

Abb. 5: aus: Hans Vogt, Elektrizitätsversorgung in Bayern. Struktur und strukturelle Wandlungen. Gräfelfing 1961.

Abb. 6: aus: Manfred Pohl, Das Bayernwerk 1921 bis 1996. München-Zürich 1996.

Weitere Literatur:

Deutinger, Stephan: Bayerns Weg zur Eisenbahn. Joseph von Baader und die Frühzeit der Eisenbahn in Bayern 1800 bis 1835 (Forschungen zur Landes- und Regionalgeschichte 1). St. Ottilien 1997.

ders.: Eine „Lebensfrage für die bayerische Industrie“. Energiepolitik und regionale Energieversorgung 1945 bis 1980, in: Thomas Schlemmer, Hans Woller (Hg.): Bayern im

Bund. Bd. 1: Die Erschließung des Landes 1949 bis 1973 (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte 52). München 2001, S. 33–118.

ders.: Eisenbahn und Landesentwicklung im Königreich Bayern, in: Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns (Hg.): Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43). München 2001, S. 249–273.

K.B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hg.): Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost. München 1908.

Thiel, Helmut: 100 Jahre Telefon in Bayern. Nürnberg 1983.

Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft

Die Kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth¹⁾

von

Wolfgang Müick

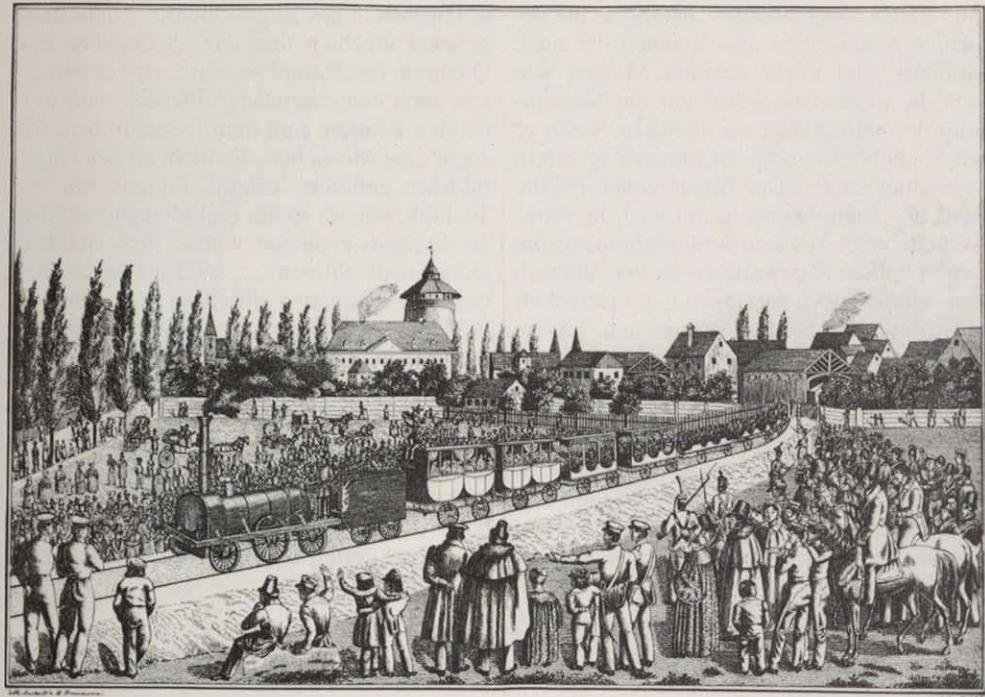
Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke

Mit dem Morgen des 7. Dezember 1835 war der Tag der feierlichen Eröffnung der ersten deutschen mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn gekommen, der Kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn. Es sollte ein großer Tag werden: einmal für die beiden fränkischen Nachbarstädte Nürnberg und Fürth, dann aber auch „für Bayern, für Süddeutschland, für das ganze deutsche Vaterland“²⁾. Im vollen Bewusstsein seiner geschichtlichen Bedeutung wurde dieser historische Tag mit Ernst und Würde, ja mit einem Hauch von wunderlicher Erhabenheit feierlich zelebriert.

In knappen Worten berichtet das Protokoll der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft von der feierlichen Eröffnung der Bahn: „Heute morgens um 8 Uhr kamen die eingeladenen Herren Aktionäre, die königlichen Militär- und

Civilbehörden, dann die städtischen Behörden und nahmen theils in der aufgerichteten Tribüne, theils in dem Hofraum der Gesellschaftslokalitäten Platz. Als alles versammelt war und auch außerhalb des Lokals eine ungeheuere Menge Menschen aus der Nähe und ferne sich eingefunden und inzwischen die Musik des Kgl. Landwehr-Regiments der Stadt Nürnberg gespielt hatte, bestieg Herr Bürgermeister die Estrade.“³⁾

Nürnbergs Stadtoberhaupt Jakob Friedrich Binder (1787–1856) schilderte nun weit ausholend die Entwicklung des Eisenbahnwesens, das aus einem Bedürfnis des Verkehrs erwachsen sei und die bisherigen Beschränkungen des Menschen hinsichtlich von Raum und Zeit aufhebe. Dieses Anliegen der Nürnberg-Fürther Eisenbahngründer sei auf fruchtbaren Boden gefallen: „Die Idee, die uns begeisterte, entzündete Hunderte von gleich-



Die Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.

Abb. 1: Eine begeisterte Menschenmenge verfolgt die Abfahrt des Adlerzuges aus dem Nürnberger Bahnhof (Lithographie aus der Anstalt M. Frommann)

gesinnten Männern nah und fern, und vereinigten sich mit uns zum ersten Bunde für den großen Zweck.“ Seiner Rolle als Vermittler im Direktorium der Gesellschaft entsprechend, betonte Binder die „glückliche Überwindung aller Schwierigkeiten“ und hob schließlich zur großen Danksagung an. Gedankt wurde „Seiner Majestät, dem König Ludwig, der huldvollst geruht hatte, der Bahn seinen Namen zu verleihen“, den staatlichen Behörden und dem pfälzischen Bauinspektor *Paul Camille von Denis* (1795–1872), der im Auftrag der Regierung die Bauarbeiten begleitet hatte.

Anschließend deutete Bürgermeister *Binder* die Entschlossenheit der Eisenbahngründer an, die begonnene Entwicklung fortzusetzen. Denn die deutsche Musterbahn wurde als Beginn eines späteren deutschen Eisenbahnnetzes gesehen, das sich an die Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn anschließen sollte. Nach

dreimaligen Hochrufen auf den König und das Königliche Haus und Absingen des Nationalliedes „Heil unserm König, Heil ...“ wurde ein Gedenkstein mit der Aufschrift „Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft 1835“ und den Wappen der beiden Städte enthüllt, sodann wurden die „vorher sammt dem Dampfwagen in Bereitschaft gesetzten neun Personenwagen von den Eingeladenen bestiegen.“ Unter Musik und Kanonendonner traten die Honoratioren die erste offizielle Fahrt mit dem Dampfwagen an.

Das Echo in Deutschland

Was hier trotz aller Kürze so pathetisch zu Papier gebracht wurde, versetzte manchen der extra angereisten Korrespondenten aus ganz Deutschland in einen wahren Begeisterungstaumel. Wie keinem seiner vielen Kollegen ist es dem Berichterstatter des

„Stuttgarter Morgenblattes“ gelungen, die gespannte Atmosphäre, das Staunen der nach Nürnberg und Fürth geeilten Massen wie auch die ungewisse Scheu vor der Verwendung der Dampfkraft zu schildern, wenn er den Augenblick beschreibt, als der Zug sich in Bewegung setzte: „Der Wagenlenker ließ die Kraft des Dampfes nach und nach in Wirksamkeit treten. Aus dem Schlot fuhren nun die Dampfwolken in gewaltigen Stößen, die sich dem schnaufenden Ausatmen eines riesenhaft ante-diluvialen Stieres vergleichen lassen. Die Wagen waren dicht aneinander gekettet und fingen an, sich langsam zu bewegen; bald aber wiederholten sich die Ausatmungen des Schlotes immer schneller, und die Wagen rollten dahin, daß sie in wenigen Augenblicken den Augen der Nachschauenden verschwunden waren. Auch die Dampfwolke, welche lange noch den Weg, den jene genommen, bezeichnete, sank immer tiefer, bis sie auf dem Boden zu ruhen schien; die erste Fahrt war in neun Minuten vollendet und somit die Strecke von 20000 Fuß zurück gelegt.“

Soweit der Korrespondent des „Stuttgarter Morgenblattes“, eines Augenzeugen, der die zweite Fahrt des Adlerzuges selbst mitgemacht hatte und sich begeistert über das sanf-

te Hingleiten des Zuges äußerte. Nicht recht geheuer erschien ihm das „Schnauben und Qualmen des Dampfwagens“, und er berichtete auch von scheuenden Pferden, von weinenden Kindern und dem leisen Beben, das sogar „die Menschen, die nicht zu den Ungebildeten gehören“ erfasst. Grauen vor der Technik, wie sie später rückblickend auf dieses Ereignis projiziert wurde, lässt sich hier jedoch nicht ablesen: „... ich kann versichern, dass die Bewegung durchaus angenehm, ja wohltuend ist. Wer zum Schwindel geneigt ist, muß es freilich vermeiden, die vorüberfliegenden, nähergelegenen Gegenstände ins Auge zu fassen. Von Erschütterungen ist nur so viel zu verspüren, als erforderlich ist, um die Eisenbahnfahrt nicht mit einer Schlittenfahrt zu verwechseln, obschon die Empfindung der ähnlich ist, welche das Fahren in einem gut geführten Stoßschlitten auf glatter Eisbahn verursacht.“

Jetzt, da die Bahn lief, konnten Aktionäre, Techniker und das Publikum sich ganz der technischen Innovation widmen, der „pfeilschnellen Dampfzelle“, dem „gleich einer Windsbraut fliegenden Feenzug“, der den bezeichnenden Namen „der Adler“ erhalten hatte. Auch die aus England importierte



Abb. 2: Werbeprospekt der Nürnberger Tabakfabrik Platner für die Ludwigs-Eisenbahn

Lokomotive wurde eingehend vom Korrespondenten des „Stuttgarter Morgenblattes“ beschrieben: „Auf den Achsen von Vorder- und Hinterrädern wie ein anderer Wagen ruhend, hat der Dampfwagen mitten zwischen diesen zwei größere Räder, und diese sind es, welche von der Maschine eigentlich in Bewegung gesetzt werden. Wie, das lässt sich zwar erahnen, aber nicht sehen. Zwischen den Vorderrädern erhebt sich, wie aus einem verschlossenen Rauchfang, eine Säule von 15 Fuß Höhe, aus welcher sich Dampf entlädt. Zwischen Vorder- und Mittelrädern erstreckt sich ein gewaltiger Zylinder nach den Hinterrädern, wo der Herd und Dampfkessel sich befindet, welcher von einem zweiten, vierrädrigen, angehängten Wagen mit Wasser gespeist wird. Dieser hintere Wagen nämlich, auf welchem der Platz für das Brennmaterial ist, hat auch einen Wasserbehälter, aus welchem Schläuche das Wasser in die Kanäle des eigentlichen Dampfwagens leiten. Man erkennt außerdem eine Anzahl von Röhren, Hähnen, Schrauben, Ventilen, Federn, die alle wahrzunehmen mehr Zeit erfordert, als uns vergönnt war.“⁴⁾

Der „normativer Charakter“ der Ludwigs-Eisenbahn

Nur wenige Jahre nach der Eröffnung äußerte sich einer der führenden Mitbegründer der Bahn, *Johannes Scharrer* (1785–1844), der erste Direktor der Bahn und Leiter der Polytechnischen Lehranstalt in Nürnberg, über das Unternehmen: „Die Bahn ist einfach. – Die Schienen sind 15 Fuß lang, wiegen 7 1/2 Pfund bayr. pro laufenden Fuß, sind theils auf Holz gelegt. Die Schienenträger (chairs) sind mit eisernen Nägeln auf den steinernen oder hölzernen Unterlagen befestigt und die Schienen in den Trägern festgekeilt. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 817 Fuß und diese Kurve befindet sich in dem Bahnhof in Nürnberg ganz nahe dem Anfang der Bahn. Die größte Steigung ist lauf 500. Es wird Dampfkraft und Pferdekraft abwechselnd, nach Maßgabe der Frequenz, angewendet; mit ersterer wird die Strecke von 20.730 Fuß in 10 bis 12 Minuten, mit letzterer in 22 bis 24 Minuten zurückgelegt. ...“

Das Passagiergeld ist in den Wagen

- I. Klasse 12 Kreuzer
- II. Klasse 9 Kreuzer
- III. Klasse 6 Kreuzer.

Die Abfahrten finden statt:

von Nürnberg nach Fürth
im Sommer von 8 bis 8 Uhr
im Winter von 8 bis 6 Uhr alle Stunden
von Fürth nach Nürnberg
im Sommer von 1/2 8 bis 1/2 8 Uhr
im Winter von 1/2 8 Uhr bis 1/2 6 Uhr
alle Stunden.

Und es geschehen daher täglich 22 bis 28 Touren; in besonderen Fällen werden auf Bestellung auch spätere Nachtfahrten gemacht.“⁵⁾

Dass der Betrieb der Bahn relativ reibungslos ablief, hängt wohl mit der von *Denis* beförderten Entscheidung des Direktoriums für die überaus solide englische Konstruktionsart und der von der englischen Firma *Robert Stephenson* bezogenen Lokomotive zusammen. Diese war in der mechanischen Werkstätte des *Johann Wilhelm Spaeth* in Nürnberg unter Aufsicht des Mechanikers *William Wilson*, des ersten Lokomotivführers der Bahn, zusammengebaut worden. Alle technischen Beschreibungen, die über die Ludwigs-Eisenbahn gefertigt werden, konstatieren ihre Zuverlässigkeit.⁶⁾ So stellte beispielsweise der im Auftrag des württembergischen Staates tätige Oberstleutnant *von Berger* in seinem 1836 gefertigten Gutachten über die Bahn ihren „normativen Charakter“ für ein künftiges deutsches Eisenbahnwesen fest.⁷⁾

Im täglichen Betrieb ergab sich eine Reihe von Schwierigkeiten wie: die Frage eines geeigneten Schmiermittels für die Räder, des Schutzes des Publikums vor Wind und Wetter, die Frage der Pflege der Wagen bei Schnee und Eis. Als die von *Spaeth* gefertigten Drehscheiben in Betrieb genommen wurden, stellte sich überraschend ihre für das Gewicht des Dampfwagens zu geringe Lagerung heraus. Acht Leute wurden benötigt, um die Lokomotive an den Endpunkten der kurzen Fahrt jeweils umzusetzen. Diese Pannen ließen sich schnell beheben, größere Sorge

bereiteten den Technikern aber die von den Fahrgästen kaum wahrgenommenen störenden Schienenstöße.

Eine Knacknuss war in den Anfangsjahren kaum in den Griff zu kriegen: Immer wieder zersprangen die gusseisernen Räder. Es wurden hölzerne, gusseiserne und geschmiedete Varianten ausprobiert; jedoch erwiesen sich alle diese Lösungsansätze als ungeeignet.⁸⁾ Allein im Jahre 1837 zersprangen 45 gusseiserne Räder, von denen jedes 50 Gulden kostete, und so griff man auf englische Räder zurück. Erst 1844 war die deutsche Industrie in der Lage, gleichwertige Räder herzustellen.⁹⁾ Von allen diesen Erfahrungen profitierten die übrigen Eisenbahn-Komitees in Deutschland, wie die reiche Korrespondenz mit der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (LEG) zeigt. Es ist sicher nicht übertrieben zu behaupten, ganz Deutschland und der gesamte europäische Osten schauten auf dieses Musterprojekt in Franken.¹⁰⁾

Von produktivem Wert: Finanzierung und Dividenden

In der stürmisch verlaufenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahn am Vorabend der Eröffnung spricht Platners Schwiegersohn, der Appellationsgerichtsrat *Dr. Toussaint* über die Motive, die ihn bewogen hätten, sich an dem Unternehmen zu beteiligen: „Mich haben angeblich verheiße 12 % nicht gelockt, sondern ich trug mein Scherflein zur Unterstützung eines Unternehmens bei, welches einen Aufschwung im Monotonen, an Scenerie und Illusion immer ärmer werdenden Geschäfts- und Alltagleben gewähren sollte, welches die beiden mir so lieben Städte Nürnberg und Fürth einander näher rückt ... und einen Beweis der Energie dieser Städte und eines künftigen Fortschreitens mit den Institutionen größerer Länder und Städte gibt.“¹¹⁾

Im Gründungsaufruf vom 2. Januar 1832 hatte der Herausgeber der „Allgemeinen Handlungszeitung“ seinen Lesern sogar eine Dividende von 12 3/4 bis 16 Prozent in Aussicht gestellt und diesen Aufruf nicht nur in einer Auflage von 1800 Exemplaren in Nürn-

berg verteilen lassen, sondern gezielt an die potentiellen Unterstützer seiner Idee wie den Handelsvorstand der Stadt Nürnberg, die dortige Industriegesellschaft, den Industrie- und Kulturverein sowie den beiden beteiligten Kommunen zugesandt.

Während der überwiegende Teil der Leser überaus positiv mit vielen Zuschriften reagierte, der Handelsvorstand der Stadt Nürnberg den Vorschlag begrüßte und der Marktvorsteher *Georg Zacharias Platner* (1781–1862) sich des Vorschlags annahm, sofort Kontakt mit dem Fürther Ersten Bürgermeister *Franz Joseph von Bäumen* (1784–1861) aufzunehmen, reagierten die vom Fürther Stadtoberhaupt angesprochenen Kaufleute sehr zurückhaltend. Von den angeschriebenen Firmen erklärten sich lediglich zwei zur Mitarbeit an dem Projekt bereit: der Kaufmann *Johann Heinrich Friedrich Meyer* und *Julius Wilhelm Reißig*, Magistratsrat und Vorstand des Fürther Handelsausschusses, beides zugezogene Kaufleute.¹²⁾ Als Gründe für die Ablehnung wurden die Notwendigkeit des zweimaligen Umladens beim Frachtverkehr und die Rücksichtnahme auf das Fuhrwerk genannt, werde doch ein auf Schienen verlagerter Personenverkehr „eine zahlreiche Klasse von Einwohnern brodlos setzen, deren Haß man nicht auf sich laden möge“¹³⁾.

Auch der Nürnberger Magistrat reagierte zunächst ablehnend. Das Protokoll vom 11. Januar 1833 verzeichnet unter Tagesordnungspunkt 9 „Aufruf zur Gründung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth“ den folgenden in Gegenwart aller Mitglieder ohne Debatte gefassten Beschluss: „.... beruht auf sich.“¹⁴⁾

Unbeirrt von der zögerlichen Aufnahme der Initiative durch die offiziellen Stellen verfolgte *Platner* das Ziel weiter. In einem Brief an den Fürther Bürgermeister äußerte er sich zu den Vorbehalten der Fürther Kaufleute: „Zwar ist fatal, daß in Ihrer Stadt ein ungünstiges Vorurteil herrscht, allein es geht eben mit dieser Sache wie mit so mancher anderen, bey welcher über das Kleine das Große übersehen wird und die schon deshalb, weil sie eine Neuerung ist, Gegner findet.“¹⁵⁾ Zugleich bat er um Fortsetzung der bereits begonnenen

Frequenzermittlung des Verkehrs zwischen den beiden Nachbarstädten und um baldige Übermittlung der Ergebnisse, da er auf einer bevorstehenden Reise nach München die Meinung des Königs zu dem Projekt sondieren wolle.¹⁶⁾ Die ermittelten Zahlen wurden vor der Abreise nach München in einer Besprechung in *Platners* Haus in Nürnberg beraten, an der als Vertreter des Nürnberger Handelsvorstands *Johannes Merkel* (1785–1838), der Leiter der Polytechnischen Schule, *Johannes Scharrer* (1785–1844), Fürths Bürgermeister von Bäumen sowie *Platner* selbst teilnahmen; in diesem Treffen wurden bereits erste Schritte zur Umsetzung des Projektes besprochen, *Platner* selbst übernahm die Aufgabe, in England Erkundigungen über die Konstruktionsmerkmale einer Bahn für die fränkischen Städte einzuholen.

Aufgrund dieser genauen Recherchen enthielt der Aufruf zur Gründung einer Eisenbahngesellschaft vom 14. Mai 1833 nicht nur alle wesentlichen Details der künftigen Bahnverbindung, sondern konnte bereits die zu erwartende Rentabilität mit 12½ Prozent beziffern.¹⁷⁾ Unterschrieben war diese „Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth“ von den beiden Bürgermeistern und den beteiligten Kaufleuten.

Unterstützt von den angesehenen gesellschaftlichen Vereinigungen der beiden Städte startete das Handelshaus Georg Zacharias *Platner* die Aktienemission; der heute übliche Weg der Ausgabe über Banken war 1833 noch ungebräuchlich. Es war geplant, das für das Vorhaben benötigte Kapital von 132.000 Gulden möglichst breit gestreut aufzubringen, um dem Projekt weite Zustimmung zu sichern. Während die Zeichnung der Aktien in den auswärtigen Städten, in München oder Augsburg, zügig vonstatten ging, kam die Subskription in Fürth nur sehr zögerlich voran. Auf mehrmalige Appelle des Bürgermeisters von Bäumen und der Kaufleute *Meyer* und *Reißig* hin beteiligten sich letztendlich 35 Aktionäre mit einer Durchschnittssumme von 389 Gulden, was rund

10% der veranschlagten Bausumme entspricht.

Über die Zurückhaltung des jüdischen Kapitals in Fürth spekulierte die „Bayerische Dorfzeitung“ wenige Jahre nach der Eröffnung der Bahn in einem antisemitisch anmutenden Unterton: „Die sonst so industriösen und sehr spekulativen Fürther Juden und israelitischen Kapitalisten haben nicht eine einzige Aktie zur Nürnberg-Fürther Eisenbahn gekauft, weil sie glaubten, das Unternehmen könnte nicht ohne sie zustande kommen. In Fürth gibt es viele Hauderer ohne eigenes Fuhrwerk. Dieses ist Eigentum einzelner jüdischer Spekulanten. So ein Spekulant kauft eine ausgediente Chaise und ein Paar alte Klepper und gibt dieses Fuhrwerk einem konzessionierten Lohnröhrlern, der ihm dafür täglich 30 Kreuzer geben muß ... Diesem Geschäft hat die Bahn so ziemlich den Hals gebrochen.“¹⁸⁾

Bis Mitte Juni waren bereits 54.000 Gulden gezeichnet, Anfang Juli wurde die 90.000er Grenze überschritten, Ende Oktober 116.000 fl. erreicht, so dass die Konstituierung der Gesellschaft angegangen werden konnte. Bei den Aktionären stellte die Gruppe der Kaufleute und Unternehmer, obgleich sie 1837 nur 12,2% des bayerischen Bevölkerungsanteils ausmachte, den weitaus höchsten Anteil. Die Unterstützung durch den Staat war eher gering, die Kreisregierung wurde von München aus ermächtigt, zwei Aktien à 100 Gulden auf Kosten des Central- Industrie-Fonds zu subskribieren; die vereinbarten Raten wurden jedoch nicht überwiesen, erst wenige Tage vor der Eröffnung der Bahn wurde der gezeichnete Betrag nach mehrfacher Aufforderung beglichen.¹⁹⁾

Bei der für den 18. November einberufenen konstituierenden Versammlung der Bahnbau-gesellschaft wurden die von Landrichter *Ludwig Wellmer* entworfenen Statuten ohne Diskussion angenommen. Aus der Wahl des Direktoriums ging *Platner* als Kassier und Direktor hervor, *Scharrer* wurde zu seinem Stellvertreter bestimmt, *Mainberger* zum Korrespondenzsekretär, Bürgermeister *Bindler*, der die meisten Stimmen erhalten hatte, erklärte sich bereit, den offiziellen Vorsitz in

den Konferenzen zu übernehmen. Nach dieser konstituierenden Versammlung konnte unverzüglich die Arbeit aufgenommen werden, galt es doch zuallererst ein Privilegium zu erwirken, um dadurch Planungssicherheit und indirekte Förderung (Befreiung von Wegegeldern und Zöllen, Verleihung der Rechte einer Staatsstraße, erleichterter Grunderwerb etc.) zu gewinnen.

König Ludwig begrüßte das Vorhaben der Aktiengesellschaft und erteilte ihr am 19. Februar 1834 das gewünschte Privilegium, nicht ohne den von Öttingen-Wallerstein vorgelegten Vorschlag zu revidieren. So wurde die Dauer der beantragten Privilegierung von 50 auf 30 Jahre reduziert, bei Nichtgebrauch binnen fünf Jahren sollte sie ganz erlöschen: Hinsichtlich einer vom Direktorium vorsorglich beantragten Weiterführung der Bahn oder für den Fall des Anschlusses einer anderen Bahn an die Nürnberg-Fürther Strecke wurde der vorgelegte Passus so ergänzt, dass auch der Anschluss eines staatlichen Eisenbahn-Projektes jederzeit möglich wäre „für den Fall des Anschlusses anderer von uns etwa errichtet werden (der) sowie früher genehmigter Eisenbahnen“. Weiterer schloss der König eine Ausdehnung des Privilegs, Abgabenfreiheit und die Anwendung des Gesetzes zum erleichterten Grunderwerb aus; gerade letzterer Punkt sollte fatale Folgen für die Gesellschaft haben und ihr viel Zeit und Geld kosten.²⁰⁾

Je nach Baufortschritt sollten die gezeichneten Beträge in Raten zu je 10 Gulden eingezogen werden. Als sich herausstellte, dass das vorgesehene Kapital zur Realisierung des Unternehmens nicht ausreichte, erfolgte eine Aktienmehrung in Höhe von 27.000 Gulden; zusätzlich wurde ein Darlehen in Höhe von 25.000 Gulden aufgenommen. Die Generalversammlung vom 6. Dezember 1835 setzte dann die Aktienzahl auf 1.800 Stück zu je 100 Gulden fest. Um Spekulationen von vorne herein auszuschließen, beschloss die LEG, keine neuen Aktionäre aufzunehmen.

Die Verteuerung des Unternehmens rührte zum einen aus vielen kleineren Posten her (Schienen, Eisenwaren, Gebäude, Pflasterung, Zäune, Betriebsmaterialien, Ankauf der

Pferde, Modelle usw.), war aber hauptsächlich auf höhere Kosten beim Grunderwerb (+ 14.000 fl.), die höheren Kosten des Dampfwagens (+ 10.000 fl.) sowie auf nicht eingeplante Honorare, Diäten und Reisekosten (+ 10.148 fl.), und auf Regiekosten (rd. + 3.000 fl.) zurückzuführen. Während des ersten Betriebsjahres mussten noch weitere Anschaffungen getätigt werden, so dass sich letztlich eine Gesamtsumme von 214.827,38 Gulden ergab. Trotz dieser erheblichen Überschreitung sah das Direktorium sich seinen eigenen Worten nach „hinlänglich gerechtfertigt“, den Bau der ersten deutschen Eisenbahn mit „möglichster Ökonomie und gewissenhaftester Sorgfalt“ durchgeführt zu haben.²¹⁾

Da die Bahn stark frequentiert wurde, stiegen nicht nur die Einnahmen über die erwartete Höhe, auch die Aktienkurse erlebten eine Hause, und so konnte das Direktorium nach 13-monatigem Betrieb trotz Erhöhung der Betriebsmittel statt der vorausgesagten 12 Prozent Dividende satte 20 Prozent ausschütten.²²⁾ Im zweiten Betriebsjahr waren es 17^{1/2} Prozent, 1838 wurden die Aktionäre in zwei Raten ausbezahlt: Im Juni gab es ein Fixum von 6 Prozent, im Januar 1839 dann den erwirtschafteten Restgewinn. Da auch in den Folgejahren die Erträge stets zwischen 15 und 17 Prozent lagen, erhielten die Aktionäre in den ersten sechs Jahren des Betriebs der Ludwigs-Eisenbahn ihr gesamtes investiertes Kapital vollständig zurückbezahlt.²³⁾

Der Aktienkurs stieg im ersten Jahr von 180 Prozent (am 24.01.1836) auf 260 Prozent (Mitte März) und erreichte im Dezember einen Stand von 355–360 Prozentpunkten. Dies führte zu Problemen mit einzelnen Aktien-Inhabern, die weder Rückstellungen noch Mittel zu Unterhalt und Neuanschaffungen akzeptieren wollten, so dass der Direktor und Kassier der Gesellschaft, Georg Zacharias Platner, die Grundsätze einer geordneten Wirtschaft in Gefahr sah.²⁴⁾ Der Umsicht der Direktorialmitglieder und einiger weniger Aktionäre war es zu verdanken, dass 1836 ein Reservefonds, 1847 ein Betriebsmittelfonds und 1860 ein Sozialfonds geschaffen werden konnten.

Nº 783.

A K T I E

der Königl. privilegierten

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu NÜRNBERG

zu
EINHUNDERT GULDEN
im 24 Fl. Fuß.



Das unterzeichnete — nach §. 25. der Statuten, vom 18. November 1833 zur Emission der Aktien und Einziehung deren Betrags speziell bevollmächtigte — Direktorium der Königl. privilegierten *Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft* bekennt hiemit: für diese Aktie die Summe von 100 Fl., mit Worten

EINHUNDERT GULDEN

im 24 Fl. Fuß, als ein unaufkündbares unverzinsliches Kapital

baar empfangen zu haben, und sichert jedem rechtlichen Inhaber derselben die verfassungsmäßigen Rechte eines Gesellschaftsmitglieds, insonderheit den Bezug der Jahres-Dividende, nach Maafgabe der Gesellschaftsbeschlüsse, gegen Empfang der auf die nächsten 32 Jahre beigefügten betreffenden Anweisungen, innerhalb eines Jahres nach dem jedesmaligen Anfalle, zu.

NÜRNBERG und FÜRTH, den 31. July. 1835.

Das Direktorium der K. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft

Kratzer *Scharrer* *Mainberger*
Merkel *Schroll*

Abb. 3: Aktienformular der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Jahr 1835

Innovationen für Handel, Banken und Gewerbe

In England, dem Mutterland der Eisenbahnen, hatte die Anwendung der Dampfkraft die gewerbliche Produktion so gesteigert, dass die vorhandenen Verkehrsmittel nicht ausreichten, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen; deshalb wurden Eisenbahnen gebaut. In Deutschland dagegen sollten Eisenbahnen gebaut werden, um den Handel zu befördern, damit auch die Gewerbeproduktion zu heben und der von vielerlei Beschränkungen behinderten Wirtschaft Impulse zu geben.

Dieser Grundgedanke der Förderung oder – um im Sprachgebrauch der Zeit zu bleiben – der Weckung der schlummernden produktiven Kräfte in Deutschland fand sich nicht nur in den Ankündigungen der LEG, sondern bestimmte das Handeln vieler deutscher Eisenbahnkomitees und Handelsvereine. Mit der Eröffnung der Bahn und dem ungeheuren Zulauf an Fahrgästen, was den Wirtshäusern einen regelrechten Umsatzboom bescherte, wurde der Erfolg des Unternehmens auch für den letzten Zweifler sichtbar. So konnten die Geschäftsberichte stolze Zahlen vermelden.²⁵⁾ Bis Ende 1836 wurden 475.217 Personen befördert, eine Zahl, die in den kommenden Jahren sogar noch gesteigert werden konnte; 1846 betrug die Zahl 529.055 Personen, 1847 zählte man 489.337 Fahrgäste und 10.093 Zentner beförderter Güter.²⁶⁾

Die Auswirkungen auf die beiden Städte waren überaus vielfältiger Art:

– Es kam zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth wurde nicht nur schneller, sie wurde auch billiger. Der 6. Gesellschaftsbericht der LEG von 1837 spricht von „einer Wohltat für die zahlreichen Boten und Lastträger, welche ehemals in drückender Hitze und Kälte auf dem Wege ihre Kräfte erschöpften und nun Gelegenheit haben, mit wenigen Kosten ihre Kräfte und Gesundheit zu schonen und einen zahlreichen Erwerb zu gewinnen.“²⁷⁾

- Zusammen mit der in preußischer Zeit entstandenen Chaussee entwickelte sich eine leistungsstarke geradlinige Verkehrsachse, an deren Rand sich Wohnhäuser und auch Betriebe ansiedelten, die das Weichbild der Städte neu definierten.
- Im Gefolge dieser Betriebsansiedlungen an der Hauptverkehrsachse gewann das kleine Gostenhof auf Kosten der Vorstadt Wöhrd an Bedeutung, langfristig gesehen kam es zu einer Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes der Stadt Nürnberg von der „Sebalder“ auf die „Lorenzer“ Seite.
- Im Zuge des Eisenbahnbaus erweiterten sich handwerkliche Werkstätten zu kleinen Fabriken und weiter zu Spezialbetrieben. Zwei herausragende Beispiele dafür sind:
 - Die Mechanische Werkstätte Spaeth am Dutzendteich. *Johann Wilhelm Spaeth*, ursprünglich Müller und Mühlenbauer, entwickelte sich zum genialen Mechaniker, innovativen Konstrukteur und erfolgreichen Industriellen. Ein Teil seines öffentlichen Ruhmes röhrt von den Arbeiten für die LEG her; so baute er die benötigten sieben Drehscheiben zum Wenden des Dampfwagens und der Wagons, beteiligte sich am Waggonbau und montierte gemeinsam mit dem Mechaniker *William Wilson* von der Firma Stephenson die erste Lokomotive auf deutschen Boden, den in über 100 Teile zerlegten „Adler“. Später wurden Wagons für die Leipzig-Dresdner Bahn gebaut, als Zulieferer von Ausstattungsstücken für die überall entstehenden großen Bahnhöfe wurde der erfolgreiche Industrielle hoch geschätzt.
 - Aus der kleinen von seinem Schwiegervater übernommenen Eisengießerei und Maschinenfabrik schmiedete *Theodor von Cramer-Klett* in den 50er Jahren ein Unternehmen, das durch Entwicklung neuer Technologien für die Massenproduktion vornehmlich im Waggonbau und im Eisenhochbau sehr erfolgreich wirkte.
- Die Zufuhr von Kohle, die als Brennstoff für den Dampfwagen genutzt wurde,

Der Eisenbahnhof in Fürth und Umgebung, 1848



Abb. 4: Der Fürther Bahnhof 1848

verbilligte nicht nur den Kohlepreis. Weil die letztlich verwendeten Kronacher Steinkohlen über einen hohen Schwefelgehalt verfügten und entschwefelt werden mussten, entstand 1847 Bayerns erste Gasanstalt.

– Das wider Erwarten gute Ergebnis der ersten deutschen Eisenbahn erregte großes Aufsehen, ein Eisenbahnfieber erfasste das Land. Dazu äußerte sich ein Anonymus in einer Broschüre über Eisenbahnen: „Der Himmel hat unser schönes Vaterland vor jener verheerenden Seuche, der Cholera geschont, möge er uns auch vor dieser neuen, noch schrecklicheren Seuche des Aktienwuchers bewahren!“²⁸⁾

– Von den Zeitgenossen wurde auch der soziale und gesellschaftspolitische Aspekt der Bahn geschätzt. Im 6. Geschäftsbericht der LEG las man, die Bahn stelle ein „schönes neues Glied in der Kette des geselligen Lebens, einen erfreulichen Vereinigungspunkt aller Klassen und Stände,

ein wohlfeiles Mittel des Vergnügens und der Erholung dar“²⁹⁾.

– Zweifellos wichtig war der Technologie-Transfer, der mit der Einführung einer bis dahin in Deutschland weitgehend unbekannten Technik verbunden war. An der Polytechnischen Schule in Nürnberg, der Vorläuferin der heutigen Georg-Simon-Ohm-Fachhochschule, hielt der Mathematikprofessor und „Mechanikus“ Konrad Georg Kuppler (1790–1842) als erster Lehrer in Deutschland Vorlesungen über das Eisenbahnwesen.

Eine teuflische demokratische und revolutionäre Erfindung

Die Generation, die mit der Ausbreitung des Eisenbahnwesens konfrontiert wurde, verband mit dieser neuen Art des Reisens schon bald die Vorstellung, passiver „Gegenstand eines industriellen Reisevorgangs zu sein“, der keine Rücksicht nahm auf indi-

viduelle Wünsche oder soziale Zugehörigkeit.³⁰⁾ Angehörige der verschiedenen gesellschaftlichen Klassen reisten gemeinsam im selben Zug, bewegt von der selben Kraft, zur selben Zeit, oft sogar mit demselben Ziel. Die technisch gleiche Situation der Reisenden – so die Befürchtung vieler – werde die soziale Gleichheit zur Folge haben; da half auch nicht die Einführung verschiedener Klassen, wie wir sie auch bei der Ludwigs-Eisenbahn vorfinden. Das Unbehagen der gehobenen Klassen über die mit der Schaffung der neuen Reisemöglichkeiten verbundenen Egalisierungstendenzen scheint, wie ein Ausspruch des *Königs Ernst August von Hannover* zeigt, allgemein verbreitet gewesen zu sein: „Ich will keine Eisenbahn im Lande! Ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich!“³¹⁾

Die Passagiere der Ludwigsbahn wurden nach drei unterschiedlichen Klassen getrennt befördert: die einen mehr, die anderen weniger komfortabel. So waren die drei Wagen der ersten Klasse mit kostbarem blauen Tuch ausgeschlagen und mit verglasten Fenstern und vergoldeten Beschlägen versehen worden, die vier Wagen der zweiten Klasse hatten unverglaste Türen und ein Segeltuchdach, die zwei Wagen der dritten Klasse hatten weder Dach noch Türen, enger sitzend (zwei Passagiere pro Reihe) trotzt man dem Wetter.

Doch gemeinschaftliches Warten auf die Abfahrtszeit, Anweisungen, die von niederen Personen erteilt wurden, gleiche Behandlung aller Fahrgäste ohne Rücksicht auf die Person, das musste, wie die Beschwerden zeigen, auch bei der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zum Problem werden. So bat der bei der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft angestellte Aktuar *Hofmann* um Unterstützung in der Frage der Ungleichbehandlung der Passagiere durch den Kassier. Er benötigte die Unterstützung des Direktoriums auch, als es darum ging, Diskriminierungen zu vermeiden. Es könne nicht angehen, dass man die ärmeren Klassen mit „rohen Ausdrücken belege und sie sozusagen anbelle“, schrieb er an das Direktorium der Bahn.³²⁾

Demokratische Mitsprache, griffig gefasst in der Formel „Konstitution und Maschine“,

wurde auch von den Männern des Direktoriums der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom Staat gefordert. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts entwickelten sich diese beiden Bereiche zu den beiden sich bedingenden Lebenszwecken des Bürgertums. Die Anfänge der modernen Technik waren nur möglich durch die Garantie von Rechtssicherheit und durch die Freigabe der privaten Initiative. Beides wurde den Gründern der Nürnberg-Fürther Bahn bei der Verwirklichung ihres Vorhabens durch den bayerischen Staat gewährt.

Hier jedoch einen Automatismus zwischen Verkehrsrevolution und politischem Wandel anzunehmen, das ginge sicher zu weit. Der Eisenbahnbau entwickelte sich gerade von seinen Anfängen her und vor dem Hintergrund eines rasanten Kurs-Anstieges der LEB-Aktien zum wirtschaftlichen Spekulationsobjekt, taugte aber weniger zum politischen Instrument.

Standen zunächst die Auswirkungen auf Bayerns Handel und Industrie im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses, so stieß die Eröffnung der Ludwigsbahn im Bereich der staatlichen Behörden eine Diskussion an über die militärischen Aspekte der Eisenbahnen. Feldmarschall *Fürst Wrede* legte bereits wenige Tage nach Beginn des Betriebes der Ludwigs-Eisenbahn in der Sitzung des Ministerrats vom 4. Januar 1836 die militärischen und strategischen Folgen des um sich greifenden Eisenbahnsystems dar. Aufgabe des Staates, so der Minister, müsse es sein, dies bei der Planung künftiger Bahnstrecken zu berücksichtigen; ferner gelte es auf eine Vereinheitlichung der Konstruktionsmerkmale, wie der Spurbreite, zu achten.

Die Diskussion war nicht neu; sie war bereits in den 20er Jahren von *Friedrich von Gerster* geführt worden, dann aber versandet. Auch im Gründungsauftruf der Nürnberg-Fürther Eisenbahn hatte der Herausgeber der „Allgemeinen Handlungszeitung“, der Journalist *Erhard Friedrich Leuchs*, deutlich auf die militärische Bedeutung einer Bahnverbindung hingewiesen.³³⁾ Doch offensichtlich sah sich der Staat erst jetzt zum Handeln verpflichtet. *Wredes* Vorstoß führte zum Erfolg:



Abb. 5: Die Reislandschaft zwischen Nürnberg und Fürth als Panorama (Holzschnitt)

In den im September 1836 erlassenen „Fundamental-Bestimmungen für sämmtlichen Eisenbahn-Statuten in Bayern“ waren mehrere Anordnungen enthalten, die seine Anregungen (Mindestragkraft der Schienen, Spurweite, bevorzugte Verwendung der Dampfkraft) aufgriffen und die privaten Gesellschaften zur Beachtung verpflichteten.

Die Nürnberger und Fürther Initiatoren dagegen erregten mit ihren Vorschlägen zu einem nach kommerziellen Gesichtspunkten ausgerichteten bayerischen Eisenbahnenetz Verärgerung bei der Regierung. Auch das erklärt die Eile beim Erlass der „Fundmental-Bestimmungen“. Zwar hielt der bayerische Staat sich als Unternehmer weiterhin zurück, suchte aber über die Konzessionspflicht Einfluss auf die Streckenführung zu gewinnen, wobei sich im Hinblick auf die Anschlüsse an

den Grenzen auch das Außenministerium an der Eisenbahnpolitik beteiligte.³⁴⁾ Aufgrund des wirtschaftlichen Erfolgs der Privatbahnen und wegen der hohen Kosten für längere Strecken, vor allem in bergigem Gelände, beschloss die Ständeversammlung 1843 auf Drängen von Minister Abel, zum Staatsbahnprinzip überzugehen, lange bevor die deutschen Großstaaten es einführten.³⁵⁾

Die Vorarbeiten der 1836/1838 gegründeten München-Augsburg-Nürnberger Gesellschaft zum Bau der Nordbahn wurden abgelöst; 1844 wurde die erste Teilstrecke der staatlichen Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Bamberg und die Strecke Donauwörth – Augsburg eröffnet und die seit 1840 befahrene Linie München-Augsburg von der Münchener-Augsburger Eisenbahngesellschaft angekauft. 1849 folgte die Strecke Nürnberg –

Donauwörth. 1851 war die Verbindung über Hof und Plauen nach Berlin fertiggestellt, zwei Jahre später erreichte die Nord-Süd-Verbindung der staatlichen Ludwigsbahn ihren südlichen Endpunkt in Lindau. 1854 war die Strecke Bamberg – Aschaffenburg befahrbar, seit 1860 die Staatsbahnstrecke München – Rosenheim – Salzburg und damit eine direkte Verbindung nach Wien hergestellt. Die Ludwigs-Westbahn von Nürnberg über Würzburg nach Frankfurt wurde 1864 in Betrieb genommen.

Schneller als erwartet war wahr geworden, was bei der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn erhofft worden war: „Der Vaterlandsfreund“, so stand auf einem Stahlstich zu lesen, „freut sich schon im Geiste der Zeit, wo die Ludwigs-Eisenbahn ihre Arme weit ausbreiten wird, um Städte und Länder segnend zu verknüpfen.“³⁶⁾ Zur 25-Jahr-Feier der Ludwigs-Eisenbahn reichte das deutsche Eisenbahnnetz von den Alpen bis zum Meer, und es verband West- mit Osteuropa. Allerdings war die Hoffnung auf eine „segnende Verknüpfung“ der Menschen in Nord und Süd und Ost und West eine schöne Illusion geblieben.

Der Historiker Franz Schnabel hat in seiner Geschichte des 19. Jahrhunderts auf den Zusammenhang zwischen dem durch bürgerliche Unternehmungen hervorgerufenen wirtschaftlichen Erfolg und den ihn bedingenden Grundsätzen hingewiesen. Nach Schnabel wendete das Bürgertum, das ein starkes und gewinnbringendes Institut geschaffen hatte, die wirtschaftlich bewährten Prinzipien nun auch auf die Führung des Staates an. Es erhob „den Anspruch, zu kontrollieren und mitzuwirken, dass der Staat wirklich so rational geführt werde wie ein Geschäft, sparsam und haushälterisch.“ Der neue Staat musste also ein Rechtsstaat und zugleich ein Verfassungsstaat sein, um zu verhindern, dass die alten Missstände immer wiederkehren.³⁷⁾

Der 1806 geborene Romancier Alexander Freiherr von Ungern-Sternberg, der auch wertvolle zeitkritische Betrachtungen veröffentlicht hat, ließ eine seiner Figuren über die Wirkung der Eisenbahnen räsonieren: „Wahrlich, die Eisenbahn ist eine Erfindung,

ganz ebenbürtig der Druckerresse und dem Schießpulver... Sehen Sie nur unsere Vornehmen und Exklusiven, wie erbittert und mit Recht sie gegen die Eisenbahnen sind. Daß sie rasch zu irgend einem Ort hinkommen, daran liegt ihnen wenig, aber daß sie nicht mehr auf ihre Weise die Reise machen sollen, das ist ein Gräuel. Wie? Ein Häuflein untergeordneter Kreaturen, Krämer, Handwerker, Künstler, reisender Possenreißer, alles hat sich zusammengefunden und zwingt einen Vornehmen, mit ihnen gemeinschaftliche Sache zu machen? Er muß so recht eigentlich nach der Pfeife dieser Menschen trachten, denn sie wollen reisen, und er soll mit ihnen reisen, wenn er überhaupt reisen will. Und der Staat, was tut er? Er begünstigt diese teuflische demokratische und revolutionäre Erfindung, ja auch noch mehr, das Oberhaupt desselben fährt selbst mit Gevatter Schneider und Handschuhmacher zugleich ab ... früher bewegte sich der Wagen, wie der Herr es wollte, langsam oder schnell ... aber jetzt, wenn man noch so theuer ein Kupee mietet, das Fatale ist, man muß anhalten, wenn die Menge anhält; das Fatale ist, man muß fahren, wenn die Menge fährt.“

Herrschaft über Raum und Zeit

Herrschaft des Menschen über Raum und Zeit, als formelhafte Wendung schon in der Einladungsschrift zur Gründung des fränkischen Eisenbahnkomitees vom 14. Mai 1833 zu lesen, wurde zu einem viel zitierten Gedanken des Vormärz in Publizistik und Literatur.³⁸⁾

In seiner geistreichen Rede zur Eröffnung der Bahn brachte Nürnbergs Bürgermeister Binder dieses neue Zeitgefühl, die Beobachtung, dass Zeit unter dem Einfluss technischer Entwicklung gleichsam „verrausche“, mehrfach zum Ausdruck. Die Vorstellung der „Vernichtung von Raum und Zeit“ basiert nach Binder auf dem Gedanken, dass eine gegebene räumliche Entfernung – wie die sieben Kilometer zwischen Nürnberg und Fürth, für deren Überwindung bisher ein bestimmtes Maß an Reise- und Transportzeit benötigt wurde, plötzlich in einem Bruchteil dieser

Zeit zu bewältigen war, was gleichzeitig eine Verkleinerung des Raumes bedeutete.

Diese veränderte Wahrnehmung von Raum und Zeit wurde zu einem Topos, mit dem das frühe 19. Jahrhundert die Wirkung der Eisenbahn beschrieb. Der Maler *Ludwig Richter* berichtete in seinen Tagebuchnotizen aus dem Jahre 1837 von einer Fahrt mit der Bahn. Auch für ihn standen die veränderte Wahrnehmung von Landschaft und das neue Zeitgefühl im Vordergrund: „Trotz aller Zurüstung zum Volksfeste riß ich mich vom geliebten Nürnberg los, und setzte mich um vier Uhr auf den Dampfwagen. Bäume und Felder sausten wie ein Wassersturz vorbei. Nahe Gegenstände konnte man nicht erkennen, der fernere Hintergrund allein verschob sich langsamer, so dass man daran doch die Formen ins Auge fassen konnte. Mein Nachbar bot mir eine Prise, nahm sie, nieste ein paar Mal, wobei jener „Prosit“, ich „Danke schön“ sagte, und bei diesem kurzen und erbaulichen Discourse waren wir auch schon in Fürth angelangt.“³⁹⁾

In seiner ‚Lobrede auf die Eisenbahn‘ ergriffen den fortschrittsgläubigen Romantiker *Hans Christian Andersen* quasi-religiöse Gefühle, als er über die Wirkungen der Eisenbahn reflektierte. Unverständnis zeigte er für die Kritik manches Reisenden am Vorbeijagen der Dinge; er verwies auf das unbequeme Reisen früherer Zeiten in engen vollgestopften Reisewagen und Diligences mit der vollen Abhängigkeit vom Wetter. Und so preist Andersen den Fortschritt des menschlichen Geistes, der neben Gefühl und Phantasie auch den Verstand anspreche: „Mehrere Leute habe ich sagen hören, daß mit den Eisenbahnen alle Reisepoesie verschwinde, daß man an dem Schönen und Interessanten vorüberjage. Was das letztere betrifft, so steht es jedem frei, an jeder beliebigen Station zu verweilen und sich umzusehen, solange, bis die nächste Wagenreihe kommt. Und was die Reisepoesie betrifft, bin ich ganz der entgegengesetzten Meinung ... Oh, welche Großtat des Geistes ist doch diese Erfindung! Man fühlt sich mächtig wie ein Zauberer der alten Zeit! Wir spannen unser magisches Pferd vor den Wagen, und der Raum entschwindet;

wir fliegen wie die Wolken im Sturm, tun es den Zugvögeln nach! Unser wildes Pferd schnaubt und prustet, aus seinen Nüstern quillt der schwarze Rauch. Schneller konnte auch Mephistopheles nicht mit Faust auf seinem Mantel fliegen! Durch natürliche Mittel sind wir in unserer Zeit ebenso mächtig, wie man im Mittelalter es nur vom Teufel glaubte, unser Scharfsinn hat ihn eingeholt, und ehe er sich's noch versieht, sind wir an ihm vorbei. Nur selten in meinem Leben, kann ich mich entsinnen, habe ich mich so ergriffen gefühlt wie hier, habe ich so mit all meinen Gedanken gleichsam Gott von Angesicht zu Angesicht geschaut. Ich spürte eine Andacht, wie ich sie als Kind nur in der Kirche und später dann im sonnenbeglänzten Wald oder auf windstillen Meer in sternklarer Nacht empfunden habe. Gefühl und Phantasie beherrschen nicht allein das poetische Reich, sie haben einen Bruder, der ebenso mächtig ist – er wird Verstand genannt, er verkündet das ewig Wahre, und darin liegt Größe und Poiesie.“⁴⁰⁾

Hervorgerufen durch die Geschwindigkeit der Bewegung entstand eine neue Sehweise von Landschaft: der panoramatische oder flüchtige Blick aus dem Abteifenster.⁴¹⁾ Das Sehen des im Zug sich befindenden Fahrgastes wird durch die Geschwindigkeit eingeschränkt, nahe Gegenstände verschwimmen, in rascher Folge ziehen immer neue Bilder am Auge des Reisenden vorbei, nur das Wesentliche wird erfasst, der Blick schweift in die Ferne: Landschaft wird als eine Abfolge von Panoramen empfunden.

Auf den Künstler *Ludwig Richter*, den feinsinnigen Interpreten des romantischen Frankens, mag die Fahrt auf der Ludwigsbahn wie eine Zerstörung einer Idylle gewirkt haben, er hat das Erlebnis Eisenbahn leider nur in Worten festgehalten. Erfreulich dagegen, dass sich jenes ominöse, nach wie vor durch die Literatur geisternde Gutachten des Bayerischen Obermedizinalkollegiums bis heute nicht hat finden lassen. In der Expertise der Mediziner soll die Forderung nach Einhausung der Bahn durch einen Bretterzaun erhoben worden sein, um das Publikum vor dem prognostizierten ‚delirium furiosum‘ zu be-

wahren. Allerdings sah das Ministerium des Innern eine Schnelligkeit der Bewegung mit der Bahn erreicht, „die, möchten wir sagen, die Fantasie in ihrem Lauf überflügelt“⁴²⁾.

Ein utopischer Glaube an den menschlichen Geist

Kaum waren die Probefahrten der Nürnberg-Fürther-Eisenbahn zur Zufriedenheit des Bauingenieurs von *Denis*, des Dampfwagenlenkers *Wilson* und des Direktoriums der Ludwigsbahn gelaufen, wurde „von dem verwegenen Theil des Publikums“ ein höchst erstaunlicher Wunsch geäußert, der so gar nicht in unser Klischee der biedermeierlichen Zeit passen will. In einem Schreiben des Ingenieurs von *Denis* an das Direktorium der Bahn berichtete dieser von mehreren Anfragen nach Testfahrten „mit der größte(n) bisher noch bekannte(n) Schnelligkeit“. Der Techniker hatte offensichtlich Verständnis für diesen Wunsch des Publikums; vielleicht wollte er selbst wissen, welche Geschwindigkeit aus der geschaffenen Anlage herauszuholen war, und so befürwortete er die Schnellfahrten unter zwei Voraussetzungen:

- erstens sollten dafür nur die massiv gebauten englischen Personenwagen verwendet werden,
- zweitens sollten Schnellfahrten die Ausnahme bleiben; im täglichen Normalbetrieb müsste unbedingt eine ‚vernünftige, mehr unseren Verhältnissen angemessene Schnelligkeit‘ eingehalten werden.⁴³⁾

Leider gibt es über diese anfänglichen Schnellfahrten, in welchen die Strecke in sechs Minuten zurückgelegt wurde, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h entspricht, keine Berichte. Die Schnellfahrt für den bayerischen König, der die Bahn im darauffolgenden Sommer besucht hatte, wurde jedoch festgehalten. Nach der Dampfwagenfahrt des Monarchen von Nürnberg nach Fürth muss *Ludwig* den Wunsch nach einer königlichen Extratour geäußert haben. So gleich wurde die Mehrzahl der Waggons abgekuppelt und mit den Pferden zurück nach Nürnberg gezogen: „Es blieben nur drei Wagen für die Schnellfahrt zurück. Als S.

Majestät vom Besuche der (Fürther Ludwigs)-Brücke zurückgekehrt waren, und versichert war, dass die Wagen Nürnberg erreicht haben, begann die Schnellfahrt, welche – von einer Ehrenpforte zur anderen gerechnet – in der außerordentlich kurzen Zeit von 5 3/4 Minuten zurückgelegt wurde.“⁴⁴⁾

Dennoch blieben Zweifel. Nachdem der Hofbaumeister und Vertraute des Königs, der Geheime Baurat *Leo von Klenze*, bereits 1833 dem König die Verwirklichung eines Kanalbauprojektes zwischen Main und Donau unter dem Hinweis auf die politische Ruhe der Zeit, das Aufblühens von Handel und Industrie empfohlen hatte und die Ständeversammlung 1844 den Plan einer Aktiengesellschaft für den Kanal erörtert und genehmigt hatte, waren die Vorarbeiten zum Kanalbau-Projekt nahezu gleichzeitig mit dem Bau der Ludwig-Eisenbahn angelaufen.⁴⁵⁾ Von *Klenze* wie auch der *Freiherr von Pechmann*, leitender Architekt beim Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals, haben jedoch im Gegensatz zum König keine Interessenskollision der beiden Verkehrsmittel gesehen.⁴⁶⁾ Unter dem Jubel der Fahrenden und der Zuschauer ließ der Monarch seine höchste Zufriedenheit erkennen.

Gewiss nicht erst seit diesen beiden Probefahrten mit der Lokomotive „Adler“ plagten den hellsichtigen bayerischen Monarchen Befürchtungen über die begonnene und umkehrbar erscheinende Entwicklung: Technisierung, Mobilität, Heimatverlust, sozialer und gesellschaftlicher Umbruch sind ihm Vorboten einer sich selbst zerstörenden Welt. Diese Überlegungen brachte ein Zeitgenosse in folgenden Zeilen zum Ausdruck:

„Aufgehen wird die Erde in Rauch,
so steht es geschrieben
Was begonnen bereits:
überall rauchet es schon.
Jetzo lösen in Dampf sich auf
die Verhältnisse alle
Und die Sterblichen treibt jetzo
des Dampfes Gewalt,
allgemeiner Gleichheit rastloser Beförd’rer.
Vernichtet wird die Liebe des Volkes
nun zum Land der Geburt.

Überall und nirgends daheim,
streift über die Erde unstät
So wie der Dampf unstät
das Menschengeschlecht.
Seinen Lauf, den umwälzenden,
hat der Rennwagen begonnen
Jetzo erst, das Ziel
liegt dem Blicke verhüllt.“⁴⁷⁾

Welch ein Gegensatz zu den hoffnungsvollen, die Entwicklung bejahenden Gedichten der Nürnberger und Fürther Bürger, der Berichterstatter der Zeitungen, der Techniker und Ingenieure, welche die Bahn besuchen. Berauscht von dem Erlebnis Dampf-Eisenbahn suchte so mancher sich einen Reim zu machen auf das Neue, das Unerhörte.

Als beispielhaft kann das in Nürnberg in einem Privatdruck erschienene Poem mit dem Titel „Gesang zur Feier der Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth“ des Nürnberger Magistratsrats Jakob Schnerr angesehen werden. In 14 Strophen verleiht dieser eifrige Verfechter des Eisenbahngedankens seiner Begeisterung beredten Ausdruck. Gesungen wurde das Lied am Vorabend der Eröffnung der Bahn zur Melodie „Am Rhein, am Rhein, da wachsen uns’re Reben“ im Hause Platners, nachdem man nach der tumultartig verlaufenen Versammlung der Aktionäre siegreich vom Rathaus der Stadt zurückgekehrt war, um mit einem Ball das Ereignis gebührend zu begehen.

„Glück auf, mit Gott!
Der Anfang ist geschehen,
Es liegt der Strecke Bahn! –
Und soll’s nach Ost und Westen weitergehen,
So knüpft man eben an.

Das schöne Werk,
der Gegenwart zum Lobe
Wird’s sicher anerkannt.
Als erster Punkt, als musterhafte Probe
In unserm Vaterland. ...

„Hans Dampf“
hat man zum Schimpf oft den geheißen
Der nicht viel hergeschafft;
Doch Dampf ist nun auf solcher Bahn von Eisen
Das Ideal der Kraft. –

Vergeudet nicht
zu Kriegs- und Mordgewehren
Hinfert dies edle Erz!
In Fried und Glück auf solcher Bahn verkehren,
Erfreue Aller Herz.

Ja, alle Ketten,
Fesseln, Wehr und Waffen,
Aus roher harter Zeit,
Sie werden einst in Schienen umgeschaffen
Zum Preis der Menschlichkeit.

Mit Schienen, Freunde,
webet ohne Bangen
Ein Netz von Pol zu Pol!
Sieht sich Europa einst darin gefangen,
Dann wird es ihr erst wohl.“

In den Augen der überwiegenden Mehrzahl der Zeitgenossen war es den beiden fränkischen Städten gelungen, eine zukunftsweisende Idee aufzugreifen. Hans Christian Andersen spricht gar von einem „gigantischen Gedanken der jungen Zeit“:

„Ein redendes Beispiel ist die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, die erste, die man in Deutschland baute. Das alte Nürnberg war die erste Stadt, die in den gigantischen Gedanken der jungen Zeit mit einstimmte, Städte durch Dampf und eiserne Bänder zu verbinden.“⁴⁸⁾ Auch aus heutiger Sicht besteht keinerlei Zweifel an der Gültigkeit dieser zeitgenössischen Einschätzung der Situation durch den dänischen (Märchen-)Autor.

Unternehmerische Persönlichkeiten dieses Raumes schufen, gestützt auf handwerkliche Traditionen und eine aufgeschlossene Bevölkerung, die sich des neuen Transportmittels ungeniert bediente, ein erfolgreiches Werk. Der Eisenbahnbau konnte somit die „Take-Off-Phase“ der Industrialisierung des mittelfränkischen Raumes einleiten.⁴⁹⁾

Abbildungen:

- Abb. 1: Eisenbahndirektion Nürnberg
Abb. 2: Privatbesitz
Abb. 3: Verkehrsmuseum Nürnberg
Abb. 4 u. 5: Stadtmuseum Fürth

Anmerkungen:

- 1) Vortrag, gehalten am 17. Februar 2005 beim Geschichtsverein Fürth e.V.
- 2) Mück, Wolfgang: Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Die Kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth (= Fürther Beiträge zur Geschichte und Heimatkunde, Heft 3, 2). Neubearb. Auflage Fürth 1985, S. 130; dort auch eine Übersicht über die Literatur zur Geschichte dieser Eisenbahn.
- 3) VM Nürnberg, LEG 10/240a.
- 4) Stuttgarter Morgenblatt vom 17. Dezember 1835.
- 5) Scharrer, Johannes: Beschreibung der Nürnberg-Fürther Ludwigs-Eisenbahn 1839.
- 6) Denis Vorschlag, die auch in Belgien schon realisierte solide Bauart zu wählen, stand im Gegensatz zu dem Rat, den der Volkswirtschaftler und Eisenbahnpionier Friedrich List dem LEB- Direktorium erteilt hatte, die billigere und seiner Meinung nach zweckmäßige amerikanische Konstruktionsart zu wählen (VM Nürnberg, LEG 1/8, Schreiben vom 14. 12. 1834).
- 7) Von Berger: Bericht des kgl. württ. Oberstlieutenants über die Eisenbahn von Nürnberg bis Fürth im Monat März 1836.
- 8) VM Nürnberg, 1/8 LEG.
- 9) 7. Geschäftsbericht der LEG von 1838, S. 11.
- 10) Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 193 f.
- 11) Ebd., S. 129.
- 12) Kurzbiographien bei Schwammburger, Adolf: Fürth von A bis Z. Ein Geschichtslexikon. Fürth 1968.
- 13) StdFü, VII 69/34 (Schreiben vom 8. Jan. 1833) und VM Nürnberg, LEG 1/4 (Schreiben vom 12. Jan. 1833); die Fürther Geschäftsleute Gebhardt, Krenkel und Seidel bedauern, aus Geschäftsgründen überlastet zu sein, die Kaufleute Engelmann, Fronmüller, Hirschmann, Weichsel und Wild „verweigern auf die speziell an sie ergangene Einladung den Beitritt“, wie Bäumen am 12. Januar 1833 Platner mitteilt.
- 14) Std Nü, Plenar-Sitzungs-Protokoll Nr. 14 (1832/1833).
- 15) StdFü, VII 69/34.
- 16) Hofmann, Hanns Hubert: Deutschlands erste Eisenbahn als Beispiel unternehmerischer Planung, in: Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumordnung und Landesplanung Bd. XXXIX, 1967, S. 49–59.
- 17) VM Nürnberg 1/1 handschriftlicher Textentwurf, wohl von dem Mathematikprofessor Kuppler verfasst (StAN, Bezirksamt 890 IIa, S. 34).
- 18) Zit. nach Beckh, Max: Deutschlands erste Eisenbahn, Nürnberg-Fürth. Nürnberg 1935, S. 120f.; am 24. 03. 1836 hatten die aufgebrachten Nürnberger Lohnröhler in einer Eingabe an den König Entschädigungszahlungen der LEG wegen entgangener Einnahmen gefordert.
- 19) VM Nürnberg, LEG 1/4 (Schreiben des Regierungspräsidenten vom 25.07.1833); noch 1864, als die Erneuerung der Privilegierung anstand, ist von einer „bedeutenden Unterstützung“ die Rede (LEG 1/28).
- 20) Signat des Königs vom 19. 02. 1834 (VM Nürnberg MdI 4079, S. 65).
- 21) 4. Geschäftsbericht (1836), S. 9.
- 22) VM Nürnberg, LEG 1/8, S. 274.
- 23) VM Nürnberg, LEG 1/8 (Direktiorsitzungen) bzw. Geschäftsberichte 1836- 1841.
- 24) 10. Geschäftsbericht (1841), S. 9f.
- 25) LIPS, Alexander, Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten. Eine staatswirtschaftliche Perspektive, Nürnberg 1836, S. 37.
- 26) Fürther Geschichtslexikon, S. 108.
- 27) 6. Geschäftsbericht (1837), S. 12.
- 28) Aus: Ideen über Eisenbahnen in Bayern und deren Gefahren für das bayrische Vaterland und ganz Deutschland. Erlangen 1836, S. 29.
- 29) 6. Geschäftsbericht der LEG (1837), S. 12.
- 30) Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt/M, Wien 1977, S. 69.
- 31) Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 248.
- 32) VM Nürnberg, LEG 7/73.
- 33) Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 52.
- 34) Zorn, Wolfgang: Kleine Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns 1806-1933 (=Bayerische Heimatforschung, Heft 14). München-Pasing 1964, S. 27.

- ³⁵⁾ Bosl, Karl/Schreibmüller, Heinrich: Geschichte Bayerns Bd. II: Die Neuzeit. München 1955, S. 101.
- ³⁶⁾ Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 255.
- ³⁷⁾ Schnabel, Franz: Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert Bd. VI. Freiburg, Basel, Wien 1964, S. 11.
- ³⁸⁾ Mahr, Johannes: Von der Eisenbahn in der Landschaft zur Eisenbahnlandschaft. Das Bild der Eisenbahnen in der Literatur, in: Jehle, Manfred (Ed.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985 Bd. 2. Berlin 1985, S. 495f.
- ³⁹⁾ Hofmann, Hanns Hubert/Schuhmann, Günther: Franken in alten Ansichten und Schilderungen. 2. Auflage Sigmaringen 1981, S. 260.
- ⁴⁰⁾ Andersen, Hans Christian: Unter der Weide. Eine märchenhafte Reise nach Nürnberg. Mit einem Nachwort von Steffen Radlmaier. Bamberg 2000, S. 66f.
- ⁴¹⁾ Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise (wie Anm. 29), S. 54; s. a. Wagner, Monika:
- ⁴²⁾ Der flüchtige Blick. Geschwindigkeitsdarstellungen im 19. Jahrhundert, in: Zug der Zeit – Zeit der Züge Bd. 2 (wie Anm. 37), S. 528f.
- ⁴³⁾ VM Nürnberg, KdI 4210, Nr. 20913.
- ⁴⁴⁾ Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 199–208.
- ⁴⁵⁾ Ebd., S. 209; Bild des Besuches S. 211.
- ⁴⁶⁾ Mück: Deutschlands erste Eisenbahn (wie Anm. 1), S. 199f.
- ⁴⁷⁾ VM Nürnberg, MdI 4079, S. 17f.
- ⁴⁸⁾ Mück, Wolfgang: Setz dich auf die Eisenbahn. Allerlei alte Gedichte und neue Bilder über die Ludwigsbahn. Gezeichnet von Barbara Fürstenhöfer, gesammelt, ausgewählt und mit einem Nachwort versehen von Wolfgang Mück. Neustadt an der Aisch 1985.
- ⁴⁹⁾ Andersen: Unter der Weide (wie Anm. 39), S. 60.
- Endres, Rudolf: Die Entstehung des Verdichtungsraumes Nürnberg-Fürth-Erlangen, in: Wirtschaftsraum Mittelfranken (=Monographien deutscher Wirtschaftsgebiete). Oldenburg 1987, S. 14.

Kunstgewerbe und Industrie.

Die Gründung des Bayerischen Gewerbemuseums in Nürnberg

von

Silvia Glaser

Die Reichsstadt Nürnberg beim Übergang an Bayern

Die Frühzeit der ehemals Freien Reichsstadt Nürnberg unter den neuen bayerischen Herren war alles andere als einfach. Daran hatte nicht nur der Verlust der politischen Selbständigkeit seinen Anteil. Es waren insbesondere auch die wirtschaftlichen Verhältnisse unter Kriegsbedingungen, die dem Wirtschafts- und Handelsstandort Nürnberg aufs schwerste zu schaffen machten. Bereits 1806 hatte die Schuldenlast der Stadt, die das Königreich zu übernehmen hatte, über 12 Millionen Gulden betragen. Die zögerliche und verschleppende Tilgungspolitik des bayerischen Staates stürzte nun gerade die einheimischen

Gläubiger in große Nöte, die dem einst selbständigen Staatswesen beträchtliche Mittel zur Verfügung gestellt hatten und mit geringen Zinsen zufrieden gewesen waren.¹⁾ Zudem belastete die Kontinentalsperre, die Napoleon am 21. November 1806 gegen England verhängt hatte, die auf freien Handel angewiesene Stadt. Zwar vermied es Bayern trotz französischen Drucks, die wirtschaftlichen Beziehungen zu England völlig abbrechen zu lassen, jedoch waren die Behinderungen durch das napoleonische Zwangssystem evident. Der bayerische Innenminister *Maximilian Graf von Montgelas* (1759–1838) versuchte zwar, einen einheitlichen Binnenwirtschaftsraums ohne Zollschränken zu schaffen – es war dies ein richtungsweisender Schritt in