

Erst nach Drucklegung der SCHWÄBISCHEN HEIMAT 1985/2 mit dem ausführlichen Artikel zum 75jährigen Bestehen der Bahnlinie Tübingen–Herrenberg, der Ammertalbahn, kam das Kulturamt der Stadt Tübingen in den Besitz von Fotografien, die die Bauarbeiten an dieser Strecke auf städtischer Gemarung zeigen. Die Aufnahmen sind Teil einer mehr als 400 Bilder umfassenden Sammlung. Der Kaufmann Albert Roos hatte sie zu Anfang unseres Jahrhunderts zusammengetragen. Selbst Bauherr eines Wohn- und Geschäftshauses am oberen Ende der wenige Jahre zuvor errichteten Mühlstraße lag ihm offenbar daran, neben dem romantisch verklärten «Alt-Tübingen» auch die Modernisierung der Stadt dokumentiert zu sehen.

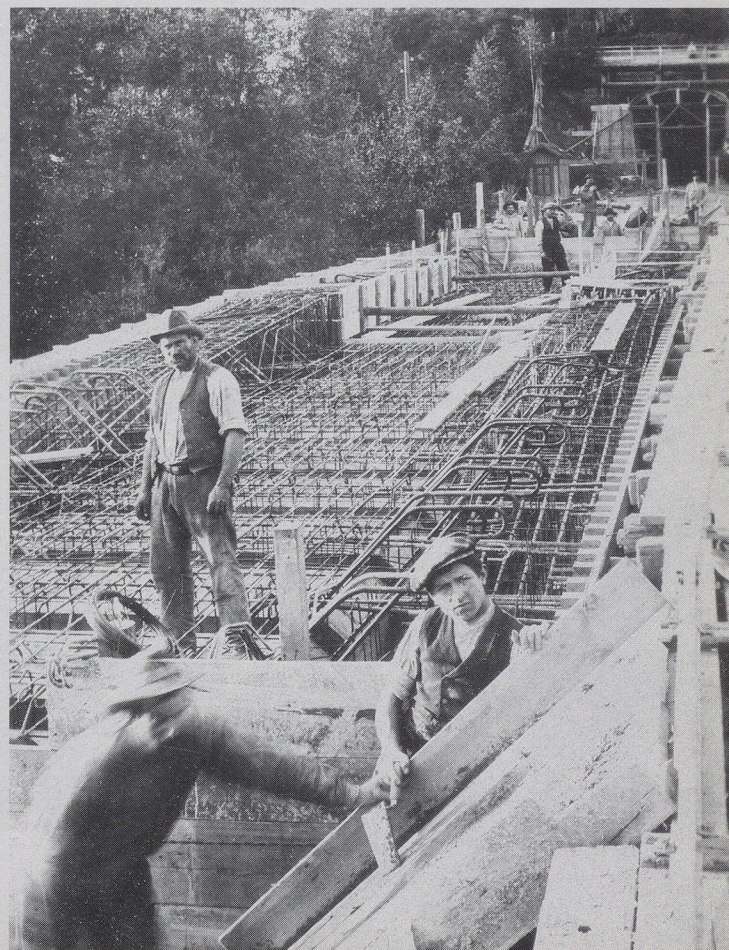
Die neue Bahnstrecke war aus zwei Gründen noch bedeutender als die anderen Neu- und Umbauten der Gründerzeit und der Jahrhundertwende inner- und außerhalb des alten Tübinger Stadtgebiets. Sie schuf eine wichtige Verkehrsverbindung und war zudem durch zwei für Tübingen sensationelle Bauwerke gekennzeichnet: durch die Eisenbetonkonstruktion der Brücke über den Neckar und durch den Tunnel durch den Schloßberg. So wurden denn von dem unbekanntem Fotografen nicht nur die fertigen Bauten, sondern auch wesentliche Phasen des Fortgangs der Arbeiten aufgenommen. Vierzehn dieser Bilder sind erhalten, die charakteristischsten werden hier erstmals veröffentlicht. Sie zeigen den Tunnelanstoß an der Ammertalseite, der noch nichts von den großen Dimensionen der Unternehmung ahnen läßt; die Überführung des Ammerkanals über das Gleis, auf dem eine Feldbahn den Aushub transportiert; das Tunnelor auf der Neckartalseite; den Werkplatz für die Verschalungs- und Armierungsteile; die fertige Verschalung des bergnahen Brückenbogens. Die Aufnahme des fast vollendeten Bauwerks vor der geschichtsträchtigen Kulisse des Schlosses schließlich beweist im Bild, wie verträglich sich der Neubau in die Umgebung einfügt, denn aus landschaftspflegerischen Gründen hatte man ja die Eisenbetonkonstruktion gewählt. Auf diese Weise war Fortschritt in Übereinstimmung mit dem Gewohnten möglich gemacht, der Blick auf die und von der noblen Professorenwohngegend kaum verstellt, das Spazier- und Festgelände der Universität nur wenig beeinträchtigt worden. Alt und neu fügen sich zum Signet der jungen alten Stadt zusammen.

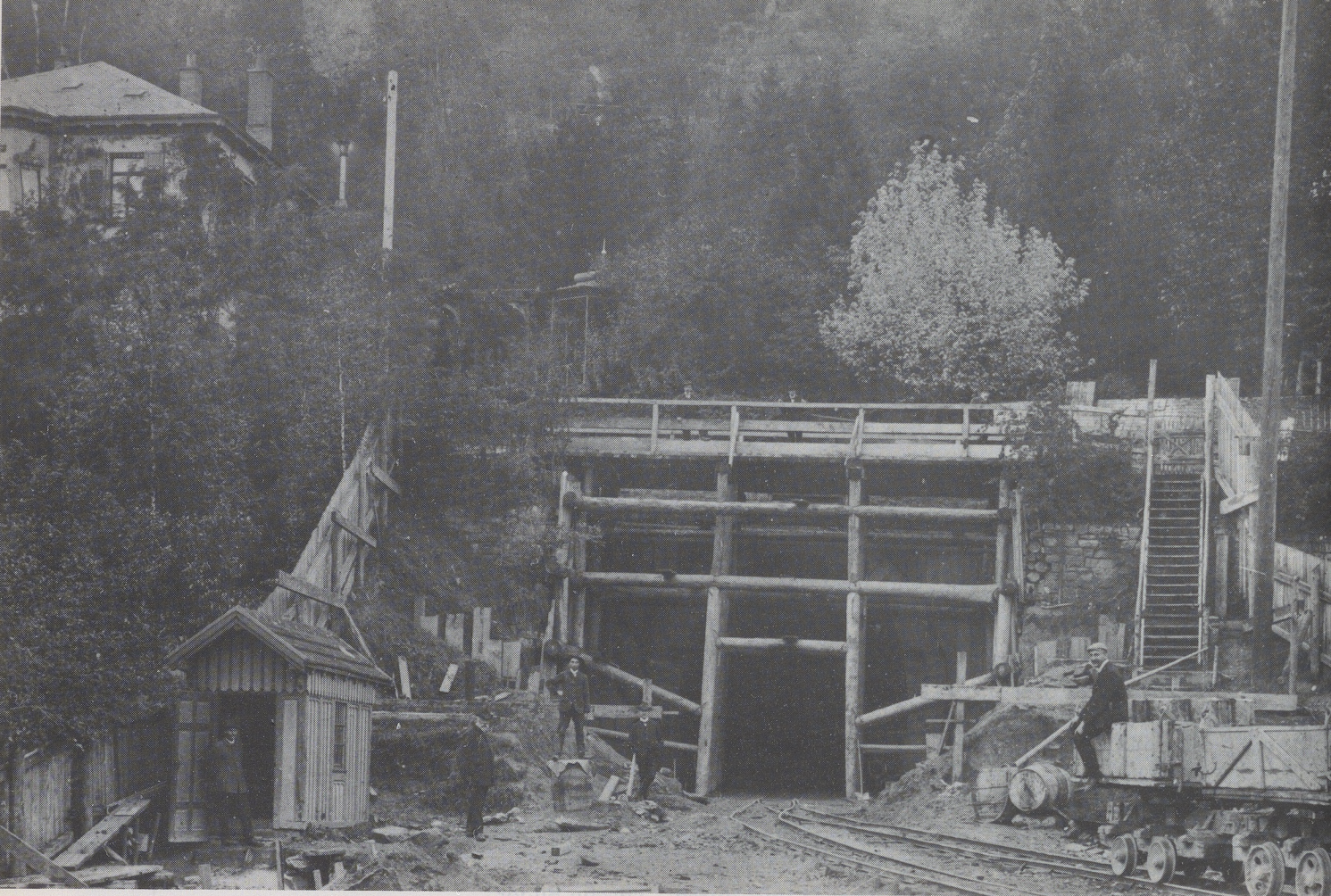
Wenn auch die Bildserie den wesentlichen Ab-

schnitten, den Besonderheiten und Fortschritten des Bauprojekts folgt, so ist die Motivwahl dennoch nicht allein vom Interesse technischer Dokumentation geleitet. Die Fotografien zeigen das Ungeahnte, sind unvollständig in der Dokumentation von Arbeitsabläufen und wohl auch zufällig in der Wahl der Aufnahmezeitpunkte. In dem später veröffentlichten Ingenieursbericht fanden sie keinen Platz. Denn das Thema der Fotografien ist – ganz in der Tradition der Technikaufnahmen des 19. Jahrhunderts – die Leistung der Ingenieure und Arbeiter, die das Bauwerk errichteten.

Allerdings sieht man diese nicht bei ihrer Arbeit. Selbst im Hintergrund ganz winzig erscheinende Personen stellen sich bewußt zum Bild auf: sie pausieren, posieren. Das hat keine fototechnischen, sondern soziale Gründe – die Momentfotografie war längst erfunden. Die Arbeiter und Techniker stellen wenigstens im Bild und in der Situation des Fotografiertwerdens ihr eigenes Denkmal, erscheinen als selbstbewußte Herren ihres Produkts, signieren es gewissermaßen. Auch so betrachtet sind es optimistische Bilder.

Tübinger Bahnbrücke über den Neckar:  
Armierungsarbeiten für die Konstruktion aus  
Eisenbeton.





Eisenbahntunnel durch den Tübinger Schloßberg: oben der Tunneleingang auf der Neckartalseite, unten der Tunneleingang vom Ammertal her. Im Vordergrund ist der Ammerkanal über die Bahntrasse geführt.





Bau der Bahnstrecke Tübingen–Herrenberg: der Bau der Eisenbetonbrücke und des Tunnels durch den Tübinger Schloßberg erfordern einen großen Werkplatz mit Eisenstangen und Verschalungsmaterial (oben) und auch eine transportable Feldschmiede (unten).





Eisenbahnbrücke über den Neckar und Tübinger Schloß: Tradition und Fortschritt um 1910.  
Das Bild unten gibt einen Eindruck von der hölzernen Verschalung der Brückenbögen, bevor der Beton in das Eisengeflecht gegossen wurde.

