

Bahnhofgebäude in Nürnberg

Nürnberg von Fr. Scharrer

Stahlstich des ersten bayerischen Bahnhofes in Massivbauweise in Nürnberg 1845 von Fr. Scharrer

Direktverbindung München – Treuchtlingen gab es also zunächst nicht. Grund für diese uns heute schwer verständliche Maßnahme war die Tatsache, daß man eine Direktüberquerung des Hahnenkamms mit den damaligen technischen Mitteln nicht riskieren konnte. Diese Umwegstrecke wurde eingleisig geführt. Ausgerechnet im Eisenbahnjubiläumsjahr 1985 wurde sie stillgelegt. Der stattliche backsteinrote Bahnhof in Wassertrüdingen erinnert noch

an diesen *Sonderbeitrag* der ersten bayerischen Staatsbahn, die damals als Fernstrecke in Deutschland ihresgleichen suchte. Eine Eisenbahngeschichte ohne Kenntnisnahme der primären Funktion der Eisenbahn in Mittelfranken und darüber hinaus in ganz Franken würde das Bild der eisenbahnhistorischen Entwicklung verzeichnen!

Dr. Ernst Eichhorn, Hermundurenstraße 32, 8500 Nürnberg 40

Beatrice Sendner-Rieger

## Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als erste bayerische Staatseisenbahn und ihre Bahnhöfe (1841–1853)

Unter den großen bayerischen Eisenbahnstrecken gebührt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn besonderes Interesse. Hier galt es zum ersten Mal, das neue Verkehrsmittel über große Distanzen zu planen und zu bauen – ein Prüfstein für die staatliche Baubehörde, der diese Aufgabe oblag. Waren beim Streckenbau moderne Planungsmittel einzusetzen und neue Dimensionen zu bewältigen, so galt es im Hochbau, an der Genese eines Bautyps – des Bahnhofes – mitzuwirken, für den es bis dahin noch kaum brauchbare Vorbilder gab.

### *Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn*

Mit dem Bau der ersten Staatseisenbahn wurden die Voraussetzungen für den Eintritt des bisher agrarisch geprägten Königreichs Bayern ins Industriezeitalter geschaffen. Schon während der Bauzeit der Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth bildeten sich weitere Komitees, welche den Bau von Eisenbahnstrecken zwischen den größeren Städten Bayerns in Angriff nehmen wollten, so zwischen Augsburg und München, zwischen Augsburg

und Nürnberg, Nürnberg–Bamberg–Hof, München–Salzburg und Augsburg–Lindau. Millionen schienen plötzlich für den Kauf von Eisenbahnaktien flüssig zu werden. Doch ebenso schnell, wie das Fieber ausgebrochen war, kühlte es wieder ab. Kurseinbrüche in England und Frankreich und der langsame Fortschritt im Bau der München–Augsburg–Bahn verdeutlichten die Schwierigkeiten, so daß die gegründeten Gesellschaften ihre Konzessionen wieder zurückgeben mußten. Die Nordbahn-Gesellschaft konnte ihre Streckenführungswünsche nicht durchsetzen und wollte zunächst nur bis Bamberg bauen, worauf auch ihre Konzession wieder eingezogen wurde. Im gleichen Signat schrieb Ludwig I. 1840: *Habe den Vorsatz, wenn im nächsten Frühling des Friedens Fortdauer gewiß ist, Eisenbahn von Nürnberg bis Hof zu erbauen – auf Staatskosten...* Nach Braunschweig und Baden ging damit Bayern als dritter Staat Deutschlands zum Staatsbahnprinzip über. Zwei Monate später waren die Vereinbarungen mit Sachsen über eine Fortsetzung nach Leipzig perfekt.

Als bauführende Behörde wurde eine Eisenbahnbau-Commission eingesetzt, die sich zunächst auf die Vorarbeiten der privaten Gesellschaften stützen konnte, welche vom Staat angekauft worden waren. Ende November 1842 waren die Projekte und Voranschläge ausgearbeitet: für die Strecke Augsburg–sächsische Grenze veranschlagte man 54,5 Millionen Gulden – die Aktiengesellschaften hatten mit 17 Millionen, der Staat immerhin mit 24 Millionen gerechnet. Diese Kostenexplosion war umso einschneidender, als man sich gezwungen sah, die Kosten für den Eisenbahnbau ins ordentliche Staatsbudget aufzunehmen und von den Abgeordneten genehmigen zu lassen. Sofort wurde eine Sparkommission eingesetzt, welche die Kosten auf 46,2 Millionen zusammenstrich, wobei die größten Abstriche bei den Hochbauten gemacht wurden – wir werden den Folgen später noch begegnen. 1843 wurde das 1. bayerische Eisenbahndotationsgesetz beschlossen, das die nächsten drei Jahre finanziell sichern sollte.

Die Hauptschwierigkeit war nun die Projektierung der Streckenabschnitte zwischen Donauwörth und Nürnberg und zwischen Kulmbach und Hof, wo die Wasserscheiden zwischen Donau und Main bzw. zwischen Main und Elbe zu überwinden waren. Für den Aufstieg im Fichtelgebirge entschied man sich für das sogenannte amerikanische System, bei dem die Trasse durch größere Steigungen und engere Kurven besser dem Gelände angepaßt wurde. Die dazugehörigen Lokomotiven besaßen zwei resp. drei gekuppelte Treibachsen. Nach ihrer Vollendung war die Schiefe Ebene die erste Steilbahn der Welt für Personen- und Güterverkehr, die mit Lokomotiven befahren wurde, und fand auch bei ausländischen Eisenbahntechnikern große Beachtung.

Zwischen Donauwörth und Nördlingen verzichtete man auf dieses System, um die Züge nicht – durch den Lokomotivwechsel bedingt – ein zweites Mal zerlegen zu müssen.

Während diese problematischen Streckenabschnitte noch projiziert wurden, konnten 1844 die ersten Teilstrecken der Bahn eröffnet werden, die nun den Namen *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* trug. Es waren die Abschnitte Nürnberg–Bamberg und Oberhausen–Nordheim (Augsburg–Donauwörth ohne die zugehörigen Flußübergänge).

Schon nahte indes der nächste Finanzengpaß. Statt der beantragten 18,6 Millionen für die nächsten drei Budgetjahre bewilligten die Abgeordneten 1846 nur eine Anleihe über zehn Millionen. Auch diesmal wurden Sparmaßnahmen für die Hochbauten angemahnt. Die Situation wurde jedoch noch verschlimmert durch die Tatsache, daß die Anleihe zu den vorgesehenen dreieinhalb Prozent gar nicht aufzubringen war; man mußte den Zinsfuß erhöhen und brachte dennoch kaum die Hälfte des Betrages zusammen. Im Herbst 1847 sah man sich gezwungen, den Bahnbau für einige Monate völlig einzustellen. Zahlreiche Stationsgebäude, die schon geplant waren, kamen nicht zur Ausführung, die sogenannten Interimsbauten aus Fachwerk wurden erst in den späten fünfziger Jahren ersetzt.



Max II. ordnete bald nach seiner Thronbesteigung 1848 an, alle Eisenbahn-, aber auch Wasser- und Straßenbauten als Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen zu fördern, soweit es die Staatskasse gestatte. Zwar hatte der Vorstand der Eisenbahnbau-Commission, August Pauli, schon 1843 abgelehnt, beim Eisenbahnbau – wie es beim Kanalbau üblich gewesen war – Bagger einzusetzen, doch gegen Ende der 1840er Jahre erhielt der Eisenbahnbau in Bayern immer mehr den Charakter von Notstandsarbeiten.

1849 wurden aus dem Etat-Entwurf sämtliche Eisenbahnhochbauten nördlich von Kaufbeuren mit Ausnahme von Hof gestrichen. Man konzentrierte sich voll auf den Streckenbau. 1848 war die sächsische Grenze erreicht worden, 1849 konnten 130 Kilometer dem Betrieb übergeben werden, wobei nun eine durchgehende Strecke von München resp. Kaufbeuren bis Hof befahrbar war.

1850 war eine neue Eisenbahndotation zu beschließen. Waren bisher immerhin zwei Drittel des Gesamtbedarfs aus den laufenden Staatseinnahmen gedeckt worden, so beschloß man nun erstmals, den Geldbedarf für den Eisenbahnbau der kommenden Jahre völlig durch eine Anleihe zu decken, die aber mit 5 Prozent aufgelegt werden mußte – was umso bedenklicher schien, als die Rendite der bisher eröffneten Strecke das Baukapital nur zu 1, nach anderer Berechnung zu 3 Prozent verzinste.

Wieder waren die Hochbauten betroffen. Für den letzten Abschnitt südlich von Kaufbeuren wurde festgelegt, daß die Bahnhöfe klassenweise nach gleichen Plänen ausgeführt werden sollten; für die Bauweise ausschlaggebend waren die jeweils preisgünstigsten Materialien. 1852 erreichte Minister von der Pfordten sogar von Max II. die Genehmigung, daß der Eisenbahnhochbau von der Vorschrift entbunden wurde, wonach die öffentlichen Bauten in ästhetischen Belangen beispielgebend sein sollten: keinerlei ästhetische Rücksichten, die irgendwelche Kosten verursachten! Zu diesem Zeitpunkt waren freilich die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn schon weitgehend fertig.

Zwischen Lindau und Kaufbeuren standen allerdings ganz andere Probleme im Vordergrund. Ein heimtückischer Baugrund ließ Dämme versinken und Hänge abrutschen, der Damm bei Staufen wies Risse auf. Bei Rentershofen wurde mit 2,2 Millionen Kubikmeter Erdmaterial der seinerzeit größte Eisenbahndamm der Welt aufgeschüttet – in Handarbeit. 1852 waren zwischen Kempten und Lindau durchschnittlich pro Tag 6327 Arbeiter und 1216 zweispännige Fuhrwerke beschäftigt.

Mit der Ludwig-Süd-Nord-Bahn bewältigte Bayern seine erste technische Großleistung im 19. Jahrhundert, welche die Entwicklung und Anwendung neuer Verfahren erforderlich machte. Um die Trasse im schwierigen Gelände zu projektieren, mußte dieses zunächst aufgenommen und in Koten- und Höhenschichtenplänen dargestellt werden. Diese Methode der Teraindarstellung hatte Pauli erstmals in Deutschland beim Ludwig-Donau-Mainkanal auf Ingenieurbauwerke angewandt und dringend empfohlen. Die Darstellung mittels Horizontalkurven wurde bald allgemeines Trassierungsmittel bei den bayrischen Eisenbahnen.

Um die Baukosten möglichst niedrig zu halten, versuchte man, bei Erdarbeiten Damm- und Einschnittsmassen nach Möglichkeit auszugleichen. Zu diesem Zweck entwickelte der Sektionsingenieur August Bruckner in Lindau 1844 das sogenannte Massennivellement.

Im Allgäu sah man sich gezwungen, Brücken aus Steinpfeilern und Fachwerkträgern aus Holz zu wählen, da hier ergiebige und gute Steinbrüche fehlten. Um diese Konstruktionen zu analysieren, schickte die Eisenbahnbau-Commission eigens einen Techniker nach Amerika und England. Es war der junge Karl Culmann, der erstmals diese Brücken nachrechnete und durch seine Theorie des Fachwerks die Einführung derartiger Fachwerkbrücken in Europa förderte. Nach seinen Lehrjahren beim bayrischen Eisenbahnbau wurde Culmann an das neugegründete Eidgenössische Polytechnikum in Zürich berufen, wo er zum Begründer der graphischen Statik wurde.



Welche mengenmäßige Leistung der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn war, sollen einige Zahlen verdeutlichen: in zwölf ein- und einhalb Jahren waren 116 Steinbrücken und 56 Holzbrücken, dazu 42 Wegbrücken, 1376 Durchlässe für Wasser und Wege sowie drei Tunnel gebaut worden. 49 definitive und ein gutes Dutzend provisorische Stationsgebäude, außerdem Wohngebäude, Ladehallen, Anheizhäuser, Werkstätten, Remisen, Magazinegebäude kamen hinzu, 491 Bahnwärterhütten, 235 Bahnwärterhäuser und 22 Bahnwärterkasernen – in einer Zeit, in der Ochse und Pferd die einzigen Fortbewegungsmittel waren. Pauli legte zur Beaufsichtigung des Eisenbahnbaus jedes Jahr beinahe 3500 Kilometer zurück . . .

Bevor wir zu den Bahnhöfen der Ludwig-Süd-Nord-Bahn kommen, möchte ich noch etwas näher auf die Behörde eingehen, deren Aufgabe der Eisenbahnbau war, und die drei Architekten vorstellen, von denen die meisten Entwürfe stammen.

Eine eigenständige Behörde für Bauwesen gab es in Bayern seit 1805. Noch im Jahr seiner Thronbesteigung 1825 faßte Ludwig I. die gesonderten Sparten zusammen, seit 1830 heißt sie Oberste Baubehörde. Ihr war die oberste Leitung aller Bauunternehmungen des Staates übertragen, die Aufsicht über das Bauwesen von Stiftungen und Gemeinden sowie die Revision von Bauplänen und Anschlägen. Die Staatsbauten sollten Vorbild sein, weshalb sämtliche Entwürfe von einem eigenen Baukunstauschuß geprüft und anschließend dem König zur allerhöchsten Genehmigung unterbreitet werden mußten. Mittel- und Unterbehörden waren der Obersten Baubehörde unterstellt, wobei im mittleren und höheren Dienst Kenntnisse sowohl im Zivilbau (entspricht heute Architektur resp. Hochbau) als auch im Straßen-, Brücken- und Wasserbau verlangt wurde. Da für das 19. Jahrhundert allgemein der Gegensatz zwischen Architekt und Ingenieur betont wird, sei hier darauf hingewiesen, daß in Bayern die beiden Sparten erst 1872 in Laufbahn und Ausbildung getrennt wurden. Die sogenannte *schöne Architektur* wurde an der Akademie, die mathemati-

schen und physikalischen Fächer an der Universität, später an der polytechnischen Schule gelehrt. Die Ausbildung dauerte fünf Jahre, weitere zwei Jahre Praktikum waren dem Eintritt als Baupraktikant vorangestellt.

Die Eisenbahnbau-Commission, 1841 installiert, war in dieses System der Baubehörden eingebunden und wurde allmählich in Stellung und Kompetenz einer Mittelbehörde (den Kreisbaubehörden) gleichgestellt.

Eigene Hochbauspezialisten waren zunächst nicht vorgesehen, man hatte ja auch beim Ludwigs-Donau-Mainkanal auf einen Architekten verzichtet. Ein Oberingenieur, Hermann Lehritter, sollte auch für die Hochbauten zuständig sein. Lehritter dürfte jedoch kaum Erfahrung im Hochbau gehabt haben, und so wurden seine ersten Entwürfe vom Baukunstauschuß samt und sonders abgelehnt. Klenze beantragte daraufhin dringend, einen Architekten beizuziehen; die Wahl fiel auf Eduard Rüber, bisher Zivilbauinspektor in Augsburg. Als die Eröffnungsdaten der ersten Teilstrecken in greifbare Nähe rückten, zeigte es sich, daß die Aufgabe auch die Kräfte eines erfahrenen Architekten überstieg. 1844 wurden ihm Friedrich Bürklein als 2. und Gottfried Neureuther als 3. Architekt beigegeben. Die Verteilung der Aufgaben erfolgte zunächst nach der Bedeutung der Stationen, seit 1845 jedoch nach Streckenabschnitten. Alle drei Architekten waren zur Zeit ihrer Berufung zum Eisenbahnbau im Beamtenstand, man muß sie sich also uniformiert vorstellen. Da man den Eisenbahnbau zunächst für eine kurzfristige Aufgabe hielt, waren alle beteiligten Beamten nur *funktionierend* bei diesem Geschäft, d.h. ihre ursprüngliche Stelle wurde von einem Verweser betreut, zum eigentlichen Gehalt erhielten die Funktionäre ein Taggeld, das normalerweise als Entschädigung für auswärtige Dienstgeschäfte bezahlt wurde. Durch diese *permanente Dienstreise* wurden die Architekten – wie alle leitenden Beamten beim Eisenbahnbau – auf ein Einkommensniveau katapultiert, das sie in ihrer regulären Laufbahn nie hätten erreichen können. Während ein Zivilbauinspek-



tor maximal 1100 Gulden verdiente, erhielten Rüber, Neureuther und Bürklein zwischen 1300 und 2200 Gulden – zum Vergleich: Bei einer Petition veranschlagten die Lehrer an den deutschen Schulen 1849 den bescheidenen Lebensunterhalt einer Familie mit vier Kindern und einer Dienstmagd mit 385 Gulden.

Die Architekten beim Eisenbahnbau waren also finanziell sehr gut gestellt. Doch es wurden auch entsprechende Leistungen erwartet; eine 60- bis 66-Stundenwoche galt als Minimum.

Um den Spielraum der Architekten beim Entwurf der Bahnhöfe etwas zu verdeutlichen, möchte ich nun auf den Planungs- und Bauvorgang näher eingehen. Am Anfang jedes Hochbautentwurfs stand das Programm, in dem die Gebäudeteile und Räume in Funktion und Größe genau beschrieben waren. Das Programm wurde von der Eisenbahnbau-Commission, resp. den Architekten verfaßt und mit der Betriebsbehörde abgesprochen. In einem ersten Planungsschritt entwarf nun der zuständige Architekt eine Bleistiftskizze, die auf einer gemeinschaftlichen Sitzung von architektonischem Büro, Betriebsbehörde und Oberster Baubehörde besprochen wurde. Ein Zeichner fertigte nun die Reinzeichnungen an, was etwa 6–8 Wochen dauerte, wenn er auch die Details für sämtliche Gebäude einer Station ausführen sollte. Diese Reinzeichnungen, als *Entwurf* bezeichnet, wurden vom Architekt signiert und bei Zustimmung von der Eisenbahnbau-Commission und der Betriebsbehörde unterzeichnet. Ergänzt durch einen Bericht und einen generellen Kostenanschlag wurde der Entwurf nun von Gärtner und der Obersten Baubehörde begutachtet: Gärtner setzte seine Unterschrift auf die Blätter, die Oberste Baubehörde einen Prägestempel. So ausgewiesen kamen die Pläne nun zur allerhöchsten Genehmigung. War diese erfolgt, so bereitete nun die betreffende Sektion die Verakkordierung vor, wofür spezielle Kostenanschläge sowie Werk- und Detailpläne angefertigt werden mußten. Die Bauausführung oblag ebenfalls der Sektion. Bei der Übergabe an den

Betrieb wurde ein genaues Protokoll erstellt. Alle diese Pläne und Geschäftspapiere bilden ein nahezu unerschöpfliches Quellenmaterial, ergänzt durch die Katasterpläne im Maßstab 1:200, die seit der Mitte der 1850er Jahre angefertigt wurden.

Welche Ausbildung, welche Laufbahn durchliefen die Architekten der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, welchen Stellenwert besaß der Eisenbahn-Hochbau in ihrem Werk?



Eduard Rüber (1804–1874), 1. Architekt der bayerischen Eisenbahnbau-Commission, entwarf den wichtigsten Bahnhof der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, Nürnberg. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

*Eduard Rüber*, 1804 in Deisenhausen (Schwaben) geboren, studierte an der Akademie der bildenden Künste in München, wohl auch an der Universität oder der polytechnischen Zentralschule. Mit 26 Jahren trat er in Augsburg als Baugehilfe in den Staatsaudienst, wo er es in den nächsten zehn Jahren zum Zivilbauinspektor und zum Vertreter des Kreisbaurates brachte. Auf einer bauwissenschaftlichen Reise zur Walhalla und den Bauten des Ludwigskanals erreichte ihn völlig überraschend die



Berufung zum Eisenbahnbau. Bis zu diesem Zeitpunkt sind von Rüber außer der Aptierung des Schlosses Krumbach keine Arbeiten bekannt; sein rascher Aufstieg im Kreisbaubüro spricht jedoch für die Fähigkeiten des Architekten. Seine ersten Aufgaben im Eisenbahnhochbau bestanden im Ausarbeiten jener Musterskizzen, die der Baukunstsausschuß nach dem Versagen von Oberingenieur Lehritter angefertigt hatte. Sehr bald konnte er jedoch mit der Projektierung der umfangreichen Anlagen in Nürnberg beginnen, wofür Pläne auf 30 Blättern und Kostenanschläge in 14 Heften erforderlich waren. Mit einem Gesamtaufwand von 450.000 Gulden hatte der 39jährige den bedeutendsten Bahnhof Bayerns entworfen, der nicht nur von den großen Zeitungen gewürdigt wurde; Fachzeitschriften publizierten beispielhafte Details. (Abb. 6).

Nach einigen kleineren Stationen verfertigte Rüber Entwürfe für Donauwörth und Lichtenfels, die jedoch von Änderungen im Programm überholt wurden und nicht zur Ausführung kamen. Bei der Umverteilung der Aufgaben im architektonischen Büro wurde Rüber die Abteilung Kaufbeuren – Lindau zugewiesen. Da die Hochbauplanung für diese Strecke noch in weiter Ferne lag, wurde Rüber mit den Vorplanungen für München beauftragt, bevor diese Aufgabe der Eisenbahnbau-Commission entzogen wurde. Rüber war nun vorwiegend mit Korrespondenz und Bauüberwachung beschäftigt.

1850 begann die Planung für den Allgäuer Streckenabschnitt. Durch die Wahl des preiswertesten Baumaterials war Rüber auf den sogenannten Gebirgsstil verwiesen, der sich an die ortsübliche Bauweise anlehnte. Wie intensiv sich Rüber mit dieser Bauart auseinandersetzte, zeigt seine Schrift über Rasendächer, mit denen er die sanfte Neigung der – feuerpolizeilich verbotenen – Schindeldächer zu erreichen hoffte.

Abschluß und Krönung von Rübers Arbeit an der Ludwig-Süd-Nord-Bahn war Lindau. Hier hatte er nicht nur die Eisenbahnhochbauten zu entwerfen, sondern

auch die Hafenbauten, den Leuchtturm eingeschlossen.

In den folgenden Jahrzehnten war Rüber im Dienst der Eisenbahnbau-Commission und später der Generaldirektion im Eisenbahnhochbau tätig, 1868 ging er zur Bahnunterhaltung über, wo er bis kurz vor seinem Tod 1874 tätig war.



Friedrich Bürklein (1813–1872), 2. Architekt der bay. Eisenbahnbau-Commission, schuf u. a. den Bahnhof der Hauptstadt München. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

*Friedrich Bürklein*, 1813 geboren, neun Jahre jünger als Rüber, kam mit 15 zum Studium nach München, wo er die polytechnische Zentralschule, später Universität und Akademie besuchte und daselbst zum Meisterschüler Gärtners wurde. 1840 reiste er in Begleitung seines Lehrers nach Griechenland und Italien.

Mit 30 Jahren konnte er schließlich in den Staatsbaudienst eintreten, allerdings zunächst im Wasserbaufach, was ihn wenig gereizt haben dürfte. Schon im folgenden Jahr kam der Wechsel zum Eisenbahnbau. Hier war seine bemerkenswerteste Leistung die Einführung des asymmetrisch-

rhythmischen Entwurfs, um die komplexen Anforderungen an die Stationsgebäude abzudecken. Da Bürklein im wesentlichen den Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Kaufbeuren zugeteilt erhielt, dessen Hochbauten 1848 eingestellt wurden, kamen wenige seiner Entwürfe zur Ausführung. 1846 wurde Bürklein auf eine Erkundungsreise der rheinischen und belgischen, vielleicht auch der französischen Bahnen geschickt und nach seiner Rückkehr zur Betriebsbehörde versetzt. Hier wurde ihm sein wichtigster Auftrag zuteil: die Planung und Bauführung des Münchner Bahnhofs.

Die reizvolle Benutzung des Stils wie des Materials zu einem gefälligen und heiteren Ganzen gefiel König Maximilian II. so, daß er Bürklein zur Beteiligung am Wettbewerb um die Schaffung eines *neuen Stils*, des sogenannten Maximiliansstils, aufforderte, in dem antike Horizontalität und gotische Vertikalität vereinigt werden sollten. Bürkleins Musterfassaden wurden für die Maximilianstraße zu verbindlichen Richtlinien erklärt. Mit dem Maximiliansstil freilich hatte Bürklein kein Glück. Er, der früher zahlreiche Mietshäuser in München entworfen hatte, die für ihre Bequemlichkeit berühmt waren, wurde nun wegen der Kulissenfassaden gerügt, hinter denen sich kleinbürgerliche, unpraktische Wohnungen befanden. Die Gunst Maximilians hatte sich seit 1860 Eduard Riedel zugewandt, und Bürklein erhielt keine öffentlichen Aufträge mehr.

Weitblickend hatte er sich schon 1853 wieder zur Eisenbahn versetzen lassen, wo er zahlreiche Erweiterungsbauten, aber auch Bahnhöfe für neue Strecken entwarf. Insbesondere entstanden die Ausstattungen zu den Lokalitäten für allerhöchste Herrschaften nach Bürkleins Plänen, so etwa in Nürnberg.

Bürklein, dessen geschwächte Gesundheit ihn immer wieder zu Erholungsurlauben gezwungen hatte, erkrankte 1869 erneut. Das Leiden beeinträchtigte allmählich auch die geistige Sphäre, so daß er in die Kreisirrenanstalt Werneck eingeliefert werden mußte, wo er 1872 starb.



Gottfried Neureuther (1811–1887), 3. Architekt der bay. Eisenbahnbau-Commission, wurde nach seiner Zeit bei der Eisenbahn zum wichtigsten Vertreter der Neorenaissance in Bayern. Foto: Architektursammlung der TU München

*Gottfried Neureuther.* Als einziger der drei Architekten stammte der 1811 geborene Neureuther aus einer Künstlerfamilie. Von seinem Vater, der aus der Pfalz nach Bamberg übersiedelt war, erhielt Gottfried eine Ausbildung zum Architekturzeichner. Nach einer kurzen Studienzeit an Universität und Akademie in München bestand er die Prüfungen, die ihm den Eintritt ins Staatsbauwesen erlaubten. Wenig über 20 Jahre alt, wurde er jedoch bei verschiedenen Bauinspektionen auf dem Gebiet des Straßen- und Wasserbaus eingesetzt. Ein Staatsstipendium erlaubte ihm, mit seinem Bruder, dem Maler Napoleon Eugen Neureuther, über ein Jahr in Italien zu verbringen – doch nach seiner Rückkehr ging's weiter mit Wasserbau, bis er 1842 zum Eisenbahnbau versetzt wurde. Auch jetzt war er indes nicht als Architekt tätig, sondern als Sektionsingenieur, der für die



Streckenprojektierung zuständig war. Erst 1844, als er ins architektonische Büro versetzt wurde, hatte er – 33jährig – erstmals ausschließlich mit Hochbau zu tun. Seine Entwürfe für Bahnhöfe folgen in der generellen Konzeption jenen Bürkleins, von denen sie sich eher durch die Gestaltung der Details unterscheiden. Nach einigen Einzelobjekten – Neureuther war 3. Architekt – erhielt er neben der Westbahn die Strecke Bamberg – Hof zugeteilt. Im Hinblick auf die Bedeutung des Bahnhof Hof, wo die sächsische Eisenbahn einmündete, schickte man Neureuther auf eine Studienreise nach Österreich und Norddeutschland, insbesondere Sachsen. Durch die wiederholt veränderten Vorgaben zogen sich die Planungen für Hof bis 1851 hin, an der Westbahn arbeitete er bis 1857. Damit war Neureuthers Tätigkeit für die Eisenbahn – im Gegensatz zu den beiden anderen Architekten – abgeschlossen.

Nahtlos ging er an die polytechnische Schule über, wo er den Baukurs leitete; daneben war er Mitglied der Obersten Baubehörde. Dennoch blieben öffentliche und private Aufträge aus. Als erklärter Gegner des Maximiliansstils konnte er in München keine Arbeit finden. Erst in den 60er Jahren kamen die ersten Aufträge für Privatbauten von auswärts.

Wenige Monate nach dem Tod König Maximilians wendete sich das Blatt: Neureuther erhielt den Auftrag zum Bau der neuen Polytechnischen Schule in München, wo er seine Vorstellungen verwirklichen konnte und für München den Anfang der Neorenaissance Semperscher Prägung setzte. Nun kam auch die Berufung zum ordentlichen Professor, Ehrungen, Berufungen, Orden folgten.

Die Polytechnische Schule bildete den Auftakt zu ehrenvollen, repräsentativen Aufträgen, die Neureuthers Ruhm begründeten und in deren Schatten sein Frühwerk bisher stand. Neureuther baute für die Pfälzischen Eisenbahnen ein Direktionsgebäude in Ludwigshafen, vornehme Villen in München und bei Bozen. Den Höhepunkt seiner Karriere bildete die Akademie der bildenden Künste, die ihm mit 64 Jahren über-

tragen wurde. Ein knappes Jahr nach deren Fertigstellung starb Gottfried von Neureuther 1887.

## *Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn*

Wer heute die erste bayerische Staatseisenbahn, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, befährt, weiß, daß an dieser Strecke die ältesten Bahnhöfe Bayerns stehen – nur wenige ältere haben sich in Deutschland erhalten. Doch es ist nicht leicht, sich hier ein Bild vom Eisenbahnhochbau zwischen 1840 und 1855 zu machen. Von den etwas über 70 ursprünglichen Stationen besitzen heute nahezu 30 Gebäude, die nicht mehr in die Zeit des Streckenbaus zurückreichen, viele sind mehr oder weniger verändert, so daß dem originalen Zustand nur noch etwa 15 Bahnhöfe entsprechen. Selbst diese wenigen Zeugen verblüffen jedoch durch ihre enorme Vielfalt in Gestalt und Material.

Ich hatte mir zum Ziel gesetzt, die Ursachen dieser Unterschiede herauszuarbeiten, denn auf den ersten Blick könnte man bei einer so einheitlichen Bauaufgabe wie dem Bahnhof auch einheitliche Lösungen erwarten – um so mehr, wenn eine zentrale staatliche Behörde die Entwürfe liefert.

Zunächst wurden die Pläne gesichtet, die in großer Zahl im Verkehrsarchiv in Nürnberg erhalten sind, alte Ansichten konsultiert und Akten studiert. Schätzungsweise mehrere hundert Aktenbände betreffen die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Mit diesem Material konnte nun die Baugeschichte eines jeden Bahnhofes erarbeitet werden, so daß häufig nicht nur das Jahr der Planung, sondern der Tag festgelegt werden konnte. Erst auf dieser Grundlage war es möglich, eine Analyse durchzuführen, welche die Einflüsse von Obrigkeit und Behörde, von ausländischen Vorbildern, aber auch von wirtschaftlichen und technischen Faktoren erfaßt und gewichtet.

Die Hochbauplanung für die Ludwig-Süd-Nord-Bahn setzte im Spätjahr 1841 ein. Im März 1842 reichte die Eisenbahnbau-Commission bereits zahlreiche Entwürfe zu verschiedenen Bahnhöfen zur Begutachtung ein. Doch der Baukunaus-

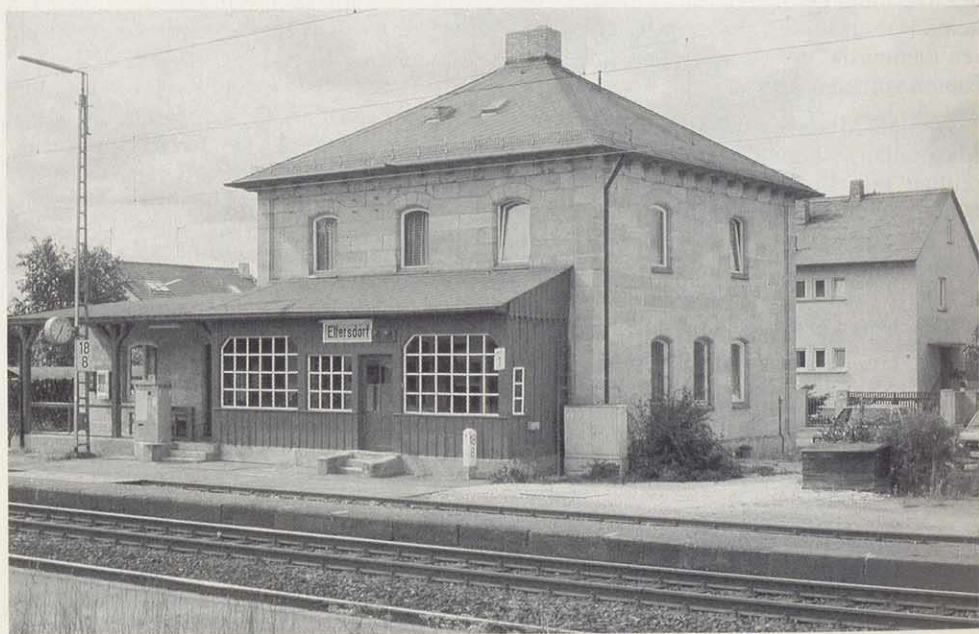


schoß lehnte die Planung Oberingenieur Lehnritters mit einem vernichtenden Urteil ab. Sie genüge weder allgemeinen Anforderungen an die Architektur noch dem speziellen Wunsch Ludwigs I. Der König hatte nämlich auf Anfrage geäußert, daß sämtliche Entwürfe zu Eisenbahnbauten *im antik-römischen Style* zu halten seien, da er den Eisenbahnbau in der Tradition der römischen Ingenieurleistungen sah. Doch ebensowenig wie Lehnritter konnte der Baukuntausschuß antike Vorbilder für den Eisenbahnhochbau ausfindig machen. Wohl lehnte man sich für Erlangen und Augsburg an Rekonstruktionen antiker Villen an; im übrigen jedoch wählten die Mitglieder des Baukuntausschusses, als sie die Entwürfe neu ausarbeiteten, Vorbilder aus der Renaissance, beispielsweise in Forchheim.

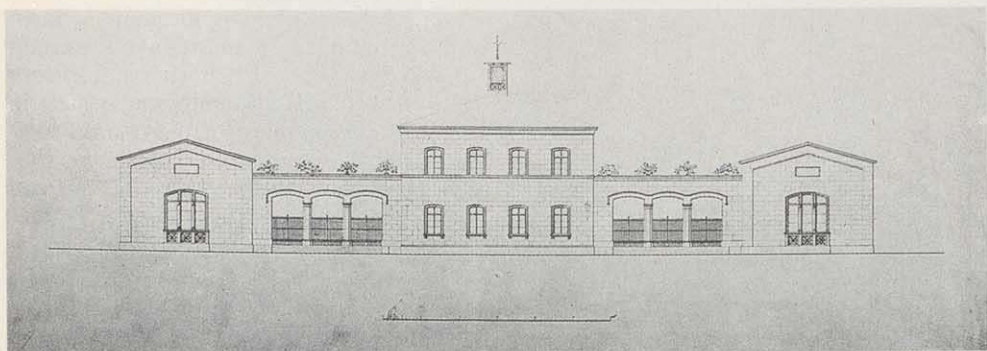
Die Grundrisse Lehnritters behielt man als zweckmäßig bei. Für größere Bahnhöfe waren dabei die Diensträume in einem mittleren Trakt vorgesehen, vor dem ein Arkadengang angelegt war. Er sollte die Passagiere auf dem Weg zu den Wartesälen

vor der Unbill der Witterung schützen. Die beiden Wartesäle von gleichen Dimensionen befanden sich an den Enden des Gebäudes. Dieser praktische Grundriß ist anfangs der 1840er Jahre keineswegs selbstverständlich. Er war vorher wohl nur in Kastel angewendet worden, einer Station der Taunusbahn, die Paul Camille Denis 1838–1840 erbaut hatte. Da Denis bis 1842 neben Pauli Vorstand der Eisenbahnbau-Commission war, ist er als Vermittler dieses Schemas anzunehmen.

Indem jeder Funktion ein eigener Bauteil zugeordnet war, spiegelte sich die symmetrische Grundrißteilung denn auch am Äußern der größeren Stationsgebäude wieder. Als Mitglied des Baukuntausschusses entwarf Friedrich Gärtner das Bahnhofsgebäude von *Bamberg*. Er bildete die Wartesäle als eigene kleine Pavillons aus und rückte sie durch Arkadengänge vom Mittelbau mit den Diensträumen ab. Diese durch keinerlei praktischen Nutzen bedingte Anordnung sollte den Wunsch Ludwigs I. verwirklichen, in Bamberg etwas Großartiges zu schaffen. Als Vorbild



Zu den ältesten Bahnhöfen, die von der Bundesbahn in Bayern noch benützt werden, zählt Eltersdorf. Der 1845 fertiggestellte Bau ist bis auf kleinere Anbauten unverändert. Foto: Verfasserin



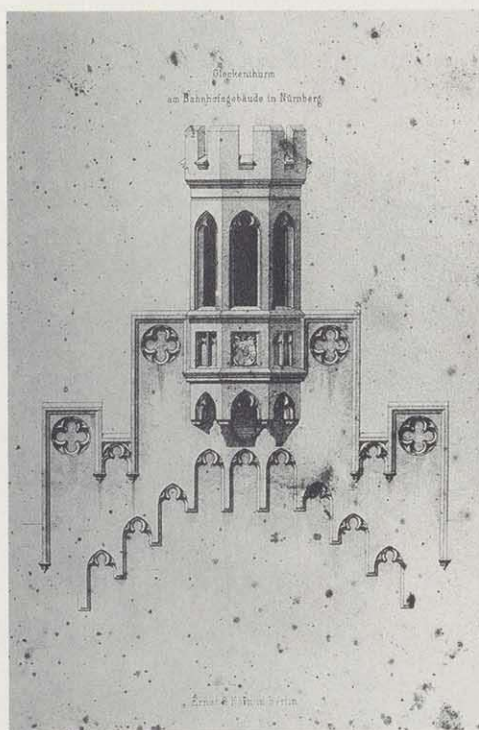
Nach dem Modell einer Palladio-Villa entwarf Friedrich Gärtner 1842 den Bahnhof Bamberg, der 1846 vollendet wurde  
Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

wählte Gärtner die Villa Barbaro des Renaissancearchitekten Andrea Palladio. Gärtner entkleidete das Vorbild allen zeit-typischen Schmucks und adaptierte lediglich die Anordnung der Baukörper – ein Verfahren, das er als *gereinigten Stil* bezeichnete. Um gerade bei den Hallen mit ihren breiten Öffnungen nicht mit den klassischen Proportionen in Konflikt zu geraten, hatte der Baukunausschuß die Verwendung von Segmentbogen anstelle von Rundbogen empfohlen. Bei Kleinstbauten, wie *Eltersdorf*, sind die segmentbogigen Öffnungen denn auch das prägende gestalterische Element der würfelförmig geschlossenen Bauten.

Nur eine Ausnahme vom antik-römischen Stil wollte Ludwig I. erlauben: Für *Nürnberg* sollte der *Stil des Mittelalters* gewählt werden, um die Gebäude der Staatseisenbahn dem Charakter der Stadt anzupassen. Rüber stattete daher den hoch aufragenden Komplex des Empfangsgebäudes mit Spitzbogen und Zinnenkranz aus, an den Ecken waren Erker angebracht. Im Uhrengiebel übernahm Rüber das Wahrzeichen der *Schau*, des 1810 abgebrochenen Münz- und Goldschauamtes der Stadt.

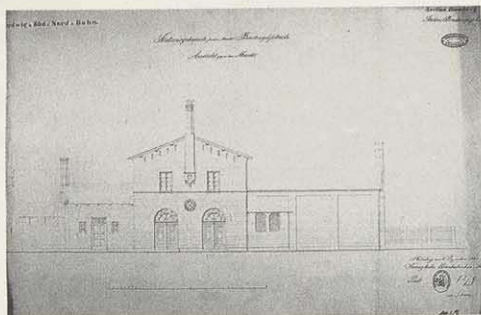
Als 1844 Bürklein seine ersten Bahnhofsentwürfe für *Breitengüßbach* vorlegt, unterscheiden sie sich grundsätzlich von den Musterskizzen des Baukunausschusses. Den kubisch geschlossenen Baukörper ersetzt ein vielfältiger Komplex, anstelle von spiegelbildlichem Gleichgewicht tritt Asym-

metrie. In kurzer Zeit hatten sich bereits die Voraussetzungen gewandelt: Um den Sparvorschriften zu genügen, suchte Bürklein, die Ökonomieräume (Holzlege, Ab-



Als mustergültig wurden die gotischen Details des Nürnberger Bahnhofs in der Fachpresse abgebildet; hier das durchbrochene Glockentürmchen vom Hauptgiebel. Repro aus: *Architektonisches Skizzenbuch*, Heft 24, Blatt 6 (o. J.)





Waschküche, Diensträume, Vorhalle und Warteraum (v.l.n.r.) sind am Entwurf Bürkleins für Breitengüßbach durch die Dimensionen der Baukörper und die Gestalt der Öffnungen ablesbar. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

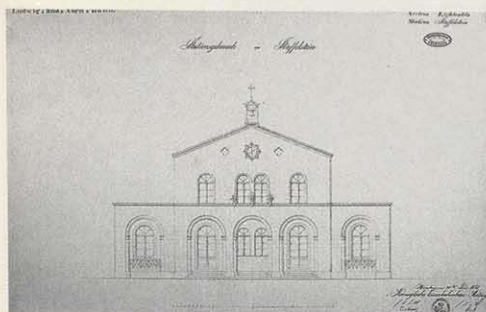
tritte) im Hauptbau unterzubringen. Indem auch er den einzelnen Funktionen jeweils eigene Bauteile zuwies, ergab sich ein rhythmisch-asymmetrischer Gebäudekomplex, wobei die Formen und Größen der Fenster und Türen auf die Bestimmung der Räume hinwiesen.

Seit 1844 sah man vor, die meist ledigen Bahnwärter nachts gemeinsam in Kasernen auf den Stationen zu beherbergen. Dieser neue Bauteil war ebenfalls am besten in einem frei komponierten und damit asymmetrischen Komplex unterzubringen. Obwohl man schon nach wenigen Jahren von der Kasernierung der Bahnwärter wieder abkam und seit 1851 bewohnbare Wärterhäuschen errichtete, wurden einige Stationsgebäude mit Bahnwärterkaserne erbaut, und zwar vorwiegend in Oberfranken. Ein nahezu unverändert erhaltenes Beispiel dieser Merkwürdigkeit ist *Mainleus*, von Gottfried Neureuther 1845 entworfen.

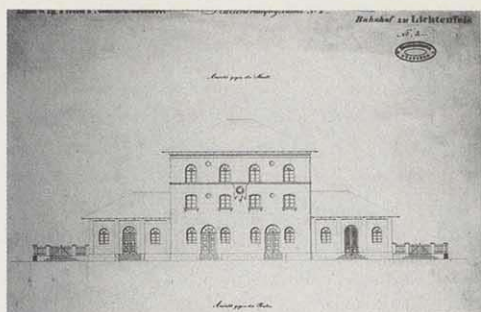
Die Wahl asymmetrischer Anordnungen mit dem Ziel, die Funktionen bestimmter Bauteile ablesbar zu machen, verband Bürklein und Neureuther mit einer der zukunfts-trächtigsten Strömungen der Baukunst ihrer Zeit. Die bewußte Suche nach Asymmetrie hat ihren Ursprung in England und wurde in den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts vor allem von Schinkel auf ihre Verwendungsmöglichkeiten geprüft. Asym-



Weitestgehend unverändert erhalten ist der Bahnhof Mainleus mit seiner charakteristischen Bahnwärterkaserne (im Hintergrund). Er wird heute nicht mehr genutzt. Foto: Verfasserin



Mit dem repräsentativen Entwurf für Staffelsee stellte Bürklein die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn im qualitativen Anspruch an die Seite des zeitgenössischen Münchner Villenbaus. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg



Gottfried Neureuther entwarf 1847 den Bahnhof von Lichtenfels mit seiner eigenwilligen Achsengliederung. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

metrische Planungen standen jedoch dem mächtigen Strom der axialen Symmetrie entgegen; seit altersher war die Bezogenheit auf eine Mitte selbstverständlicher Bestandteil jeder architektonischen Repräsentation gewesen. Auch die Architekten der bayerischen Staatsbahn spürten diesen Druck. Der repräsentative Charakter des axialsymmetrischen Entwurfs kommt etwa in *Staffelsee* zum Ausdruck, wo Bürklein die Station für den Wittelsbacher Besitz Banz in enger Anlehnung an die königliche Villa Gärtners in München gestaltete.

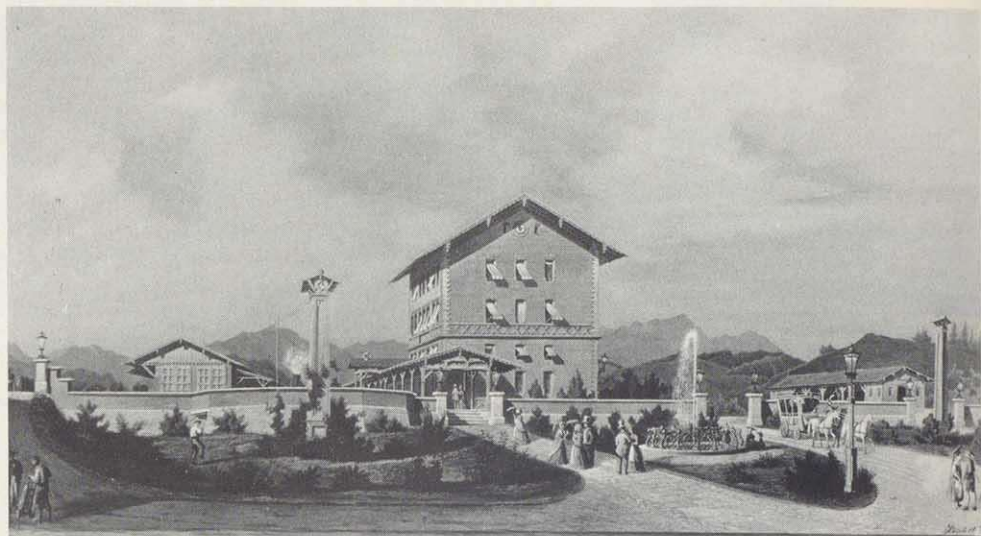
Nicht überall war es möglich, jeder einzelnen Funktion einen Bauteil zuzuordnen, denn die Anforderungen an Bahnhofsgebäude nahmen ständig zu. Seit 1845 war in größeren Stationen eine eigene Güterabfertigung vorzusehen, seit 1846 Räume für die Post und seit 1850 auch für die Telegraphie. So ordnete denn Neureuther in *Lichtenfels* die beiden – verschieden dimensionierten – Wartesäle im Hauptbau an, die beiden gleich gestalteten Seitenflügel dienten verschiedenen ökonomischen Zwecken und beherbergten die nun schon zahlreichen Diensträume.

Immer stärker wurde nun am Äußern der Bahnhöfe die Hierarchie der Nutzung zum Ausdruck gebracht. Raumhöhe und Fensterformen bezeichneten die Stellung des einzelnen Geschosses im Gesamtbau: Diensträume, Wohnung für den Verwalter

und für den Stationsmeister waren beispielsweise genau unterschieden. Die Elemente dieses geradezu protokollarischen Systems waren Rundbogen, Segmentbogen und gerade Fenstersturze ebenso wie Sohlbank- und Stockgesimse. Welche Gestaltungsmöglichkeiten damit auch bei stärksten ökonomischen Zwängen geboten waren, zeigte Rüber in *Kempten*. Ein Kreuzfries zwischen Gesims und Sohlbank trennt das 1. vom 2. Obergeschoß und damit die Diensträume von den Wohnungen. Kleine mezzaninartige Fenster im ersten Stock kennzeichnen die Büroetage im Gegensatz zu den eigentlichen Diensträumen des Erdgeschosses. Die Wohnungen für den Verwalter und für den Ingenieur haben exakt den gleichen Grundriß – der kleine, aber feine Unterschied besteht in der Fensterform: Segmentbogen für den Verwalter, gerade Sturze für den Ingenieur.

Als Rüber seit 1850 die Bahnhöfe im Allgäu zu planen begann, wurde eine lang geübte Praxis zur Vorschrift erhoben: Es sollten nur einheimische Materialien zur Anwendung kommen. Beim Bau der ersten Teilstrecken im mittleren und nördlichen Abschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn standen ohnehin nur Ochsenkarren und Kanalschiffe als Transportmittel zur Verfügung. Um allzu hohe Kosten zu vermeiden, beschränkte man sich daher auf die anstehenden Gesteine: gelber und roter Sand-





In Kempten erforderte die topographische Lage einen Kopfbahnhof, der 350 m vor dem Tor der Stadt lag. Grünanlagen mit Rasen und Bosquets, Springbrunnen und Beleuchtung empfangen den Reisenden. 1852 existierten in Bayern schon über 1000 km Telegraphenlinien. Repro nach einem Aquarell von Karl Herrle: Verkehrsmuseum Nürnberg



Fachwerkbauten wurden – in Annäherung an die örtliche Bautradition – nur im Allgäu errichtet. Die Aufnahme von 1902 zeigt die Station Wildpoldsried. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg



Während die übrigen Hallen an der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (Bamberg, Nürnberg, Augsburg, Lindau) weitgehend aus Holz bestanden, errichtete Neureuther in Hof, wo die bayerischen und sächsischen Züge endeten, eine massive Halle. Diese inzwischen auf ein Drittel ihrer ursprünglichen Länge verkürzte Halle des Alten Hofer Bahnhofs wurde 1985 von der Stadt Hof sorgfältig renoviert. Zusammen mit der Halle des Hamburger Bahnhofs in Berlin (heute Museum) dürfte die Hofer Halle die letzte erhaltene Einsteighalle Deutschlands aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts sein.

Foto: Verfasserin

stein in Ober- und Mittelfranken, versuchsweise auch Granit und Gneis im Fichtelgebirge. Zwischen Kaufbeuren und Donauwörth, wo natürliches Steinmaterial fehlte, baute man mit Backstein. Dabei wurde der Backstein unverputzt gelassen, um die Unterhaltskosten zu vermindern. Diesen Sichtziegelbau hatten Schinkel in Berlin und Gärtner in München wegweisend eingeführt; im Eisenbahnhochbau sollte er besonders in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts große Verbreitung finden. Wie der Haustein vereinigte der unverputzte Ziegelbau eine klare, ablesbare Konstruktionsweise mit sparsamem Unterhalt.

Im Allgäu war durch eine kaum entwickelte Ziegelproduktion auch dieses Material knapp. Für kleinere Stationsgebäude wählte Rüber daher Holz als Konstruktionsmaterial, und zwar je nach der ortsüblichen Bauweise für Fachwerk wie in *Wildpoldsried* oder für verschindelten Block-

bau. Trotz finanzieller Restriktionen erfuhren die Details des Holzbaus liebevolle Sorgfalt. Die bayerischen Könige Ludwig I. und Max II. hatten sich seit 1836 wiederholt mit Verordnungen für den Schutz der einheimischen Bauweise im bayerischen Hochland eingesetzt, und seit 1850 war für Neubauten der öffentlichen Hand dieser sogenannte *Gebirgsstil* vorgeschrieben. An der Allgäustrecke haben sich einige interessante Beispiele dieses Stiles erhalten.

Indem man sich den örtlichen Gegebenheiten anpaßte, entstand mit den Bahnhöfen der Ludwig-Süd-Nord-Bahn eine abwechslungsreiche Architektur, die trotz ihrer eigenständigen Stilsprache zum jeweiligen Standort in Beziehung trat und nicht auf einer aufgepöppelten Einheitlichkeit beharrte. Ausdrückliches Lob empfangen daher die Architekten der bayerischen Staatseisenbahn vom französischen Architekturtheoretiker und -kritiker E. E. Viollet-le-Duc,



der ihre Bauten in Gegensatz zu den eintönigen Putzbauten an den französischen Eisenbahnen stellte, die keinerlei lokale Eigenheiten berücksichtigten.

Die rund 50 Stationsgebäude der Ludwig-Süd-Nord-Bahn stellten die Visitenkarte der bayerischen Staatseisenbahn dar. Ihr Bau bildete die wichtigste und umfangreichste Hochbauaufgabe, welche die staatliche Baubehörde des Königreiches um die Mitte des 19. Jahrhunderts zu lösen hatte. Hier wurde ein Bekenntnis zum funktions-

bestimmten Bauen, zur sichtbaren Konstruktion und zur Materialechtheit abgelegt – Forderungen, die erst in der Architektur des 20. Jahrhunderts richtig zum Tragen kommen.

Dr. Beatrice Sendner-Rieger, Grüner Markt 3, 8600 Bamberg

Der Aufsatz faßt die Ergebnisse einer Dissertation zusammen, die voraussichtlich im Frühjahr 1987 im Druck erscheinen wird. Die Subskription wird in diesem Organ rechtzeitig angekündigt werden.

Harald Bachmann

## Entstehung und Bedeutung der Werra-Bahn

(Vorbemerkung: Aus verschiedenen Gründen mußte die Form des Vortrags, so wie er während des 25. Fränkischen Seminars des Frankenbundes am 26. Oktober 1985 gehalten wurde, beibehalten werden. Es mußte somit auf weitere Ergänzungen aus den archivalischen Unterlagen verzichtet werden. Es wird deshalb für manche sprachliche und formale Unvollkommenheit um Nachsicht gebeten.)

„Die Werra-Eisenbahn, deren Betriebsverwaltung wir zufolge des mit dem Verwaltungsrathe der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 28ten Januar 1856 übernommen haben, wird am 2ten November 1858 dem allgemeinen Verkehr des Publicums eröffnet werden, und zwar zunächst auf der Strecke Eisenach–Coburg–Sonneberg. Die Bahnstrecke von Coburg bis Lichtenfels ist ihrer Vollendung nahe und wird dem Verkehr ebenfalls bald übergeben werden können.“ Mit diesen Worten kündigte die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in ihrem ersten Fahrplan die Eröffnung der Werra-Bahn an. Somit begann für Coburg das Eisenbahnzeitalter am 2. November 1858.

Es war jedoch ein weiter Weg bis dorthin, und man mußte im Herzogtum Sachsen-Coburg auf der Hut sein, nicht in eine aussichtslose Randlage in bezug auf die neuen Eisenbahnlinien ringsum zu geraten. Wieder einmal wurde man sich in Coburg der

Brückenfunktion zwischen Franken und Thüringen, zwischen Bayern und den mittel- bzw. norddeutschen Staaten bewußt. Und nicht von ungefähr sah man auch die neuen Eisenbahnlinien im Sinne der alten Handelsstraßen von Nürnberg über Coburg nach Erfurt bzw. über Neustadt bei Coburg nach Leipzig, letztere die sogenannte „Sattelpaßstraße“ über den Thüringer Wald. So taucht der Coburger Raum als Bindeglied zwischen den Bewohnern des Thüringer Waldes und Franken in dieser Zeit immer wieder auf.

Während der Beitrittsverhandlungen zum Deutschen Zollverein in den Jahren 1832–1834 drohte zeitweilig die Gefahr für Coburg, sich zwischen einem preußisch-norddeutschen und einem bayrisch-süddeutschen Zollverein entscheiden zu müssen. In einer Denkschrift der Coburger Gewerbetreibenden lesen wir u.a.: „... die Waldbewohner kaufen ihren Bedarf an Getreide nirgends wohlfeiler als in Coburg, welches gerade in der Mitte der Überfluß an Getreide habenden Provinzen Bayerns und den Getreide bedürftenden Waldbewohnern liegt. . . . Jeder Anschluß Coburgs an andere Staaten, gleichviel an welche, und selbst unter den besten Bedingungen, ohne daß Bayern mit inbegriffen ist, würde aber über den Handel Coburgs das Todesurteil aussprechen . . . . Übrigens sei die Verbindung mit Bayern für Coburg die natürlichere . . .