

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 Verwaltungs-Rathe 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 . . .

Anschluß an Bayern bedeutet Öffnung der Straßen nach Bamberg, Würzburg und Schweinfurt . . . Diese Sätze wurden nicht während der Anschlußverhandlungen 1918/19 niedergeschrieben, sondern finden sich unter dem Datum vom 28. Dezember 1832!

Eine nicht unerhebliche Schwierigkeit bestand natürlich in der staatlichen Zersplitterung Deutschlands und speziell Thüringens. Jeder Landesherr war ja zunächst bestrebt, sozusagen nur seine Haupt- und Residenzstadt in einen Verkehrsstern der neuen Eisenbahnlinien einzubinden, denken wir an die ersten Eisenbahnlinien 1838 von Berlin nach Potsdam oder 1839/40 zwischen München und Augsburg. Letztlich waren das zunächst nichts anderes als Vortortsverbindungen zur jeweiligen Hauptstadt. Die Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth 1835 bildet hier eine Ausnahme als Ausgangspunkt der für die Zukunft gedachten Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof. Es lag außer-

halb jeder Diskussion, daß an sie die Werra-Bahn herangeführt werden mußte, wenn sie im zukünftigen Eisenbahnnetz Deutschlands überhaupt einen Sinn haben sollte.

Bereits 1837 war die erste deutsche Güter- und Fernbahn auf der Strecke von Leipzig nach Dresden eröffnet worden. An der Einrichtung dieser zukunftsweisenden Bahnstrecke war kein Geringerer beteiligt als Friedrich List, der in dieser Zeit als amerikanischer Konsul in Leipzig wirkte. Bekanntlich war der 1879 in Reutlingen geborene streitbare Professor der Staatswissenschaft in Tübingen wegen seiner progressiven Gedanken, die auf einen politischen und wirtschaftlichen Zusammenschluß aller deutschen Staaten auf liberaler Grundlage basierten, bei seinem württembergischen Landesherrn in Ungnade gefallen. Er wurde zur Festungshaft verurteilt und nur unter der Bedingung freigelassen, wenn er nach den USA auswandern wird. Nach seiner Rückkehr aus Amerika setzte er sich



Der Coburger Bahnhof der Werra-Bahn bis 1911/14 (nach einer alten Postkarte mit Gen. d. Bahnhofs Coburg)



Einer der zahlreichen Durchlässe, wie sie in dem hügeligen Gelände zwischen Coburg und Eisfeld nötig wurden, heute ohne Gleisanlagen (Aufn.: Robert Reiter, Coburg)

unverdrossen für ein einheitliches Eisenbahnnetz in Deutschland ein. 1833 erschien seine Schrift "Über das sächsische Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems" mit einer Karte für ein deutsches Eisenbahnnetz, das dann erst Jahrzehnte später verwirklicht werden sollte. Lists genialer Blick sah in eine Zukunft, in der die wichtigsten Städte Deutschlands ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Länder durch Schienenwege miteinander verbunden sein sollten, als Grundlage der wirtschaftlichen Einheit und der kommenden Industrialisierung. Er wollte gleichsam mit der Dampflokomotive die Einheit Deutschlands vorantreiben, für ihn gewann die Eisenbahn auch eine ganz eminent politische Bedeutung.

So kann er in gewisser Weise auch als der geistige Vater der Werra-Bahn gelten. Seine Eisenbahnpläne speziell für Thüringen stießen bei dem Gothaer Industriellen und Verlagsbuchhändler Joseph Meyer (Meyers

Konversationslexikon!) auf waches Interesse. Im Mai 1840 trafen beide zusammen und wirkten von nun an unablässig auf die thüringischen Herzöge und vor allem auch auf die Gewerbetreibenden ein.

Erster Erfolg war, daß nach mehrfachen Konferenzen am 19. August 1840 in Gotha ein Staatsvertrag geschlossen wurde, in dem sich die Regierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg und Gotha sowie Sachsen-Meiningen zu einem *thüringischen Eisenbahnverein* zusammenschlossen. Am 20. Dez. 1841 kam ein Vertrag über den Bau einer thüringischen Eisenbahn von Halle über Eisenach und Meiningen nach Coburg zustande (List wurde dafür Ehrendoktor der Rechte der Universität Jena und bekam einen Preis von umgerechnet etwa 1700 Mark). List hoffte auf eine dauernde Anstellung im Rahmen der thüringischen Eisenbahnverwaltung; doch ging das Projekt nicht recht vorwärts: nur die Teilstrecke Halle-Weimar

war bis 1846 fertiggestellt worden. Im gleichen Jahr beging List Selbstmord! Nun betrieb Meyer das Projekt der Werrabahn allein weiter, es war seine Lieblingsidee. Er glaubte, sie allein durchführen zu können, nachdem er das Stammkapital weitgehend zusammengesammelt hatte.

Nun interessierten sich aber die Staaten zusehends für das Projekt. Die direkte Beteiligung der thüringischen Herzogtümer an der Finanzierung der Werrabahn zeigt vor allem, wie sehr man sich gerade vom Eisenbahnbau eine Innovation für Gewerbe und beginnende Industrialisierung erhoffte. Graf von Keller, Mitglied der Direktion der thüringischen Eisenbahngesellschaft brachte dies als Vorsitzender der Generalversammlung der Aktionäre der Werra-Eisenbahn-Aktiengesellschaft am 18. Januar 1856 in der Generalversammlung zu Meiningen mit folgenden Worten zum Ausdruck: "die Hauptzeichnung des Aktienkapitals ist nicht an den großen Börsenplätzen erfolgt, sondern hauptsächlich durch das Zusammentreten von Fürst und Volk im Lande selbst".

Somit kam ein Aktienkapital von rund 8 Millionen Talern (umgerechnet etwa 24 Millionen Mark) aus den Staatshaushalten der beteiligten thüringischen Fürstentümer, aus dem Vermögen der kommunalen Gebietskörperschaften (z.B. Städte Coburg und Neustadt bei Coburg) und nicht zuletzt wegen der günstigen Zinsen aus Zeichnungen der zahlreichen privaten Gewerbetreibenden zusammen. Die Gesellschaft zum Bau der Werra-Bahn mit dem Sitz in Erfurt mußte nun, bevor sie mit den Bauarbeiten beginnen konnte, verschiedene Verträge der einzelnen Staaten untereinander abwarten. So kam z.B. am 8. Mai 1853 der Vertrag zwischen dem Königreich Bayern auf der einen Seite und den Herzogtümern Sachsen-Coburg und Gotha, Sachsen Meiningen und dem Großherzog Sachsen-Weimar-Eisenach auf der anderen Seite über den Ausbau der Anschlußstrecke von Coburg nach Lichtenfels zustande. Darin wurde "der in der unmittelbaren Nähe der Stadt Coburg zu errichtende Bahnhof . . . als alleinige und gemeinschaftliche Wechselstation für den Eisenbahnbetrieb der

Bahnverwaltungen auf der Linie von Lichtenfels" bestimmt. Somit konnte der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Erfurt der Auftrag erteilt werden, mit dem Ausbau zu beginnen. Am 18. Februar 1856 erfolgte der erste Spatenstich bei Themar in Thüringen. Im Coburger Land begann man mit dem Bau der Trasse am 22. März 1856 bei Görtzdorf unmittelbar an der alten Grenze zwischen den Herzogtümern Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg, der heutigen Zonengrenze. Zugleich wurde von Coburg aus der Ausbau in Richtung Neustadt bei Coburg und Sonneberg (damals Herzogtum Sachsen-Meiningen) vorangetrieben. 6500 Arbeiter waren beim Bau der Werra-Bahn beteiligt. Trotz der oft sehr schwierigen Bodenverhältnisse und des meist hügeligen Gebiets, trotz der oft noch unzureichenden Sicherheitsvorkehrungen und primitiven Werkzeuge gingen die Arbeiten zügig voran, und es kam auch zu relativ wenigen ernstlichen Unfällen.

Am 24. September 1857 erfolgte der erste Spatenstich für den Coburger Bahnhof, der in einem etwas nüchternen Einheitsstil errichtet, zwei dreistöckige Verwaltungs- bzw. Wohntrakte mit einer beide verbindenden Abfertigungshalle auswies. Eine erste Probefahrt konnte am 3. Oktober 1858 von Eisenach nach Coburg mit 20 Waggons unternommen werden. Die Bauzeit hatte somit insgesamt zweieinhalb Jahre betragen, der Kostenaufwand belief sich auf umgerechnet 22 Millionen Mark. Am 2. November 1858 fuhr um 12 Uhr der erste Zug, gezogen von den Lokomotiven "Coburg" und "Meiningen", im Bahnhof Coburg ein. Bereits am 24. Januar 1859 konnte das Verbindungsstück nach Lichtenfels ins benachbarte Bayern dem Verkehr übergeben werden.

Damit war nach dem Süden der Anschluß an die bayerische Süd-Nord-Bahn gefunden worden, zugleich aber auch an das sächsische Bahnnetz und eben über Eisenach an den thüringisch-mitteldeutschen Strang Bebra-Erfurt an das preußisch-norddeutsche Eisenbahnnetz. Von den 151 km Strecke von Coburg nach Eisenach folgten ab Eisfeld rund 80 km dem namensgebenden Fluß. Man sollte dabei nicht übersehen,

daß damit ein landschaftlich sehr schöner Teil Thüringens der Bevölkerung verkehrsmäßig leicht zugänglich gemacht wurde. In der Erschließung einer der reizvollsten Landschaften Deutschlands lag wohl die eine Bedeutung der Werra-Bahn. Die andere und viel wichtigere sollte auf dem Gebiet des Güterverkehrs liegen. Doch waren hier die Hoffnungen von Anfang an zu hoch geschraubt, wenn man beispielsweise die folgenden Sätze in der Einladung zur Aktienzeichnung liest: "Die Werra-Bahn bildet das Mittelglied, welches die bestehenden Eisenbahnen zwischen dem Adria-Meer und der Nord- und Ost-See in kürzester Linie, in der Richtung der alten Handelsstraße zwischen Nürnberg, Bremen und Hamburg verbindet." Sicher leuchtet hier die Erinnerung an die einstige Bedeutung der eingangs erwähnten alten Handelsstraßen über Coburg auf. Doch schien sich das allgemein erhoffte Verkehrsaufkommen nicht gleich zu erfüllen und erst allmählich stiegen die Zahlen.

Drei Vergleichszahlen seien hier zur Veranschaulichung angeführt:

	Personenbeförderung	Güterverkehr
1860	361 398 Personen	117 495 t Güter
1880	547 885 Personen	415 982 t Güter
1890	1 265 733 Personen	582 253 t Güter

Das allgemeine Verbundsystem, das sich durch die Werra-Bahn im süd- und westthüringischen Raum herausgebildet hatte, wirkte doch recht fördernd auf Handel und Gewerbe und auf die Herausbildung neuer Industrien ein. In einem Werk über den Sonneberger Wirtschaftsraum wird z. B. geurteilt: "Immerhin hatte damit die südthüringische Versandmetropole (Anm. d. Verf.: Sonneberg wurde zum Mittelpunkt der thüringischen Spielwaren- und Glasindustrie) den Anschluß an die Weser-Main-Route erhalten, . . . die bis 1945 der natürliche Abzugskanal für die Ausfuhrsgüter Südthüringens geblieben ist." Doch ist die Werra-Bahn vergleichsweise nie zu einer der großen Durchgangsstrecken in Deutschland geworden. Da liefen ihr die großen Linien von Nürnberg über Probstzella nach Leipzig und Berlin auf der östlichen Seite und von Nürnberg über Würzburg-Gemün-

den nach Fulda und Hannover im Westen den Rang bei weitem ab. Sie ist letztlich ihrer Bedeutung als Bindeglied zwischen diesen Nord-Süd-Achsen als eine Art Ost-West-Verbindung treugeblieben. Für den regionalen Bereich war sie bis 1945 als Verkehrsmittel zwischen dem fränkischen und thüringischen Raum von unübersehbarer Bedeutung und ihre Durchschneidung durch die Zonengrenze blieb bis heute schmerzlich und tiefgreifend spürbar.

Zum Schluß sei mir die Erwähnung einer Episode erlaubt, die erstmals schlaglichtartig die Bedeutung der Eisenbahn im militärischen Sinne selbst in einem solch regionalen Bereich beleuchtet. Im Deutschen Bruderkrieg von 1866 stand das Herzogtum Sachsen-Coburg bekanntlich auf preußischer Seite, das benachbarte Bayern und Meiningen auf österreichischer. Somit blieb dem Coburger Herzog Ernst II. nichts anderes übrig, als sein Kontingent schleunigst aus der Einkreisung herauszuführen und mit ihm in seine zweite Residenz Gotha auszuweichen. Deswegen lesen wir bei Kriegsausbruch unter dem 18. Juni 1866 in der "Coburger Zeitung" folgendes: "Heute morgen um 4 Uhr gab ein zahlreiches aus allen Schichten der Bevölkerung bestehendes Publikum den ins Feld rückenden hiesigen Truppen das Geleit zum Bahnhof." Weiterhin wird berichtet, daß man hinter den abfahrenden Coburger Truppen ein paar Schienen der Werra-Bahn herausgerissen und die Telegraphendrähte durchschnitten habe. Somit lag nun Coburg schutzlos den bayerischen Truppen ausgeliefert.

Diese ließen denn auch nicht lange auf sich warten. Das Amberger Infanterieregiment "König Wilhelm von Preußen" (!) rückte am 3. Juli 1866 in Coburg ein. Darüber kann man in den Erinnerungen eines alten Coburger folgendes lesen: "Wir begrüßten die einziehenden Bayern, nahmen an ihrem Lagerleben auf dem Ketschenanger (Anm. d. Verf.: großer Platz vor dem Coburger Ketschentor, dem südlichen Stadttor) teil und freuten uns an ihrer hellblauen, massenhaften Gegenwart . . . bei Coburger Bier und Bratwürsten". (Anm. d. Verf.: die Bayern trugen im Gegensatz zu

den grünen Uniformen der Coburger bekanntlich blau!). Am 7. Juli 1866 fuhren die bayerischen "Besitzer" auf der inzwischen wieder hergestellten Werra-Bahn nach Meiningen, um sich mit dem dortigen Kontingent zu vereinen, und um schließlich noch in die Gefechte von Kissingen und Hammelburg verwickelt zu werden.

Bis 1895 bestand eine selbständige Verwaltung der Werra-Bahn mit einer Direktion in Erfurt, später in Meiningen. In diesem Jahr wurde die Werra-Eisenbahngesellschaft AG für 95 Millionen Mark von der preußischen Staatsbahn aufgekauft. Der Prozeß der Vereinheitlichung und Verstaatlichung bahnte sich an, der zu Beginn der zwanziger Jahre unsres Jahrhunderts durch die Reichsbahn reichseinheitlich abgeschlossen wurde.

Dies war gerade die Zeit nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg, als Coburg den Anschluß an Bayern suchte. Bei den Anschlußverhandlungen tauchte wieder die alte Forderung nach einer Fortsetzung der Lokalbahn Coburg-Rossach im Itzgrund bis Breitengüßbach und Bamberg auf sowie der Ausbau einer "Grabfeldbahn" von Rodach bei Coburg über Königshofen im Grabfeld nach Bad Neustadt. Aus bisher unerklärlichen Gründen wurde die Werra-Bahn nämlich von Coburg nicht direkt nach Rodach und weiter über Hildburghausen geführt, sondern über das wesentlich schwierigere Hügelland nach Eisfeld. Sollte hier wirklich der Wille des Herzogs ausschlaggebend gewesen sein, sein ausgedehntes Jagdgebiet im Gallenberger Forst zwischen Coburg und Rodach nicht durch



Der sogenannte Coburger "Fürstenbahnhof", mit dessen Bau ausgerechnet im August 1914 begonnen wurde. Er zeigt im Giebfeld das Staatswappen des ehem. Herzogtums Sachsen-Coburg und sollte für Staatsempfänge dienen. Er steht unmittelbar neben dem 1914 vollendeten heutigen Personenbahnhof.
(Aufn.: Werner Lorenz, Coburg)

Eisenbahnlärm stören zu lassen? Es wurde lediglich eine Stichbahn nach Rodach (heute unmittelbar an der Zonengrenze!) gebaut. Beim Abschluß des Staatsvertrags zwischen Bayern und Coburg wurde die Forderung nach der Verbindung zwischen Rodach und Königshofen sogar wörtlich aufgenommen. Doch ist es bis 1945 nicht zu ihrer Ausführung gekommen.

Ersparen Sie mir weitere Ausführungen für die Zeit nach 1945. Wir alle wissen nur zu gut, daß die einstige Werra-Bahn ihren verbindenden Charakter für unseren fränkisch-thüringischen Raum wohl für immer verloren hat. Vor wenigen Jahren wurden auf der Strecke Coburg bis zur Zonengrenze bei Görsdorf (Anm. d. Verf.: übri-

gens der einzige Bahnhof einer thüringischen Ortschaft auf bayerischem Boden; er wurde vor einiger Zeit als Wochenendhaus an einen Coburger verkauft) die Schienen abgebaut, man könnte also sagen, die Werra-Bahn wurde etwa 2 km nördlich von Coburg amputiert. Es existieren somit heute nur noch die Teilstrecken Coburg-Lichtenfels und Coburg-Neustadt (ebenfalls unmittelbar an der Zonengrenze gegenüber Sonneberg). Im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn für 1944/45 lesen wir auf der Fahrplanseite für die Werra-Bahn "Eisenach – Meiningen – Lichtenfels gültig vom 3. Juli 1944 bis auf weiteres".

Dr. Harald Bachmann, Oberstudiendirektor,
Eupenstraße 108, 8630 Coburg

Wolfram Lübbecke

Die Eisenbahn als Baudenkmal

In diesem Vortrag¹⁾ sollte die Problematik der Erfassung der Eisenbahn in Denkmallisten programmatisch vorgeführt und anschaulich gemacht werden, was ein Denkmalfleger, der Kunsthistoriker ist, findet, wenn er systematisch nach Eisenbahndenkmalen sucht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, meine geschätzten Eisenbahnfreunde, ich habe spontan auf die Einladung, in Ihrem Kreise zu sprechen, zugesagt, weil mir die Gelegenheit recht kam, die Problematik der Erfassung von Eisenbahndenkmalen vorzuführen. Die deutschen Denkmalfleger müssen auch aus Anlaß des Eisenbahnjubiläums, das 1985 gefeiert wird, Stellung beziehen. Es gilt darzustellen, welche Fragen zu lösen sind, wenn Relikte dieser 150-jährigen Eisenbahngeschichte als Denkmal definiert werden sollen, – ohne daß man idealistischer Eisenbahnfan ist, sondern ein berufsmäßiger Denkmalinventarator, der alle bayerischen Eisenbahndenkmale zu sammeln und zu sichten hat.

Wie gesagt – die bundesdeutschen Denkmalfleger sind aus Anlaß des Jubiläums gerufen, Stellung zu beziehen, sind gefordert, nach Vorbesprechung von Ver-

tretern der Kultusministerkonferenz und der Vereinigung der deutschen Denkmalfleger, sozusagen ihre Karten auf den Tisch zu legen.

Ich möchte anhand von nur wenigen Beispielen typische Eisenbahndenkmale vorführen; in dieser Runde des Frankenbundes ist es selbstverständlich, vorwiegend Beispiele aus fränkischen Gegenden zu zeigen, doch versage ich es mir nicht, auch nach außen zu blicken, sogar nach Wuppertal, Köln und Berlin.

In allen deutschen Bundesländern werden in irgendeiner Form Denkmallisten geführt, in allen deutschen Bundesländern werden hierbei natürlich Eisenbahndenkmale verzeichnet. Überall versucht die denkmalflegerische Betreuung natürlich auch diese Denkmale zu schützen, woraus sich gerade mit dem ökonomisch orientierten Wirtschaftsunternehmen *Deutsche Bundesbahn* einige Streitfälle ergeben haben. Daher gibt es bei der Vereinigung der deutschen Denkmalfleger nicht nur eine Arbeitsgruppe Technische Denkmäler – darunter sind also die Eisenbahn und die Industriedenkmale zu verstehen, im Gegensatz zur gotischen Kathedrale, die ja