

Vor 250 Jahren

Zur Vorgeschichte der ersten Eisenbahn in Deutschland

Mit einem Aufruf der in Nürnberg erscheinenden "Allgemeinen Handelszeitung" hat der Journalist Erhard Friedrich Leuchs am 2. Januar 1833 die entscheidenden Weichen für den Bau der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth zwei Jahre später gestellt. In schillernden Farben schilderte er vor nunmehr 150 Jahren die Vorteile des schienengebundenen Verkehrs gegenüber den unzulänglichen holprigen Handelsstraßen.

Das nebenstehend abgebildete Faksimile verdanken wir dem Stadtarchiv Nürnberg, Wo die "Allgemeine Handelszeitung" unter der Signatur C 7 HR Nr. 17515 aufbewahrt wird.

Reproduktionsfoto:
Armin Schmidt, 8561 Weigendorf 3 ▶

Monika Maerten

Ankunft

Noch sehr gut kann ich mich erinnern an diese Spannung und Erregung, die uns als Kinder ergriff, wenn der Zug auf der langen Fahrt von Hamburg herunter endlich Bad Hersfeld und Fulda durchfahren hatte, dann in Gemünden noch einmal hielt. Die nächste Station war Würzburg, dort mußten wir aussteigen.

Gemünden war immer das Zeichen, die Sachen zusammenzupacken. Viel zu früh hatten wir unsere Mäntel an, und gespannt sahen wir durch das Fenster auf das blitzende Wasser des Mains und auf die Weinberge, die links und rechts emporwuchsen. Noch wenige Minuten, und die Marienfeste und das Käppele grüßten von den Bergkuppen über die sonnenbeschienenen Dächer von Würzburg.

Das Herz klopfte schneller, und bei der Einfahrt in den Bahnhof hingen wir aus dem Fenster und versuchten schon dabei, die Tante auf dem Bahnsteig zu erkennen, die uns abholen kam. Winken und rufen, aussteigen, begrüßen, aber es war ja nur

Mächte dieser für Nürnberg und Fürth höchst wichtige Vorschlag, bald verwirklicht werden! Mächte eine Stadt, die die Wiege deutscher Gewerksamkeit und des Erfindungsgeistes war, nicht hinter dem kleinsten Orte und Dörfe Amerikas zurückbleiben in einer den Gewerben so frommenden Sache! Betrachten wir die vielen öffentlichen jüngst gebauten, und noch zu bauenden Gebäude und Anlagen in beiden Städten (Hospital, Theater, Kirchen, Rathhaus) und den Patriotismus der sie schuf, so zweifeln wir an der Anlage einer Eisenbahn nicht, die vorteilhafter als alles was bereits geschah, und — was diese nicht sind und sein können — für die Unternehmer gewinnbringend ist. Eilen wir, uns in Süddeutschland den Ruhm der ersten Eisenbahn zu sichern. An Geld fehlt es nicht, da man in Verlegenheit ist es zu 4% anzulegen, und die Bank zu 2% Kapitale genug hat. — Obwohl das Unternehmen allein von Privatpersonen gemacht werden sollte, so können die Verwaltungen beider Städte doch dabei viel thun, wenn sie eine jährliche Summe bestimmen, mit denen die zu 3 oder 4% aufzunehmenden Kapitalien richtig verzinst werden, um fürchtssame Kapitalisten anzulocken. Gesezt, jede Stadt verwendet jährlich 1000 fl., also 2000 fl. zusammen, so kann man damit ein Kapital zu 4% von 50,000 fl. verginsen, und dadurch die auf Aktien zu entnehmende Summe auf 100,000 fl. herabbringen *).

der erste Teil. Von hier mußten wir umsteigen in den Personenzug, und fast immer hatte er nicht gleich Anschluß. Oft mußten wir über eine Stunde warten, Zeit genug, draußen vor dem Bahnhof im Straßencafé noch eine Limonade zu trinken. Aber wie lange wurde uns immer diese Zeit, wie ungeduldig und kribbelig waren wir Kinder, weil es nicht weiterging! Wieder warten auf dem Bahnsteig, keine Ruhe, still auf der Bank sitzen zu bleiben. Und wie lange dauerte es, bis der Zug endlich abfuhr, wie endlos dauerte es, bis wir dann in Geroldshausen aussteigen durften.

Schon vom Bahnsteig aus sahen wir den Großvater mit der Kutsche draußen vor dem Bahnhof stehen, und als wir dann darinnensaßen und die Pferde lustig dem kleinen Dorf Moos zutraben, da war es schon halbe Ankunft. Immer schien die Sonne, die Hufe der Pferde klapperten auf der schwarzen Asphaltstraße, links und rechts reife, gelbe Kornäcker, grüne Rüben- und Kleefelder, weiter hinten