
Beateице Sendner-Rieger

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


Der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn

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


1850 war eine neue Eisenbahnstation zu beschließen. Waren bisher nur zwei Drittel des Gesamtbedarfs aus den laufenden Staatszuschüssen gedeckt worden, so besichtigte man nun erstmals, den Geizbedarf für den Eisenbahnbaus der kommenden Jahre völlig durch eine Aufgabe zu decken, die aber mit 5 Prozent aufgelegt werden mußte – was umso bedenklicher schien, als die Rendite der bisher eröffneten Strecke das Baukapital nur zu 1, nach andrer Berechnung zu 3 Prozent verzinsten.

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


Um die Baukosten möglichst niedrig zu halten, versuchte man, bei Erfahrungen Damm- und Einschnittsmaßnahmen nach Möglichkeit ausgleichen. Zu diesem Zweck entwickelte der Sektionsingenieur August Brückner in Lindau 1844 das sogenannte Massennivellement.

Welche morgenmäßige Leistung der Bau
der Ludwig-Süd-Nord-Bahn war, sollen
eine der Zahlen verdeutlichen: in zwölfmi-
halb Jahren waren 116 Seitenbrücken und 56
Hochoberbrücken, dazu 42 Wegbrücken, 1376
Durchlässe für Wasser und Wege sowie drei
Tunnel gebaut worden. 49 definitive und
ein gutes Dutzend provisorische Stations-
gebäude; außerdem Wohngebäude, Lada-
häusen, Anheizhäuser, Werkstätten, Remi-
sex, Magazinbäude kamen hinzu, 491
Bahnwärterhütten, 235 Bahnhöfe und 22 Bahnhofswasserläufe — in einer
Zeit, in der die Ochsen und Pferd die einzigen
Förderwagenmittel waren. Paul Jegic wurde
Bauaufsicht des Eisenbahnbau jedes
Jahr beim Teileinbau 350 Kilometer zurück.

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

Eine eigenständige Behörde für Bau-
weisen gab es in Bayern seit 1863. Noch im
Jahr ihrer Thronbesteigung 1825 führte
Ludwig I. die gesonderten Bahnen zu-
 sammen, seit 1830 heißt sie Oberste Bau-
behörde. Ihr war die oberste Leitung aller
Bauausführungsverordnungen des Staates übertra-
gen, die Aufsicht über das Bauwesen von
Städten und Gemeinden sowie die Revi-
 sion von Bauplänen und Aushängen. Die
Staatshäuser sollten Vorbild sein, was
halb sämtliche Entwürfe von einem eigenen
Bauausführungsausschuß geprüft und anschlie-
send dem König zur allgemeinsten Geneh-
migung unterbreitet werden mißten. Mit-
tel- und Unterbehörden waren der Obersten
Baubehörde unterstellt, wobei im mittleren
und höheren Dienst Kenntnisse sowohl im
Zivilbau (entsprechende Architekten
resp. Hochbau) als auch im Straßen-, Brük-
en- und Wasserbau verlangt wurden. Da für
das Jahr 1870 allgemein der Gegensätz
zwischen Architekt und Ingenieur
betont wird, sei hier darauf hingewiesen,
dß in Bayern die beiden Sparten erst 1872
in Laufbau und Ausbildung getrennt wur-
den. Die sogenannte schöne Architektur
wurde an der Akademie, die mathemati-
schen und physikalischen Fächer an der
Universität, später an der polytechnischen
Schule gelernt. Die Ausbildung dauerte
fünf Jahre, weitere zwei Jahre Praktikum
wurden dem Eintritt als Baupraktikant voran-
gestellt.

Die Eisenbahnbau-Commission, 1841 in-
stauriert, war in dieses System der Baubehör-
den eingebunden und wurde allmählich
in Stellung und Kompetenz einer Mittel-
behörde (den Kreisbaubehörden) gleich-
gestellt.

Eigene Hochbauten spezialisierten sich
zunächst nicht vorgesehen, man hatte ja auch
beim Ludwigs-Donaun-Mainkanal auf einen
Architekten verzichtet. Ein Oberingenieur,
Hermann Lehtritter, sollte auch für die
Hochbauten zuständig sein. Lehtritter
durfte jedoch kaum Erfahrung im Hochbau
haben, und so wurden seine ersten
Entwürfe vom Baukunstschaff en samt
sunden abgelehnt. Kleinste Beantragten dar-
hin drängend, einen Architekten be-
zuziehen; die Wahl fiel auf Eduard Rüher,
bisher Zivildrahtfassanspieler in Augsburg. Als
die Eröffnungsfeiern der ersten Teilbahn-
en in greifbare Nähe rückten, zeigte es
sich, daß die Aufgabe auch die Kräfte eines
erfahrenen Architekten überstieß. 1844
wurden ihm Friedrich Bürklein als 2. und
Gotfried Neustaedter als 3. Architekt be-
gewiesen. Die Verteilung der Aufgaben er-
folgte zunächst nach der Bedeutung der
Stationen, seit 1845 jedoch nach Strecken-
abschnitten. Alle drei Architekten waren
zur Zeit ihrer Berufung zum Eisenbahnbau
im Beutelstand, man muß sie sich also
uniformiert vorstellen. Da man den Eisen-
bahnbau zunächst für eine kurzzügige Auf-
gabe hielt, waren alle beteiligten Beamten
ohne funktionswirksam bei diesem Geschäft,
d.h. ihre ursprüngliche Stelle wurde von
einem Verwesser betreut, zum eigenentlichen
Gehalt erhielten die Funktionäre ein Tag-
geld, das normalerweise als Entschädigung
für auswärtige Dienstgeschäfte beauf-
achtet wurde. Durch diese permanente Dienstfreistellung
wurden die Architekten — wie alle leiten-
den Beamten beim Eisenbahnbau — auf ein
Einkommensniveau kastultiert, das sie in
ihren regulären Laufbahn nie hätten erre-
ichen können. Während ein Zivildrahtfass-
255
tor maximal 100 Gulden verdiente, erhielt Rother, Neureuther und Rückerle zwischen 1300 und 2200 Gulden — zum Vergleich: Bei einer Petition vorangegangen die Lehrer an den deutschen Schulen 1869 den bescheidenen Lebensunterhalt einer Familie mit vier Kindern und einer Dienstmagd mit 385 Gulden.

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


Welche Ausbildung, welche Laufbahn durchliefen die Architekten der Ludwigsbahn, welche Stellenwert bekleideten der Eisenbahn-Hochbau in ihrem Werk?


Eduard Rother, 1804 in Delmenhorst (Schwaben) geboren, studierte an der Akademie der bildenden Künste in München, wo er auch an der Universität oder der polytechnischen Zentralsehule. Mit 26 Jahren trat er in Augsburg als Baugießle in den Staatsdienst, wo er es in den nächsten zehn Jahren zum Zivilstandsinspektor und zum Vertreter des Kreisbaurektes brachte. Auf einer baubehördlichen Reise zur Weltansicht und den Bauwerken des Ludwigsbaus erreichte ihn völlig überraschend die
Berufung zum Eisenbahnbau. Bis zu die-
sen Zeitpunkt sind von Rüther außer der
Apotropasie des Schwedischen Kranzbach keine
Arbeiten bekannt; sein rascher Aufstieg im
Kreisbaubüro spricht jedoch für die Fähig-
keiten des Architekten. Seine ersten Auf-
gaben im Eisenbahnbauhochbauen bestanden im
Ansatz aller jener Musterkästen, die der
Bauaufsichtsausschuß nach dem Versagen von
Oberbrügner Lehrschuler angefertigt hatte.
Sehr bald konnte er jedoch mit der Projek-
tierung der umfangreichen Anlagen in
Nürnberg beginnen, wofür Pläne auf 38
Blättern und Kostenanschläge in 14 Heften
erforderlich waren. Mit einem Gesamtauf-
stand von 430.000 Gulden hatte der 39jah-
rige den bedeutendsten Bahnhof Bayerns
entworfen, der nicht nur von den großen
Zeitungen gewürdigt wurde; Fachzeit-
schriften publizierten bescheidhälse Details.

(Abb. 6.)

Nach einigen kleineren Stationen verfin-
tigte Rüther Entwürfe für Donauwörth und
Lichtenfels, die jedoch von anderen in das
Programm übernommen wurden und nicht zur
Ausführung kamen. Bei der Umverteilung
der Aufgaben im architektonischen Büro
wurde Rüther die Abteilung Kaufbeuren
– Lindau zugewiesen. Da die Hochbauten
für diese Strecke noch in weiter Ferne
lagen, wurde Rüther mit den Vorplänen
ges für München beauftragt, bevor diese
Aufgabe der Eisenbahnbau-Commission
entzogen wurde. Rüther war nun von vie-
gend mit entsprechenden Bauüberwa-
chung beauftragt.

1850 begann die Planung für den All-
gäuer Streckenabschnitt. Durch die Wahl
des repräsentativen Bauwerkstoffes war Rüther
den sogenannten Gehwegs von den
Gründen, welche sich an die ornamental Bauten an-
lehnte. Wie intensiv sich Rüther mit dieser
Bauart auseinandersetzte, zeigt seine
Schrift über Rautendöcker, mit denen er die
sorgfältige Lagerung der – feuerpolizeilich ver-
betenen – Schindeldächer zu errechnen
hötte.

Abschluß und Eröffnung von Rüthers Ar-
beit an der Ludwig-Sulz-Neust-Bahn war
Lindau. Hier hatte er nicht nur die Eisen-
bahnbauhochbauten zu entwerfen, sondern
auch die Haltestellen, den Leuchtturm
eingeschlossen.

In den folgenden Jahre zuvor war Rüther
dem Dienst der Eisenbahnbau-Commission
und später der Generaldirektion im Eisen-
bahnbauhochbau tätig; 1866 ging er zur Bau-
unterhaltung über, won er bis kurz vor seinem
Tod 1874 tätig war.

Friedrich Böcklein (1813–1872), 2. Architekt der
bey Eisenbahnbau-Commission, schafft u.a. den
Bauhof der Hauptstreck München. Foto Ver-
kehrsverein Nürnberg

Friedrich Böcklein, 1813 geboren, neun
Jahre jünger als Rüther, kam mit 15 zum Stu-
dium nach München, wo er die polytechni-
sche Zentralbauschule, später Universität und
Akademie besuchte und desshalb zum Mei-
sterschüler Gärtners wurde. 1840 reiste er
in Begleitung seines Lehrers nach Gri-
echenland und Italien.

Mit 30 Jahren konnte er schließlich in den
Staatsbaudienst einzutreten, allerdings zu-
ächst im Wasserbau, was ihn wenig
gezieht haben dürfte. Schon im folgenden
Jahr kam der Wechsel zum Eisenbahnbau.
Hier war seine bemerkenswerteste Lei-
stung die Einführung des asymmetrisch-


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

Bürklein, dessen geschichtliche Gesundheit ihn immer wieder zu Erholungsurlauben gewogen hatte, erkrankte 1869 erneut. Das Leiden beträchtigte allmählich auch die geistige Sphäre, so daß er in die Kurstationen Würzels eingeliefert werden mußte, wo er 1872 stirb.

Wenige Monate nach dem Tod König Maximilians wendete sich der Halt: Neureuth erhielt den Auftrag zum Bau der neuen Polytechnischen Schule in München, wo er seine Vorstellungen verwirklichte und für München den Anfang der Neuausrichtung Semperseher Präge- rung setzte. Nun kam auch die Berufung zum ordentlichen Professor, Ehrungen, Berufungen, Orden folgten.


Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd- Nord-Bahn

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


Die Hochbauplanung für die Ludwigs- Süd-Nord-Bahn setzte im Spätsommer 1841 ein. Im März 1842 reichte die Eisenbahn- baubehörde bereits zahlreiche Ent- würfe zu verschiedenen Bahnhöfen zur Be- gutachtung ein. Doch der Bauamtsau-


wählte Gärter die Villa Barbaro des Re- 
naissancearchitekten Andrea Palladio. 
Gärter entwarf das Vorbild allen zeit- 
typischen Schmacks und adaptierte ledig- 
lie die Anordnung der Baukörper – ein 
Verfahren, das er als gewogenen Erfahrungs- 
netzwerk. Um gerade bei den Hallen mit ihren 
breiten Öffnungen nicht mit den klassi- 
schen Proportionen in Konflikt zu geraten, 
betreibt die Baukunstanschauung die Verwen- 
dung von Segmentbögen anstelle von 
Kreisbögen empfohlen. Bei Kleinstbauten, 
wie Ellenbogen, sind die segmentbogenigen 
Öffnungen dann auch das ergänzende gestal- 
terische Element der wirtschaftlich geschlosse- 
en Bauten.

Nur eine Ausnahme vom antik-römi- 
schen Stil wollte Ludwig I. erlauben: Für 
Nürnberg sollte der Stil des Mittelalters ge- 
wählt werden, um die Gebäude der Staat- 
eisenbahn dem Charakter der Stadt an- 
zupassen. Rücktritte stattete daher den hoch 
aufragenden Komplex des Empfangsgebäu- 
des mit Spitzbogen und Zinnenkrone aus, 
an den Ecken waren Türme angebracht. Im 
Umgang übernahm Rüher das Wahr- 
zeichen der Schaus, des 1830 abgebrochenen 
Minen- und Goldschauaustes der Stadt.

Als Ludwig I. Bürklein seine ersten Bahnhof- 
einführt für Breitengraben vorlegte, unter- 
schiede er sich grundsätzlich von den 
Maßstäben der Baukunstarchitektur. 
Denn eine geschlossene Baukörper er- 
nstellt ein vielfältigerer Komplex, anstelle von 
spiegelbildlichem Gleichgewicht tritt Asym- 
metrie. In kurzer Zeit hatten sich bereits 
die Voraussetzungen gewandelt: Um den 
Spaßvorschriften zu genügen, suchte Bürk- 
lein, die Ökonomierahme (Halige, Ab-

Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

Als manegüte wurden die genauen Details des Nürnberger Bahnhofs in der Fachpresse ab- 
geschrieben; hier das durchbrochene Glückezimmer 
von Hauptgebäude. Repräsentativen Architek- 
torischen Skizzenbuch. Heft 24, Blatt 6 (u.J.)
Wichtiger Diensträume, Vorhalle und Wartezimmer (n. V.) sind im Entwurf Rücken für Breitengradfahrs durch die Dimensionen der Bau- körper und die Gestalt der Öffnungen abgeleitet. Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg

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


Foto: Verfasser/in

263
Entstehung und Bedeutung der Werra-Bahn


Es war jedoch ein weiter Weg bis dorthin, und man mußte im Herbst 1846 Sachs-Coburg auf der Hut sein, nicht in eine aussehende Randlage in bezug auf die neuen Eisenbahnen ringum zu geraten. Wie erster wurde man sich in Coburg der bestimmten Bauten, zur sicheren Konstruktion und zur Standsicherheit abgesehen - Fortschritte, die der Architektur des 19. Jahrhunderts richtig zum Tragen kommen.

Dr. Berndie Sickert-Rieger, Grüner Markt 3, 8600 Bamberg.

Der Aufsatz fällt die Ergebnisse einer Dissertationsgrammatik, die voraussichtlich im Frühjahr 1957 im Druck erscheinen wird. Die Subfrequenz horizontalisiert in diesem Organ zuständig angekündigt werden.

Harald Backmann