

Es war einmal unser Knappe Nummero 1...

Lang ist es her, schon zu Coloney-Zeiten, noch vor der Reychsgründung. Später wurde er Junker Carolus. Nach dem Ritterschlag hörte er auf den Namen Pipin der Kleine. Sein Name: Karl Herrle. Sein profaner Beruf wurde in der Stammrolle schlicht und einfach mit Dekorationsmaler angegeben. Eigentlich war er aber viel mehr als Kulissenmaler. Sein „Vorleben“: Mitte des 19. Jahrhunderts war er einerseits Landschaftsmaler, andererseits machte er sich als Bild-Chronist der bayerischen Eisenbahngeschichte einen Namen: Herrle dokumentierte im allerhöchsten Auftrag die „Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Bayern“ und da vor allem die Ludwig-Süd-Nord-Bahn zwischen Lindau und Hof.

Ein Großteil der Aquarelle ist verschollen, ein anderer Teil ist im deutschen Verkehrsmuseum in Nürnberg aufbewahrt. Immerhin weiß man, welche Motive er geschaffen hat. Warum? Weil Herrles Spesenabrechnungen komplett erhalten sind (so waren die Finanzbehörden damals). Für seine Studien vor Ort werden ihm beträchtliche Reisevorschüsse gewährt. Über 2500 Gulden lässt sich die Kommission allein in den Jahren 1854 und 1855 die Darstellungen der wichtigsten Bauobjekte an den königlich-bayerischen Eisenbahnen kosten.

Da inzwischen nicht nur unsere Zeyttungen ins Internet gestellt werden, sondern auch viele andere Drucksachen, zum Beispiel ein Periodikum über „Eisenbahnen im Raum Lindau“, soll hier ein wenig geblättert werden.



Hier hat Herrle recht spektakuläre Bauarbeiten im Allgäu verewigt:

<http://www.edition-inseltor-lindau.de/Eisenbahn.pdf>

Die rund 565 Kilometer lange Strecke wird schon früh als Meisterleistung moderner Bautechnik gefeiert. Den Bericht der Zeitschrift „Kultur + Technik“ illustrieren einige interessante Motive. Ein Kasten geht etwas näher auf den Künstler ein – verschweigt aber die näheren Lebensdaten. Ganz offensichtlich sind sie nicht gesichert – vermutlich hat er von 1828 bis etwa 1884 gelebt. Auch die Stammrolle gibt keine Auskunft.

Die biedermeierlichen Veduten des Karl Herrle

Fortschritt im Bild

Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Königreich Bayern macht der Bau der ersten Staatsbahn von Hof nach Lindau am Bodensee Schlagzeilen. Die rund 565 Kilometer lange Eisenbahnstrecke wird als Meisterleistung moderner Bautechnik gefeiert. Im Auftrag der königlichen Eisenbahnkommission porträtiert der Münchner Maler Karl Herrle die neu entstandenen Brücken und Bahnhofsbauten.

TEXT: Markus Hehl



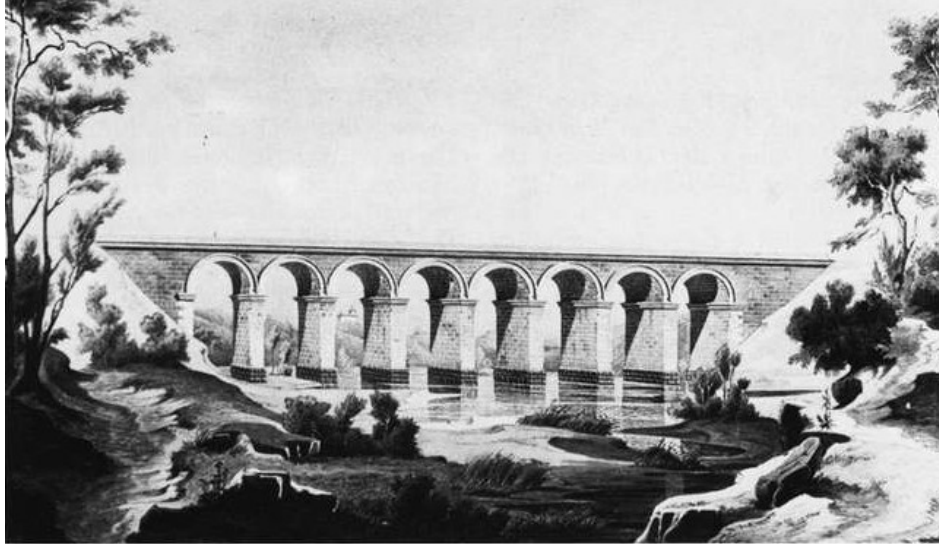
Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Karl Herrle läßt sie - in hellem Licht - durch die bayerische Berglandschaft fahren.

Bemerkenswert: Der Maler macht die Landschaft im Vergleich zu den Zügen sehr sehr groß.

http://www.deutsches-museum.de/fileadmin/Content/data/020_Dokumente/040_KuT_Artikel/2003/27-1-54.pdf

In diesem Bericht kommen wiederum die Brücken besonders zur Geltung – die Brombachbrücke bei Pleinfeld, die Brücke über die Altmühl bei Gunzenhausen, das Viadukt über die Rednitz bei Wolkersdorf oder die Saalebrücke bei Unterkotzau.

http://frankenland.franconica.uni-wuerzburg.de/login/data/1983_0.pdf



Brombachbrücke bei Pleinfeld. Die Brücke über den Brombach bei Pleinfeld mißt samt den Widerlagern 97,5 m. Halbkreisförmig schwingen sich die acht Öffnungen von Pfeiler zu Pfeiler, von feinen Profilen begleitet.

Beatrice Sendner-Rieger

Königlich bayerische Eisenbahnen

Ihre Darstellung durch den Maler Karl Herrle

Im Sommer 1853 skizziert der Ingenieur-Praktikant Jakob Herrle im Auftrag der bayerischen Eisenbahnbau-Kommission in seinem Urlaub einige Brücken und Hochbauten der Strecke Augsburg-Lindau. Man überzeugt sich von der richtigen und pittoresken Aufnahme aller Skizzen und von der schönen und instruktiven Ausarbeitung einzelner Blätter. Neben den erstatteten Reisekosten erhält der Ingenieur-Praktikant Herrle eine außerordentliche Zulage von 1 Gulden und 30 Kreuzern täglich für den Monat Juni.

In der Folge beauftragte die Eisenbahnbau-Kommission den Bruder des Jakob, den Maler Karl Herrle von München, mit der Fortsetzung dieser Aufnahmen. Für seine wiederholten Studien vor Ort werden ihm beträchtliche Reisevorschüsse

und der Status eines technischen Hilfsarbeiters gewährt. Über 2500 Gulden an Reisespesen und Tagegeldern läßt sich die Kommission in den Jahren 1854 und 1855 die perspektivischen Aufnahmen und Darstellungen der wichtigsten Bauobjekte an den königlich-bayerischen Eisenbahnen kosten.

Aus diesem Auftrag spricht das neu erworbene Selbstbewußtsein Bayerns, am technischen Fortschritt der Zeit teilzuhaben. Die Bauleistung Bayerns konnte sich neben der anderer eisenbahnbauender Staaten sehr wohl sehen lassen.

Die Aufnahmen Karl Herrles betreffen zu 85 Prozent die erste bayerische Eisenbahnstrecke, die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die restlichen 15 Prozent verteilen sich auf Teilstrecken der sogenannten Maximi-

Auf jeden Fall: Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn prägt mit ihren Bauten die bayerische Landschaft bis heute – da können die modernen Schnellbahnstrecken kaum mithalten.

Literadl