

Streckenabschnitt nördlich Nürnberg besonders viele, sowohl ursprünglich erhaltene wie später erweiterte erfaßt, z. B. Erlangen, Baidersdorf, Staffelstein, Lichtenfels, Neuenmarkt usw. Aber mit Hilfe der wissenschaftlichen Bearbeitung von Beatrice Sendner-Rieger werden sowohl in Franken als in Schwaben eine ganze Reihe nachzutragen sein.

⁸⁾ Da zu spät erkannt wurde, daß ein solcher Bahnhof mit seinen Teilen Denkmal ist, muß der Verlust der Lampenbude durch die Denkmalpflege hingenommen werden.

⁹⁾ Z. B.: W. Zeitler, vgl. Anm. 2.

¹⁰⁾ 100 Jahre Fichtelgebirgsbahn. Hrsg.: MEC Modell Eisenbahn Club / Hofer Eisenbahnfreunde e.V., Hof/Saale 1976, erweiterter Nachdruck aus Anlaß des Jubiläums Deutscher Eisenbahnen 1985.

¹¹⁾ Die Planunterlagen der Brücken der Fichtelgebirgsbahn wie der Ludwig-Süd-Nord-Bahn konnten freundlicherweise in der Plani-

der Bundesbahndirektion Nürnberg eingesehen werden. Quellenforschung dieser Art gehört zu einer systematischen Denkmalforschung.

¹²⁾ Lutz-Henning Meyer, Bahnanlagen der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, in: Denkmalpflege im Rheinland 1/1985, S. 1 ff.

¹³⁾ Vgl. Festschrift 140 Jahre Bahnhof Bamberg 1844 – 1984, Bamberg 1984.

¹⁴⁾ Ernst Eichhorn, Ein Auftrag für die Denkmalpflege – Die Eisenbahn in Franken, in: Katalog Ausstellung Nürnberg Zug der Zeit – Zeit der Züge, 1985, S. 362.

¹⁵⁾ Denkmale in Bayern, Band I/1 Landeshauptstadt München, München 1985, S. 176.

¹⁶⁾ Kalender des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege für das Jahr 1984, Technische Denkmäler, Novemberblatt.

Dr. Wolfram Lübbecke, Vohburger Straße 17, 8000 München 21

Ernst Eichhorn

Die Eisenbahn in der Kunst

Eisenbahn und Industriekultur

Die Eisenbahn hat weit über ihren Zweck als Verkehrsmittel hinaus bedeutende Impulse gegeben; in ihrer Erscheinung, dem Sinnbild dynamischer Kraftentfaltung, sah das Industriezeitalter sein Leitbild, rasch avancierte sie zum Symbol des Fortschritts schlechthin. Umfangreicher als jedes andere Verkehrsmittel fand sie als bald Eingang in die wichtigsten Bereiche der damaligen Kunst. Offensichtlich spielte die Architektur eine überragende Rolle. Gab sich die erste deutsche Eisenbahn, die *Ludwigseisenbahn* von Nürnberg nach Fürth, in künstlerischer Hinsicht noch bescheiden, so erhöhten sich in den folgenden Jahrzehnten die allgemeinen Ansprüche im Bereich monumentaler Gestaltung. An erster Stelle rangierten die Bahnhöfe als Empfangsgebäude sowie Tunnels und vor allem Brückenbauten. Es ist schwer vorstellbar, daß bereits ein Jahrzehnt nach der Ludwigsbahn, auf der Strecke der Sächsischen Staatsbahn Plauen – Leipzig bzw. – Dresden mit dem sog. *Göltzschtalviadukt*

das damals bedeutendste Bauwerk in Backstein (Länge 576 m, Höhe 80 m) erstellt wurde. Die Eisenbahn bzw. ein Großteil der damaligen Technikbauten brachten mit solch aufwendigen Schöpfungen ihre wirtschaftliche Dominanz zum Ausdruck. So überrascht es kaum, daß Architekt Schubert bei der Gestaltung dieses Bauwerks Rückgriffe auf die Römerzeit vornahm. Unverkennbar ist die Anlehnung an römische Wasserleitungen (Aquadukte) etwa in der Art des Pont-du-Gard. In der Folgezeit sollten die Viadukte eine besondere Rolle innerhalb der Eisenbahnbaukunst spielen. Nicht zuletzt standen dabei staatspolitische Repräsentationsgedanken im Vordergrund, weshalb in erster Linie durch die Staatsbahnen architektonisch bedeutsame Leistungen erbracht wurden, während bei den Privat- und Lokalbahnen eine derartige Aufgabenstellung nur selten gegeben war.

Als die Eisenbahn noch in den Kinderschuhen steckte, standen – vor allem in Malerei und Graphik – exakte Bestands-

aufnahmen dieses technischen Wunderwerks an erster Stelle. Zunächst konzentrierte man sich auf genaue Wiedergabe des neuen Phänomens. Die ersten Bahnstrecken wurden gewissermaßen *konterfeit*. So haben wir authentische Kenntnis von den ersten englischen Eisenbahnen, z. B. der berühmten *Darlington-Railway*, die vom Hafen Stockton über Darlington in das Bergwerkrevier von Shildon führte. Bei der nach einem Jahrzehnt folgenden Überlandbahn von Liverpool nach Manchester galt das Interesse vornehmlich der Bahnlinie selbst, den neugeschaffenen Wagengarnituren und Kunstbauten wie Bahnhöfe und Brücken. Ähnliches trifft auf die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth zu. Wenn diese genauen Darstellungen gleichwohl *Atmosphäre* erzeugen, so liegt es vor allem am gelegentlich auftauchenden *Background* dargestellter Städte, bzw. an der Schilderung des Umfeldes und der Menschen, die sich durchwegs in ihren besonderen Kostümen und Trachten als modische Zutat präsentieren. Solche Darstellungen auf alten Stichen resultierten – hauptsächlich bei der Ludwigsbahn – aus der Überlegung, daß der Bürger als Benutzer der Eisenbahn auch propagandistisch angesprochen werden sollte. Zudem war es bei dieser *Sensation* des Biedermeierzeitalters nicht verwunderlich, daß auch die Initiatoren der Eisenbahnstrecken gebührend ins Licht gerückt wurden. Dies betraf in Bezug auf die Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn vor allem König Ludwig I., Zacharias Platner und Johannes Scharrer sowie den Ingenieur Camille Denis.

Anfänge künstlerischer Darstellung

Noch vor der Jahrhundertmitte geht man dazu über, die Eisenbahn als Bestandteil der Kulturlandschaft zu interpretieren. Daraus ergibt sich, daß nun auch das Umfeld der Eisenbahn in den Bereich künstlerischer Darstellung rückt. Gute Exempel bieten Darstellungen der Bahnlinien Neapel – Portici sowie der Hauptbahn bei Basel. Auch berühmte Maler bemächtigten sich des neuen Sujets, das allein schon durch die Symbiose von Dampf und Landschaft interessant wurde. Bekannt sind die Schilderun-

gen in Zeichnungen Adolph von Menzels, vor allem sein Gemälde mit der meisterhaften Darstellung der *Bahn zwischen Berlin und Potsdam*. Weltberühmt ist das Gemälde *Dampf, Regen und Licht*, das uns der damals führende englische Maler William Turner hinterlassen hat. Welch ein Abstand gegenüber den topographischen Bildern ein Jahrzehnt früher! Für Turner war die technische Wiedergabe bereits belanglos; ihm ging es um das Phänomen der Bewegung. Deshalb treten Linie und Formgebung zurück, dominieren Farbe und Licht in völliger Auflösung und Durchdringung, geradezu eine Vorahnung des späteren Impressionismus.

Die Maler des französischen Impressionismus haben das Thema ebenfalls aufgegriffen und weiter vertieft, alle übertreffend Claude Monet. Zu seinen Spitzenleistungen zählt der *Gare St. Lazare* in Paris, den er in verschiedenen Variationen behandelte. Ähnlich wie bei Turner ging es um die Verschmelzung von Farbe und Licht. Selbst die Voraussetzungen zur Entstehung dieses Ölgemäldes waren ungewöhnlich. Monet gelang es, den dortigen Bahnhofsvorsteher von seinen Zielen derart zu überzeugen, daß er zu Konzessionen bereit war, die in unserer Zeit völlig undenkbar wären: Die Lokomotive mußte immer wieder rangieren, der Fahrplan wurde modifiziert, um die verschiedenartigen atmosphärischen Situationen im Sinne des Künstlers auswerten zu können. So entstand eine der interessantesten Bilderreihen des französischen Impressionismus. Monet begnügte sich damit nicht, er schilderte beispielsweise eine Personenzug der französischen Eisenbahn mitten im Winter; über die reale Erscheinungsform hinaus gewinnt die Lokomotive mit ihren fahl blinkenden Lichtern eine fast dämonische Ausstrahlung. Auch die Schilderung von Brücken, vor allem in Verbindung mit Flußläufen, war den Impressionisten ein beliebtes Thema. Man denke etwa an Renoirs *Brücke von Argenteuil*. Demgegenüber bleiben die Maler in Deutschland und Österreich mehr objektivierend, ohne auf das Zeitkolorit zu verzichten. Typisch für diese Auffassung ist Kargers *Nordwestbahnhof in Wien*. In der zweiten

Jahrhunderthälfte neigt man zur Schilderung intimer Abtebilder, d. h. auch der Benutzer der Eisenbahn gewinnt an zunehmendem Interesse. Seit der Gründerzeit kommt es teilweise zu einer verfremdenden Darstellung, bei der die Annäherung an Spielzeugeisenbahnen samt ihrem technischen Umfeld unverkennbar ist; man könnte dies durchaus als erste *Romantisierung* der Eisenbahn betrachten. Insbesondere französische Maler traktieren diese Auffassung, die sich zunehmend der *Naïven* nähert. An erster Stelle ist hier Delvaux zu nennen, der der Eisenbahn immer neue, vor allem menschliche Perspektiven verlieh. Sein *Bahnhof im Forst* zeichnet sich durch eine fast idyllische Interpretation des Themas aus. Delvaux steht stellvertretend für eine Reihe von Künstlern ähnlicher Tendenz, die hier nicht einzeln aufgezählt werden können.

Der Schritt zur *Moderne* beginnt bereits im spätem 19. Jahrhundert. So versetzt Vincent van Gogh seinen *Bahnhof in Arles* in Zusammenschau mit seinem Wohnhaus und einer teilweise sichtbaren Lokomotive in eine fast hintergründige Deutung, die durchaus in Einklang mit seiner damaligen Gemütsverfassung steht. Ein moderner Maler wie Giorgio de Chirico vertieft das Thema in seinem *Turiner Bahnhofsbild*. Der Expressionismus greift den Leitgedanken meist unter sozialen und psychologischen Gesichtspunkten auf, wobei die Skepsis seiner Betrachtung nicht zu verkennen ist. Als Ausnahmeerscheinung begegnet uns – noch vor seiner abstrakten Epoche – der Wegbereiter der Abstraktion Wassili Kandinsky in seiner *Eisenbahn bei Murnau*, die den Künstler am Übergang vom Jugendstil zur Moderne zeigt. Der Zug erscheint nur schattenhaft als Silhouette, befindet sich aber deutlich in Aktion. Besonders beeindruckend wirkt der Kontrast des schwarzen Zuges vor der in leuchtenden Farben dargestellten Landschaft. Das Gemälde, nicht nur aufschlußreich für den jungen Kandinsky, verliert auch in der Kunstgalerie des Lenbachhauses neben anderen Meisterwerken nicht an Wirkung.

Der Expressionismus steht in seiner Weltbetrachtung der von sozialen Span-

nungen getragenen Zeit skeptisch gegenüber. In diese Ausdruckswelt führen vor allem Werke von Ernst Ludwig Kirchner, wobei der *Bahnhof in Lötzen*, der *Vorort mit Gaskessel* mit dem den Industriebereich umkreisenden Schienenweg und die als dämonische Zange interpretierte *Rheinbrücke bei Köln* besonders zu nennen wären. Auch Max Beckmann hat sich mit dem Bahnhofsthema auseinandergesetzt.

Eine für ihn ungewöhnliche Behandlung des Vorwurfs zeigt die graphische Darstellung *Un jour d'hiver* von Picasso. Die Surrealisten vermögen dem Thema neue Seiten abzugewinnen, etwa de Chirico in seinen *Turiner Platzbildern* oder mystifizierend Onore Metellis *Bahnhof von Assisi*. Fast cubistisch mutet Fernand Légers *Bahnhof* an. Bei Bernard Buffet gewinnt der Bahnhofsbereich ein unheimliches Eigenleben. In der für ihn charakteristischen linearbetonten Auffassung erzeugt die *Glisspinnne*, also der Gesamtbereich des Bahnhofsgeländes, eine bedrückende Wirkung von Einsamkeit. In parapsychologische Welten führt Salvador Dalis *Bahnhof von Perpignan* als Dokument menschlicher Ausweglosigkeit.

Von den genannten abstrakten Malern heben sich spezialisierte Eisenbahnmaler ab, die sich besonders mit der real erfaßten, wenn auch *überhöhten* Welt der Bahnhöfe und der zugehörigen Züge auseinandersetzen. In Hans Baluscheks *Leichenzug* wird – wohl angesichts des drohenden Ersten Weltkriegs – der Trauermarsch des Totenfeldes mit den Schlußwagen eines Güterzugs in gleichnishafte Verbindung gebracht, offenbar als Menetekel ernster Kriegsgefahr.

Auch in unserer Zeit sind Maler vom Eisenbahnthema fasziniert worden. Hermann Ellers Darstellungen des *Plattlinger Bahnhofes* und des *Eisenbahnzuges nach Kloster Metten* lassen die Bandbreite künstlerischer Aussage im *Eisenbahnbereich* erkennen. Schon vorher hatten das Thema passionierte Industriemaler aufgegriffen, wobei gelegentlich die unterschiedlichen Stimmungen der Jahreszeiten wirkungsvoll mit einbezogen wurden. Als besondere Erscheinung müssen die Gemälde Her-



Wassily Kandinski (1866–1944): Eisenbahn bei Murnau, 1909.

mann Pleuers betrachtet werden, der die Welt des *Stuttgarter Hauptbahnhofes*, seiner Züge und des Bahnhofsgeländes in immer neuen Variationen vorstellt.

Die Bahnhöfe – Form und Funktion

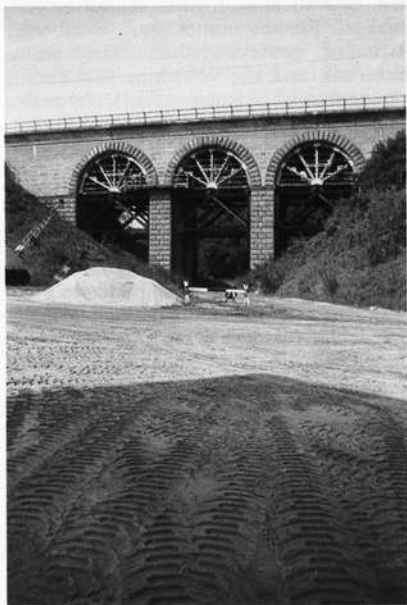
Mit den Bahnhofsbauten des 19. Jahrhunderts entstand eine neue Baukategorie, die im öffentlichen Leben zunehmend an Bedeutung gewann. Sie trat bei Städten mit altem historischem Kern besonders deutlich in Erscheinung. Auf Grund eines geradezu modern wirkenden Erlasses des bayerischen Königs Ludwigs I. wurde festgelegt, daß neue Bahnhöfe in der Regel außerhalb historischer Stadtkerne zu errichten seien – eine weitschauende Direktive, deren denkmalpflegerische Intuition im Sinne des heutigen Ensembleschutzes anmutet. Nürnberg bietet hierfür einen Modellfall. Infolge der sozialen und industriegeschichtlichen Gegebenheiten ver-

legte sich der Schwerpunkt des öffentlichen Lebens allmählich vom historischen Markt- bzw. dem Platz, der als Bahnhofplatz einen neuen Rahmen steckte. Der Bahnhof entwickelte dabei verschiedene Funktionen; vor allem diente er als Empfangsgebäude, als Kommunikation zwischen Bürgern und Verkehrsmittel. Zwangsläufig verdichtete sich hier das Leben zu einem Sammelplatz für Wirtschaft, Handwerk und Verkehr. Seine Existenz glich, auf die neue Zwecksetzung angewendet, einer *Kathedrale des Industriezeitalters*. Die politische Bedeutung des Bahnhofs als Staatsdenkmal wird offenkundig bei jenen älteren Bahnhöfen, die besondere *Empfangssalons* bzw. *Fürstenzimmer* für feierliche Empfänge enthielten. Unumgänglich führte diese Aufgabe zu einer künstlerischen Ausgestaltung dieser Bahnhofsräume. Nürnberg vermag hierfür gleich zwei zeitlich verschiedene



Hermann Eller (* 1925): Plattlinger Bahnhof, 1963

Beispiele zu geben. Der alte Stadtbahnhof von 1845, Bayerns ältestes monumentales Bahnhofsgebäude im *Burgenstil*, erhielt bei wachsendem Verkehrsaufkommen ein eigenes Fürstenzimmer in *Heideloff'scher Neugotik*. Dieser kulturhistorisch überaus interessante Raum befindet sich heute im Verkehrsmuseum Nürnberg. Als man Ende des Jahrhunderts jenen ersten Bahnhof abbrach und durch den gewaltig dimensionierten neuen Centralbahnhof ersetzte (um 1905), erhielt dieser ebenfalls einen besonders stilvoll gestalteten, repräsentativen Empfangssaal, der den letzten Krieg zum großen Teil überlebt hat. Nach einer kürzlich erfolgten Renovierung erlangte dieser Raum, *einer der schönsten der Jugendstilzeit*, weitgehend seinen ursprünglichen Glanz zurück. Bei dieser Gelegenheit kamen die den Raumeindruck bestimmenden



Karl Herrle: Brombach-Viadukt bei Pleinfeld

farbigen Mosaik und der Stuckdekor wieder zum Vorschein. Leider konnte aus Kostengründen die ursprüngliche sehr aufwendige, formal reizvolle Lampenausstattung nicht mehr eingebracht werden; sie wurde aber durch ein einfacheres, stilistisch angepaßtes Beleuchtungssystem ersetzt. Nürnberg verdankt diesen kunstgeschichtlich überragenden Salons keinem Geringeren als *Bruno Paul*, dem damals führenden Vertreter des aufblühenden Jugendstils in Deutschland. Eine in ihrer Art nicht weniger originelle Lösung bietet der Neubau des zweiten Stadtbahnhofes in Hof an der Saale. Die dortige Situation ergab sich aus den politischen Verhältnissen, denn in Hof endigte die erste Bayerische Staatsbahn Ludwigs I., die sog. Süd-Nord-Linie, um sich in der Sächsischen Staatsbahn nach Leipzig und Dresden bis in den mitteleuropäischen Raum fortzusetzen.

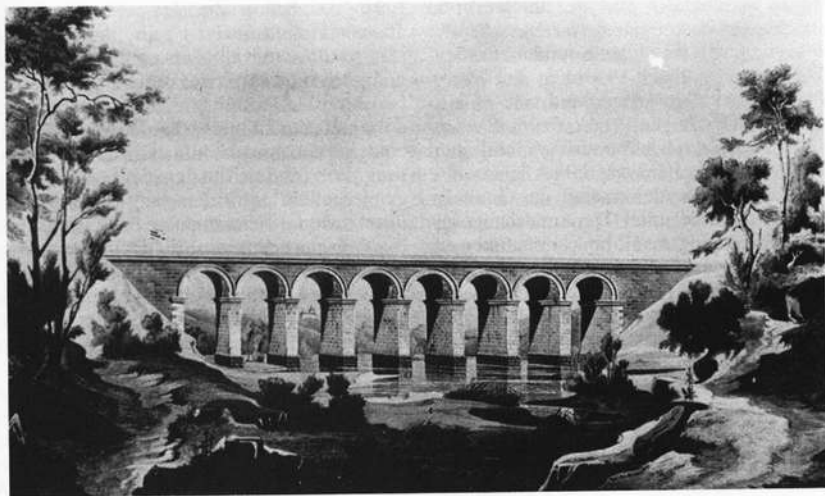
Bei hohen Staatsanlässen konnte es durchaus geschehen, daß beide Potentaten im gleichen Salon den Empfang durchführten. Es war üblich, daß auch andere große Stadtbahnhöfe einen Fürstensalon erhielten. Besonders eindrucksvoll muß das ehemalige Fürstenzimmer im Bamberger Bahnhof gewirkt haben. Der reiche Schmuck und die vornehme Möblierung des neubarocken Raumes sind leider in den 30er Jahren dieses Jahrhunderts herausgerissen worden und seitdem verschollen. Ein bescheideneres Pendant bietet der im gründerzeitlichen Stil ausgestattete Empfangsraum (heute Restaurant) des Bahnhofs in Lichtenfels, das als Kreuzungspunkt und insbesondere durch den Anschluß der sog. *Werra-Bahn* sehr an Bedeutung gewonnen hatte. In Coburg hat sich noch der kurzlebige fürstliche Empfangsbahnhof im Jugendstil erhalten. Ebenfalls als reiner *Fürstendbahnhof* gilt das im letzten Krieg teilweise zerstörte Empfangsgebäude in Veitshöchheim. Lange Zeit drohte ihm Abbruch, nachdem sich die Deutsche Bundesbahn nach Aufhebung der Bahnhofsfunktion für nicht mehr zuständig erklärte. Andererseits setzten sich politische und denkmalpflegerische Institutionen für seine Bewahrung ein. Die unabdingbare Voraussetzung für die Erhaltung eines solchen

Bahnhofs bildet eine neue Funktion, die sein *Weiterleben* garantiert. Mehrere Vorschläge wurden bereits gemacht, wobei die Bandbreite der Alternativen vom Eisenbahnspielzeugmuseum bis zum Bund Naturschutz reicht.

Stadtbahnhöfe führen als unmittelbare Konsequenz zur Anlage neuer Bahnhofsplätze. In Nürnberg hat sich die Platzgestaltung vom ersten Stadtbahnhof über den zweiten Centralbahnhof bis in die Neuzeit ständig verändert. Andere Bahnhofsplätze erscheinen gefährdet bzw. teilweise schon vernichtet durch maßstäblich und baustofflich ungeeignete Großbauten, die die wohl ausgewogene Platzgestaltung in Frage stellen. Dies gilt namentlich für Fürth und Erlangen.

Nicht immer führt die Bahnhofsrückbildung auch zu neuen Stadtvierteln. Ein solcher Fall war jedoch in Hof a. d. S. gegeben, als man den alten Kopfbahnhof am Hallplatz (um 1850) an die Peripherie der Stadt verlegte. Dies führte im *Marienviertel* zu einem eigenen Stadtteil mit proportional gut gegliederten Straßenzügen, der als städtebauliche Bereicherung angesehen werden kann. In diesem Zusammenhang kam es sogar zur Anlage einer neuen Straßenbahnlinie, die von 1901–1922 zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt verkehrte. Zunehmend gewann das Außenviertel an Bedeutung. Allerdings gab es in Hof nicht wie in Fürth ein eigenes Platzensemble, gruppiert um ein Denkmal (vergl. Dauphins Centaurenbrunnen in Fürth), zu verteidigen. Die städtebauliche Leistung des Eisenbahnzeitalters in Hof wird durch den nach zwei Stadtbahnen erfolgten geschlossenen Wiederaufbau bestimmt.

An städtebauliche Gestaltung war auch an der Ost-West-Linie (sog. Maximilians-Linie) beim Schweinfurter Stadtbahnhof gedacht. Glücklicherweise hat man hier einen Abbruch nach Auflassung der Bahnhofsfunktion nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. So blieb uns eines der ansehnlichsten Bahnhofsgebäude in Bayern erhalten, das in seiner Gestaltung weitgehend der neuen Renaissancevorstellung seines Erbauers, des vielbeschäftigten *Gottfried von Neureuther*, entsprach. Welch komplizierte



Höhbach-Viadukt

Foto: Ernst Eichhorn

und anspruchsvolle Überlegungen sein fast gleichzeitiger Kopfbahnhof in Würzburg – diesmal unter Anpassung an die opulente Bautradition dieser Stadt – erforderte, geht aus den Aktenunterlagen eindeutig hervor. Dieser Kopfbahnhof lag ausnahmsweise innerhalb der Stadtmauer, um ihn bei kriegerischen Auseinandersetzungen (Würzburg war damals wie Nürnberg Festung) zu schützen. Das Gebäude, von Neureuther mit einem interessanten, technikgeschichtlichen Wandbild geziert (Neureuther war gleichzeitig Architekt, Ingenieur und Maler), wurde zwar im letzten Krieg schwer getroffen, wäre aber wieder herzustellen gewesen. Durch seine Liquidierung ging nicht nur einer der ältesten Staatsbahnhöfe Bayerns verloren, sondern wurde auch die städtebauliche Wirkung des Platzes unweit der Residenz beeinträchtigt.

Viadukte als künstlerische Bauleistung

Besondere Aufmerksamkeit finden im Rahmen der Eisenbahnmalerie Darstellungen von Brücken und Viadukten. Das Interesse setzt im 19. Jahrhundert ein; doch

auch die Moderne bemächtigt sich dieses Vorwurfs. Die Gemälde reichen von dem Schweizer Rohrer (*Viadukt von Molieux*) bis zu einer phantastisch überhöhten Darstellung bei Skurjenni. Eine bedeutende Rolle spielen Viadukte bei Karl Herrle, der vom bayerischen König Maximilian II. den Auftrag erhalten hatte, prominente Baudenkmäler der Ersten Bayerischen Staatsbahn (Ludwigs-Süd-Nord-Linie) im Bild festzuhalten. Es ist ihm dies in Aquarellen von ebenso technischer Perfektion wie künstlerischer Gestaltung hervorragend gelungen. Zu den besten Darstellungen zählen der *Brombach-Viadukt* bei Pleinfeld wie die spitzbogige *Unterkotzauer Brücke* bei Hof/S. Diese Beachtung haben die Viadukte zweifellos in ihrer baulichen Erscheinung verdient. Allein zwischen Pleinfeld und Nürnberg erleben wir eine wahre *Viaduktlandschaft*, die sich im wesentlichen bis heute erhalten hat. Die Abfolge der Viadukte ist keineswegs monoton; vielmehr beruht ihre besondere Wirkung auf der durch Form und bodenständiges Baumaterial erreichten Einbindung in die Kulturlandschaft. Im einzelnen erhält jeder Viadukt eine individuelle Erscheinung: Der

Bogen spannt sich von der in Sandstein errichteten dreibogigen *Höhbach-Brücke* über die fast römisch anmutende Arkadenfolge des Brombach-Viadukts, den *Rezat-Viadukt* bei Georgensmünd mit weitgespannter Dreibogenform bis zum *Penzendorfer Viadukt* bei Schwabach und dem *Wolkersdorfer Viadukt*. Glücklicherweise wurden die Baudenkmäler der Ludwig-Süd-Nord-Linie unter Denkmalschutz gestellt. So entging der Höhbach-Viadukt nach hartem Ringen zwischen den denkmalpflegerischen Institutionen und der Deutschen Bundesbahn dem vorgesehenen Abbruch. Die als Argument für eine solche Maßnahme dienende Behauptung, der Viadukt sei baufällig, konnte durch eine Abstützung mit radiant geführter Holzverschalung abgefangen werden. Dadurch wurde gleichzeitig der Eindruck der ersten Erbauungszeit nahegebracht, die zur Erstellung der Arkaden bzw. der sie verbindenden Bogen für die Aufmauerung jeweils eines hölzernen Lehrgerüsts bedurfte. Zweifelloso handelt es sich bei der Planung dieser Viaduktfolge am Übergang der Regierungszeit Ludwigs I. (1848) auf Maximilian II. um einen bedeutungsvollen kulturellen Beitrag der Wittelsbacher im fränkischen Raum. Trotz der vorgegebenen Sparsamkeit bei der architektonisch ursprünglich viel reicher vorgesehenen Ausstattung der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn erwecken die Brücken immer noch besondere Aufmerksamkeit. Sie hatten damals staatspolitische Bedeutung, weil sie gleichzeitig den Sonderstatus Königreich Bayern wie auch dessen Anspruch als eine der führenden Eisenbahn-Nationen des europäischen Kontinents verkörperten. Gerade der Ausbau der Ersten Bayerischen Staatsbahn hatte wesentlich zu dieser Einschätzung beigetragen. Gleiches gilt natürlich auch von der Sächsischen Staatsbahn, die mit dem *Göltzschtalviadukt* jenseits der bayerischen Staatsgrenze das bedeutendste Backsteinbauwerk vor 1850 stellte.

Der Burgbergtunnel bei Erlangen

Besonders deutlich zeigten sich die herrscherlichen Ambitionen bei dem um 1845 begonnenen Burgbergtunnel nördlich von

Erlangen. Schon die Tatsache, Bayerns ältester Bahntunnel zu sein, machte das staatspolitische Kalkül erkennbar. Man begnügte sich nicht mit der rein bergtechnisch beachtenswerten Ingenieurleistung, sondern gab dem Tunnel an beiden Seiten auch eine herausragende künstlerische Gestaltung. Während sich an dem der Stadt Erlangen zugekehrten Südausgang martialische *bayerische Löwen* aufbauen, flankieren den Nordausgang Sphinxen in *Tempelwächterfunktion*. Offensichtlich wurde das Symbol der Sphinx mit der Frühzeit der Eisenbahn gern in Verbindung gebracht; finden wir doch an der Innenseite des ersten Würzburger Kopfbahnhofes in den Zwickeln der Rosette abermals Sphinxen dargestellt. Für die Gesamtkomposition dieser technikologischen Ikonographie zeichnet der vielseitig begabte Gottfried von Neureuther verantwortlich, dessen Bauwerke uns in zahlreichen Bahnhöfen im *römischen Villenstil* zwischen Schwabach und Neuenmarkt-Wirsberg begegnen. Kehren wir zurück zum Erlanger Burgbergtunnel. In der ursprünglichen Planung war sogar ein Kandelaber mit Dreifuß vorgesehen, der ihn an hohen Staatsfeiertagen durch Fackelbeleuchtung illuminieren sollte.

Die heute noch vorhandenen Löwen und Sphinxen sind von überdurchschnittlich künstlerischer Qualität. Sie werden dem damals in München hochangesehenen Hofbildhauer *Johann Halbig* verdankt, der es auf Grund seiner Begabung aus bescheidenen Anfängen bis zum Professor der Bildhauerkunst an der Bayerischen Akademie der Künste gebracht hatte. Der von Haus aus fränkische, in der Nähe von Gerolzhofen geborene Halbig hat ganz Bayern mit seinen Schöpfungen überzogen. An ihn erinnern so bekannte Bildwerke wie die Quadriga auf dem Münchner Siegestor oder das Löwendenkmal im bayerischen Hafen Lindau. Im fränkischen Raum erstellte er unter anderem das Denkmal des Ansbacher Dichters Platen gegenüber der Fassade des dortigen Markgrafenschlosses. Seine internationale Bedeutung unterstreichen mehrere Bildaufträge zwischen Petersburg und Übersee.

Johann Halbig tendierte gelegentlich zu ausgesprochen monumentalen Schöpfungen; deren Aufstellung führte mitunter zu technischen Problemen. Charakteristisch dafür ist z. B. der Transport der für Oberammergau bestimmten Kreuzigungsgruppe, deren Überführung von der Werkstätte bei Kelheim allein drei Tage erforderte und vom bewundernden Volk an der Strecke als wahres Spektakel empfunden wurde. Um die Verwirklichung dieses Überlandtransportes zu ermöglichen, war vorher ein Versuchszug mit den modellhaft angedeuteten Ausmaßen des Denkmals auf die Schienen gesetzt worden.

Die Überlegungen zum Ausbau des Burgbergtunnels als *Landdenkmal*, die sich allein schon durch die Verbindung mit dem benachbarten Kanaldenkmal am Burgberg (von Schwanthaler) ergaben, lenken die Aufmerksamkeit auf eine andere Persönlichkeit, die damals in Bayern eine dominierende Rolle spielte, nämlich auf *Leo von Klenze*, der sich nicht nur als Hofbaumeister Ludwigs I. hervortat, sondern dem zeitweise auch die Oberaufsicht in Fragen der Wasserbaukunst (Ludwigs-Donau-Main-Kanal) und des Eisenbahnwesens unterstand. Neben seiner überragenden Kenntnis der technischen Vorgänge spielte natürlich auch sein künstlerischer Impetus eine bedeutende Rolle. Er, der schon an der Planung des Kanaldenkmals beteiligt war, dürfte auch bei der Ausgestaltung des Burgbergtunnels eine maßgebende Rolle gespielt haben. Bestärkt wird man in dieser Ansicht durch einige Hinweise in den Eisenbahnakten des Nürnberger Verkehrsarchivs (Verkehrsmuseum), die darauf schließen lassen, daß Johann Halbig seine Entwürfe zunächst Leo von Klenze als *Oberster Baubehörde* vorlegen mußte, wobei offensichtlich auch Anregungen Klenzes mit eingeflossen sind. Für Klenze spricht auch die geglückte Einpassung der Denkmäler in die umgebende Landschaft, die dann das Gesamtkunstwerk *Burgberg Erlangen* ergab. Diese Genialität Klenzes wird beispielsweise bei der kontrastreichen Gesamtkomposition von Walhalla und Burg Donauf stauf erkennbar. Solche Bestrebungen, die man als *Romantischen Klassizismus* be-

zeichnen könnte, verraten geistreiche Entwürfe des hochbegabten, aus Nürnberg stammenden *Carl Freiherr Haller von Hallerstein*, mit denen er die Projekte von Walhalla und Glyptothek in landschaftsbezogener Verbindung als *Bauideen* vorschlug. Sicher haben daran Anregungen der Berliner Architekten David Gilly und Karl Friedrich Schinkel Anteil. Als Archäologe hatte Carl Haller v. Hallerstein seinen künstlerischen Impetus erwiesen (in Italien und Griechenland): Er war wesentlich beteiligt an der Bergung der berühmten Giebelstatuen des Aphaia-tempels auf Ägina (sog. Ägineten). Der damalige bayerische Kronprinz Ludwig (späterer Ludwig I.) bestimmte sie als Grundstock der Münchner Glyptothek.

Lokomotiven und Waggon

Besondere Aufmerksamkeit galt natürlich dem *Transportmittel Eisenbahn* selbst. In erster Linie ging es hierbei um technisch exakte und detaillierte Wiedergaben. Künstlerischen Anspruch erwecken vor allem Darstellungen, welche die Eisenbahn in Bewegung oder zumindest in Funktion zeigen. Die *exakte Form* bestimmt die Wiedergabe eindeutig im *archaischen* Zeitalter der Eisenbahn, etwa bei Richard Trevithicks *Rundkurs*, wie bei vielen Darstellungen der Zeit George Stephensons. Die Lokomotive als dynamische Kraft wird vor allem nach der Jahrhundertmitte als darstellenswert empfunden. Die Reihe dieser Ausdrucksform reicht von Monet (Zug im Winter, Bahnhof St. Lazare) bis zu Kandinsky (Eisenbahn bei Murnau).

Zusammenfassung

Welche Bedeutung dem Thema *Eisenbahn* in den wichtigsten Kunstkategorien zukommt, macht ein Überblick über die Kunst des 19. und frühen 20. Jahrhunderts deutlich, am umfassendsten im Bereich der Architektur. Nicht allein die baukünstlerische Gestaltung der Bahnhöfe spielte hauptsächlich in der *Frühklassik* der Eisenbahngeschichte eine wesentliche Rolle, sondern auch die Umsetzung von Brücken und Tunnels ins Künstlerische. Dabei artikuliert sich der Herrscherwille Ludwigs I.

in eindeutigen Stilvorschriften. Seiner philhellenischen Neigung entsprechend schrieb er die *römische Manier* vor, die er nach seiner ästhetischen Auffassung als *klassisch* empfand. Dennoch verfiel der König keinem Schematismus, sondern verstand es sehr wohl, sich besonderen Gegebenheiten anzupassen. Deshalb verfügte er ausdrücklich beim Ersten Nürnberger Stadtbahnhof, daß der gotische Stil Nürnbergs berücksichtigt wurde. Ansonsten überwog jene Auffassung, die vor allem Gottfried von Neureuther in seinen Bahnhofsbauten präsentierte. Zunehmend bildete sich mit dem Wachstum der Bahnhöfe die stilistische Gestaltung des Umfeldes heraus, so daß man von einem eisenbahnhistorischen (technischgeschichtlichen) *Ensemble* sprechen kann. Für das Stadtbild des 19. Jahrhunderts war nicht nur die Einbindung in historische Gegebenheiten entscheidend, ebenso maßgebend waren im Zug der modernen Stadterweiterung sich ergebende städtebauliche Konsequenzen. Sie erstreckten sich in erster Linie auf den Bahnhofsplatz, konnten aber als Verbindung zu den meist aus dörflichen Voraussetzungen entstandenen Vorstädten auch zur Entstehung neuer Stadtviertel führen (z. B. Hof/Saale). Diesen interessanten Übergang von der ländlichen zur urbanen Vorstadt macht der vorwiegend unter industriegeschichtlichen Perspektiven entstandene Stadtteil Gostenhof zwischen Nürnberg und Fürth deutlich. Die intensive Wechselwirkung von Industrie und Eisenbahn hat das Erscheinungsbild der *Epoche der Industriekultur* entscheidend mitbestimmt.

Eisenbahngeschichte als Aufgabe der Denkmalpflege

Seitdem die Eisenbahndenkmäler als schützenswerte Objekte der Denkmalpflege anerkannt werden, haben sich für die Moderne neue Probleme ergeben. Wie soll man mit ehemaligen Bahnhofsgebäuden verfahren, wenn sie durch *Gesundshrumpfung* der Bundesbahn ihre ursprüngliche Funktion nicht mehr erfüllen können? Das Beispiel von Veitshöchheim unterstreicht diese Problematik in modellhafter Weise.

Selbstverständlich können bei dem Überangebot solcher Objekte nicht alle denkmalpflegerischen Erwartungen erfüllt werden. Ausschlaggebend bleibt das Geschick, womit man ehemalige Bahnhofsgebäude durch moderne Zwecksetzungen zu retten vermag. So überrascht es nicht, wenn in der jüngsten Vergangenheit wertvolle Baudenkmäler, zu denen auch Bahnbetriebswerke, Lokomotivschuppen, Lagerhallen und Wassertürme zählen, geopfert werden mußten. Viele noch erhaltene Denkmäler stehen in Abbruchgefahr. Soweit sich eine Erhaltung nicht mehr durchsetzen läßt, sollte wenigstens dafür Sorge getragen werden, daß vor dem Abbruch eine gründliche Gesamtaufnahme und Dokumentation (Pläne, Zeichnungen, alte Ansichten und Fotos aus verschiedenen Zeiten) stattfinden.

Eisenbahn und Wissenschaft

Weniger bekannt geworden ist der Umstand, daß die Grabungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Bau neuer Strecken stellenweise zu einer Erforschung des betroffenen Gebietes führten. Die ungewöhnlichen Möglichkeiten riefen zahlreiche wissenschaftliche Vereinigungen und historische Vereine auf den Plan. So erhoffte man sich beispielsweise neue Erkenntnisse aus Bodenfunden (Münzen, Keramiken). Gleiches galt für die Freilegung verschütteter historischer Gebäude. U. a. war die Numismatik stark interessiert. Vornehmlich erschlossen sich für die Prähistorie wertvolle Erkenntnisse. In ehemals römischen Siedlungsgebieten boten die Aushubarbeiten besonders günstige Aspekte. Dies zeigte sich beim Aufbau des Regensburger Hauptbahnhofs wie im Bereich des Bahnhofsgebäudes von Weißenburg in nächster Nähe des *castellum Biricianis* und der kürzlich ausgegrabenen Thermen. Ein prägnantes Beispiel lieferte hierzu die Stadt Miltenberg. Doch ergab sich bald eine neue Problematik: Welchem Eigentümer sollten die Funde zugeschrieben werden? Meist machten sich die obgenannten Forschungsgesellschaften Hoffnungen auf den Erwerb der Fundstücke, ebenso die beteiligten Städte. Doch nur in Ausnahmefällen kam

es zu einer deutlichen Regelung wie z. B. in Miltenberg, wo die beim Eisenbahnbau gemachten Funde der Stadt. Kunstsammlung überlassen wurden. Im allgemeinen bestand der Bayerische Staat jedoch auf seinem Eigentumsrecht, vor allem im Bereich der Staatsbahnen. Die beim Eisenbahnbau eingesetzten Arbeitskräfte waren streng gehalten, alle Fundstücke abzuliefern. Diese sollten nach München verbracht werden, um sie wissenschaftlich auszuwerten und den staatlich geförderten Kunstsammlungen einzuverleiben. Nicht mit Unrecht beklagten dabei jene Städte, die leer ausgegangen waren, daß die meisten Fundstücke doch ungenützt in den Depots verschwinden würden.

Bei dieser Gelegenheit soll das vielseitige Arbeitsfeld der Eisenbahnbauingenieure bzw. Leiter der Bausektionen nicht unerwähnt bleiben. Mit einer Selbstverständlichkeit, die man im heutigen Bahnbetrieb sicher als Zumutung empfinden würde, war ihnen die Aufgabe gestellt worden, gemachte Funde zu protokollieren, wenn nötig mit Zeichnungen und ergänzenden Bemerkungen zu versehen und für ihre Weiterleitung nach München besorgt zu sein. Es wurden also zweifellos an die Bahningenieure auch künstlerische Erwartungen gestellt.

Bernhard Schemmel

Die Ingenieur- und Zeichenakademie des Leopold Westen in Bamberg von 1794

*Ausstellung der Staatsbibliothek Bamberg vom 1. Juli bis 30. September;
Fortsetzung – zweiter Teil – Oktober bis Dezember 1986*

Die Ingenieur- und Zeichenakademie war eine Bamberger akademische Einrichtung zur künstlerischen und Ingenieurausbildung. Sie wurde 1794 gegündet, bestand allerdings nur kurz und wurde – wie die Universität Bamberg – nach der Übernahme durch das damalige Kurfürstentum Bayern – herabgestuft. Als bürgerliche Schule und (von Anfang an) verbunden mit einer Sonn- und Feiertagschule für Handwerker bestand sie weiter. 1833 ging sie in

Ebenso wurden ihnen nicht selten Aufgaben außerhalb des Bahnbereiches zugeteilt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß beispielsweise der Sektionsbaumeister Kohler gleichzeitig für den Entwurf und Aufbau der neuen katholischen Kirche in Schwabach eingesetzt wurde.

Die gegebene Übersicht mag die überraschende Vielfalt der Beziehungen zwischen Eisenbahn und Kunst aufweisen. Sicherlich sollte bei kunstgeschichtlichen Abhandlungen über das 19. Jahrhundert die Mitwirkung des Faktors *Eisenbahn* stärker berücksichtigt werden. Zu Recht ist die Geschichte der Eisenbahn zugleich ein fester Bestandteil der Kulturgeschichte.

Literatur:

Vgl. die eisenbahngeschichtlichen Aufsätze des Verfassers in den Zeitschriften "Frankenland" und "Schönere Heimat" 1985 sowie den Aufsatz "Eisenbahn als Aufgabe der Denkmalpflege" in dem zweibändigen Werk, das anlässlich des 150jährigen Eisenbahnjubiläums 1985 und der gleichzeitigen Eisenbahnausstellung in Nürnberg erschienen ist.

In den angegebenen Veröffentlichungen finden sich auch zahlreiche weiterführende bibliographische Hinweise zu den oben genannten Sachgebieten.

Dr. Ernst Eichhorn, Hermundurenstraße 32,
8500 Nürnberg 40

der neugegründeten Gewerbeschule auf, dem Vorläufer der Real-, später Oberrealschule, des heutigen Claviusgymnasiums. Der Bamberger Gründung war es also nicht beschieden, sich zu einer Technischen Hochschule weiterzuentwickeln, so Otto Meyer, der sich in neuerer Zeit als erster grundlegend mit der Akademie in geistesgeschichtlichem Zusammenhang beschäftigt hat.

In dieser Akademie und der späteren