

Eisenbahn-Seminar 1985

Den äußeren Anlaß für dieses Seminar, das der Unterzeichnete vor einigen Jahren angeregt hatte, bot das 150jährige Eisenbahnjubiläumsjahr 1985. Die tiefere und für den Frankenbund maßgebende Tatsache war aber, daß mit der Inbetriebnahme der Ludwigseisenbahn Franken als älteste Eisenbahnlandschaft Deutschlands ins Licht der neueren Geschichte trat. Für die Konsequenzen aus dieser Entscheidung war Bayern, das sich schon bis zur Jahrhundertmitte als eines der führenden Eisenbahnländer des europäischen Kontinents auswies, maßgebend. Mit der Begründung der Ersten Bayerischen Staatsbahn nach Hof, aber auch der bald folgenden Zweiten Bayerischen Staatsbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg, erfolgten die entscheidenden Schritte; auch hier bildete Franken die Ausgangsposition. Es geht nicht nur um das technikgeschichtliche Phänomen der Eisenbahn, sondern auch

um die vielschichtigen Probleme zwischen Bautradition und Staatsarchitektur, Industriekultur und neuerer Denkmalpflege. Auch die Nachkriegszeit gewinnt in Franken mit den Problemen der veränderten politischen Landschaft bis zur Zonengrenze hohe Aktualität, wie es besonders das Beispiel der "Werra-Bahn" verdeutlicht. Neben solchen mehr zeitgebundenen Problemen wurde übergreifend auch die künstlerische Bedeutung der Eisenbahn mit einbezogen.

Zwei seiner Seminarbeiträge brachte der Unterzeichnete in Kurzfassung, da sie bereits an anderer Stelle (Schönere Heimat, 74. Jg. 1985/Heft 3; Frankenland, 37. Jg. Dezember 1985/Heft 10) ausführlich behandelt sind.

Auf diese Weise war es möglich, den erstmaligen Veröffentlichungen seiner Mitreferenten mehr Raum zu geben.

Dr. Ernst Eichhorn

Ernst Eichhorn

Die Eisenbahn – ihre kulturgeschichtliche Bedeutung

(Kurzfassung)

Hinweis: Extrakt der beiden Aufsätze des Verfassers in "Schönere Heimat" Jg. 1985/Heft 3 Seite 149 ff. und "Frankenland" Jg. 1985 Heft 12 Seite 335 ff.

Die Eisenbahn ist zweifellos zum Symbol der Industriekultur und des Fortschritts geworden. Wie kein anderes Phänomen wirkte sie sich auf alle Lebensbereiche des 19. Jahrhunderts aus. –

Geleise kannte man schon bei den Römern, insbesondere auf den Alpenstraßen. Der mittelalterliche Bergwerksbetrieb verfügte zumindest über Beförderungswagen auf Holzschienen. Voraussetzungen des Ei-

senbahnzeitalters waren jedoch die Erfindung der Dampfmaschine durch James Watt um 1780 und der Dampfwagenversuch des französischen Ingenieurleutnants Cugnot.

Entscheidend wurde der Übergang von der *stationären* Dampfmaschine zur *beweglichen* Dampfmaschine. Aus ihr entwickelte sich die *Lokomotive* (hervorgegangen aus dem lat. *loco-movere* = sich vom Ort bewegen). Erste Versuche von Richard Trevithick blieben zunächst erfolglos, weil der Schienenbau ungenügend war. Erst seit der Erfindung tragfähiger Schienen, die mit

Zum Umschlagbild: Am 18. November 1903 verlief die Probefahrt einer Lokomotive auf der Lokalbahnstrecke Schweinfurt–Gerolzhofen ohne Beanstandung, so daß sie am 23. November eröffnet werden konnte. Auf dem Bild: Ankunft in Gochsheim (Lkr. Schweinfurt) Archivfoto

eisernen Kunststraßen verglichen wurden, ergab sich die Bezeichnung *Eisenbahn*. England ist unbestreitbar das Ursprungsland der Eisenbahn, die sich aus Bergwerksbahnen entwickelte. Von einer Eisenbahn im heutigen Sinn konnte man erstmals 1825 auf der Bahnstrecke Stockton – Darlington – Shelton sprechen. Der Konstrukteur George Stephenson baute längs des älteren Bridgewaterkanals die geradlinige Fernstrecke zwischen der Industriestadt Manchester und dem Hafen Liverpool. Maßgebend war damals das Prinzip der begrenzten Strecken, d. h. mit Anfangs- und Endstation. Dies führte in der Frühzeit der Eisenbahn zwangsläufig zur Form der Kopfbahnhöfe, die erst im weiteren Verlauf vom Durchgangsbahnhof abgelöst wurden. Schon um 1830 gab der Industriebedarf (vgl. Cottonopolis) den Anstoß zum Eisenbahnbau. Die Waggons für Personenbeförderung waren im Grund genommen nichts anderes als auf Räder gestellte Postkutschen.

Auf dem europäischen Festland machte man sich unter dem Eindruck englischer Versuche selbst ans Werk. In England geschulte Ingenieure bauten in der Preußischen Eisengußanstalt Berlin die erste Lokomotive (für Bergwerke in Schlesien bestimmt). Sie findet sich abgebildet auf der Neujahrspalmette von 1816, welche die verschiedenen Erzeugnisse der Fabrik darstellt.

Greifbare Gestalt nahm der Eisenbahnbau durch die Unternehmungen J. von Baaders an, der den Gedanken der eisernen Kunststraßen aufgriff und erste Versuche auf einem Schienenkurs in Schloß Nymphenburg vornahm. Er projektierte auch Verkehrsverbindungen zwischen Donau und Main. Die praktische Verwirklichung scheiterte letztlich daran, daß v. Baader auf die Pferdekraft und nicht auf die Dampfkraft setzte. Pferdeeisenbahnen gab es nach 1830 sowohl in Frankreich (St. Étienne) wie in Österreich (Pferdeeisenbahn Budweis – Linz, deren Verlauf heute noch erkennbar ist). Entscheidend war jedoch die Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835, die teils noch als Pferdebahn, teils als Dampfbahn betrieben wurde. Sie war und blieb eine

Privatbahn, kam also nicht über den Status einer Lokalbahn hinaus. Sie verkörperte das *archaische* Stadium der Eisenbahntwicklung.

Überlokale Bedeutung gewann das Eisenbahnwesen durch die Erste Bayerische Staatsbahn, die von Lindau nach Hof/Saale über Augsburg – Nürnberg – Bamberg führte. Mit einer Länge von 586 km war sie zugleich die erste große Fernbahnstrecke Deutschlands. Daneben regte sich das *Eisenbahninteresse* auch bei anderen deutschen Staaten, z. B. in Braunschweig, Hannover und Sachsen.

Die Entwicklung der Eisenbahn steht in engster Wechselwirkung zur Industrie. Beide bedienen sich gegenseitig, nicht zuletzt durch den Eisenbahnbau selbst. Darüber hinaus sollte sich die Eisenbahn durch Überwindung großer Strecken als Wegbereiter der späteren deutschen Einigung erweisen. Wer die bayerischen Eisenbahnlinien um 1850 registriert, kann das damalige Schienennetz geradezu als Rückgrat des bayerischen Staatskörpers konstatieren.

In der frühen Eisenbahnzeit Bayerns ist König Ludwig I. als Schlüsselfigur zu werten, wenngleich er dem neuen Verkehrsmittel zunächst mit Skepsis begegnete und die Wasserstraßen (Ludwigs-Donau-Main-Kanal) bevorzugte, eine Diskussion, in die sich auch sein arrivierter Staatsbaumeister Leo v. Klenze einschaltete.

Waren die Gebäude der ersten Bahnen zunächst meist provisorisch ausgeführt, so wurden sie alsbald durch massive Empfangsgebäude abgelöst. Bayern betonte auch auf diesem Gebiet seine ehrgeizige Entwicklung. Neben Bahnhöfen und Viadukten konnte die zur Überwindung des Frankenwalds geschaffene *Schiefe Ebene* fast als 8. technisches Weltwunder gelten. Nirgendwo in der Welt gab es um 1850 eine steilere Bahnstrecke. Unmittelbare Fortsetzung der Ersten Bayerischen Staatsbahn wurde die Sächsische Staatsbahn mit dem Angelpunkt Hof/S. Fast gleichzeitig entwickelten verschiedene europäische Staaten ein eigenständiges Eisenbahnwesen. Dies gilt besonders für Belgien und Frankreich; in Österreich existiert heute noch die bereits 1828 bestehende Industrieverbindungs-

derung von Vordernberg nach Erzberg über Steiermark. Durch die Erweiterung des europäischen Eisenbahnnetzes verkürzten sich die Entfernungen in zeitlicher Hinsicht; der Austausch von Wirtschaft, Handel und Kunst wurde beschleunigt.

Hand in Hand mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgte die rasche Entwicklung des Lokomotiven- und Waggonbaus. Bahnbrechende Arbeit leisteten hierbei in München die Firmen Maffei und Krauß, die später fusionierten, in Nürnberg waren es die Firmen Friedr. Spaeth, Schuckert und Cramer-Klett. Die einzelnen deutschen Länder konstruierten vor allem im Lokomotivenbau eigene Typen. Dabei gewannen gerade die Lokomotiven der Bayer. Staatsbahnen hohes Ansehen. Dem Ausbau der Beförderungsmittel entsprach der Ausbau der Bahnstrecken. Das 19. Jahrhundert brachte einen ständigen Fortschritt im Brückenbau sowie in der Gestaltung der Bahnhöfe, besonders an Knotenpunkten. Sie wurden zu wahren *Kathedralen der Technik und des Verkehrs*. Vergleiche zwischen europäischen Bahnhöfen ergeben eine bunte Palette verschiedenster Erscheinungsformen. Dabei sprachen in den Bauten auch nationale Eigentümlichkeiten ein gewichtiges Wort mit, besonders in England und Frankreich (London, Paris, auch Mailand).

Der laufenden Verbesserung bei Bahnstrecken und Beförderungsmitteln entsprach als *tertium comparationis* die Entwicklung der Lokomotiven. Geradezu einen Meilenstein in ihrer Frühzeit stellte das berühmte Lokomotiven-Rennen in Rainhill dar, bei dem George Stephenson gewann und damit die Zukunft des Eisen-

bahnbaues (u. a. die bis heute gültige Spurweite der Schienen) bestimmte.

Darüber hinaus wurde die Eisenbahn zur Plattform einer neuen Gesellschafts- und Sozialordnung, die sich u. a. bis in die *Klassifizierung* der Wagengarnituren auswirkte. Erst im Laufe des 20. Jh. kam es zu einer allmählichen Normierung der Lokomotiven und Wagenzüge. Daß die Eisenbahn einschneidende städtebauliche Konsequenzen nach sich zog und vor allem im Bereich der Malerei immer mehr an Aktualität gewann, wird im Kapitel *Die Eisenbahn in der Kunst* ausführlich dargestellt, ebenso die wachsende Erkenntnis des Denkmalwertes von ehemaligen Eisenbahnbauten.

Doch auch die Moderne vermag der Eisenbahn progressive Elemente abzugewinnen. So ist in Frankreich der berühmte Kopfbahnhof *Gare d'Orsay* nicht einem ursprünglich geplanten modernen Bau von Le Corbusier geopfert, sondern unter Mitwirkung des französischen Staates (Giscard d'Estaing, Mitterrand) zu einem monumentalen *Museum des 19. Jahrhunderts* bestimmt worden. In idealer Weise ist der Gerüstbau aus Stahl – noch im Schatten des Eiffelturms (1899) und seiner Tradition stehend – die *architektonische Mitgift*. Dieses *Jahrhundert-Museum* wird selbstverständlich auch Gemälde des 19. Jahrhunderts aufnehmen und somit eine europäische Mittlerfunktion zwischen Louvre und modernem Centre Pompidou einnehmen – ein Vorbild, dem andere europäische Staaten, vor allem Deutschland, nacheifern sollten. Daß im Bahnhofsbau heute neue Darstellungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, beweist der Stuttgarter Hauptbahnhof von Paul Bonatz.

Ernst Eichhorn

Franken als älteste Eisenbahnlandschaft Deutschlands

(Zusammenfassung)

Hinweis: Extrakt der beiden Aufsätze des Verfassers in "Schönere Heimat" Jg. 1985/Heft 3 Seite 149 ff. und "Frankenland" Jg. 1985 Heft 12 Seite 335 ff.

Das Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 hat die Städte Nürnberg und Fürth in den Mit-

telpunkt des öffentlichen Interesses gerückt. Darüber wurde leicht die Tatsache vergessen, daß Mittelfranken und damit auch Gesamtfranken als Deutschlands älteste Eisenbahnlandschaft figurieren. Schon im Vorfeld der Ludwigsbahn von 1835 stehen eisen-