

Die Ludwigs-Westbahn

Planung und Bau der zweiten kgl. bayer. Staatsbahn in Franken

”Ludwigs-Westbahn“ hieß offiziell die 1852/54 in Betrieb genommene bayerische Staatsbahn-Linie von Bamberg über Schweinfurt – Würzburg – Gemünden – Aschaffenburg zur bayer./kurhess. Staatsgrenze in Richtung Hanau – Frankfurt, weil noch König Ludwig I. den Bau dieser 31 deutsche Meilen (knapp 208 km) langen Bahnstrecke beschlossen und angeordnet hatte. Diese ”Westbahn“ verband von Bamberg her die insgesamt 566 km lange bayerische Bahnmagistrale Lindau – Augsburg – Donauwörth – Nördlingen – Nürnberg – Bamberg – Kulmbach – Hof (”Ludwigs-Süd-Nordbahn“) mit der Handels- und Messestadt Frankfurt am Main. Die fränkische Westbahn sollte nach Intention Ludwigs I. vor allem den Verkehr zwischen den damals wichtigsten deutschen Messe-

städten und Handelspolen Leipzig und Frankfurt a/M. zum Nutzen seines Königreichs durch Franken führen.

Eine mainparallele Bahnverbindung von Bamberg über Würzburg nach Frankfurt hatten insbesondere unterfränkische Wirtschaftskreise seit Beginn des Jahres 1836 gefordert. Die bayerische Staatsregierung lehnte derlei Ansinnen bis in den Spätherbst 1843 konsequent ab, weil sie von einem solchen Bahnprojekt schädliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen des Mains und des in Bau befindlichen Ludwigs-Donau-Main-Kanals befürchtete. Im Dezember 1843 vermachte ein Memorandum der Handelskammer von Unterfranken und Aschaffenburg, das ein privates Maintal-Bahnprojekt befürwortete und dem König direkt zugestellt worden war, diesen von



”Vertikalprojektion“ (Höhenschnittplan) der Ludwigs-Westbahn. Bildquelle: General-Direction der königl. bayer. Verkehrs-Anstalten, 1860.

entwaffneten Punkts zu ver-
hindern.

Die konzessionierte Zeitung
zur Zeitung der Freiheit und der
Friedenszeitung über
die Freiheit und Frieden
für Frieden und Freiheit
W. und W.

after North Beach Park being closed
with up to 5000 visitors so I went to
Brookline and saw Jeanne
and Vicki and we ate dinner at the
diner, then I went to the beach and
got a sunburn. We then went
to the beach, the beach was
crowded with people.

15. Januar 1946.

Leibig

Miss Grace Wade Georgina Wade

der unausweichlichen Notwendigkeit eines solchen Bahnbau zu überzeugen. Der autokratisch regierende bayerische König entschied sich Weihnachten 1843 zunächst grundsätzlich für die Genehmigung des Bahnprojekts und suchte zu Beginn des Jahres 1844 nach Möglichkeiten, das Projekt in bayerische Staatshand ("Staatsregie") zu bekommen, um seinem Königreich die wirtschaftlichen Vorteile des rentabel eingeschätzten Projekts zu sichern.

*Gele. von Leit der die Bieg.
V. 1. Bauei verif. C. die
Anleit. & Maßnahmen auf
Raet/Spree & Böhmen in Ostpreu.
11. Novem. 14. Nov. 44.*

Leibniz

Autograph Ludwigs I. vom 14. November 1844: Königliche Richtlinienweisung für das K. B. Staatsministerium des Innern.

Heute steht fest, daß der wirtschaftlich vorsichtige König bei seiner Entscheidung für die Westbahn selbst der Eisenbahnspekulation verfallen war: Die detaillierten regierungsseitigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen hatten nur Alibi-Charakter; sie wurden übrigens erst angestellt, als der Landtag seine haushaltrechtliche Projektzustimmung geben sollte. Die Schlußabrechnung des Baus und der Erstausstattung zeigte das Ludwigs-Westbahn-Projekt mehr als doppelt so teuer, wie die der Regierungentscheidung zugrundeliegende Kalkulationsrechnung des Frühjahrs 1844 veranschlagt hatte. Das Verkehrsaufkommen der neuen Staatsbahnstrecke – bzw. ihre wirtschaftlichen Erträge – genügten lange Jahre nicht, um die Investitionskosten zu verzinsen.

◆ Königliche Entschließung (Autograph Ludwigs I.) vom 13. Februar 1844 zur Westbahn-Vorlage der K. B. Staatsministerien des Äußern, des Innern und der Finanzen. Die unterzeichneten drei Ressortminister hatten die debattierte Westbahn als Staatsbahn-Projekt empfohlen.

Das lange politische Tauziehen und königliche Ringen um das Westbahn-Projekt wurde vom Verfasser mehrfach vorgestellt. Aus Platzgründen soll im folgenden vor allem die bauliche Ausstattung dieser ersten mainfränkischen Fernbahn gewürdigt werden, zumal die damit verknüpften bau- und kulturgeschichtlichen Leistungen von der zumeist fahrzeugtechnisch orientierten Eisenbahn-Nostalgie gerne verdrängt werden.

Die Streckenführung der Ludwigs-Westbahn hatte Karl Schierlinger seitens der Obersten Baubehörde quasi am Schreibtisch festgelegt: Schierlinger besaß als ehemals unterfränkischer Kreisingenieur so viel Landeskenntnis, daß er seinen Streckenvorschlag (12. Dez. 1843) ohne vorherige Terrainerkundung und ohne detailliertes Kartenmaterial zu erstellen vermochte. Die Projektierungs-Ingenieure der kgl. Eisenbahnbau-Commission hatten "nur" noch die Details der Streckenführung zu bestimmen. Hierbei ließen ihnen weder König Ludwig I. noch sein Nachfolger Max II. freie Hand: Ludwig I. wehrte sich beispielsweise bereits 1846 rein prophylaktisch gegen unnötige Trassierungsansprüche am Würzburger Stein. Max II. verbat sich die in Würzburg beabsichtigte Bahnhofsplatzierung in unmittelbarer Residenz-Nachbarschaft ebenso barsch wie die von der Kommission erstrebte Streckentrassierung auf der Hauptachse des Veitshöchheimer Hofgartens.

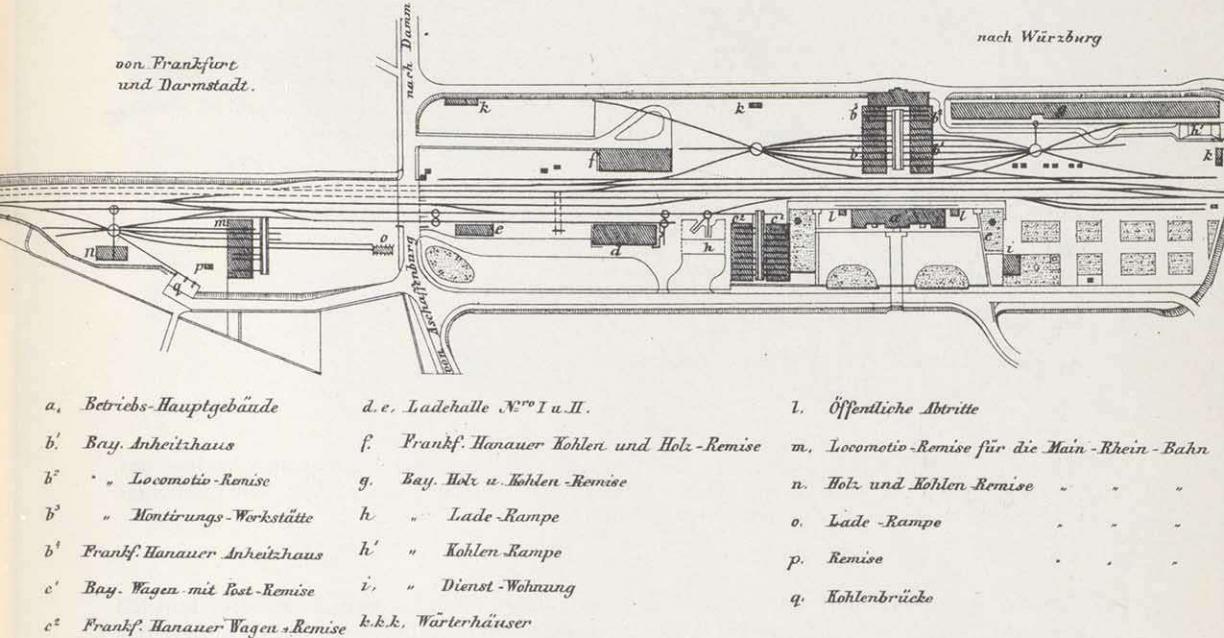
Die beim einfachen Volk wenig beliebte kgl. Eisenbahnbau-Commission – die zu eiserner Sparsamkeit angehaltene K. B. Behörde leistete niedrige Grundentschädigungen und zahlte schlechte Löhne – erarbeitete auch den Stationsplan und bestimmte die Stationsausstattungen nach der Verkehrsbedeutung bzw. Verkehrshäufigkeit der jeweils vorgesehenen Stationsorte. Der ursprüngliche Commissionsentwurf vom Frühjahr 1845 – siehe nachstehende Tabelle – entsprach den Fernbahn-Vorstellungen der Verkehrsplaner. Bis zur Inbetriebnahme der Bahn hatten Abgeordnete und Kommunen eine kostentreibende, verkehrswirtschaftlich teilweise unsinnige Ausweitung durchgesetzt.

Stations-Übersicht der Ludwigs-Westbahn

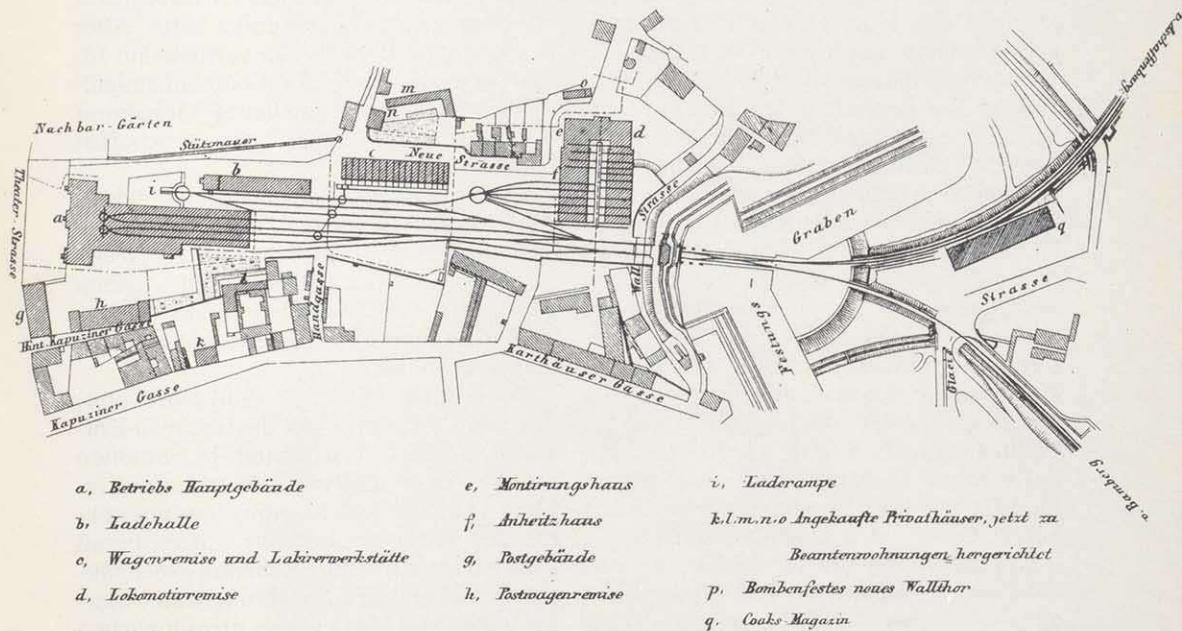
Entwurf der Kgl. Eisenbahnbau-Commission
vom 23. Januar 1845

Bamberg:	Abzweigbahnhof von der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Stationsverzeichnis der Kgl. bayer. Verkehrsanstalten, Stand 1860
Ebelsbach:	Straßenkreuzung n. Eltmann und in den Steigerwald; (Fabrik) Schleichach	Bamberg: Oberpost- und Oberbahnamt, Abzweigbahnhof von der Ludwigs-Süd-Nordbahn Oberhaid = Anhaltstelle Staffelbach = Anhaltstelle
Haßfurt:	Straßenkreuzung n. Hofheim	Ebelsbach = Expedition
Schweinfurt:	Bad Kissingen	Zeil = Expedition
Waigolshausen:	Straßenkreuzung n. Arnstein und Werneck	Haßfurt = Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation Obertheres = Anhaltstelle Gädheim = Anhaltstelle Schonungen = Expedition
Bergtheim		Schweinfurt = Bahnhof m. Bahnverwaltung Telegraphenstation Bergtheim = Anhaltstelle
Rottendorf:	Straßenkreuzung n. Kitzingen und Dettelbach	Bergtheim = Expedition m. Wasserstation Seligenstadt = Expedition Telegraphenstation
Würzburg		Rottendorf = Expedition m. Wasserstation
Veitshöchheim:	Kgl. Schloß und Garten, Belustigungsort	Würzburg = Bahnhof m. Oberpost- und Oberbahnamt Telegraphenamt
Karlstadt:	Straßenkreuzung n. Hammelburg und Brücknau	Veitshöchheim = Expedition
Gemünden:	Straßenkreuzung; Bad Kissingen	Thüngersheim = Anhaltstelle Retzbach = Expedition
Lohr		Karlstadt = Expedition m. Wasserstation
Aschaffenburg		Wernfeld = Anhaltstelle
Dettingen:	Seligenstadt/Alzenau	Gemünden = Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation
		Lohr = Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation
		Partenstein = Expedition
		Heigenbrücken = Expedition Telegraphenstation
		Laufach = Expedition, Lok-Einsatz- u. Wasserstat., Telegraphenstation
		Aschaffenburg = Bahnhof m. Bahnverwaltung bayer.-hess. Wechselstation Telegraphenstation
		Kleinostheim = Expedition
		Dettingen = Expedition
		Kahl = Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation

Situationsplan des Aschaffenburger Bahnhofs (M. 1:5000, Ausbaustand 1860)



Situationsplan des Alten Bahnhofs in Würzburg (Kopfbahnhof; M. 1:5000)



Auf Anordnung des Königs
mit ausdrücklicher Befehl der Regierung
Aschaffenburg den 3. August 1846

ist jetzt die Bauaufsicht beizufüge, um die
Arbeiten aufrecht zu erhalten.
Die in jeder Beziehung die Arbeit der Regierung
unterstützt und geleistet hat, so lange zur Abschöpfung
der Befehl bestimmt, so darf sie glänzen.
Um das bestrebt ist, und aufdringlich ist die Abschöpfung
Befehl in die Regierung gelebt.
König am 31. Juli 1846

König

Der Krieg verfügt über freie
Wahl. Gern zu Klenze soll
mit Klenze zu Hause führen.
König am 18. Nov. 1846

König

Abel

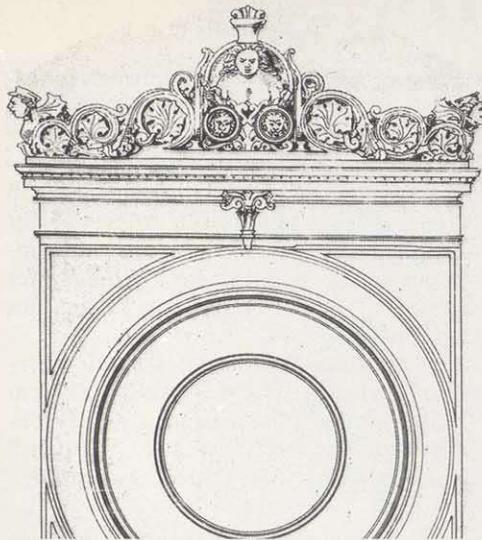
Klenze-Verfügungen König Ludwigs I., die Westbahn betr., auf einer vertraulichen Vorlage des Innenministers v. Abel vom 31. Juli 1846. — Oben rechts: Verfügung vom 3. Aug. 1846 mit königlichem Signat; unten rechts: Autograph König Ludwigs I. vom 18. Nov. 1846.

Knapp sechs Wochen nach Erlaß des bayerischen Gesetzes zum Bau der Ludwigs-Westbahn als Staatsbahn bewarb sich Bayerns berühmter Baumeister Leopold von Klenze in einem an König Ludwig I. gerichteten Handschreiben vom 11. Juli 1846 um die "architektonische Bearbeitung der Entwürfe zu den Brücken, Viadukten, Tunnelfassaden und Hochgebäuden" der künftigen Westbahn. Ludwig I. hatte 1843 seinen ehemalig geschätzten Hofbaumeister Klenze von der Vorstandschaft der Obersten Baubehörde entbunden und mit Verfügung vom 10. Februar 1844 dem neuen Stern am Münchener Bauhimmel, Friedrich von Gärtner, die "Würdigung der Bahn-Hochbauten" aufgetragen. Dieser königliche Auftrag umfaßte sowohl die künstlerische Würdigung der Architekturentwürfe als auch die "technische Superrevision" der fertigen Planvorlagen, also sowohl die künstlerische als auch die bautechnische Überwachung der einschlägigen Hochbau-Maßnahmen. Bereits am 14. Juli 1846 äußerte König Ludwig I. gegenüber Innenminister v. Abel in einem vertraulichen Schreiben: "... Mir scheint es räthlicher . . . von Klenze bey Fraglichem ganz herauszulassen, . . . Klenze bey Bemerktem nicht zu beschäftigen . . ." In Hinsicht auf Gärt-

ner zeigte sich Ludwig I. außerordentlich loyal. Gärtner hätte nach Bekunden des Innenministers von Abel vom 31. Juli 1846 Klenze sogar als leitenden Westbahn-Hochbauarchitekten akzeptiert, sofern regierungsseits eine öffentliche Verlautbarung zustande gekommen wäre, die Klenzes Verpflichtung mit Gärtners nachweislicher Arbeitsüberlastung begründet hätte. Aber der König wollte nicht. Er verfügte am 18. November 1846 betreffs Westbahn endgültig, der (in Ungnade gefallene) "Geheimrat v. Klenze, soll nichts damit zu schaffen haben."

Die politischen Umstände des Jahres 1847 schufen dringlichere Probleme als die Benennung des verantwortlichen Westbahn-Hochbauarchitekten und gaben gleichzeitig Gottfried Neureuther (1811–1887) die Chance, sich als Eisenbahn-Architekt zu profilieren.

Neureuther hatte am Süd-Nordbahn-Abschnitt Bamberg–Hof die Hochbau-Entwürfe für 11 von insgesamt 18 Stationen erstellt. Als er aufgrund dieser Leistung im März 1848 zum kgl. Kommissionsarchitekten der Westbahn ernannt wurde, besaß Neureuther auf dem Eisenbahn-Hochbau-sektor einschlägige Erfahrung und Anerkennung. Von Neureuthers ursprünglichen



Figürlich-plastischer Schmuck des steinernen Uhrgehäuses in der Fassade des Schweinfurter Bahnhofs (Entwurf Neureuther)

Westbahn-Entwürfen durften viele Details den von König Max II. verfügten Sparmaßnahmen zum Opfer gefallen sein. Auffälligerweise datieren nämlich auch die ältesten überlieferten Neureutherschen Westbahnhochbauprojekte erst von 1851/52. Max II. Verfügung vom 9. September 1852, „die Gebrechen des Staatsbauwesens betr.“, erzwang eine architektonische Revision der Hochbau-Entwürfe, der Neureuther i. allg. seine liebevoll entworfenen, aber kostenträchtigen Ausstattungs- und Fassadendetails opfern mußte. Umständehalber sind vor allem die westlich von Schweinfurt gelegenen Neureuther-Bahnhöfe äußerlich etwas einfacher gehalten. Die zur Ausführung gekommene Schweinfurter Bahnhofsuhr des heutigen „Stadtbahnhofs“ läßt erahnen, um wieviel prächtiger sich Neureuther selbst seine Hochbauten gewünscht hatte.

Insgesamt erweisen sich die von Neureuther für die Westbahn entworfenen Hochbauten als „Typen-Bahnhöfe“ mit Varianten. Ihre Größe – und damit ihre bauliche Ausstattung – entsprach der einstigen Verkehrsbedeutung der jeweiligen Station: Neureuthers Typenprogramm umfaßte damals vier Stationskategorien, die hierarchisch abgestuft die Bedarfsspanne von der Großstadt (Kat. I; Würzburg) über

Mittelzentren (Kat. II; Schweinfurt und Aschaffenburg), Unterzentren (Kat. III; Karlstadt, Lohr etc.) bis hinunter zu den Kleinzentren (Kat. IV; Bautyp Schonungen) abdeckten.

Als Bahnhofs-Ensembles wirkten gerade Neureuthers Bahnhofs-Hochbauten wie aus einem Guß, weil Neureuther die jeweiligen Haupt- und Nebengebäude konsequent in seinem „italienischen Stil“ konzipierte. Diese frühe Neureutherische Neorenaissance wurzelt zwar in italienischen Stil- und Objektstrukturen, doch gelang eine – für damalige Verhältnisse geradezu perfekte – funktionale Ausrichtung der ästhetisch ansprechenden Zweckbauten.

Neureuther selbst erläuterte der Nachwelt seine Westbahn-Hochbauten in zwei Architekturbeiträgen, die die Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten im Rahmen ihres beabsichtigten (aber leider nicht weit gediehenen) Tafelwerkes „Bildliche Darstellungen der Königlich bayerischen Staats-Eisenbahnen“ 1860/62 veröffentlichte. Die nachstehenden Hochbau-Architekturzeichnungen sind diesem Tafelwerk entnommen.

Der für die eigentliche Bahnhofs-Anlage verfügbare Platz des Würzburger Hauptbahnhofs war kleiner als das Aschaffenburg Bahnhofsareal. Innerstädtisch war nicht mehr Bauplatz verfügbar (ein Teil des Bahnhofareals war ohnedies nur durch Zwangseigungen verfügbar geworden) und vor den Festungswällen konnte keine Bahnhofseinrichtung plaziert werden, weil das bayerische Kriegsministerium in Rücksicht auf die Festungs-Eigenschaft der Stadt Würzburg grundsätzlich jede räumliche Veränderung des Wallsystems untersagt hatte. Die Zufahrt vom Festungsglacis in den Würzburger Sackbahnhof erfolgte deshalb über eine abwerfbare sog. „leichte Brücke“ durch ein neues, zweijochiges Festungstor (Bahnhofstor). Auf dem begrenzten Raum im eigentlichen Kopfbahnhof – seine Länge betrug insgesamt 1.360 Fuß (ca. 400 m) – mußten die vielen Nebenbauten wie Ladehalle, Wagenhalle, Koksmagazin, Lokomotivremise und Anheizhaus sowie Reparaturwerkstätten untergebracht werden, vgl. Situationsplan.

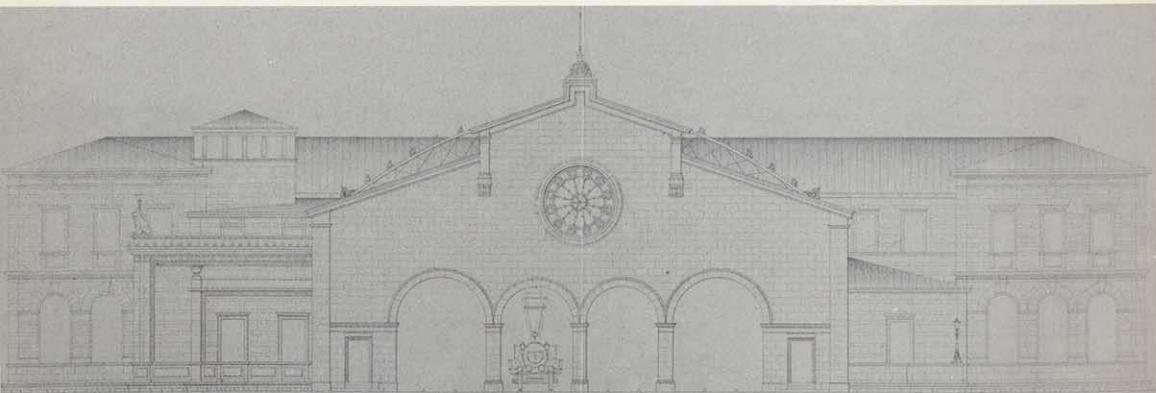
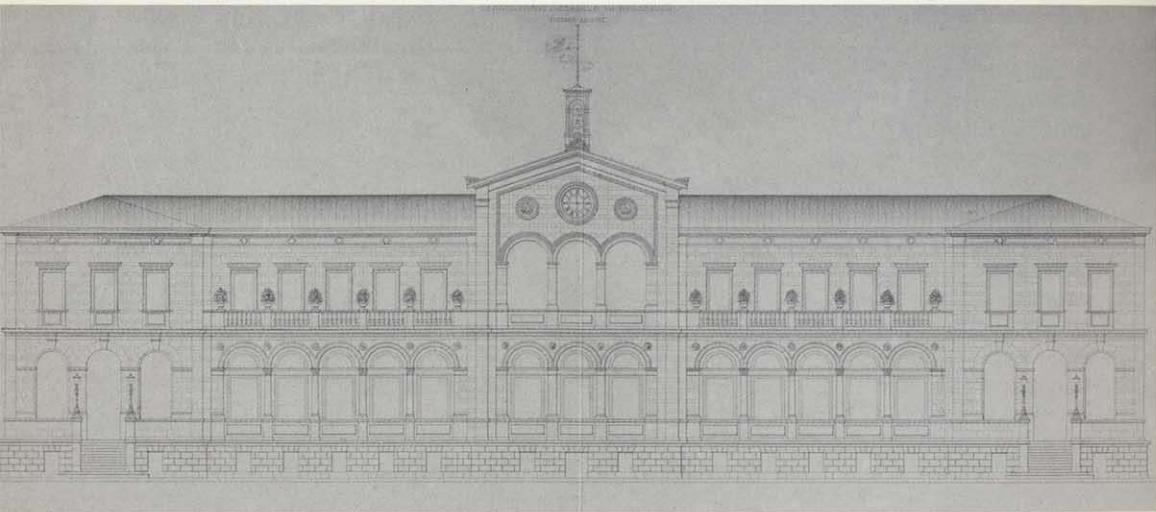
Die horizontale Planie des Bahnhofsbereichs mußte erst durch eine im Mittel neun Fuß (ca. 2,70 m) mächtige Aufschüttung gewonnen werden. Wegen der geringen Tragfähigkeit des Baugrundes waren später bis 30 Fuß (ca. 9 m) tiefe Fundamentierungen erforderlich. Aufgrund der beträchtlichen Auffüllungen bekamen fast alle Hochbauten Souterrains, in denen Magazine, Werkstätten etc. untergebracht wurden.

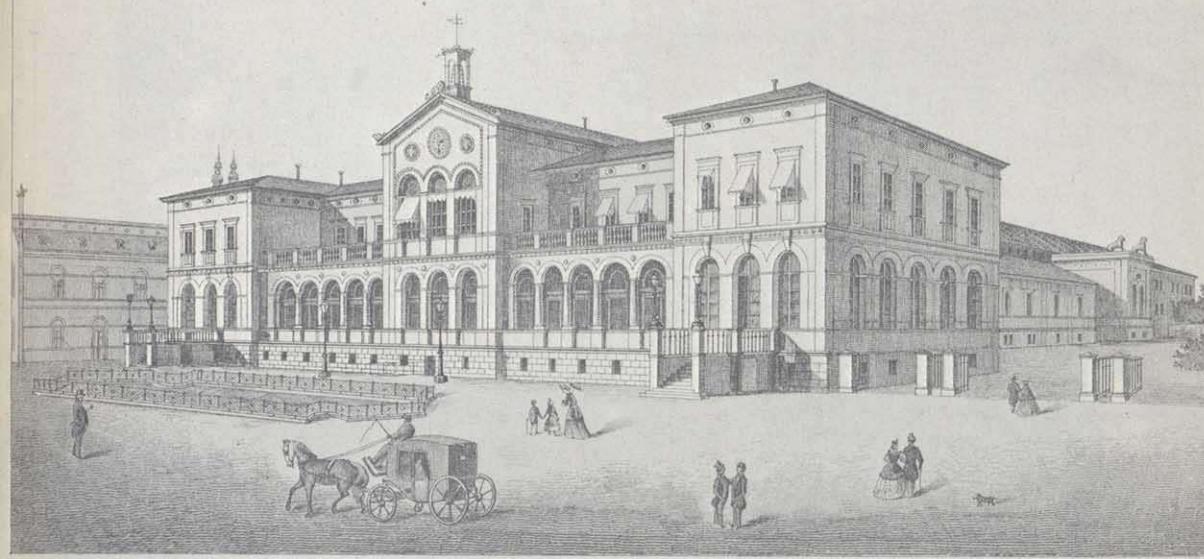
Architektonisch-bauliche Glanzstücke des Würzburger Kopfbahnhofs waren der von Neureuther bewußt repräsentativ gehaltene Empfangsbau (Westbau) mit der östlich dahinterliegenden Bahnsteighalle

("Einstieghalle"), deren räumliche Anordnung Neureuther nach dem Vorbild des Pariser Bahnhofs Gare de l'Est arrangierte. Trotz dieses zur Bauzeit als genial gepriesenen Auswegs aus der baulichen Enge gab letztere 1863/66 bereits den Ausschlag für die Aufgabe des gesamten Bahnhofs zugunsten der Anlage eines Durchgangsbahnhofes vor dem "Haager Wall" zu Füßen des "Schalksbergs".

Der elegante Westbau des alten Würzburger Ludwigs-Bahnhofs besaß in seinem Nordflügel den Hauptaufgang zur Eisenbahn, im Mitteltrakt dieses "Vorbaus" lagen die Wartesäle und Restaurations-

Stark verkleinerte Neureuthersche Aufriss-Darstellungen des Würzburger Betriebs-Hauptgebäudes: Oben Westfassade, unten Ostansicht einschließlich Torfassade der Bahnsteighalle des Alten Bahnhofs.



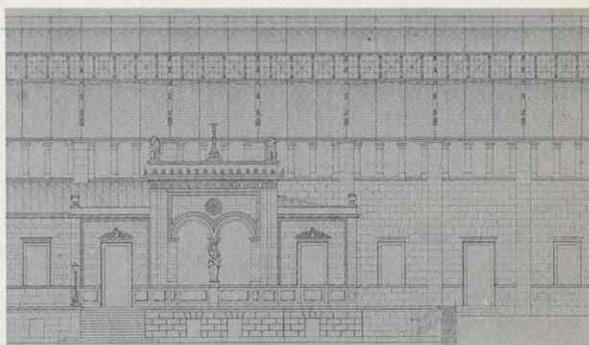


Ansicht des Würzburger Ludwigs-Bahnhofs (Alter Bahnhof) von Südwesten; Wiedergabe einer Farblithographie von Bonitas Bauer vom Jahr 1871.

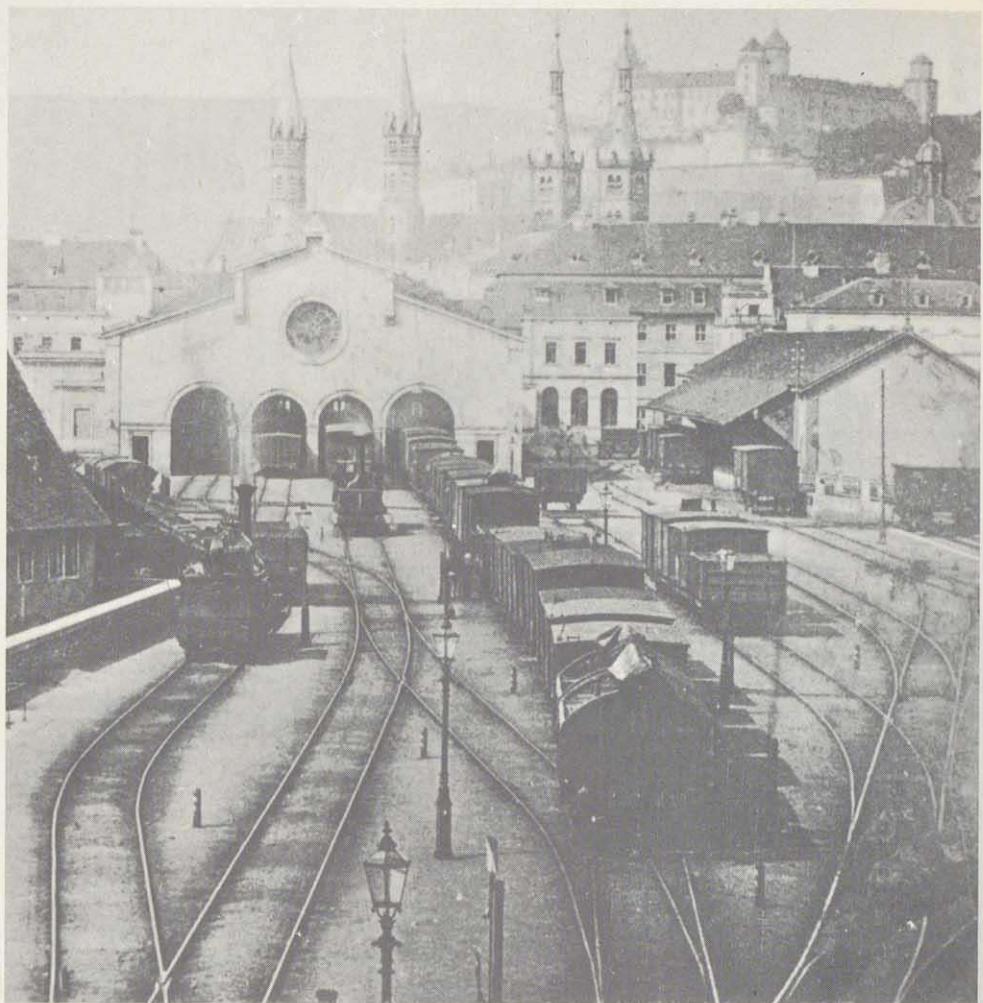
räume, im Südflügel (Richtung Roter Bau/Residenz) war das Briefpost- und Paketamt untergebracht, während das Obergeschoß vor allem die Büroräume des umfänglichen Würzburger Oberpost- und Bahnamts und das Telegraphenamt beherbergte. Die zum Würzburger Bahnhof gehörigen königlichen Gemächer lagen im Mittelrisalit des südlichen Längsflügels (vgl. Bildausschnitt), der die Südseite der Bahnsteighalle flankierte.

Die ca. 330 Fuß (rund 100 m) lange "Einstieghalle" besaß nur zwei Bahnsteige; die eingefahrenen Lokomotiven wurden jeweils über eine Drehscheibe am Ende des Kopfgleises auf ein bahnsteigparalleles innenliegendes Rangiergleis gebracht und sofort wieder aus der Halle gefahren. Die östliche Innenwand der Bahnsteighalle war nämlich mit prächtigen farbigen Fresken ausgestattet, die das Thema Verkehr und Eisenbahn

allegorisch vorstellten. Zum Schutz dieser Fresko-Malerei waren den Lokführern und Heizern besondere Dienstvorschriften auferlegt, die den Dampf und Qualm auf das Unumgängliche reduzieren sollten.



Mittelrisalit in der Südfront des Würzburger Alten Bahnhofs mit den königlichen Gemächern; Neureuther-Darstellung (1862).



Blick vom Walltor in den Würzburger Kopfbahnhof und auf das Portal der Bahnsteighalle (Foto, etwa 1870).

Die Rückwand (Ostwand) der viertorigen Bahnsteighalle durchbrach – wie bei dem von Gärtner erbauten Münchner Bahnhof – ein großes, zentrales Rosettenfenster, das der imposanten Halle wie "ein Brennpunkt des Universums, welcher Licht und Bewegung nach allen Seiten erweckt . . ." (Neureuther) zusätzliches Licht gab. Die Überdachung der Bahnsteighalle war in Anbetracht der schlechten Tragfähigkeit des ursprünglich sumpfigen Baugrundes und wegen Feuersgefahr (Innenstadt-Lage) als freitragende Eisenkonstruktion aus-

geführt. Um die für damalige Verhältnisse riesige Halle hell zu halten, waren die beiden Dachsrägen jeweils auf die gesamte Hallenlänge durch eine senkrechte, vier-einhalb Fuß (ca. 1,30 m) hohe Glaswand gegliedert.

Die zu ihrer Bauzeit allgemein bestaunte eiserne Dachkonstruktion der blechgedeckten Bahnsteighalle mit ca. 25 m lichter Spannbreite hatte der geniale "Oberbau-Director und Vorstand der Kgl. bayerischen Eisenbahnbau-Commission" Friedrich August von Pauli persönlich entworfen

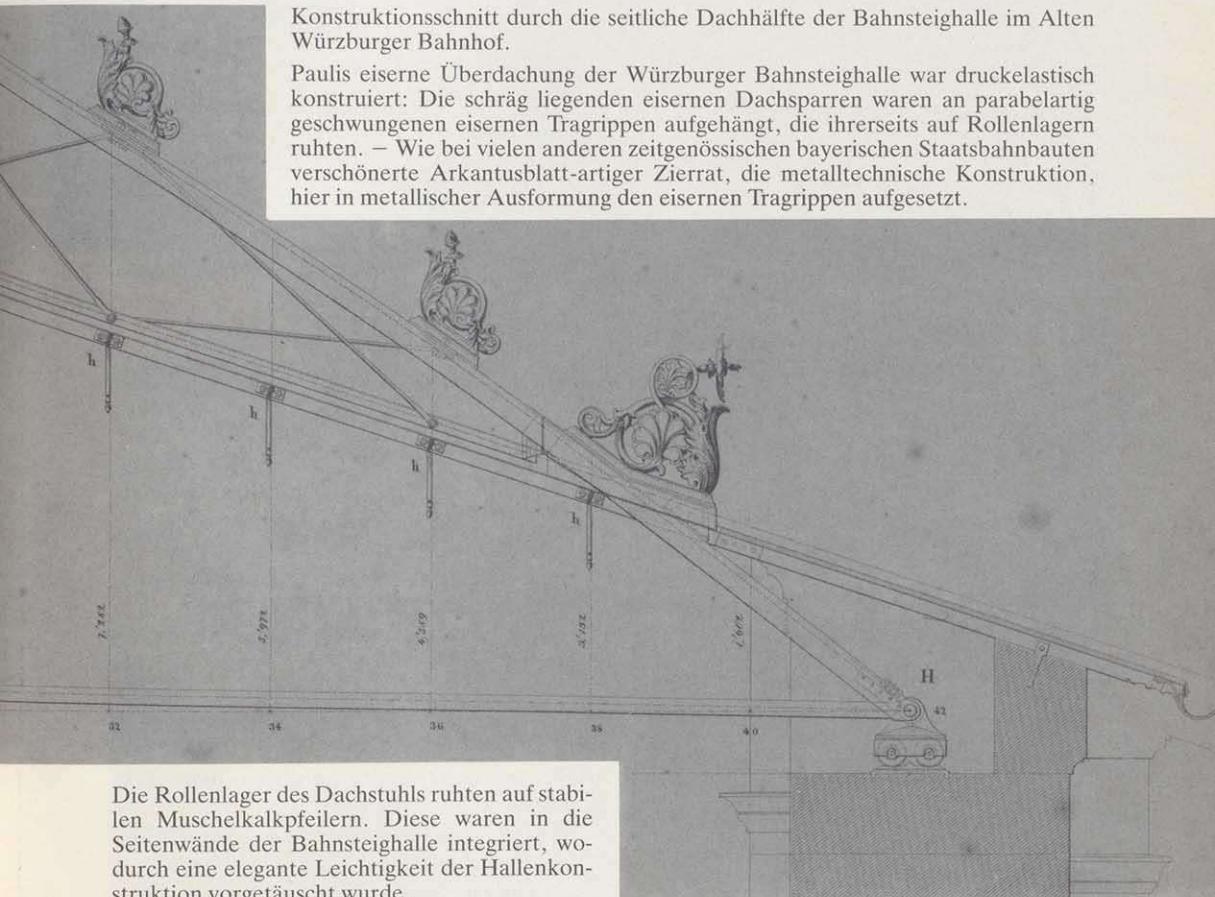
und berechnet. Das damals durchaus sensationelle Dach – neben der eisernen Brunnenhalle in Kissingen lange Zeit Unterfrankens berühmtestes Eisenbahnbauwerk – wurde im Auftrag der Kgl. Eisenbahnbau-Commission von der renommierten Nürnberger Firma Cramer-Clett ausgeführt. Paulis Tragwerks-Konstruktion mußte nicht nur veränderlichen Dachlasten (Schnee) sowie Temperaturschwankungen Rechnung tragen, sondern auch die senkrecht in die Tragbogen eingesetzte gläserne Lichtwand (Oberlichte) des Daches verkraften.

Neureuther war später sehr stolz, daß es ihm gelungen war, den Bauten-Sparerlaß König Max II. durch die Verwendung behauener Natursteine bei der Fassaden-gestaltung zu kompensieren. Beim Würz-

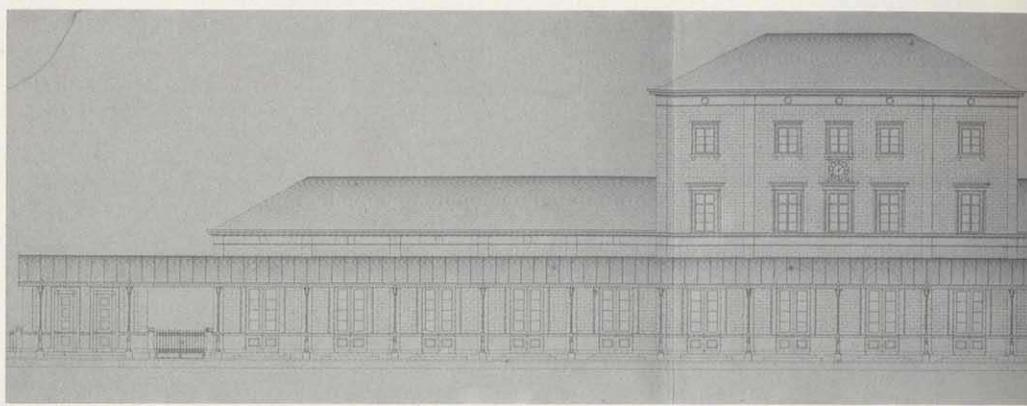
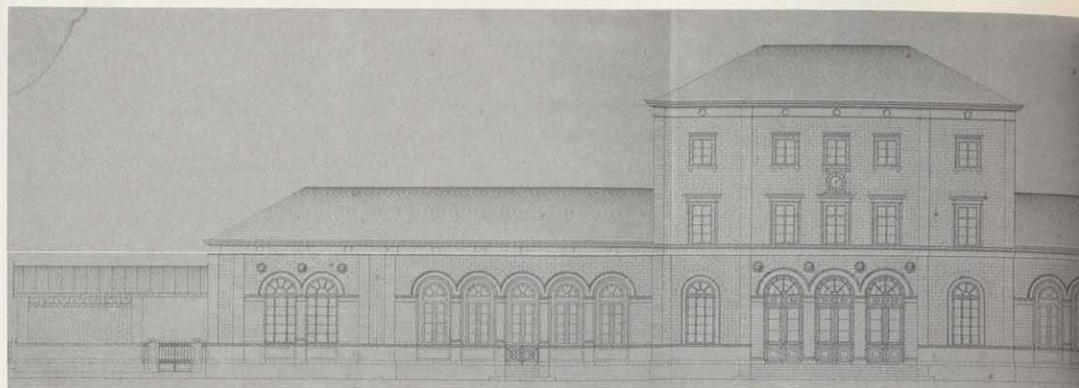
burger Ludwigs-Bahnhof waren die Fundamente des Hauptgebäudes (Westbau) sowie der Bahnsteighalle und deren Pfeilersäulen aus hartem, dauerhaften Randersackerer Muschelkalk errichtet, wohingegen die Außenfronten des aufgehenden Mauerwerks am gesamten Westbau ("Hauptgebäude") sowie die königlichen Gemächer des südlichen Seitenflügels (Mittelrisalit; vgl. Abb.) in dem gefälligen, gelblich-weißen Burgbreitbacher Sandstein, die Tür- und Fenstergewände sowie die Gesimse hingegen in dem etwas festeren, weißen Ziegelangerer Sandstein aufgeführt waren. Alle übrigen Bauteile der Hauptgebäude und alle Nebengebäude waren nur aus Würzburger Werksandstein erbaut, der damals bereits als nicht sehr dauerhaft galt und deswegen in der Regel verputzt wurde.

Konstruktionsschnitt durch die seitliche Dachhälfte der Bahnsteighalle im Alten Würzburger Bahnhof.

Paulis eiserne Überdachung der Würzburger Bahnsteighalle war druckelastisch konstruiert: Die schräg liegenden eisernen Dachsparren waren an parabelartig geschwungenen eisernen Tragrippen aufgehängt, die ihrerseits auf Rollenlagern ruhten. – Wie bei vielen anderen zeitgenössischen bayerischen Staatsbahnbauten verschönerte Arkantusblatt-artiger Zierrat, die metalltechnische Konstruktion, hier in metallischer Ausformung den eisernen Tragrippen aufgesetzt.



Die Rollenlager des Dachstuhls ruhten auf stabilen Muschelkalkpfeilern. Diese waren in die Seitenwände der Bahnsteighalle integriert, wodurch eine elegante Leichtigkeit der Hallenkonstruktion vorgetäuscht wurde.



Neureuthersche Aufrissdarstellung des Aschaffenburger Betriebs-Hauptgebäudes: oben straßenseitige, unten bahnseitige Fassadenansicht

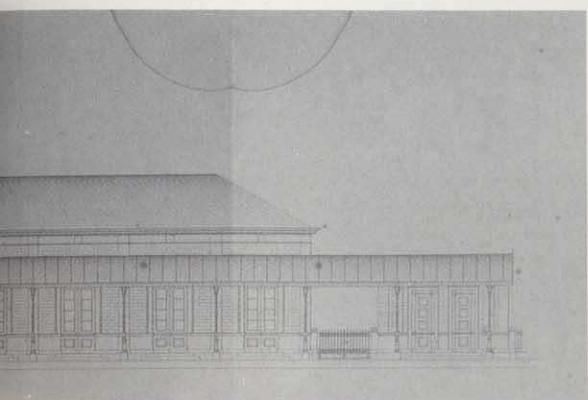
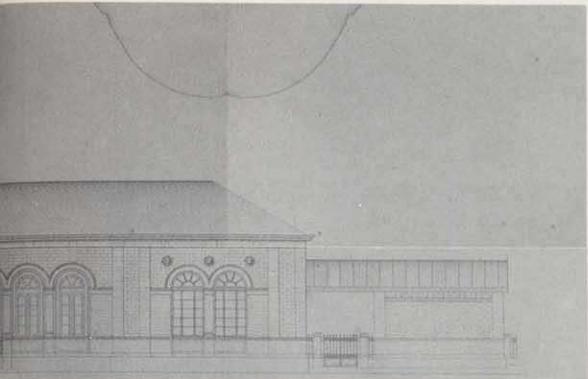
Der Aschaffenburger Bahnhof wurde im Nordwesten der Altstadt vor dem Karlstor als sog. "Durchgangsbahnhof" angelegt. Aschaffenburg fungierte als "Wechselstation" zwischen der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer Bahngesellschaft (ab 1858 auch Wechselstation für die kurhessische "Ludwigsbahn" nach Darmstadt). Umständshalber besaß Aschaffenburg einen großen bayerischen Betriebsbahnhof und zum Teil gesonderte hessische Betriebseinrichtungen, vgl. Situationsplan.

Das Aschaffenburger Betriebs-Hauptgebäude war den dortigen Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgelegt (II. Kat.). Der mit seinen langen Seitenflügeln sehr repräsentativ gestaltete Bau entspricht i. allg. seinem Schweinfurter Gegenstück

(Stadtbahnhof Schweinfurt!). Neureuther variierte im Falle Aschaffenburgs insbesondere die straßenseitigen Enden der Außenflügel, indem er das Schlußrisalit mit einem gefälligeren Doppel-Bogenfenster ausstattete. Bahnseits besaß der ca. 63,5 m lange, doppelflügelige Hauptbau ein 279 Fuß (ca. 83 m) langes, viereinhalb Meter vorspringendes Vordach, das mit gußeisernen Säulen abgestützt war und als Perron fungierte.

Die Abfolge der zum Einsteig-Perron ausgerichteten Räume des langen Hauptgebäudes zeigt die klare, funktionsspezifische Ausrichtung der Neureutherschen Bahnhofsgebäuden (Reihenfolge von Ost nach West; Erdgeschoß):

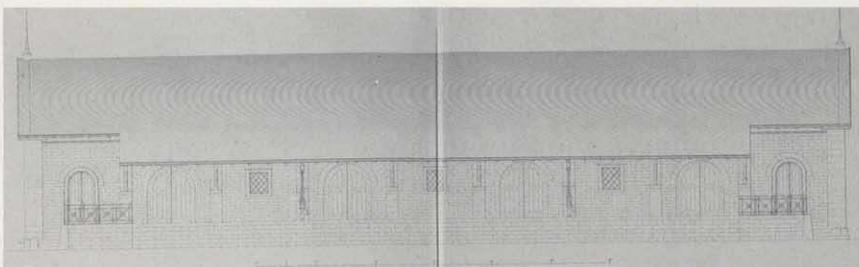
- Abfertigungsprogramm der bayerischen Brief- und Paketpost
- Zimmer für Packer und Kondukteure



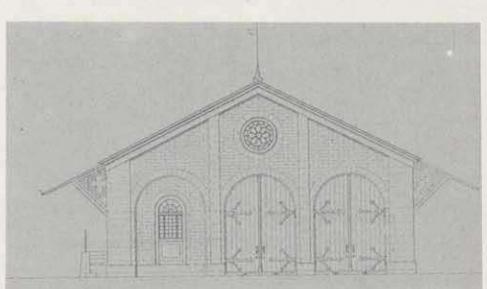
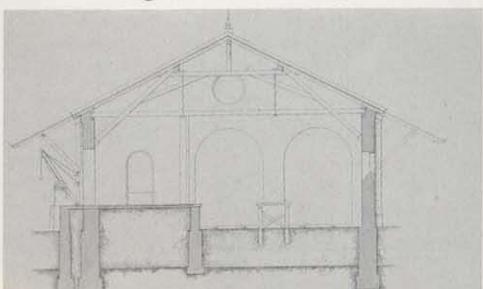
- Wartezimmer für Allerhöchste Herrschaften
- Arbeitszimmer des Bahnamts-Vorstands
- Treppenhaus mit Aufgang zu den Obergeschossen (die Telegraphenstation war im zweiten Obergeschoß untergebracht)
- Hauptkasse mit straßenseitigem Fahrkartenschalter
- Gepäckraum mit straßenseitigem Gepäckschalter
- Wartesaal für Reisende der III. Klasse
- Küche des Bahnhofs-Restaurant
- Gemeinsamer Wartesaal für Reisende I. und II. Klasse

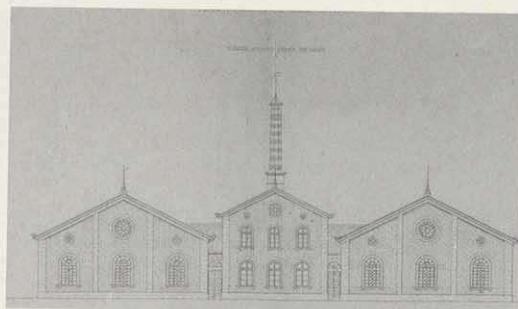
Alle Hochbauten der Aschaffenburger Bahnhofsanlage wurden in behauenen bzw. geschliffenen Buntsandsteinen aus dem nahen Westspessart aufgeführt und hatten Schieferdächer. Die Neureutherschen Bauwerke waren auch bautechnisch hochwertig; Neureuther selbst betonte, daß er die Außenmauern seiner Natursteinbauten aus raumklimatischen Rücksichten bewußt mehrschalig (innen Backstein) anordnete.

In den Obergeschoßen des Aschaffenburger Bahnhofs-Hauptgebäudes lagen großzügig geschnittene Wohnungen für höhere Bahnbedienstete. Diese Dienstwohnungen, die in allen Stationsgebäuden der Ludwigs-Westbahn lagen, sind durchaus als hochrangige Sozialleistung des frühen bayerischen Staatsbahnwesens zu sehen.

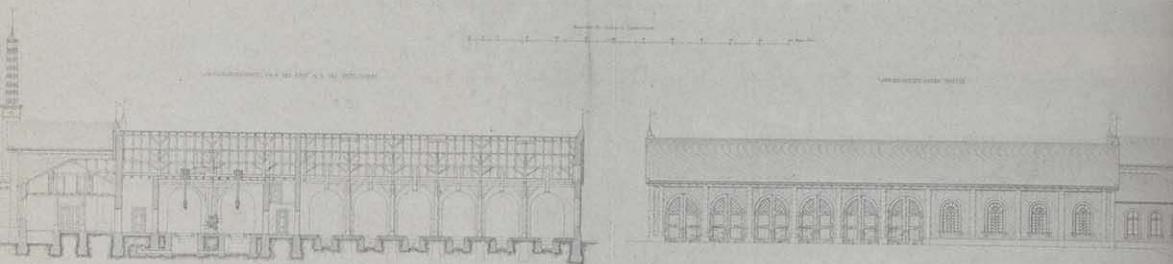


Erstausführung der Aschaffenburger Güterhalle, nach Neureuther



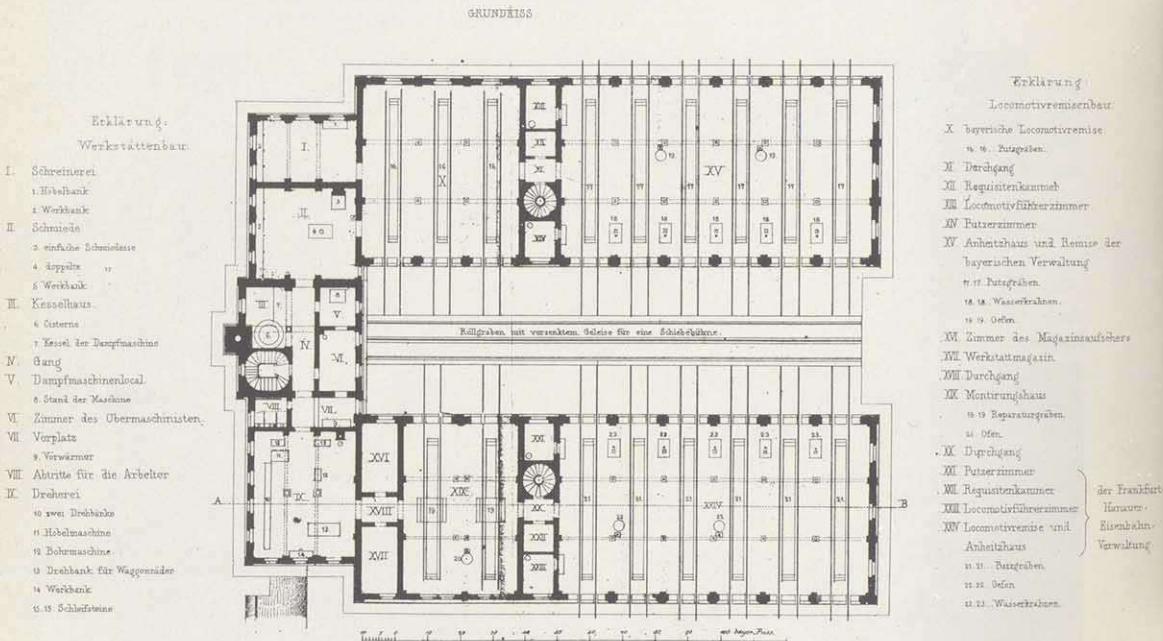


Rechts: bahnseitige Ansicht der bayerischen "Lokomotivremisen mit Werkstättenbau" des Aschaffenburger Ludwigs-Westbahnhofs, darunter Längsansicht und Längsschnitt.

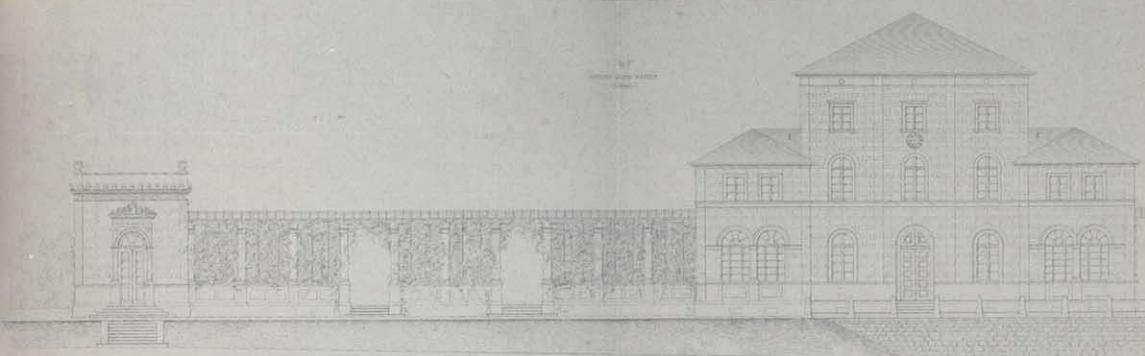
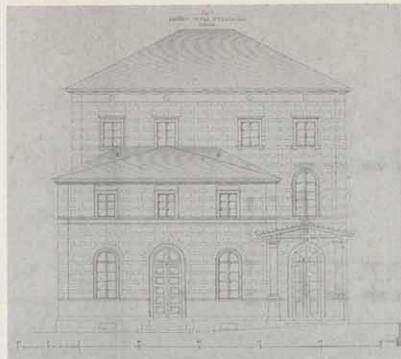


Die frühen Lokschuppen der bayerischen Staatsbahnen waren nach englischem Vorbild mit Stellboxen beidseits einer Schiebebühne versehen. Die ursprünglich kurzen Einsatz-Reichweiten der Lokomotiven erforderten eine zahlenmäßig hohe Maschinenvorhaltung.

Grundriß der 1853/54 erbauten bayerischen "Lokomotivremisen mit Werkstättenbau" des Aschaffenburger Ludwigs-Westbahnhofs

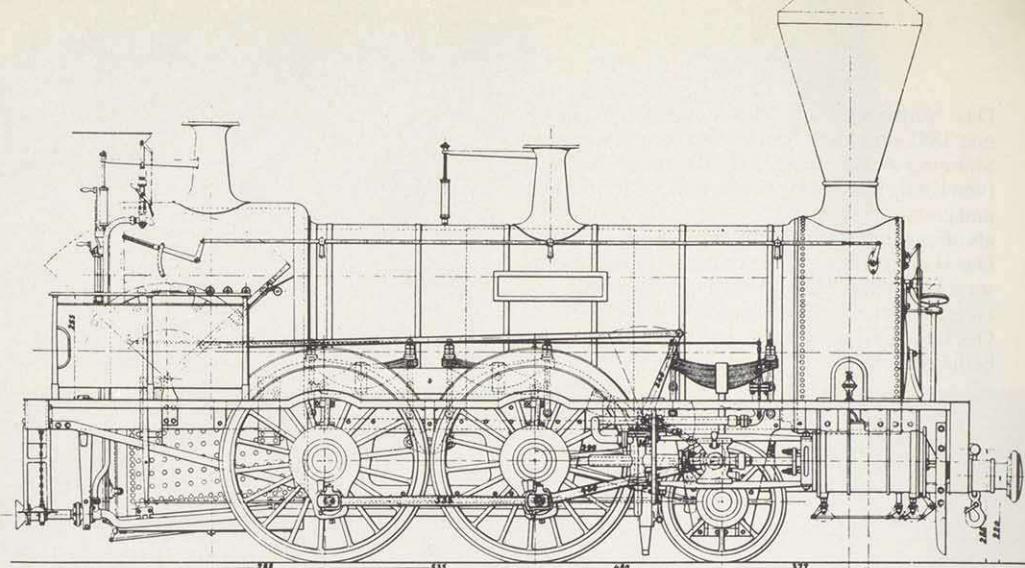


Das Veitshöchheimer Stationsgebäude wurde erst 1855 errichtet. Neureuther kombinierte ein Stationsgebäude seiner III. Kategorie mit dem (von König Max II. nie benutzten) Königspavillon und gestaltete die pergola-artige Querverbindung als offene, mit Rankenpflanzen begrünte "Halle". Das Hauptgebäude ist in schichtweise verbautem, sorgfältig behauenem gelb-weißen bzw. in rotem Heigenbrückener Buntsandstein aufgeführt. Im Obergeschoß lagen die Wohnräume der Stationsbediensteten.



Unten: Das bereits 1853 erbaute Stationsgebäude von Schonungen entsprach der untersten Stations-Kategorie. Schonungen war als Schweinfurter Ausflugsort und Umschlagsort für den Steinbachgrund zur Westbahn-Station bestimmt worden. Das villenartig gestaltete Empfangsgebäude hatte ursprünglich ein Schieferdach. Die Außenfassaden sind schichtweise in gelblichem Deutschhöfer (= Schweinfurter) Keupersandstein aufgeführt, Sockel, Lisenen und Gesimse in festerem grünlichen Sandstein aus den Kronunger Brüchen.

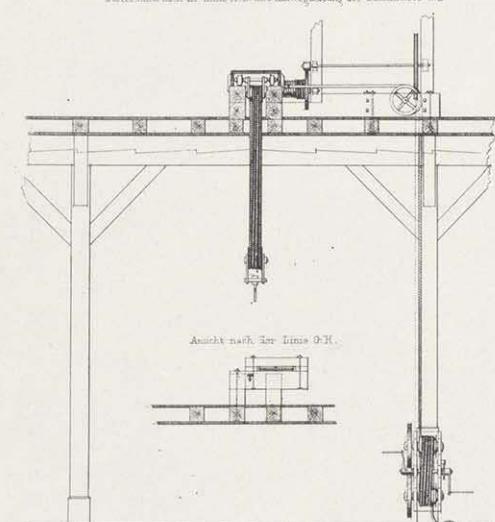




B-IV-Lokomotive für den "gemischten Dienst" auf der Ludwigs-Westbahn: Die Bayerischen Staatsbahnen mußten für den umfangreichen Fahrbetrieb auf der Ludwigs-Westbahn (ab 1855 täglich 8 durchlaufende Züge) mehrere Lokomotiven-Serien beschaffen. 1852/53 wurden aus der Bauserie B IV die Maschinen Veitshöchheim, Aschaffenburg, Eltmann, Zeil, Spessart und Rhön in Dienst gestellt.

Die Ludwigs-Westbahn fuhr Mainfranken endgültig ins "Technische Zeitalter". Die vergleichsweise hochentwickelte Eisenbahn-Technik erwies sich in vielen Bereichen als Vorreiter des technischen Gewerbes. Unten im Bild ein handbetriebener Lokomotiv-Hebekran aus der Werkstätten-Erstausrüstung der Ludwigs-Westbahn.

HEBEKRAN FÜR LOCOMOTIV-MONTIRUNGSRÄUME
Querschnitt nach der Linie A.B. mit Hinweglassung des Bettelholzes s.o.



Der Verfasser dankt dem Verkehrsarchiv Nürnberg/DB-Dir. Nürnberg u. dem Stürz-Verlag Würzburg sehr herzlich für die großzügigen Abbildungsfreigaben bzw. die zur Verfügung gestellten Klischees.

Quellenverzeichnis und Bildnachweis:

Quellen: Ludwigs-Westbahn-Akten des Eisenbahnarchivs beim Verkehrsmuseum Nürnberg (DB-Direktion Nürnberg).

Weiterführende Literatur (Sekundärquellen), in Auswahl:

General-Direktion der königl. bayer. Verkehrs-Anstalten: Bildliche Darstellungen der Königlich bayerischen Staats-Eisenbahnen. München 1860/62. = Bildvorlage der Neureutherschen Architektur-Darstellungen dieses Frankenland-Beitrags. — *Marggraff, Hugo:* Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. München 1884, Reprint Stuttgart 1982. — *Münchner Stadtmuseum (Hg.):* Gottfried von Neureuther, Architekt der Neorenaissance in Bayern 1811–1887. = Ausstellungskataloge der Architektursammlung der Technischen Universität und des Münchner Stadtmuseums 2, München 1978. — *Schäfer, Hans-Peter:* Die Entstehung des mainfränkischen Eisenbahn-Netzes, Teil I: Planung und Bau der Hauptstrecken bis 1879, Würzburg 1979. — *Schäfer, Hans-Peter:* Verkehr und Raum im Königreich Bayern rechts des Rheins. Ungedruckte Habilitationsschrift der Fakultät für Geowissenschaften, Würzburg 1982, in Druckvorbereitung. — *Schäfer, Hans-Peter:* Die Anfänge der fränkischen Eisenbahn. (Stürz-Verlag) Würzburg 1985. — *Weigelt, Horst:* Bayerische Eisenbahnen, vom Saumpfad zum Intercity. Stuttgart 1982. —