

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 vermochte 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.

bestimmten Punkte zu ver-
binden.

Die Königsgrube mit Unter-
gründeten haben von allen
Löffeln zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Bei der Besichtigung der Grube in
der Gegend der Grube zu
Löffeln zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

Die Grube zu befeuern über
den 1. von II. den fin-
schneißer Berg zu stellen
habe zu kommen dar.

der unausweichlichen Notwendigkeit eines solchen Bahnbaus 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.

*Erhö. Ihre Majestät der Königin
v. Bayern v. 13. Febr. 1844
die kgl. Eisenbahn-Verwaltung
nachstehende Bescheid zu übersenden.
München den 14. Nov. 1844.
Ludwig*

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 Eisenbahn-Spekulation verfallen war: Die detaillierten regierungsseitigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen hatten nur Alibi-Charakter; sie wurden übrigens erst angestellt, als der Landtag seine haushaltsrechtliche Projektzustimmung geben sollte. Die Schlußabrechnung des Baus und der Erstausrüstung zeigte das Ludwigs-Westbahn-Projekt mehr als doppelt so teuer, wie die der Regierungsentscheidung 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 Entschliebung (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 Bahnhofsplazierung 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. Verkehrshöflichkeit 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

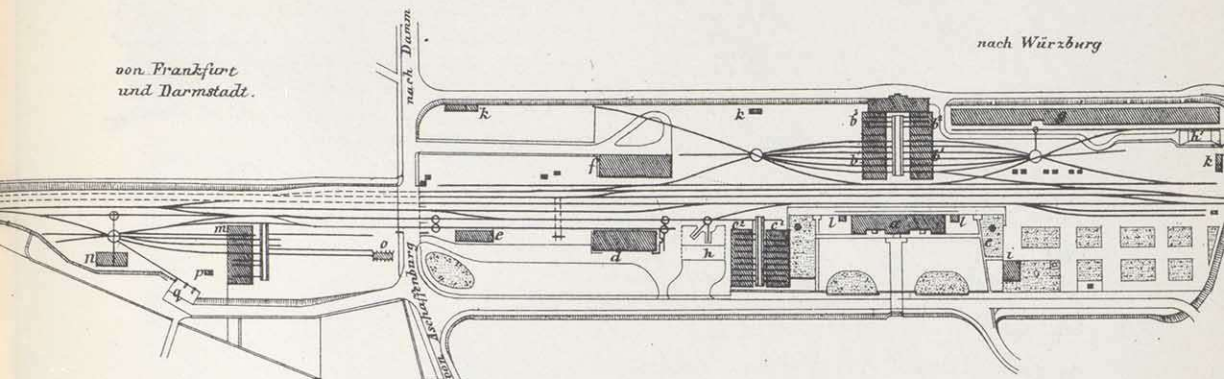
Entwurf der Kgl. Eisenbahnbau-Commission
vom 23. Januar 1845

Bamberg:	Abzweigbahnhof von der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn
Ebelsbach:	Straßenkreuzung n. Eltmann und in den Steigerwald; (Fabrik) Schleichach
Haßfurt:	Straßenkreuzung n. Hofheim
Schweinfurt:	Bad Kissingen
Waigolshausen:	Straßenkreuzung n. Arnstein und Werneck
Bergtheim	
Rottendorf:	Straßenkreuzung n. Kitzingen und Dettelbach
Würzburg	
Veitshöchheim:	Kgl. Schloß und Garten, Belustigungsort
Karlstadt:	Straßenkreuzung n. Hammel- burg und Brückenau
Gemünden:	Straßenkreuzung; Bad Kissingen
Lohr	
Aschaffenburg	
Dettingen:	Seligenstadt/Alzenau

Stationsverzeichnis der Kgl. bayer. Verkehrs-
anstalten, Stand 1860

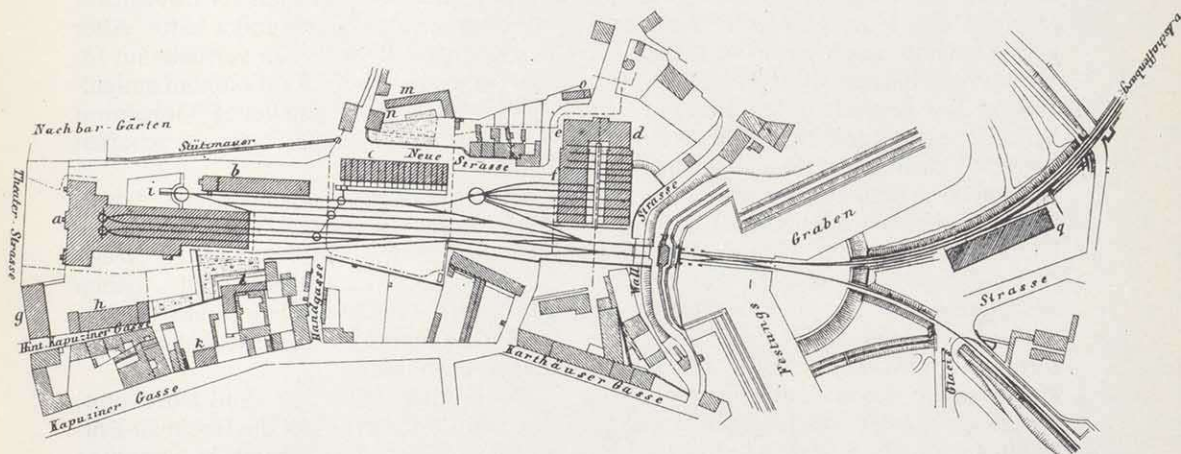
Bamberg:	Oberpost- und Oberbahnamt, Abzweigbahnhof von der Ludwigs-Süd-Nordbahn
Oberhaid Staffelbach	= Anhaltstelle = Anhaltstelle
Ebelsbach	= Expedition
Zeil	= Expedition
Haßfurt	= Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation
Obertheres Gädheim	= Anhaltstelle = Anhaltstelle
Schonungen	= Expedition
Schweinfurt	= Bahnhof m. Bahnverwaltung Telegraphenstation
Bergtheimfeld	= Anhaltstelle
Waigolshausen	= Expedition m. Wasserstation
Bergtheim Seligenstadt	= Expedition m. Wasserstation = Expedition Telegraphenstation
Rottendorf	= Expedition m. Wasserstation
Würzburg	= Bahnhof m. Oberpost- und Oberbahnamt Telegraphenamt
Veitshöchheim	= Expedition
Thüngersheim Retzbach	= Anhaltstelle = Expedition
Karlstadt	= Expedition m. Wasserstation
Wernfeld	= Anhaltstelle
Gemünden	= Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation
Lohr	= Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation
Partenstein Heigenbrücken	= Expedition = Expedition Telegraphenstation
Laufach	= Expedition, Lok-Einsatz- u. Wasserstat., Telegraphenstation
Aschaffenburg	= Bahnhof m. Bahnverwaltung bayer.-hess. Wechselstation Telegraphenstation
Kleinostheim	= Expedition
Dettingen Kahl	= Expedition = Expedition m. Wasserstation Telegraphenstation

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

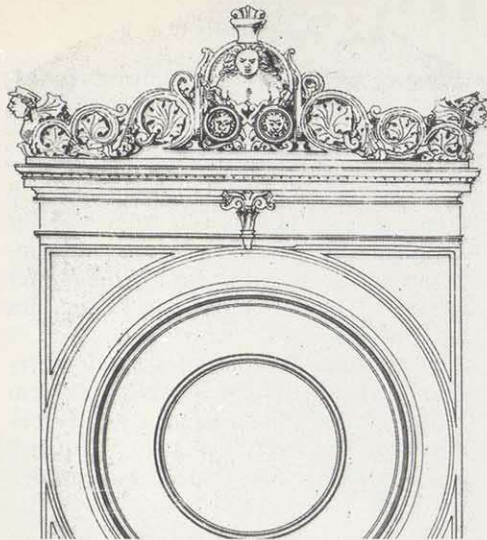


- | | | |
|---|--|---|
| a. Betriebs-Hauptgebäude | d. e. Ladehalle N ^{ro} I u. II. | l. Öffentliche Abtritte |
| b ¹ . Bay. Anheizhaus | f. Frankf. Hanauer Kohlen- und Holz-Remise | m. Locomotiv-Remise für die Main-Rhein-Bahn |
| b ² . " " Locomotiv-Remise | g. Bay. Holz u. Kohlen-Remise | n. Holz und Kohlen-Remise " " " |
| b ³ . " " Montirungs-Werkstätte | h. " Lade-Rampe | o. Lade-Rampe " " " |
| b ⁴ . Frankf. Hanauer Anheizhaus | h ¹ . " Kohlen-Rampe | p. Remise " " " |
| c ¹ . Bay. Wagen mit Post-Remise | i. " Dienst-Wohnung | q. Kohlenbrücke |
| c ² . Frankf. Hanauer Wagen-Remise | k. k. k. Wärterhäuser | |

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



- | | | |
|--------------------------------------|--------------------|--|
| a. Betriebs Hauptgebäude | e. Montirungshaus | i. Laderampe |
| b. Ladehalle | f. Anheizhaus | k. l. m. n. o. Angekaufte Privathäuser, jetzt zu Beamtenwohnungen hergerichtet |
| c. Wagenremise und Lackierwerkstätte | g. Postgebäude | p. Bombenfestes neues Wallthor |
| d. Lokomotivremise | h. Postwagenremise | q. Coaks Magazin |



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

Westbahn-Entwürfen dürften viele Details den von König Max II. verfügten Sparmaßnahmen zum Opfer gefallen sein. Auffälligerweise datieren nämlich auch die ältesten überlieferten Neureutherschen Westbahn-Hochbauprojekte 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 kosten-trächtigen Ausstattungs- und Fassaden-details opfern mußte. Umstande halber sind vor allem die westlich von Schweinfurt gelegenen Neureuther-Bahnhöfe äußerlich etwas einfacher gehalten. Die zur Ausführung gekommene Schweinfurter Bahnhofs-Uhr 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 Baufläche verfügbar (ein Teil des Bahnhofareals war ohnedies nur durch Zwangsenteignungen 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 Festungsglaciis in den Würzburger Sackbahnhof erfolgte deshalb über eine abwerfbare sog. "leichte Brücke" durch ein neues, zweijochiges Festungstor (Bahnhofstor). Auf dem beengten Raum im eigentlichen Kopfbahnhof – seine Länge betrug insgesamt 1.360 Fuß (ca. 400 m) – mußten die vielen Nebengebäude wie Ladehalle, Wagenhalle, Koks-magazin, Lokomotivremise und Anheizhaus sowie Reparaturwerkstätten untergebracht werden, vgl. Situationsplan.

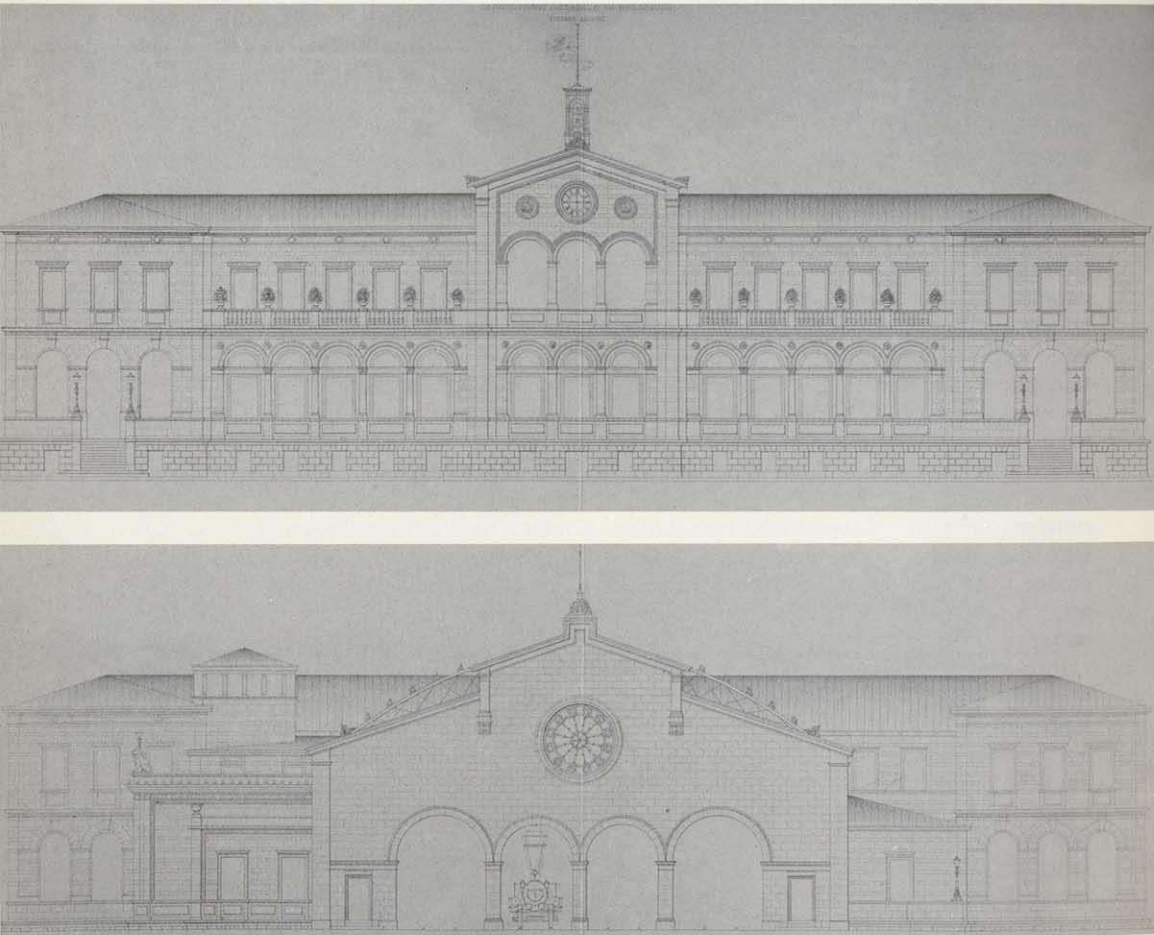
Die horizontale Planie des Bahnhofsbereichs mußte erst durch eine im Mittel neun Fuß (ca. 2,70 m) mächtige Aufschüttung gewonnen werden. Wegen der geringen Tragfähigkeit des Baugrundes waren später bis 30 Fuß (ca. 9 m) tiefe Fundamentierungen erforderlich. Aufgrund der beträchtlichen Auffüllungen bekamen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

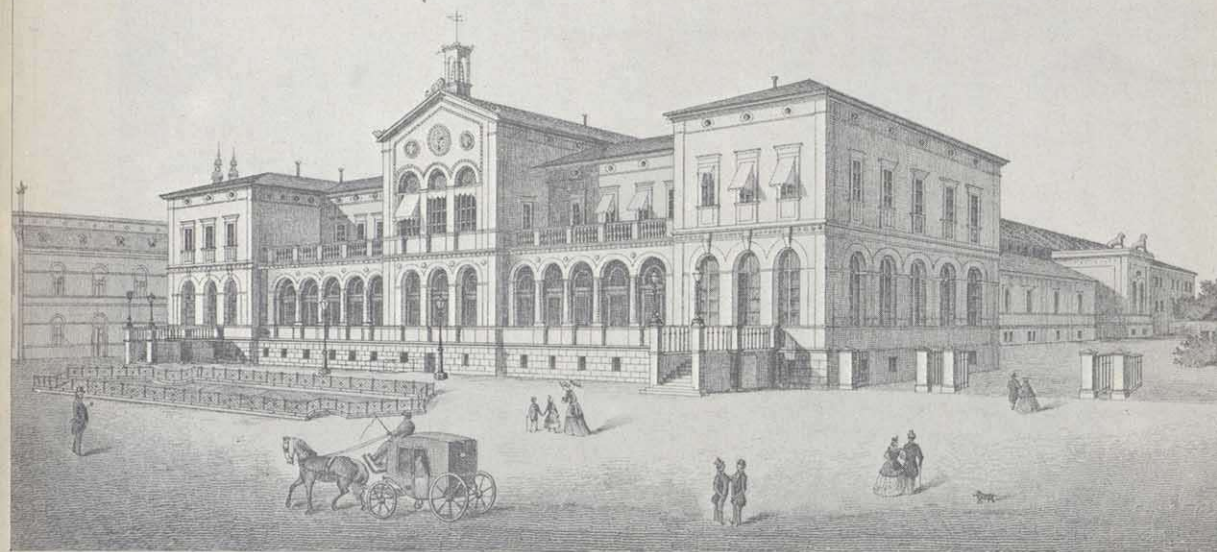
Architektonisch-bauliche Glanzstücke des Würzburger Kopfbahnhofs waren der von Neureuther bewußt repräsentativ gehaltene Empfangsbau (Westbau) mit der östlich dahinterliegenden Bahnsteighalle

(„Einsteigehalle“), deren räumliche Anordnung Neureuther nach dem Vorbild des Pariser Bahnhof 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 Bahnhof zugunsten der Anlage eines Durchgangsbahnhofes vor dem „Hauger Wall“ zu Füßen des „Schalksbergs“.

Der elegante Westbau des alten Würzburger Ludwigs-Bahnhofs besaß in seinem Nordflügel den Haupteingang 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.



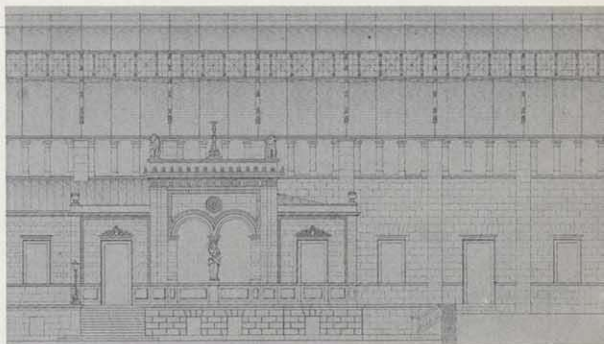


Ansicht des Würzburger Ludwigs-Bahnhofs (Alter Bahnhof) von Südwesten; Wiedergabe einer Farblithographie von Bonitas Bauer vom Jahr 1871.

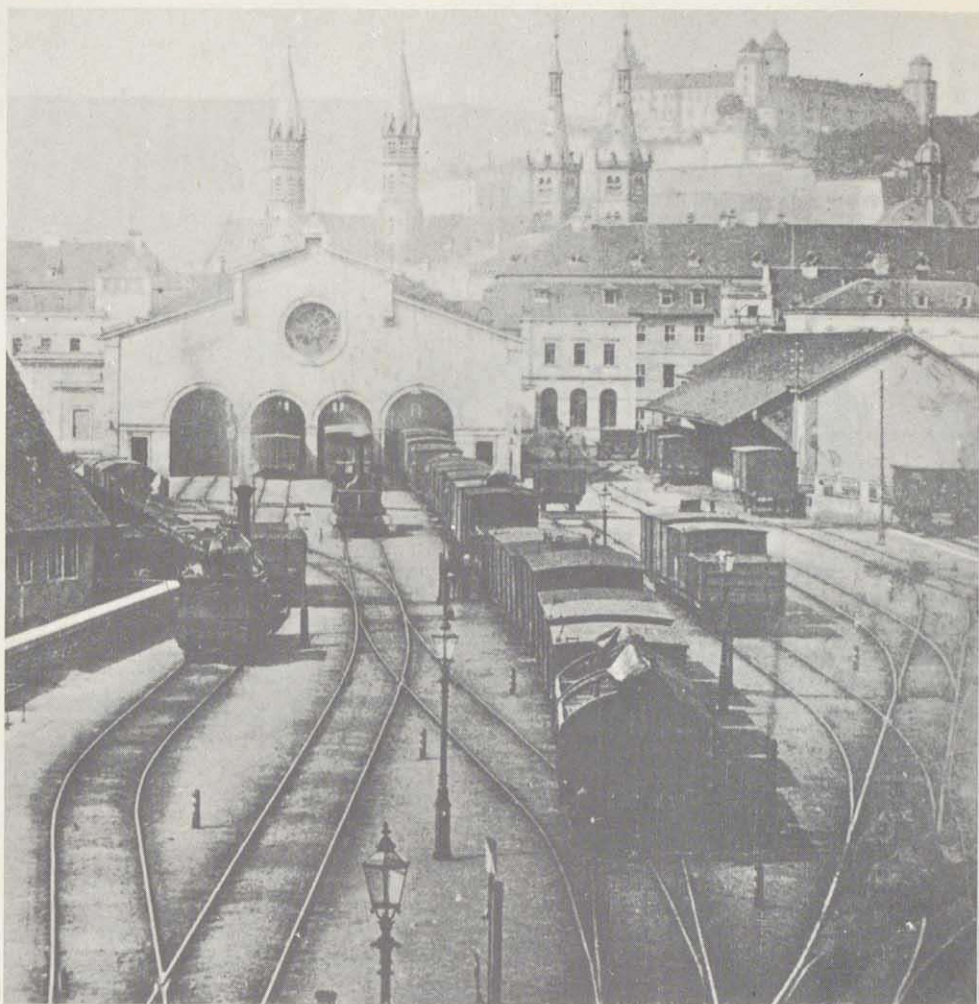
räume, im Südflügel (Richtung Roter Bau/ Residenz) war das Briefpost- und Paketamt untergebracht, während das Obergeschoß vor allem die Büroräume des umfänglichen Würzburger Oberpost- und Bahnamts und das Telegraphenamt beherbergte. Die zum Würzburger Bahnhof gehörigen königlichen Gemächer lagen im Mittelrisalit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

Die ca. 330 Fuß (rund 100 m) lange "Einsteighalle" besaß nur zwei Bahnsteige; die eingefahrenen Lokomotiven wurden jeweils über eine Drehscheibe am Ende des Kopfgleises auf ein bahnsteigparalleles innenliegendes Rangiergeleis 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 Südfassade 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 Dachschrägen jeweils auf die gesamte Hallenlänge durch eine senkrechte, viereinhalb Fuß (ca. 1,30 m) hohe Glaswand gegliedert.

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

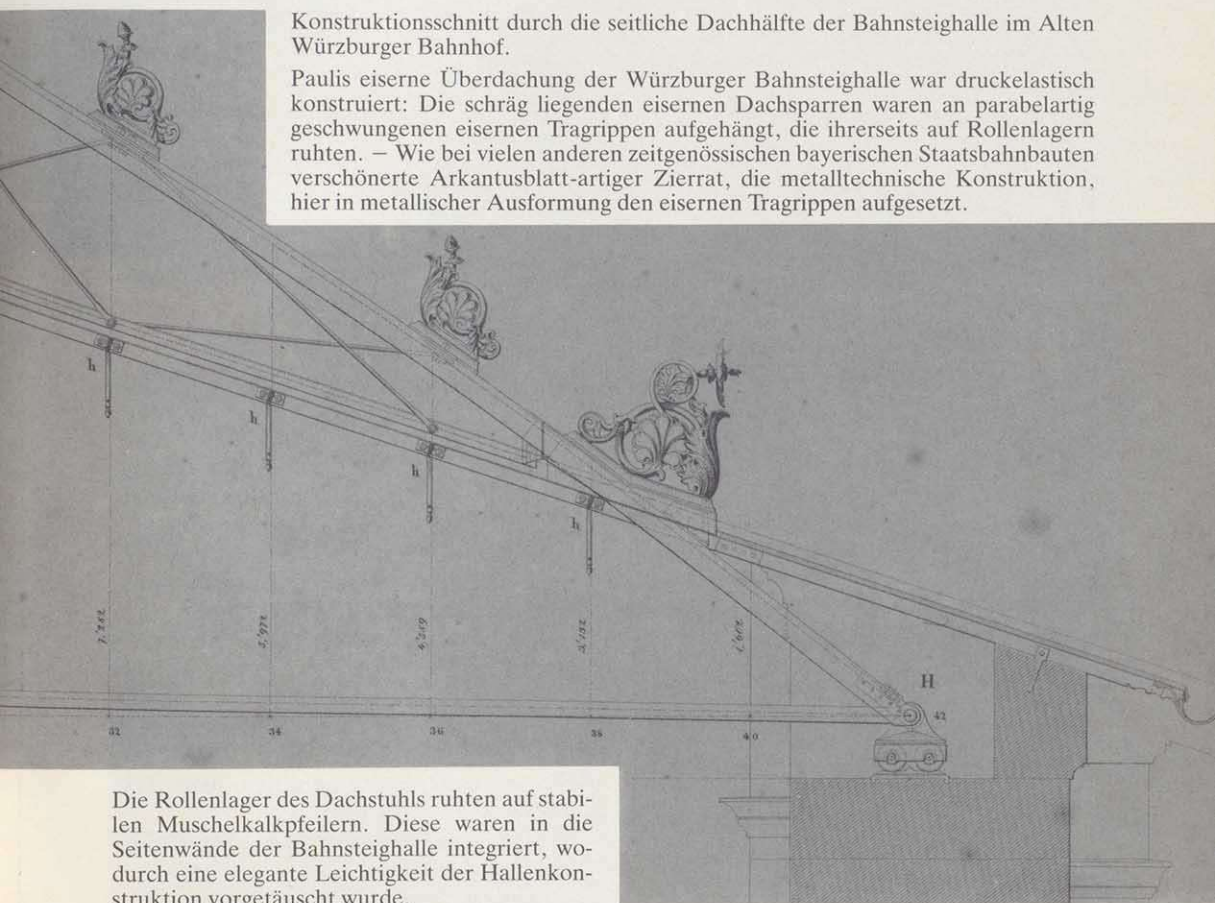
und berechnet. Das damals durchaus sensationelle Dach – neben der eisernen Brunnenhalle in Kissingen lange Zeit Unterfrankens berühmtestes Eisenbahnbauwerk – wurde im Auftrag der Kgl. Eisenbahnbau-Commission von der renommierten Nürnberger Firma Cramer-Clett ausgeführt. Paulis Tragwerks-Konstruktion 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 Fassadengestaltung zu kompensieren. Beim Würz-

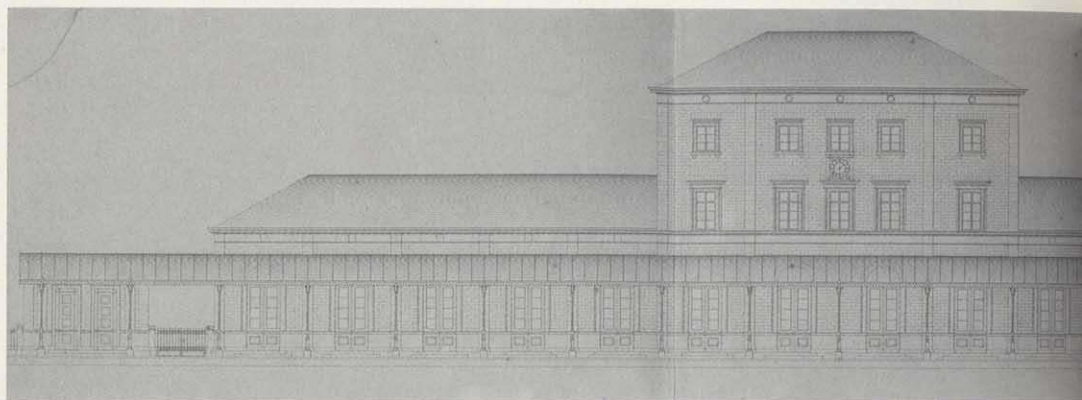
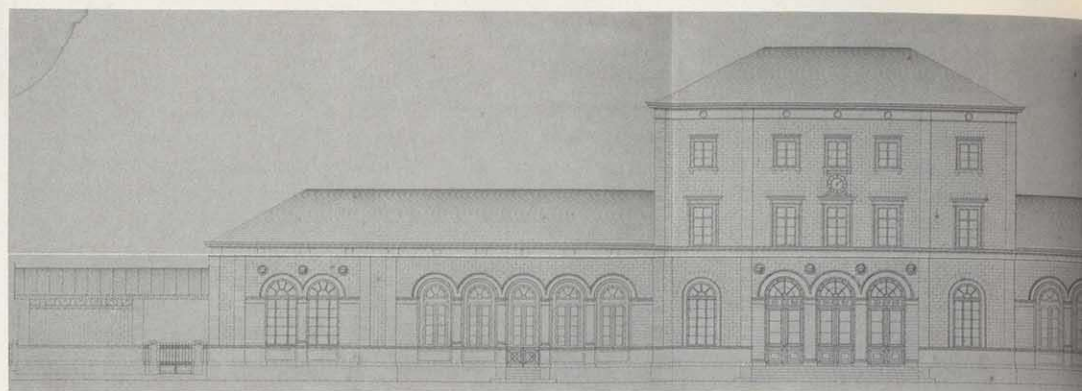
burger Ludwigs-Bahnhof waren die Fundamente des Hauptgebäudes (Westbau) sowie der Bahnsteighalle und deren Pfeilersäulen aus hartem, dauerhaften Randersackerer Muschelkalk errichtet, wohingegen die Außenfronten des aufgehenden Mauerwerks am gesamten Westbau ("Hauptgebäude") sowie die königlichen Gemächer 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, weißlichen 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 Aschaffener Betriebs-Hauptgebäudes: oben straßenseitige, unten bahnseitige Fassadenansicht

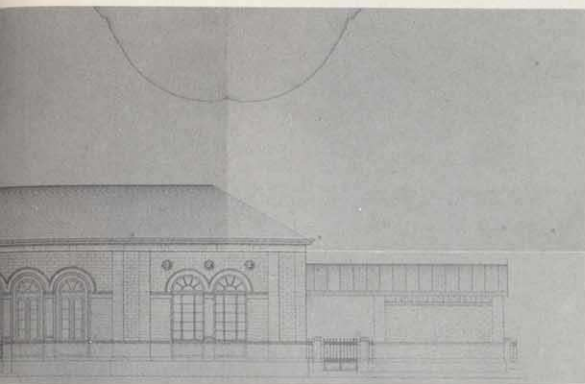
Der Aschaffener Bahnhof wurde im Nordwesten der Altstadt vor dem Karlstor als sog. "Durchgangsbahnhof" angelegt. Aschaffenburg fungierte als "Wechselstation" zwischen der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer Bahngesellschaft (ab 1858 auch Wechselstation für die kurhessische "Ludwigsbahn"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

Das Aschaffener 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

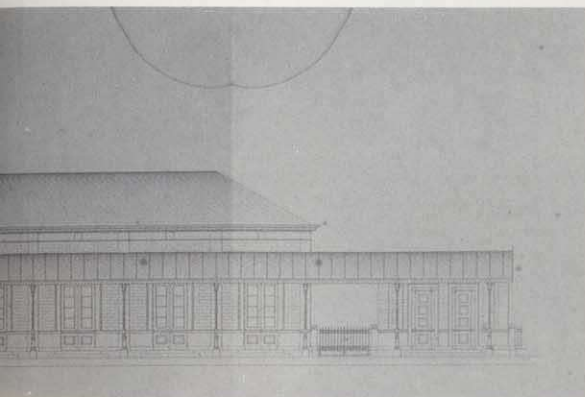
(Stadtbahnhof Schweinfurt!). Neureuther variierte im Falle Aschaffenburgs insbesondere die straßenseitigen Enden der Außenflügel, indem er das Schlußrisalit mit einem gefälligeren Doppel-Bogenfenster ausstattete. Bahnseits besaß der ca. 63,5 m lange, doppelflügelige Hauptbau ein 279 Fuß (ca. 83 m) langes, 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 Bahnhofsbauten (Reihenfolge von Ost nach West; Erdgeschoß):

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

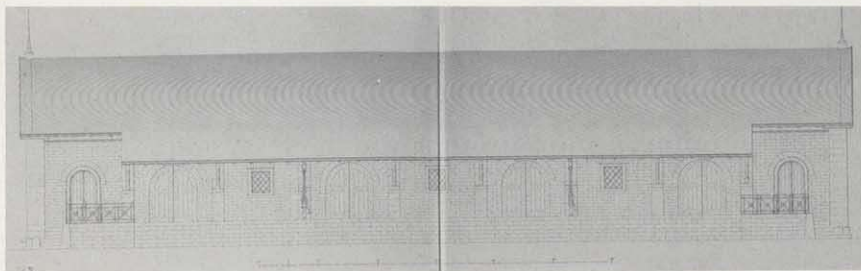


- Wartezimmer für Allerhöchste Herrschaften
- Arbeitszimmer des Bahnamts-Vorstands
- Treppenhaus mit Aufgang zu den Obergeschossen (die Telegraphenstation war im zweiten Obergeschoß untergebracht)
- Hauptkasse mit straßenseitigem Fahrkartenschalter
- Gepäckraum mit straßenseitigem Gepäckschalter
- Wartesaal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

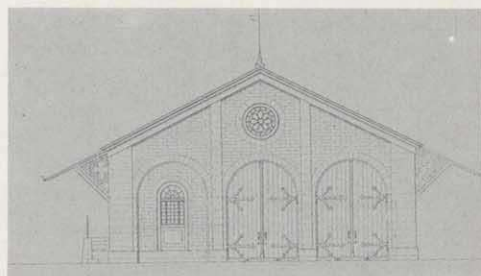
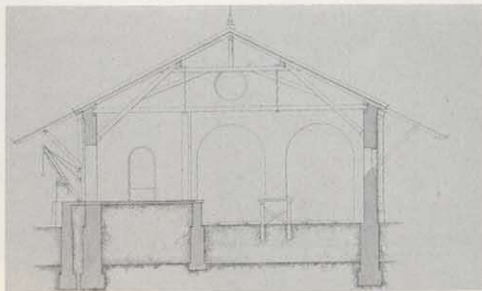


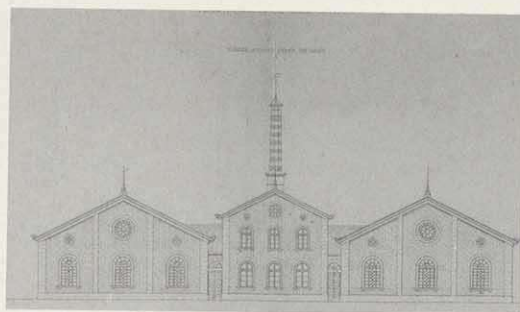
Alle Hochbauten der Aschaffenburg Bahnhofsanlage wurden in behauenen bzw. geschliffenen Buntsandsteinen aus dem nahen Westpessart aufgeführt und hatten Schieferdächer. Die Neureutherschen Bauwerke waren auch bautechnisch hochwertig; Neureuther selbst betonte, daß er die Außenmauern seiner Natursteinbauten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

In den Obergeschossen des Aschaffenburg 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.

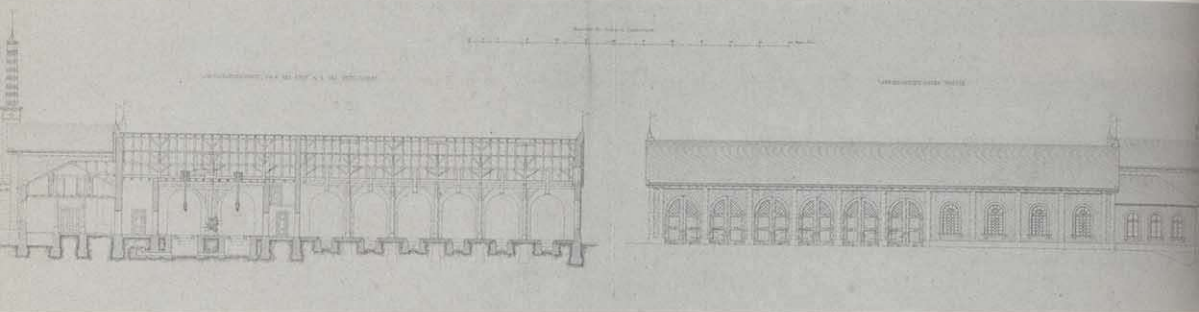


Erstausführung der Aschaffenburg Güterhalle, nach Neureuther



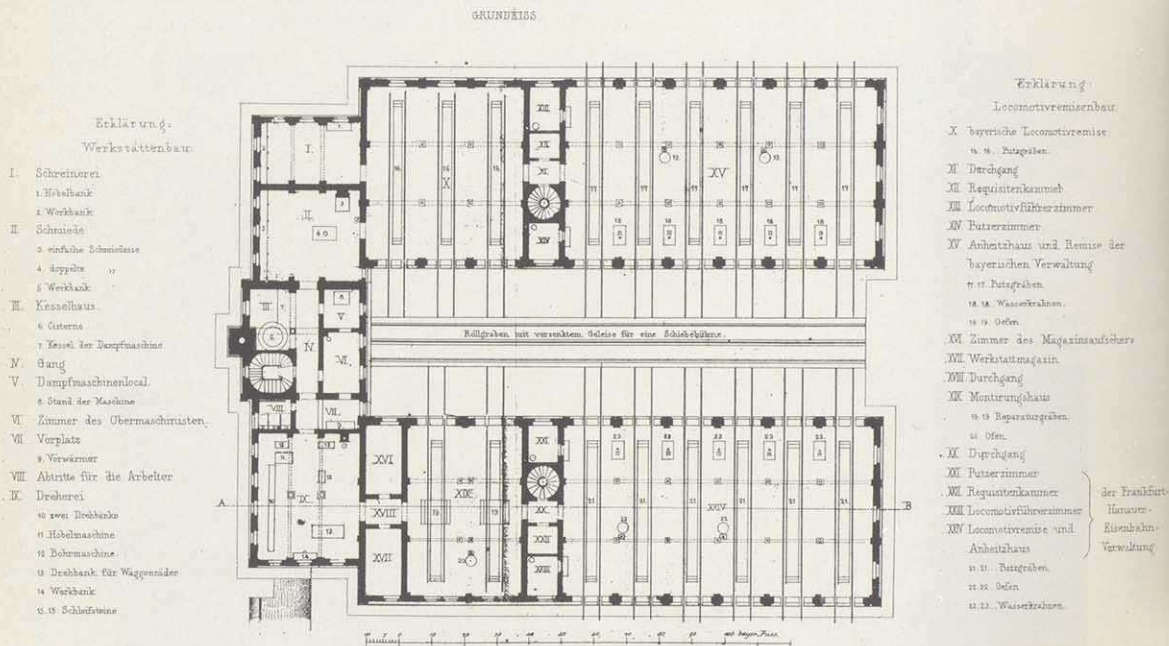


Rechts: bahnseitige Ansicht der bayerischen "Lokomotivremisen mit Werkstättenbau" des Aschaffenburg Ludwigs-Westbahnhofs, darunter Längsansicht und Längsschnitt.

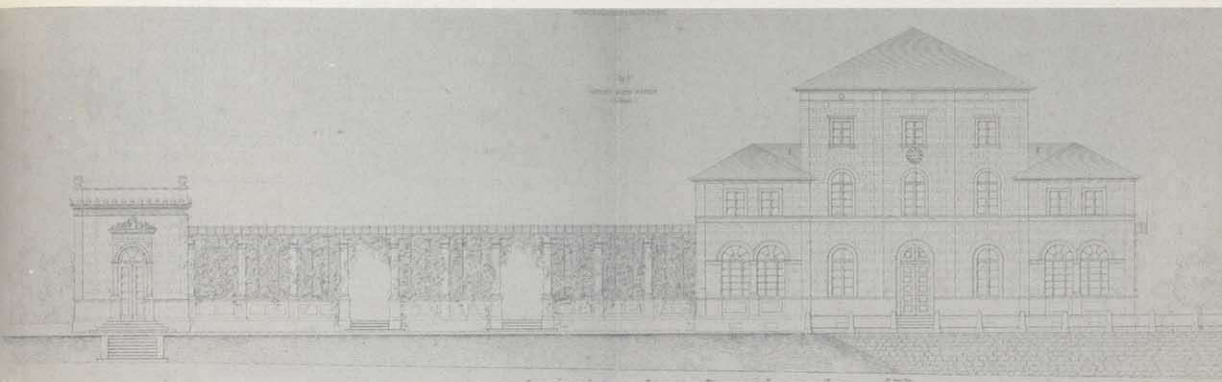
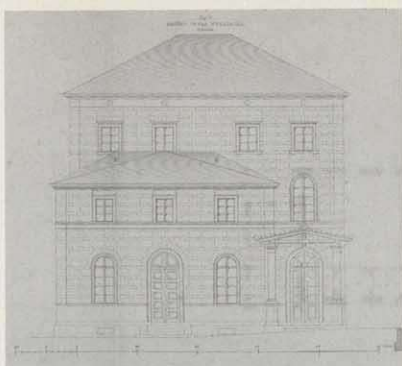


Die frühen Loksuppen der bayerischen Staatsbahnen waren nach englischem Vorbild mit Stellboxen beidseits einer Schiebebühne versehen. Die ursprünglich kurzen Einsatz-Reichweiten der Lokomotiven erforderten eine zahlenmäßig hohe Maschinenvorhaltung.

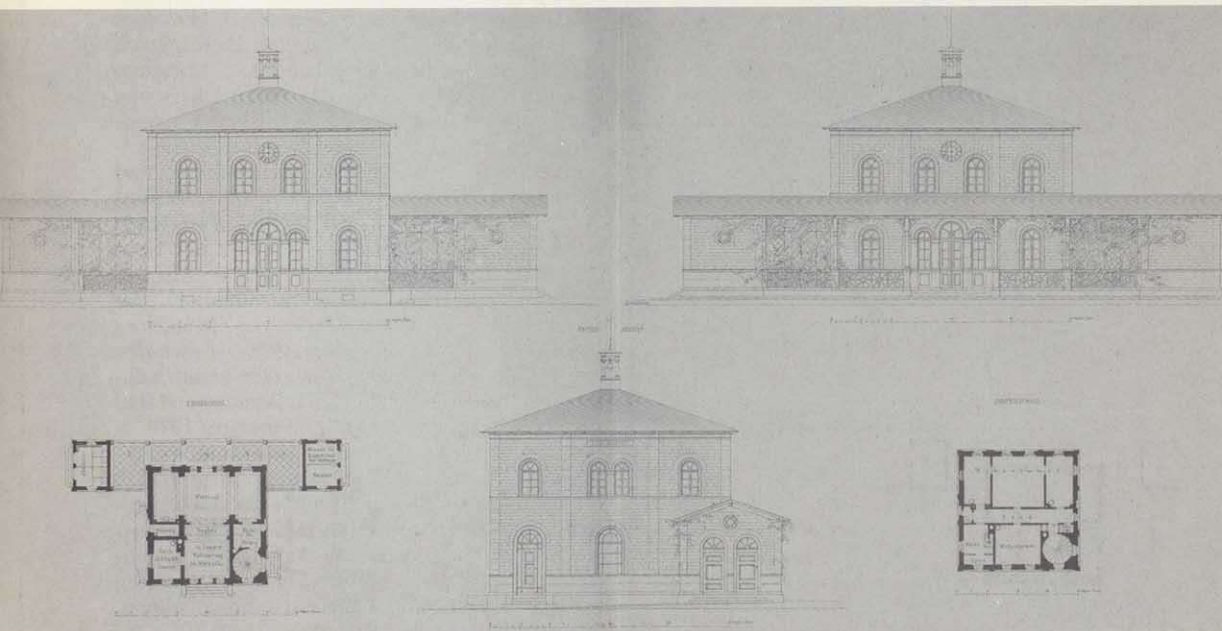
Grundriß der 1853/54 erbauten bayerischen "Lokomotivremisen mit Werkstättenbau" des Aschaffenburg Ludwigs-Westbahnhofs

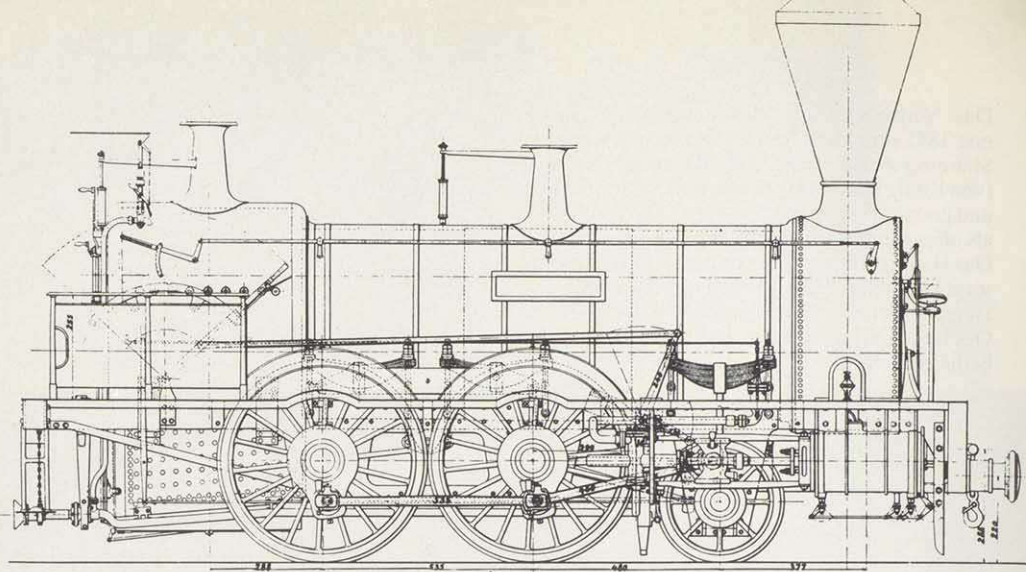


Das Veitshöchheimer Stationsgebäude wurde erst 1855 errichtet. Neureuther kombinierte ein Stationsgebäude seiner III. Kategorie mit dem (von König Max II. nie benutzten) Königspavillon und gestaltete die pergola-artige Querverbindung als offene, mit Rankenpflanzen begrünte "Halle". Das Hauptgebäude ist in schichtweise verbaute, sorgfältig behauenen 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.

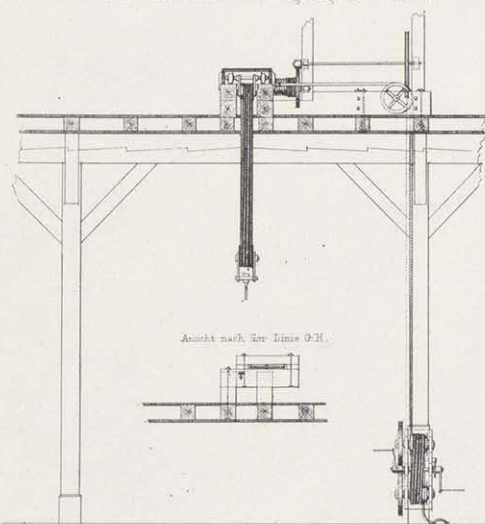




B-IV-Lokomotive für den "gemischten Dienst" auf der Ludwigs-Westbahn: Die Bayerischen Staatsbahnen mußten für den umfangreichen Fahrbetrieb auf der Ludwigs-Westbahn (ab 1855 täglich 8 durchlaufende Züge) mehrere Lokomotiven-Serien beschaffen. 1852/53 wurden aus der Bauserie B IV die Maschinen Veitshöchheim,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

HEBEKRAN FÜR LOCOMOTIV-MONTIERUNGSARBEITEN
 Durchschn. nach ser. Linie A. B. mit Handverglasung des Sattelchess. a. a.



Ansicht nach ser. Linie G-H.

Der Verfasser dankt dem Verkehrsarchiv Nürnberg/DB-Dir. Nürnberg u. dem Stürtz-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. (Stürtz-Verlag) Würzburg 1985. — *Weigelt, Horst:* Bayerische Eisenbahnen, vom Saumpfad zum Intercity. Stuttgart 1982. —