

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

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

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

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

Wolfram Lübbecke

Die Eisenbahn als Baudenkmal

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

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

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

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

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

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

eigentlich auch eine technische Meisterleistung ist – und es hat sich bei unseren Jahrestagungen eingebürgert, daß spezielle Exkursionen auch der Eisenbahn und der Problematik ihrer Betreuung gelten.

Einleitend muß auch kurz erläutert werden, auf was man sich einläßt, wenn man nach der EISENBahn sucht. Da muß man schon darauf hinweisen, was für ein komplexer Gegenstandsbereich von Anlagen das ist, der aus feststehenden, gebauten und beweglichen Teilen besteht, der eine Institution, ein Betrieb ist, der dementsprechend auch ganz abstrakt definiert werden kann. Ich zitiere zur Einstimmung das Reichsgericht in Leipzig von 1879: *Eine Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer oder menschlicher Muskelätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmers auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise natürliche oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.*²⁾

Eine solche Definition klärt den Inventarisor endgültig darüber auf, worauf er sich einläßt bei der Suche nach Denkmälern dieses Betriebes, da es offenbar darum geht, die Natur den Anforderungen anzupassen, die entstehen, wenn man schwere Geräte schnell transportieren will. Die Natur muß notfalls umgebaut werden, wie das der Dammbau von Rentershofen für die Ludwig-Süd-Nord-Bahn als früh berühmte Baumaßnahme zeigt, der unzählige folgen sollten.

Dieser umfangreiche Betrieb, der seit 150 Jahren wachsend das ganze Land überspannte, manifestiert sich nicht nur in den Stationsgebäuden der Bahnhöfe, also der leicht zugänglichen und sichtbaren Architektur, er manifestiert sich, wenn man auf die historischen Teile schaut, auch in den Güterschuppen und Lampenbuden, in Brücken, Tunnels, Bachdurchlässen, Wegdurchlässen, Dämmen, Steigen, Signalen, Bahnwärterhäusern, in Betriebswerken, Lokschuppen, Wassertürmen, auch in Zügen, Lokomotiven, usw.

Wenn man davon absieht, etwa Bayern zu einem einzigen Eisenbahndenkmal zu deklarieren, sieht man sich plötzlich einer Unzahl von Spuren solcher Art gegenüber, die in einen bestehenden oder rekonstruierbaren Zusammenhang gehören. Und vor diesem Zusammenhang steht der Denkmalpfleger und soll im Einzelnen entscheiden, ob der Art. 1 DSchG zutrifft: Also welche im Einzelnen von Menschen Hand geschaffenen Sachen aus vergangener Zeit: Geschichtliche – künstlerische – städtebauliche – wissenschaftliche – volkskundliche Bedeutung haben. Die Denkmaldefinition ist im Gesetz derart begrenzt, trotzdem sind die Bedeutungskriterien damit nicht erschöpft, da die geschichtliche Dimension, was gerade auch die Eisenbahndenkmale beweisen, sehr weit gefächert ist. Bei der Eisenbahn lassen sich landesgeschichtliche, ortsgeschichtliche Bedeutungen darstellen, in ihr kristallisiert sich Sozialgeschichte und Wirtschaftsgeschichte. Trotzdem ist natürlich der technikgeschichtliche Aspekt der hervorragende bei der Beurteilung der Eisenbahn, er ist aber auch der, der am meisten Probleme bei der ursprünglichen Erhaltung eines technikgeschichtlichen Denkmals machte, da ja eigentlicher Sinn eines technischen Gegenstandes die technische Erneuerung, der Fortschritt ist, d. h. also die Zerstörung ist immanent.

Und nun suchen wir Denkmalpfleger also solche Denkmale und wollen sie erhalten. Meine Beispiele konzentrieren sich auf Weniges und doch kommen hier ganz viele Dinge in den Blick, wo nicht sofort gesagt werden kann, ist es ein Denkmal, das in die

Denkmalliste als isolierbares Objekt eingetragen werden muß – oder gelingt eine Erfassung als LAND-DENKMAL wie es Tilmann Breuer³⁾ definierte, die auch schützend funktioniert?

Die exemplarisch vorgeführten Beispielkomplexe müssen, wie es einem klassischen Inventariseur geziemt, mit dem besonders Alten und Seltenen beginnen. Nachdem von der ältesten Deutschen Eisenbahn nichts mehr da ist, ist es naheliegend, auf die erste und älteste Bayerische Staatseisenbahn zu blicken und einen Streckenabschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn auszusuchen, von dem am ehesten ursprüngliche Erhaltung zu erwarten ist.

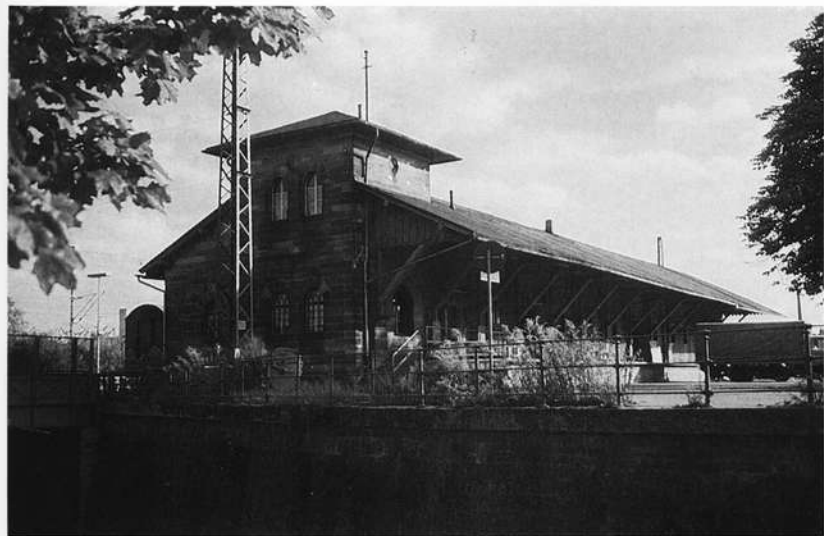
Die Betrachtung beginnt daher mit der eingleisig gebliebenen Strecke der Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn, mit dem Bahnhof (Abb. 1) in Wassertrüdingen, einer typischen Kleinstadtstation der Ausbauzeit nach 1847/49, mit den typischen Veränderungen unserer Zeit, die aber doch als nicht so gravierend verstanden wurden, daß sie verhindert hätten, dieses Stationsgebäude als Baudenkmal zu erfassen. Auch das kleine Stationsgebäude in Cronheim wurde als architektonisches Baudenkmal erfaßt, doch ist hier auch auf den Standort an der eingleisigen Strecke hinzuweisen, nicht weit entfernt ist der Denkmalviadukt in Oberwurbach. Wenn man sich in der ehemaligen Cronheimer Station weiter umschaut, entdeckt man eine Lampenbude und wird darauf gestoßen, auf Kleinigkeiten zu achten, die den Betrieb der Eisenbahn ausmachen, die alarmieren, daß ein Bahnhof buchstäblich als Hof zu verstehen ist, als eine Gruppierung von Teilen. Das zeigt auch das große Empfangsgebäude von Gunzenhausen, das von Anfang an in der Denkmalliste verzeichnet wurde, bei dem aber trotzdem ein analytischer liebevoller Blick notwendig ist, um durch die neuzeitlichen Entstellungen hindurch den Kunstbau von 1865 zu entdecken.⁴⁾ Das Stationsgebäude als selbständiges Baudenkmal kann hier im Hintergrund gelassen werden, um einen anderen historischen Bahnhofbestandteil in den Vordergrund unserer Betrachtung zu rücken: die Güterabfertigung.



Wassertrüdingen, Bahnhof mit nördlichem Gleisvorfeld
Foto: BLfD 1980

gung. Güterabfertigungen sind ein leicht zu übersehendes Architekturdenkmal, das die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn wie die hier herauszustellende Perspektive des HOFES kenntlich macht. In Schwabach z.B. wird aber die Erhaltung einer Güterabfertigung von Gottfried Neureuther von der Denkmalpflege entschieden angestrebt. (Abb. 2).

Jetzt verfolge ich die Strecke bis Pleinfeld, die nach den Bauplänen 1847/1848/1849 als Baulos VI und VII der Section Gunzenhausen und als Baulos I der Section Roth geplant und gebaut worden ist. Die Section Gunzenhausen hatte auf ca. 15 Bahnkilometer allein 24 Durchlässe jeder Art zu planen. Steingerecht und farbig koloriert wurden damals jeder einzelne – ob rundbogig, ob korbbogig, ob kleiner, größerer oder doppelter – Durchlaß geplant. Was die Untersuchung dieser Strecke interessant macht, ist, daß eine nie



Schwabach, Güterabfertigung des Bahnhofes

Foto: BLfD, Okt. 1985

zweigleisig ausgebaute Strecke zu finden ist, daß daher – entsprechend den in der Planei der Bundesbahndirektion Nürnberg erhaltenen Plänen – die Durchlässe immer noch im eingleisigen Ausbau erhalten sind. Auch wenn man unvorbereitet, also vor dem Planstudium, die Strecke abfährt, findet man eine große Anzahl dieser Relikte der frühen Eisenbahngeschichte, Kunstbauten, die beweisen, wieviel selbst in einer topographisch nicht sehr abwechslungsreichen Landschaft notwendig war, um eine natürlich und geschichtlich gestaltete Landschaft mit Eisenschienen zu durchschneiden.

Da gibt es einen Bachdurchlaß bei Frikkenfelden, einen weiteren beim in der Nähe liegenden Straßenübergang, formal genau die 1848/49 geplanten Beispiele des rundbogigen und rechteckigen Typus.

Fahren wir weiter, treffen wir auf das Stationsgebäude in Langlau, ein bisher nicht als Denkmal erfaßtes Gebäude, das nicht aus der Anfangszeit stammt, aber doch als Bau der Sechziger/Siebziger Jahre des 19.

Jahrhunderts, also massive Ersetzung eines wohl anzunehmenden Interimsbaues, durchaus denkmalpflegerisches Interesse erweckt.

In Veitserlbach stoßen wir dann auf eine Straßenbrücke, die spontan als verhunzt empfunden wird, die aber bei genauerer Betrachtung doch viel von der Bauzeit erzählt, die also durchaus geschichtliche Aussagekraft besitzt und noch gut vergleichbar mit den Bauplänen von 1849, einen Zustand ohne Eingriff wegen des nie erfolgten zweigleisigen Ausbaues zeigt.

Das nächste Objekt ist die Haltestelle Ramsberg, die aus einem kleinen Stationsgebäude mit Schuppen besteht, aus einem rundbogig gewölbten Bachdurchlaß, der zugleich den Bahnsteig ermöglicht.

Weiter, kurz vor St. Veit, stoßen wir auf einen niedrigen rundbogigen Wegdurchlaß, der zunächst gut und ursprünglich erhalten scheint, aber auf seiner Südseite nicht sehr passende Ausbesserungen aufweist. Besser ist der keinen Kilometer westlich, auch bei St. Veit, erhaltene andere



Sankt Veit (Markt Pleinfeld), Wegdurchlaß der Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Foto: BLfD, Aug. 1985

Wegdurchlaß, der zwar auch Ausbesserungen auf seiner Südseite zeigt, aber auf seiner Nordseite (Abb. 3) in hervorragender Weise darstellt, wie diese Durchfahrten eingeleisig, einhüftig ausgebaut wurden, und wie ein solcher ganz den Plänen entsprechender Ausbau eindringlich klassizistische Gebrauchsarchitektur verkörpert.

Ein ganz besonderes Thema der Eisenbahndenkmale, das hier nur wenig angedeutet werden kann, sind die Streckenwärterhäuser. Ein Beispiel steht bei St. Veit, seine Erscheinung hat in üblicher Weise fast alle Ursprünglichkeit verloren; im Gegensatz hierzu stellt sich bei einer Blechhütte bei Frickenfelden die Frage, ob nicht auch eine seriell hergestellte Funktionshütte, wenn sie datiert und womöglich als Produkt der Jahrhundertwende bestimmt werden kann, ein Gegenstand der Eisenbahngeschichte ist.

In Pleinfeld ist dann von der ursprünglichen Bahnhofsanlage nichts übrig geblieben, durch die neue Streckenführung, 1869 von Treuchtlingen her, mußte der ganze Bahnhof umgebaut werden. Aber auch davon, wie von einer Planung von 1893 ist wenig erhalten. Das jetzige Stationsgebäude entspricht lediglich heutigen Funktions- und Rationalisierungsvorstellungen, dahinter verschwinden die älteren Betriebsgebäude, wie an Bahnweiher 11, das vielleicht Denkmal des ältesten Bahnhofes ist. Dazu gehören aber auch die Eisenbahnerwohn-

häuser der Jahrhundertwende an der Bahnhofstraße, die auch einmal genannt werden müssen, um klarzustellen, daß auch Bauten der Wohnungsfürsorge für die Eisenbahner Teile eines Bahn-HOFES im funktionalen Sinn sein können und daraus unter Umständen Bedeutung gewinnen.⁵⁾

Die Strecke soll noch weiter verfolgt werden, um diese Detailbetrachtungen in den großen und bedeutenden Zusammenhang der Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn zu stellen.⁶⁾ Die Detailproblematik hört aber nicht auf, denn zwischen Pleinfeld und der Schwabachbrücke bei Schwabach sind laut Brückenstatistik der Bundesbahndirektion Nürnberg aus dem Jahr 1957 allein 24 Brücken mit den Baudaten 1848/49 genannt. Dazu gehören so hervorragende wie ein Wegdurchlaß bei Stirn (nördlich Pleinfeld, bei der Mülldeponie, ein gefährdetes Objekt), dazu gehörten auch solche Verluste wie der wenige Meter nördlich davon gelegene verbetonierte Durchlaß.

An diesem Streckenabschnitt findet man auch so spektakuläre Brückendenkmale wie den Viadukt bei Wolkersdorf, der trotz Ausbau und Elektrifizierung, der trotz Wiederaufbau nach Zerstörung unbedingt als Denkmal zu erfassen war. Man findet aber auch solche *Eisenbahnensembles* wie die Brücke mit Bahnwärterhaus in Schwabach, Im Vogelherd.

Andere Streckenabschnitte sind, was die zitierte Brückenstatistik bestätigt, viel schlechter erhalten. So sind bei 130 Brückenbauwerken jeder Art zwischen Bamberg und Lichtenfels kaum mehr Hinweise auf Kunstbauten der Vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts zu entdecken. Und trotzdem finden wir im weiteren Verlauf der Ludwig-Süd-Nord-Bahn noch Denkmale von außerordentlicher Bedeutung. Auch ich muß in diesem Zusammenhang die Schiefe Ebene ansprechen, weil sich in ihr so Vieles vereinigt: die hohe geschichtliche Bedeutung als so altes Beispiel einer ansteigenden Eisenbahnstrecke, also als so frühe technische Leistung (Abb. 4); durch die Länge der Schiefen Ebene handelt es sich zugleich um ein Objekt, das selber schon Strecke, also Land-Denkmal, ist, das aber mit seinen Wegdurchfahrten zugleich Archi-



Schiefe Ebene, Wegdurchlaß bei Streckenkilometer 79,4 Talseite

Foto: BLfD, Aug. 1978

tektur von höchster Qualität darstellt, wobei an die besten Werke des Klassizismus, gar der Revolutionsarchitektur, zu denken ist.⁷⁾

Eine Seitenbetrachtung soll Objekten der Ostbahn gelten, da die Ostbahn als ehemalige privatfinanzierte und relativ alte Strecke durchaus zu denen gehört, die wegen ihrer geschichtlichen Bedeutung eine genauere Untersuchung nach Denkmälern verdient. Ich verfolge die 1859 eröffnete Strecke nicht, aber mit dem Bahnhof Lauf links der Pegnitz kann wieder einmal auf eine kleine und doch umfängliche Anlage, nicht nur ein Stationsgebäude, sondern auch eine Lampenbude und eine Güterabfertigung, hingewiesen werden⁸⁾. Auch der Bahnhof Hersbruck links der Pegnitz besitzt noch viele Funktionsteile der Ursprungszeit; hier fällt zudem ein älteres Eisenbahnerwohnhaus auf. Bei einer Suche nach Denkmälern der Ostbahn könnten auch exemplarisch die Bahnwärterhäuser

betrachtet werden, mit der Frage: was gibt es denn noch von ursprünglich 303 Bahnwärterhäusern, die alle Kilometer nach Normalplan errichtet worden sind, die als Summe vielleicht ein übergreifendes Denkmal wären, die als singuläres Relikt Denkmal einer serienmäßigen Planung sein könnten, also auch technik- und wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung signalisieren könnten, vereint mit einer handwerklich qualitätvollen Einzelausführung. Das kann hier nur eine Andeutung sein, da der Inventarator weiß, daß die Denkmale noch nicht erforscht sind; Eisenbahnliteratur⁹⁾ leistet eine solche Inventarisierung nicht, dazu bedarf es, wie hier zu zeigen versucht wird, einer systematischen streckendeckenden Untersuchung.

Auf was man bei einer solchen systematischen Suche stößt, soll mit der Betrachtung der folgenden Strecke noch einmal mit neuer Problematik aufgezeigt werden. Die Strecke wurde ausgewählt, da sie auf ganz

andere Weise mit dem Problem der Bewältigung von zahlenmäßig vielen Objekten, mit der Fragestellung der gestalteten Landschaft konfrontiert, und es eine Strecke ist, der auch bereits in Jubiläumsschriften¹⁰⁾ gedacht wird. Es handelt sich um die 1877 in Betrieb genommene Fichtelgebirgsbahn, von der als eisenbahngeschichtlich bedeutend der Abschnitt im Pegnitztal besonderes Interesse erweckt.

An diesem keine 25 km langen Abschnitt zwischen Hohenstadt und Pegnitz kann eindringlich das Thema Eisenbahn als Land-Denkmal demonstriert werden, da hier eindrücklich bewußt gemacht werden kann, welche Eingriffe der Eisenbahningenieur in einer Landschaft vorzunehmen hatte, nur um den ebenen Schienentransport zu ermöglichen, und wie der Eisenbahningenieur zum *Landschaftsarchitekten* wurde, denn von heutiger Sicht aus ist es durchaus gelungen, die Technik der Eisenbahn in die Romantik der Landschaft zu integrieren.

Dazu brauchte man aber sieben Tunnels und 26 Pegnitzbrücken, wohl gemerkt auf nicht einmal 25 km Eisenbahnstrecke. Ich verfolge also die Strecke ab Hohenstadt in ihren potentiellen architektonischen Denkmälern. Schon lange war uns der besondere Stationstypus aufgefallen, der rechts der Pegnitz ab Nürnberg und dann im Pegnitztal nach Norden die Strecke begleitet und gestaltet, zugleich identifiziert. Begegnet man im Sommer 1985 dem Bahnhof Hohenstadt so wird man gleich mit der Gefährdung konfrontiert. Das Stationsgebäude steht zwar noch, auch eine Lampenbude als Teil des Bahnhofes und ein Güterschuppen sind erhalten, doch sind das gefährdete und gestörte Relikte neben dem neuzeitlichen Design eines neuerrichteten Haltepunktes.

Noch schlechter sieht es in Vorrä aus, wo gerade noch Güterschuppen und das Gebäude der Abtritte erhalten sind. Dabei war, wie die Planungen von 1875 zeigen, hier dereinst ein umfangreicher Bahnhof gestaltet worden, der selbst einen Springbrunnen, einen Stationsbrunnen, Wechselwärterhaus und eine Grünanlage umfaßte. In Rupprechtstegen ist dann die Erhaltung wieder besser, wo wieder das typische Stationsgebäude, die veraltete aber offensicht-



Rupprechtstegen (Gde. Hartenstein), Lampenbude im Bahnhofsgelände

Foto: BLfD, Aug. 1985

lich ungenutzte Lampenbude (Abb. 5) erhalten sind. Die Vorführung der ähnlichen Bilder soll hier ja auch anschaulich machen, wie Strecken und Phasen einer Eisenbahnenentwicklung durch Bauten anschaulich sind, wie die Summe von Teilen zur Aussage über den Denkmalwert wird. Wie schon erwähnt und wie der Blick von Rupprechtstegen nach Süden zeigt, ist die Strecke aber noch durch Bauwerke ganz anderer Art geprägt: die Tunnels. Davon gibt es in diesem Streckenabschnitt allein sieben, die zumeist von Brücken gerahmt werden. Die Tunnels kann man wohl durchwegs als Bauwerke von 1876/1877 datieren, also als ursprüngliche Bauten der Fichtelgebirgsbahn, doch sind die Brücken, die also meist mit Tunnels zusammenhängen, die als Eisenfachwerk mit massiven Widerlagern und Pfeilern begegnen, wohl durchwegs jünger, was bereits der erste Tunnel zwischen Artelshofen und Enzendorf zeigt.

Zwar gibt es Planungsunterlagen¹¹⁾ für diese Brücken ab 1872, die man noch mit dem Bestand vergleichen muß. Es scheint hiervon wenig erhalten zu sein, da die bereits erwähnte Brückenstatistik durchwegs die Daten 1899 angibt, kombiniert mit 1928, 1929, 1931, folglich haben wir hier wohl Brückenbauwerke aus der Zeit des zweigleisigen Ausbaues vor uns, die dann auch noch im 20. Jahrhundert erneuert worden sind. Wir haben es also nicht mit ursprünglichen Denkmälern der Fichtelgebirgsbahn zu tun. Und doch sind es diese

Bauwerke, denen wir im Pegnitztal allenthalben mit der Frage: Denkmal oder nicht? begegnen, – und doch haben wir damit immer noch nicht erfaßt, was alles geschehen mußte, um hier eine Eisenbahn durchfahren zu lassen. Wir sehen nämlich gar nicht mehr, daß der Lauf der Pegnitz – trotz Tunnels, trotz Brücken – 28 mal korrigiert werden mußte. Dieses Wissen von landschaftsverändernden Eingriffen läßt dann fragen, ob nicht die zusammenhängende Strecke als EINE zusammengehörige nicht dividierbare Leistung = EIN Denkmal zu definieren ist?

Bei der Station Neuhaus stellt sich wieder eine andere Frage, wenn man es nicht dabei bewenden läßt, daß die Gebäude entstellt sind, sondern überlegt, ob nicht wegen dem noch erhaltenen ehemaligen Wasserhaus der Station, als Denkmal der Dampflokzeit, doch Bedeutung festzustellen wäre?

Auch in ihrer Fortsetzung lohnt es sich, die Fichtelgebirgsbahn nach denkmalverdächtigen Objekten zu untersuchen.

Wenn auch die Stationstypologie gleichbleibt, kann sich als Ausdruck landschaftlich orientierten Bauens die Ausführung der Bauten ändern. In Engelmansreuth finden wir das typische Stationsgebäude nunmehr aus Sandstein, mit ornamentierter Detailgliederung, mit Güterabfertigung samt technischer Vorrichtung, als insgesamt gut erhaltener kompletter Bahnhof müßte hier eine Denkmalerfassung erfolgen. Dieser Station ist der kleinere Typus der Stationen in Vorbach mit dem Hinweis gegenüberzustellen, daß für unsere Denkmalfeststellung wichtig sein kann, daß man solche unterschiedlichen Typenreihen noch konstatieren kann.

Aber auch die Streckenführung erforderte weitere Ingenieurleistungen: der Straßenbrücke in Vorbach folgt ein langer und teilweise sehr hoher Damm und diesem folgt der Katzenbühl-Tunnel von 1876 – ein 471 Meter langes Denkmal? An derselben Strecke bei Oberwappenöst im oberpfälzer Landkreis Tirschenreuth begegnen wir einem wieder anders gearteten Eisenbahn-*„Ensemble“* mit Tunnel: kurz vor dem 840 m



Oberwappenöst (Gde. Kulmain) Tunnel der Fichtelgebirgsbahn

Foto: BLfD, Aug. 1985

langen Tunnel (Abb. 6) von 1877 durch den Armansberg schwingt sich eine kleine Straßenbrücke über die Strecke, steht noch ein Haus, das sich als ehemaliges Streckenwärterhaus zu erkennen gibt. Lauter Hinweise auf die Eisenbahn als riesiges Land-Denkmal, ein Tunnel ist ja nicht erfaßt durch Betrachtung der Architektur des Tunnelmundes!

Dieser Streckenabschnitt liefert wieder Beispiele zur Problematik der Beurteilung von Brücken. Bei Neusorg zwischen Riglasreuth und Wernersreuth befindet sich eine Straßenbrücke, die nicht nur ihren zweiphasigen Ausbau, sondern auch ihre Erweiterung und Veränderung zu erkennen gibt. Und doch ist die Ablehnung des Denkmalcharakters nicht so leicht, da diese Brücke ja Teil einer Strecke ist, die bald darauf über einen hohen Damm läuft, um dann mit einer hohen Brücke über die Fichtelnaab zu führen. Selbst dieser 39 m hohe Granitpfeiler zeigt das Eingehen auf lokale Bautechniken, das spräche für eine Denkmalfeststellung. Isoliert betrachtet hat mein Amt aber schon einmal gegen eine Eintragung sich ausgesprochen, weil, isoliert betrachtet, es sich hier um eine um die Jahrhundertwende mit einem Fischbauchträger veränderte Brücke handelt, für die eben nicht ohne weiteres innerhalb der Geschichte der Eisenbahnbrückenbautechnik Bedeutung zu behaupten ist (Abb. 7). Ob wir unsere Entscheidung vielleicht revidieren müssen, kann als Ergebnis der Gesamtbetrachtung der Fichtelgebirgsbahn durchaus möglich sein.

Diese Betrachtung von wichtigen Eisenbahnstrecken würde ohne ein paar Bemerkungen zu der Bahnhofsfrage, also dem Bahnhof als vierteiliger Anlage, der Problematik der Eisenbahn als Denkmal nicht gerecht. Eine solche Fragestellung geht über die Fahrdienstvorschrift der Deutschen Bundesbahn hinaus, die besagt: *Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo die Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.* Dabei ist nämlich nicht davon die Rede, was man alles brauchte, um diese Anforderungen zu ermöglichen, das heißt, beim Bahnhof muß auch vom Betriebswerk gesprochen wer-



Neusorg, Viadukt über die Fichtelnaab der Fichtelgebirgsbahn Foto: BLfD, Aug. 1985

den. In Kirchenlaibach, einem ehemals wichtigen Bahnhof, haben wir nicht nur ein Denkmalstationsgebäude mit bemerkenswerter Perronhalle, wir haben ein riesiges ehemals intensiv genutztes Bahnhofsgebäude, das von einem denkmalverdächtigen Eisensteg überquert wird, wo plötzlich ein Wasserturm, der erst von 1908 stammt, zum markierenden Relikt der umfangreichen Anlage wird, wo sich erneut die Frage nach dem Denkmalcharakter stellt?

Anregung zur Beurteilung von Bahnhöfen im hier schon mehrfach angesprochenen Sinn habe ich auch bei der Denkmalpflegertagung in Wuppertal 1985 erhalten. Da besichtigten wir den ehemaligen Bahnhof Döppersberg in Elberfelde, der nach seinem ursprünglichen Umfang von ca. 1845 ein Empfangsgebäude, einen Eilgutschuppen, einen Wagenschuppen, einen Lokomotivschuppen, ein Wasserhaus, eine Viehrampe mit Hof und Verwaltungsgebäude

der Königlichen Eisenbahndirektion der Bergisch-Märkischen-Linie aufwies. Die Tatsache, daß noch heute an Gebäuderelikten dieser historische Bahnhof-Betrieb ablesbar und sogar in Teilen noch vorhanden ist, ließ die rheinischen Denkmalpfleger diesen Bahn-Hof als wichtiges Eisenbahndenkmal einschätzen und betreiben¹²⁾.

Diese Erfahrung brauchten wir für eine Entscheidung, die von Bamberger Eisenbahnfreunden¹³⁾ mit Recht gefordert worden ist, die nicht allein durch Autopsie des Objektes, sondern zusätzlich durch Quellenstudium im Verkehrsarchiv Nürnberg geklärt werden mußte. Wir haben die Auffassung der Bamberger Eisenbahnfreunde bestätigen können, daß der erhaltene Teil des ältesten Bamberger Betriebswerkes ein Baudenkmal im Sinne des Bayerischen Denkmalschutzes ist. Es stellte sich heraus, daß zwar die Betriebsbauten der Vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts vollständig verschwunden sind, daß aber dieser 1854/55 erfolgte Werkstättenneubau notwendig geworden war, als der Bahnhof Bamberg für die Einleitung der Ludwig-Westbahn umgebaut werden mußte. Dieses Gebäude an der Brennerstraße ist also eine durch große torartige Fensteröffnungen bzw. wenige ehemalige Toreinfahrten gegliederte qualitätvolle Zweckerkitektur, die als Denkmal der Ludwig-Süd-Nord-Bahn wie der Ludwig-Westbahn Bedeutung hat. In der Situierung genau gegenüber dem Empfangsgebäude dokumentiert das Gebäude außerdem, wie ein historischer Bahnhof mit seinem Betriebswerk anfangs kombiniert gewesen war.

Später führten die technischen Anforderungen zu getrennten Betriebswerken, auch in Bamberg. Vom dritten Bamberger Betriebswerk im Schubertshof ist dann die Einheit vom Betriebsgebäude mit Wasserhaus und Rundschuppen erhalten, wo die Frage nach dem Denkmalcharakter ganz anders zu beantworten ist. Hier muß geklärt werden, welche Wertigkeit etwa die Rundschuppen im Vergleich mit den wenigen anderen noch erhaltenen Rundschuppen¹⁴⁾, z. B. in Nürnberg und Plattling, haben und ob ein solcher Funktionsbau trotz Erneuerung doch in einem solchen

Ausmaß ein historisches Prinzip verkörpert, daß eine Denkmalfeststellung begründbar ist.

Mit diesen Beispielen handelt es sich bereits insofern um die Praxis der Denkmalpflege, als auch außeramtliche Hinweise von Informanten auf Denkmale die Bemühungen um ihre Erhaltung in Gang setzen können. Das können engagierte Eisenbahnfreunde sein, das kann aber ebenso eine Untere Denkmalschutzbehörde sein. So führte auch eine Erfassungskampagne über technische Denkmale des Landratsamtes Kronach zu neuen Eintragungen von Eisenbahndenkmalen. Die Recherchen des Landratsamtes lieferten Material, das uns veranlaßte, die Station von Nordhalben und Mödlitz (1914/18) als Denkmale nachzutragen.

Zu solchen Initiativen, die die Denkmalpflege und den Denkmalschutz von Eisenbahndenkmalen fördern, gehört natürlich auch diese Tagung des Frankenbundes, die ich als Informationsbasis für weitere Erkenntnisse unserer Denkmalkennntnis dieses Denkmalbestandes auffasse. Das ist für den Denkmalpfleger eine hilfreiche Informationsbasis als viele der zahllosen Bücher von und für Eisenbahnfreunde, die mit Vorliebe die Eisenbahngeschichte so behandeln, daß wir keine Informationen daraus gewinnen können, da Eisenbahngeschichte z. B. als Fahrplangeschichte, als Lokomotivgeschichte nur wenig weiterhilft. Dabei ist es nicht so, daß unsere Denkmalerfassung nicht auch das bewegliche Material – die Lokomotive – betrifft, so kann eine Drehstromlokomotive in der Liste der Baudenkmal der Stadt München¹⁵⁾ oder eine Dampflokomotive als buchstäblich bewegliches Objekt in der Liste der beweglichen Denkmale¹⁶⁾ aufgeführt sein. Die Problematik der Bedeutung der beweglichen Teile der Eisenbahn als Denkmal sollte hiermit wenigstens angesprochen sein.

Ich habe mich hier auf die *Eisenbahndenkmale* konzentriert, die der Erhaltung am meisten Probleme geben. Wie ich meine, kann man von drei Problemgruppen sprechen.

1. Da sind die Nebengebäude der Bahnhöfe, die ein Ballast für die zuständigen Hochbaudezernenten der Deutschen Bundesbahn geworden sind, da sie oft außer Funktion sind und nur Geld kosten, und das Wirtschaftsunternehmen Deutsche Bundesbahn ja nur effektiv Geld ausgeben will.
2. Da sind die Brücken, für die das Brückenbauerzemat Sicherheit gewähren und sich mit neuentstandenen statischen Problemen auseinandersetzen muß, die sich durch Befahren der Brücken durch Intercity-Züge statt durch Personenzüge der Dampflokomotivzeit ergeben. Hier muß die Denkmalpflege Position beziehen bei den gegensätzlichen Forderungen: nach vollständiger, also auch technischer Erhaltung oder dem Rückzug auf bloße formale Erhaltung.
3. Bei der Denkmalpflege von Stationsgebäuden ist man am weitesten, da eben monumentale Architektur am ehesten der Erhaltung für wert befunden wurde.

Da gibt es auch Fortschritte zu verzeichnen. Man kann zwar dankbar sein, daß der Nürnberger Hauptbahnhof eine Kuppel behalten hat, man muß sich aber bewußt sein, daß hiermit ganz moderne, mehr assoziative Elemente eingeführt wurden, die den historischen Bau stark veränderten. Man muß aber honorieren, daß die Deutsche Bundesbahn sich auf kostspielige Erhaltungsmaßnahmen einläßt, obwohl die Bundesbahn als Staatsbehörde nicht bezuschungsfähig ist. Eine, wie ich meine, spektakuläre und sicher auch für Sie interessante Maßnahme ist die umfassende Sanierung der Kölner Bahnsteighalle. Da gelang es unseren rheinischen Kollegen in engster Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und den Kölner Stadtdenkmalpflegern Notlösungen auszuschalten, die statt einer Verglasung mit rhythmischer Sprossgliederung eine billigere Plastikbelichtung vorsahen. Die Bundesbahndirektion Köln läßt jetzt eine differenzierte Verglasung aufwendig einbauen, läßt zur statischen Sicherung die Tragestützen verstärken und hat ein sehr eindrucksvolles Ergebnis: die fertigen Abschnitte der Köl-

ner Bahnsteighalle begegnen uns als Glaspalast, das technische Denkmal ist tatsächlich neu gewonnen.

Das ist sogar noch eine einfach zu lösende Denkmalpflege, – im Vergleich zur Berliner S-Bahn, die ein totales umfassendes Eisenbahndenkmal ist, das in Architektur, Technik, Ausstattung und ihren S-Bahnzügen auf dem geschichtlichen Zustand der Dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts still gestanden war, wo sogar die Züge zum Denkmalbestand gehören, wo aber die gerade greifende Sanierung dieses einzigartige Ensemble vielleicht zerstören muß, damit es der Bevölkerung nützlich bleibt und auch wirtschaftlich funktioniert.

Kann und soll da der Denkmalpfleger HALT rufen, damit nicht wieder nur einzelne Relikte übrig bleiben, können oder müssen wir doch ganze Strecken wie die Ludwig-Süd-Nord-Bahn und die Fichtelgebirgsbahn als Denkmal behandeln?

Anmerkungen

- 1) Dieser Vortrag beim 25. Fränkischen Seminar des Frankenbundes: 150 Jahre Eisenbahn in Franken, wurde am 26. 10. 1985 in Schney gehalten. Die Druckfassung wurde gering überarbeitet und durch wenige Anmerkungen ergänzt.
- 2) Zitiert nach Walter Zeitler, Eisenbahnen in Niederbayern und der Oberpfalz, Weiden 1985, S. 19.
- 3) Tilmann Breuer, Land-Denkmale, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 37, 1979, S. 11 – 24.
- 4) Die Station Gunzenhausen zeigt, daß nicht alle Stationen an der Ludwig-Süd-Nord-Bahn aus der Erbauungszeit stammen, sei es daß erst später Interimsbauten massiv ausgeführt wurden, sei es daß Neubaustrecken zu Umbauten der Bahnhöfe führten, d. h. selbst der konzentrierte Blick wird sogleich mit geschichtlicher Entwicklung, die auch Denkmalbedeutung besitzt, konfrontiert.
- 5) Eine weiterführende Untersuchung des Bahnhofs Pleinfeld müßte auch die Funktion des 'Bahnweiher' verifizieren.
- 6) Zusammenfassend behandelt von Ulrich Kahle. Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, in: Jahrbuch der bayerischen Denkmalpflege 34, 1980, S. 357 ff.
- 7) Die meisten erhaltenen Empfangsgebäude der Ludwig-Süd-Nord-Bahn sind selbstverständlich Baudenkmale, so sind gerade am

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-