

Versailles auf Rädern - Ludwig II. und sein Hofzug



Ursula Bartelsheim
"Versailles auf Rädern -
Ludwig II. und sein
Hofzug;
Objektgeschichten aus
dem DB Museum,
Band 1"

48 Seiten mit
zahlreichen Abbildungen
DB-Museum, Nürnberg,
15.06.2009

ISBN 978-3-9807652-5-a

Preis: 9,80 EURO
(zzgl. Versand)

Seit über 90 Jahren stehen die beiden letzten Waggons vom ehemaligen Hofzug König Ludwig II. von Bayern im Museum und seit 1925 werden sie in verschiedenen Gebäuden ausgestellt. Erstmals ist jetzt ein Heft des DB-Museums in Nürnberg erschienen, das, als Band 1 in der Reihe „Objektgeschichten aus dem DB-Museum“, ausschließlich den Hofzug und seine Geschichte vorstellen will. Entgegen der Erwartung, Informationen über den gesamten Hofzug zu erhalten, konzentriert sich die Autorin Ursula Bartelsheim auf die beiden im Museum befindlichen Wagen. Das Heft ist kurz und gut zu lesen und enthält viele Abbildungen.

DB Museum in Nürnberg

Das Eisenbahnmuseum, in dem sich die beiden Wagen befinden, wurde 1899 gegründet, das Gebäude 1925 errichtet. Die beiden übrig gebliebenen Wagen des ehemaligen Hofzugs König Ludwig II. (1845-1886) zählen zu den Glanzlichtern der Fahrzeugsammlung des Museums.

Schon mit dem Ende der bayerischen Monarchie wurden diese beiden Wagen 1918/19 an das damalige Verkehrsmuseum übergeben, aber erst in dem neuen Gebäude öffentlich ausgestellt.

In den 1950er Jahren wurden die Wagen bzw. deren Ausstattung nach Archiv-Unterlagen komplett rekonstruiert und haben daher wenig Gebrauchsspuren.

Die bayerischen Hofzüge

Nach der einführenden Bau- und Nutzungs-Geschichte verschiedener Wagen muss die Autorin bereits berichten, dass kein einziges Foto aus der Zeit Ludwigs überliefert ist, dass das erste Wagenverzeichnis mit Skizzen über Zusammenstellung der Wagen von 1913 stammt und überhaupt genaue Angaben (wie z. B. das Baujahr der einzelnen Wagen) weithin unklar oder falsch überliefert sind.

Dennoch weiß man, dass erste Veränderungen am Hofzug zu den ersten „Bauprojekten“ gehörten, die Ludwig 1864 nach der Thronbesteigung initiierte.

Der teilweise offene Terrassenwagen wurde 1865 von Ludwig neu in Auftrag gegeben und war schon nach vier Monaten fertig.

Salonwagen im historischen Kontext

Der zweite noch vorhandene Wagen stammt noch aus der Zeit von Ludwigs Vater und wurde ab 1868 innen und außen im Stil „Louis XIV.“ umgebaut.

Im Text und auch in einigen Abbildungen zeigt die Autorin, dass Hof- und Salonwagen anderer Königinnen und Könige mit historisierenden Stilelementen eben im Geschmack der zeitgenössischen Mode ausgestattet waren.

So führt sie den ältesten erhaltenen königlichen Salonwagen von 1842 an, den die britische Queen Adelaide herstellen ließ.

Nachdem Ursula Bartelsheim die Zeitgemäßheit der Wagen Ludwigs schildert, zieht sie dann ausgerechnet den Preußenkönig Wilhelm I. (1797-1888) heran, der als Kartätschenprinz in die Geschichte einging, weil er 1848 mit Soldaten auf wehrlose Bürger schießen ließ und bis zuletzt in Berlin im Feldbett schlief. Dass dieser Regent in seiner gesamten Schlichtheit keinen Wert auf anspruchsvolle Ausstattung seiner Wagen legte, dürfte nicht überraschen.

Die Außengestaltung des Salonwagens

Ähnlich der Innenausstattung, sparte Ludwig auch nicht an der Außengestaltung. Die Wagen sind im „bayerischen Blau“, die Dekorationen in Gold und Bronze gehalten. Der Autorin fallen besonders mehrere bayerische Kronen auf, z. B. auf dem Wagen des Salonwagens und an den königlichen Wappen. Daraus folgert sie, der „allzu prachtvolle Hofzug“ erscheine „politisch unangemessen“, da dies eine „auffällige Betonung des Königtums“, ja sogar ein „politisches Zeichen“ sei.



Die Innenausstattung des Salonwagens

Eine deutliche Steigerung des Prunks findet man in der Innenausstattung; Bartelsheim zeigt die Raumverteilung mit Grundriss. Für seine Zeit hat der Wagen sehr moderne Hygieneabteile mit neuester sanitärer Einrichtung und moderner Dampfheizung.



Sehr nützlich sind hier die Abbildungen der Deckenbilder, da man diese von außen als Besucher schwer einsehen kann; man findet hier eben auch wieder nackte Putten („Tag und Nacht“ und „Vier Jahreszeiten“), die typischen allegorischen Motive aus dem 17. und 18. Jahrhundert.

Das zentrale Deckenbild ist das einzig erhaltene Original und zeigt die vier in der Barockzeit bekannten Kontinente mit der Lampe als Sonne im Mittelpunkt

Parallelen zu anderen Bauwerken Ludwigs

In allen Bauprojekten legte Ludwig großen Wert auf „exakte Einhaltung des Stils“. Dies stellt Bartelsheimer aber nicht als besondere Leistung dar, sondern als „Pedanterie“, die zu persönlicher und finanzieller Selbstüberschätzung geführt habe.

Auch Herrenchiemsee vermittele den Eindruck, als habe Ludwig gegen Ende die Distanz zum französischen König Ludwig XIV. völlig verloren und sich „vollkommen identifiziert“; so sei der Salonwagen ein Beleg, dass der Weg „den Ludwig am Ende beschritt“ sich schon früh abzeichnete.

Fahrten Ludwigs mit dem Hofzug

Ein weiterer Hinweis auf die durchgehend dünne Quellenlage sind die wenigen Überlieferungen zu den tatsächlichen Fahrten mit dem Hofzug. Alle seine Bauprojekte seien nur die „Auslegung eigener Träume“ und deren „praktischer Nutzen daher zweitrangig“; so habe auch der Salonwagen nicht in erster Linie dem Zweck des Reisens gedient.

Der Hofzug nach Ludwigs Tod 1886

Auch nach dem Tod Ludwigs scheint die Quellenlage sehr dürftig zu sein. So ist eine Nutzung nur im August 1889 belegt. Die 1891-93 bei MAN durchgeführte und noch heute erhaltene technischen Modernisierungen (Gasbeleuchtung, Druckluftbremsen und Drehgestelle) sind dagegen belegt.

Der Hofzug soll bis 1918 einsatzbereit im Münchener Hauptbahnhof gestanden haben, aber auch hier ist für die Autorin „fraglich, ob dies wirklich zutrifft“.

Bilder

Obwohl es sich eher nicht um einen Bildband handelt, finden sich einige schöne, zum Teil seltene, bisher nicht veröffentlichte Abbildungen. Die Fotos vom Inneren der Wagen zeigen diese jedoch nicht in der Halle am neu gestalteten „Fürstenbahnsteig“, sondern zwischen Wald und Wiesen, die in die Fenster montiert wurden. Die Bilder sind teilweise aus seltsamen, zum Teil verzerrten Perspektiven abgebildet. Man sieht keine Gleise, keinen Rauch einer Lokomotive – der Wagen scheint vielmehr mitten in einem Feld zu stehen.



Die einzige abgebildete Karte zeigt den Zustand des Eisenbahnnetzes von 1850, also weit vor Ludwigs Regierungszeit. Dabei ist ein großer Teil Bayerns mit der (überflüssigen) Legende verdeckt, die darin genannten Privatbahnen sind zwar auch im Text angeführt und in der Legende als „grüner Strich“ vermerkt, aber keine einzige ist in der Karte eingezeichnet. Der Maßstab der Karte selbst ist viel zu klein, da gerade das Streckennetz und die Bahnhöfe um München auch und vor allem in Richtung Süden, zu den Schlössern interessant wären, aber fehlen.

Zusammenfassung

Es fällt auf, dass es durchgängig wohl wenig schriftliche Quellen über Entstehungsgeschichte und den betrieblichen Einsatz gibt, was seltsam erscheint bei der sprichwörtlichen deutschen Korrektheit und Dokumentationswut, gerade bei der Sicherheitsfrage im Schienenverkehr.

Die „herrscherlichen Pflichten (seien) zunehmend vernachlässigt“ worden, was auf Repräsentationspflichten noch zutreffen mag, nicht aber auf die tägliche Regierungsarbeit. Die von der Autorin angedeutete „wachsende Neigung, sich den Regierungsgeschäften zu entziehen“ dürfte spätestens seit 2004 mit Botzenhart widerlegt sein; seine Veröffentlichung dazu wird sogar von ihr als Quelle genannt.

Obwohl die Auswahl der beiden Hofzug-Wagen als Auftakt der Buch-Reihe sehr gut gewählt ist und das Heft auch insgesamt hübsch gemacht ist, scheint hier trotzdem eine Chance vertan worden zu sein. Das Heft ist eine gute Ergänzung zum Museumsbesuch oder eine einfache Erst-Informationen; für mehr Informationen ist aber der Griff zu weiterer Literatur unumgänglich.

★★★★☆

Berlin, 11. Oktober 2009
www.MichaelFuchs.de



Ursula Bartelsheim, wurde 1965 geboren und ist seit 1999 wissenschaftliche Mitarbeiterin im DB Museum. Sie hat Geschichte und Germanistik studiert und 1997 in Frankfurt am Main promoviert. Da Frau Bartelsheim bei der Erarbeitung der Dauerausstellung u. a. die Themen Reisen, Reisezugwagen und Fürstenbahnsteig (in diesem Bereich sind die Ludwig-Wagen ausgestellt) bearbeitet hat, übernahm sie auch den ersten Band der neuen Reihe "Objektgeschichten aus dem DB Museum". Da die Hofzugwagen zu den herausragenden und beliebtesten Objekten der Sammlung zählen und der Ausstellungsbereich "Fürstenbahnsteig" erst im letzten Jahr eröffnet wurde, ließ man die "Objektgeschichten" mit diesem Thema beginnen. Frau Bartelsheim beschäftigt sich schon seit einiger Zeit mit der Geschichte der Eisenbahn und kann hierzu schon einige Veröffentlichungen vorweisen. Sie arbeitet im DB Museum für den Bereich „Internet“.

Kontakt und Bestellmöglichkeiten

DB Mobility Logistics AG
DB Museum
Service Center
Lessingstraße 6
90443 Nürnberg
www.dbmuseum.de

Buchempfehlungen

Für Eisenbahnfreunde gibt es eine schier unendliche Literatur; so sollen hier nur einige weitere Bücher empfohlen werden, die sich mit der Bayerischen Eisenbahn zur Zeit König Ludwig II. und seinem Hofzug beschäftigen:

- Scheingraber, Günther: "Die Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen. Ihre Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild.", Stuttgart. Franckh'sche Verlagshandlung. 1975.
- Weigelt, Horst: "Bayerische Eisenbahnen : Vom Saumpfad zum Intercity", Stuttgart : Motorbuch-Verlag, 1982.
- Zug der Zeit - Zeit der Züge: "Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985." Das offizielle Werk zur gleichnamigen Ausstellung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker. 2 Bände, Orbis Vlg.: München 1989/Sonderausgabe

Buchempfehlungen zum Museum

- Weigelt, Dr. Horst und Peter Glück, Walther Kunstmann, Klaus Ohm, Erich Peltsarszky, Adolf Pöhlmann, Manfred Schampel, Günter Schwerin, Walter Sitzmann, Helmut Thiel und Werner Ulrich: "Verkehrsmuseum Nürnberg", Westermann 1986 Braunschweig
- Panofsky, Walter: "Verkehrsmuseum Nürnberg - Bahn Post.", Peter Winkler, München 1982

Öffnungszeiten und Preise des Museums

Dienstag bis Freitag, von 9 bis 17 Uhr, Samstag, Sonntag und an Feiertagen von 10 bis 18 Uhr, montags geschlossen.

Der Eintritt beträgt für Erwachsene 4 Euro, Kinder zahlen die Hälfte; günstige Jahreskarten gibt es schon für 12 Euro.