

Die Bauten der Hessischen Ludwigsbahn und die Probleme bei ihrer Untersuchung und Dokumentation

Die hessische Ludwigsbahn entstand als Privatbahn des Großherzogtums Hessen-Darmstadt. Ihre erste Strecke war 1853 die linksrheinische Verbindung zwischen Mainz und der bayerischen Pfalz über Worms, der Anschluß an die linksrheinische Strecke Preußens bei Bingen war sechs Jahre später erreicht. Die Bahn war damit ein wichtiges und kaum zu umgehendes Verbindungsstück im Nord-Süd-Verkehr geworden, diese Rolle sollte durch die weiteren Streckenbauten noch verstärkt werden. Die Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg von 1858 bildete eine linksmainische Ost-West-Verbindung unter Umgehung preußischer Gebiete, die mit der Fertigstellung der Mainzer Südbrücke 1862 auch über einen leistungsfähigen Rheinübergang verfügte. Zwischen 1864 und 1873 wurden auf Wunsch des Großherzogtums Rheinhessen, das Ried und der Odenwald erschlossen, der Neckar im badischen Eberbach 1882 erreicht. Letzte größere Bauaufgabe war die Verbindung von Frankfurt und Wiesbaden nach Limburg, fertiggestellt 1879.

Die Ludwigsbahn besaß damit quasi ein Eisenbahnmonopol in Starkenburg und Rheinhessen. Lediglich die früher entstandene, zwischenstaatliche Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg bzw. Mannheim gehörte nicht zu ihrem Netz, konnte aber mit der Riedbahn praktisch umgangen werden.

Die Gesellschaft bildete damit in Hessen-Darmstadt einen «Staat im Kleinstaat» dank ihrer strategischen Position und ihres guten Einkommens. Die Regierung hatte dies zugelassen, da sie einerseits nicht alle Mittel für den Bau einer Staatsbahn aufwenden wollte, andererseits durch eine Kapitalbeteiligung genügend Einfluß auf die Privatgesellschaft besaß.

In Preußen hatte man anfangs eine ähnliche Politik betrieben, begann dann aber ab 1879 aus strategischen und wirtschaftlichen Gründen mit der Verstaatlichung der Privatbahnen, die schon 1884 nahezu abgeschlossen war. Als großes Problem blieb aber die Hessische Ludwigsbahn, die sowohl Strecken auf preußischen Gebiet betrieb als auch die Weiterführung des preußischen Verkehrs nach Süden und Südwesten durch hohe Tarife behinderte. Nach langen Verhandlungen gründeten Hessen und Preußen per Staatsvertrag 1896 eine Eisenbahngemeinschaft. Die Verwaltung der ehemaligen Ludwigsbahnstrecken übernahm die neu geschaffene Direktion Mainz, die Epoche der Hessischen Ludwigsbahn war damit beendet.

Die Bauten der Bahn waren mit guten Materialien, bevorzugt in Sandstein, ausgeführt und auch anspruchsvoll gestaltet. Größere Empfangsgebäude entstanden zunächst nur in Mainz und Darmstadt. Der 1853 in Betrieb genommene Centralbahnhof in Mainz lag nahe des Rheinufer am Fischtorplatz in beengter Situation. Eine großzügige Stadterweiterung ermöglichte 1874 die Verlegung der Bahn auf die Westseite des Stadtzentrums und den Bau eines größeren Durchgangsbahnhofes. Das in Formen der italienischen Renaissance gehaltene Empfangsgebäude des örtlichen Architekten Philipp Berdellé

wurde 1884 eröffnet; es ist nach starken Kriegszerstörungen vereinfacht wiederaufgebaut worden. Das alte Gebäude am Rheinufer existiert nicht mehr.

In Darmstadt benutzte die Hessische Ludwigsbahn zunächst das Empfangsgebäude der Main-Neckar-Bahn mit, zwischen 1871 und 1875 baute die Ludwigsbahn daneben einen eigenen Kopfbahnhof mit querstehendem Gebäude. Es war in seiner Architektur dem klassizistischen Bau der Main-Neckar-Bahn angepaßt. Auch hier entstand noch vor dem Ersten Weltkrieg ein neuer gemeinsamer Bahnhof weiter westlich; die beiden alten Gebäude blieben bis zur Zerstörung im Zweiten Weltkrieg erhalten.

In Frankfurt benutzte die Hessische Ludwigsbahn ebenfalls zunächst den Bahnhof der Main-Neckar-Bahn. Bei der Errichtung des bekannten neuen Hauptbahnhofes beteiligte sie sich mit einem Drittel der Baukosten.

Größtes Ingenieurbauwerk der Bahn war die Mainzer Südbrücke, die südlich der Mainmündung den Rhein überspannt und 1862 eine zunächst eingerichtete Fähre ersetzte. Die vier eisernen Hauptträger nach dem System Pauli konstruierte die Firma Klett, die am östlichen Ufer in Gustavsburg eine Feldfabrik zur Montage errichtete, Keimzelle für die heute der MAN gehörende Brückenbauanstalt an gleicher Stelle. Aufsichtsführender Ingenieur beim Bau der Südbrücke war übrigens Heinrich Gerber, der später durch die Entwicklung der Auslegerbrücke bekannt werden sollte. Die Südbrücke mußte 1910 mit neuen Überbauten verstärkt werden, die wiederum im Zweiten Weltkrieg zerstört und durch ein heute noch vorhandenes Behelfsbrücken-Montagesystem wiederaufgebaut wurden. Von der ursprünglichen Brücke sind die Pfeiler und die in romantischem Stil gehaltenen Tortürme am Mainzer Ufer erhalten.

Von den Großbauten der Hessischen Ludwigsbahn sind also nur noch wenige oder veränderte Teile erhalten. Typisch für die Bahngesellschaft und Gegenstand der weiteren Untersuchung sind die zahlreichen kleineren Gebäude der ländlichen Stationen, die durch solide Bauweise und eine Normierung der Grundrisse, der Gestaltung und der verwendeten Architekturelemente gekennzeichnet sind. Solche kleineren Empfangsgebäude sind bisher in der Literatur und Forschung weniger beachtet worden, obwohl immer von «Typenbauten» berichtet wird. Bei genauerer Betrachtung stellt sich dann heraus, daß es selten zwei identische Gebäude gibt, allenfalls Entwürfe auf gleichen Grundrissen und mit gleichen Architekturelementen, die dazu noch oft durch nicht mehr belegbare Umbauten verändert sind.

Von den ca. 120 kleineren Empfangsgebäuden der Ludwigsbahn sind noch 70 erhalten in unterschiedlichsten Bau- und Nutzungszuständen. Es handelt sich immer um kubische Baukörper, die den Bedürfnissen entsprechend erhöht, verbreitert und durch Anfügen von Giebeln, Erkern und Gauben angepaßt und auch durch Umbauten wie Aufstocken, Anbauen von weiteren Fensterachsen usw. ergänzt wurden. Bau- und Architek-

turtypus sind dabei nicht an eine bestimmte Strecke der Ludwigsbahn gebunden, sondern folgen eher dem konkreten Baudatum und den örtlichen Erfordernissen.

Zum ersten und ältesten Typ gehört das Gebäude in Oppenheim von 1853, ein Zentralbau mit Seitenflügeln, Rundbogenstil in sparsamer Ausführung, an der linksrheinischen Linie Mainz-Ludwigshafen gelegen. Ähnlich die Bauten in Dieburg und Babenhausen von 1858 an der zweiten wichtigen Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg. Zur gleichen Zeit an der gleichen Strecke ist aber in Bischofsheim schon ein Gebäude entstanden, das die Abkehr vom Rundbogenstil zeigt und mehr klassizistische Elemente aufweist. Ihm folgen noch zahlreiche ähnliche, auch immer einfacher werdende Beispiele in Kelsterbach 1863 und in Monsheim und Pfeddersheim in Rheinhessen 1864. Die Strecke von Worms nach Alzey weist einen Bautyp auf, der tatsächlich sechsmal fast unverändert 1870 erbaut wurde, wie in Albig, Armsheim und Wallertheim. Gleichzeitig erhielten Stockstadt im Ried und Höchst im Odenwald einen historisierenden Bau mit Erkern und Gauben, der aber interessanterweise auch über den Rhein nach Wörrstadt und Saulheim transportiert wurde. Offensichtlich gab es also keine besondere Bindung der Architektur und Stile an die umgebende Landschaft des bergigen Odenwaldes, des flachen Rieds oder der Hügel Rheinhessens.

Vier fast gleiche, den anderen Architekturen der Ludwigsbahn aber nicht ähnliche Gebäude entstanden an der 1875-77 erbauten Bahn von Frankfurt-Höchst nach Limburg. Erstaunlicherweise sind dann die letzten Neubauten in Seligenstadt, Hainstadt und Kailbach 1882 wieder in der traditionellen Architektur von ca. 1870 gehalten.

Die einfache, fast banale Architektur dieser kleinen Bahnhofsbauten zeigt sicher keine Höhepunkte der Architektur des 19. Jahrhunderts. Trotzdem müssen sie, gerade im Hinblick auf ihren Denkmalwert, beachtet werden. Der Bau der Eisenbahnen veränderte nachhaltig die Struktur der kleinen Orte, der Bau des Bahnhofsgebäudes beeinflusste stark die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinden. Allein aus diesen Gründen sind eine größere Zahl der Gebäude erhaltenswert, für sie muß eine Wertuntersuchung im denkmalpflegerischen Sinne durchgeführt werden.

Diese Wertuntersuchung ist, nicht nur im Fall der Hessischen Ludwigsbahn, kaum noch zu leisten, denn es sind fast keine Archivmaterialien mehr vorhanden. Nachforschungen in acht Haupt-, Staats- und Landesarchiven ergaben keine neuen Erkenntnisse außer der, daß die Bauakten der Reichsbahndirektion Mainz im Krieg verbrannt und die zweiten Ausfertigungen mit einem Evakuierungszug in Bayern verschollen sind. Auf Plänen werden gelegentlich Architektennamen ge-

nannt, was aber noch keinen Nachweis des Planverfassers bedeutet.

Drei Namen sind bekannt: Der Baurat und Oberingenieur Justus Kramer ist der einzige, der überhaupt Erwähnung in der Architekturliteratur fand, bezeichnenderweise in Form eines Nachrufs in der DBZ von 1892, wo seine Verdienste um die Bahnarchitektur sehr allgemein gerühmt werden. Vom Zweiten, Baurat Ignaz Opfermann, sind Bauten in Frankfurt bekannt, der Dritte, Wilhelm Ohaus, ist später als Maler in Mainz erwähnt. Konkretere Nachweise als Entwerfer von Bahnbauten sind für die Genannten nicht zu finden.

Eine Dokumentation der Bauten anhand von Originalplänen scheint ebenfalls unmöglich. Im Archiv der Deutschen Bundesbahn sind kaum Unterlagen zu finden, was mit den schon oben erwähnten Kriegsverlusten zusammenhängen kann. Ein besonderes Problem ist die oftmalige Änderung der Organisationsstruktur der Bahn. So ist beispielsweise die Nachfolgerin der Ludwigsbahn-Direktion in Mainz, später Reichsbahndirektion, dann Bundesbahndirektion, in der Direktion Frankfurt aufgegangen. Solche Umzüge scheinen für Archive besonders problematisch zu sein. Gerechterweise muß allerdings betont werden, daß das Archiv der Deutschen Bundesbahn sich damit kaum von dem anderer großer Betriebe unterscheidet.

Im Fall der Hessischen Ludwigsbahn ist allerdings noch ein besonders schmerzlicher Verlust zu melden: Die Originalpläne für die Linienführung und die Bauten der Strecke Darmstadt-Aschaffenburg waren in zwölf Folianten gebunden, die vor einigen Jahren im Bahnhof Darmstadt noch vorhanden gewesen sein sollen. Sie sind dann im Heizkessel verbrannt worden bis auf einen, der von einem historisch mehr interessierten Bahnangehörigen gerettet und dem Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg übergeben werden konnte.

Als Resümee aus dieser Beschäftigung mit weniger bekannten und auffälligen, gleichwohl auch wichtigen Bauten unserer jüngeren Geschichte muß Folgendes geschlossen werden:

Eine große Zahl dieser Gebäude wird im Zusammenhang mit Streckenausbauten für höhere Geschwindigkeiten, Modernisierungen, Streckenstillegungen und Privatisierungen untergehen, ein Drittel ist schon verschwunden.

Informationen, Dokumentationen und Archivunterlagen über diese Gebäude sind nach nur 130 Jahren schon untergegangen.

Eine systematische Inventarisierung, wie sie andernorts gelegentlich durchgeführt wurde, wäre zwar besonders wünschenswert, in diesem Fall und in vielen anderen aber gar nicht mehr möglich.

Es ist durchaus vorstellbar, daß ein wichtiges, über hundert Jahre die Entwicklung eines Landes bestimmendes Element mit seinen baulichen Zeugen in Vergessenheit gerät oder sogar spurlos verschwindet.