

Brombachbrücke bei Pleinfeld. Die Brücke über den Brombach bei Pleinfeld mißt samt den Widerlagern 97,5 m. Halbkreisförmig schwingen sich die acht Öffnungen von Pfeiler zu Pfeiler, von feinen Profilen begleitet.

Beatrice Sendner-Rieger

Königlich bayerische Eisenbahnen

Ihre Darstellung durch den Maler Karl Herrle

Im Sommer 1853 skizziert der Ingenieur-Praktikant Jakob Herrle im Auftrag der bayerischen Eisenbahnbau-Kommission in seinem Urlaub einige Brücken und Hochbauten der Strecke Augsburg-Lindau. Man überzeugt sich von der richtigen und pittoresken Aufnahme aller Skizzen und von der schönen und instruktiven Ausarbeitung einzelner Blätter. Neben den erstatteten Reisekosten erhält der Ingenieur-Praktikant Herrle eine außerordentliche Zulage von 1 Gulden und 30 Kreuzern täglich für den Monat Juni.

In der Folge beauftragte die Eisenbahnbau-Kommission den Bruder des Jakob, den Maler Karl Herrle von München, mit der Fortsetzung dieser Aufnahmen. Für seine wiederholten Studien vor Ort werden ihm beträchtliche Reisevorschüsse

und der Status eines technischen Hilfsarbeiters gewährt. Über 2500 Gulden an Reisespesen und Tagegeldern läßt sich die Kommission in den Jahren 1854 und 1855 die perspektivischen Aufnahmen und Darstellungen der wichtigsten Bauobjekte an den königlich-bayerischen Eisenbahnen kosten.

Aus diesem Auftrag spricht das neu erworbene Selbstbewußtsein Bayerns, am technischen Fortschritt der Zeit teilzuhaben. Die Bauleistung Bayerns konnte sich neben der anderer eisenbahnbauender Staaten sehr wohl sehen lassen.

Die Aufnahmen Karl Herrles betreffen zu 85 Prozent die erste bayerische Eisenbahnstrecke, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die restlichen 15 Prozent verteilen sich auf Teilstrecken der sogenannten Maximi-

Zum Umschlagbild: Bahnhof Kulmbach. Der Bahnhof Kulmbach liegt rechts, die „bierberühmte“ Stadt links vom Weißen Main. Steil aufragend wie Mahnfinger, aber auch eng und schiefwinklig stehen die alten Gebäude und die Plassenburg — stattlich und rechtwinklig verkörpert der Bahnhof am endlosen Schienenstrang die neue Zeit.

liansbahn, nämlich Augsburg-Ulm und München-Großhesselohe. Der Maler hielt also mit Ausnahme der Westbahn alle Staatsbahnstrecken fest, die bis 1854 eröffnet waren.

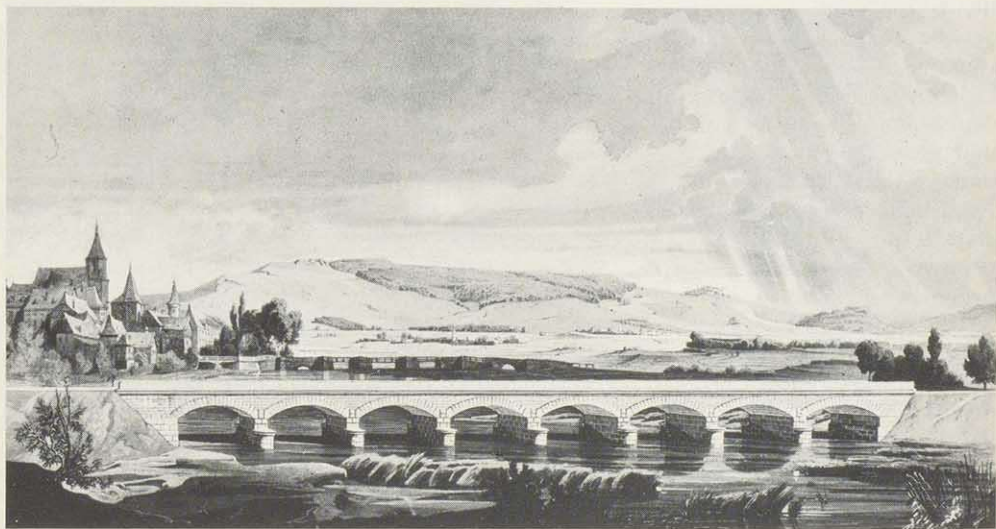
Etwa die Hälfte der aufgenommenen Sujets ist heute im Verkehrsarchiv Nürnberg erhalten. Verschollen sind aber nicht nur die Vorstudien, auf die man anhand der etappenweisen Abrechnung der einzelnen Bilder schließen muß. Auch Bilder oder Skizzen von zahlreichen Brücken, besonders aber von den Bahnhöfen Westheim, Günzburg, Immenstadt, Bießenhofen, Buchloe, Augsburg, Nördlingen, Gunzenhausen, Schwabach, Neuenmarkt und Bamberg fehlen.

Die Eisenbahnbau-Kommission vereinigte eine Auslese von Herrles Aquarellen zu einem Album der bayerischen Eisenbahn. Dieses wurde bei einem Familienfest am 31. Dezember 1855 von der Königin Maximilian II. überreicht, der es mit Beifall und großer Freude aufnahm. Interessant ist, daß der Berliner Architekturmaler Eduard Gaertner 1851 ein

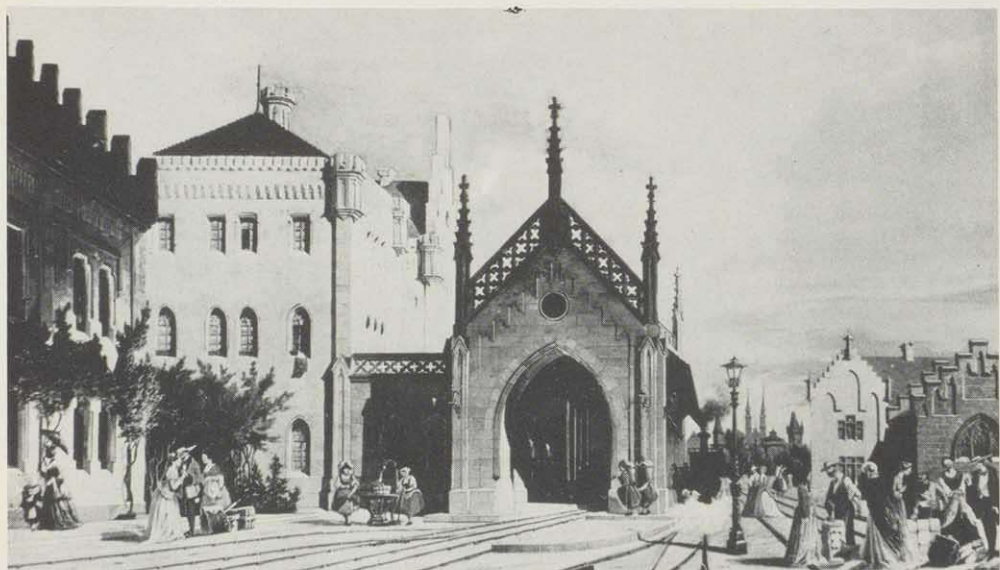
ähnliches Album mit 14 Aquarellen von der preußischen Ostbahn geschaffen hatte. Dieses Album befindet sich heute in Sanssouci, der Residenz des mit Maximilian II. befreundeten Friedrich Wilhelm IV. von Preußen. Mit Recht blickte Bayern stolz auf seine ersten 15 Jahre staatlicher Eisenbahngeschichte zurück:

Seit dem frühen 19. Jahrhundert waren für Bayern Vorschläge für ein umfassendes Verkehrsnetz geäußert worden, die auch die Möglichkeiten der Eisenbahn berücksichtigten. Sie fanden jedoch bei der Regierung zunächst wenig Anklang; Ludwig I. forcierte sein Lieblingsprojekt, den Ludwigs-Donau-Mainkanal.

Die Regierung beschränkte sich in Bezug auf den Bahnbau auf das Expropriationsgesetz von 1837, welches den Grunderwerb erleichtern sollte. Fundamentalbestimmungen gewährleisteten die Einheitlichkeit der Spurweite — nämlich der englischen, da die ersten Lokomotiven aus England kamen — und des Dampfbetriebs.



Altmühlbrücke bei Gunzenhausen. Bei Gunzenhausen überquert die Bahn im Anschluß an einen langen Damm die Altmühl auf einer 174 m langen betonfundierten Brücke aus Sandsteinquadern. Die zahlreichen Durchflußöffnungen sollen den Hochwassern Abfluß gewähren, die besonders im Sommer die Heuernte gefährdeten. Der Gegensatz zum alten wackligen Steg im schattigen Hintergrund läßt die Errungenschaft der neuen, hell beschienenen Brücke besonders hervortreten.



Bahnhof Nürnberg. Romantische Ecktürmchen und Zinnen, Fenstermaßwerk und Wimperge schmücken den Bahnhof Nürnberg, der sogar eine Einsteighalle besitzt.

1840 beschloß Ludwig I. aus verkehrspolitischen Gründen, eine Bahn auf Staatskosten von Lindau an die Landesgrenze bei Hof zu bauen, und vereinbarte mit Sachsen die Fortsetzung nach Leipzig.

Auf der knapp 600 Kilometer messenden Strecke zwischen Lindau und Hof summierten sich die Brücken auf 1302 Bauwerke, obwohl man aus Kostengründen häufig auf Erdarbeiten zurückgegriffen hatte. Der Rentershofer Damm war zur Zeit seiner Erbauung der größte Eisenbahndamm der Welt und die Schiefene Ebene bei Neuenmarkt mit einer Steigung von 25 Promille die erste mit Lokomotivkraft befahrene Steilstrecke überhaupt.

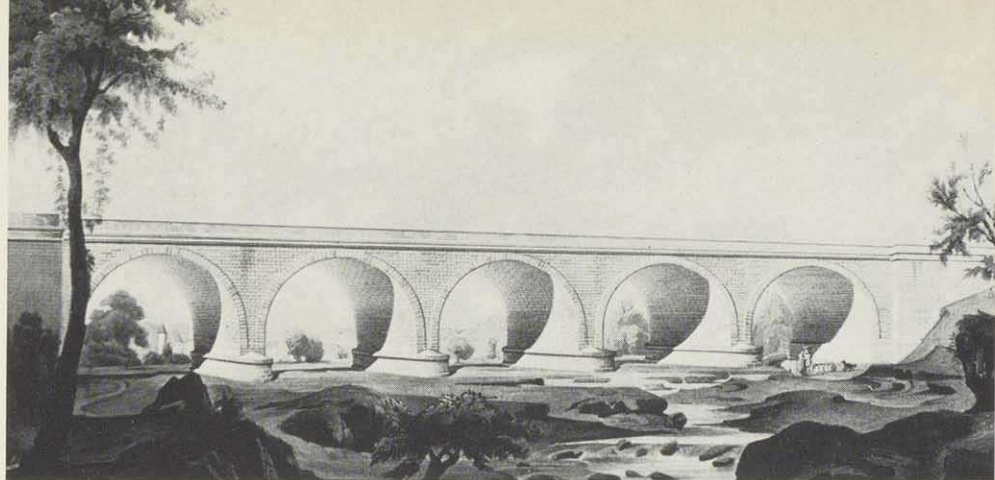
1844 wurden die ersten beiden Teilstrecken, Nürnberg-Bamberg und Augsburg-Donauwörth, eröffnet. Schon im Jahre 1854, nach nur 13 Jahren Bauzeit, konnte die gesamte Linie dem Verkehr übergeben werden. Im gleichen Jahr wurde auch die Ludwigs-Westbahn genannte Staatsbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg eröffnet, ebenso die zur Maximiliansbahn gehörenden Strecken

Augsburg-Ulm und München-Großhesselohe.

Im Gegensatz zu anderen Ländern, z. B. Belgien, wurden Provisorien beim Eisenbahnbau in Bayern nach Möglichkeit vermieden, da man in ihnen mit einer gewissen Selbstsicherheit entbehrliche Vorstufen sah.

Drei Architekten — Eduard Rüber, Friedrich Bürklein und Gottfried Neureuther — waren fast ausschließlich damit beschäftigt, für die Bahnhöfe nicht nur Empfangsgebäude, Ladehallen, Lokomotivremisen und Wasserhäuser zu planen, sondern auch Inneneinrichtungen und Gartenanlagen zu entwerfen.

Die definitiven Gebäude richteten sich — auch um Transportkosten beim Material zu vermeiden — nach der örtlichen Bauweise. So entwarf dieses architektonische Büro für Franken Hausteine- und Bruchsteinbauten (Hof, Untersteinach, Kulmbach), Schwabmünchen und Kempten sind Backsteinbauten, die höchstgelegene Station der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, Günzach, dagegen zeigt die sogenannte „Bauweise des Gebirghauses“.



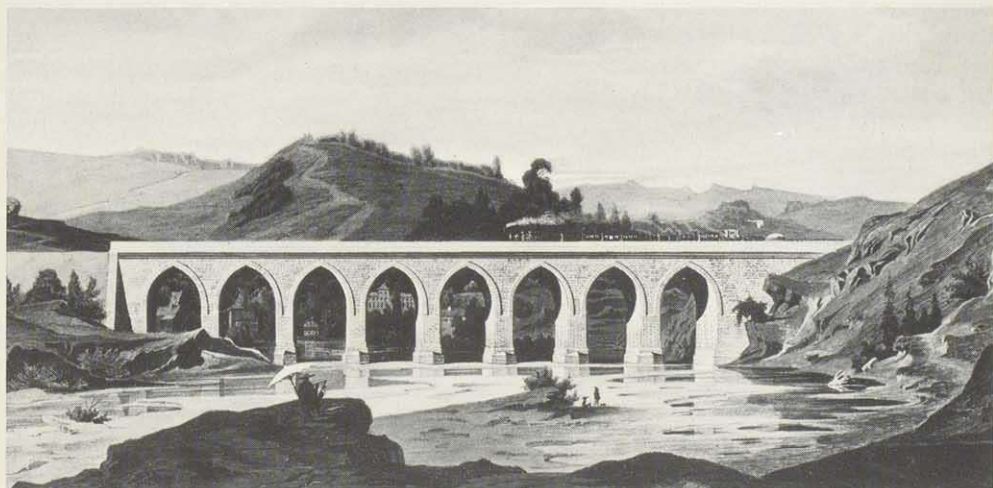
Rednitzbrücke bei Wolkersdorf. Besonders eindrucksvoll ist das Viadukt über die Rednitz bei Wolkersdorf. Die fünf Durchflußöffnungen, die auch den Zufuhrwegen auf die Wiesen des Tales Raum lassen, sind als Halbkreistonnen gewölbt und ruhen auf Pfahlfundamenten.

Aber auch im Stil wurden gewisse Anpassungen vorgenommen, so daß Nürnberg — der städtischen Bauordnung entsprechend — und Nördlingen „gotische“ Bahnhöfe erhielten.

Man kann sich diesen hohen Anspruch nicht anders erklären, als mit der Bedeutung, die man der neuen Unternehmung zumaß.

Die beiden Landesherren, Ludwig I. und Maximilian II., in deren Regierung die Bauzeit der ersten bayerischen Staats-

bahnen fällt, waren in höchstem Maße an Fragen der Architektur interessiert. Das Wissen um die zeichenhafte Wirkung von Architektur in der Landschaft bewies Ludwig mit seinen Architekten nicht nur in Denkmalarbeiten wie Walhalla und Befreiungshalle, sondern auch bei den Verkehrsbauten des Ludwigs-Donau-Main-Kanals und der Eisenbahn. Persönlich ordnete der König den technisch unnötigen Tunnel durch den Erlanger Burgberg an, um den Berg am Berührungspunkt



Saalebrücke bei Unterkotzau. Vor der 170 m langen Hausteinbrücke über die Saale bei Unterkotzau mit ihren acht charakteristischen Spitzbogenöffnungen hat sich der Maler im Vordergrund selbst konterfeit, wie er den Zug aus Sachsen im Bild festhält.

von Kanal, Bahn und Straße zu einem einzigartigen Denkmal des gesamten damaligen Verkehrs zu machen.

Maximilian II. setzte die städtebaulichen Leistungen seines Vaters in München fort und initiierte im Suchen nach einer zeitgemäßen Bauweise den sogenannten Maximiliansstil.

sind Brückenbauten häufig Anlaß, Bäche einzudämmen und die angrenzenden Auen vor Überflutung zu schützen — wie bei der Brücke bei Thalhofen.

Infolge der noch unvollkommenen Eisenbau- und Walztechnik mußte man sich hauptsächlich auf Holz- und Steinbrücken beschränken. In Gegenden, wo



Bahnhof Untersteinach. Das Empfangsgebäude Untersteinach wurde zwischen 1847 und 1849 gebaut. Dabei verzichtete man auf die geplante Bahnwärterkaserne. Die seitlichen Anbauten dienen für Abtritte und als Holzlege. Gegenüber dem zusammengewürfelten Dorf strahlt der kleine Bahnhof geradezu städtische Selbstsicherheit aus.

In der repräsentativen und gepflegten Architektur der Staatseisenbahn spiegelt sich die Mission des Staates, auch in ästhetischer Hinsicht kultivierend und vorbildhaft zu wirken. Diese unprovinziellen Provinzbahnhöfe heben sich auf Herrles Bildern rechtwinklig und meisterhaft gearbeitet von den Dörfern und Städten ab, deren verwinkelte und schiefe Mauern wie Zeugen des Mittelalters neben diesen Werken der Moderne wirken. Sie sind Treffpunkt für alle Schichten; man reist schnell, bequem und so billig, daß die Übernachtungs- und Verkehrskosten auch für den einfachen Landmann bei einer Fußreise teurer zu stehen kommen als die Fahrt mit der Bahn.

Immer wieder benützt der Maler die Gelegenheit, auf den landespflegerischen Charakter des Bahnbaus hinzuweisen. So

Steinmaterial teuer und selten ist, bestehen die Brücken aus gemauerten Pfeilern mit hölzernen Bogenhängewerken oder Fachwerkträgern mit parallelen Gurtungen für die Fahrbahn. Die meisten Brücken jedoch wurden massiv in Stein gewölbt. Durch die dabei verwendeten ortsüblichen Gesteine fügen sich die Brücken gut in die Landschaft ein und bieten im Farbwechsel von Kalkstein und Keuper oder Backstein und Nagelfluhquadern ein reizvolles Bild.

In Karl Herrles Aquarellen erscheint der Eisenbahnbau als Aufbruch in neue, glückliche Zeiten. Die Technik bringt Arbeit und schützt den Menschen vor Unbill und Naturgewalten. Von gestirnhafter Gesetzmäßigkeit durchziehen die gleißenden Schienenstränge die Bilder. Eingriffe in die Natur werden nicht als

Verletzung und Zerstörung, sondern als Verbesserung und stolzer Fortschritt verstanden. Mit emsig aufgeschütteten Dämmen, gewaltigen Einschnitten und kühnen Brücken bändigt der Mensch die Natur. Die Jetztzeit besiegt die Vergangenheit.

Daß Herrle auf die Darstellung sensationeller Ereignisse verzichtet und auch die imposanten Dampftröser stets nur klein und unspezifiziert als Spielzeugminiaturen wiedergibt, erklärt sich aus der Auftraggeberschaft der Eisenbahnbau-Kommission, deren Leistungen es festzuhalten galt.

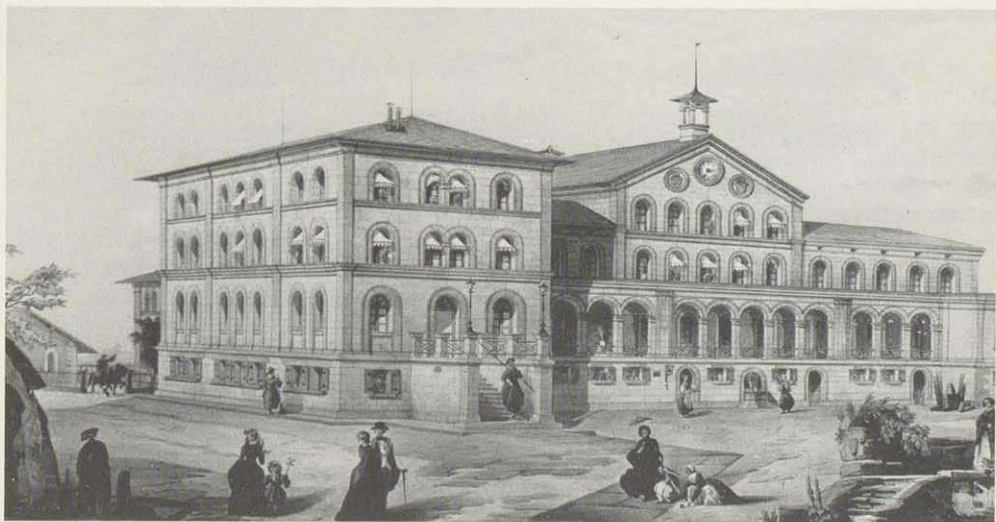
Seine Aufgabe, eine Architektur besonderer Prägung zu porträtieren, geht Herrle mit den traditionellen Mitteln der Vedutenmalerei an. Kräftige Schattengebung im Vordergrund und helles Licht lenken den Blick auf das bildwichtige Bauwerk im Zentrum, dessen technische Qualität in der klaren Atmosphäre besonders zur Geltung gebracht wird. Licht liegt auf den Bahnhofsbauten, während die verwinkelten Dörfer verschattet sind, hell erglänzt die gerade, sichere Eisenbahnbrücke neben dem alten wackligen Steg. Oft ist selbst

eine kräftige Kolorierung in nahezu monochromer Umgebung allein dem Hauptthema vorbehalten.

Die Menschen sind selten mehr als beiläufige, wenn auch reizende und bisweilen aufschlußreiche Staffage, die den Bildinhalt verdeutlichen soll; als Reisende, Schäfer, Zuschauer, Arbeiter oder Maler beleben sie den Vordergrund. Häufig vermittelt die umgebende Landschaft, überhöht ins Bild gesetzt, einen romantisch-pittoresken Eindruck. Ein bestimmter Standort wird zwar nahegelegt, doch können Bildmotive zum Zweck gefälliger optischer Wirkung oder besserer Übersicht gegeneinander verschoben oder gesteigert sein.

Diese Neigung zur dramatischen Inszenierung legt es nahe, daß der Porträtist der bayerischen Staatseisenbahnen Karl Herrle identisch ist mit dem gleichnamigen Dekorationsmaler, der 1870-1872 am Stadttheater von Riga tätig war und Landschaften und Ansichten von Riga und Treyden malte und ausstellte.

Der ursprüngliche Streckenverlauf der Ludwig-Süd-Nord-Bahn ist heute zwischen Donauwörth und Pleinfeld abge-



Bahnhof Hof. Am 1. November 1848 traf im Bahnhof von Hof der erste Zug der königlich bayerischen Staatsbahnen von Kulmbach über die Schiefe Ebene ein, zwanzig Tage später der erste der königlich sächsischen Staatsbahn von Plauen. Damit war ein Schienenstrang geschaffen, der als länderverbindende Eisenbahn über die Landesgrenzen zwei Königreiche verband.

kürzt, Nördlingen wird von einer Nebenstrecke bedient. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn prägt aber mit ihren Bauten die Landschaft bis heute: im Allgäu mit hohen Brücken und kurvenreichem Streckenverlauf, in Nordschwaben und Mittelfranken durch langgezogene Dämme mit eingebundenen Viadukten, in Oberfranken mit der geraden Streckenführung im Regnitz- und Maintal und dem technisch eindrucksvollen Schlußpunkt der Schiefen Ebene. Als Keimzelle des bayerischen Eisenbahnnetzes gebaut, ist die Strecke heute eine

der schönsten und abwechslungsreichsten im Land, ein Denkmal der Verkehrsgeschichte.

Lic. phil. Beatrice Sendner-Rieger, Grüner Markt 3, 8600 Bamberg

Die Staatsbibliothek Bamberg zeigte die Originalbilder in einer Ausstellung, die verlängert wurde. Ein Teil der Bilder wird in Weißenburg/Mfra. ausgestellt.

Fotos: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg (5) und Lichtbildstelle der Staatsbibliothek Bamberg, Alfons Steber (3)

Karl Schneider

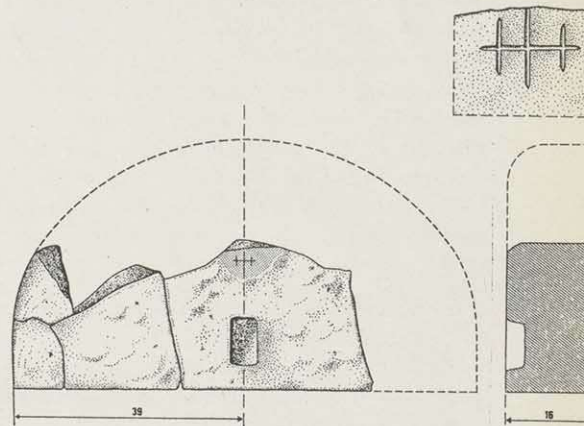
Ein „Sigma“-förmiger Altarstein aus der ersten Kirche von Kleinlangheim*)

Kleinlangheim ist, archäologisch nachweisbar, seit etwa Christi Geburt bis zum heutigen Tag durchgehend besiedelt, was für die Gemeinden im deutschen Raum gar nicht allzu häufig vorkommt. Wen wundert es nicht, daß sich diese Gemeinde zu einem frühen Zentrum zwischen Main und Steigerwald entwickelt hat. Landesherrliche Verordnungen griffen fördernd ein; Brauchtum und Sitten paßten sich den Veränderungen der sehr bewegten Zeiten an.

Im Jahre 1971 wurde von Friedrich Grosch und Werner Wolf, beide aus Kleinlangheim, beim Abbau einer am östlichen Ortsrand gelegenen größeren Flugsanddüne ein Bestattungsplatz des ersten bis fünften Jahrhunderts n. Chr. entdeckt¹⁾.

1962 begann die Erweiterung des Siedlungsgebietes von Kleinlangheim südwestlich des Ortes. Beim Ausschachten von Baugruben fand Werner Wolf einen menschlichen Unterkiefer, welcher von F. Grosch erkannt und weitergeleitet wurde.

*) Das griechische klassische große S = Σ, wandelte sich später in C, also halbkreisförmig. Sigmaförmig = also halbkreisförmig.



Altarstein in Aufsicht und Schnitt; rechts oben Detail.

Zeichnung: Louis Holzner

Das merowingerzeitliche Gräberfeld, der Anschluß zum germanischen Bestattungsplatz, vom fünften bis siebten Jhdt. n. Chr., war gefunden²⁾.

In dieser Zeit muß der Ort Kleinlangheim einen großen Aufschwung durch die Herren von Kleinlangheim, wohl ein lokales Geschlecht, erfahren haben. Ostindischer Almandin, Elfenbein, Cypräa Indica und verschiedene hier fremde