

Frühe Eisenbahnempfangsgebäude im Königreich Hannover

*«Die Architekten lassen das Publikum viel erleben, bis es die Waggon erreicht.»**

Der Forschungsstand zur Geschichte der frühen Eisenbahnbauten im Königreich Hannover kann nicht als befriedigend bezeichnet werden. Vielleicht spielt hier gerade eine überregional bedeutsame, frühe Publikation, reich illustriert und ausführlich in den Texten, eine wider Erwarten retardierende Rolle. Man glaubt sich offenkundig ausreichend informiert. Angesichts großer archivalischer Verluste in den engeren baugeschichtlichen Feldern bleibt diese erste große Arbeit stets Grundlage jeder Beschäftigung mit der Architektur der Hannoverschen Eisenbahnen.¹ Reiches Material, das nicht für alle Strecken und Objekte gleich vollständig erfaßt werden konnte und das leider bisher nicht publiziert wurde, erbrachte ein Forschungsprojekt am Institut für Bau- und Kunstgeschichte der Universität Hannover.²

Neben dem Akten- und Planschwund haben Kriegsverluste an Bauwerken, hat der Veränderungsdruck im Zuge von Streckenstilllegungen, Modernisierungen und Neubauten vor allem während der letzten 30 Jahre Bauten der Eisenbahnen in Niedersachsen bzw. im engeren Gebiet des ehemaligen Königreichs Hannover im Originalbestand stark dezimiert und die historischen Erkenntnismöglichkeiten eingeschränkt.

Hier soll eine kurze Charakteristik der Bauten bis etwa in die Mitte der fünfziger Jahre gegeben werden.³ Nicht Eisenbahntechnik und technische Funktionen von Bahnhöfen sollen im Mittelpunkt stehen, sondern die Frage, wie durch Stil, gewählten Bautyp und Baumaterial die neue Baugattung als Selbstdarstellung gesehen werden sollte; die Frage also, welche Formen, Formkombinationen und Stile dazu beitragen sollten, die neue Funktion in die Gesellschaft zu integrieren.

Kurze Bemerkungen zur Geschichte und Organisation des Eisenbahnwesens im Königreich Hannover seien vorangestellt. «Bekanntlich hat das deutsche Eisenbahn-Wesen im Hannoverschen Gouvernement den hartnäckigsten Gegner gefunden.»⁴ Der Eisenbahnbau begann tatsächlich relativ spät. Während in den umliegenden Territorien, vor allem in Braunschweig, bereits in den zwanziger Jahren intensive Aktivitäten zu beobachten waren, beherrschten in Hannover zunächst politische und enge Wirtschaftsinteressen die Debatten. Furcht vor einem Verlust der Eigenständigkeit bei grenzüberschreitenden Linien, direkte Durchgangs- und Handelshemmnisse, die man den Nachbarn in den Weg legen wollte, bis hin zum Schutz des eigenen Fuhr- und Gastgewerbes auf den alten Handelsstraßen, waren Gründe für die Zurückhaltung. Wenn wohl internationale politische Strategien in Folge der Personalunion mit England und der daraus folgenden Abhängigkeit Hannovers nicht als entscheidend angesehen werden können, so bedeutete doch die geographische Lage des Königreiches als großes Territorium vor den Küsten und als Keil zwischen den westlichen und östlichen Gebieten, vor allem Preußens, ein bedeutendes Machtmittel.

Erst Ausgang der dreißiger Jahre, als das Ende der Personalunion absehbar wurde, nahm die Ständeversammlung unter preußischem und braunschweigischem Druck wieder Beratungen über die Gründung von Eisenbahnlinien auf. Nachdem 1837 Ernst August König von Hannover geworden war, begannen, trotz gewisser persönlicher Vorbehalte des Königs, innerhalb weniger Jahre Festlegung und Bau der Linien, die im wesentlichen als zwei Nord-Süd-Stränge von Harburg (Hamburg) nach Göttingen bzw. von Bremen nach Hannover und eine West-Ost-Linie von Minden nach Braunschweig verstanden wurden. Unerläßliche Voraussetzungen bildeten politisch-gesetzgeberische Entscheidungen, die den Eisenbahnbau zur Staatsaufgabe erklärten, Anleihen ermöglichten und die Linien mit rigoros handhabbarem Enteignungsgesetz, 1840 verabschiedet, durchsetzten.

Die Feinorganisation, vor allem der baulichen Anlagen, übernahm eine 1841 eingesetzte «Eisenbahn-Kommission» unter Vorsitz eines Militäringenieurs. Mitglieder waren der Oberhofbaurat G.L.F. Laves, weitere Militäringenieure und Fabrikanten. 1843, nach der Umwandlung in die «Eisenbahn-Direktion» wurde mit dem Baurat C.F.L. Hagemann ein erfahrener Architekt berufen, dem eine Reihe jüngerer Architekten als Mitarbeiter beigeordnet wurden. Darunter befanden sich die Autoren des Berichts in der «Allgemeinen Bauzeitung», Funk und Debo, sowie ab 1844 Conrad Wilhelm Hase als wohl bedeutendster Architekt Hannovers seit der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Die frühen Strecken im Königreich Hannover wurden in Abschnitten in West-Ost- und Nord-Süd-Linien fertiggestellt. Nach Osten: Hannover-Braunschweig bis 1844; nach Westen: Hannover-Wunstorf-Minden bis 1847; erste Nordstrecke: Hannover-Lehrte-Celle-Lüneburg-Harburg bis 1847; zweite Nordstrecke: Hannover-Wunstorf-Bremen bis 1847; als nördliche Teilstrecke: Rheine-Lingen-Leer-Emden bis 1856; nach Süden: Hannover-Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen-Göttingen, 1854.

Die geringe Zahl großer Städte im Königreich erforderte nur wenige große Bahnhöfe. Man muß sich vergegenwärtigen, daß im Jahre 1850 Hannover 42.000 Einwohner hatte; andere Städte wiesen entsprechend geringere Zahlen auf: Hildesheim 15.000, Lüneburg 12.000, Wunstorf 2.000, Lehrte 750. Auch das ländliche Umfeld war jeweils relativ dünn besiedelt.

Je nach Lage und Funktion konnten einzelne Bahnhöfe und ihre Bauten allerdings beträchtlich größer ausfallen als die Bevölkerungszahl des Ortes bzw. der Umgebung erwarten ließ. So verlangte etwa Lehrte als «Trennungsstation» eine ausge dehnte Anlage. Sogenannte Zwischenstationen mit Maschinenhaus, Wagen- und Güterschuppen, wie etwa Burgdorf, Celle oder Peine forderten ebenfalls vielfältige Bauten. Die sogenannten Hauptstationen, also Endbahnhöfe wie Harburg und besonders große Anlagen wie Hannover benötigten sehr aufwendige Einrichtungen. Die Masse an Empfangsgebäuden stellten die kleinen Haltestationen.

Ende 1850 gab es im Königreich Hannover 28 Bahnhöfe mit 24 Empfangsgebäuden, 23 Güterschuppen, 11 Maschinenhäu-

* J. A. Romberg (Anm. 1)

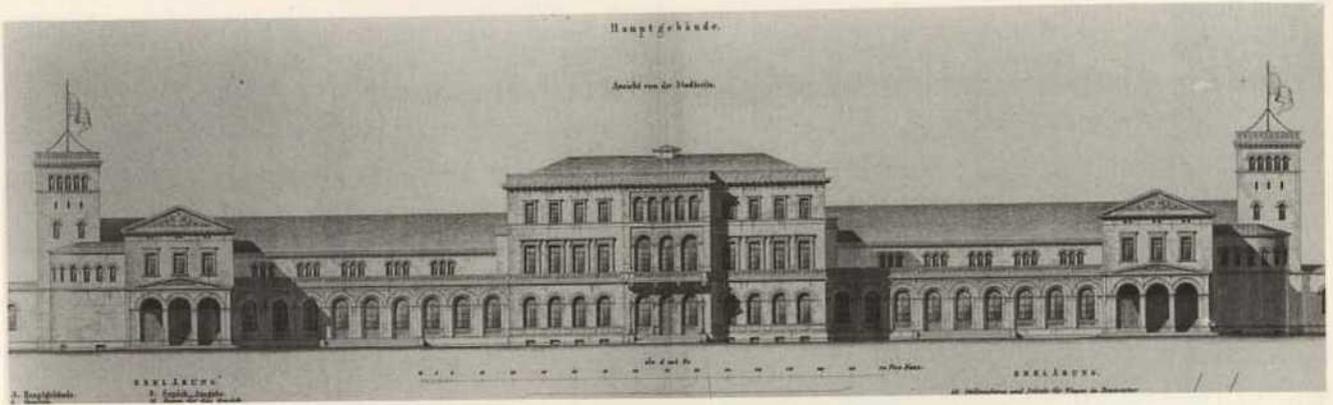


Abb. 19. Hannover, Bahnhof, Hauptgebäude (Stadtseite). F. Schwarz, 1845–1847.

sern, 31 Wasserstationen, 23 Wagenschuppen und 3 großen Reparaturwerkstätten. Bis 1853 war die Zahl der Empfangsgebäude auf 31 angestiegen. Die Beförderungsleistungen waren deutlich von den billigen Wagenklassen geprägt. Etwa 790.000 Personen benutzten 1850 die 3. und 4. Klasse, 196.500 die 2. Klasse und nur 10.500 die 1. Klasse. Während die Fahrgäste der 3. und 4. Klasse fast 80% der Beförderten stellten und damit 59% der Einnahmen aus dem Personenverkehr erbrachten, stellten die Passagiere der 1. Klasse nur 1% der Beförderten und lieferten 4% der Einnahmen. Obwohl dieser Prozentsatz sehr niedrig lag, gab es 49 Waggons für die 1. Klasse, aber nur 109 für die 3. Klasse. Für die 2. Klasse waren 25 Waggons bereitgestellt, die etwa 20% der Gäste beförderten, aber 37% der Einnahmen erbrachten.⁵

Bautypen, Materialästhetik – Das Schloß als Vorbild

Versucht man, die Empfangsgebäude zu ordnen, so können nicht sehr trennscharf drei Typen benannt werden. Zu den schloßartigen, symmetrischen Anlagen gehört als Gesamtkomplex sowie mit seinem Empfangsgebäude der Bahnhof in Hannover. Das Hauptgebäude war anstelle eines einfachen, dem Wohnhaus nahe kommenden Fachwerkbaus von 1843 in den Jahren 1845–47 von dem Architekten Ferdinand Schwarz errichtet worden (Abb. 19).⁶

Innerhalb der zur Mittelachse symmetrischen Gesamtanlage gehörten zum Hauptgebäude jeweils seitlich noch eingeschossige Anbauten für die Gepäckausgabe, an die sich dann über Perronhallen verbunden, den Bahnhofsvorplatz einfassend, links das Postgebäude und rechts Wagenschuppen anschlossen. In der Symmetrieachse des Hauptgebäudes lagen jenseits der Bahnsteige und der Gleise die Reparaturwerkstätten (Abb. 20). Die Nutzung des Hauptgebäudes konnte mit repräsentativen Vorgaben in Einklang gebracht werden. Da die Anlage zwar die Form eines Durchgangsbahnhofes erhalten hatte, in der Funktion aber zwei Kopfstationen – für die westliche und die östliche Linie – enthalten waren, wurden alle Einrichtungen doppelt untergebracht. Die Seitenrisalite waren durch Giebel Fassaden und dreibogige offene Durchfahrten ausgezeichnet, sie enthielten jeweils die Einrichtungen für die Abreise (Kartenverkauf, Gepäckaufgabe), die Zwischentrakte beherbergten die Wartesäle der verschiedenen Klassen, während dem Mittelbau die repräsentativ-übergeordneten Aufgaben vorbehalten

waren, wie Restaurant und Fürstenzimmer sowie im Obergeschoß die Räume der Direktion.

In der Ausformulierung des Stils zeigte der Bahnhof heterogene Elemente. Die Grundstruktur war geprägt von Formen des Berliner Rundbogenstils der zwanziger und dreißiger Jahre, wie sie von Schinkel und seinen Nachfolgern in zahlreichen Entwürfen vorgelegt und gebaut worden waren. Dazu gehörten auch die eng gestellten, schmalen Rundbogenfenster eher romanischen Charakters, die an den halbrunden seitlichen Treppenhäusern im Obergeschoß als Dreiergruppe und an den als Telegraphenstation genutzten vier Türmen der Perronhalle zu beachten sind. Schinkels Entwürfe für die Kirchen der nördlichen Vorstädte Berlins vereinen diese Formen.⁷ Aber auch der gleichzeitige Leipziger Bahnhof in Dresden weist diese Architektur auf. Der im Herbst 1843 nach Hannover berufene Ferdinand Schwarz (1808–1866) hatte bis 1838 in Berlin studiert, war dann bei der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn beschäftigt; ab 1851 lehrte er wieder in Berlin an der Bauakademie. Zudem war ab September 1843 der von der Berlin-Anhalter-Bahn kommende Baurat Mohn in die Eisenbahn-Direktion berufen worden, so daß zunächst der Einfluß Berlins gewichtig gewesen zu sein scheint.

Die wesentlich gedrungeneren Formen des Werkstättengebäudes mit den romanisierenden Rundbogenfriesen können gleichermaßen von der Berliner Tradition und Münchner Vorbildern der zwanziger Jahre abgeleitet werden. Dabei ist zu erwähnen, daß ein Projekt des Hofbauers Laves von 1842 für die verschiedenen Teile des Bahnhofes eher von der Münchner Architektur Klenzes und Gärtners in Tendenzen zur florentiner Palastarchitektur beeinflusst scheint (Abb. 21).⁸ Ferdinand Schwarz übernahm für die Perronhalle in Hannover ein Motiv, das als Durchfahrt mit oberer Halle zwischen zwei massiven Türmen ursprünglich als repräsentative Front für Kopfbahnhöfe entwickelt worden war (Abb. 22). Mindestens zwei Vorbilder standen dabei zur Verfügung. Die Grundform hatten August Stüler und Heinrich Strack, gleichsam als Muster, schon Mitte der dreißiger Jahre in Form eines Ziegelrohbaus entwickelt. Wobei zwischen den Türmen, in einer überdachten Unterfahrt die Drehscheibe der Kopfstation gedacht war und bei Festlichkeiten hier eine Musikkapelle aufgestellt werden sollte. Türme rechtfertigten Stüler und Strack mit der herkömmlichen Analogie zu Stadttoren: «Wenn nicht mit Unrecht am Anfang großer oder wichtiger Straßenzüge häufig ein Portal gebaut wurde, welches zugleich durch Inschriften die inter-

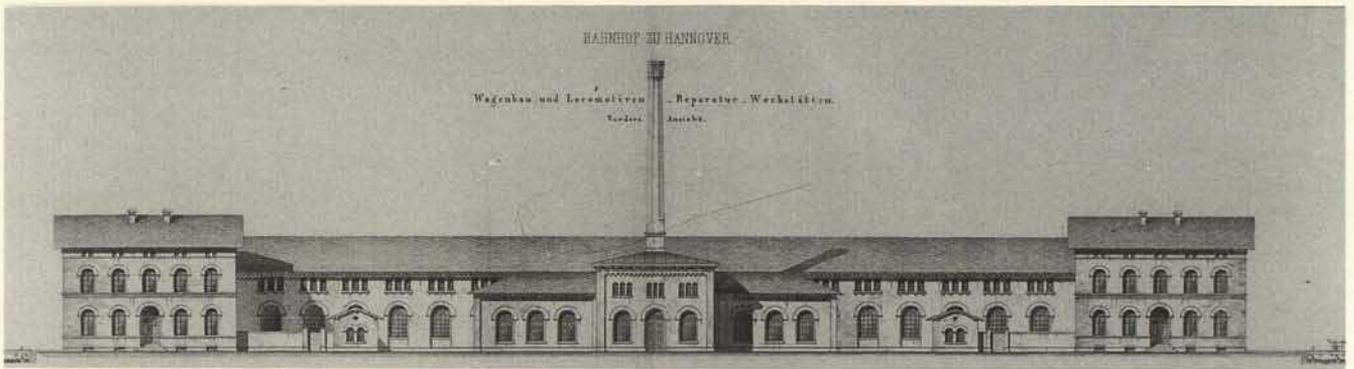


Abb. 20. Hannover, Bahnhof, «Wagenbau- und Locomotiven-Reparatur-Werkstätten», um 1850.

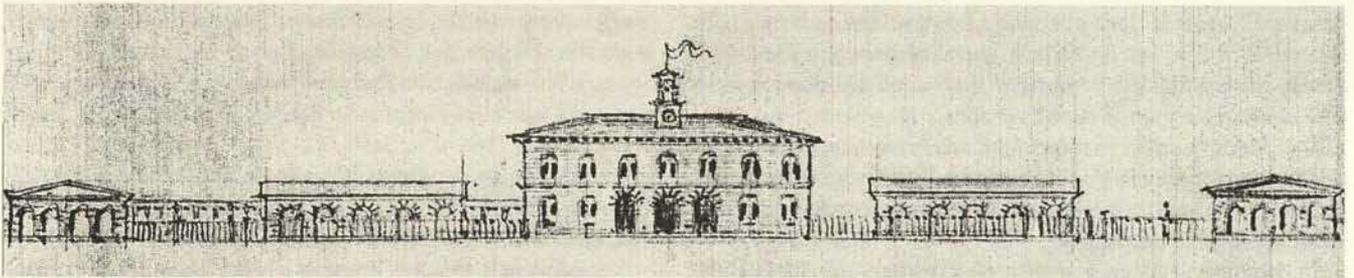
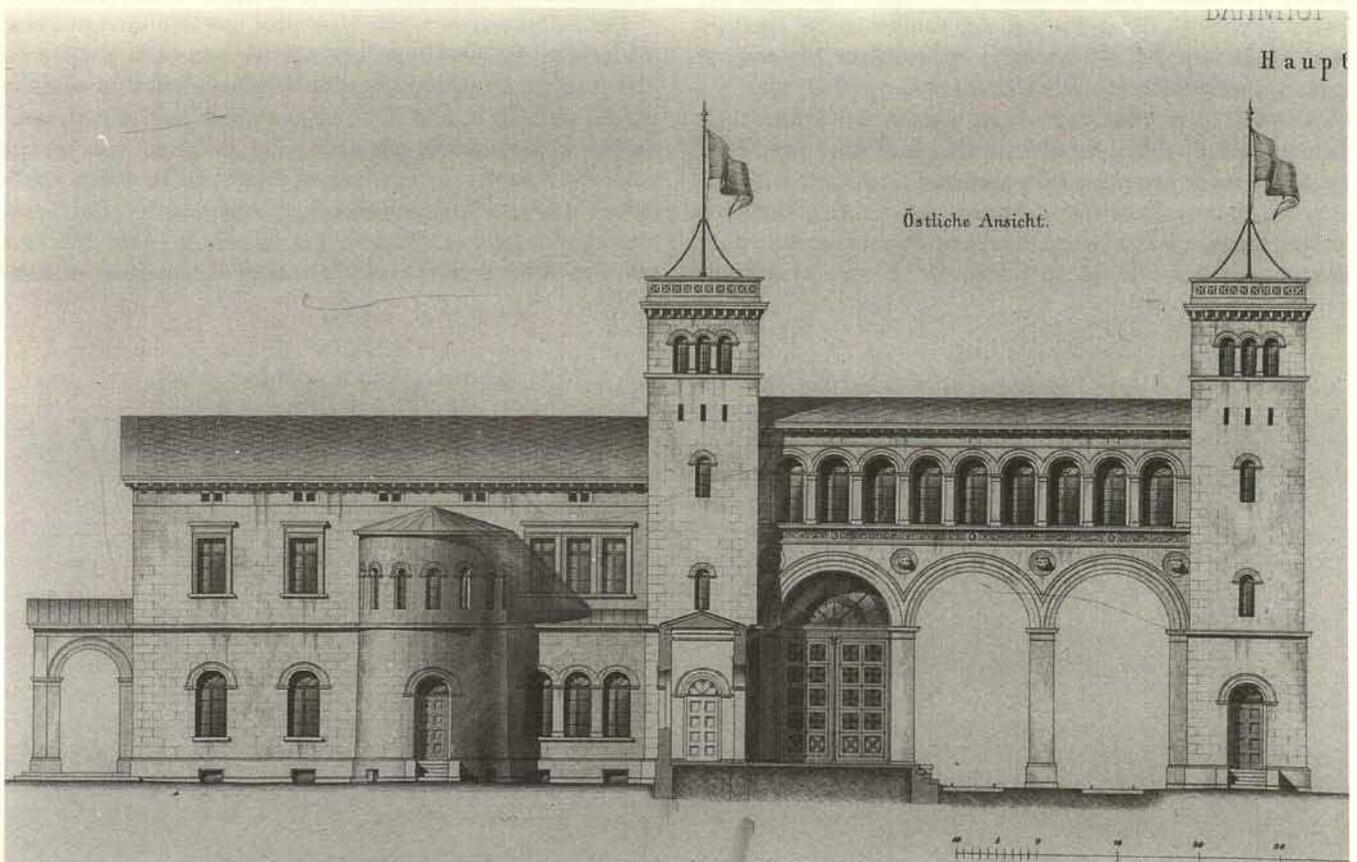


Abb. 21. G. L. F. Laves, Entwurf für das Bahnhofsgebäude in Hannover, 1842.

Abb. 22. Hannover, Bahnhof, Hauptgebäude (östliche Einfahrtsseite). F. Schwarz, 1845–1847.



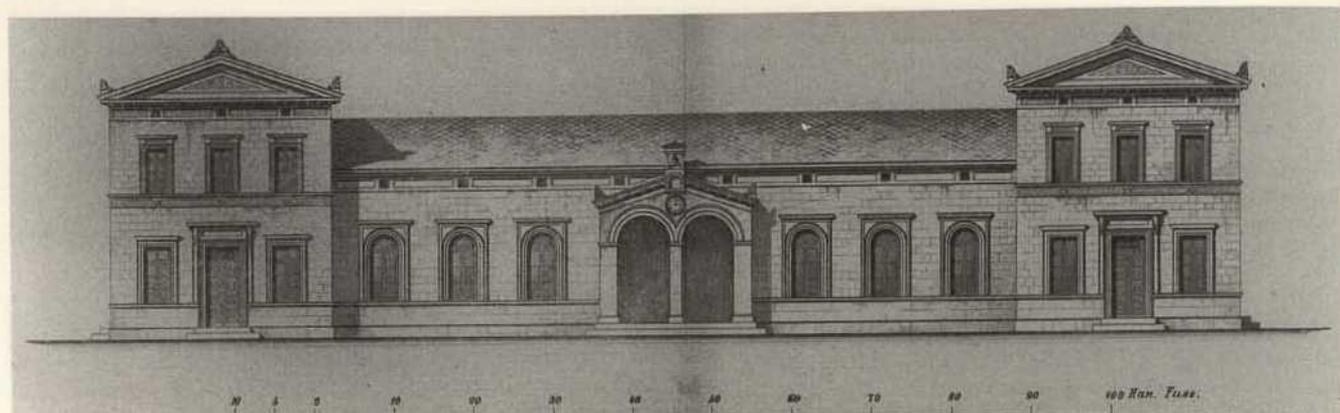


Abb. 23. Lehrte, Bahnhof, Hauptgebäude. F. Schwarz, 1845.

essanten Momente der Gründung und Ausführung hervorhebt, so erscheint eine solche Anlage, wenn nicht schon durch sich selbst, noch durch die berührten Umstände (Anbringung einer Uhr, Anbringung von Büsten) gerechtfertigt.⁹

Das Motiv tauchte in monumentaler Form beim Hamburger Bahnhof in Berlin (1845-47) wieder auf und in freier Variation bei einer Vielzahl von späteren Empfangsgebäuden, überwiegend bei Kopfbahnhöfen.¹⁰

In den Dimensionen war kein anderes hannoversches Empfangsgebäude mit diesem vergleichbar. Das Grundschema, Mittelrisalit mit durch Zwischenflügel verbundenen Seitenrisaliten war geradezu formelhafter Ausdruck für öffentliche Bauten geworden. In Hannover hatte man fast gleichzeitig mit dem Bahnhof das Regierungsgebäude (1846) nach Entwürfen H. Hunaeus nach diesem Grundplan fertiggestellt.¹¹ Das Hauptgebäude des Bahnhofes mußte 1875-1880 einem Neubau nach Plänen von Hubert Stier weichen.¹²

Die Flexibilität dieses Plans in der Verteilung und Trennung von Funktionen bei gleichzeitiger bedeutsamer Massengruppierung machten ihn für viele Gattungen anwendbar.

Kleiner, stark vereinfacht legte Ferdinand Schwarz das Muster auch für einen der ältesten Bahnhofsbauten im Königreich zugrunde, für das Hauptgebäude in Lehrte, 1843-44 geplant, 1845 als Putzbau fertiggestellt (Abb. 23).¹³ Hier waren in den Seitenrisaliten links Post und Damenzimmer, rechts Kartenverkauf und Telegraph, in der Mitte Eingangs- und Aus-

gangshalle sowie Küche und in den Flügeln die Wartezimmer, nach Klassen getrennt, untergebracht.

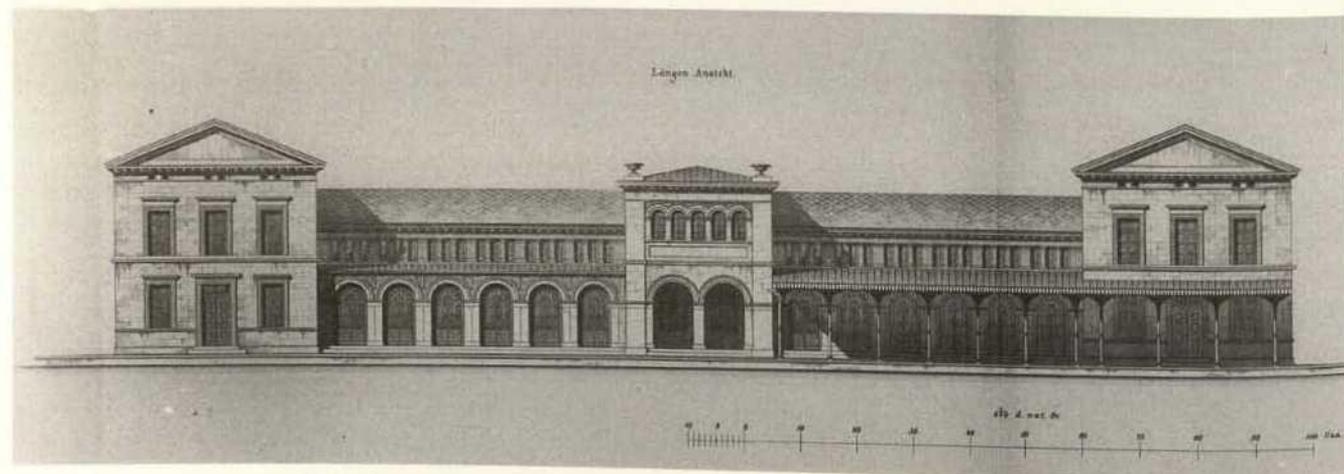
Nach fast identischem Plan von Schwarz war zwischen 1844 und 1848 auch der Bahnhof in Wunstorf (Abb. 24, 25) ausgeführt worden.¹⁴

Vereinfacht in der Form, folgt auch der Bahnhof in Lüneburg diesem Schema, wobei allerdings der Mittelrisalit entfällt. Architekt war auch hier wohl Ferdinand Schwarz.

Vergleichbare Formen zeigte auch der Bahnhof in Hildesheim, allerdings mit stark überhöhtem Mittelrisalit. Im Gegensatz zu den bisher erwähnten Gebäuden, die als verputzte Ziegelbauten entstanden, war das 1846 fertiggestellte Empfangsgebäude in Hildesheim ein unverputzter Fachwerkbau. Funk und Debo betonen in ihrer Publikation, daß hier das Material ausdrücklich als Notlösung zu betrachten sei, weil der Untergrund nur geringe Tragfähigkeit aufweise und eine teurere Fundamentlegung gespart werden sollte.¹⁵

Der Fachwerkbau wurde also nicht gewählt, um etwa eine malerische Wirkung zu erzielen oder einheimische Traditionen darzustellen. Die Gesamtform des Gebäudes erinnert weder an ländliche, noch an städtische lokale Vorbilder. Die Fachwerkkonstruktion bzw. die Figuration der stark auf ornamentale Wirkung ausgelegten Verarbeitung folgt in keiner Weise einem Alt-Hildesheim-Bild, wie es erst seit den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts zur Wirkung gekommen ist (Abb. 26). Eine zu enge Anbindung an den «Schweizer-Stil» oder alpenländi-

Abb. 24. Wunstorf, Bahnhof, Hauptgebäude. F. Schwarz, 1844-1848.



sche Formen wurde ebenfalls vermieden. Erst die Translozierung dieses Fachwerkbaus in den achtziger Jahren, nach Beginn eines Neubaus, in den Harz nach Bad Lauterberg scheint Ausweis einer jetzt wirksamen Verländlichung der Formauffassung gewesen zu sein.

Eine vollständige Verkleidung von Gebäuden mit Bohlen, wie sie etwa der frühe Bahnhof von Vienenburg im benachbarten Braunschweig zeigte, lehnten die hannoverschen Eisenbahnarchitekten wegen zu geringer Haltbarkeit, wegen Gefahr der Schwammbildung und wegen des «skandalösen Aussehens» ab.¹⁶

Pragmatische Nützlichkeitsabwägungen kennzeichneten offenkundig auch die Anlage des Empfangsgebäudes von Harburg, am Hafen gelegen, Ende 1847 fertiggestellt (Abb. 27).¹⁷ Die auf einer Landzunge, von Kanälen umgebene Bahnhofsanlage war in allen Nebengebäuden wegen des weichen Untergrundes ebenfalls als Fachwerkbau errichtet worden. Die Hauptansicht an der nördlichen Schmalseite war gekennzeichnet durch den hohen Turm mit Uhr und die von zwei niedrigen Türmen flankierte An- und Abfahrtshalle, - eine Lösung, die sicher nicht unbeeinflusst war von den Formen des Hauptgebäudes in Hannover (Abb. 22). Auffallend ist, daß 1847 der Bau ob der «Genialität in der Erfindung» und der «Kenntnis der Fortschritte des Bauwesens» gelobt wurde. Auch die weiteren Fachwerkbauten auf der Nordstrecke (u.a. Wasserstation in Celle, Maschinenhaus in Lüneburg)¹⁸ wurden wegen der Sichtbarkeit der Konstruktionen, der sauberen und sorgfältigen Ausführung und der gleichzeitigen Gewinnung von Verzierungen besonders erwähnt. Als Ursprung des Fachwerkbildes wurden die «ländlichen Wohnungen in den deutschen Alpenländern» genannt.¹⁹

Im Bericht von 1851 dagegen spielen solche Erwägungen keine Rolle. Debo und Funk betonen die Ausnahmestellung der Fachwerkkonstruktion, die bei gestiegenen Holzpreisen nicht mehr billiger sei und vor allem der Haltbarkeit entbehre. Eine Diskussion über die Verwendung ländlicher Formen, die nicht norddeutsch-landschaftlich gebunden sein müßten, sondern wahrscheinlich eher einer undeutlichen alpenländischen Formsprache entsprangen, könnte es durchaus gegeben haben. Sendner-Rieger konnte nachweisen, daß es sowohl unter dem Aspekt des Malerischen als auch der Zweckhaftigkeit in Bayern eine in der Auffassung überregional gültige Tendenz zu Bauernhausformen bei frühen Bahnhöfen gegeben hatte.²⁰

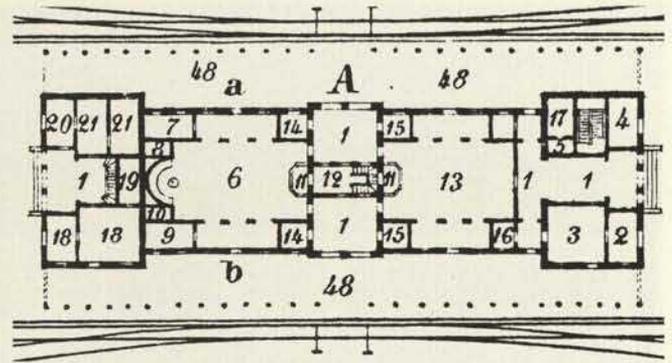
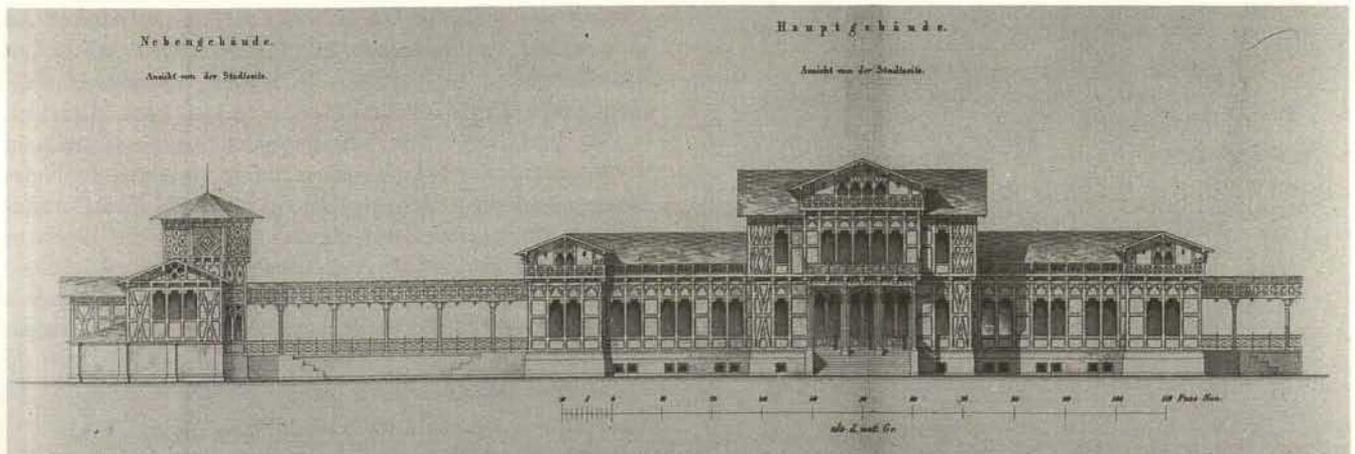


Abb. 25. Wunstorf, Bahnhof, Grundriß.

In der Bauabteilung der Hannoverschen Eisenbahn-Direktion gab es eine ausgeprägte Vorstellung von Funktionalität und Materialästhetik, die wahrscheinlich in den späten 40er Jahren in eine entscheidende Richtung weitergebildet worden war und in den folgenden Jahrzehnten kontinuierlich verfeinert wurde. Der Bericht von 1851 formuliert in längeren Passagen wichtige Überzeugungen, die eine deutliche Distanz zu den ersten Bauten erkennen lassen.²¹ Kalkbruchsteine wurden aus Kostengründen nur für Fundamente verwendet. Sandstein fand ebenfalls wegen der hohen Kosten nur als Sockel, für Pfeiler, Gesimse oder Verdachungen Verwendung und wurde auch als Verblendung abgelehnt. Putzbauten stuft die Eisenbahn-Direktion gleichermaßen als zu teuer, weil nicht haltbar genug, ein. Ausnahmen gab es allerdings: «Bei den Hauptgebäuden der größeren Bahnhöfe glaubte man davon abgehen zu müssen; es würde nicht wohl zulässig gewesen sein, diese Gebäude mit gewöhnlichen Ziegeln auszuführen; die Bedeutung dieser Gebäude erforderte eine vor den übrigen Gebäuden sich auszeichnende Ausführung...»²² Diese Sätze kennzeichnen eher die bisherige Vorgehensweise. Unter dem Gesichtspunkt einer dauerhaften und preiswerten Architektur gab man zwischen 1845 und 1850 zunächst den Fachwerkbau und schließlich auch den Putzbau, selbst bei großen Bahnhöfen, auf. «Es zeigt sich danach, daß diese geputzten Gebäude (Lehrte, Stadthagen) stets mehr oder weniger ein ruinenhaftes Ansehen haben werden... Nach diesen Erfahrungen hat sich die Überzeugung

Abb. 26. Hildesheim, Bahnhof, Haupt- und Nebengebäude (Stadtseite), 1846.



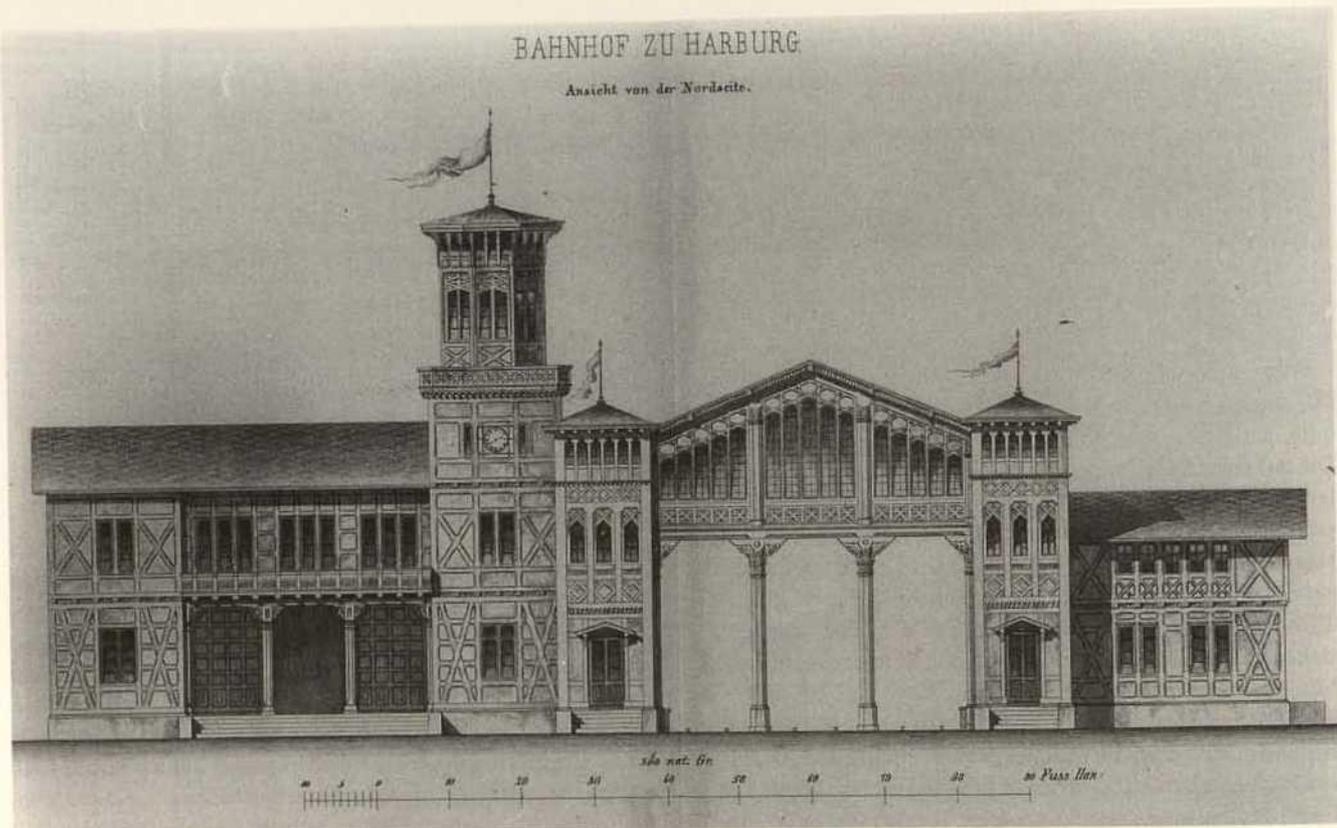


Abb. 27. Harburg, Bahnhof, Hauptgebäude (nördliche Durchfahrtsseite), 1847.

aufdringen müssen, daß auch bei Hauptgebäuden, wenn sie frei stehen, wo irgend möglich, der Verputz verzweckmäßig zu vermeiden und der sogenannte Rohbau anzuwenden sein wird...».²³

Wenngleich die Ablehnung teurer Eichenbalken im Fachwerk oder von kontinuierlich neu aufzubringendem Putz Aus-

weis pragmatischer Rationalität zu sein schienen, so ging dies doch parallel bzw. wurde überfangen von einer ästhetisch-moralisch argumentierenden Kategorie, die ihrerseits um Rationalität bemüht war. «Durch Anwendung des Rohbaues genügt man ferner einer mehr und mehr hervortretenden Forderung der Zeit: Die Konstruktion der Bauwerke in ihrer Reinheit zu zeigen... man ist... erfreut, wenn das Material... sich wirklich in seiner Reinheit bei gehöriger Vollendung zeigt». Von «solider und zugleich wahrheitsgemäßer Ausführung» ist die Rede, wie sie auch in München und Berlin neuerdings zu beobachten sei.²⁴ Sparsamkeit, konstruktive Wahrheit, Solidität der Ausführung und Modernität galten als Kennzeichen des Sichtziegelbaus. Anzudeuten ist nur, daß sich die Feinheit des Materialgespürs in Verbindung mit einem Gefühl für ästhetische Wirkung auf längere Erörterungen über die Farbe der zu verwendenden Ziegel, auf die Einfärbung der Mauerfugen als Kontrast und auf verschiedene Möglichkeiten der Profilierung der Fugen erstreckte.²⁵

Damit wurde für den Bahnhofsbau zunächst theoretisch die Verwendung des Backsteins begründet, die im westlichen Norddeutschland in einzelnen Beispielen bei anderen Gattungen seit der Mitte der 20er Jahre zu beobachten ist. Wie in Berlin oder München fand der Sichtziegel auch in Norddeutschland nicht nur in technisch orientierten Nutzbauten Anwendung.²⁶ Um so relevanter tritt die Tatsache hervor, daß die ersten hannoverschen Bahnhöfe der vierziger Jahre noch als herkömmliche Putzbauten erschienen, während städtische Repräsentationsgebäude in der Stadt Hannover bereits seit den späten dreißiger Jahren als Ziegelrohbauten entstanden.²⁷

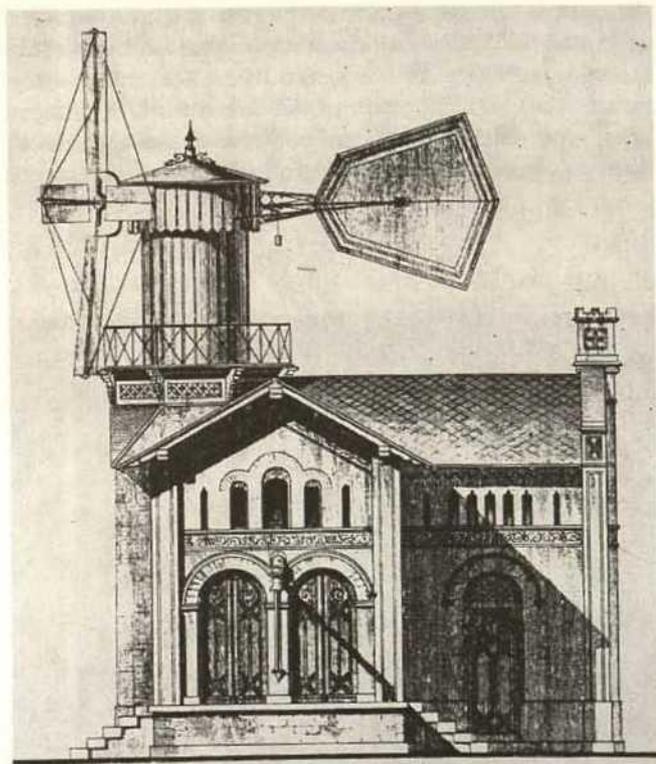


Abb. 28. Wunstorf, Bahnhof, Wasserstation (Seitenansicht). C. W. Hase, 1847-1848.

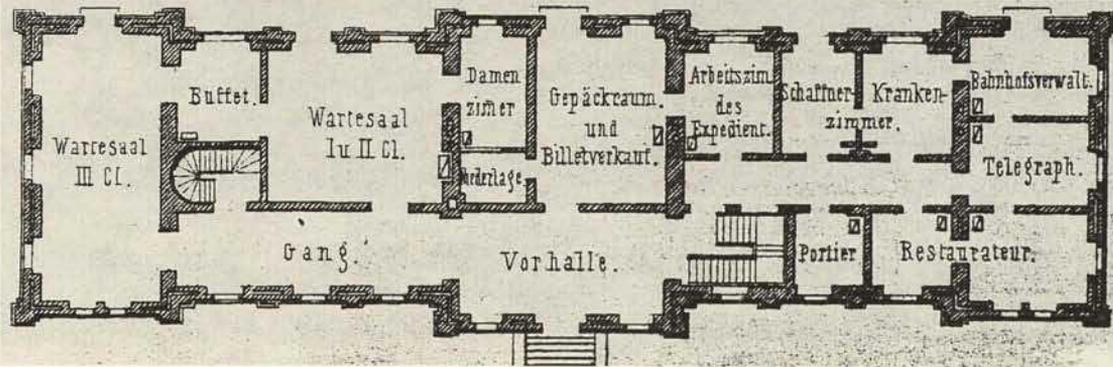
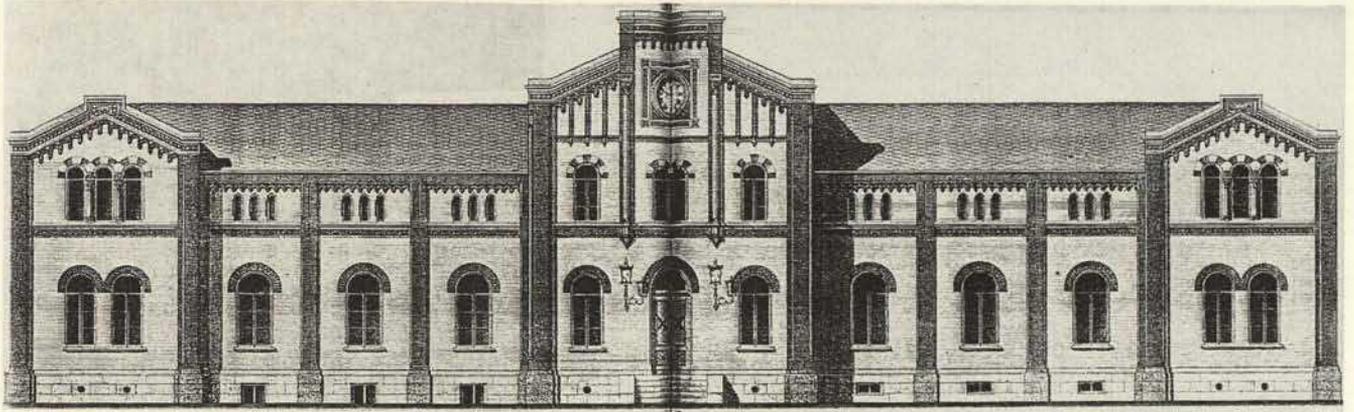


Abb. 29–30. Uelzen, Bahnhof, Hauptgebäude, Stadtansicht und Grundriß. H. Köhler, 1853–1855.

Die Wende zum Backstein kann zeitlich nur ungefähr eingegrenzt werden. Im Februar 1843 war C.W. Hase als Bauführer bei der Eisenbahn-Direktion eingestellt worden. Ein längerer Studienaufenthalt in München hatte ihn mit der dortigen Ziegelarchitektur vertraut gemacht. 1842 arbeitete er am Bau des von Laves in diesem Material entworfenen Mausoleum des Grafen von Alten in Wilkenburg bei Hannover mit und entwarf und modellierte vor allem Formsteine. Eine Tätigkeit, die er selbst später als Beginn der Wiederaufnahme mittelalterlicher Backsteintradition in Hannover bezeichnete.

Sämtliche Nebenbauten der Jahre 1843–45 des noch verputzten gleichzeitigen Hauptgebäudes in Lehrte und die Wasserstation (1847/48) des Bahnhofs Wunstorf (Abb. 28) waren von C.W. Hase als Ziegelrohbauten entworfen und gebaut worden. Er paßte diese Kleinbauten teilweise dem Renaissancestil der Hauptgebäude an, führte aber auch bei einzelnen eine deutliche Tendenz zur Romanik ein, allerdings unter Verwendung etwa der Serliana. Bei Bauten mit mittelalterlichen Formen betonte er Eckpfeiler und Friese durch dunkelrote Ziegel, während die Füllmauern hellrot gehalten waren.²⁸

Ab 1843 entstanden also zunächst in Renaissanceformen die ersten unverputzten Nebengebäude der hannoverschen Eisenbahn. Der Übergang zum Ziegelrohbau bei Hauptgebäuden ist nicht genau feststellbar, er scheint parallel mit einer Tendenz zu mittelalterlichen Architekturformen gelaufen zu sein. In seinen Lebenserinnerungen beschreibt Hase die Entwicklung kurz, wobei er wohl wirklich als Initiator angesehen werden muß. Zu Lehrte berichtet er: «Das Bahnhofs Gebäude mußte ich nach Schwarz' Entwürfe im Renaissance Stil (geputzt) bauen... Aber die kleinen Bauten machte ich in Backstein. – Alles andere machte ich selber in ächter Ziegel-Architektur...».²⁹

Hase hatte danach wahrscheinlich 1846/47 Entwürfe für das Hauptgebäude des Bahnhofs Emden vorgelegt, das allerdings erst 1856–58 (modifiziert?) ausgeführt worden ist. In keiner Quelle wird dann allerdings der Name Hases als Entwerfer erwähnt.³⁰ Wie der Bericht von Funk und Debo zeigt, war vor 1850 bereits die grundsätzliche Entscheidung zugunsten von Ziegelarchitektur auch bei Hauptgebäuden gefallen.

Eine wichtige Zäsur, zunächst politisch-ökonomisch, brachte die Revolution von 1848 und der Krieg mit Dänemark, dessen Gefahren erst 1852 eingedämmt werden konnten. Obwohl an den militärischen Aktionen nur am Rande beteiligt, wurden in Hannover in diesen Jahren fast alle Staatsbauten eingeschränkt oder ganz gestrichen. Inwiefern die nachrevolutionäre Zeit, geprägt auch durch den neuen Monarchen, ab 1851 Georg V., in ursächlichem Zusammenhang durch eine Charakteristik der Bauformen gekennzeichnet war, kann mangels ausreichender lokaler Forschungen nicht gesagt werden; die architekturtheoretischen Entscheidungen fielen aber sicher bereits in den Jahren um 1847/48. Festzustellen ist jedoch, daß in der Baukonjunktur unmittelbar nach 1852 eine größere Zahl von Bahnhöfen im Königreich gebaut wurde. Fast alle entstanden in Sichtziegelmauerwerk, fast alle im Rundbogenstil mit starken Tendenzen zur Romanik. Bei fast allen Bauten ist Hase an der Planung beteiligt, vielleicht stammen einige der Entwürfe auch von ihm (Alfeld, Elze, Göttingen, Hannoversch-Münden, Ihrhove, Leer, Neermoor, Nordstemmen, Papenburg, Salzderhelden, Sarstedt).³¹

Von den größeren Beispielen, die den besprochenen Typ zeigen, Mittelrisalit, Seitenrisalite, verbindende niedrigere Trakte, gehört, solange die Planungsphasen von Emden, Leer und Nordstemmen nicht geklärt sind, zu den frühesten das Empfangsgebäude in Uelzen (Abb. 29).

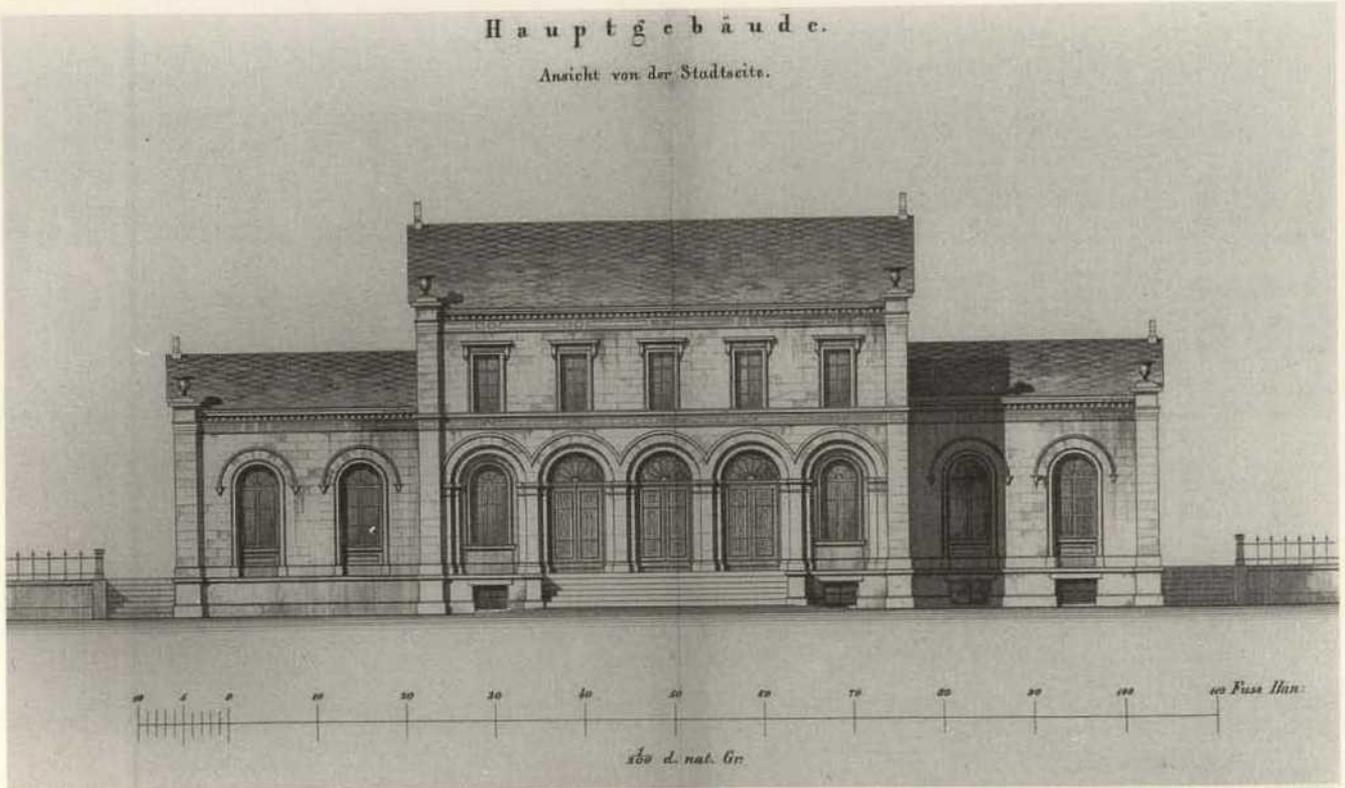


Abb. 31. Celle, Bahnhof, Hauptgebäude. F. Schwarz (?), 1847.

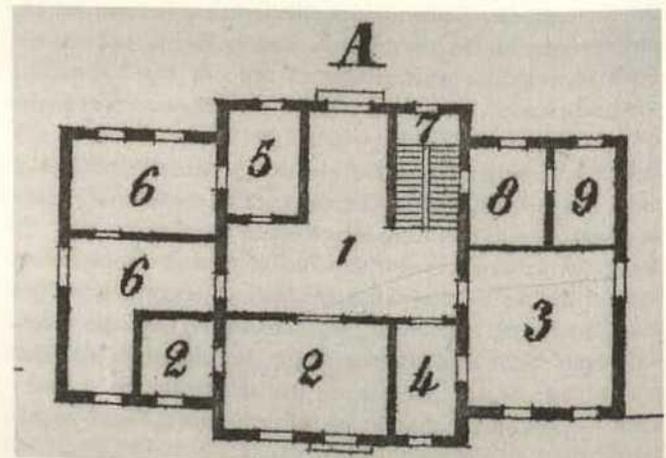
Die Architektur gewinnt Bedeutung, weil sie Anlaß bot, erstmals nach der repräsentativen Publikation von 1851 die neue Ästhetik und Gestaltung vorzustellen.³² Der Bau (1853-55) ersetzte den Vorgänger, das 1846 nach Uelzen translozierte erste Empfangsgebäude aus Hannover. Die Grundsätze der Entwurfsarbeit folgten der zweckorientierten Architekturmoral, wie sie seit den zwanziger Jahren von verschiedenen Reformern formuliert worden war. Das Gebäude sollte seinen Zweck erfüllen, «einfach, solide, anständig... würdig (sein), den Forderungen einer in Wissenschaft und Kunst vorangeschrittenen Zeit entsprechen,» also modern sein; «eine verständige Construction (war) zur Geltung zu bringen» – und das konnte nur durch den Ziegelrohbau geschehen.³³ Dabei wurden für das «tragende» Gerüst und seine förmale Darstellung rote, für das füllende Mauerwerk gelbe Ziegel verwendet. Alle Gesimse und Friese wurden aus Formsteinen hergestellt und nicht mehr teilweise aus Eisen wie bei den Bauten der vierziger Jahre. Insofern hatte der Bahnhof in Uelzen auch experimentellen Charakter, denn die hier gewonnenen Erfahrungen in der Ziegeltechnik sollten bei den Bahnhöfen der folgenden Jahre genutzt werden. Gerade die Darstellung aller konstruktiven Elemente durch sichtbare Bogenmauerungen, vorgesetzte Pfeiler, Betonung der Pfeilerstärke durch Vorblendungen, Unterstützung der Gesimse durch Friese und Hervorhebung durch farbliche Absetzung vom füllenden Mauerwerk galten über Jahre hin als mustergültige Lösung, ja als Leitform «intelligenter Construction», «großartiger» Ausführung und als Gipfel moderner Architektur.³⁴

Die Erscheinung bot das Bild eines großflächig gestalteten Rundbogenstils, der in der Detaildurchführung der Gesimse, der Bogenfriese der vorgelegten Verstabungen im Hauptgiebel, der Fenstersäulen und der in die Ecken der Pfeiler des Mittelbaus gesetzten Dienste eine Qualität in der Ziegeltechnik erreichte, wie sie bei Bahnhöfen bis dahin nicht üblich war und

vergleichbar etwa im gleichzeitigen Museum (Künstlerhaus) von Hase in Hannover zu finden ist. Innerhalb der Gattung dürfte erst im Detailreichtum des Bahnhofs in Nordstemmen, Entwurf von Hase und Rasch (Ausführung 1858/60), ein vergleichbarer Aufwand und eine entsprechende Vollendung, allerdings in einem eher gotisierenden Stil, erreicht worden sein.³⁵

Zum Stolz über die gefundene Form, als Teil angewandter Rationalität, gehörte jetzt auch die Grundrißlösung. Bei aller äußerer Symmetrie wurde in Uelzen in der räumlichen Aufteilung nur noch in den Hauptteilen Bezug auf die Risalitbildung genommen. Die Räume wurden innerhalb des Planumrisses nach den verschiedenen Bedürfnissen ungleichmäßig verteilt.³⁶ Damit war ein deutlich neues Element gegenüber einigen der

Abb. 32. Peine, Bahnhof, Hauptgebäude, Grundriß, F. Schwarz (?), 1847.



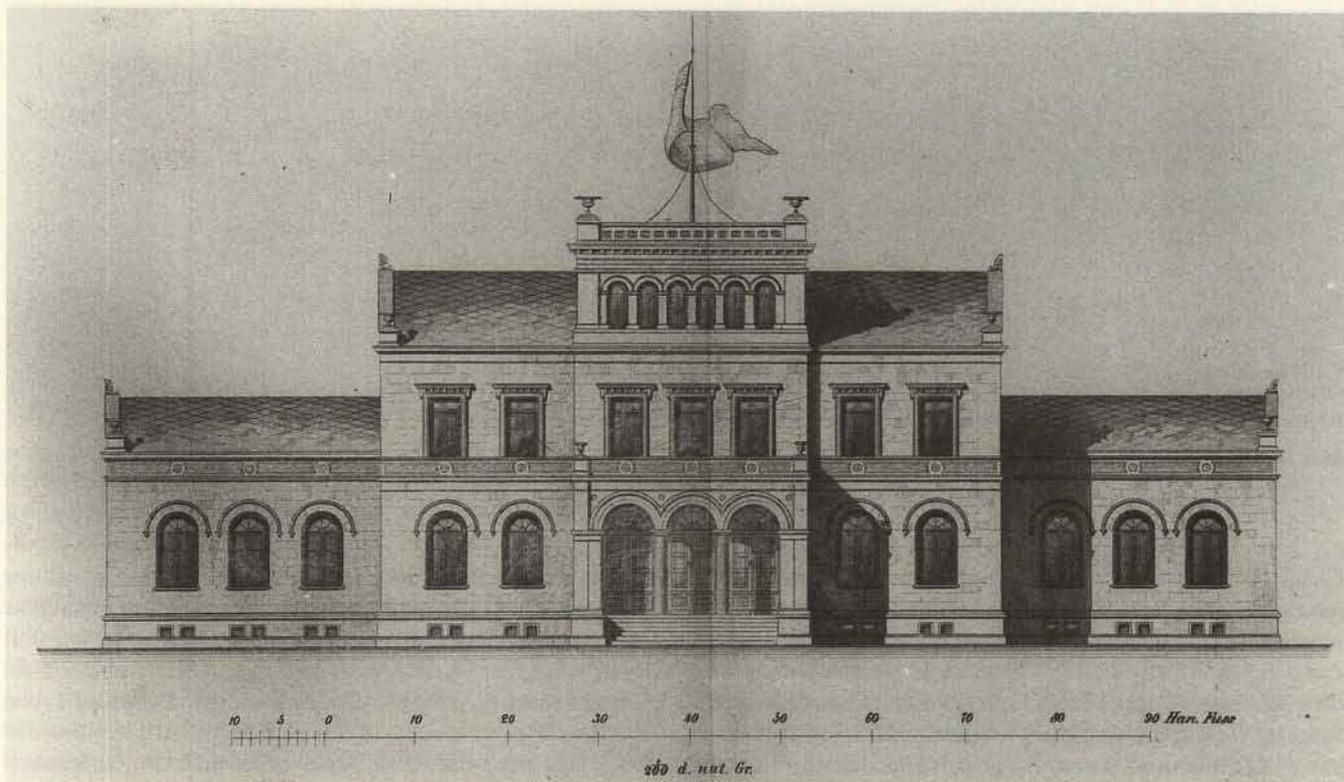


Abb. 33. Nienburg, Bahnhof, Hauptgebäude (Stadtseite), 1848 (?).

frühen Bahnhöfe, etwa in Lehrte, Wunstorf oder Lüneburg erreicht (Abb. 25, 30).

Kaum klärbar bleibt, in wie hohem Maße bei dem Entwurf für Uelzen hannoversche Architekten, wie Hase, Einfluß genommen hatten. Die Pläne stammten von Heinrich Köhler (1830-1903), einem sehr jungen Architekten, der in Kassel ausgebildet worden war.³⁷ Ihm wäre damit ein für die Entwicklung der hannoverschen Architektur überaus wichtiges Gebäude gelungen, wobei zunächst der Einfluß des 1820 geborenen und erst 1851 in Kassel lehrenden G.G. Ungewitter mit seinen ausgeprägten Theorien und praktischen Anleitungen zur mittelalterlichen Architektur nur schwer abschätzbar bleiben muß. Die Bahnhöfe in Leer von 1856 (Abb. 34), Sarstedt, um 1855, oder Lingen, 1856, zeigen enge Bezüge zum Bau in Uelzen.

Abb. 34. Leer, Bahnhof, Hauptgebäude (Gleisseite), errichtet 1855 (Zustand 1982).



Wohnhaustyp

Ein zweiter Typ von Empfangsgebäuden, der besonders für sogenannte Zwischenstationen verwendet wurde, beruht auf einem zentralen zweigeschossigen Kernbau, manchmal mit Mittelrisalit, dem seitlich, symmetrisch, meist eingeschossige Anbauten zugeordnet sind.

Bescheidene Beispiele sind die wahrscheinlich von Ferdinand Schwarz entworfenen und 1847 fertiggestellten Bauten in Celle (Abb. 31) und Peine, die noch als Putzbauten entstanden waren. Auffallend ist die strenge Symmetrisierung des Grundrisses beim Entwurf für Celle, während in Peine weder im Bezug von Raumteilung und Fensterachsen noch in der Größe und der Verteilung der Räume die Symmetrie des Äußeren berücksichtigt wurde (Abb. 32)³⁸.

Im architektonischen Aufwand gesteigert erscheinen die Empfangsgebäude in Nienburg (Abb. 33) und Verden, wohl 1848 und 1849 fertiggestellt.³⁹ Nach 1852 tritt dieser Typ selbstverständlich auch als Ziegelrohbau im romanischen Stil auf, wie etwa in Sarstedt, um 1855.

Villentyp

Der dritte Typ von Empfangsgebäuden war für kleine und mittlere Stationen weit verbreitet. Schlagwortartig kann er als Villen- oder Landhaustyp bezeichnet werden. Zu den frühesten Beispielen gehört der Bau in Burgdorf auf der Strecke Celle-Lüneburg, wahrscheinlich 1845 nach Plänen von Schwarz fertiggestellt, sicher 1846 vollendet und damit eines der frühesten Empfangsgebäude im Königreich Hannover.⁴⁰ Der Putzbau ist zum Teil noch erhalten. Die Unterschiede zu den anderen Typen sind deutlich (Abb. 35, 36). Quer zu den Gleisen liegt der Hauptbau mit Wohnungen des Personals (4), und, zu den

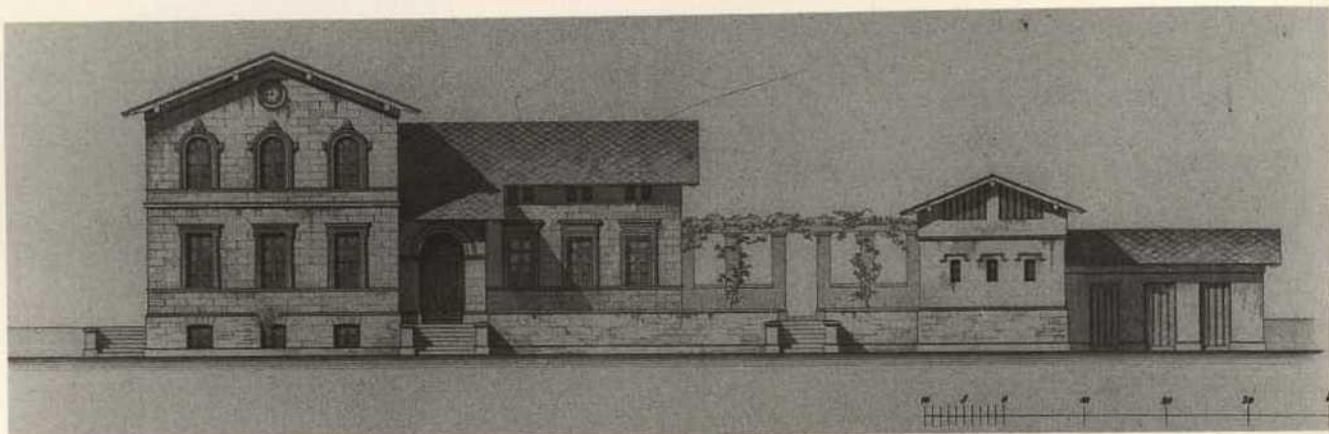


Abb. 35. Burgdorf, Bahnhof, Hauptgebäude (Stadtseite). F. Schwarz (?), 1845.

Gleisen hin, mit Wartesaal 3. Klasse (7) und Buffet (6). Daran rechtwinklig anstoßend, traufständig zu den Gleisen, etwas schmaler und niedriger folgt der vierachsige Trakt für Kartenverkauf, Gepäckaufgabe (2,3) und, wieder zu den Gleisen hin, dem Wartesaal für 1. und 2. Klasse (5). Eine Terrasse mit Laubengang (8) verbindet diese Teile mit einem Nebengebäude, das weitgehend noch über einen gemeinsamen Sockel mit dem Hauptbau verbunden ist. Dieser Bereich zeigt genau die gleiche Anordnung von giebel- und traufständigen Teilen wie das größere Gebäude. Hier sind ein Lagerraum (10), Aborte und rechts Stallungen (14) untergebracht.

Die wichtigsten Merkmale dieser Gestaltung können beschrieben werden als gruppierte Baukörper, asymmetrische Gesamtanlage, Auflösung in Einzelbauten, variable Höhen der Teile, Aneinanderschleiben von Bauteilen, Terrassierung, Herinnahme von Begrünung, weite Dachüberstände.

Von den kleinen Anlagen sei nur noch die Station Algermissen zwischen Lehrte und Hildesheim erwähnt. Der Bau wurde wahrscheinlich 1847 fertiggestellt.⁴¹ Er war als Ziegelrohbau geplant worden, wobei alle Schmuckelemente in verschiedenfarbigen Formsteinen ausgeführt wurden (Abb. 37). Hier zeigt sich deutlich, wie geeignet der Typ für spätere Ergänzungen blieb, da man Erweiterungen quasi heran- bzw. einschieben konnte.

Zu den aufwendigen Empfangsgebäuden gehören auf der Strecke von Hannover nach Minden die Bahnhöfe in Stadthagen und Bückeburg. Diese Anlagen in Schaumburg-Lippe wurden entsprechend einem Vertrag von 1845 von der hannoverschen Eisenbahnverwaltung betreut. Architekt der Bahnhöfe war Julius Eugen Ruhl aus Kassel. Er benutzte unterschiedliche Stile. In Stadthagen, 1847 in Betrieb genommen, wandte er romanische Formen in einem Putzbau an (Abb. 38). Auch hier sind die Funktionen in einzelne unterschiedlich große Baukörper gelegt, wobei die Mauerfluchten vor- und zurückspringen.⁴² Auffallend ist der hohe achteckige Turm, der zu dem besonderen Zweck des Bahnhofs gehört: «Es war die Absicht, den Bahnhof... zu einem Vergnügungsorte für die mit solcher Anlage nicht versehene Umgebung einzurichten... Auf diesen Zweck bezieht sich auch die Herrichtung einer Kegelbahn, der Gartenanlage und der Plattform auf dem flachen mit Zink eingedeckten Dache des niedrigen Anbaues und des Thurmes.»⁴³

Ebenfalls 1847 wurde das Empfangsgebäude in Bückeburg eröffnet. Auch hier entwarf Ruhl einen Komplex, der in seiner bewußt lockeren Gruppierung und Staffelung Villenarchitektur

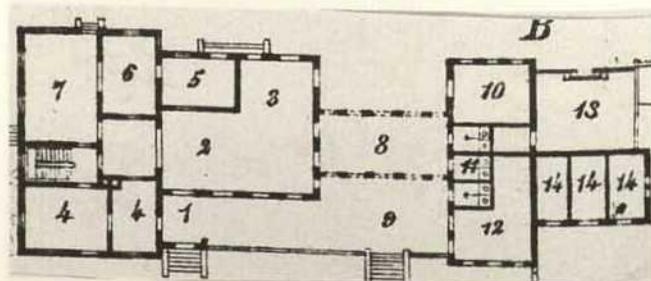
assoziiierbar machte (Abb. 39). Mit dieser Anordnung wurden zwei Bedürfnisse erfüllt. Einerseits war eine klare räumliche Trennung der Funktionen möglich (Abb. 40). Im linken Teil lagen neben der Eingangshalle (1) Post und Portiersraum (5,6), Kartenverkauf (2), Gepäckexpedition (3). Der Wartesaal 1. und 2. Klasse (7) war durch Küche und Buffet (9,10) von dem für die 3. Klasse getrennt (11). Daran schloß sich der repräsentative Teil rechts mit dreibogiger Vorhalle an. Dieser enthielt ein großes Vestibül (13), Restaurant (12), Fürstenzimmer (14,15), einen Turm mit Bahnhofsuhr und gedecktem Belvedere (16) sowie eine Pergola (18) und einen halbkreisförmig gemauerten Freisitz (19); eine größere Grünanlage mit Kegelbahn (41) vervollständigte diesen Teil. Auf der linken Seite waren Stallungen für die Tierhaltung des Personals und ein Feuerwehrraum (B) auf einem ummauerten Wirtschaftshof (39) untergebracht. In einzelnen Formen orientierte sich Ruhl stark am gerade im Bau befindlichen Hauptgebäude in Hannover mit seiner Renaissancearchitektur (Abb. 19).

Auch hier diente der Bahnhof in seiner zweiten Bestimmung als Vergnügungsort und Ausflugsziel für die Stadt, das durch die gewählte Architektur diesen Zweck assoziieren sollte.⁴⁴

Auf den Bahnhöfen dieser Linie in Kirchhorsten und Lindhorst, beide 1847 von Ruhl errichtet, wandte er ebenfalls das Landhauschema nach italienischem Vorbild an, während sich der von ihm entworfene Bahnhof in Haste (1848) an den symmetrischen Typ mit Mittel- und zwei Seitenrisaliten anschloß.⁴⁵

Die große Zahl von Gebäuden in italienischem Landhaus- bzw. Villenstil ist nicht einfach zu begründen. Seit den vierziger Jahren gab es in vielen deutschen Staaten kleinere Bahnhöfe nach diesem Muster.⁴⁶ Allerdings ging der stilistische Bezug

Abb. 36. Burgdorf, Bahnhof, Hauptgebäude, Grundriß.



zu italienischen Vorbildern bei großen Anlagen gegen Ende des Jahrhunderts verloren unter weiterer Verwendung der Gruppierung.⁴⁷

In Hannover fanden die gruppierten Bauten auch bei größeren Wohnhäusern für das Bahnhofspersonal und bei Bahnwärtnerhäusern Anwendung. So wie die architektonische Gruppierung gebaut wurde, zählt in der Besprechung eines Bahnaufseherhauses für Lehrte (1843/45) Conrad Wilhelm Hase aneinanderreihend die Funktionen in hierarchischer Folge vom Wohnbereich bis zur Waschküche auf. Neben der zweckbedingten Reihung bemühte er sich, «durch Gruppierung einigen Effect zu erreichen.»⁴⁸

Fast gleichzeitig, 1846, wurde in Bayern dem Architekten Neureuther für seinen Entwurf in Schwarzenbach die Anweisung gegeben, daß «die Eingänge gegen die Bahn so untergeordnet zu halten und in der Art zu vertheilen sind, daß sich schon im Aeußeren die Bestimmung dieses Anbaues mehr ausspricht und die Gleichförmigkeit mit dem südlichen Anbaue ... vermieden wird.»⁴⁹

Versucht man den Vorbildbereich für die hannoverschen Bahnhofsgebäude dieses Typs, die ja auch bei allen Arten von Nebengebäuden wirksam geworden sind, zu bestimmen, so liegen einerseits die englischen Beispiele nahe, andererseits dürfte die ältere Baugattung der Villa nach italienischem Landhausstil für die Bahnhöfe in allen Ländern als Anregung gedient haben.

Damit wird ein Bereich angesprochen, der eng verbunden ist mit der Abkehr von einer der verbindlichsten Regeln bisheriger Architekturtheorie und Baupraxis, – die Emanzipation geradezu des Entwerfers und damit des Nutzers von der Symmetrie.

Zwei Gesichtspunkte scheinen wichtig. Theoretisch und praktisch wird diese Abkehr am Leitbild des italienischen, vorpalladianischen Landhauses vollzogen. Die damit thematisierte Baugattung gehört einem, zumindest im ausgehenden 18. Jahrhundert für Neuerungen offenen Lebens- und Entwurfsbereich an. Zweitens muß hervorgehoben werden, daß in Hannover für Empfangsgebäude der Eisenbahn erst in einem zweiten Schritt der Formfindung, wenn auch in kürzester Zeitspanne, die Wendung zur Asymmetrie vollzogen wurde.

Die Debatte um die Gestaltung und Wirkung des Landhauses, wie sie im ausgehenden 18. Jahrhundert in England zugunsten des «picturesque» entschieden wurde, bot für vergleichbare Erscheinungen in Deutschland die Grundlage. Deutlich scheint, daß Schinkel, dessen Einfluß in hohem Maße als bestimmend für das Bild vom Landhaus angesehen werden muß, während seiner Italienreise 1803/05 die englischen Vorstellungen durch die Akzentuierung des «Zwecks» als bestimmende Kategorie modifizierte. Dabei wird deutlich, daß der «Zweck» und seine Darstellung geradezu die moralische Forderung begründet, die Symmetrie zu überwinden.⁵⁰ Während in England die Akzeptanz des italienischen Landhauses und des «cottage» als Schritt in der Geschmacksbildung und als Kennerschaft italienischer Malerei interpretiert wurde, gelang es Schinkel durch die moralische Wirkung der Darstellung des Zweckes eine vergleichbar hohe Wertigkeit der zunächst niederen Form zu erreichen.⁵¹

Übernahmen der englischen Entwicklung finden sich auch in Frankreich, wobei allerdings die früh publizierten Beispiele von Ledoux (1804) und Durand (1809) noch symmetrische Muster aufweisen, die sowohl im Original als auch in der Wiederholung durch Grohmann (1810) in Deutschland rasch



Abb. 37. Algermissen, Bahnhof, Hauptgebäude (Stadtseite), errichtet 1847 (Zustand 1982).

bekannt wurden.⁵² Gerade die zweckorientierte Kombinatorik in Durands «Précis» hat sicher die Vorstellungen Schinkels im späteren Villenbau beeinflusst.

Schinkels frühe italienische Zeichnungen entsprechender Anlagen, etwa der berühmten «Casa Cenci» an der Villa Borg-hese in Rom, 1805 veröffentlicht, popularisierten die neugesesehenen Formen.⁵³ Vor allem deren Umsetzung im Hofgärtnerhaus von Charlottenhof in Potsdam-Sanssouci durch Schinkel in den folgenden Jahren trug zu einer breiten Rezeption innerhalb des höfischen Bauens und der bürgerlichen Villenarchitektur in Potsdam bei. In Charlottenhof geschah die Einbindung in die Landschaft noch unter dem Aspekt des «Malerischen» und des Italienerlebnisses des Kronprinzen Friedrich Wilhelm. Seit den frühen dreißiger Jahren entwarfen Architekten aus dem Umfeld Schinkels eine Fülle von Villen und ländlichen Wohnhäusern nach diesem Vorbild. Mit nur geringer Verzögerung erfolgte die Übertragung der Grundelemente auch auf andere Gattungen wie landwirtschaftliche Bauten, Förstereien oder Badehäuser.⁵⁴

Die Verbreitung des Typs in Norddeutschland ging von Potsdam aus, wobei innerhalb dieses höfisch-landschaftsgärtnerisch geprägten Umfeldes zunächst das «Malerische» ausschlaggebend gewesen war. Seit der Mitte der dreißiger Jahre tritt in den Stellungnahmen zu diesen Architekturen jedoch das Argument von Zweckmäßigkeit, Bequemlichkeit und Praktikabilität immer mehr hervor. «Auch ist diese Anordnung... eine recht eigentlich ökonomische...», hieß es 1836 über den Entwurf der Villa Persius-Keller, wobei hier nicht der Stil, sondern der Grundriß die Motive des Typs aufwies.⁵⁵

Noch deutlicher formulierte Ludwig Persius die Grundsätze anlässlich der Publikation seiner Pläne für den Umbau verschiedener Villen in Potsdam: «Es wird die Darstellung des Äußeren dieser ländlichen Gebäude besonders auf eine der innern Disposition überall entsprechende Formenbildung abgesehen sein... Wir betrachten vielmehr die strengen Regeln der Symmetrie für diese Aufgaben als ganz abgekommen und müssen uns gegen dieses Prinzip, das... der freien Entwicklung der Architektur unseres Zeitalters beklagenswerthe Hemmnisse entgegengestellt hat, durchaus feindlich erklären.» Bei symmetrischer Anlage würde «alle Freiheit für die zweckmäßige und bequeme Disposition des Innern und für die danach bedingte artistische Gestaltung des Äußeren» verlorengehen.⁵⁶ Die Begründung für die Disposition der Försterhäuser



Abb. 38. Stadthagen, Bahnhof, Hauptgebäude (Gleisseite). J. E. Ruhl, 1847 (Zustand 1982).

im Wildpark bei Potsdam, 1842 von Persius errichtet, nannte ähnliche Kriterien, die Zweckmäßigkeit und malerische Wirkung verbanden (Abb. 41).⁵⁷

Wie die Bahnhöfe in Bückeburg und Stadthagen zeigten, war der Villen-Typ nicht grundsätzlich an den Stil des italienischen Landhauses des 15. und 16. Jahrhunderts gebunden. Er konnte auch in gemischten oder stärker antikisierenden Stilen auftreten. Dabei dürfte ein Entwurf von Stüler und Strack für ein Gesellschaftshaus beim Bahnhof in Pawlowsk unter Umständen als konkretes Vorbild anzusehen sein, da er Typ und Bahnhof in enge Verbindung brachte. Bei den Bahnhöfen von Stadthagen und Bückeburg an der hannoverschen Weststrecke spielte zudem der Zweck des Gesellschaftshauses eine große Rolle. Auch für Pawlowsk betonen die Autoren die Praktikabilität der Grundrißanordnung (Abb. 39, 42).⁵⁸

Die Übertragung des durch hohe Flexibilität ausgezeichneten Landhauschemas auf Empfangsgebäude scheint plausibel, ließ sich doch der Ablauf vom Eintreten über Kartenkauf, Gepäckaufgabe, Warten, Betreten des Perrons bis hin zur Trennung der Anlagen für das Bahnhofspersonal und die Separierung der Passagiere nach Klassen, der Aufteilung von Zoll-, Gepäck- und Lagerräumen in einer Raumaddition nach funktionalen Erfordernissen bewältigen. Zudem konnten unterschiedliche Raumfunktionen auch gemäß ihrer Bedeutung in diesem Schema durch Über- und Unterordnung dargestellt werden.⁵⁹

Die malerische Wirkung dieser Architekturen mag neben der Repräsentationskraft der Schloß- und Bürgerhausvorbildern folgenden Beispiele einen Akzent von Leichtigkeit, Sorglosigkeit, ein Bild vom unbeschwerten neuen Reisen suggeriert

haben. Damit treten gerade auch diese Architekturformen als Gegenbilder zur zeitgenössisch verbreiteten Auffassung von der Eisenbahnfahrt als Verlust von ruhigem Landschaftserlebnis durch Geschwindigkeit auf.⁶⁰

Die häufige Ausstattung von Empfangsgebäuden des Landhaustyps mit Pergolen, Terrassen, Belvedere oder Freisitzen wird in den Illustrationen der Bauzeitschriften durch rankende Gewächse in ihrer malerischen, ja fast idyllischen Signifikanz unterstrichen. In einem Bericht über den braunschweigischen Bahnhof in Gandersheim, 1856 nach Entwurf von Ebeling errichtet, beschreibt der Autor gerade bei diesem Typ den Bewuchs als Teil der Wirkung: «Zu demselben (freundlicheres Ansehen) tragen die angeordneten Veranden, besonders aber deren Bepflanzung und sorgsame Beziehung mit wildem Wein so wesentlich bei, daß das Ganze bei der romantischen Lage im sommerlichen grünen Laubschmucke einen sehr angenehmen Eindruck macht.»⁶¹

Nicht selten allerdings schienen Bedenken vor allzu verspielter Grundriß- und Aufrißgestaltung bei diesem Typ gewesen zu sein. Engelhard, einer der ausgewiesenen Kritiker von Eisenbahnanlagen in den vierziger Jahren schrieb der Publikation des erwähnten Gesellschaftshauses am Bahnhof von Pawlowsk durch Stüler und Strack die Beliebtheit des Typs in Norddeutschland zu (Abb. 42). Er warnte ausdrücklich vor den Formen, die «nicht so sehr Normen für den Zweck als Beispiel schöner Architekturproduktionen in einer interessanten dem Zeitgeist genehmen Verwendung sein sollen.»⁶²

Für die Empfangsgebäude der hannoverschen Strecken waren die Warnungen kaum berechtigt. Die im Aufsatz von Funk und Debo formulierten Grundsätze durchzieht die Forde-



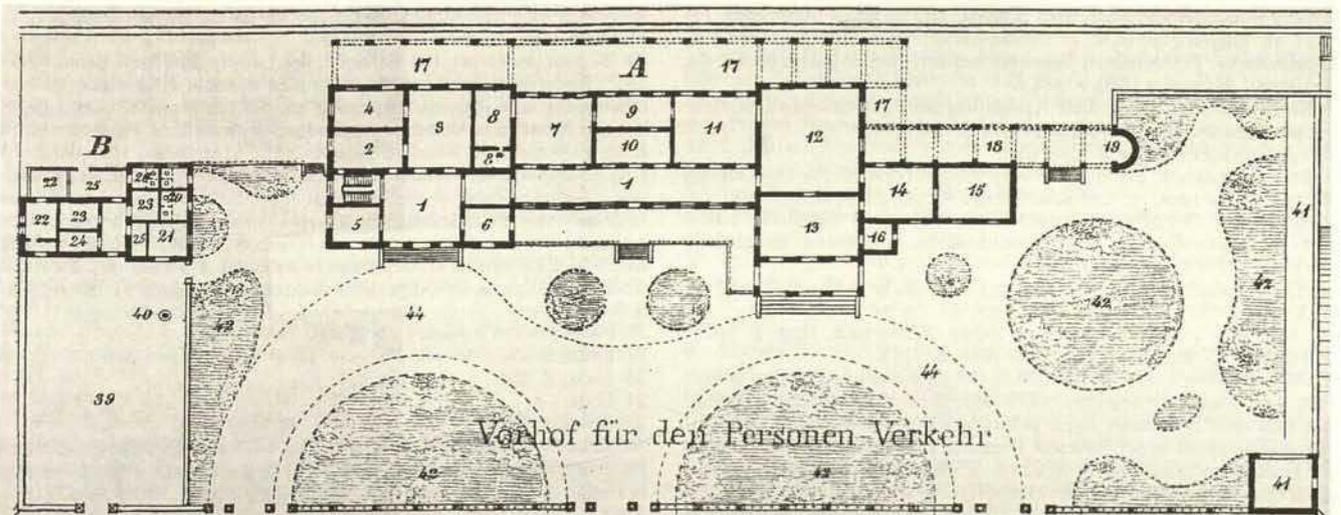
Abb. 39. Bückeburg, Bahnhof, Hauptgebäude (Stadtseite). J. E. Ruhl, 1847 (Zustand 1982).

zung nach Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit. Der Villentyp mit seinen springenden Mauerfluchten und komplizierten Dachformen fand nur bei kleinen und mittleren Stationen Anwendung. Der große Neubau in Harburg (1895-97) dürfte das letzte Beispiel gewesen sein.

Sowohl unter hannoverscher Verwaltung (bis 1866) als unter preußischer wurden für mittlere und große Empfangsgebäude

überwiegend repräsentative symmetrische Typen als Ziegelrohbau gewählt. Die Erscheinung war vor und nach der politischen Wende weniger vom Gegensatz mittelalterlicher Stile der hannoverschen Architekturschule zur Renaissance der preußischen Entwicklung bestimmt als vielmehr von einer handwerklich qualitätvollen, konstruktiv anschaulichen Materialästhetik des Ziegelrohbaus.

Abb. 40. Bückeburg, Bahnhof, Hauptgebäude, Grundriß.



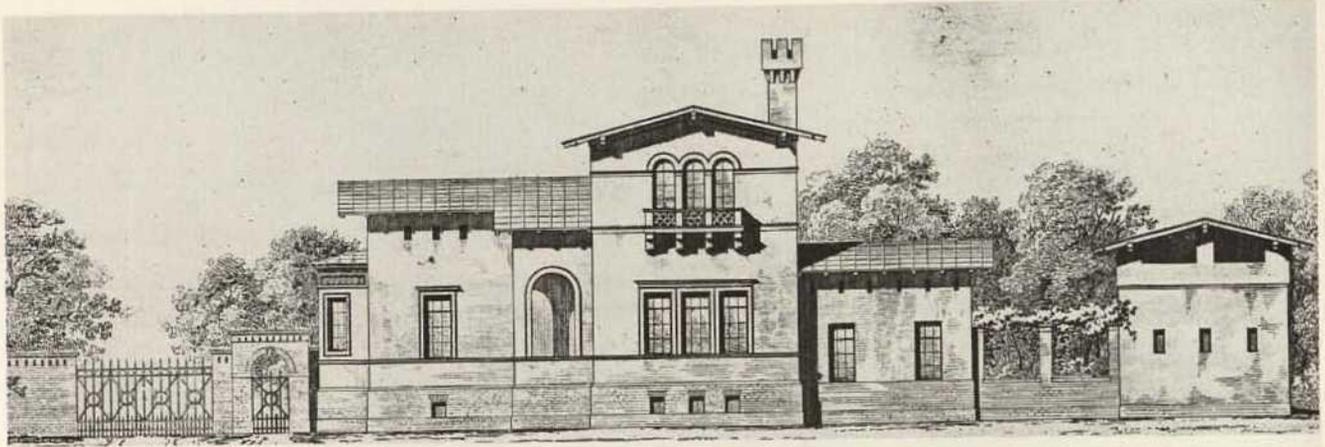


Abb. 41. Potsdam, Wildpark, Zweites Försterhaus. L. Persius, 1842.

Anmerkungen

- 1 A. Funk-L. Debo, Die Eisenbahnen im Königreich Hannover, in: Allgemeine Bauzeitung, 16. 1851, S. 213-289, T. 400-428. – U. Brückner, Die Eisenbahnempfangsgebäude im Königreich Hannover vor 1850, in: Hannoversche Geschichtsblätter, 1939, Sonderheft. – J.A. Romberg, Ueber Bahnhofsanlagen, in: Zeitschrift für praktische Baukunst, 4. 1844, S. 229 f.
- 2 Dem Leiter des Projekts, das dringend fortgesetzt werden müßte, Prof. Dr. G. Kokkelink, sei für die Benutzung der sehr umfangreichen Sammlung und Dokumentation, aus der hier vielfältig geschöpft wurde, gedankt. Die Mitarbeiter Sabine Baumgart und Jürgen Knotz haben ein leider nicht gedrucktes Manuskript «Bauwerke der Eisenbahn in Niedersachsen, Bestandsaufnahme und Katalog, Hannover 1983» vorgelegt.
- 3 Zur weiteren Entwicklung vgl. K. Siegner, Die Bahnhofsarchitektur Hubert Stiers (1838-1907), ein Beitrag zur niedersächsischen Kunstgeschichte des 19. Jahrhunderts, Diss. Göttingen 1986, Göttingen 1987.
- 4 J. Meyer (Hrsg.), Das große Conversations-Lexicon für die gebildeten Stände, Hildburghausen 1846, Bd. 8, S. 194.
- 5 Friedrich Wilhelm von Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, 1. Abt., 2. Abschn., Lfg. 5. Die Hannoverschen und Bayerischen (...) Eisenbahnen, Berlin-Posen 1845, S. 2027 ff. – Die Hannoverschen Eisenbahnen, in: Eisenbahn-Zeitung, 9. 1851, S. 33-35, 37-39 und 12. 1854, S. 74, 77f., 81 f.
- 6 Vgl. Siegner 1987 (wie Anm. 3), S. 9 ff. u. Abb. 86. Die erhaltenen Beschreibungen des ersten Empfangsgebäudes in Hannover scheinen etwas zu untertreiben, wenn man bedenkt, daß es noch, transloziert, bis 1852 als Empfangsgebäude in Uelzen diente. Vgl. etwa: R. Hartmann, Geschichte der Residenzstadt Hannover von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart, Hannover 1880, S. 488 f.
- 7 Karl Friedrich Schinkel. Eine Ausstellung aus der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1982, S. 140 f.
- 8 Vgl. Brückner (wie Anm. 1), S. 28 f.
- 9 Stüler und Strack, Entwurf zu einem Abfahrtsgebäude für Eisenbahnen oder einem Bahnhof, in: Architektonisches Album, 1838, H. 3, S. 4-9, bes. S. 7, T. 11-12. Gegen das Turmmotiv nimmt Stellung: Engelhard, Schinkels Architekturschule in Norddeutschland, in: Allgemeine Bauzeitung, 12. 1847, S. 271 ff., bes. S. 278 f.
- 10 Der Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin, in: Zeitschrift für Bauwesen, 6. 1856, Sp. 487 ff.
- 11 Vgl. Vom Schloß zum Bahnhof, Bauen in Hannover, Hrsg. H. Hammer-Schenk, G. Kokkelink, Hannover 1988, S. 318 f.
- 12 Vgl. Siegner (wie Anm. 3), S. 20 ff. Der hannoversche Bahnhof in Bremen, von Alexander Schröder, 1847, scheint in vielen Zügen verwandt, war aber unter bremischer Regie gebaut worden. Vgl. R. Stein, Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens, Teil 1, Bremen 1964, S. 128 ff.
- 13 Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 237 f., T. 403. – G. Kokkelink, Die Neugotik Conrad Wilhelm Hases, in: Hannoversche Geschichtsblätter, N.F. 22. 1968, S. 1 ff., bes. S. 60.
- 14 Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 238, T. 404. – Kokkelink (wie Anm. 13), S. 65.
- 15 Funk-Debo (wie Anm. 1), T. 405; zu Lüneburg vgl: Funk – Debo, T. 409. Brückner (wie Anm. 1), S. 78 f.
- 16 Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 259. Zu Vienenburg vgl. R. Roseneck, Der Vienenburger Bahnhof, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 5. 1985, S. 122 ff. – Ein Bahnwärterhaus für Hannover-Herrenhausen entstand 1846/47, von C.W. Hase entworfen, aus statischen Gründen und um vorhandenes Bauholz zu verarbeiten als verbretterter Fachwerkbau: «Um das tote Ansehen zu vermeiden, welches die Gebäude durch Verschalung leicht bekommen (...) habe ich mich bei dem Entwurfe dem Styl der Schweizerhäuser angeschlossen, (...)» C.W. Hase, Die Bahnwärterwohnung an der Leinebrücke bei Herrenhausen und die Wohnung des Bahnhofs-Aufsehers zu Lehrte, in: Notiz-Blatt des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover, 1. 1851, Sp. 251 f. Vgl. Kokkelink, Hase (wie Anm. 13), S. 63 f.
- 17 Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 258, 274, T. 410. Der Bahnhof wurde nach 1893 durch einen Neubau ersetzt.
- 18 Ebda., T. 421, 423.
- 19 Engelhard, Bemerkungen bei Bereisung einiger Eisenbahnen des nördlichen Deutschlands, Juni und Juli 1847, in: Eisenbahn-Zeitung, 5. 1847, S. 319-321, bes. S. 321. Abbildungen von Teilen des Bahnhofs in Harburg als Muster in: Franz Moises, Taschen-Buch für die Baugewerke, 2. Abt., München 1863, T. 65, 66.
- 20 B. Sendner-Rieger, Die Bahnhöfe der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, 1841-1853, Karlsruhe 1989, S. 62-64. – Um den Bahnhof Hildesheim hatte es offenkundig eine Auseinandersetzung um die Fachwerkarchitektur gegeben; der betreffende Aktenbestand des Innenministeriums, Hannover ist im Krieg verbrannt, vgl. Brückner (wie Anm. 1), S. 66, Anm. 1. Zur Verbreitung alpenländischer Formen in Norddeutschland etwa: F. Mielke, Potsdamer Baukunst, Frankfurt, Berlin, Wien 1981, S. 200 ff. Fachwerk konnte innerhalb von Festungsanlagen wegen der Möglichkeit des schnellen Abbruchs bei Bahnhöfen angewandt werden, etwa bei Kastel, Festung Mainz, vgl. Lichthammer, Ueber einige Bahnhöfe des westlichen Deutschlands und Belgiens, in: Allgemeine Bauzeitung, 7. 1842, S. 354 ff., bes. S. 359 f.
- 21 Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 258 ff.
- 22 Ebda., S. 259.
- 23 Ebda., S. 260.
- 24 Ebda.
- 25 Ebda., S. 262 f.
- 26 Kokkelink, Hase (wie Anm. 13), S. 14 ff.; H. Hipp, Backsteinbau in Hamburg, in: Baukultur, 1984, H. 1, S. 32 ff. Zur Grabkapelle von Meding in Barum als Ziegelrohbau, 1826/27 vgl. Vom Schloß ... (wie Anm. 11), S. 414 f.

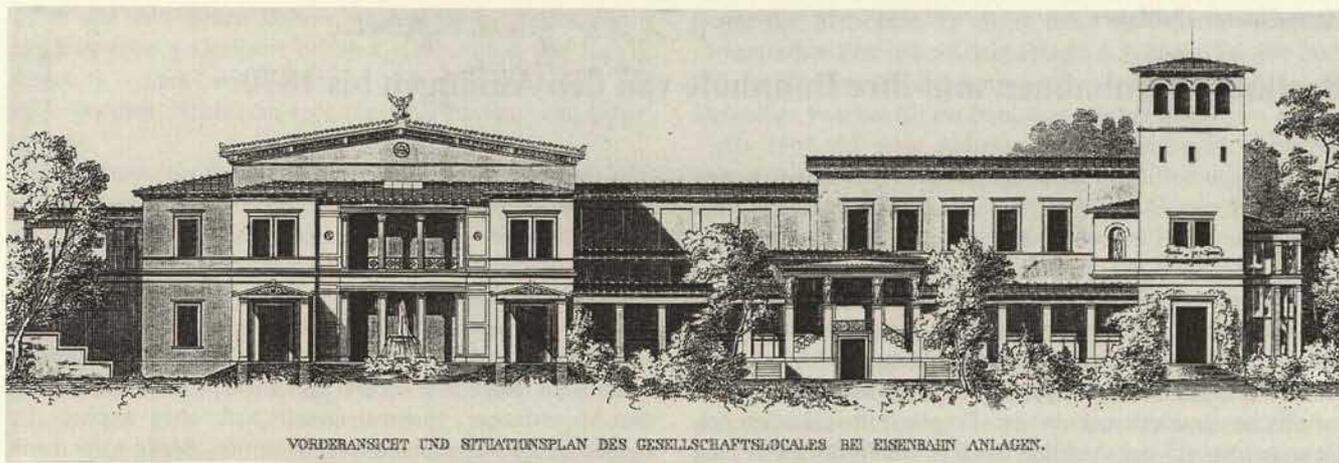


Abb. 42. F. A. Stüler – H. Strack, Entwurf für ein Gesellschaftshaus beim Bahnhof Pawlowsk, um 1835.

- 27 Zum Beispiel Hannover, Teile des Rathauses (1839/42), Marktwache (1840/42), vgl. ebda., S. 367 f., 396 ff.
- 28 Funk-Debo (wie Anm. 1) T. 422, 425; Kokkelink, Hase (wie Anm. 13), S. 60 ff., 65 f.
- 29 Zitiert nach: G. Kokkelink, Conrad Wilhelm Hase und seine Selbstbiographie, in: Geschichte und Architektur der Bauhütte Hannover, Jubiläumsschrift zum 100-jährigen Bestehen, hrsg. v. der Bauhütte zum Weißen Blatt, Hannover 1980, S. 51 ff., bes. S. 74.
- 30 Kokkelink, Hase (wie Anm. 13), S. 64.
- 31 Ebda., S. 92 ff.
- 32 A. Funk, Das Hauptgebäude des Bahnhofes bei Uelzen, in: Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover, 1. 1855, Sp. 371 ff., T. 22.
- 33 Ebda., Sp. 371 f.
- 34 C. Meischner, Eisenbahn-Hochbauten, in: Zeitschrift für Bauhandwerker, 8. 1864, S. 209 ff., bes. S. 213.
- 35 Ebda., S. 233, T. 32. Siegner (wie Anm. 3), S. 126 f.
- 36 Funk (wie Anm. 32), Sp. 373.
- 37 Ebda., Sp. 377.
- 38 Funk-Debo (wie Anm. 1) 1851, T. 407, 408. Erklärung zum Grundriß von Peine: 1 Vestibül; 2 Warteraum 1. und 2. Klasse; 3 Warteraum 3. Klasse; 4 Buffet; 5 Kartenverkauf; 6 Gepäck; 7 Treppe; 8, 9 Bewirtschaftung.
- 39 Ebda., T. 413, 414. Zur Datierung vgl. die Angaben in: Die Hannoverschen Staats-Eisenbahnen, in: Eisenbahn-Zeitung, 7. 1849, S. 6 f., 249 ff.
- 40 Die deutschen Eisenbahnen im Jahre 1846, XVI. Die Kgl. Hannoverschen Eisenbahnen, in: Ebda., 5. 1847, S. 256 ff., bes. S. 258. - Funk - Debo (wie Anm. 1) 1851, T. 406.
- 41 Eisenbahn-Zeitung 1847 (wie Anm. 40), S. 258; Funk - Debo (wie Anm. 1), T. 416.
- 42 Ebda., T. 411. - S. Lohr, Planungen und Bauten des Kasseler Baumeisters Julius Eugen Ruhl 1796-1871, Darmstadt 1984, S. 170 (Kunst in Hessen und am Mittelrhein, Beiheft 23).
- 43 Undatierter Bericht der Eisenbahndirektion an das Innenministerium (nicht mehr erhalten), zitiert nach Brückner (wie Anm. 1), S. 80 f. Ähnlich auch in Funk-Debo (wie Anm. 1), S. 275.
- 44 Ebda., S. 275 f., T. 412. Lohr (wie Anm. 42), S. 170 f. Zur Funktion des Empfangsgebäudes als Vergnügungslokal vgl. auch: Meischner (wie Anm. 34), S. 202.
- 45 Lohr (wie Anm. 42), S. 169 f.
- 46 Vgl. für Bayern Sendner-Rieger (wie Anm. 20), S. 270 ff. - M. Berger, Historische Bahnhofsbauten. Sachsen, Preußen, Mecklenburg und Thüringen, Berlin 1980, S. 95 ff., 143 f. - Englische Beispiele der Zeit ab etwa 1840 bei G. Biddle, Victorian Stations, Newton Abbot 1973, S. 33, T. 3; S. 71, T. 13; S. 83-85, T. 24.

- 47 M. Berger, Historische Bahnhofsbauten III, Berlin 1988, S. 186 ff., - R. Dauber, Stadtpalais, Landhaus und Stadttor, zur Ikonographie der Bahnhofsbauarchitektur im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Architectura, 20. 1990, S. 77 ff., bes. S. 86 mit zu spätem Ansatz des italienischen Villenvorbilds.
- 48 C.W. Hase (wie Anm. 16), Sp. 251 f. - Zum besonderen Aufwand der hannoverschen Bahnwärterhäuser im Verhältnis zur sozialen Stellung des Personals vgl. G. v. Damitz, Die Anlage von Bahnwärterhäusern auf Eisenbahnen, in: Zeitschrift für praktische Baukunst, 8. 1848, Sp. 447 ff. - Mitte 1853 gab es auf den hannoverschen Strecken 515 Bahnwärterstationen sowie 389 Wärterhäuser, vgl. Eisenbahn-Zeitung, 12. 1854, S. 77.
- 49 Zit. nach Sendner-Rieger (wie Anm. 20), S. 59.
- 50 G. Peschken, Das architektonische Lehrbuch (Karl Friedrich Schinkel, Lebenswerk), München 1979, S. 11 ff. - W. Brönnner, Die bürgerliche Villa in Deutschland 1830-1890, Düsseldorf 1987, S. 150 ff.
- 51 Zusammenfassend zum Problem des englischen Landhausstils: J.S. Ackerman, The Villa, Form and Ideology of Country Houses, London 1990, S. 216 ff.
- 52 J.-M. Pérsouse de Monclos, De la villa rustique d'Italie au pavillon de banlieue, in: Revue de l'Art, 1976, H. 32, S. 23 ff.
- 53 Karl Friedrich Schinkel 1781-1841, Staatliche Museen zu Berlin, Katalog, Berlin o.J. (1980), S. 27, Nr. 48.
- 54 Ebda., S. 188 ff. - Vgl. auch: E. Börsch-Supan, Berliner Baukunst nach Schinkel 1840-1870, München 1977, S. 108 ff., bes. S. 121 ff.
- 55 Zit. nach H. Kania, Potsdam, Staats- und Bürgerbauten (Karl Friedrich Schinkel, Lebenswerk), München 1939, S. 102.
- 56 Architectonische Entwürfe für den Umbau vorhandener Gebäude, hrsg. v. L. Persius, Potsdam 1843, Lfg. 1, S. 5.
- 57 L. Persius, Die Baulichkeiten im königlichen Wildpark bei Potsdam, in: Allgemeine Bauzeitung, 8. 1843, S. 343 ff.
- 58 Vgl. Architektonisches Album, Heft 1, 1837, S. 5 ff., T. 3. - Der erste Bahnhof in Potsdam (1837/38) zeigte dagegen nur in wenigen Merkmalen (Turm) den Villenstil; vgl. Berger (wie Anm. 46), S. 143.
- 59 Vgl. dazu mit ähnlichen Ergebnissen für Süddeutschland: Sendner-Rieger (wie Anm. 20), S. 58 ff.
- 60 W. Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise, Frankfurt a.M. 1979, S. 51 ff.
- 61 Meischner (wie Anm. 34), S. 213. - Vgl. auch Architektonisches Skizzenbuch, Heft 36, o.J. (1860), Bl. 3; ähnlich Ebelings Bauten in Börnrum (ebda., Heft 35, Bl. 2) und Schöningen (ebda., H. 38, Bl. 5).
- 62 Engelhard, Schinkel's Architekturschule in Norddeutschland, in: Allgemeine Bauzeitung, 12. 1847, S. 271 ff., bes. S. 278. - Vgl. auch Anm. 58. - Ähnlich sind auch die Bedenken, die Meischner (wie Anm. 34), S. 214 f. gegen den Bahnhof von Hofgeismar (1848) vorbringt, dessen Formen gerechtfertigt scheinen, weil der Kurfürst den Bahnhof häufig benutzte.