

Norbert Nußbaum

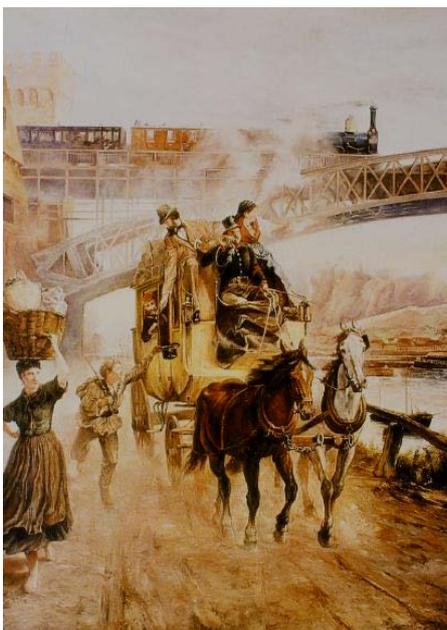
„Ein kleines, aber prächtiges Stationsgebäude“

Haus Belvedere in Köln-Müngersdorf

Vortrag am 23.05.2013

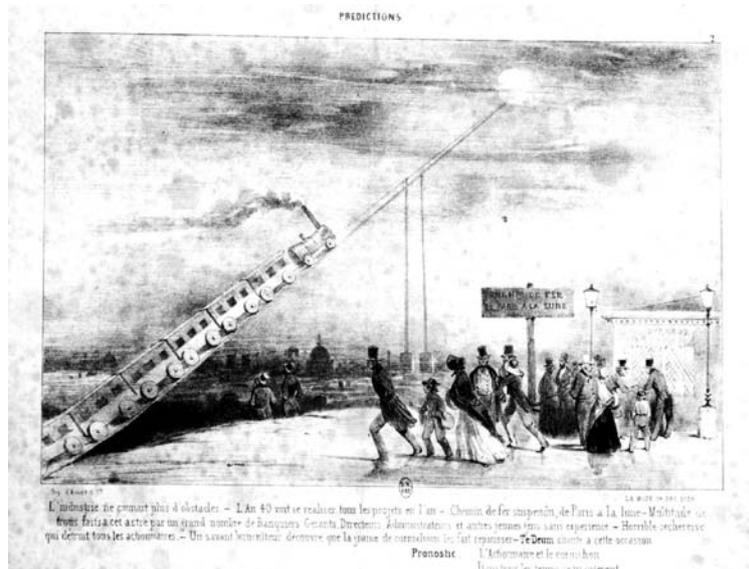
Neben dem primären Zweck des Verkehrs, Distanz zu überwinden, scheint Reisen als Verhaltensmuster auch einem Selbstzweck zu genügen: dem Zweck der Bewegung als Lebensäußerung an sich, für die neben athletischen Aktivitäten eben auch die Fahrt ins Grüne eine Möglichkeit bietet. Wenn in Deutschland vom Volkseinkommen mehr für den Verkehr ausgegeben wird als für das Wohnen, dann liegt auf der Hand, dass sich in diesem Land nicht nur bewegt, wer sich bewegen muss. Vor 174 Jahren machte das Kölner Bürgertum eine neue Erfahrung in dieser Hinsicht, nämlich die, dass man für erschwingliche vier Groschen vom Dampfross in Bewegung versetzt werden kann, und zwar von der Trankgasse am Rhein nach Müngersdorf und Retour.

Unzählige Bildfolgen illustrierten damals das Thema „Alte und Neue Zeit“ mit dem ungleichen Paar Kutsche und Eisenbahn - erstere häufig eigentliches Bildsubjekt im Vordergrund, jäh überrascht von dem hoch über ihr den eigenen Zielen zueilenden Dampfross.



K. Knüttel, Post und Bahn bei Koblenz, um 1865

Zum Greifen nahe schien den Zeitgenossen selbst der Mond, der Weg zu ihm nur eine Frage der Streckenführung und der zu wählenden Steigung



De Paris à la lune. Lithographie 1859

Einzigartig war die egalisierende Macht der Bahnhofshallen, welche Akteure aller Klassen dazu zwang, sich in unausgesprochenem Konsens auf ein gemeinsames Ziel hin, auf die Abfahrt nämlich, auszurichten.

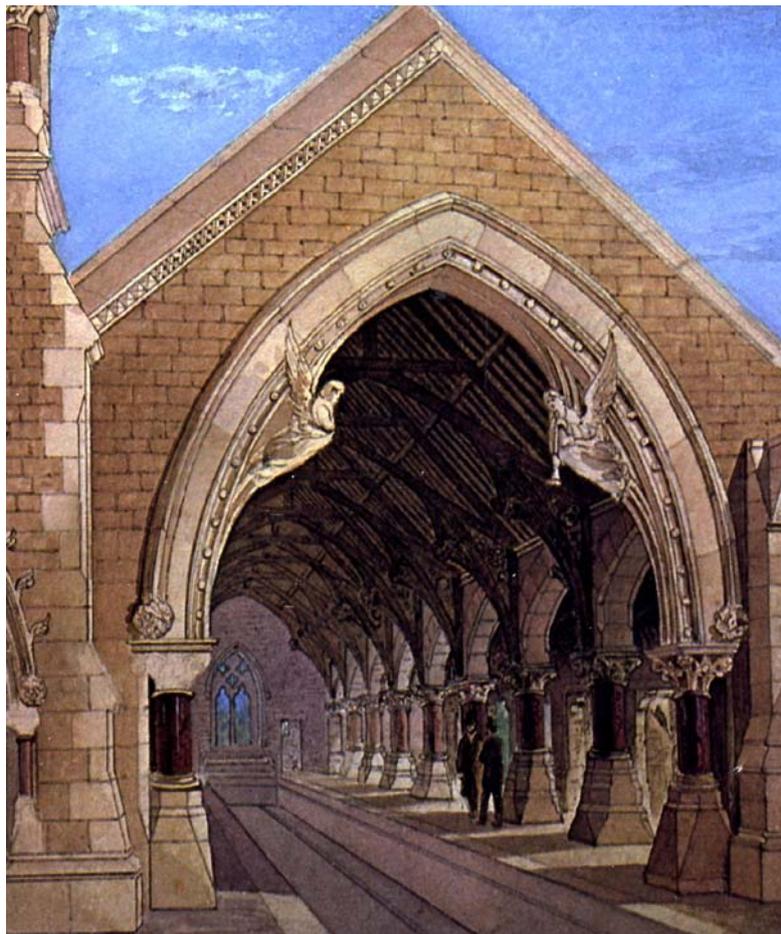


J. Enders, La gare St-Lazare, 1900

Wer reiste, war aus dem Alltag herauskatapultiert, er partizipierte an der allgegenwärtigen Beschleunigung des Lebens, die man gemeinhin „Fortschritt“ nannte.

Aufbruch und Zielpunkt der Reise mussten architektonisch angemessen gefasst werden, denn es herrschte die Auffassung vor, dass alles Wichtige im Leben nach einem Monument verlangte, das die menschlichen Handlungen kommentierte und ihnen Bedeutung verlieh.

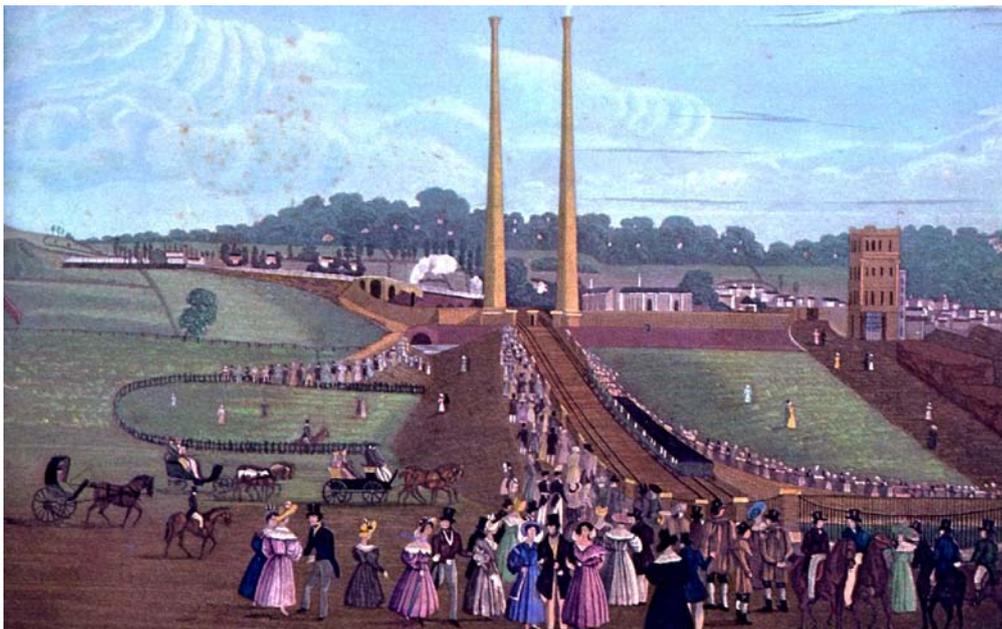
Selbst die letzte Reise des Menschen hatte an einen Ort zu führen, der dem Tod Würde und metaphysische Überhöhung zu geben vermochte. Ein fiktiver Friedhofsbahnhof wurde 1868 keineswegs als Skurrilität abgetan, denn mehr als heutzutage verstand man Verkehrsräume als Lebensräume, die sich nicht ohne Schaden für das Ganze auf Funktionskanäle zur Abwicklung technischer Vorgänge reduzieren ließen. Dies machte die Bauaufgabe „Bahnhof“ so vielschichtig und reizvoll wie kaum eine andere.



Englisches Projekt eines „Friedhofsbahnhofes“, 1868

Solcherart Spezialisierung der Baugattung „Bahnhof“ lässt allerdings vergessen, wie mühselig und ratlos ihre Anfänge waren, denn die Eisenbahn war lange Zeit gar nicht dafür vorgesehen, Menschen zu bewegen. Viele Jahrzehnte bevor in England 1825 der dampfbetriebene Personenverkehr eingeführt wurde, hatten Dampflokomotiven Kohle, Stahl und Konsumgüter auf die Schiene zu bringen.

Für die ersten Passagierstrecken waren Bahnhofsgebäude längst keine Selbstverständlichkeit. Die „London and Birmingham Railway“, führte vor den Toren Londons über die Station Primrose Hill. Deren Bahnsteig bestand aus einem aufgeschütteten Damm, der zur Promenade einlud. Ein Empfangsgebäude gab es auch hier nicht. Nicht die Passagiere, sondern das Verkehrsmittel wurde architektonisch willkommen geheißen. Es wurde durch eine monumentale Toranlage aus Schornsteinen geschleust, die wie antike Pylone den Austritt der Gleise vom Bahnsteig in die freie Strecke markierten.



A.F.Edington, The London and Birmingham Railway. 1837/38

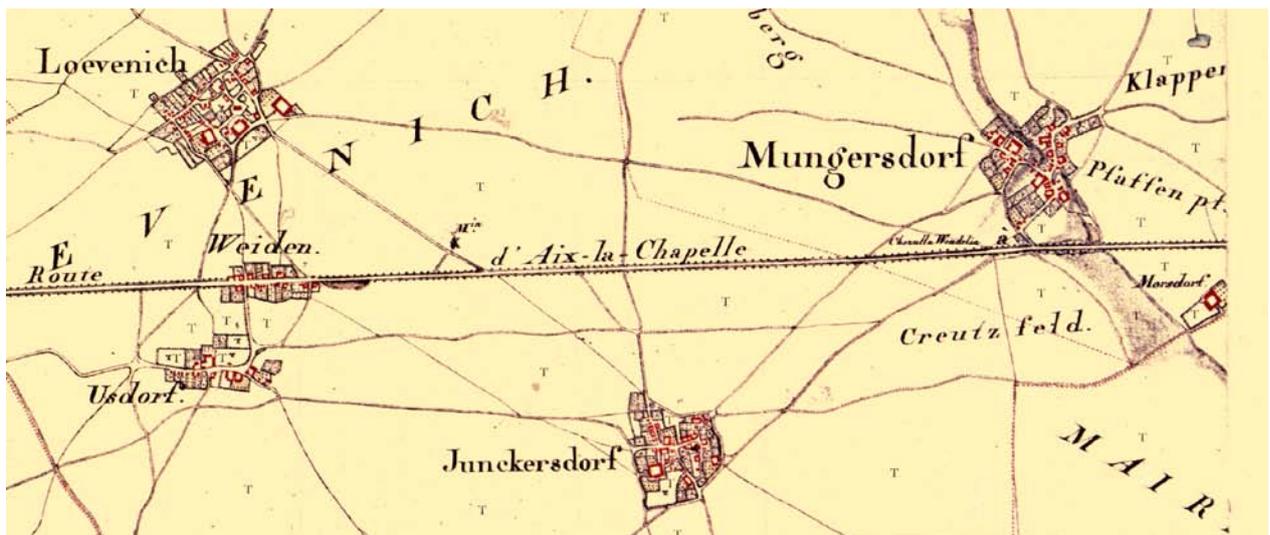
Dieses Bild entstand, als die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zum ersten Mal vor der Frage stand, welche Gestalt für ein Bahnhofsgebäude denn wohl angemessen sei.

Man hatte vor, mit belgischen Partnern den Bau einer Strecke von Köln über Düren und Aachen in das belgische Schienennetz voranzutreiben, mit dem man die niederländischen

Handelszölle umgehen und den Rhein mit dem Seehafen Antwerpen verbinden wollte. Es ging also zunächst um Wirtschaftsinteressen, hinter denen Fragen der Repräsentanz noch zurücktraten. So stand am Beginn der Strecke am Kölner Trankgassentor bei St. Kunibert bis 1857 nur ein Holzgebäude¹.

Für die Erprobung der Lokomotiven benötigte die Gesellschaft eine Teststrecke, und als eine solche bot sich der erste bis 1839 erbaute und etwa 10 km lange Streckenabschnitt von der Trankgasse nach Müngersdorf deshalb an, weil man sich hier vom Testbetrieb zugleich ein Geschäft versprach.

Warum Müngersdorf, war der Ort doch damals nicht mehr als ein kleines verschlafenes Dorf am Rand der Überlandstraße nach Aachen?



Ausschnitt der Topographischen Aufnahme der Rheinlande, J.J. Tranchot und K.v. Müffling 1801-1828

Wer schon einmal mit dem Rad zum Müngersdorfer Stadion gefahren ist, der weiß, dass es dort plötzlich bergauf geht, denn es wechselt die Niederterrasse der Kölner Bucht auf die Mittelterrasse, bevor es weiter ins Vorgebirge geht. War dieser Geländeversprung einmal erklommen, so war ein unverbauter Ausblick auf die Sehenswürdigkeiten Kölns gewährt –

¹ W. Buschmann, Der Bahnhof Belvedere in Köln-Müngersdorf. Das älteste erhaltene Empfangsgebäude in Deutschland, in: Rheinische Heimatpflege 48, 2011, 253-262; 150 Jahre „Eiserner Rhein“. Die erste internationale Bahnlinie Köln-Aachen-Antwerpen, Ausstellung Aachen 1985; K. Kumpmann, Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft 1830-1844. Ein erster Beitrag zur Geschichte des Rheinischen Eisenbahnwesens, Köln 1910.

die günstigste Stelle also für ein stadtnahes Ausflugslokal, dessen Betrieb sich bestens mit dem Abenteuer einer kleinen Bahnreise verbinden ließ.

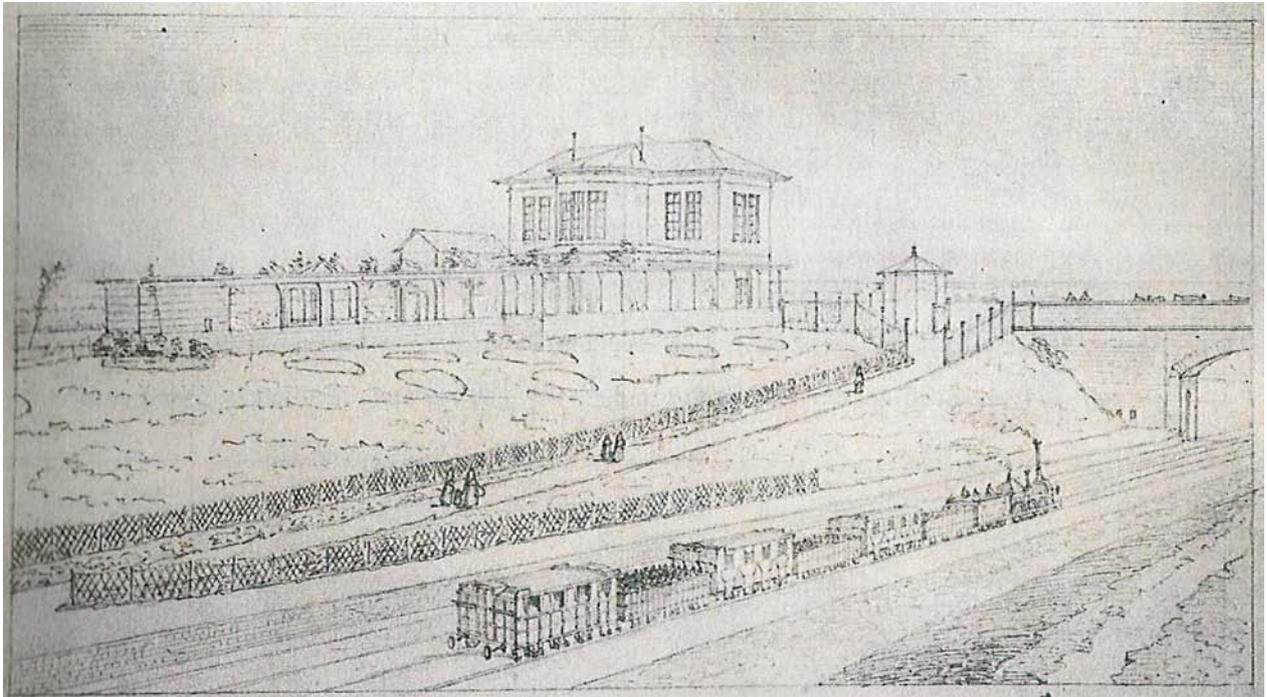
Im Mai 1839 korrespondierte man im „Organ für Handel und Gewerbe und damit verwandte Gegenstände“: „Über die Eröffnung der Sektion Köln Müngersdorf unserer Rheinischen Eisenbahn ist zwar noch nichts Offizielles bekanntgemacht. Es wird indeß auf dem Bahnhofe bald Alles in Ordnung sein. Man ist nur noch mit dem Tapezieren der Zimmer und dem Decken eines Ganges beschäftigt. Zwei Lokomotiven, der Phoenix und der Pluto, stehen zum Dienst der Personenfahrt völlig bereit [...]. Die Personenfahrt soll [...] wie es heißt am 7. Juni beginnen und man schmeichelt sich mit der Hoffnung, dass Se Königl Hoheit der Kronprinz bei der Eröffnung zugegen sein werde.“ Diese Hoffnung sollte sich nicht erfüllen, aber sie hatte Ansporn gegeben für einen mehr als zügigen Bauprozess. Erst im November 1838 hatte die Eisenbahngesellschaft den Bau des Bahnhofes in Kommission gegeben. Knapp ein halbes Jahr hatte es also gedauert bis zum Abschluss des Innenausbau – eine in Anbetracht der Wintermonate erstaunlich kurze Zeit.

In A.W. Beyses 1940/41 in Karlsruhe verlegten „Beiträgen zum practischen Eisenbahnbau“ heißt es anerkennend: „Zu Müngersdorf hat man eine Gartenanlage gemacht und ein kleines aber prächtiges Stationsgebäude gebauet, worin zugleich Wirtschaft betrieben wird.“ Beyse macht keinen Hehl daraus, dass dieses Gebäude eher als werbendes Provisorium gedacht war, was den Versuchscharakter des Projektes sehr anschaulich umschreibt².

Im Sommer 1839 konnte der Bahnbetrieb aufgenommen werden. Um 1845 zeichnete der Kölner Stadtbaumeister Johann Peter Weyher die Szenerie. Er sucht den Blick von Südwesten, denn diese Richtung dokumentiert den Geländeeinschnitt für die seit 1844 zweigleisig ausgebaute Trasse, der das Gefälle des Terrassenanstiegs bis auf das vom Schienenverkehr zu bewältigende Maß verringert. Die Belvederestraße überbrückt diese Trasse, und hinter der Brücke liegt der Bahnsteig, an dem ein in der dritten, offenen Wagenklasse anscheinend bis auf den letzten Platz besetzter Zug zur Rückfahrt bereit steht. Von hier aus führt eine Rampe an einem kleinen Fahrkartenhäuschen vorbei zum Bahnhofsgebäude hinauf. Jenes steht dicht hinter der Geländekante, so dass heute noch

² A.W.Beyse, Beiträge zum practischen Eisenbahnbau, 2. Theil, Karlsruhe 1941, 114.

vom Obergeschoss aus der Blick auf die Domtürme freigegeben ist. Der Name Belvedere ist also Programm.



J.P. Weyer, Bahnhof Belvedere in Müngersdorf, um 1845

Aktuell bietet sich die Gesamtdisposition der Anlage von der Brücke aus fast wie damals dar, denn die Eisenbahntrasse von Köln nach Aachen blieb die alte.

Verschwunden sind die lange Pergola, die einen freiluftig konzipierten Wandelgang mit Blick auf den Bahnsteig deckte und ein kleines Nebengebäude, das offenbar als Stallung diente. Die Einschätzung Beyses, dass das Gebäude in eher vorläufiger Weise als Gasthaus fungierte, scheint zutreffend, denn umfangreiche Küchenaktivitäten lassen sich in ihm nicht bewerkstelligen. Man beachte etwa die miniaturhaften, wohl aus gusseisernen Rohren gefertigten Schornsteine. Sie gehören zu den beiden einzigen Feuerstellen des Hauses, die sicher mehr seiner Temperierung als dem Zubereiten opulenter Speisen zugedacht waren. Im Vordergrund stand offenbar die interessante Aussicht, die wohl mit kleinen Erfrischungen versüßt wurde.

Mit dieser Bestimmung war das Müngersdorfer Belvedere weniger ein Nachfolger der an den großen Überlandstraßen eingerichteten Postgasthäuser und Pferdestationen. Es griff

eher die Baugattung der Pavillons auf, die an den Aussichtspunkten fürstlicher Gärten ein informelles Entspannen und Genießen ermöglichten. So beansprucht der kleine Müngersdorfer Bau also eine Bauweise, die eigentlich dem fürstlichen Vergnügen angemessen war. Dem bürgerlichen Bahnkunden wird demnach ein Bauwerk angeboten, in dem er sich bei aller Bescheidenheit der Ausführung im Wortsinn fürstlich amüsieren kann.

Der Entwerfer des Belvedere ist nicht bekannt, und es werden zwei Kandidaten gehandelt. Der eine ist jener Kölner Stadtbaumeister Johann-Peter Weyer, von dem die eben besprochene Skizze stammt³. Der zweite Protagonist ist Matthäus Biercher, der nach seiner Ausbildung an der Berliner Bauakademie als preußischer Regierungsbaumeister in Köln tätig war und dort nicht minder erfolgreich tätig war als sein Kollege Weyer⁴. Schaut man sich das Belvedere genauer an, dann spricht vieles für Biercher, denn es zeigt kaum Anklänge an die Pariser Architekturlehre, umso auffälliger jedoch an den Villenstil der Berliner Schule unter dem Akademiedirektor Karl Friedrich Schinkel.

Wie ein Belvedere nach den Maßstäben des Berliner Klassizismus auszusehen hat, demonstriert Schinkel 1825 mit seinem Entwurf für ein Casino im Garten von Schloss Glienicke für den Prinzen Carl von Preussen. Auch hier sehen wir ein zweigeschossiges Gebäude, begleitet von einer Pergola, diesmal mit Blick auf den See. Die Fassadengliederungen sind zurückhaltend, allein die Balkone des Aussichtsgeschosses verdienen eine detailliertere Behandlung durch Konsolen und Balustraden.



K.F. Schinkel, Casino des Schlosses Klein-Glienicke, 1824, in: Sammlung architektonischer Entwürfe 1820-1837

³ K.J. Bollenbeck, Der Kölner Stadtbaumeister Johann Peter Weyer, Diss. Aachen, Mondorf 1969.

⁴ R.F. Brucker, Der Kölner Regierungs-Bauinspektor Matthäus Biercher, Diss. Aachen 1981.

Die Aussicht nach Osten auf die Stadt ist an der Straßenfront des Hauses Belvedere namenprägend thematisiert. Diese Front gewährt überraschenderweise ebenso wenig Zutritt zum Gebäude wie die beiden zweiachsigen Schmalseiten. Dekor erhält allein der breite, der Stadt zugewandte Aussichtsbalkon. Dessen Volutenkonsolen entstammen dem Repertoire des internationalen Klassizismus. Ihre Prototypen wie beispielsweise jene aus dem römischen Tempel des Jupiter Stator konnte man in vielen Antikensammlungen Europas begutachten, wenn man nicht auf die vielen Musterzeichnungen der einschlägigen Lehrbücher zurückgreifen mochte.

Wir wissen, dass Schinkel im August 1838 mit Biercher in Köln zusammentraf und dessen Projekte besuchte⁵. Es ist unschwer vorstellbar, dass die beiden auch über den Entwurf zum Bahnhof Belvedere fachsimpelten, den Biercher damals vermutlich gerade bearbeitete.

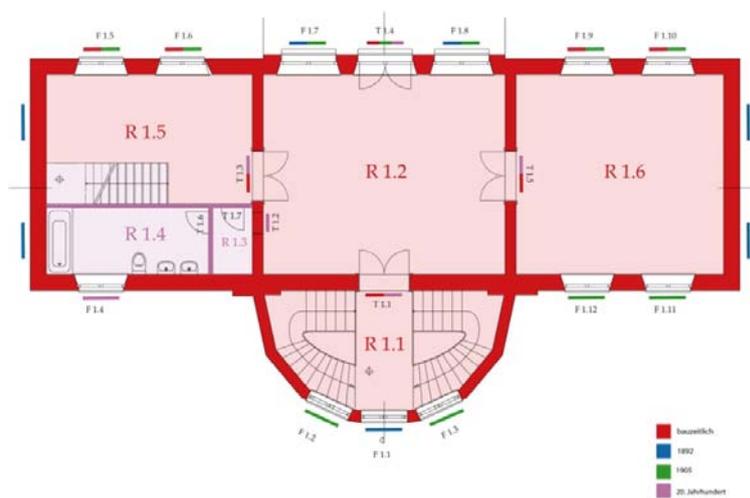
Gartenseitig, nach Westen, ist dem Baukörper ein gebrochenes Halbpolygon vorgelegt, das funktional und konstruktiv zweigeteilt ist. Ein inneres, zweigeschossiges Polygon setzt am Kernbau an und enthält das Treppenhaus.



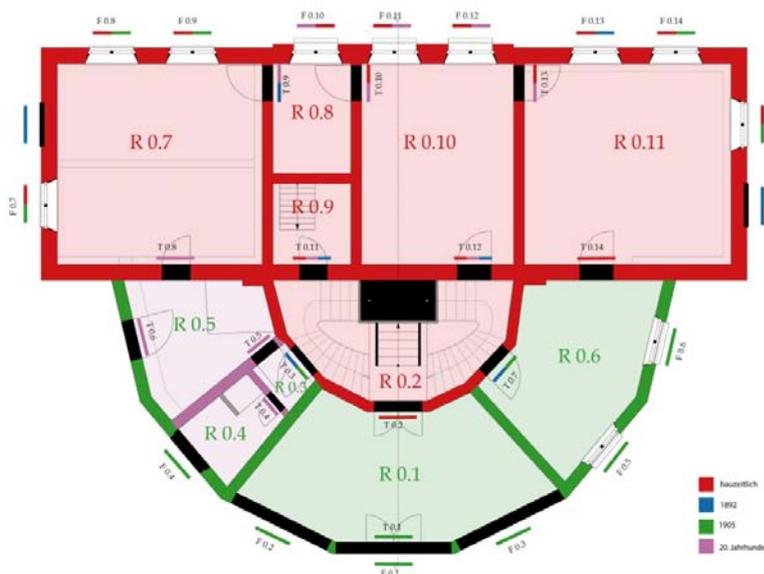
Haus Belvedere, Gartenansicht

⁵ E. Brües, Die Rheinlande (Karl Friedrich Schinkel Lebenswerk, hg. von M. Kühn), Berlin 1968, 397.

Um dieses Vestibül legte sich, dessen Polygonform aufgreifend und nahezu die gesamte Breite der Gartenfront einnehmend, eine eingeschossige, luftige Holzloggia, die bald nach 1900 zu Wohnzwecken umgebaut und deshalb zugesetzt wurde. Die Posten zwischen den heutigen Fensterwänden standen also ehemals frei. Es stellt sich eine dreifach differenzierte Gartenperspektive ein aus ehemals offener, einladender Laube, gebrochenem Treppengehäuse und den im Obergeschoss jeweils zweiachsig in Erscheinung tretenden Flügelräumen des Kernbaus. Gastlicher Aufenthalt in der ländlichen Idylle ist somit das Thema der Westseite.

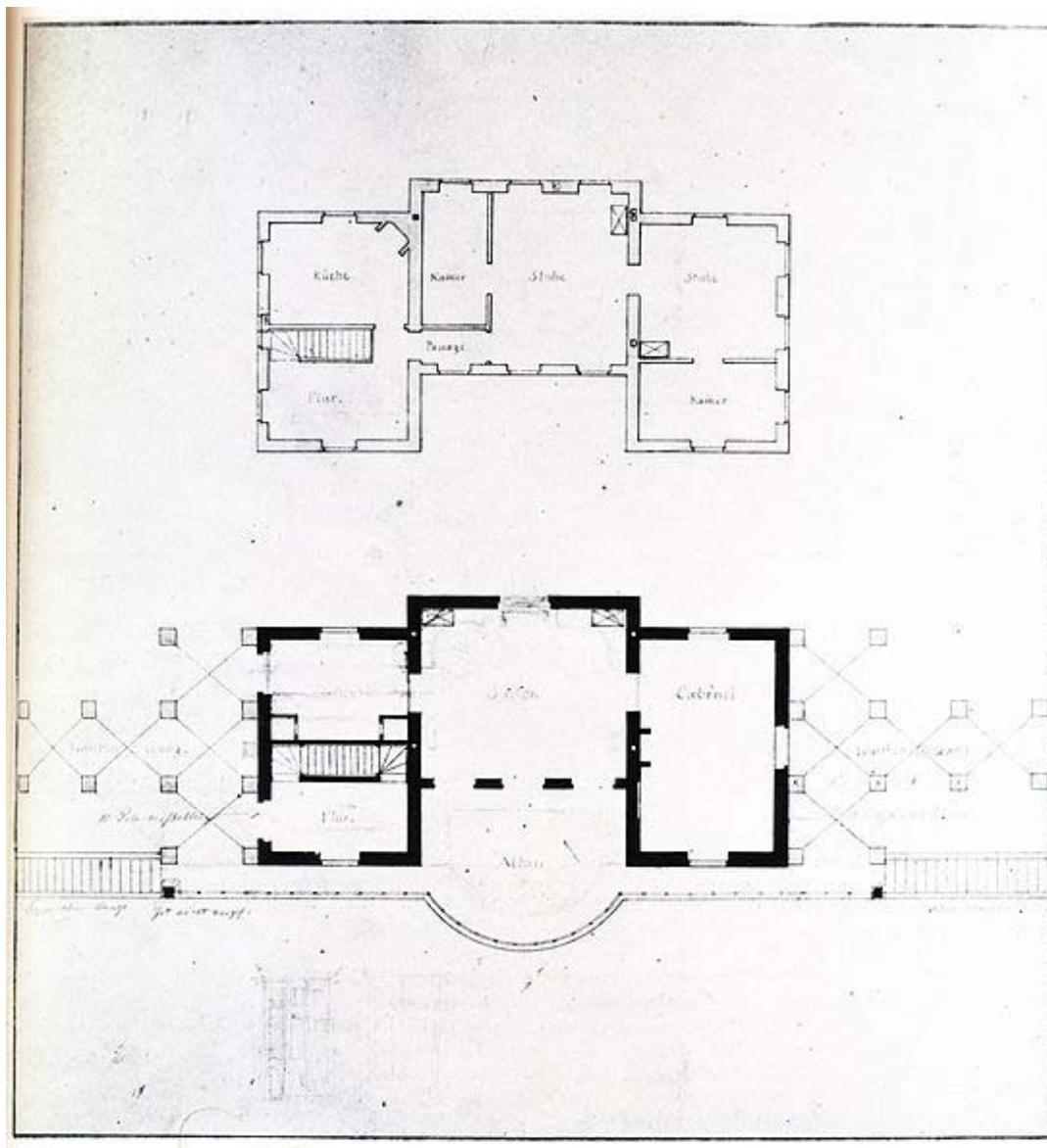


Haus Belvedere, Obergeschossgrundriss mit Einträgen zur Periodisierung der Fenster



Haus Belvedere, Erdgeschossgrundriss mit Einträgen zur Periodisierung der Raumstruktur und der Fenster

Schaut man auf den Grundriss, so beanspruchen Laube und Vestibül gemeinsam etwa ebenso viel Fläche wie der rechteckig konturierte Kernbau, dem sie vorgelagert sind, wohingegen klassische Casino-Architektur wie jene Schinkels in Glienicke die Treppe in einem Nebenraum unterbringt, statt den Aufstieg in das Belvedere zentral zu inszenieren und einen in den Garten offen ausbuchtenden Gastraum erst gar nicht vorsieht. Bierchers Entwurf entpuppt sich somit als ein Hybrid, das den Typ des fürstlichen, nur beschränkt geselligen Refugium den Bedürfnissen des kollektiven bürgerlichen Vergnügens anverwandelt.



K.F. Schinkel, Grundrissentwurf zum Casino des Schlosses Glienicke, 1824

Gemeinsam ist beiden Typen, dass sie auf Flure verzichten. Man geht unmittelbar von Raum zu Raum, denn für Erschließungsgänge bietet der kompakte Baukörper keinen Platz.

In Müngersdorf ist das exponierte Treppenhaus von eigenem Reiz – ein Musterbeispiel geschickter und präziser Wegführung auf engstem Raum. Auf dem Austrittspodest angelangt, bietet eine Dreifenstergruppe zunächst den Ausblick in den Garten.

Galerieähnlich führt das Podest dann in den Hauptraum des Obergeschosses, der durch markante Gebälke über den Türen eigens als festlicher Aussichtsraum ausgezeichnet ist.



Haus Belvedere, Tür des Hauptraumes im Obergeschoss

Der Austritt von hier auf den Balkon war ehemals dreiteilig. Die beiden seitlichen Balkontüren wurden später erst zu Fenstern umgebaut, so dass Innen und Außenaufenthalt ohne Gedränge kombiniert werden konnten.

Der architektonische Dekor ist an diesem Haus sparsam eingesetzt, wie es der Bauaufgabe geziemt. Die einfachen toskanischen Gliederungen verweisen auf den Aufenthalt auf dem Lande, und der Verzicht auf Stuckausstattung an Wänden und Decken verrät Pragmatik und Funktionalität des Bauprogramms. Einzig die Ausstattung aller Fenster mit Innenläden, die sich in die Fensterlaibungen falten lassen, erinnert an noblere Lösungen des Sonnenschutzes, die zur adligen Raumausstattung zu zählen sind.

In diesem Haus ist die Zeit nicht stehengeblieben, denn seine Funktion als Ausflugsbahnhof währte nicht allzu lange. Doch haben die vielen Nachnutzer kaum etwas beseitigt, sondern eher Schicht um Schicht hinzugefügt.

Die Details dieser Ausstattung sind deshalb ein El Dorado für das Studium historischer Beschläge und Armaturen. Sie entstammen noch zahlreich der klassizistischen Erstausrüstung. Andere sind Nachbauten des späten 19. Jahrhunderts oder der Reformarchitektur vor dem ersten Weltkrieg – alles in allem ein Kompendium zwar nicht spektakulärer, wohl aber in seltener Eintracht versammelter Handwerkskunst, die fast überall sonst der Aktualisierungswut wechselnder Bewohner zum Opfer fielen. Selbst Fensterscheiben der vorindustriellen Zeit mit den für frühes Flachglas typischen Schlieren, Blasen und Riefelungen lassen sich im Belvedere noch entdecken, und die sicherlich durch Zeitdruck provozierte Beauftragung gleich mehrerer Fensterschreiner hinterließ Spuren konkurrierender Werkstattpragmatiken.



Haus Belvedere, Treibriegel der klassizistischen Fensterverschlüsse



Messingklinke der Balkontür

klassizistische Treibriegelstange



Details der Türschlösser

Es besteht eine einmalige Chance, diese Symbiose klug zu bewahren, doch die Zeit drängt nach langem Leerstand. Es sei allen Kölnern anempfohlen, dass dieses älteste erhaltene Bahnhofsgebäude Deutschlands die gleiche Sorgfalt und Fürsorge verdient wie der fast 20 Jahre später konzipierte und exzellent gepflegte Bahnhof in Rolandseck, ein weiterer Ausflugsbahnhof mit umlaufender Aussichtsplattform, die einen berühmten Blick auf das Siebengebirge gewährt.



Bahnhof Rolandseck, rheinseitige Ansicht (aus: [Wikipedia.org](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Rolandseck), s.v. *Bahnhof Rolandseck*)

Was am Mittelrhein möglich war, muss den Kölnern ein Ansporn sein. Ich wünsche dem Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V. in diesem Sinne viel Glück bei seiner vorzüglichen und beispielgebenden Überzeugungsarbeit.