellte die Überzeugung von der großen Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels fest. Der Eisenbahnbau blieb aber in Bayern wie im übrigen Deutschland der Privatindustrie überlassen. Dennoch war Bayern unter den deutschen Staaten der erste, welcher zu einer Eisenbahn mit Dampfkraft gelangte, indem sich schon im Jahre 1833 zum Zwecke der Erbauung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth ein Ausschuß bildete. Am 7. Dezember 1835 wurde bereits die erste Bahn in Bayern und Deutschland dem Verkehr übergeben.⁴⁰⁾

⁴⁰⁾ Kosmas Lutz, der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins. München 1883. S. 5.

Schon im Jahre 1836 war der Plan einer Eisenbahn von Augsburg über Donauwörth nach Nürnberg von dem Hofbankier Simon Freiherr von Eichthal in München unter Mitbeteiligung des München-Augsburger Eisenbahnkomites, das sich unterdessen gebildet hatte und des Direktoriums der Nürnberg-Fürther Eisenbahn ausgegangen, welche letztere dadurch ihrem Unternehmen eine größere Ausdehnung zu geben und derselben eine bedeutendere Frequenz zuzuführen hofften. Die im Auftrage der Regierung durch die Kreisbauräte Beyschlag in Nürnberg und Ott in Ansbach zwischen März 1836 und März 1837, durchgeführten Terrainuntersuchungen ergaben eine Linie von Augsburg auf dem linken Ufer des Leches bis Donauwörth, von da im Wörnitz-, Ollach- und Horntale nach dem Ratzenbuck am Hahnenkamm, dann durch das Möhren- und Altmühltal längs der Rezat und Pegnitz über Weißenburg und Ellingen nach Nürnberg. Auf Ansuchen des Gesellschaftsausschusses wurde dem Kgl. Oberingenieur Pauli der obersten Baubehörde im November 1838 Urlaub zur Ausarbeitung der Detailprojekte und Leitung des Baues erteilt. Zu letzterem kam es jedoch nicht und die Gesellschaft löste sich im Jahre 1841 bei Beginn des Staatsbahnbaues wieder auf.

Gegen Ende des Jahres 1840 hatte nämlich König Ludwig I. die Erbauung einer Bahn, nicht bloß von der Reichsgrenze bei Hof bis Nürnberg, sondern von Nürnberg über Donauwörth nach Augsburg auf Staatskosten beschlossen. Zur Ausführung der Bahn von Augsburg über Donauwörth und Nürnberg bis Hof wurde nun eine unter dem Kgl. Staatsministerium des Inneren stehende Eisenbahnbaukommission mit dem Sitz in Nürnberg gebildet, die anfänglich aus einem technischen Vorstand für die Bahnabteilung von Nürnberg nach Hof in der Person des Kgl. Kreisbaurates Paul Denis aus Speier, einem technischen Vorstand für die Bahnabteilung von Augsburg über Donauwörth nach Nürnberg in der Person des Kgl. Oberingenieurs Fr. Aug. Pauli und aus einem administrativen Vorstand für die gesamte Bahn in der Person des Kgl. Oberzollinspektors Dürig bestand.

Die Kgl. Eisenbahnbaukommission begann ihre Tätigkeit am 1. Juli 1841. Sie hielt die im Jahre 1836 im Auftrage der Kgl. Regierung von den Kreisbauräten Beyschlag und Ott ermittelte Linie zwischen Augsburg und Donauwörth im allgemeinen bei und leitete Grunderwerbung und die Bauarbeiten auf diesen Strecken so rasch wie möglich ein. Mit letzteren wurde im August 1842 begonnen. Das Terrain zwischen Donauwörth und Nürnberg ließ sie nach allen möglichen Richtungen untersuchen. Hier verursachte die Überschreitung

der Wasserscheide zwischen Donau und Main Schwierigkeiten, wie sie bis dahin fast bei keiner anderen Bahn vorgekommen waren. Die ersten Terrainuntersuchungen, welche die Eisenbahnkommission auf der Strecke Donauwörth—Nürnberg vornahm, führten zur Beibehaltung der bereits im Jahre 1836 ermittelten Linie über Fünfstetten nach Weißenburg, welche unterm 20. März 1842 die Allerhöchste Genehmigung erhielt. Doch zu Ende des Jahres 1842 wurde die Frage über diese Bahnführung einer weiteren Prüfung und Erwägung zum Zwecke der Kostenreduktion unterstellt. Der administrative Vorstand der Eisenbahnkommission, Dürig, trat, zum Gutachten aufgefordert, in mehreren Berichten entschieden für die Linie durch das Ries über Nördlingen ein und nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde unter dem 9. Februar 1843 unter Abänderung der früheren Bestimmungen die Bahnführung Donauwörth über Nördlingen und Gunzenhausen nach Nürnberg beschlossen. Damit war jedoch die Sache noch nicht endgültig entschieden, indem kurze Zeit nachher der Vorstand der obersten Baubehörde, der Geh. Rat Leo von Klenze, den Auftrag zur Bereisung der Bahnlinie von Hof bis Augsburg und zur Abgabe eines Gutachtens erhielt.

Klenze spricht sich in seinem Gutachten für die direkte Strecke über Dietfurt—Weißenburg aus und will die Stadt Nördlingen durch eine Zweigbahn mit der Hauptlinie verbunden wissen.

Nach langem Hin und Her brachte die Entscheidung in dieser Frage die Allerhöchste Entschliebung vom 28. Juni 1844, in welcher gesagt ist, daß Se. Majestät der König von den neuerlichen umfassenden Ermittlungen über die zu wählende Richtung der Ludwigs-Süd-Nordbahn auf der Strecke zwischen Donauwörth und Pleinfeld Kenntnis zu nehmen und in hauptsächlichlicher Erwägung der hiebei eintretenden wirtschaftlichen und kommerziellen Rücksichten zu beschließen geruht haben, daß es bei der schon früher erfolgten Allerhöchsten Bestimmung der Bahnlinie zwischen Donauwörth und Pleinfeld in der Art sein endliches Bewenden behalte, wie sie nach den neuesten, an Ort und Stelle gepflogenen Untersuchungen als die zweckmäßigste erscheint, nämlich von Donauwörth über Harburg, Nördlingen, Öttingen, Wassertrüdingen, Altentrüdingen, Kronheim, Gunzenhausen, durch das St. Veitertal nach Pleinfeld und von da über die Hainzmühle nach Schwabach.⁴¹⁾ Damit war also der letzte Teil der Bahnstrecke zwischen Augsburg und der Nordgrenze bis Hof definitiv bestimmt und es konnte auch für diesen die Detailprojektierung und der Bau eingeleitet werden. Inzwischen waren die Bauarbeiten im Laufe des Jahres soweit auf der

⁴¹⁾ Kosmas Lutz, a. a. O. S. 23.

Strecke Augsburg—Hof vorgeschritten, daß die erste Abteilung von Bamberg nach Nürnberg am 25. August 1844 feierlich eröffnet werden konnte; am 20. November desselben Jahres wurde sodann die Teilstrecke Oberhausen—Nordheim bei Donauwörth dem Verkehr übergeben. In Donauwörth selbst mußten schwierige und zeitraubende Arbeiten ausgeführt werden. So war eine starke Eisenbahnbrücke über die Donau notwendig, ferner mußte ein 120 m langer Tunnel unter der Berger Vorstadt erbaut werden und zwar in den Jahren 1845—47, wobei die ehemalige Kapuzinerkirche dem Abbruch verfiel.⁴²⁾ Diese Bauten verzögerten natürlich die Eröffnung der Linie auf Jahre hinaus, sodaß die ganze Strecke Donauwörth—Nördlingen—Nürnberg erst am 17. November 1849 dem Betriebe übergeben werden konnte. Bereits im Jahre 1846 war die Teilstrecke Oberhausen bis zur Einmündung der München—Augsburger Strecke und im Jahre 1847 die Strecke von Nordheim nach Donauwörth eröffnet worden. So konnte also von 1850 an in vollem Umfang auf der ganzen Ludwigs-Süd-Nordbahn von München über Augsburg, Donauwörth, Nördlingen und Nürnberg bis Hof der Betrieb aufgenommen werden.

b) Erbauung der Donautalbahn.

(Regensburg—Ingolstadt—Donauwörth—Neuoffingen.)

Der im Jahre 1868 vor das Plenum der Kammer gebrachte Gesetzentwurf über Ausdehnung und Vervollständigung der Staatseisenbahnen nahm den Bau von 19 weiteren Bahnen in Aussicht, von welchen sieben und unter diesen die Linie Regensburg—Donauwörth zunächst zur Ausführung bestimmt waren. Neu hinzugefügt wurde durch Gesetz vom 29. April 1869 unter anderen die Teilstrecke Donauwörth—Neuoffingen.⁴³⁾ Bald wurde dann auch zur Ausführung dieser Projekte geschritten und im Jahre 1874 kamen bereits zur Eröffnung die Strecken: Regensburg—Ingolstadt und Ingolstadt—Donauwörth und zwar wurde die Linie Ingolstadt—Regensburg am 1. Januar 1874, diejenige von Ingolstadt nach Donauwörth am 15. August dem Betrieb übergeben. Zwei Jahre später, am 15. August 1876, wurde dann die Strecke Höchstädt—Neuoffingen und am 15. November die Linie Donauwörth—Höchstädt eröffnet.⁴⁴⁾

Durch die Erbauung der Donautalbahn ist auch eine Verlegung des Bahnhofes zu Donauwörth notwendig geworden. Der alte Bahnhof

⁴²⁾ Traber, Einleitung zum Adreßbuch von Donauwörth von Karl Pohl. S. 7.

⁴³⁾ Hugo Marggraff, Die Kgl. bayer. Staatseisenbahnen. München 1894. S. 37.

⁴⁴⁾ Lutz, a. a. O. S. 140.

zu Donauwörth⁴⁵⁾ war ursprünglich nur für die Süd-Nordbahn am linken Ufer der Donau unmittelbar am östlichen Teil der Stadt und am Fuße des Schellenberges erbaut, für welche Anlage vorwiegend militärische Rücksichten maßgebend waren. Bei Ausführung der Donautalbahn stellte sich heraus, daß dieser Bahnhof mit einer Einfahrtskurve von 189,7 m und sehr geringer Breite den Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen könne, jedoch eine Erweiterung nicht gestatte, da er von allen Seiten durch Berge und Privatgebäude eingeschlossen sei. Diese Verhältnisse ließen die Herstellung eines neuen Zentralbahnhofes, ebenfalls am linken Donauufer, aber seitwärts von der Stadt als zweckentsprechend erscheinen. Besagte Anlage bot die Möglichkeit einer Ausdehnung, welche auch für die eventuelle Aufnahme einer weiteren Bahnlinie von Donauwörth nach Treuchtlingen vollkommen ausreichte. Der neue Bahnhof ist seit 15. November 1877 in Benützung.⁴⁶⁾

Die Anlage dieses neuen Bahnhofes bedingte auch die Verlegung der Nord-Südbahn zwischen Nordheim und Wörnitzstein. Die Korrekstionsstrecke zweigt von der alten Donauwörth—Augsburger Linie noch vor dem Übergang über die Donau bei Nordheim in nahezu westlicher Richtung ab, überschreitet hier die Zusam und auf einer neuen Brücke von Eisenkonstruktion die Donau, um in den neuen Bahnhof einzumünden. Von dessen nordwestlichem Ende neben der Offingen—Ulmer Linie wieder ausgehend, durchbricht dann die neue Nördlinger Linie den Bergrücken bei Neudegg, verfolgt die Krümmungen des Wörnitztals und schließt, die Übergänge der Wörnitz durch eine längere Korrektion vermeidend, bei Wörnitzstein wieder an den alten Zug der Süd-Nordbahn an. Die ganze Länge dieser mit einer Maximalsteigung von 1 : 200 hergestellten Bahnverlegung beträgt einschließlich des neuen Bahnhofes 7 km.

c) Strecke: Donauwörth—Treuchtlingen.

Bereits in einem Gesetzentwurf vom 20. Januar 1868 „Über die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatseisenbahnen“ ist unter anderen auch die Linie Donauwörth—Treuchtlingen vorgesehen. Doch damals wurde der Vorschlag nicht angenommen. Im Jahre 1876 wurde von der Regierung der Gesetzentwurf über den Bau der Strecke Donauwörth—Treuchtlingen abermals vorgelegt, vom Plenum jedoch ganz verworfen.⁴⁷⁾

⁴⁵⁾ Jetzt befindet sich das Progymnasium in demselben.

⁴⁶⁾ Lutz l. c. S. 167.

⁴⁷⁾ Marggraff l. c. S. 60.

Dem Landtag des Jahres 1877 wurde von der Kgl. Staatsregierung abermals ein umfassendes Gesetz über Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes vorgelegt. Nach demselben sollten 12 Eisenbahnen, unter anderen auch die Strecke Donauwörth—Treuchtlingen gebaut werden. Dieses Gesetz kam jedoch erst im Januar 1879 in ernstliche Beratung des Ausschusses der Abgeordnetenversammlung und stieß dort auf ganz außerordentliche Schwierigkeiten, so daß es einige Zeit lang dem vollständigen Scheitern nahe war.⁴⁸⁾

Doch der sich immer mehr steigernde Verkehr zwischen Süd und Nord machte den Bau dieser Strecke endlich zur Notwendigkeit. Anfangs November 1903 wurde der Bau in Angriff genommen; man rechnete damit, daß die Linie 1905 bereits dem Verkehr übergeben werden könne. Infolge verschiedener, unvorhergesehener Schwierigkeiten aber, insbesondere wegen außergewöhnlich starker Pressungen des Untergrundes und dadurch hervorgerufener Dammrutschungen wurde deren Inbetriebnahme bis zum September 1906 hinausgeschoben. Die 34,56 km lange Doppelbahnstrecke stellt durch unmittelbare Verbindung der Stationen Donauwörth—Treuchtlingen die kürzeste Verbindung der Städte Augsburg und Nürnberg her und zwar mit einer Kürzung von 32,938 km gegenüber dem bisherigen Weg über Nördlingen—Pleinfeld.

Die Bahn erklimmt von Donauwörth aus die Wasserscheide zwischen der Wörnitz und der Altmühl mit der relativen Höhe von 107,93 m und fällt von da 91,43 m zum Bahnhof Treuchtlingen ab.

Die Steigung der beiderseitigen Rampen beträgt 1 : 150, der — 11mal angewendete — kleinste Krümmungshalbmesser ist 800 m. Bei einer Länge der Luftlinie von 28,8 km beziffert sich der Umweg zu 20 % der Luftlinie. Die Bahn verfolgt nach Überschreitung der Wörnitz bei Neudegg die östlichen Hänge des Ellerbaches bis Kilometer 8, sodann ein zur Wasserscheide bei Nußbühl hinaufziehendes Trockental, von der Wasserscheide bis Weilheim das rechte, von da bis Möhren das linke und sodann wieder das rechte Gehänge des Möhrentales. Sie bewegt sich in der Strecke Kilometer 8, dann 10, 24 und im Gundelsheimer Einschnitt (Kil. 26) in der Hauptsache in der lehmigen und lettigen Juraüberlagerung und durchschneidet in den tieferen Lagen die Einschnitte durch vulkanische Eruptionen des benachbarten Rieskessels, durcheinander geworfenes, zertrümmertes und zerriebenes Gestein des Jurakalkes und Jurabreccie, ferner Schollen von braunem Jura, darunter Bänke von Posidononyen-Schiefer, von Ornat- und Opalinus-Ton, Überreste einer überdeckenden Keuperformation, dann

⁴⁸⁾ Marggraff, a. a. O. S. 66.

Trümmer von Urgestein — Granit, Granitit und Gneis — nebst Einlagerungen vulkanischer Bomben. Der notgedrungen zur Dammananschüttung verwendete Lehm, Letten und Ton führte zu umfassenden Rutschungen, an welchen im Wörnitztale, dann namentlich bei dem Damme bei Kilometer 6,5 hervorragend auch der Untergrund sich beteiligte.⁴⁹⁾ Die Erdarbeiten umfaßten 3 200 000 kbm. An Kunstbauten sind erwähnenswert die Wörnitzbrücke bei Donauwörth mit 3 Öffnungen, jede von 46,2 m Lichtweite und eisernen Fachträgern, die Möhrental- und die Möhrenbachbrücke, ferner die aus armiertem Beton hergestellte Bahnüberbrückung im Osterweiler Einschnitt. Kreuzungen der Bahn und der Wege in Schienenhöhe sind durchaus vermieden und durch Unterführungen oder Bahnüberbrückungen ersetzt. Die Kosten des Bahnbaues betragen nahezu 20 Millionen Mark.

Am 25. September 1906 wurde die erste Probefahrt auf der Hauptstrecke gemacht und am 30. September 1906 wurde sie in Anwesenheit des Verkehrsministers und Regierungspräsidenten feierlichst dem Verkehr übergeben. So war denn diese Bahnlinie, die seit einem Menschenalter angestrebt, immer wieder projektiert, zurückgestellt, endlich doch in Angriff genommen und unter unendlichen Schwierigkeiten fertiggestellt worden.⁵⁰⁾ Die Strecke Donauwörth—Treuchtlingen wurde in erster Linie für den Fernverkehr gebaut und Donauwörth wurde durch diese Linie eine wichtige Station in dem internationalen Verkehr zwischen Süden und Norden. Am gleichen Tag wie diese Hauptbahn wurde auch die Zweigbahn Fünfstetten—Monheim eröffnet. Seit mehr als zehn Jahren wird sodann auch eine Bahnverbindung zwischen Donauwörth durch das Kesseltal nach Heidenheim angestrebt.

6. Schlußwort.

Mag auch der Glanz der alten Handelsstadt mit ihrem ausgedehnten Güterverkehr zu Wasser und zu Land erloschen sein, immerhin steht das moderne Donauwörth dem alten an Wichtigkeit der Verkehrslage um nichts nach, nur hat die Art der Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel ein anderes Gepräge. Donauwörth ist in erster Linie ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, ferner ist es heute wie früher ein Kreuzungspunkt für wichtige Straßen, die den Norden mit dem Süden und den Osten mit dem Westen verbinden. Donauwörth ist in der

⁴⁹⁾ Vgl.: L. v. Ammon, Die Bahnaufschlüsse bei Fünfstetten am Ries und an anderen Punkten der Donauwörth—Treuchtlinger Linie. Geogr. Jahreshfte. Bd. 16. Jhrg. 1903.

⁵⁰⁾ Donauwörther Anzeigblatt. 103. Jahrg. 1906. No. 144.

Gegenwart nicht minder wie in der Vergangenheit ein wichtiger Donauübergang. Die Holzbrücke, welche wegen rapid zunehmender Baufälligkeit zu ernster Besorgnis Anlaß gab, wurde ersetzt durch eine neu erbaute, welche am 1. Mai 1906 dem Straßenverkehr übergeben wurde. Sie überspannt den Strom und das angrenzende Vorland auf einer Gesamtlänge von 136 m in 5 Öffnungsfeldern von 24, 28, 32, 28 und 24 m Weite, hat eine 7,4 m breite Fahrbahn, beiderseitige, je 1,15 m breite erhöhte Fußwege und besitzt die Tragfähigkeit einer Staatsstraßenbrücke. Die Pfeiler wurden so gestellt, daß die drei rechtsseitigen Öffnungsfelder vorzugsweise dem Abfluß der Donau dienen, während die beiden linksseitigen Öffnungsfelder hauptsächlich für den Abfluß der unmittelbar oberhalb der Brücke in die Donau mündenden Wörnitz in Betracht kommen. Für die Großschiffahrt steht die mittlere Öffnung mit einer Lichthöhe von 6 m über Nullpegel zur Verfügung. In den übrigen Öffnungen, insoweit sie für die Schifffahrt in Betracht kommen, geht die Lichthöhe nirgends unter 5 m über Nullpegel herab. Der Brückenbau ist in Eisenkonstruktion ausgeführt.⁵¹⁾

Übrigens hat die „Handelsstadt“ Donauwörth noch so manches aus „der guten, alten Zeit“ herübergenommen in die neueste Zeit. Die Jahrmärkte, die die Stadt bereits im 10. und 11. Jahrhundert zugestanden bekam, werden jetzt gradeso noch abgehalten wie früher. Außerdem erhielt die Stadt unterm 22. Mai 1811 ein Kgl. Privileg, nach welchem in Donauwörth jährlich 12 Viehmärkte abgehalten werden dürfen, die in der Regel jeden 2. Dienstag des Monats stattfinden. Infolge der günstigen Verkehrslage Donauwörths gehören diese Märkte zu den bedeutendsten dieser Art in Bayern.⁵²⁾

Nicht minder bedeutend war seiner Zeit der für Donauwörth erst 1827 durch höchste Entschließung des Kgl. Ministeriums des Inneren am 11. September 1826 genehmigte Wollenmarkt. Auf dem ersten Wollenmarkt waren in Donauwörth 22898 t Wolle. Dieser Wollenmarkt wurde bis in die jüngste Zeit noch alljährlich am 3. Montag des Monats Juni abgehalten.⁵³⁾

⁵¹⁾ Donauwörther Anzeigeblatt. 103. Jahrg. 1906. No. 72.

⁵²⁾ Königsdorfer, a. a. O. Bd. 3. S. 250.

⁵³⁾ Woerl, Führer durch Donauwörth und Umgebung. Würzburg 1886. S. 5.