

Endnummer des

**Eisenbahn
JOURNAL** Archiv



B 7539 E
ISBN 3-922404-43-X

DM 20,80

sfr 20,80

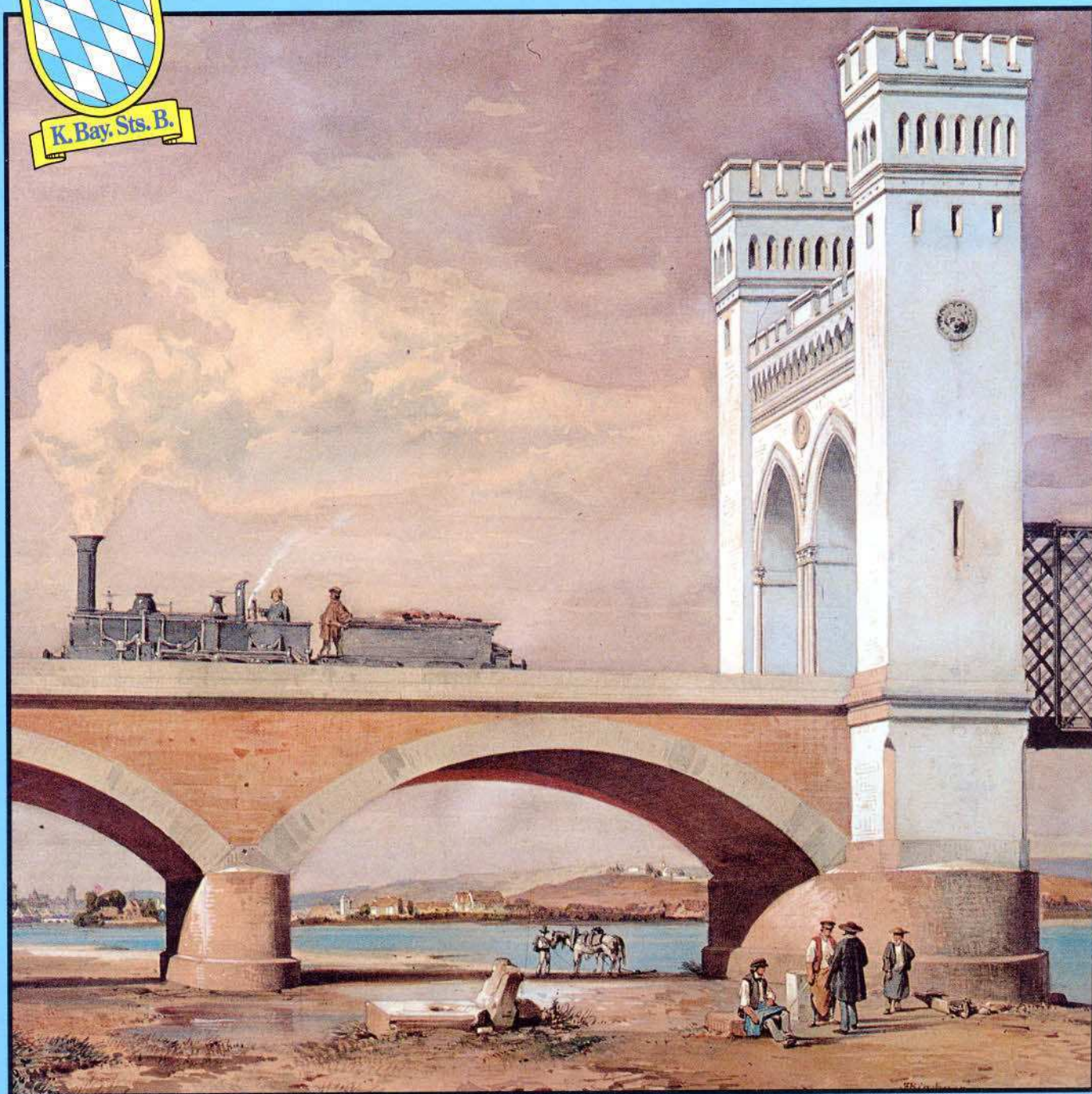
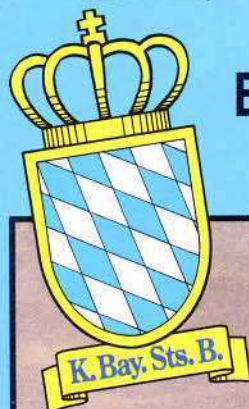
öS 160,--

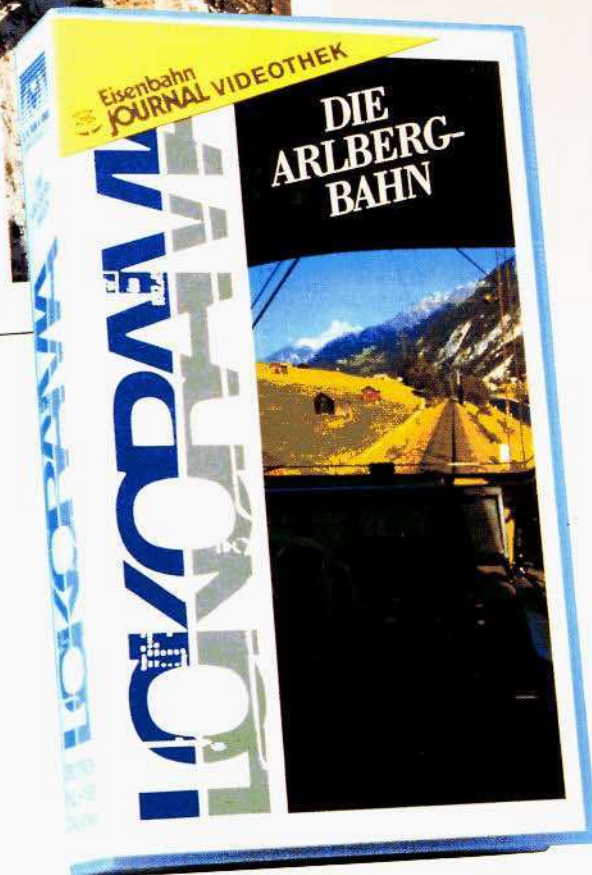
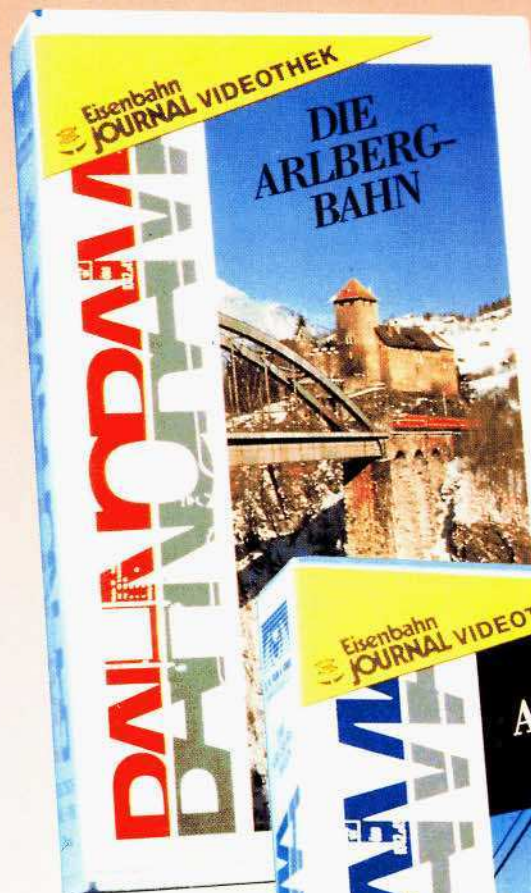
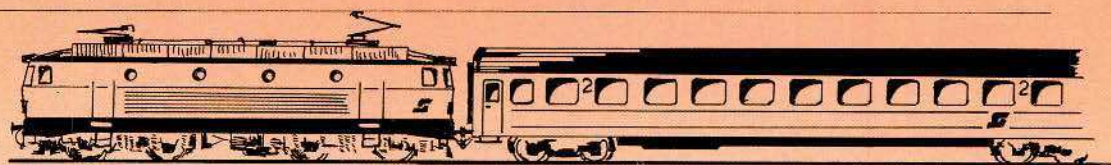
Band № 1

Wolfgang Klee

Bayern-Report

Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 1: 1835-1875





Die  **Eisenbahn JOURNAL** VIDEOTHEK

hält jetzt für Sie bereit:

ARLBERG-BAHN "x 2"

Im Bahnorama wird Ihnen die wohl wichtigste West-Ost-Eisenbahnverbindung in den Ostalpen vorgestellt. Erinnerungen eines Lokführers stehen ganz am Anfang. Eindrucksvoll die historischen Filmpassagen und die Bilder vom Winterbetrieb! Die bedeutendsten Kunstbauten werden auch aus dem fliegenden Hubschrauber heraus gezeigt.

Im Lokorama lernen Sie die gesamte Bahnstrecke von Innsbruck nach Bregenz aus der Perspektive des Lokführers kennen. Gleichmaßen faszinierend: die Fahrt auf den Schnellfahrabschnitten im Tal und auf den eingleisigen Bergtrassen!

Bahnorama

ca. 70 min (Farbe)

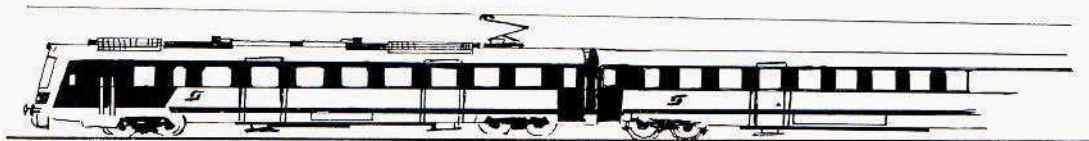
DM 69,-

Lokorama

ca. 160 min (Farbe)

nur **DM 69,-**

Bitte beachten Sie auch die Bestellkarten mit unserem weiteren Video-Angebot sowie den EJ-Sonderpublikationen zum Thema Gebirgsbahnen.



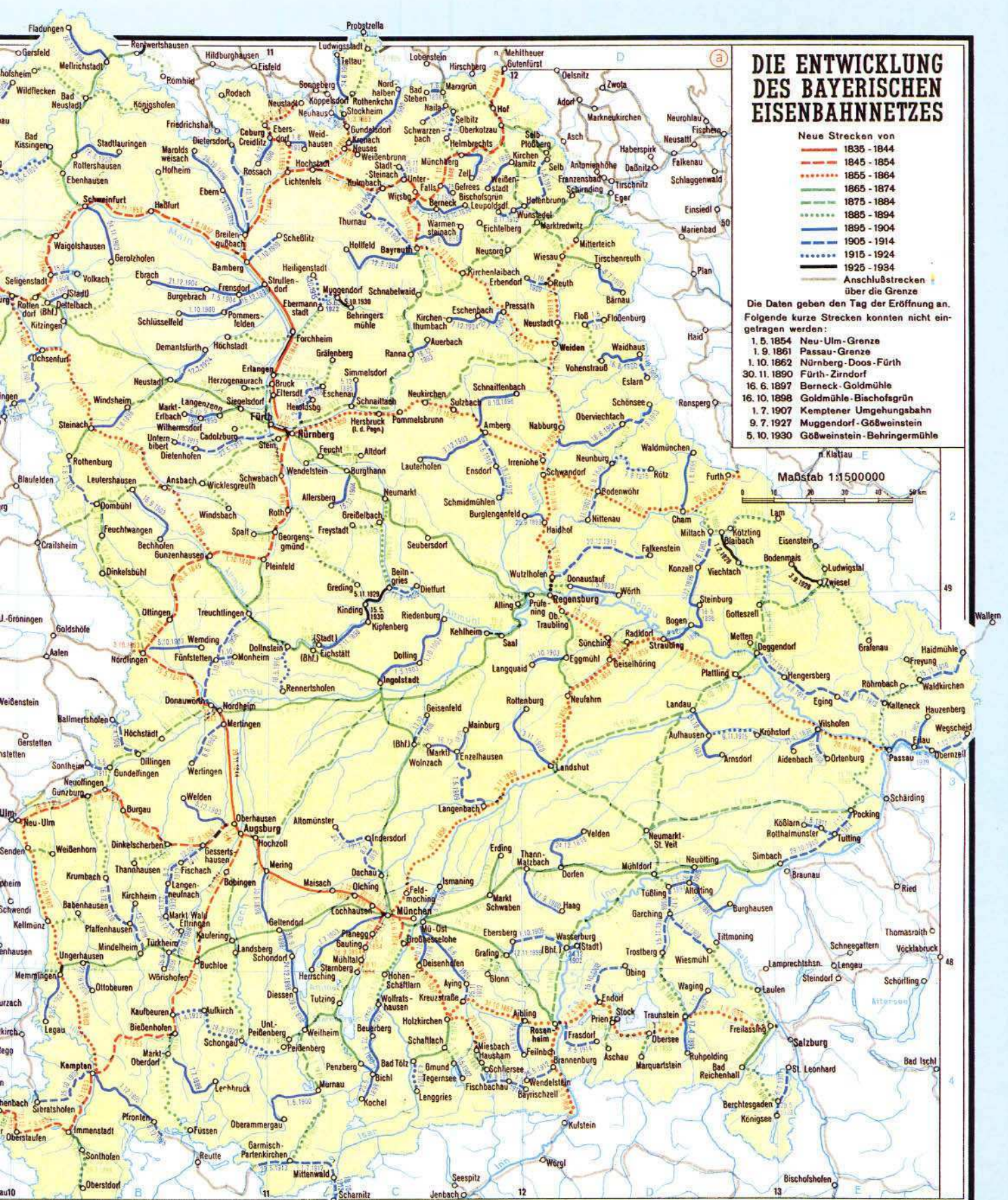
Unsere neuen Postleitzahlen:

Postfach 1453 • **D-82244** Fürstenfeldbruck

Rudolf-Diesel-Ring 5 • **D-82256** Fürstenfeldbruck



Bild 2: Karte Entwicklung bayerischen Eisenbahnnetz aus: Max Spiller, Bayerische Geschichtsalas, Bayerische Schulbuchver München 196 Seite 39.



Vorwort

Der bayerischen Eisenbahn- und Lokomotivgeschichte ist eine Archivreihe unseres Hauses gewidmet. Eben solche Archivreihen gibt es auch für die Preußischen Staatsbahnen (K.P.E.V.) und die Sächsischen Staatseisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.). Schließlich sind auch Technik und Funktion der Dampflokomotive und ihrer Baugruppen in einem vier Bände umfassenden Archiv beschrieben.

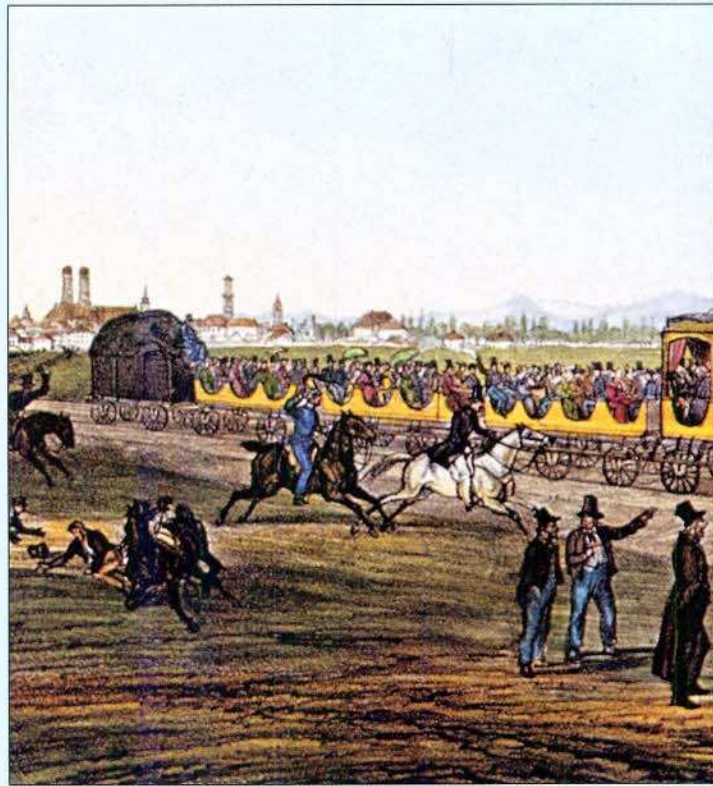
Die Bayern – jene deutsche Volksgruppe, die bekanntlich am längsten innerhalb ihrer angestammten Grenzen lebt – waren dazu auserkoren, die erste Dampfeisenbahn in Deutschland zu begründen. Nur ein halbes Jahr nach der ersten Eisenbahn auf dem europäischen Festland im damals wesentlich stärker industrialisierten Belgien ging die Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth in Betrieb.

Bayern war und ist zwar ein recht großes Land (nach Preußen das zweitgrößte in Deutschland), hatte aber nur verhältnismäßig wenig Einwohner (4,3 Millionen auf 76 467 km² im Jahre 1835) und war relativ arm. Auch in den beiden Weltkriegen mußte Bayern keine nennenswerten Gebietseinbußen hinnehmen – im Gegenteil, 1920 kam Coburg durch Volksentscheid zu Bayern.

Schon vor fast einem Jahrzehnt haben wir der bayerischen Dampflokogeschichte im Eisenbahn-Journal eine Fortsetzungsserie gewidmet. Dieses darauf aufbauende Archiv hat es sich nun zum Ziel gesetzt, das Thema ausführlich unter Verwertung umfangreicher, bislang unbekannter Quellen zu behandeln. Die ersten beiden Bände befassen sich mit der Eisenbahngeschichte: den Staatsbahnen, den privaten Pachtbahnen und dem linksrheinischen bayerischen Netz der Pfalz. Ab Band 3 geht es dann los mit der Lokomotivgeschichte. Wie viele Bände die neue Archivreihe haben wird, können wir wegen des umfangreichen Quellenmaterials noch nicht festlegen. Die ersten Elektroloks und die bayerischen Tender sowie die wenigen Schmalspurlokomotiven sollen am Ende der Reihe ebenfalls noch in einem Band gewürdigt werden.

Besonderer Dank gilt neben dem Autor Wolfgang Klee Herrn Helge Hufschläger (Firma Krauss-Maffei) und den Herren Carl Asmus, Dr. Günther Scheingraber und Günther Henneking, die dem Verlag ihre umfangreichen Archive für diese Ausgabe zur Verfügung stellten.

Ihr Hermann Merker Verlag



Einleitung

Hätte ein sachkundiger Zeitgenosse zu Beginn der 1830er Jahre eine Prognose darüber abgeben sollen, in welchem deutschen Staat denn wohl die erste öffentliche Dampfisenbahn gebaut werden würde, er hätte vermutlich nicht auf Bayern getippt. Denn während in einigen Gebieten Sachsens oder Preußens damals bereits erste Blüten industrieller Entwicklung zu sehen waren, deutete in Bayern kaum etwas darauf hin, daß der 1806 von Napoleon zum Königreich erhobene Staat bald entscheidende Schritte in die moderne Wirtschaftswelt tun würde. Ganz eindeutig, Bayern war ein Agrarstaat, und das blieb auch bis weit ins 20. Jahrhundert so.

Eine Statistik von 1840 gibt Aufschluß: Bayern hatte damals den höchsten Anteil an landwirtschaftlicher Bevölkerung von allen deutschen Staaten: 45% der Beschäftigten lebten ausschließlich von der Landwirtschaft. Nimmt man noch diejenigen Arbeiter hinzu, die sich durch Heimgewerbe ein Zubrot verdienen mußten, so kommt man auf insgesamt 74%.

Nur 12% der Beschäftigten waren im gewerblich-industriellen Bereich tätig, wobei mit "Industrie" damals nur die Augsburger Textilwirtschaft gemeint sein konnte. Die später besonders durch die Herstellung von Eisenbahnbedarf groß und berühmt geworde-

Impressum

ISBN 3-922404-43-X

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

R.-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 50 48/50 49

Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Wolfgang Klee

Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.

via Chioda, 123/A • I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften

Vertrieb GmbH & Co KG

D-85386 Eching/Freising

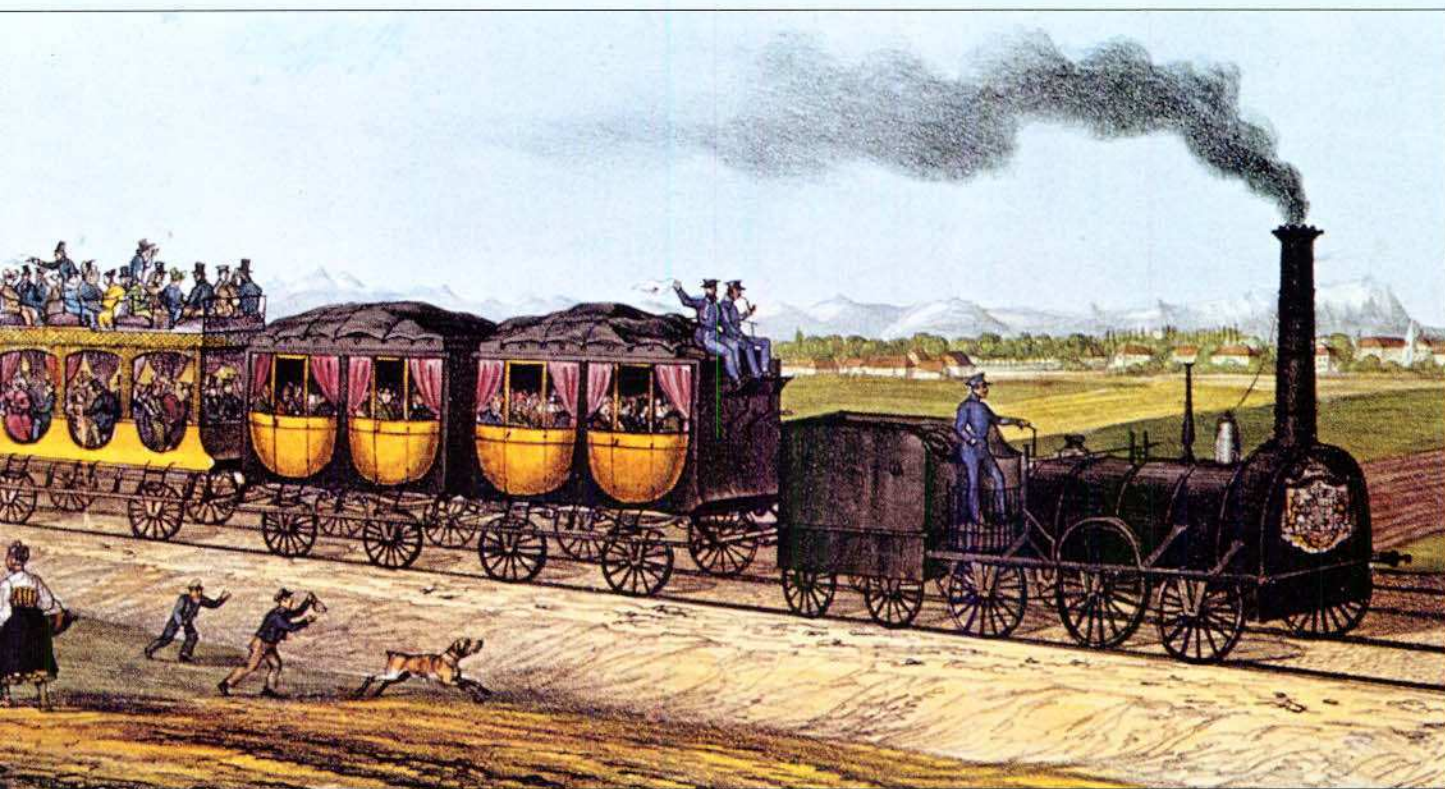
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juli 1993 by

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Ludwigs Kanal und Baaders eiserne Straßen	6
Die Ludwigsbahn und weitere frühe Privatbahn-Projekte in Bayern	8
• Die München-Augsburger Eisenbahn	15
Die ersten Staatsbahnen	18
• Die Süd-Nord-Bahn	20
• Die Ludwigs-Westbahn	36
• Lichtenfels – Coburg	37
• Die Maximiliansbahn	40
Pachtbahnen und Ostbahn – die Rückkehr zur Privatbahn	48
• Die acht Pachtbahnen	49
• Die Ostbahn-Gesellschaft	53
Bayerische Königszüge und »Salonwagen für den Allerhöchsten Dienst«	64
• Der neue Königszug	68
• Die Lokomotiven der Königszüge	74
Uniformierungsvorschriften	78



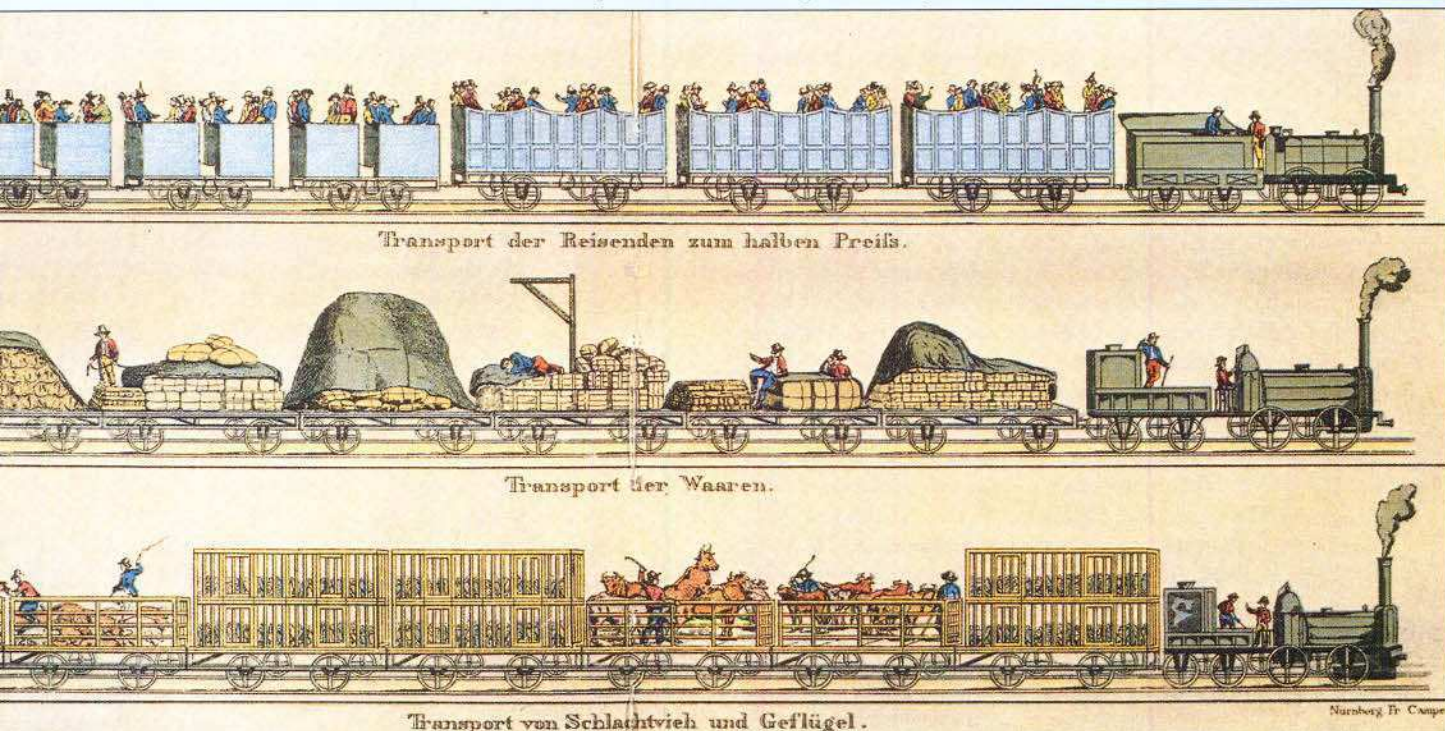
nen Unternehmen Klett in Nürnberg oder Maffei in München taten erst später in den 1840er Jahren den Schritt von der Manufaktur oder dem Handwerksbetrieb zum Industrieunternehmen. Mit Augsburg (1840 zählte die Stadt 37 000 Einwohner) und Nürnberg (47 000 Einwohner) sind die wichtigsten Gewerbe- und Handelszentren bereits genannt. Hinzu kommt noch die damals 95 000 Einwohner zählende Hauptstadt München, schon wegen ihrer Größe und des Hofbedarfs eine ökonomisch wichtige Stadt.

München, das war auch der Stern, um den alles Denken des Monarchen Ludwig I. zu kreisen schien. Er gab München das moderne klassizistische Gesicht, machte München zum Mittelpunkt des künstlerischen Deutschland, während geschichtsträchtige Städte und Landschaften, wie Regensburg oder Passau, die Oberpfalz oder der Bayerische Wald, die Reichsstädte Frankens und Schwabens, in einen Dornröschenschlaf fielen. Struktur- und Wirtschaftspolitik war nicht Ludwigs Sache.

Bild 3: Einen Einblick in den Bahnbetrieb auf dem ersten Teilstück der München-Augsburger Eisenbahn im Jahre 1840 gibt dieser Stich des Lithographen Georg A. Kraus. Das rollende Material ist vom Künstler recht "frei" interpretiert. In Wirklichkeit waren die Wagen kompakter und nicht so kutschenähnlich wie von Kraus dargestellt. **Abbildung:** Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 1 (Titel): Das 1859 entstandene Gemälde von Kirchner zeigt die große Regensburger Donaubrücke, die die Bayerische Ostbahn gebaut hat. **Abbildung:** Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 4: Die frühen Darstellungen des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn lassen erkennen, wie schwer sich die Künstler seinerzeit damit taten, einen realistischen Eindruck zu erreichen. Die Abbildung stellt verschiedene Arten von Zügen der Liverpool-Manchester-Eisenbahn dar. Sie entstammt dem 1935 in Leipzig erschienenen Buch "Die erste deutsche Eisenbahn" von Fritz Traugott Schulz. **Abbildung:** Sammlung Merker



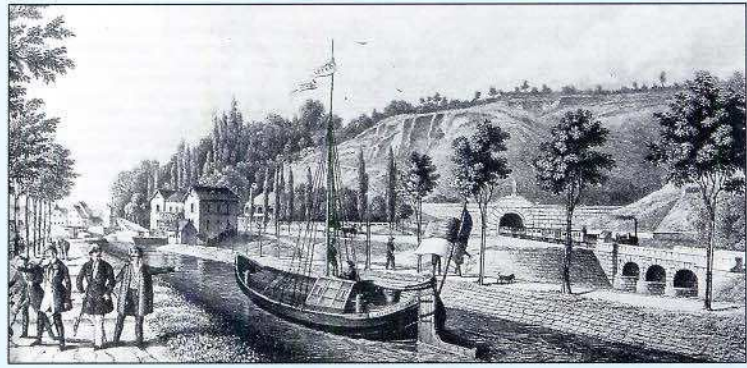


Bild 5 (links): In die Regierungszeit von König Ludwig I. (1825 – 1848) fällt die Entstehungsphase der bayerischen Eisenbahnen. Der Monarch, hier von Meister Stieler im Krönungsornat dargestellt, konnte sich lange Zeit nicht mit den Schienenwegen anfreunden, da sie den von ihm favorisierten Donau-Main-Kanal in den Schatten zu stellen drohten. **Abbildung: Bayerische Staatsgemäldesammlung**

Bild 6 (oben): Joseph von Baader (1763 – 1835) war eine der rührigsten, aber auch tragischsten Figuren der frühen bayerischen Eisenbahngeschichte. In sein Todesjahr fällt die Eröffnung der ersten Bahn heutigen Typs, die er stets für seinem System unterlegen gehalten hatte. **Abb.: Sammlung Klee**

Bild 7 (oben rechts): Als "Gesamtkunstwerk" hatte sich König Ludwig I. den Burgbergbereich in Erlangen gewünscht: im Vordergrund der Donau-Main-Kanal und dahinter – das entsprach durchaus der Rangfolge – die Süd-Nord-Bahn, auf der soeben ein Zug den Burgbergtunnel verläßt. **Abbildung: Sammlung Asmus**

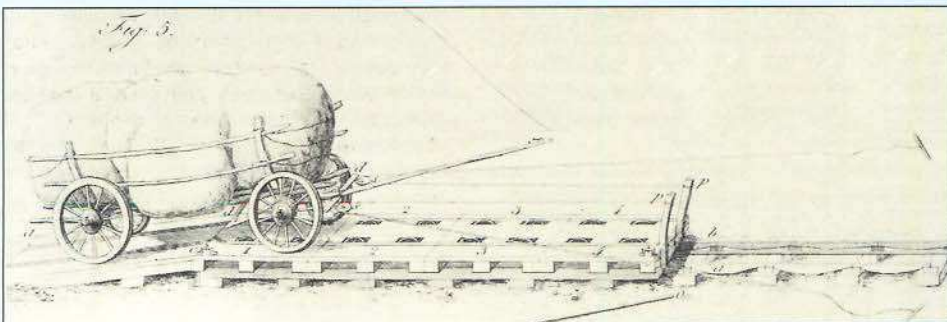
Ludwigs Kanal und Baaders eiserne Straßen

Der von 1825 bis 1848 regierende Monarch Ludwig I. hatte es sich in den Kopf gesetzt, das bereits von Karl dem Großen angefangene (aber bald wieder aufgegeben) Projekt eines Schifffahrtskanals zwischen Main und Donau zu realisieren. Das war nicht nur romantische Träumerei, das war auch ein Versuch, den europäischen Nord-Süd-Fernhandel auf Jahrzehnte an das Königreich Bayern zu binden. Ein Versuch, der angesichts der aufkommenden Eisenbahn scheitern mußte.

Sehr früh trat bereits ein Mann mit der Idee hervor, anstatt des Kanals eine Eisenbahn zwischen den beiden Flüssen zu bauen. Dieser Mann, Joseph Baader (1763 bis 1835), hatte zunächst Medizin, dann Mathematik und Mechanik studiert. Zwischen 1787 und 1793 ergänzte er seine theoretischen Kenntnisse in England. Ein zweites Mal besuchte er die Insel 1815.

Baader trat in den Staatsdienst ein, wurde 1798 zum Maschinendirektor beim Obersten Berg- und Münzamt in München ernannt, 1799 zum Wirklichen, 1808 zum Geheimen Bergrat, dann zum Oberstbergrat. 1813 wurde er schließlich in den Adelsstand erhoben.

Bild 8: Die "rollende Landstraße" Baaderschen Zuschnitts. Auch diese Darstellung aus der "Fortschaffenden Mechanik" dokumentiert, wie weit der Eisenbahnpionier teilweise seiner Zeit voraus war. **Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**



Joseph Ritter von Baader war eine der erstaunlichsten Gestalten der frühen deutschen Eisenbahngeschichte. Seine enorme Ausdauer hob ihn stets aus dem Kreis der anderen Eisenbahnpioniere heraus. Da seinen Ideen letztlich jedoch der Erfolg versagt blieb, Baader dies aber zu nur noch größeren Bemühungen (und Attacken gegen seine Widersacher) antrieb, stand er nach einiger Zeit in dem Ruf, ein Phantast zu sein.

Baaders eiserne Straßen

Baaders erste öffentliche Reflexionen über schienengebundene Fahrzeuge – er plädierte für eine Schienen- statt Kanalverbindung zwischen Main und Donau – gehen auf das Jahr 1807 zurück. Sie blieben ohne Echo. Daraufhin publizierte er 1812 seine Schrift "Zur Einführung der eisernen Kunststraßen im Königreich Bayern", ebenfalls ohne entscheidende Wirkung. 1822 folgte sein wohl bekanntestes Werk "Neues System der fortschaffenden Mechanik", in dem er seine Ideen ausführlich entwickelte. Im Prinzip handelte es sich bei Baaders "neuem System" um straßentaugliche Wagen

mit zusätzlichen mittleren Lauf- und seitlichen Führungsrollen, so daß die Fahrzeuge nicht nur auf den erhöht angebrachten Schienen unter Nutzung des geringeren Rollwiderstands gezogen werden konnten, sondern ebenso als normales Fuhrwerk auf der Straße. Ein zweifach nutzbares System also.

Natürlich wollte Baader auch in der Praxis die Vorteile seines "neuen Systems" unter Beweis stellen. So regte er schon 1814 an, versuchsweise eine Pferdebahn von Nürnberg nach Fürth zu bauen. Er fand jedoch keine Geldgeber. Daraufhin stellte Baader ein Modell seiner Bahn her und sandte es an König Maximilian I. Joseph mit der Bitte, für diese Erfindung "ein ausschließliches Privilegium für das ganze Königreich auf 25 Jahre allergnädigst zu ertheilen". Baader erhielt sein Privileg.

Nach seiner bereits erwähnten zweiten Englandreise suchte er 1817 mit seinem Vorschlag die Öffentlichkeit, eine doppelspurige Bahn seines Systems, die nur dem Frachtverkehr dienen sollte, von Kitzingen am Main über Nürnberg nach Donauwörth zu bauen. Auf der 156 km langen Strecke sollten insgesamt 800 Wagen und 44 Pferde eingesetzt werden; die erforderliche Investitionssumme bezifferte Baader auf 2,5 Mio Gulden.

Als ein Jahr später eine Realisierung seines Vorhabens noch immer nicht in Sicht war, ließ Baader im Hof der ihm unterstehenden königlichen Maschinenwerkstätte in München eine Demonstrationsbahn in halber Größe bauen, mit der auch der Nachweis eines dramatisch niedrigeren Rollwiderstands tatsächlich gelang. So meldete am 22. April 1818 die Münchner Stadtchronik, daß die bayerische Kronprinzessin einen mit 16 Zentnern beladenen Wagen bequem mit einer Hand fortzog.



Bild 9: Noch einmal die Kombination Eisenbahn/Kanal, hier bei Fürth. Die mächtige S 3/6-Schnellzuglokomotive, die im Hintergrund vorbeirauscht, verdeutlicht die eher bescheidenen Dimensionen der Wasserstraße.
Foto: E. Schörner

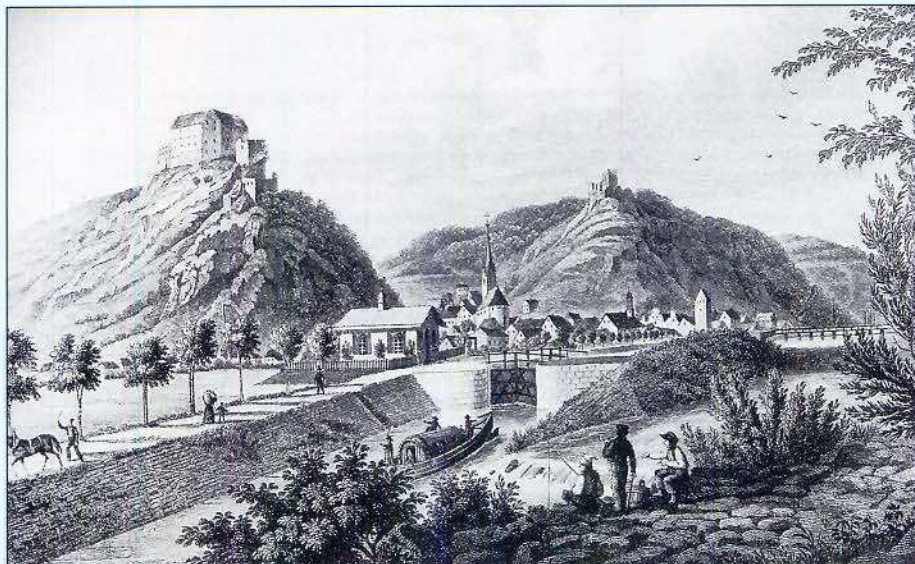


Bild 10: Dieser Stahlstich zeigt den Ludwig-Kanal mit den Anlagen einer Schleuse bei Riedenburg. Schon bald sorgte die Bahn dafür, daß der Betrieb auf dem Kanal der Vergangenheit angehörte. **Abbildung:** Verkehrsmuseum Nürnberg

Aber auch das verhalf Baader nicht zum entscheidenden Durchbruch, denn inzwischen hatte sich in der Frage der Main-Donau-Verbindung die Waage mehr und mehr zugunsten eines Kanals geneigt. Baaders Pferdebahn-Argumente fanden keinen Widerhall.

List schaltet sich ein

Auch das Eingreifen Friedrich Lists half nichts. List hatte sich inzwischen in die Debatte eingeschaltet und berichtete aus Amerika, daß dort die Sache zwischen Kanälen und Eisenbahnen noch nicht entschieden sei. In einer ganzen Briefserie entwarf List dann ein bayerisches Eisenbahnsystem und unterstrich, daß ein neues Verkehrsnetz, wie es Bayern dringend benötige, mittels Kanälen nicht ausführbar sei, mit der Eisenbahn jedoch sehr wohl.

Den in Rom weilenden König Ludwig I. bedachte List ebenfalls mit seinen Veröffentlichungen, traf jedoch auf wenig Verständnis. Aus der Heiligen Stadt schrieb der Monarch an seinen Minister Eduard von Schenk, daß trotz allem Kanäle zwischen München und der Donau sowie zwischen Main und Donau einer Eisenbahn vorzuziehen seien – falls man sie denn überhaupt bezahlen könne. List habe den bedeutenden Aspekt außer acht gelassen, daß Eisenbahnen in einem Krieg leicht zerstört werden könnten, wohingegen ein Kanal selbst nach Jahrhunderten (!) leicht wiederhergestellt sei. Für den König, der sich mit seinen großartigen Bauten zu verewigen gedachte, war das ein wichtiger Gesichtspunkt.

Wenig Beachtung fanden in München auch die Erfolge der englischen Bahnstrecken Stockton – Darlington und Liverpool – Manchester. Selbst Baader mochte dafür nicht eintreten, handelte es sich hier doch um ein Bahnsystem (spurkranzgeführte Fahrzeuge für ausschließlichen Schienenverkehr), das er dem seinen als deutlich unterlegen ansah. Ausschlaggebend für König und Regierung blieb also letztlich die

Idee einer Verknüpfung der beiden Flußsysteme Rhein/Main und Donau, der damals bedeutendsten europäischen Handelswege, ohne lästiges Umladen zwischen Schiff und Waggon, ohne die Unwägbarkeiten eines neuen Verkehrsmittels.

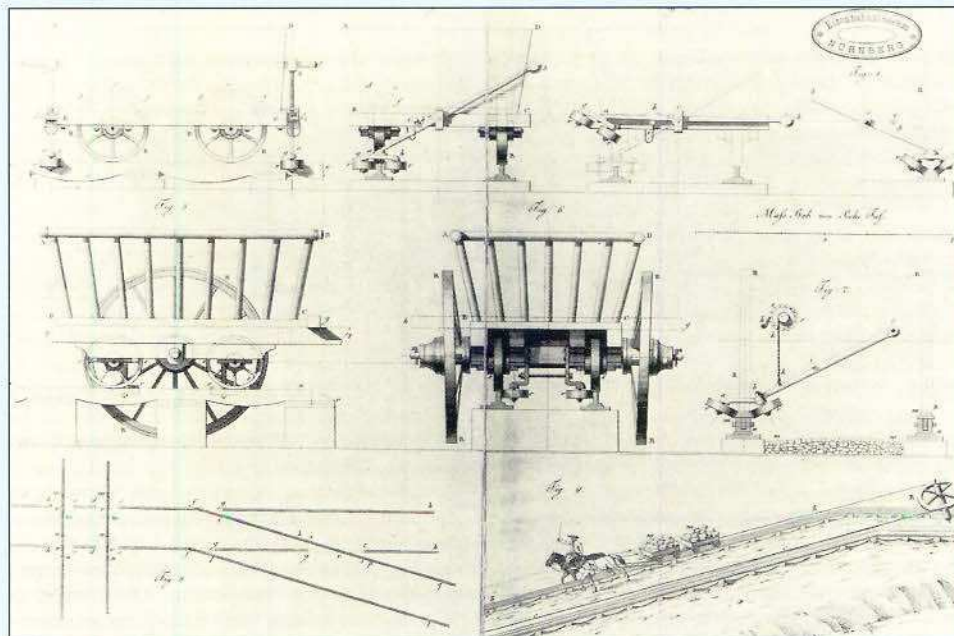
Am 1. Juli 1834 wurde endlich das Gesetz veröffentlicht, das einen Kanalbau von Kelheim an der Donau über Nürnberg nach Bamberg durch eine noch zu bildende Aktiengesellschaft festlegte. Die Emission der Aktien übernahm das Bankhaus M. A. Rothschild in Frankfurt/Main. Wenig später begannen die Bauarbeiten, und 1846 konnte der volle Betrieb auf dem 172 km langen "Ludwigskanal" aufgenommen werden. Die Endabrechnung der Bauarbeiten ergab eine Gesamtsumme von 17,4 Millionen Gulden, das Doppelte der ursprünglich veranschlagten Baukosten. Übrigens: Die 1844 bis 1854 fertiggestellte Ludwigs-Süd-Nord-Bahn war pro Kilometer etwa gleich teuer.

Der Kanal ist fertig

Zur Zeit seiner Eröffnung war der teure Kanal schon wieder überholt. Mit seinen insgesamt 101 Schleusen von nur 35 m Länge und 4,7 m Breite ließ er lediglich den Einsatz von Kähnen zu, die nicht mehr als etwa 120 t Last zu befördern vermochten. Zwar wurden die ursprünglich für die Kostendeckung veranschlagten 100 000 t Frachtgut jährlich erreicht, und im Jahre 1850 erlebte das Bauwerk mit 196 000 t sein bestes Ergebnis.

Ab 1863 aber war der Ludwigs-Donau-Main-Kanal ein Zuschußbetrieb. Bedeutenden Fernverkehr gab es nach Fertigstellung der wichtigen Nord-Süd-Bahnen praktisch nicht mehr. Dagegen sollen lokale Stein- und Bauholztransporte zu den großen Städten Nürnberg oder Regensburg noch bis ins 20. Jahrhundert eine gewisse Rolle gespielt haben.

Bild 11: Ein Blick in Baaders zweibändiges Werk "Neues System der fortschaffenden Mechanik" von 1822. Besonders interessant ist das in der Mitte dargestellte "Zweissystemfahrzeug", ein für Schienen wie Straßen gleichermaßen geeigneter Wagen. **Abbildung:** Sammlung Dr. Scheingraber



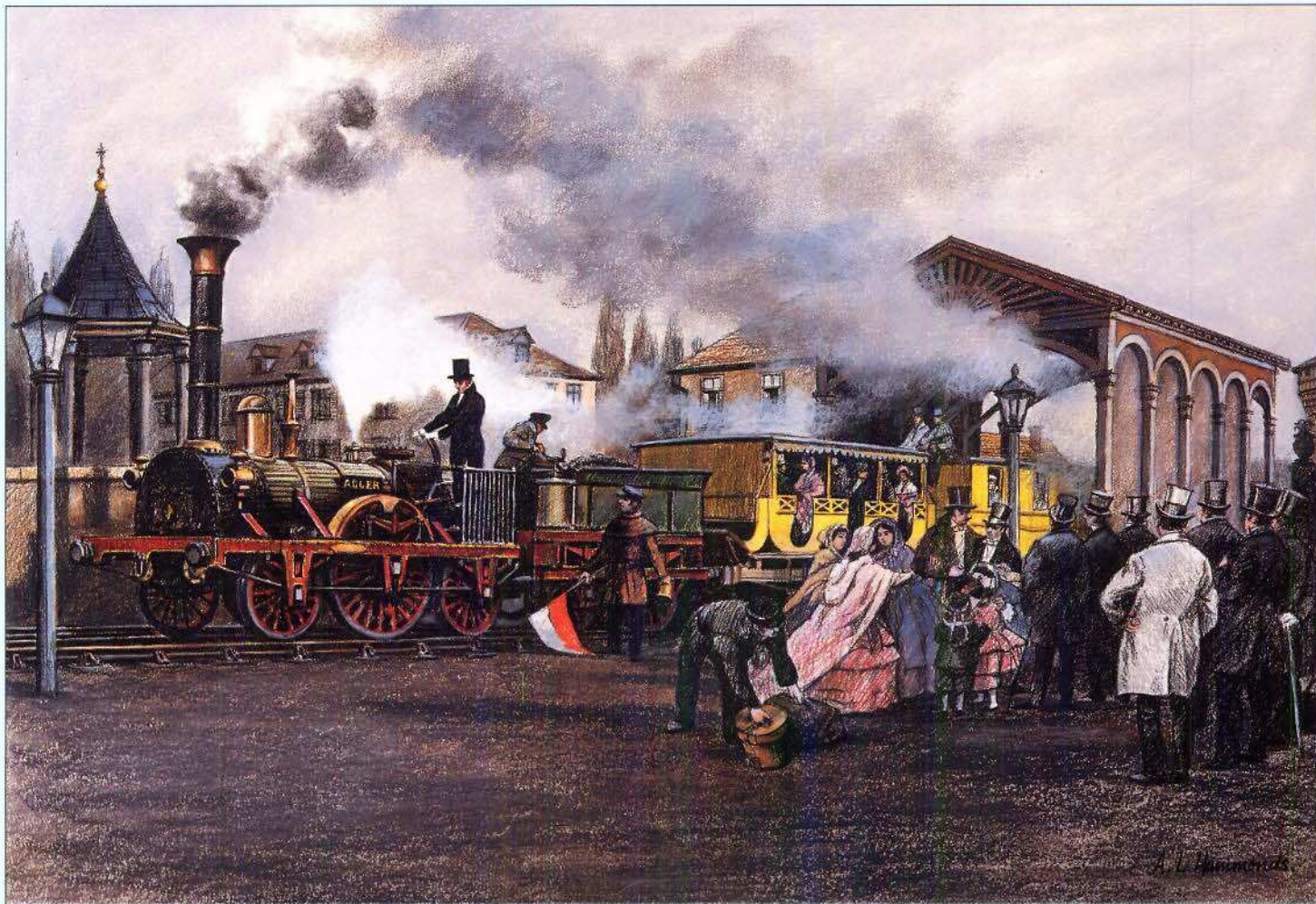


Bild 12: Die erste öffentliche Fahrt eines Dampfzugs in Deutschland, gemalt von Professor A. L. Hammonds nach einer zeitgenössischen Darstellung von Professor Heim: William Wilson, aus England gekommener "Urvater" aller deutschen Lokführer, steuert am 7. Dezember 1835 den ADLER aus der Halle des Nürnberger Ludwigsbahnhofs. Heims Originalgemälde befand sich lange Zeit im Deutschen Museum, München, ehe es ins Nürnberger Verkehrsmuseum kam. **Abbildung: Sammlung Asmus**

Die Ludwigsbahn und weitere frühe Privatbahn-Projekte in Bayern

"In ganz Bayern, vielleicht selbst in ganz Deutschland ist kein Punkt, wo eine Eisenbahn leichter und mit größeren Vortheilen für die Unternehmer ausgeführt werden könnte." Mit diesen Worten stimmte der Herausgeber der in Nürnberg erscheinenden

"Allgemeinen Handlungszeitung", Erhard Friedrich Leuchs, in der Neujahrsausgabe vom 2. Januar 1833 sein Publikum einmal mehr auf ein großes Vorhaben ein, das schon seit einigen Jahren die fortschrittlichen Geister Mittelfrankens stets aufs neue

in Unruhe versetzt hatte und sich nun seiner Realisierung näherte: den Bau einer dampfbetriebenen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Zahllose "Denkschriften", "Mittheilungen" oder "Untersuchungen" zur Ankurbelung frü-

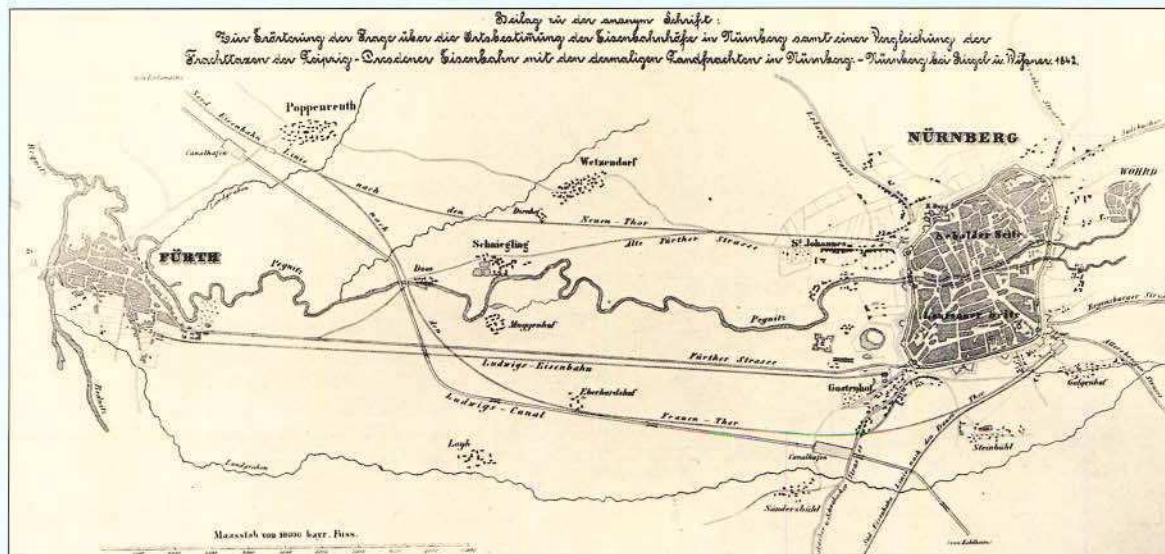


Bild 13: Schnurgerade ist die neben der Fürther Straße liegende Trasse der Ludwigs-Eisenbahn. Ebenfalls dargestellt sind der Donau-Main-Kanal ("Ludwigs-Canal") und die Gleise der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn (Skizze etwa von 1845). **Zeichnung: Verkehrsmuseum Nürnberg**

er Eisenbahnprojekte waren schon kurz nach ihrem Erscheinen nicht mehr das Papier wert, auf dem sie gedruckt standen. Erhard Friedrich Leuchs' Einschätzung aber hätte treffender nicht sein können. Tatsächlich war der Raum Nürnberg damals die wirtschaftlich fortschrittlichste und gesündeste Region des Königreichs Bayern – eines Landes, das ansonsten zum allergrößten Teil von der Land- und Forstwirtschaft lebte, das an Bodenschätzen arm und mangels leistungsfähiger Handelswege Main und Donau hatten kaum internationalen Verkehr) verkehrsgeographisch in eine Randlage gerutscht war. Der Menschen- und Warenaustausch der Nachbarstädte Nürnberg und Fürth war überaus rege; die Entfernung von nur rund 6 km wurde durch keinerlei Hindernisse künstlich gestreckt. Ganz eindeutig: Wenn damals irgendwo in Deutschland eine Dampfisenbahn klare Aussicht auf Gewinn versprach, dann wohl eindeutig hier.

In den Jahren 1832/33, als Leuchs in seiner 'Allgemeinen Handlungszeitung' Stimmung pro Bahn machte, waren außerhalb Bayerns Dinge bereits Realität geworden, die dem noch von vielen Zeitgenossen dem Reich der Phantasie zugeordneten neuen Verkehrsmittel die notwendige Berechenbarkeit verliehen. Gemeint ist in erster Linie die seit 1830 zuverlässig laufende (und auch gewinnbringende) Bahn zwischen Liverpool und Manchester, die erste dem allgemeinen Verkehr dienende Dampfisenbahn der Welt. Mehr als alle klugen Reden und Schriften, etwa des arg überschätzten Friedrich List, spornte dieses Exempel zur Nachahmung an.

Zusätzlich erhoffte, ja erwartete man von dem neugegründeten Deutschen Zollverein, dem auch Bayern beitrug, in Kaufmannskreisen eine spürbare Belebung des Handels. Was Wunder, daß die Förderer des Nürnberg-Fürther Eisenbahnprojekts ihre Strecke bereits als ein Element des kommenden deutschen Eisenbahnsystems sahen. Dazu ist es bekanntlich nicht gekommen. Die Strecke Nürnberg – Fürth selbst hingegen wurde Realität.

Eine lukrative Sache

Die historische Bedeutung der Ludwigsbahn liegt in erste Linie darin, daß sie hohe Gewinne abwarf (beispiellos hohe Gewinne, wie sich bald herausstellen sollte). Damit war der Beweis erbracht, daß auch in Deutschland eine Eisenbahn-Aktiengesellschaft ein nicht nur für die "Landeswohlfahrt" wichtiges, sondern auch für die Aktionäre lukratives Unternehmen sein konnte. Eine bessere Motivation zum Bau weiterer Eisenbahnen konnte es gar nicht geben.

Nun sollen aber über dieser ersten Würdigung jener nur 6,04 km kurzen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth deren Entstehung und weiteres Schicksal nicht vergessen werden, wobei wir uns recht kurz fassen müssen. Wer es genauer wissen möchte, sei darauf verwiesen, daß über keine deutsche Privateisenbahn auch nur annähernd so viel Literatur veröffentlicht worden

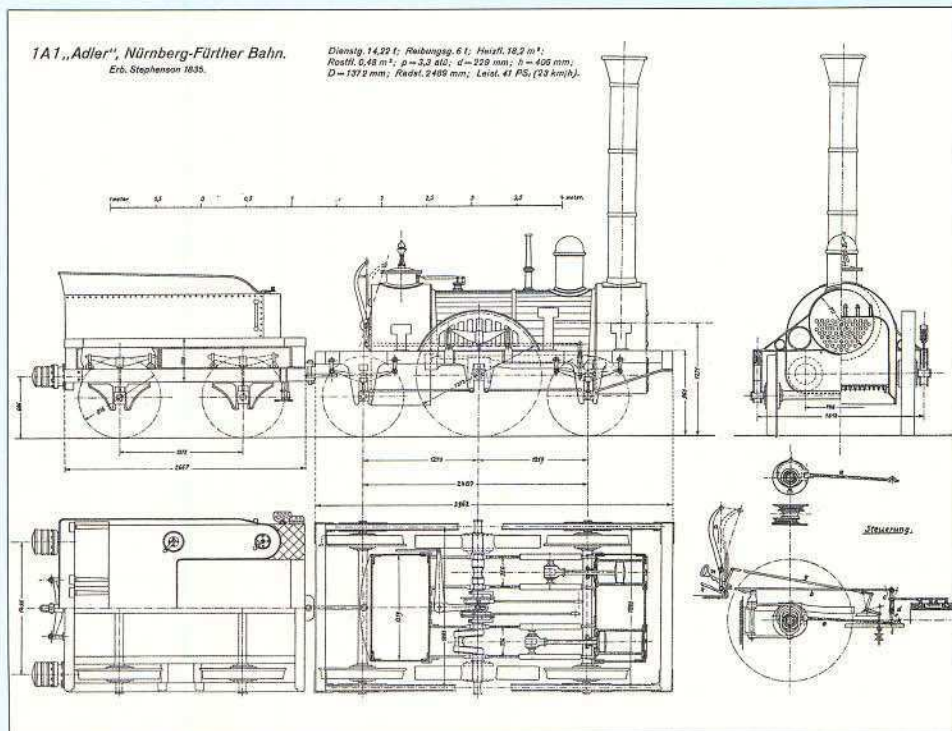


Bild 14: Der ADLER der Ludwigsbahn, erbaut von Robert Stephenson in Newcastle 1835, dann für den Transport zerlegt und in Nürnberg wieder fahrfertig montiert.

Zeichnung aus: Helmholtz/Staby: "Die Entwicklung der Lokomotive"

ist wie über die Ludwigsbahn. (Siehe auch die Broschüre "Der Adler und die Ludwigsbahn" von 1985 aus unserem Verlag.) Zurück ins Jahr 1833. Da sich der Nürnberger Magistrat trotz einiger Anstöße nicht für das von vielen Kaufleuten geforderte Eisenbahnprojekt erwärmen konnte, die Fürther Stadtobersten es aus Angst vor den wirtschaftlichen Folgen – etwa für die Fuhrleute – sogar meinten ablehnen zu müssen, ergriff einer der angesehensten und vermögendsten Männer des Landes, Nürnbergs Marktvorsteher Georg Zacharias Platner (1779 bis 1862), selbst die Initiative. Gemeinsam mit weiteren Bahnbefürwortern, darunter der Leiter der Polytechnischen Schule, Johannes Scharrer, gab er am 14. Mai 1833 eine Einladung zur Gründung einer Eisenbahn-Aktiengesellschaft heraus. Bis zum 18. November 1833 waren für die veranschlagten 132 000 Gulden Aktien gezeichnet. (Tatsächlich waren dann 177 000 Gulden erforderlich.) Es dauerte also immerhin ein halbes Jahr, denn noch überwog Skepsis. (Zum Vergleich: Bei der zwei Jahre später eröffneten Aktiensubskription für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn war schon am ersten Tag der Betrag untergebracht.) Von den Ludwigsbahn-Aktien blieb mehr als die Hälfte in Nürnberg. Die übrigen Interessenten kamen aus dem gesamten süddeutschen Raum. Sogar der Sohn eines Direktors der Liverpool-Manchester-Bahn beteiligte sich mit 2000 Gulden. Das Vertrauen in die Gesellschaft basierte vornehmlich auf dem Ansehen Platners, dessen Handelshaus Weltruhm genoß und von dem gesagt wurde, notfalls würde er das Vorhaben auf eigene Rechnung realisieren. Tatsächlich war Platner Großaktionär; er beteiligte sich mit 21 000 Gulden.

Auch einige Kleinanleger wollten als Aktionäre der Nürnberg-Fürther Eisenbahn da-

beisein. Aber eine Aktie kostete 100 Gulden; für die meisten Menschen war das mehr als ein halbes Jahreseinkommen, so daß der Interessentenkreis von vornherein eng begrenzt war. Zu den Kleinaktionären gehörte übrigens auch der Staat Bayern. König Ludwig I. ermächtigte seine Kreisregierung in Ansbach, zwei (!) Aktien auf Rechnung des Central-Industriefonds zu erwerben, um hierdurch, wie der Monarch es formulierte, "die lebhafteste Teilnahme der Staatsregierung an dem wichtigen Unternehmen zu bewähren". Ob das unfreiwilliger Zynismus war oder ob Ludwig I. seine aufsässigen Mittelfranken tatsächlich demütigen wollte, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls wird das Verhalten der ungeliebten Münchner Staatsregierung den Stolz der Nürnberger, die ja erst 1803 gegen ihren Willen von Napoleon Bayern zugeschlagen worden waren, nur weiter angefach haben; man werde es problemlos auch ohne die ungeliebte Obrigkeit schaffen.

Gleichwohl, an Taktgefühl wollten es Platner und seine Mitarbeiter nicht mangeln lassen. Platners Bitte, der Regent möge dem neuen Unternehmen gnädigst seinen Namen leihen, versagte sich Ludwig nicht. Die Schmeichelei war letztlich stärker als die Abneigung des Königs gegenüber Dampfmaschinen hier und selbstbewußt-liberal handelndem Bürgertum dort.

Ludwigs Siegel und Unterschrift waren ja zur rechtlichen Fixierung des Unternehmens auch noch vonnöten. Im Dezember 1833 wandten sich die Direktoren der Bahngesellschaft – erster Direktor und Kassierer war Platner, sein Stellvertreter Johannes Scharrer – mit ihren Vorschlägen für die Statuten an den Monarchen. Neben der allgemeinen Bau- und Betriebserlaubnis ging es dabei in erster Linie darum, daß ausschließliche Privileg für eine Bahn zwischen Nürnberg und