

"Alle Welt ergriff eine ungeheuere Eisenbahnlust . . ."



Nürnberg, Fürther Straße; Haltestelle Maximilianstraße. Links: alte Straßenbahntrasse parallel zur Ludwigsbahn.

Foto: Bildstelle Hochbauamt Nürnberg

Mit diesem Zitat charakterisierte Leo von Klenze, der Direktor der Obersten Baubehörde in der Residenzstadt München, die euphoristische Aufbruchstimmung zu Beginn des Industriezeitalters in Bayern.

Der geniale Hofkünstler im Dienst Ludwigs I. war nicht nur ein überragender Architekt, Zeichner und Maler, er besaß auch hervorragende technische Kenntnisse und damit die notwendige Urteilsfähigkeit über die Zukunftsaussichten der Verkehrswege Kanal und Eisenbahn. Sein königlicher Auftraggeber tendierte zunächst mehr zur Förderung der Wasserwege. Der Industrialisierung stand der philhellenisch gesinnte Kunstmäzen eher skeptisch gegenüber. In einem Gedicht prophezeite er im Kassandraton: "Im Dampfe lösen sich auf die Verhältnisse alle . . ."

Nürnberg, das "industrielle Herz Bayerns"

Unter solchen Voraussetzungen entwickelte sich Nürnberg schon im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts zum Industriezentrum Bayerns. Allerdings konnte sich die ehemalige Reichsstadt auf die Handels- und Gewerbetradition eines halben Jahrtausends berufen. Mühlen und Hammerwerke bildeten im Umfeld der Stadt ein vorindustrielles Zentrum, das seit dem 15. Jahrhundert vor allem auf dem Metallmarkt eine Monopolstellung einnahm – nicht zuletzt dank der Erfindung des mechanischen Drahtzuges, dessen Bedeutung beispielsweise in Albrecht Dürers Aquarell "Drahtziehmühle" anklingt. Trotz des wirtschaftlichen Abstiegs nach dem 30jährigen

Krieg blieb Nürnbergs mercantile Komponente, basierend auf einer ausgeprägt rationalen Grundeinstellung, erhalten. Nicht zufällig waren es Vertreter der Nürnberger und Fürther Kaufmannschaft, vor allem Zacharias Platner, Johannes Scharrer und der Fürther Bürgermeister Baeumen, die das Projekt der ersten Eisenbahn zielstrebig vorantrieben und damit den Ausschlag gaben, daß der (mittel-)fränkische Bereich und nicht Bayern zum Ausgangspunkt der Eisenbahnentwicklung wurde. Schon vorher hatte Joseph von Baader, Mitglied der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, aufgrund jahrelanger in England gesammelter Erfahrungen die Planung von *eisernen Kunststraßen*, insbesondere zur Verknüpfung der Wasserwege Donau und Main – teilweise mit Zielrichtung Marktbreit und Kitzingen – vorgeschlagen. Und Ludwig I. hatte bereits 1825 die Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen Nürnberg und Fürth erwogen. Als entscheidendes Manko stand diesen Bestrebungen im Hinblick auf eine zukunftsreiche Entwicklung im Wege, daß im Unterschied zu England, wo Richard Trevithick bald nach 1800 erstmals Lokomotiven und Waggons auf Schienen stellte, auf den Pferdebetrieb und nicht auf die Dampfkraft gesetzt wurde.

Die Ludwigsbahn Nürnberg–Fürth

Entlang der ersten modernen Verkehrsverbindung, der bald nach 1800 geschaffenen Chaussee des späteren preußischen Staatsministers Georg August von Hardenberg wurde die schnurgerade Bahnlinie geplant. Schon 1833 legte der "Mechanikus" Konrad Georg Kuppler einen Streckenplan vor. Er hatte bereits 1824 mit der Errichtung des Kettensteges in Stahlbaukonstruktion praktisch das "Eisenbahnzeitalter" eingeleitet. Nicht von ungefähr kam es, daß er in den 30er Jahren als erster am Nürnberger Polytechnikum Vorlesungen über das Eisenbahnwesen hielt.

Ausschlaggebend war die Gewinnung eines Fachmannes für Eisenbahnbau, für den ja in Deutschland noch keine Vorleistungen existierten. Leo von Klenze gab

den entscheidenden Anstoß. Für den Bau der Bahntrasse vermittelte er den zeitweilig aus bayerischen Diensten beurlaubten Ingenieur Paul Camille Denis, der mit den auch für ihn teilweise neuen Anforderungen glänzend zurecht kam.

Die Gestaltung der Waggons baute auf dem Typ der Postkutsche auf; sie konnten mit Hilfe Nürnberger und Fürther Handwerker, vor allem Zimmerleute, Stellmacher und Sattler, gebaut werden. Für Lokomotiven war dagegen wie beim Schienenbau ein Technologietransfer aus England erforderlich. Zwar finden wir bereits 1816 auf einer Neujahrspflicht der Preußischen Eisengussanstalt Berlin die früheste Darstellung einer Lokomotive im Stil von Hedleys "Puffing Billy"; wie weit schon fahrtüchtig war, wissen wir nicht.

So blieb man auf die englischen Erfahrungen vor allem George Stephensons angewiesen. Er setzte die ersten Bahnen mit Güter- und Personenbeförderung 1825 und 1830 auf den vorwiegend unter industriellen Aspekten errichteten Strecken Stockdon–Darlington–Shildon und Manchester–Liverpool als "railway" in Gang. Damals wurde die bis heute gültige Normalspurweite von 1435 mm eingeführt. Dabei gab es teilweise schwierige Geländeeverhältnisse zu überwinden. Der Sieg von Stephensons "rocket" im berühmten Lokomotivrennen von 1829 in Rainhill war zugleich auch ein Votum für die Lieferung der "Adler-Lokomotive" nach Nürnberg auf dem See- und Landweg. Hier schuf die erste mechanische Werkstätte von Johann Wilhelm Spaeth am Dutzendteich die Voraussetzung für den Zusammenbau der importierten Adlerlokomotive.

Keineswegs war die Ludwigsbahn von Anfang an eine reine Dampfbahn. Diese beschränkte sich wegen des kostspieligen Heizmaterials zunächst auf die verkehrsreiche Mittagszeit. Zwei Drittel des Fahrplanes wurden mit Pferdetraktion bestritten, die bis etwa 1860 allmählich abgebaut und zunehmend durch Dampflokomotiven ersetzt wurde. Diesem "Mischbetrieb" trug der Oberbau der Bahnstrecke Rechnung: Die Schienen waren auf Steinwürfel gesetzt. Mit Rücksicht auf den Pferdebetrieb

mußte auf Querschwellen verzichtet, und eine eigens gepflasterte "makadamisierte" Pferdelaufspur zwischen den Geleisen angelegt werden.

Die Bauensembles der Bahnhofsgebäude von Nürnberg und Fürth stellten sich als Betriebsgebäude im Stil der Biedermeierzeit dar. Sie waren in Sandstein, die Empfangshallen in Holz ausgeführt. Zwischen Nürnberg und Fürth gab es einfache Streckenwärterstationshäuschen in Muggenhof und Doos; das letztere, *Deutschlands ältestes Bahnwärterhaus*, wurde 1964 im Zusammenhang mit der U-Bahn-Planung den neuen Verkehrsprojekten allzu leichten Herzens geopfert, obwohl eine Versetzung an geschützter Stelle keine technischen Probleme ergeben hätte. Damals wurde auch das technikhistorische Denkmal der Ludwigsbahn, ursprünglich am Plärrer, später an der Stadtgrenze zwischen Nürnberg und Fürth aufgestellt (Professor H. Schwabe hatte es als "Brunnendenkmal" zum 50jährigen Jubiläum der Ludwigsbahn geschaffen) versetzt. Neuerdings wurde es ziemlich lieb- und interesselos in eine benachbarte abgelegene Anlage wie ein lästiges Möbel abgeschoben. Dadurch hat es vor allem seine städtebauliche Funktion zwischen Nürnberg und Fürth verloren.

Als in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts die neuen – inzwischen längst abgebrochenen – massiven Ludwigsbahnhöfe in Nürnberg und Fürth entstanden, erlebte die Ludwigsbahn ihre wirtschaftliche Blüte. Die Wende zur Unrentabilität bahnte sich nach 1880 mit der Konkurrenz der Pferdestraßenbahn an, die ab 1896 als elektrische Straßenbahn zwischen Fürth und dem Nürnberger Centralbahnhof verkehrte. Der erste Weltkrieg und die anschließende Inflation besiegelten das Schicksal der Ludwigsbahn, die letztmals am 31. Oktober 1922 dampfte und dann zur Verschrottung nach Nürnberg überführt wurde.

Nach mehrjährigem Vakuum wurde der Straßenbahnverkehr 1925 auf die ehemalige Trasse der Ludwigsbahn verlegt, die insofern eher als Wegbereiter der Straßenbahn denn der Eisenbahnentwicklung gesehen werden muß. Ein damals schon erwogenes, dann aus Kostengründen wieder

beiseitegelegtes U-Bahn-Projekt (Unterflasterbahn) von Architekt Oskar Freytag sollte sich erst in unseren Tagen erfüllen. Auf die Zeit, da die Ludwigsbahn wirtschaftlich florierte, verweisen die stattlichen Bauensembles der Gründerzeit in der Fürther Königswarterstraße und Hornschuchpromenade, teilweise auch im Bereich der Fürther Straße in Nürnberg. Damals war es "in", die vornehmen Häuser der Kommerzienräte, Bankdirektoren und Kaufleute längs der Bahnstrecke anzusiedeln. Es sollte eine Zukunftsaufgabe der städtebaulichen Planung bleiben, den historischen Aspekt dieser Strecke durch günstige Gestaltung entsprechend bewußt zu machen.

Die erste bayerische Staatsbahn Lindau–Nürnberg–Hof

"Ludwigs-Süd-Nord-Bahn"

Ludwig I. hatte die nach ihm benannte Ludwigsbahn erst ein Jahr nach ihrer Eröffnung in Augenschein genommen. Als Privatbahn konnte sie trotz hoher Einnahmen den Status einer "Localbahn" nie überwinden. So scheiterte auch, nicht zuletzt durch Einflußnahme des "Kanalomanen" Ludwigs I., der Ausbau einer diagonalen Magistrale Regensburg–Würzburg, deren Zwischenstück die Ludwigsbahn hätte bilden sollen. Vielmehr behielt diese mit dem zugestandenen Verkehrsmonopol auf der Bahnverbindung Nürnberg–Fürth zugleich ihre isolierte Situation. Nach wenig ermutigenden Experimenten mit Privatbahnen hatte sich Ludwig I. schließlich zum Staatsbahnprinzip entschlossen. Den ersten Abschnitt der von ihm initiierten ersten bayerischen Staats- und Fernbahn ließ er ab 1841 von Nürnberg nach Bamberg ausführen. Damit akzeptierte er abermals die verkehrsrechtliche Priorität Frankens vor Bayern und zugleich die zentrale Position Frankens als *Deutschlands älteste Eisenbahnlandschaft*. Dadurch kam es zu einem mehrschichtigen Konflikt zwischen den Nachbarstädten Nürnberg und Fürth. Nach dem "denkmalpflegerisch" ausgerichteten Gebot Ludwigs I. wurde der erste Nürnberger Kopfbahnhof außerhalb der Stadt-

mauer und zwar vor dem Frauentor angelegt – ein Pendant zum Nürnberger Ludwigsbahnhof vor dem Spittlerstor. Die Kaufleute der Sebalder Stadtseite befürchteten wirtschaftliche Nachteile und forderten einen zweiten Kopfbahnhof vor dem Neutor in Richtung Bamberg. Das Projekt, dem Ludwig I. bereits 1838 zugestimmt hatte, scheiterte schließlich an den enormen Kosten von 425 000 Gulden.

So blieb es beim ersten Nürnberger Stadtbahnhof vor dem Frauentor, etwa an Stelle des heutigen Hauptbahnhofs. In Abkehr von der antikisierenden Vorliebe Ludwigs I. wurde der Bahnhof samt Fürstenzimmer (heute im Verkehrsmuseum Nürnberg) auf ausdrückliches königliches Geheiß von E. Rüber bis 1845 in Anpassung an das mittelalterliche Stadtbild Nürnbergs in neugotischen Formen errichtet. Die "Umgehung" der Ludwigsbahn durch die erste Bayerische Staatsbahn führte nicht nur zur Ausweichstrecke längs des Ludwig-Donau-Main-Kanals, sondern auch zur Kuriosität der "*Fürther Kreutzung*", wobei sich Ludwigsbahn und Staatsbahn im rechten Winkel überschnitten. Das ursprüngliche Dorf Gostenhof, welches damals zum industriellen Vorort eskalierte, spielte eine besondere Rolle als "tertium comparationis", da es nördlich und südlich von den neuen Verkehrslinien des Kanals, der Ludwigsbahn, der Staatsbahn und schließlich der Straßenbahn tangiert wurde. Die "*Fürther Kreutzung*" bei Doos war Umsteigestation für Fürther Bürger, die nach Bamberg reisen wollten, ein unguter Zustand, der so lange wähnte, als die Ludwigsbahn bis 1864 das alleinige Verkehrsmonopol für den Bahnbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth besaß. Erst 1876 war der Bau der heutigen Trasse über Fürth und Vach nach Großgründlach vollzogen, während bis dahin die Staatsbahn das westliche Knoblauchsland durchquerte.

Baudenkmäler der "Ludwigs-Süd-Nord-Bahn"

Die erste Bayerische Staatsbahn verlief also zunächst unter Ausklammerung von Fürth direkt nach Erlangen. Nördlich der

Universitätsstadt und ehemaligen Markgrafenresidenz führte die Barriere des Burgbergs zu einem der großartigsten Verkehrsdenkmäler und zwar genau dort, wo sich die alte Heerstraße, Regnitz, Ludwigskanal und Staatsbahn unmittelbar neben der seit dem 17. Jahrhundert existierenden Industriesiedlung "Werke(r)" bündelten. Unter dem Einfluß Leo von Klenzes wurde nicht nur das eindrucksvolle Kanalmonument errichtet, sondern auch der Burgbergtunnel, Bayerns erster Tunnel, zwischen 1842 und 1845 gestaltet. Dieser Durchbruch war nicht als gewollte "Sensation" projektiert, sondern entsprach der dortigen Raumverengung. Der Kanal mußte als "Ausweichstelle" beckenartig verbreitert werden. Zusammen mit dem notwendigen Treidelpfad wäre das für die Bahntrasse benötigte Terrain zu schmal ausgefallen. Die Ausgestaltung dieser singulären Verkehrssituation im "Walhallastil" des "Romantischen Klassizismus" erfolgte unter Einwirkung Ludwigs I. mit beträchtlichem künstlerischem Aufwand. Die fassadenhaften Tunneleingänge im Rustikastil erfuhren ihre bildhauerische Aufwertung durch je ein flankierendes Paar von Sphingen bzw. Löwen an der Nord- und Südseite. Der staatsrepräsentative Charakter des "technischen Monumentes", der dem Anspruch Bayerns als einer der führenden Eisenbahnnationen des europäischen Kontinents entsprach, sollte auf Wunsch Ludwigs I. noch durch Kandelaber und Dreifuß ergänzt werden; für festliche Anlässe wurde ihre Illuminierung durch Fackelbeleuchtung vorgesehen.

Die Skulpturen waren ein Werk des damals bereits berühmt gewordenen Münchner Hofbildhauers Johann von Halbig, gebürtig aus dem unterfränkischen Dorf Donnersdorf bei Gerolzhofen. Ihm verdanken wir u.a. so berühmte Werke wie das Lindauer Hafendenkmal, die Löwen auf dem Münchner Siegestor und das Plattendenkmal in Ansbach. Sein Ruhm im Ausland brachte ihm Aufträge bis nach Petersburg und New York ein.

Aus der Zeit der ersten bayerischen Staatsbahn haben sich noch im wesentlichen die "Altbahnhöfe" in Eltersdorf und



Nürnberg; erster Bahnhof (Fürstenzimmer von 1845). Foto: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg

Baiersdorf, in Staffelstein und Lichtenfels (Abzweigung der Werrabahn 1859) erhalten. Hier begegnen uns die Namen damals führender bayerischer Eisenbahnarchitekten wie Friedrich Bürklein (gebürtig aus Mittelfranken) und Gottfried von Neureuther. Der Bahnhof Staffelstein hebt sich durch seine stattliche Fassade in Neurenaissance, der von Lichtenfels durch seinen eindrucksvollen Wartesaal der Gründerzeit heraus. Leider ist in den 30er Jahren unseres Jahrhunderts der neobarocke Empfangssalon des Bamberger Bahnhofes spurlos verschwunden.

Eine verkehrsgeschichtlich ungewöhnlich interessante Situation ergibt sich in Neuenmarkt-Wirsberg, wo heute das Deutsche Dampflokomotiven-Museum eingerichtet ist. Der Ort verdankt seine Blüte, darin vergleichbar dem Eisenbahnknotenpunkt Treuchtlingen, fast ausschließlich der Eisenbahn. Neuenmarkt-Wirsberg war der Ausgangspunkt der damaligen Sensation

des Eisenbahnzeitalters, die seinerzeit als "Achtes technisches Weltwunder" gepriesen wurde: der "Schiefe Ebene", zu ihrer Zeit die steilste Bahnstrecke der Welt, mit kunstvollen Rampen zur Überwindung des Frankenwaldes vor Marktschorgast.

Einige Jahrzehnte später wiederholten sich die gleichen Probleme bei der Überquerung des Frankenwaldes durch die Strecke Lichtenfels–Saalfeld.

Bayerische und Sächsische Staatsbahn

Zielort des letzten Streckenabschnittes war die Industriestadt Hof, wo sowohl die Sächsische wie die Bayerische Staatsbahn einmündeten. Die Einstieghalle des alten Kopfbahnhofes am Hallplatz (1848) im Stil einer romanischen italienischen Basilika des 12. Jahrhunderts blieb bis heute als prägender städtebaulicher Akzent erhalten. Schon nach wenigen Jahrzehnten war

man zur Anlage eines neuen (zweiten) Bahnhofes an der Peripherie der Stadt gezwungen. Der in den 80er Jahren errichtete neue Hauptbahnhof mit Empfangssalon für die sächsischen und bayerischen Monarchen führte als städtebauliche Konsequenz zur Anlage eines stattlichen neuen Stadtviertels.

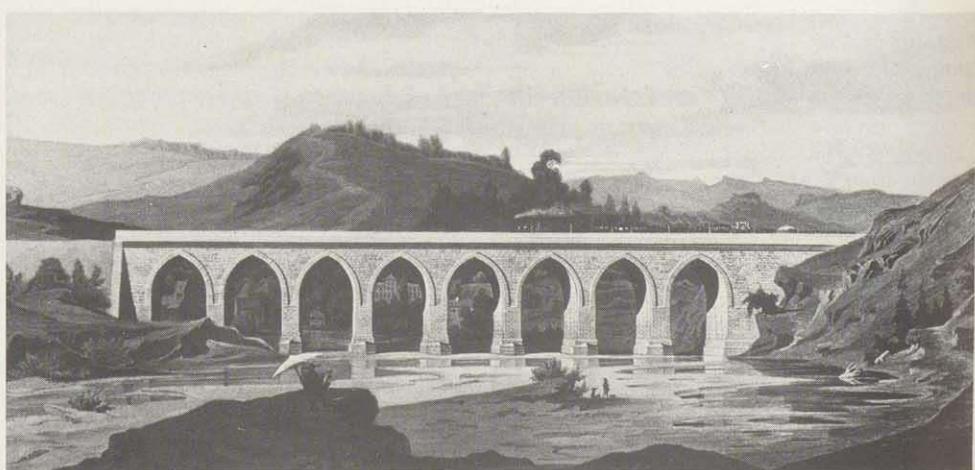
In der Nachbarschaft von Hof haben sich zwei eindrucksvolle Viadukte bei Moschendorf und Unterkotzau erhalten. Sie werden jenseits der Staatsgrenze noch übertrffen durch den um 1845–50 errichteten Göltzschtalviadukt beim vogtländischen Mylau. Dieses gewaltigste Backsteinbauwerk jener Zeit war von Architekt Schubert unter Anlehnung an römische Aquädukte mit einer Höhe von 80 m und einer Länge von 576 m ausgeführt worden.

Nunmehr wurde auch der südliche Abschnitt von Lindau über Augsburg nach Nürnberg in Angriff genommen. Er führte durchs Allgäu und durch Schwaben, um im riesschwäbischen Bereich zu einer Umgehungsstrecke von 22 km um den Hahnenkamm gezwungen zu werden, da man mit den damals verfügbaren englischen Lokomotiven eine Überquerung dieses Höhenrückens nicht wagte. Wer von Augsburg nach Nürnberg reisen wollte, mußte also ab Donauwörth einen Umweg über Harburg – Nördlingen – Oettingen – Wassertrüdingen

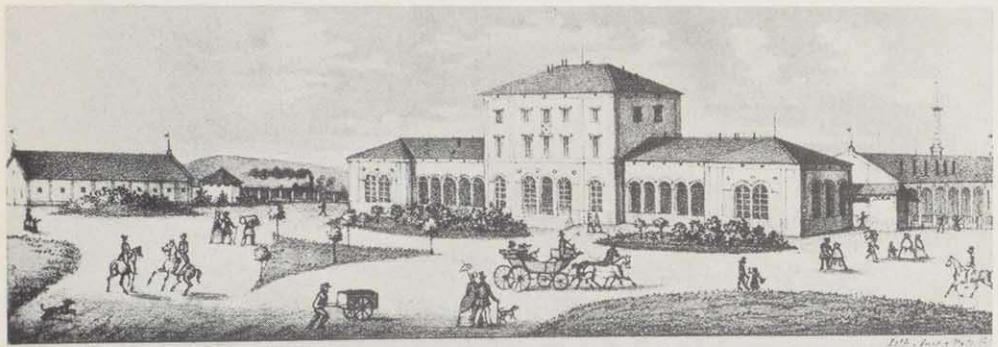


Bamberg; Ehemaliger "Königssalon" im Bahnhof. Foto: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg

und Gunzenhausen bis Pleinfeld in Kauf nehmen. Erst dort schwenkte die Bahn auf die heutige Trasse der Hauptstrecke Treuchtlingen–Nürnberg ein. Zwischen



Unterkotzauer Brücke bei Hof/Saale (K. Herrle) um 1850. Foto: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg



BAHNHOF ZU ASCHAFFENBURG.

Bahnhof Aschaffenburg; Zustand nach Mitte 19. Jahrhundert. Foto: Lichtbildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg

Pleinfeld und Nürnberg hat sich Bayerns eindruckvollste "Viaduktlandschaft" mit einem halben Dutzend imposanter Überbrückungen ein Denkmal gesetzt. Der Maler Karl Herrle hat sie neben anderen Baumenten im Auftrag des Wittelsbachers Maximilian II., Sohn Ludwigs I., in einer Sammlung ebenso exakter wie künstlerisch wirkungsvoller Ansichten festgehalten.

Die zweite bayerische Staatsbahn Bamberg bis Würzburg, die "Ludwigs-West-Bahn"

Die dem Verkehrsgefälle des Mains entsprechende "Westbahn" in Richtung Würzburg–Aschaffenburg zweigte in Bamberg ab. Für die Bahnbauten dieser Strecke zeichnete Gottfried von Neureuther verantwortlich, der trotz seines Vorbildes Leo von Klenze zu eigener Gestaltung gelangte.

Der als Ingenieur wie Architekt und bildender Künstler in gleicher Weise hochbegabte Baumeister mußte sich immer wieder mit den strengen Sparsmaßnahmen der Münchener Staatsregierung auseinandersetzen. Dies wurde besonders bei dem Schweinfurter Stadtbahnhof deutlich, wo er zwar mit der Stadtfassade eine städtebauliche Steigerung erreichte, doch hinsichtlich der Ausschmückung mit Treppen usw. auf die Ausführung seiner Pläne verzichten mußte. Dagegen wurde ihm eine

Ausnahme beim ersten Würzburger Kopfbahnhof unter Einwirkung des Wittelsbachers Maximilian II. eingeräumt. Man nahm weitgehend Rücksicht auf die städtebauliche Opulenz des Würzburger Stadtbildes und die Nähe der Schönbornresidenz Balthasar Neumanns. Besonders reich dekoriert wurde die Innenseite des Empfangsgebäudes mit Kathedralrosette, die von einem aufwendigen allegorisch-technischen Malprogramm umgeben war. Die Verkehrs-Effektivität des Bahnhofs wurde allerdings erheblich durch die Einbeziehung in den Festungsrayon behindert, die strategischen Überlegungen entsprang. Der Bahnhof sollte in Kriegszeiten möglichst ungefährdet bleiben. Dadurch wurde vor allem im Bereich des Walltores eine komplizierende Beengung herbeigeführt, die alsbald in der mainfränkischen Bischofsstadt die Anlage eines neuen Bahnhofes an der Stadtgrenze veranlaßte. Der in nächster Nähe des sog. "Roten Baues" angelegte erste Kopfbahnhof wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt, wäre jedoch durchaus noch reparabel gewesen. Der totale Abbruch des ramponierten Gebäudes entsprang einer bedauerlichen Unterschätzung des Ausgewertes in städtebaulicher wie technikhistorischer Hinsicht.

Noch ein weiteres Bauwerk der Maximilianszeit hat, wenn auch mit erheblichen kriegsbedingten Blessuren, den Zweiten Weltkrieg überdauert: der originelle Für-



Bahnhof Schweinfurt (späterer Stadtbahnhof), erbaut 1852 (Color-Stich von 1860). Foto: Stadtarchiv Schweinfurt

stenbahnhof in Veitshöchheim. Gottfried von Neureuther hatte ihn in nächster Nähe des dem bayerischen König als Sommerresidenz dienenden Parkschlosses angelegt. Um den heute drohenden Abbruch zu verhindern, sucht man nach neuen Funktionen und nach einer geeigneten Trägerschaft, die dem Bahnhofsgebäude eine Zukunft sichert. Dagegen war die erhebliche Substanzminderung des Aschaffenburger Hauptbahnhofes nicht zu vermeiden. Eine Fortsetzung findet das "wittelsbachische Eisenbahnbewußtsein" unter Ludwig II. in der künstlerischen Gestaltung seines Salonzuges (Verkehrsmuseum Nürnberg), mit dem er in staatsrepräsentativer Absicht Bayern, aber auch die Nachbarländer, bereiste.

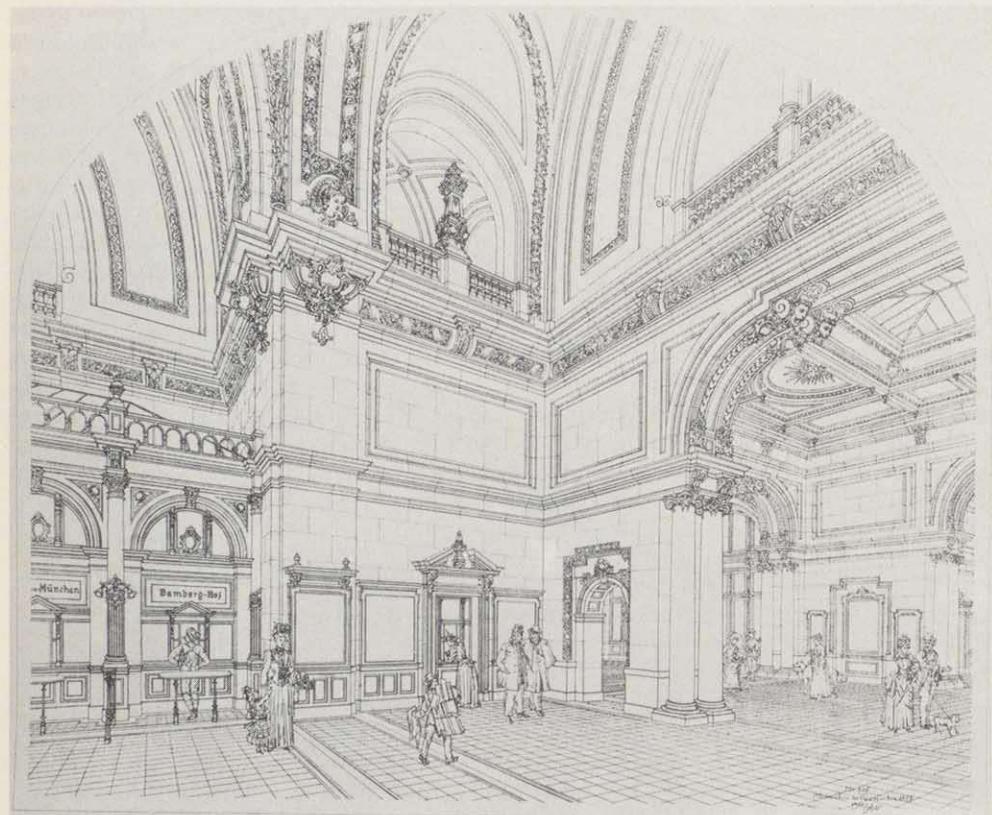
Der Nürnberger Hauptbahnhof von 1905

Einen bedeutsamen Nachzügler der Bahnhofsbaukunst in Franken repräsentiert der zweite Nürnberger Hauptbahnhof. Im Zusammenhang mit der Errichtung eines Reiterdenkmals für Prinzregent Luitpold wurde er als einer der größten deutschen Bahnhofsgebäuden jener Zeit aufgeführt. Sein Architekt Ritter von Zenger krönte

das mächtige Gebäude mit einer städtebaulich imposanten Tambourkuppel, deren platzbeherrschende Wirkung zum Maßstab für den großräumigen Bahnhofsplatz wurde. Im Innern entstanden beiderseits der Empfangshalle eindrucksvolle Schalterreihen. Die diagonal gestellten Kioske in den Nischen des Kuppelunterbaues zentrierten die Raumwirkung. Einen besonderen Akzent erfuhr das Interieur durch den großen Jugendstilsaal des damals führenden Ausstattungskünstlers Bruno Paul, der u.a. auch die Empfangszimmer des Bayreuther Regierungsgebäudes gestaltete.



Nürnberg; Alter Restaurationssaal im Hauptbahnhof (nach Renovierung). Foto: Bildstelle Hochbauamt Nürnberg



Nürnberg: Hauptbahnhof Interieur (um 1905). Foto: Bildstelle der Bundesbahndirektion Nürnberg

Der kürzlich vorbildlich restaurierte Bahnhofssaal wurde von den Zeitgenossen zu den bedeutendsten Raumschöpfungen jener Tage gezählt.

Kulturgeschichtliche Auswirkungen der Eisenbahnzeit

Relativ wenig bekannt sind die kulturgeschichtlichen Konsequenzen, die sich zusammen mit dem ständigen Ausbau des Streckennetzes im 19. Jahrhundert ergaben. Die durch die Bautätigkeit der Eisenbahn ausgelösten Änderungen der Bodenformation bewirkten eine wahre Grabungskampagne. Wissenschaftliche, historische und paläontologische Vereinigungen erwarteten sich reiche Bodenfunde. Meistens wurden die Hoffnungen auf die Überlas-

sung solcher Funde zu Ausstellungszwecken enttäuscht; denn alles Fundgut auf Staatsbahngelände galt als bayerisches Staatseigentum, mußte an die Staatsmuseen in München abgeführt werden und nur in wenigen Ausnahmefällen wie in Miltenberg gelang es, das Entdeckte an Ort und Stelle selbst auszustellen.

Wir erfahren von ausgiebigen Funden römischer Herkunft auf den Bahnhofsgeländern von Regensburg und Weißenburg. Auch von mittelalterlichen Relikten wird berichtet, so beispielsweise in Würzburg und Schweinfurt (Benediktinerkloster, später Deutschordenshaus auf der Petersstirn).

Besondere Hervorhebung verdient die sachkundige Behandlung solcher Funde durch die jeweiligen Sektionsingenieure.

Die nach München einzusendenden Exponate wurden oft mit Zeichnungen und wertvollen Grabungsberichten ausgestattet, was der geistigen Bandbreite der damaligen Eisenbahnbau-Comissionen und ihrer Unterabteilungen ein hervorragendes Zeugnis ausstellt.

Die Eisenbahn als künstlerisches Phänomen

Kunstgeschichtliche Dimension erreicht die Eisenbahn vor allem auf dem Gebiet der europäischen Malerei. Schon in ihrer Frühzeit haben sich Künstler wie Adolph von Menzel (Potsdamer Bahn) und 1844 William Turner in seiner malerischen Symbiose von Dampf – Licht – Geschwindigkeit auseinandergesetzt. Gerade an diesen Frühwerken wird erkennbar, daß es nicht um eine detailgetreue Wiedergabe technischer Sachverhalte ging, sondern um das Erlebnis von Farbe und Licht als Sinnbild eines neuen dynamischen Zeitalters. Einen gewissen Höhepunkt erreicht diese Pleinairmalerei im Impressionismus. Wer denkt dabei nicht an Monets Pariser Vorortbahnhof? Und es bleibt besonders zu bemerken, daß es dem eigenwilligen Künstler gelang, einem Bahnhofsvorsteher das Gesetz seiner Phantasie zu diktieren und den ganzen Fahrplan abzuändern, um besondere Situationen der Atmosphäre herbeizuführen, die dem Maler vorschwebten. In ganz anderer Weise wurde die künstlerische Interpretation der Eisenbahn von van Gogh (Wohnhaus in Arles) bis zu dem surrealistischen Maler de Chirico gehandhabt. Dem jungen Wassily Kandinsky verdanken wir mit seiner "Eisenbahn in Murnau" (heute Lenbachhaus München) einen der bezauberndsten Einfälle. Unvergeßlich, wie er die malerische Vision zwischen Farbe und Abstraktion zu bannen vermag! Fauvisten wie Vlaminck und Expressionisten wie Ernst Ludwig Kirchner und Beckmann haben sich in ausdrucksstarken Variationen des Eisenbahntemas verwirklicht; Picasso hat die Problemstellung in seinem "Tag im Winter" in ungewöhnlicher Weise formuliert und der große Städtemaler der Moderne, Oskar Kokoschka, hat in der Rhein-

brücke zwischen Köln und Deutz die dynamische Verschmelzung zweier Stadthälften durch das Leitmotiv der Eisenbahn verdichtet. Während des Ersten Weltkrieges und danach entstanden die fast tiefenpsychologisch anmutenden Deutungen eines Hans Baluschek oder die fesselnden Stuttgarter Bahnhofsbilder Pleuers. Der eigenwillige und zugleich technisch abgekühlte Bernard Buffet hat das Thema der "Gleisharfe" als fast dämonisch erstarnte Ausstrahlung des Bahnhofsbereiches gedeutet und noch ein moderner Künstler wie der Niederbayer K. Eller hat dem Eisenbahnthema in seiner "Lokalbahn Deggendorf-Metten" und in seinem "Plattlinger Bahnhof" neue beeindruckende Seiten abzuwinnen vermocht.

Eisenbahnbaukunst und Denkmalpflege

Die zunehmende kunstgeschichtliche Wertschätzung der "technischen Kulturdenkmäler" hat auch die denkmalpflegerische Einschätzung der Eisenbahnbauten erhöht. Man hat vor allem erkannt, daß die Empfangsgebäude insbesondere großstädtischer Bahnhöfe nicht nur den Funktionen des Verkehrs dienen, sondern namentlich für die repräsentative Einschätzung im Zeitalter des Historismus und der Gründerzeit im Städtebau zu wahren Initialzündungen führten. Die dominante Rolle, die auf diesem Gebiet früher Rathäuser und Marktplätze ausübten, übertrug sich nun außerhalb der Altstadtkerne auf die neuen Bereiche des Bahnhofareals. Die der Stadt zugekehrte Fassade wurde häufig zum polaren Gegenspiel ehemaliger Altstadtschwerpunkte, erzeugte platzbildende Auswirkungen und führte häufig zu wertvollen Ensembles des 19. Jahrhunderts. Nicht selten spielte dabei die städtebauliche Tradition früherer Jahrhunderte eine mitbestimmende Rolle. In Verbindung mit Denkmälern und Anlagen kam es zu modernen Lösungen der Städtebaukunst. Doch die Empfangsgebäude allein bestimmten nicht das künstlerische Umfeld der Eisenbahnbaukunst. Zum Bahnhofensemble zählten

auch Nebengebäude, Betriebsanlagen, rundenförmige Lokschuppen und Signalanlagen. Sie alle ergaben zusammen einen technologisch fixierten neuen Ensemblebegriff. In den letzten Jahrzehnten wurde auch die Erhaltungswürdigkeit von Brücken und Tunnels lebhaft diskutiert. In Bayern begann man beispielsweise die denkmalpflegerische Bestandsaufnahme der gesamten ersten Bayerischen Staatsbahnstrecke von Lindau bis Hof. Dabei verdichtete sich immer mehr die Einsicht, daß etwa Viadukte aus landschaftsbezogenem Werkstoff den übergreifenden Begriff des "kulturlandschaftlichen Ensembles" entscheidend markieren. Auch eisenbahnhistorische "Landdenkmäler" sind in der Lage, gewachsene Kulturlandschaften zu bereichern. Sicher hat sich diese Erkenntnis nur schrittweise durchgesetzt. Bis in jüngere Zeit wurde mancher Bahnhof, manches interessante Betriebsgebäude zerstört oder in unmittelbare Abbruchgefahr gebracht. Auch die zuweilen interessanten Sonderformen von Lokalbahnhöfen sind zur Diskussion gestellt worden. Daß man für diese bei gutem Willen und beweglicher Phantasie auch moderne Funktionen finden kann, beweisen so unterschiedliche Exempel wie die Bahnhöfe in Bechhofen/Heide (heute als Büro einer Speditionsfirma eingerichtet, im äußeren nahezu unverändert erhalten) oder in Baiersdorf, wo man ein Café plant. Andere Bahnhöfe wie Wassertrüdingen oder Allersberg sind dagegen bis jetzt noch funktionslos geblieben und befinden sich deshalb immer noch in der Gefahr der Zerstörung.

Europäische Ausmaße erreicht der ehemalige Gare d'Orsay, den Victoire Laloux um 1900 anlässlich der Pariser Weltausstellung erbaute. Die starke Verbundenheit der Pariser Stadtbevölkerung wurde offenkundig, als der Abbruch des Bahnhofes und sein Ersatz durch ein Kongreßgebäude des immerhin so bedeutenden Architekten wie Le Corbusiers von der Öffentlichkeit abgelehnt wurde. Geradezu beispielhaft war die Reaktion der betroffenen staatlichen Organe in Frankreich. Sowohl Giscard d'Estaing wie François Mitterand forderten

das kühne Projekt, dieses selbst als hervorragendes Denkmal des Industriealters aus Stahlbeton und Glas erscheinende Riesenbau zum größten europäischen "Kunstbahnhof" umzuformen, indem dort ein Museum des 19. Jahrhunderts projektiert wurde. Nach Abschluß der vorgesehenen gigantischen Maßnahmen wird der ehemalige Gare d'Orsay nicht nur die Impressionisten aufnehmen, sondern als Bindeglied zwischen konservativem Louvre und modernem Centre Pompidou fungieren.

Eisenbahnlandschaft Franken

Bayerns Eisenbahnentwicklung zählt zu den frühesten Kapiteln europäischer Eisenbahngeschichte und nimmt vor allem seit der Mitte der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts konkrete Gestalt an. Zweifellos spielt dabei Franken zunächst die führende Rolle. Man sollte sich nicht auf das Präludium der "archaischen Stufe" der Ludwigsbahn von 1835 beschränken, sondern auch die Inkunabel der ersten bayerischen Staatsbahn als Auftakt zur "klassischen Eisenbahnzeit" ins Kalkül ziehen. Die deutsche Eisenbahnentwicklung nimmt nicht zufällig im Nürnberger Industrieraum ihren Ausgang. Wichtige Erkenntnisse und Erfahrungen, die hier in den ersten Eisenbahnjahren gesammelt wurden, kamen dem weiteren Ausbau des bayerischen Staatsbahnnetzes im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts zugute und verdichteten sich nocheinmal in der Spätstufe der Lokalbahnverflechtungen im letzten Jahrhundertdrittel. Ursprünglich war sogar eine auch künstlerisch aufwendige Gestaltung der neuen Staatsbahnstrecken erwogen. Man denke etwa an die hochfliegenden Pläne, die schon vor Beginn der ersten bayerischen Staatsbahn beispielsweise von A. von Pauli proklamiert wurden. Und man erinnere sich in diesem Zusammenhang des hohen architektonischen Ansehens, das vor allem die königliche Eisenbahnbaubaukommission in Nürnberg genoß, die geradezu als Maßstab für Eisenbahnbaukunst gelten konnte. Das Bild der bayerischen Eisen-

bahnen – auch im Bereich Franken – wäre unvollständig ohne die Würdigung des aktiven Interesses, das König Ludwig I. an der formalen Bauplanung der Eisenbahn nahm. Viele seiner Direktiven können als Vorstufen heutigen technikgeschichtlichen Denkmalbewußtseins angesprochen werden. Und man vergesse schließlich nicht den künstlerischen Einfluß der Münchener Architekturszene, allen voran Leo von Klenze, die sich im Dienste der wittelsbachischen Verkehrsplanung um den kulturgeschichtlichen Beitrag der Eisenbahn in Bayern und insbesondere in Franken verdient gemacht hat.

Dr. Ernst Eichhorn, Kunsthistoriker, Hermundurenstraße 32, 8500 Nürnberg 40

Beatrice Sendner-Rieger bereitet eine umfangreiche Dissertation über die Empfangsbahnhöfe der Süd-Nord-Bahn vor, die vor dem Abschluß steht (Universität Bern). Ihr sei hier für kollegialen Gedankenaustausch und wertvolle Hinweise besonders gedankt.

Literatur-Auswahl:

Rée, P. J.: Der Wartesaal im Nürnberger Bahnhof. In: Die Kunst, Bd. 16, München 1907

Seberich, F.: Der alte (Würzburger) Bahnhof und seine Schicksale. In: "Main-Post" 11. Jg./1960

Saffert, Erich: Zur Vorgeschichte der Ludwigs-West-Bahn. In: Unterfranken im 19. Jahrhundert. Festschrift. Mainfränkische Heimatkunde Band XIII (Würzburg 1965)

Schadendorf, W.: Das Jahrhundert der Eisenbahn (Bibliothek des Germ. Nat. Mus.) (München 1965)

Lützeler, H.: Die Eisenbahn in der Malerei (Bonn 1971)

Freyberg, B. v.: Baugrund- und Rohstoff-Probleme beim Bau des Bergertunnels in Erlangen (1842–44). In: Erlanger Bausteine zur fränkischen Heimatforschung, 1973/20. Jahrgang, Oktober

Nerding, W.: Hufnagl, F.: Gottfried von Neureuther, Architekt der Neurenaissance in Bayern 1811–1887 (Ausstellungskatalog der Architektursammlung der TU München und des Stadtmuseums München (München 1978)

Kahle, U.: Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn. In: Jahrbuch der bayerischen Denkmalpflege, Bd. 34/1980

Mößlein, L.: Vom Bauernjungen zum geadelten Hofbildhauer (Johann von Halbig). In: "Steigerwald", Jahrgang 1982, Heft 4

ders.: Johann von Halbig, Bildhauer und Kgl. Professor in München. In: Jahrbuch des Frankenbundes 1982

Weigelt, H.: Bayerische Eisenbahnen (Stuttgart 1982)

Sendner-Rieger, B.: Königlich-Bayerische Eisenbahnen – ihre Darstellung durch den Maler Karl Herrle. In: "Frankenland" 1983

Eichhorn, E.: Mittelfranken als historische Verkehrsachsenscheibe. In: Mittelfranken – der Bezirk (Ansbach 1984)

Sendner-Rieger, B.: Zur Eröffnung der ersten Staatsbahnstrecke vor 140 Jahren Nürnberg-Bamberg. In: Jahrbuch des Frankenbundes 1984

Glaser, H. / Neudecker, N.: Die deutsche Eisenbahn (München 1984)

Eichhorn, E.: Der Stadtteil Gostenhof und seine Bedeutung in Nürnbergs Verkehrsgeschichte. In: Nachrichtenblatt des Bürgervereins Gostenhof, Nürnberg 1985, Oktobernummer

Eichhorn, E.: Die Eisenbahn in Franken – ein Auftrag für die Denkmalpflege. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge, Bd. 1, Berlin 1985

Häußler, H.: Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt – seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren. In: "Frankenland" Jg. 1985

Knappe, M.: Hundert Jahre Frankenwaldbahn. In: Heimatkundliches Jahrbuch des Landkreises Kronach. Bd. 14/1985 (Fürstenfeldbruck 1985)

Knauß, H.: Halb Fabrik, halb historischer Palast. Bahnhöfe in Bayern – zur Entwicklung eines Bautypus. In: "Unser Bayern"

Mödl, G.: Weißenburger Eisenbahngeschichte. In: "villa nostra" Beiträge zur Weißenburger Stadtgeschichte 1985/XX

Eichhorn, E.: . . . eilen wir uns Süddeutschland den Ruhm der ersten Eisenbahn zu sichern. In: "Schönere Heimat", Jg. 1985/Heft 3

Ott, H.: Fürth und die erste deutsche Eisenbahn. In: "Fürther Heimatblätter" NF 35. Jg. 1985/nr. 3

Knauß, H.: Schlösser für Maschinen – Die Anfänge des Industriebaus in Bayern. In: "Unser Bayern", Heimatbeilage der Bayerischen Staatszeitung, Jg. 34/Nr. 9, 1985