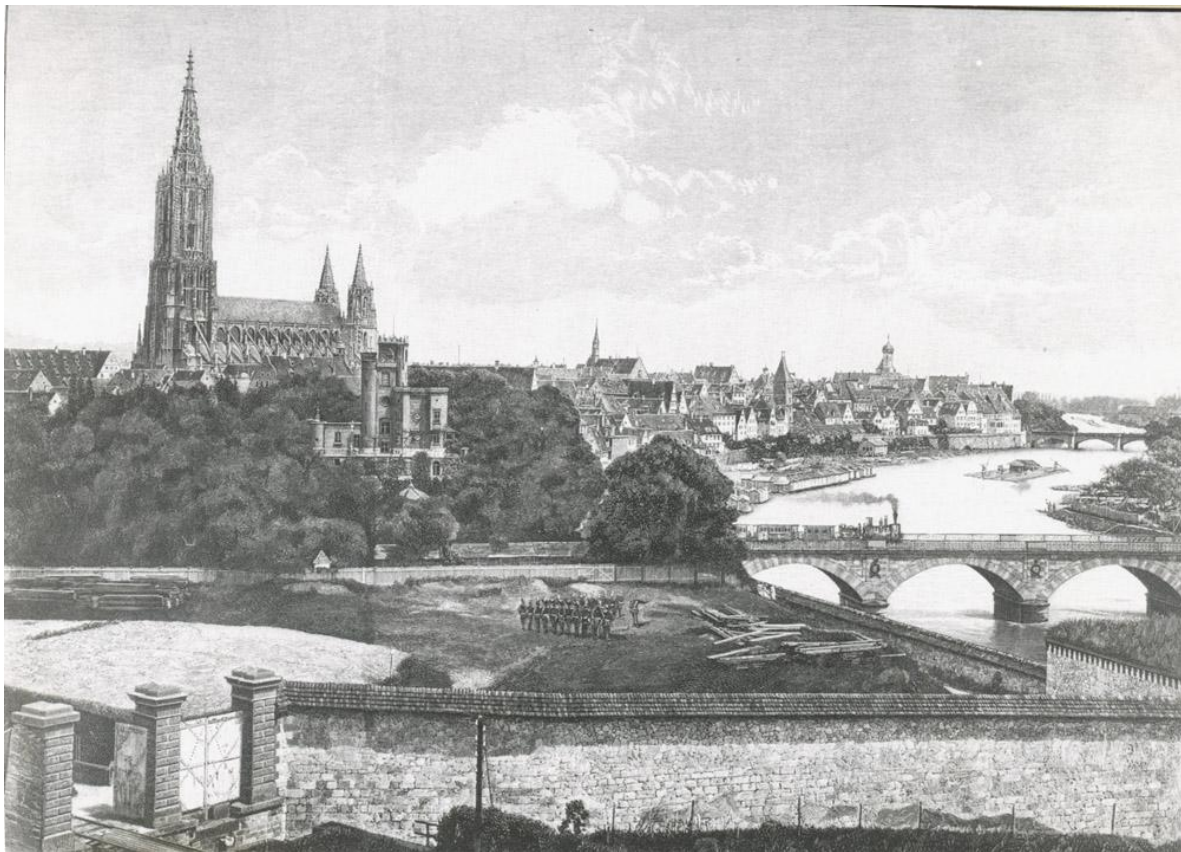




Ulmer Eisenbahnbrücke nach Westen gesehen, um 1870 (StA Ulm F 3 Ans. 354/1)



Ulmer Eisenbahnbrücke um 1900 (StA Ulm G 7/2.1 Donaufront)

Im Jahr 1850 wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Stuttgart und Ulm eröffnet. Die Fortsetzung nach Friedrichshafen verläuft konsequent auf württembergischen Gebiet und überquert die Donau bei Erbach, ehe sie nach Süden abbiegt. Auf bayerischer Seite gab es zwischen München und Augsburg bereits seit 1840 eine Eisenbahnverbindung. Die Fortsetzung nach Neu-Ulm, zum Anschluss an die geplante und 1862 eröffnete „Illerbahn“ nach Kempten, wurde zwar 1853 fertiggestellt, endete aber zunächst im Neu-Ulmer Kopfbahnhof, denn der über die Planungen entscheidende bayerische König Ludwig I. hatte keine Eisenbahnverbindung ins württembergische „Ausland“ gewollt. Wer nach Stuttgart weiterreiste, musste sich also mit der Pferdedroschke (oder zu Fuß) über die Herdbrücke zum Ulmer Bahnhof bequemen. Allerdings wurde unter Ludwigs Nachfolger schon bald darauf die siebenbogige Eisenbahnbrücke im spätklassizistischen Stil errichtet und am 1. Mai 1854 eingeweiht.

Die Strecke, welche weitgehend innerhalb der gleichzeitig entstehenden Bundesfestung verlief, erforderte an den Toren besondere Sicherheitseinrichtungen. So war auch die Brücke auf beiden Seiten durch eiserne Tore zu verschließen.

Ulm wurde auch dank dem Zollabkommen von 1853 zwischen dem Zollverein und Österreich wieder zum wichtigen Handelsplatz und zum süddeutschen Handelszentrum für Getreide, Holz, Käse und Bier.