

Warum wurde die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gebaut?

von

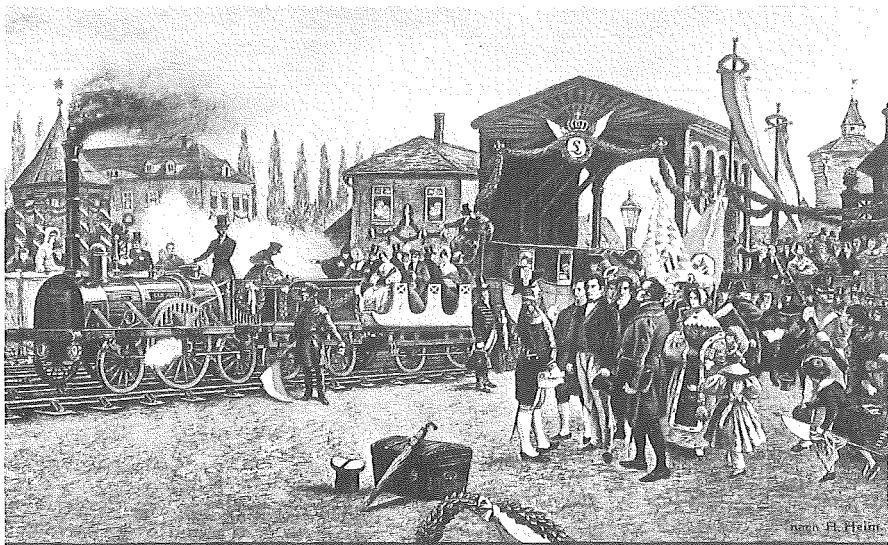
RUDOLF ENDRES*

Mit fünf Abbildungen

Wenn Geschichte nicht verwechselt wird mit der Beschäftigung mit bloß Gewesenem, sondern wenn Geschichte meint, eine Sache aus ihren Voraussetzungen zu verstehen und in ihren Folgen zu sehen, wenn Geschichte betreiben heißt, aus Vergangenen das Gegenwärtige zu begreifen und vielleicht auch das Künftige zu erahnen, dann kann die Beschäftigung mit der Welt zu Beginn des Eisenbahnzeitalters im besonderen Maße dem Erkennen unserer heutigen politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Identität dienen. Denn was damals begann, das Maschinenzeitalter und die Industriekultur, ist auch heute noch aktuell, wenn auch einem raschen Wandel unterworfen. Wenn wir uns also mit den damaligen Verhältnissen und den sie gestaltenden Menschen beschäftigen, dann erfahren und begreifen wir, warum wir so sind, wie wir sind.

Man muß schon weit zurück in die Geschichte gehen, bis zur Entdeckung der Welt und des Menschen in der Renaissance, um eine ähnliche Dichte von Erfindungen und Umwälzungen vorzufinden, die das Bild der bisher bekannten Welt innerhalb weniger Jahrzehnte so grundlegend veränderten, wie dies die Eisenbahn und die Dampfmaschinen getan haben. Der große Nationalökonom und Wirtschaftshistoriker Werner Sombart hat sogar den Eisenbahnbau überschwenglich als „die größte Leistung der Menschheit“, als „größte produktive Tat aller Geschichte“ gefeiert und das 19. Jahrhundert zum „Jahrhundert der Eisenbahnen“ erklärt. – Die Geschichte, speziell für Wirtschafts- und Technikgeschichte, ist in auffallender Weise von einem schubweisen Auftreten von Innovationen bestimmt.

*) Erweiterte Fassung eines Vortrags, der am 18. 12. 1985 in Erlangen auf Anregung von Herrn Prof. Dr. E. Wirth gehalten wurde.



Die erste Eisenbahn in Deutschland

Abfahrt des Eröffnungszuges von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835.

Abb. 1. Abfahrt des Eröffnungszuges in Nürnberg am 7. 12.1835

Lange Zeiten eines Wachstumsstaus oder -stillstands werden von ziemlich unvermittelt auftretenden Innovationsschüben abgelöst, wobei die eigentlichen Kräfte oder Anstöße für diese plötzlichen Impulse zunächst gar nicht recht erkennbar werden.

So lassen sich auf Antrieb auch keine zwingenden Gründe nennen, warum ausgerechnet zwischen Nürnberg und Fürth das Eisenbahnwesen in Deutschland seinen Ausgang genommen hat, und das erst am Ende des Jahres 1835, nachdem in England bereits 10 Jahre früher die erste Strecke für Güter- und Personenverkehr eröffnet worden war und 1829 das berühmte Wettrennen bei Rainhill stattgefunden hatte, bei dem Stephenson mit seiner Dampfmaschine als Sieger hervorgegangen war. Auch die Ausstellungen anlässlich des Eisenbahn-Jubiläums haben auf diese Frage keine Antwort gegeben.

Es müssen aber bestimmte Faktoren und Kräfte gewesen sein, die speziell in den Verhältnissen in Nürnberg und Fürth zu suchen sind und die dazu führten, die erste Eisenbahn in Deutschland nach Nürnberg zu holen. Nach meiner Meinung waren folgende Voraussetzungen und Beweggründe maßgeblich:

1. Für ein neues Verkehrssystem waren die politischen Rahmenbedingungen seit der Gründung des Deutschen Zollvereins, an dessen Abschluß der Nürnberger Handelsvorstand maßgeblich beteiligt gewesen war, günstig.

2. Es herrschte ein hoher Bedarf für ein neues und vor allem billigeres Transport- und Verkehrsmittel, und zwar gerade in Nürnberg, das noch immer aufgrund seiner geographischen Lage ein wichtiges Handelszentrum war.
3. In Nürnberg, das am Ende der reichsstädtischen Zeit praktisch bankrott war, gab es reichlich freies Kapital, das auf eine gewinnbringende Anlage wartete.
4. Es gab fortschrittliche und wagemutige Großkaufleute im Nürnberger Handelsvorstand, die über die technische Entwicklung des Eisenbahnbaus in England genau informiert waren, mit Weitblick die Chancen in Deutschland sahen und bereit waren, dafür Kapital zu riskieren.
5. Für eine Teststrecke war die von Hardenberg errichtete gerade und ebene Chaussee zwischen Nürnberg und Fürth sehr gut geeignet. Außerdem wies diese Straße das dichteste Verkehrsaufkommen im Königreich Bayern auf, was das finanzielle Risiko des Versuchs minderte.
6. Für den weiteren Aufbau des Eisenbahnwesens und die Fortentwicklung der neuen Technik war eine hochqualifizierte Arbeiterschaft nötig, die in Nürnberg, gerade in der Metallbranche und in der Holzverarbeitung eine lange Tradition besaß und noch immer vorhanden war.

In Nürnberg als dem Schauplatz des Geschehens hatten sich seit Jahrhunderten das Stadtbild sowie die Herrschafts- und Gesellschaftsstruktur nur sehr wenig verändert und gewandelt. Erst nach der gewaltsamen Napoleonischen Flurbereinigung begann eine neue Epoche in der Geschichte Nürnbergs. Rund 25 000 Bewohner zählte die Stadt beim Übergang an Bayern am 15. September 1806, doch bis zur Jahrhundertmitte hatte sich die Einwohnerzahl verdoppelt und der Industrialisierungsprozeß war im vollen Gang. Um 1830 noch wurden die Anfänge der Fabrikwelt in England von den Nürnberger Großkaufleuten mit Zurückhaltung und als sozial bedenklich betrachtet und wurde von den politisch und wirtschaftlich Verantwortlichen an dem traditionellen Ideal des gewerblichen Kleinbetriebs festgehalten. Nur zögernd wurde die mittelalterliche Stadtmauer überwunden, und erst 1825 wurden die Vororte Wöhrd, Gostenhof, Johannis und die Gärten hinter der Veste eingegliedert. Aber trotz der Eingemeindungen wurden weiterhin die Stadttore um 10 Uhr abends geschlossen, und nur an den 4 Haupttoren ließ die militärische Wache den Ankömmling in die Altstadt ein. Denn Nürnberg war noch immer ein befestigter Ort, ein nun bayerischer Waffenplatz. Doch bald war innerhalb des Burgfriedens kein Platz mehr für die neuen Fabriken, mußten dafür neue Tore in die alten Mauern gesprengt werden.

Im Gegensatz zu Nürnberg hatte sich Fürth im 18. Jahrhundert durch die merkantilistische Förderungspolitik der Markgrafen von Ansbach zu einer wichtigen Gewerbestadt entwickelt. Beim Übergang an Bayern zählte Fürth rund 12 300

Einwohner, darunter allein 2 600 Juden. Im hohen Rang stand die Manufakturherstellung von Spiegeln, Glas, Bleistiften, verschiedenem Kinderspielzeug, Haushaltsgeräten und feinen Drechslerarbeiten, die meist durch den Nürnberger Großhandel vertrieben wurden.

Politisch waren Nürnberg und Fürth, zumindest nach außen hin, ruhig, seitdem die Karlsbader Beschlüsse die nationalen und liberalen Hoffnungen, die hauptsächlich vom aufgeklärten und vermögenden Bürgertum getragen wurden, mit Polizeigewalt und Spitzeltum unterdrückt hatten. Als der liberal und national gesinnte Wittelsbacher Ludwig 1825 in München den Thron bestieg, da erwartete man von ihm in Franken einen grundlegenden Wandel der bayerischen Politik, auch der Wirtschafts- und Handelspolitik. Zur Thronbesteigung verfaßte der Nürnberger Marktvorsteher Johannes Merkel ein umfangreiches Promemoria über die wirtschaftliche Lage des Königtums und zur künftigen Handelspolitik, das praktisch ein Regierungsprogramm darstellte. Nachdrücklich wies Merkel darin auf die Funktion Bayerns als Durchgangsland zwischen Nord- und Südeuropa hin und forderte die Beseitigung aller Verkehrshindernisse und die Errichtung von Eisenbahnen für den Transitverkehr.

In der Tat setzte in den ersten Jahren der Regierung König Ludwigs I. eine Welle von Liberalisierungen in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft ein. Doch nach der Julirevolution in Paris 1830 und den Münchner Studentenunruhen im Dezember des gleichen Jahres gab Ludwig dem Drängen Metternichs nach und wechselte zu einer anti-liberalen Politik der Demagogenverfolgungen und Verhaftungen. Der „rote Prinz“, so Metternich, war zum „schwarzen Reaktionär“ geworden. Aus dem Landtag wurden die liberalen Abgeordneten aus der Pfalz und aus Franken ausgeschlossen, darunter auch der Nürnberger Abgeordnete Bestelmeyer. Der radikalliberale Dr. Coremans, der Herausgeber mehrerer Zeitungen in Nürnberg, forderte daraufhin in Flugschriften die Abschaffung der „gesamten bayerischen Camarilla“. Ihren Höhepunkt erreichten die anti-bayerischen Stimmen und Agitationen in Nürnberg im Mai 1832, als bei der Niederwerfung von Ausschreitungen mit militärischer Gewalt zwei Handwerksgesellen den Tod fanden und zahlreiche junge Männer verwundet wurden. Die anschließenden Verhaftungen und Demagogenverfolgungen führten dazu, daß sich das Bürgertum von der Politik abkehrte und sich dafür der Wirtschaft zuwandte. Nicht in der Politik, sondern in der aufblühenden Wirtschaft sah das Nürnberger Bürgertum seine Zukunft, denn die sog. „Industrielle Revolution“ hatte, zumindest ansatzweise, auch schon Nürnberg erfaßt. Wie in England begann die Industrialisierung in der ehemaligen Reichsstadt mit der Textilindustrie. 1817 gründete Lobenhofer in Wöhrd eine Tuchfabrik, und 1833 errichtete gleich daneben die Firma Merz eine mechanisierte Kammgarnspinnerei. 48 Fabriken wurden in den Jahren zwischen 1825 und 1845 in Nürnberg



Abb. 2. Johannes Scharrer 1785–1844

neu gegründet, vor allem in der traditionsreichen Metallbranche. Doch trotz der vielen Fabrikgründungen beherrschte noch immer das Handwerk oder der Kleinbetrieb die gewerbliche Produktion.

Für den Nürnberger Handel brachte der „Deutsche Zollverein“ vom 1. Januar 1834 einen entscheidenden Durchbruch. Die Idee eines gesamtdeutschen Zollvereins und der Abschaffung der Binnenzölle war in Nürnberg geboren, wo die Kaufleute Überlegungen anstellten, wie die schweren Folgen der Napoleonischen Kontinental Sperre, die vor allem den Nürnberger Kolonialwarenhandel getroffen hatte, überwunden werden konnten. Bereits 1818 verhandelte der Nürn-



Abb. 3. Georg Zacharias Platner 1781–1862. Porträt von Julia Bayer

berger Hopfengroßhändler und Marktadjunkt Johannes Scharrer in Berlin über den Abschluß eines deutschen Zollvereins, wenn auch noch ohne Erfolg. Ein Jahr später gründete dann der Nürnberger Kaufmann Bauerreiß zusammen mit mehreren gleichgesinnten fortschrittlichen Kaufleuten den „Deutschen Handelsverein“ mit Sitz in Nürnberg, dessen Vorsitz der Nürnberger Großhändler Schnell übernahm und in dessen Vorstand 10 Nürnberger Kaufleute saßen. In ihrem Auftrag erarbeitete der bekannte Nationalökonom Friedrich List das zukunftsweisende Projekt eines „Deutschen Zollvereins“. Dem Einfluß Johannes Scharrers sowie der Marktvorsteher Johannes Merkel und Georg Zacharias Platner, die als wirtschaftspolitische Gutachter und Ratgeber der bayerischen Regierung und König Ludwigs tätig waren, war es schließlich zu verdanken, daß 1828 ein Zollbund zunächst zwischen Bayern und Württemberg geschlossen wurde, aus dem dann der Deutsche Zollverein hervorging, der allerdings den habsburgischen Vielvölkerstaat ausschloß, was auch politisch folgenschwer werden sollte. Mit der Gründung des Deutschen Zollvereins waren die staatlichen Hemmnisse für die Ausweitung und Intensivierung des Handels und Verkehrs weggefallen, wovon nicht zuletzt der Nürnberger Großhandel profitieren sollte. Denn noch immer hatten, was meist übersehen wird, der Zwischenhandel und das Speditionsgeschäft maßgebende Bedeutung für das Wirtschaftsleben der Stadt. Im Jahr 1825 gab es immerhin noch rund 100 große und namhafte Handlungshäuser, die überwiegend im Kommissionsgeschäft tätig waren und vor allem Kolonialwaren von den Nordseehäfen nach Süddeutschland vertrieben.

Seit dem späten Mittelalter und bis in das 16. Jahrhundert hinein war Nürnberg eine oder gar die große Drehscheibe des europäischen Handels und der Nürnberger Fernhandel überspannte praktisch alle Länder Europas. Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts mußte Venedig den Handel im deutschen Kernraum zwischen Böhmen und dem Rhein freigeben und den Nürnbergern überlassen, die nun die Handelspartner Venedigs mit den kostbaren Gütern und Waren, den Gewürzen, feinen Stoffen und Luxusgütern aus dem Orient und aus Indien wurden, die Venedig über das Mittelmeer bezog. Die Nürnberger vermittelten und verteilten die Waren weiter nach Böhmen, Polen und Rußland und drangen selbst in das Gebiet der Hanse ein. Zum Hauptumschlagsplatz entwickelte sich die Messe in Leipzig, während Frankfurt mit seinen Messen der wichtigste Umschlagsplatz und Zahlungsort für den Handel an den Rhein, nach Flandern und nach England war. Nürnberg vermittelte auch zwischen dem Westen und Osten Europas. Nürnberger Fernhändler brachten Tuche aus Flandern und Metallwaren aus Nürnberg nach Österreich und Ungarn und brachten als Rückfracht Wein und Schlachtvieh in die Heimat. Mit dem Vordringen der Türken und vor allem mit der Entdeckung der Seewege nach Indien und nach Amerika verlagerten sich die internationalen Handelsströme. Venedig und der Levantehandel rückten langsam in den Hinter-

grund und dafür wuchs die Bedeutung der Hafenstädte an der Atlantikküste und an der Nordsee. Antwerpen wurde nun zum Weltstapelplatz, bis es 1585 durch die Spanier erobert wurde. Antwerpens Rang übernahmen nun mehr und mehr Hamburg und Bremen. Der 30jährige Krieg brachte für Nürnberg einen tiefen Einbruch, von dem sich die Reichsstadt letztlich nicht mehr erholen konnte. Der politische, wirtschaftliche und finanzielle Niedergang war unverkennbar.

Im ausgehenden 17. Jahrhundert und im 18. Jahrhundert wurde der Nürnberger Handel von den Handelssperren im Gefolge der Reichskriege gegen Frankreich sowie von der protektionistischen Schutzzollpolitik und den Einfuhrverboten der europäischen Großmächte Österreich, Frankreich, Brandenburg-Preußen und Polen schwer getroffen. Auch die laufend erhöhten Transitzölle der benachbarten Territorien, voran Kurbayern mit der Oberpfalz und Ansbach-Bayreuth, belasteten den reichsstädtischen Handel und Verkehr. Trotz aller Hemmnisse aber brachen die traditionellen Handelsverbindungen nicht völlig ab, und vor allem konnte sich der Nürnberger Handel rechtzeitig und geschickt umstellen. Denn im 18. Jahrhundert wurde Nürnberg zum wichtigen Stapel- und Umschlagplatz für die „Kolonialwaren“, für die neuen Konsumgüter aus Übersee, wie Kaffee, Kakao, Tee, Zucker, Tabak, Gewürze, Indigo und andere Farbstoffe, Gummi, Schellack usw. Diese neuen Kolonialwaren wurden von englischen oder holländischen Häfen sowie vor allem von Hamburg und Bremen eingeführt und von Nürnberger Großkaufleuten oder „Specereyhändlern“ über ganz Süddeutschland, Böhmen, Österreich und die Schweiz verteilt.

Verbunden wurde der Nürnberger Kolonialwarenhandel mit Produkten aus der Nürnberger gewerblichen Produktion, insbesondere mit metallenen Kleingebrauchsartikeln für den „täglichen Hausbedarf“, wie Dosen, Laternen, Messingwaren, Messer, Drähte, Nähnadeln. Gesucht und beliebt waren weiterhin Nürnberger Spielwaren, wie Zinn- und Bleisoldaten und Spielkarten; ferner Spiegel, Brillen, Papiere und Bleistifte, aber auch mathematische, astronomische, physikalische und medizinische Instrumente sowie Landkarten und Musikinstrumente.

Die geographische Lage Nürnbergs erwies sich auch noch im 18. und frühen 19. Jahrhundert für den europäischen Zwischenhandel von Süd nach Nord und West nach Ost als günstig. So wurden aus Venedig und Triest Baumwolle, Mandeln, Weinbeeren, Feigen, Rosinen, Pistazien, überzuckerte Früchte, Süßholzsaff, Gläser, Seidenstoffe und andere Güter der Levante, des Balkans und Italiens bezogen und nach Nordeuropa und Rußland vertrieben. Aus der Türkei kamen Garn und Leder, aus Ungarn Kupfer und Weine, aus Böhmen und der Slowakei Fette und Unschlitt, die auf der Donau transportiert und in Nürnberg umverteilt wurden. Nach Frankreich wurde vor allem Hopfen aus Franken und Böhmen exportiert, während die Rückfracht aus Weinen und modischen Galanteriewaren be-

standen, die zusammen mit Produkten aus der Nürnberger leonischen Industrie weitervertrieben wurden. Manufakturwaren oder „Nürnbergische kurze Waren“, der alte „Nürnberger Tand“, wie Glasperlen, Spielwaren, Spiegel, Zinnfiguren, Käämme, Brillen, Näh- und Stechnadeln, billiger Schmuck, Taschenuhren, Maultrommeln, leonische Drähte, Bleistifte usw. aber wurden vor allem in die Kolonien exportiert, nach Nord- und Südamerika, nach Afrika und nach Ostindien, wo sie an die Eingeborenen verkauft wurden.

Mit dem Erlaß der Kontinentalsperre durch Napoleon 1810 aber wurde dieser Handel mit den „Nürnbergischen kurzen Waren“, deren Produktion auch die Nachbarstädte und -territorien vielfach mit einschloß, unterbrochen, wie auch umgekehrt der wichtigste Zweig des Nürnberger Handels, nämlich die Kolonialwarenvermittlung von den Nordseehäfen nach Süddeutschland. So entfielen von den eigenen Erzeugnissen, die nach der Montgelas-Statistik in Nürnberg einen Wert von etwa 1,835 Mill. fl Wert darstellten, bezeichnenderweise die größten Posten mit 350 000 fl auf die Brauereien, 160 000 fl auf die Tabakverarbeitung und 90 000 fl auf die Lebküchnelei. Die Manufakturwaren spielten kaum eine Rolle. Nach der Aufhebung der Kontinentalsperre aber belieferte der Nürnberger Handel wieder ungehindert Süddeutschland, Österreich und die Schweiz mit Kolonialwaren und lieferte „kurze Waren“ für die Kolonien.

Insgesamt verzeichnete Nürnberg nach den bayerischen Zollregistern von 1825 einen Ausfuhrwert von 6,73 Mill. fl und einen Einfuhrwert von 5,34 Mill. fl. Die Exportwege führten hauptsächlich über Hamburg und Bremen nach Nordamerika, aber auch nach Mittel- und Südamerika und nach Asien. Von der bayerischen Ausfuhr nach den USA lieferten Nürnberg und Fürth 1836 mehr als die Hälfte im Wert von über 2 Mill. fl.

Nach einem Bericht des Nürnberger Handelsvorstandes wurden 1825 allein auf der Straße nach Hamburg gegen 19 000 Zentner Manufakturwaren im Wert von fast 1½ Mill. fl versandt, auf der Straße nach Sachsen gegen 14 000 Zentner für etwa 1,1 Mill. fl und auf den Straßen nach Augsburg und Salzburg je 5 500 Zentner für rund ½ Mill. fl.

Den Fuhrverkehr regelten noch immer die von den Marktvorstehern kontrollierten Güterbestättereien und das mit ihnen verbundene Transportgewerbe. Noch um 1840 verzeichneten die Manualien der Güterbestätter rund 11 000 ein- und ausfahrende Frachtwagen pro Jahr, die kleinen Fuhren nicht eingerechnet. Die Anziehungskraft der Nürnberger Verkehrseinrichtungen hatte auch im 18. und frühen 19. Jahrhundert weiterbestanden, und selbst die gefährlichsten Konkurrenten der Nürnberger, die Fabrikanten und Kaufleute in Fürth, Schwabach, Erlangen und anderen fränkischen Städten sahen sich gezwungen, sich des Nürnberger Botenwesens und Speditionshandels zu bedienen.

Der Nürnberger Handelsplatz hatte es also in bestimmtem Rahmen verstanden, sich auf die neuen Handelswege und Handelswaren umzustellen und an die veränderten Verhältnisse anzupassen. Bezeichnenderweise waren die meisten Nürnberger Großhandelsfirmen, die auch bei der Eisenbahngründung eine maßgebliche Rolle spielten, wie die Merkel und Lödel, Kießling, Reichel, Panzer, Lotzbeck, Platner, Bestelmeyer und Scharrer, Großhändler für „englische Waren“ oder Kolonialwaren. Von diesen großen Häusern wurden auf Geschäftsreisen Hamburg, Bremen, London und Paris besucht, und bei den dortigen Geschäftspartnern erhielten die Söhne ihre Ausbildung. Diese Nürnberger Großkaufleute waren reich – so verfügte das Handelshaus Merkel und Lödel über ein Eigenkapital von 318 000 fl und die Tabakmanufaktur Gebr. Bestelmeyer über ein Geschäftskapital von 110 000 fl; sie waren Mitglieder des elitären Nürnberger Handelsvorstandes, waren untereinander mehrfach versippt und verschwägert, verkehrten in den gleichen gesellschaftlichen Vereinen, in der „Harmonie“ oder im „Museum“, und waren zumeist Mitglieder der Freimaurerloge. Von diesen Großkaufleuten konnten auch mühelos die Aktien der Eisenbahngesellschaft in Höhe von 170 000 fl übernommen werden. Widerspricht das vorhandene private Kapital, das spekulativ dem innovatorischen Eisenbahnbau zur Verfügung gestellt wurde, aber nicht dem Bild von der total bankrotten Reichsstadt, dessen Schulden beim Übergang an Bayern rund 12 Mill. fl betragen und das wegen seiner hohen Schulden 1796 sogar vom König von Preußen verschmäht worden war?

Nürnberg war im ausgehenden Mittelalter eine der wohlhabendsten Städte im Reich, vielleicht sogar die reichste Stadt überhaupt. Dann aber kam 1552/53 der sog. 2. Markgräflerkrieg gegen Albrecht-Alcibiades von Brandenburg-Kulmbach, der Nürnberg rund 4¹/₂ Mill. fl kostete. Doch die reichsstädtischen Schulden konnten bis zum Ausbruch des 30jährigen Krieges auf rund 1,8 Mill. fl reduziert werden. Der verheerende Große Krieg ließ dann die Schuldenlast auf 7,4 Mill. fl hochschnellen, die jedoch durch freiwillige Kapitalreduktionen der Nürnberger Bürgerschaft auf 3,1 Mill. fl herabgesetzt wurden. Die folgenden Friedensjahre brachten eine weitere Reduzierung der Staatsschulden, ehe dann die Kriege gegen die Türkei, gegen Frankreich und vor allem der Spanische Erbfolgekrieg erneut eine Schuldenlast in Höhe von rund 7,3 Mill. fl verursachten. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts entfielen rund 30 % des reichsstädtischen Etats auf das Militärwesen, und die Zinslast verschlang zeitweise über die Hälfte der gesamten Jahresausgaben.

Dazu kam die protektionistisch-merkantilistische Wirtschaftspolitik der europäischen Großmächte, so daß Handel und Gewerbe in Nürnberg mehr und mehr zurückgingen. Der politische und wirtschaftliche Niedergang der Reichsstadt war unverkennbar, und das erstarrte patrizische Ratsregiment war unfähig, den Kurs zu ändern. Die aufgeklärte wirtschaftende Kaufmannschaft aber blieb vom Stadregiment ausgeschlossen.

Am Ende des 18. Jahrhunderts schließlich okkupierten die Bayern wichtige Teile des Nürnberger Landgebietes, und Hardenberg schob sogar in einem brutalen Willkürakt die Grenzen der preußischen Herrschaft bis an die Tore und Mauern der Reichsstadt vor. Als Nürnberg im September 1806 an das junge Königreich Bayern fiel, betrugen die Schulden der ehemaligen Reichsstadt genau 9 923 850 fl an Kapital und 2 292 520 fl an rückständigen Zinsen. Wer aber waren die Kreditgeber und vor allem was geschah mit den Schulden und Zinsen? Für den Großteil der Passiva waren Schuldscheine ausgegeben, Pfandbriefe oder Obligationen, die zu 3–5 % von der Stadtkasse fest verzinst wurden. Die meisten dieser Schuldscheine waren in den Händen von Nürnberger Bürgern, die auf diese Weise über Generationen hinweg ihr gespartes Geld sicher angelegt hatten. Jetzt aber stellte sich für die bayerische Regierung die Frage, ob und in welchem Umfang das Nürnberger Schuldenwesen anerkannt bzw. übernommen werden sollte und ob weiterhin Zinsen an die Gläubiger bezahlt werden mußten. Zur Klärung dieser Frage wurde eine Liquidationskommission eingesetzt, die eine Vielzahl von Vorschlägen erarbeitete, die alle zu Lasten der Nürnberger Gläubiger gingen, was große Unruhe in der Stadt schuf. Schließlich kam die Schuldentilgungsfrage 1819 in den Bayerischen Landtag. Dort entschied man sich, nach langem und heftigem Streit, mehrheitlich für die Übernahme der Nürnberger Schulden und für die Zahlung der Zinsrückstände. Besondere Verdienste für die Belange der Nürnberger Bürger hatten sich in den Debatten die Nürnberger Abgeordneten Frhr. von Welser und vor allem der Handelsvorstand Paul Wolfgang Merkel erworben.

Den Nürnberger Gläubigern – es waren genau 1666 Bürger – wurden ihre Schuldverschreibungen der Reichsstadt zu 100 % anerkannt und vom bayerischen Staat übernommen. Gleichzeitig berücksichtigte man auch die Zinsen in voller Höhe, seit bayerischer Zeit mit 4 %, so daß seit 1819 hohe Kapitalzinsen ausbezahlt wurden, da seit gut 20 Jahren nur geringere oder überhaupt keine Zinsen mehr erstattet worden waren. Es gab also seit den 20er Jahren beträchtliches Kapital in der Stadt, das nur darauf wartete, effektiv angelegt zu werden. Die relativ breite Streuung des Kapitals in der Nürnberger Bürgerschaft war aber auch mit ein Grund für die spätere breite soziale Verteilung der Eisenbahnaktien. Dieser Kapitalreichtum in Nürnberg war eine fast einmalige Situation, da ansonsten überall ein großer Kapitalmangel herrschte. Denn mit der Säkularisierung war der traditionell wichtigste Kreditgeber, nämlich die Kirche mit ihren Einrichtungen, weitgehend ausgeschieden, und andererseits waren die schweren Schäden der Napoleonischen Kriege und der Kontinentalsperre noch lange nicht überwunden. Die harten Hungerjahre 1816/17 belegten dies nachdrücklich. Das moderne Bankenwesen aber war erst im Aufbau begriffen.

Für den Eisenbahnbau zwischen Nürnberg und Fürth wurden die erforderlichen Kosten zunächst auf 132 000 fl veranschlagt, mußten dann aber auf 170 000

erhöht werden, zu deren Aufbringung ein Aktienverein gegründet werden sollte. Dabei wollte man die Aktien über das kapitalkräftige Nürnberger und Fürther Bürgertum hinaus breiter streuen, um den Bahnbau zu einer gesamt-bayerischen Angelegenheit werden zu lassen. Platner forderte sogar seine ausländischen Geschäftspartner zur Beteiligung am Aktienverein auf. An und für sich waren diese erforderlichen 170 000 fl „nur eine unbedeutende Summe“, wie ein Anleger mit Recht vermerkte, doch herrschte anfänglich noch immer eine gewisse Zurückhaltung. Anfang November 1833 aber waren schließlich die gewünschten 130 000 fl von 207 Aktionären gezeichnet, davon 70 550 fl von 119 Nürnberger Anlegern, 13 000 fl von 35 Fürthern, 12 500 fl in Würzburg, 17 100 in München und nur 400 fl von 2 Erlangern. Die Mehrzahl der Aktionäre waren Kaufleute, Angehörige freier Berufe, wie Ärzte, Verleger und Buchdrucker, höhere Beamte und Offiziere von Adel; aber auch Kleinaktionäre aus dem Handwerk gehörten dazu. An der Spitze der Aktionäre aber standen die Großkaufleute, von denen allein Platner für 11 000 fl Aktien gezeichnet hatte. Bald kam sogar der Vorwurf auf, einzelne hätten sich zu viele Aktien angemaßt.

Ein Novum in Deutschland war auch die Gründung des Aktienvereins selbst. Denn in Deutschland waren bis dahin Aktiengesellschaften noch unbekannt, im Gegensatz zu Frankreich, England und Holland. In Deutschland kannte man nur Personalgesellschaften, so daß der Landrichter Wellmer, der die Statuten des Aktienvereins zu erarbeiten hatte, auf keinerlei Vorbilder zurückgreifen konnte.

Seit Jahren schon beschäftigte man sich im Königreich Bayern mit Plänen zur Verbesserung und zum Ausbau des Verkehrswesens, wobei zunächst noch völlig offen war, ob dabei eisernen Kunststraßen oder Kanälen der Vorzug gegeben werden sollte. Bereits im Jahre 1805 legten der junge Erlanger Nationalökonom A. Lips und sein Freund Fr. Frick dem bayerischen Kurfürsten eine Schrift vor, in der sie den alten Plan Karls des Großen von einer Wasserverbindung von Main und Donau wieder aufgriffen und die künftige große europäische Nord-Süd-Verbindungen durch einen Kanal befürworteten. Gegen diesen Vorschlag wandte sich wenig später der bayerische Oberbergrat Joseph Ritter von Baader, der sich für die Einführung eines Eisenbahnnetzes oder von eisernen Kunststraßen aussprach. Er legte 1812 König Max I. Joseph einen „Vorschlag zur Einführung eiserner Straßen in Baiern“ vor, durch die Handel, Gewerbe und Industrie im neuen Königreich nachhaltig gefördert werden sollten. Nach seinen Vorstellungen sollten für die eisernen Bahnen Fuhrwagen gebaut werden, die neben den normalen Rädern für gewöhnliche Straßen zusätzlich ein zweites Räderpaar für die eisernen Kunststraßen besitzen sollten. Gezogen werden sollten diese Fuhrwagen von Pferden. Auf diesen Wegen sollten die Handelsströme zwischen Nordsee und Schwarzem Meer durch Bayern gelenkt werden, und zwar durch eine Doppelbahn zwischen Kitzingen und Donauwörth, das hieße an Nürnberg vorbei.

1819 beschäftigte sich sogar der erste Bayerische Landtag mit dem Projekt einer eisernen Kunstbahn, wobei man zu dem Ergebnis gelangte, erst einmal die Rentabilität des neuen Verkehrssystems zu überprüfen. Als Probestrecke wurde die Chaussee zwischen Nürnberg und Fürth vorgeschlagen, da es hier keine natürlichen Hindernisse gab und zudem zwischen beiden Städten das dichteste Verkehrsaufkommen im ganzen Königreich herrschte, wodurch das finanzielle Risiko des Probelaufs am niedrigsten gehalten werden könnte. Zu einem offiziellen Beschluß der bayerischen Regierung führte diese Landtagsdebatte allerdings nicht.

Seitdem aber Nürnberg erstmals als Ausgangspunkt einer Versuchsstrecke genannt worden war, befaßte man sich offensichtlich auch in Nürnberg selbst mit diesem Gedanken, vor allem in dem einflußreichen Nürnberger Handelsvorstand. Dort verfolgte man nämlich genau die in der ausländischen Presse erschienenen Berichte über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in England und vor allem die dortigen Versuche mit der Dampfmaschine. Die zukunftsweisende Verbindung von Schienenstraße und Dampfmaschine war nämlich von Ritter von Baader nicht erkannt worden. Bereits im Jahre 1825 kam es zu ersten Gesprächen zwischen dem Nürnberger Handelsvorstand und der Fürther Kaufmannschaft bezüglich eines Eisenbahnbaus. Der Fürther Kaufmann Gebhard wurde beauftragt, zunächst die Bereitschaft für dieses Projekt in Fürth zu erkunden. Die Fürther Kaufleute aber sprachen sich praktisch geschlossen gegen einen Eisenbahnbau aus, und zwar aus drei Gründen: 1. die Chaussee sei zu eng für die Bahn; 2. der Ankauf von Land für die Kunststraße würde zuviel Geld kosten; 3. das Fürther Transportgewerbe würde zu viele Arbeitsplätze verlieren. Trotz dieses Fehlschlags beobachtete man im Nürnberger Handelsvorstand weiterhin die Entwicklung im englischen Eisenbahnwesen.

Als man in München von der Errichtung einer kombinierten Holz- und Eisenbahn in Österreich zwischen Donau und Moldau erfuhr, befaßte sich 1825 der Landtag erneut mit dem Eisenbahnbauprojekt in Bayern zur Förderung des Handels zwischen Main und Donau. Baader wurde nun sogar beauftragt, im königlichen Hofgarten von Nymphenburg eine Probekahn nach seinen Vorstellungen zu errichten, auf der am 13. März 1826 eine Probevorführung stattfand, die jedoch nicht überzeugen konnte. Deshalb erhob sich die Forderung nach einer kurzen, gut frequentierten Versuchsbahn, für die sich vor allem die Strecke Nürnberg-Fürth anbot. König Ludwig I. selbst sprach bei einem Besuch in Fürth am 27. September 1826 davon, daß eine Eisenbahn zwischen den beiden Städten „wünschenswerth und leicht ausführbar“ sei. Wenig später ließ König Ludwig den Nürnberger Kaufleuten, die sich zu den Zollunions-Verhandlungen mit Württemberg in München aufhielten, nämlich den Marktvorstehern Huber, Merkel und Platner und dem Kaufmann Cnopf, die Ergebnisse der Nymphenburger Versuche Baaders vortragen und sie auffordern, die Errichtung einer Versuchsstrecke zwischen Nürn-

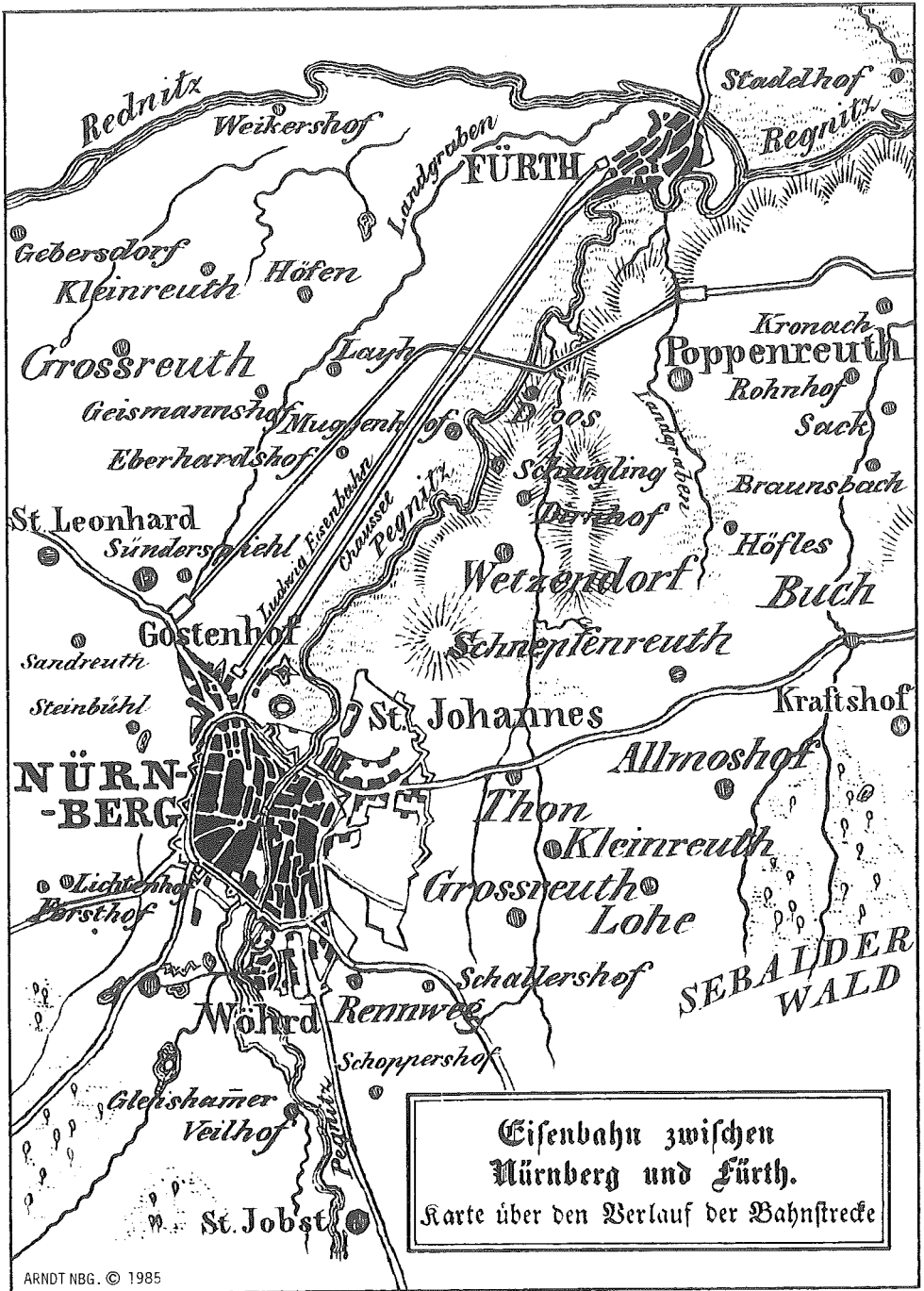


Abb. 4. Streckenverlauf der Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth

berg und Fürth zu überprüfen. Finanziert werden sollte das Unternehmen durch die Gründung eines privaten Aktienvereins ohne Beteiligung des Staates.

Die Nürnberger Kaufleute wollten aber das Projekt sogleich ausweiten, und zwar als die dringend erforderliche Verbindung zwischen Main und Donau, während der König und das Ministerium vorsichtig erst auf einer Probestrecke zwischen den beiden Städten beharrten. Im April 1827 beratschlagten die Nürnberger Marktvorsteher Huber, Merkel und von Forster mit dem Fürther Kaufmann Gebhard erneut über die Eisenbahnversuchsstrecke. Im Herbst legte der Ingenieur Pauli Kostenvorschläge für 2 verschiedene Möglichkeiten des Bahnbaus vor, nämlich für eine Zahnradbahn oder Kantenbahn und für das von Baader favorisierte System. Auf dieser Grundlage stellte von Forster wirtschaftliche Berechnungen an und stellte rasch fest, daß der Transport auf der Eisenbahn unter diesen Bedingungen unrentabel sei. Auch die befragten Marktadjunkten lehnten das Projekt als wirtschaftlich nicht vertretbar ab. Nur der junge Adjunkt Merk erkannte, daß „in unserer Zeit kein Handel ohne Flüsse, Kanäle und Eisenbahnen bestehen“ könne. Doch im Jahre 1827 waren die Verhältnisse noch nicht so weit fortgeschritten, um den Eisenbahnbau attraktiv werden zu lassen; weder waren die Zollschranken gefallen, noch war die Verbindung von Eisenschienen und Dampflokomotive hergestellt.

Seit 1827 hatten die Regierung in München und die Handelsstände in Nürnberg unterschiedliche Vorstellungen bezüglich des künftigen Transport- und Verkehrssystems: die Regierung favorisierte den Kanalbau, während die Kaufleute einem Eisenbahnbau zuneigten. In einem umfangreichen Gutachten lehnte Platner, wenn auch vorsichtig, den Kanalbau ab. Allerdings sahen die Kaufleute, daß zunächst erst noch die Zollschranken beseitigt und zudem noch weitere Versuche mit der Eisenbahn unternommen werden müßten, um das beste und wirtschaftlichste System herauszufinden. Auf seiner Sitzung im Jahre 1830 beschäftigte sich der bayerische Landtag erneut mit dem Eisenbahn-Projekt zwischen Nürnberg und Fürth. Allerdings konnten wiederum keine Beschlüsse gefaßt werden, da der König sich weigerte, staatliche Mittel für die Versuchsstrecke zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig aber tauchten Meldungen auf, daß die preußische Regierung sich mit dem Gedanken trug, im Aachener oder Kölner Raum mit Bahnbauten zu beginnen. Am 5. März 1832 wandte sich schließlich der bayerische Handelskonsul in Köln, Bartels, ein gebürtiger Nürnberger, in einem Schreiben an König Ludwig und gab darin zu bedenken, daß eine Eisenbahn vom Main über Nürnberg nach Regensburg dem bayerischen Handel endlich den internationalen Rang verleihen würde, der ihm aufgrund seiner günstigen geographischen Lage zukäme. Gleichzeitig berichtete er dem Innenministerium von den preußischen, holländischen und belgischen Plänen zum Eisenbahnbau am Niederrhein und appellierte an die

patriotischen Gefühle der bayerischen Regierung, in dieser zukunftsweisenden technischen Neuerung eine Vorreiterfunktion zu übernehmen.

Inzwischen aber hatten sich die Voraussetzungen für einen Eisenbahnbau verändert, und auch die Meinung im Nürnberger Handelsvorstand hatte sich gewandelt. Der Marktdjunkt Scharrer war 1832 nach Berlin berufen worden, um dort beratend an den Verhandlungen zum Deutschen Zollverein mitzuwirken, und mit der begründeten Hoffnung auf Abschluß der Deutschen Zollunion lebten auch sogleich die Eisenbahnpläne wieder auf. Denn Nürnberg sah sich im Falle der Zollfreiheit als Vermittlerin des Wagenzuges und der Warenströme zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Neue Hoffnungen, Erwartungen, Pläne und Initiativen erfüllten die Nürnberger Kaufmannschaft, die Nürnberg, wie schon im Mittelalter, wiederum im Zentrum des europäischen Handels stehen sah.

In England hatte inzwischen das Rennen von Rainhill 1829 die Leistungsfähigkeit der Dampfmaschine gezeigt, und die Liverpool-Manchester-Bahn hatte eindeutig bewiesen, daß man mit der Eisenbahn und der Dampflokomotive Waren und Personen rascher transportieren konnte und daß dabei auch hohe Gewinne zu erzielen waren. In Nürnberg hatte die „Allgemeine Handlungszeitung“ unter dem Herausgeber Karl Friedrich Leuchs umfassend über die Manchester-Liverpooler Eisenbahn berichtet, so daß man in der ehemaligen Reichsstadt genau über die technische und wirtschaftliche Entwicklung der Eisenbahn in England informiert war. Am 2. Januar 1833 erließ dann Leuchs in seiner „Allgemeinen Handlungszeitung“ einen „Aufruf zur Gründung einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth“. Darin pries er die Vorzüge des neuen Verkehrssystems an: Schnelligkeit und Leichtigkeit des Transports, keine Beschädigung der Waren und mehr Bequemlichkeit für die Reisenden sowie hohe Gewinne für die Aktionäre. Mit Leidenschaft appellierte er an die patriotischen Gefühle seiner Nürnberger Mitbürger: „Möchte eine Stadt, die die Wiege deutscher Gewerbsamkeit und des Erfindungsgeistes war, nicht hinter dem kleinsten Orte und Dorfe Amerikas zurückbleiben“.

Der Nürnberger Handelsvorstand griff die Initiative der „Allgemeinen Handlungszeitung“ sogleich auf, und unter Anführung des Marktvorstandes Merkel und vor allem des Marktvorstehers Platner beschloß man, angesichts der gegenüber 1827 veränderten Gegebenheiten, den Eisenbahnbau zwischen Nürnberg und Fürth zu realisieren. Man wandte sich erneut an Fürth, wo zwar sofort der Bürgermeister von Bäumen seine Mitwirkung erklärte, die Kaufleute aber wiederum ablehnten bis auf Meyer und Reissig. Man fürchtete die hohen Kosten des Eisenbahnbaus. Doch bereits am 12. Januar 1833 trafen sich im Hause Platners die Herren Merkel, Scharrer und Platner vom Nürnberger Handelsvorstand sowie Bürgermeister von Bäumen aus Fürth, um die weiteren Schritte zu besprechen. Die Regierung in München hatte offensichtlich inzwischen die Zustimmung zum

Bahnbau erteilt, beteiligte sich selbst aber in keiner Weise. Der Professor für angewandte Mathematik an der Polytechnischen Schule in Nürnberg und Mechanikus Konrad Georg Kuppler arbeitete im Auftrag des Handelsvorstandes den Streckenplan und einen Kostenvoranschlag für den Bahnbau aus. Der Geometer Lauter nahm die Messungen vor und ein Gerichtsschätzer legte die Grundstückspreise für die Ablösung fest. Alle technischen Vorarbeiten waren rasch erledigt, so daß am 14. Mai 1833 die „Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth“ herausgehen konnte, unterzeichnet von den Bürgermeistern Binder von Nürnberg und Bäumen von Fürth sowie den Kaufleuten Platner und Scharrer von Nürnberg und Meyer und Reissig von Fürth. In der Einladung wurde die Eisenbahn mit Dampfkraft als das schnellste, wohlfeilste und sicherste Transportmittel für Personen und Wagen vorgestellt, und die Erfindung der Eisenbahn mit ihrer völkerverbindenden Wirkung mit der Erfindung des Buchdrucks und dessen Bedeutung für den geistigen Verkehr zwischen den Völkern verglichen.

In der Gründungsversammlung der kgl. privilegierten Ludwigs-Eisenbahngesellschaft am 21. November 1833 ging aus der Wahl Platner als Direktor und Kassier hervor, und Scharrer wurde zu seinem Stellvertreter bestimmt. Georg Zacharias Platner stammte aus einem alten Handelshaus in der Bindergasse. Seine kaufmännische Lehre absolvierte er in der Lotzbeck'schen Handlung und anschließend ging er nach Basel und Hamburg, um den Großhandel kennenzulernen. Zurückgekehrt nach Nürnberg, übernahm er die väterliche Kolonialwarenhandlung, heiratete eine Tochter aus dem Handelshaus Cramer und weitete das Geschäft mit England aus, wo er von Liverpools und Londoner Häusern vor allem Indigo aus Indien und Tabak bezog. Neben der Leitung seiner Großhandelsfirma war er noch im öffentlichen Leben tätig. So wurde er zusammen mit dem Marktvorsteher Kießling als Vertreter der Nürnberger Kaufmannschaft mehrfach nach München entsandt, wo er als Berater der bayerischen Regierung und des Königs in Wirtschaftsfragen tätig war, seit 1829 auch im Landtag. Platner war ein überzeugter Vertreter des Freihandels und so auch maßgeblich an den Vorbereitungen zur Gründung des Deutschen Zollvereins beteiligt. So versteht es sich fast von selbst, daß Platner als Marktvorsteher und engagierter Freihändler sich entscheidend für die Gründung der Ludwigs-Eisenbahn einsetzte. Er bestellte persönlich die Schienen für die erste Eisenbahn in Neuwied, wo das Eisenwerk der Gebrüder Remy sich in weiser Vorausschau bereits einige Jahre zuvor wichtige Informationen zur Herstellung von gewalzten Schienen aus England beschafft hatte. Platner kaufte auch die erste Lokomotive von Robert Stephenson in New-Castle, wobei Londoner Geschäftsfreunde als Vermittler tätig waren. Der Technologietransfer von England nach Nürnberg war also vor allem dem Großkaufmann Platner zu verdanken. In seiner Firma wurden auch die Eisenbahn-Aktien emit-

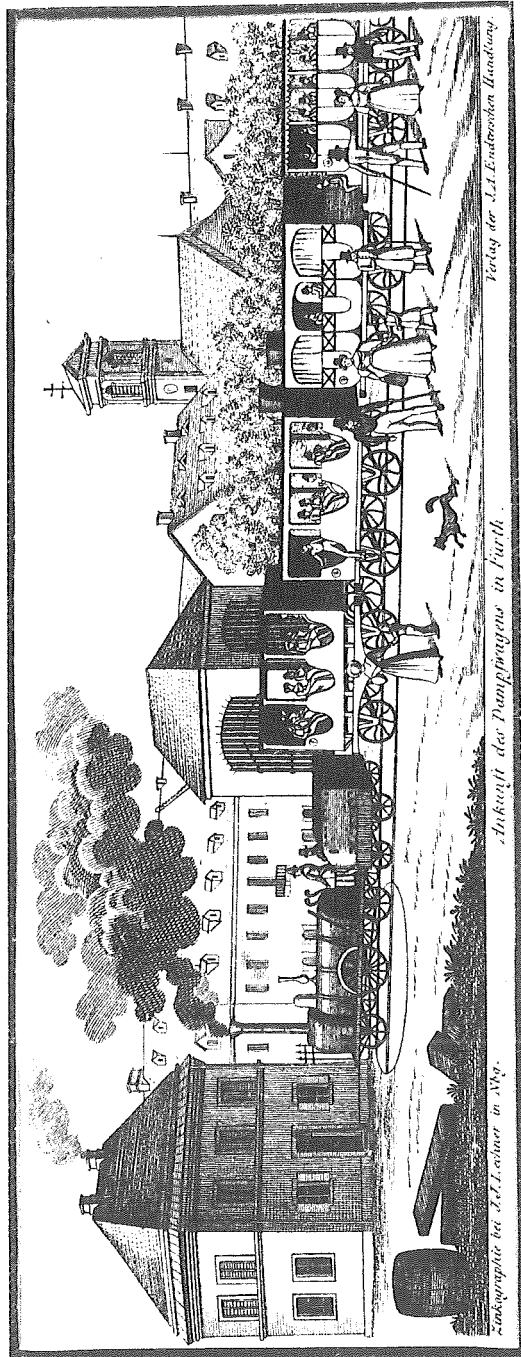


Abb. 5. Ankniff eines Zuges in Fürth

tiert und die Kassengeschäfte der Gesellschaft geführt, bis Platner 1836 das Kassieramt niederlegte wegen Kränkungen, die er von Fürther Aktionären erfahren hatte. Der alte Städteneid war wieder einmal hervorgebrochen.

Sein Nachfolger als nun berufsmäßiger Direktor der Eisenbahngesellschaft wurde Johannes Scharrer, der ein ausgesprochener Selfmade-Man war. Als Sohn eines kleinen Bierbrauers und Metzgers in Hersbruck geboren, absolvierte der ungewöhnlich begabte und zielstrebige Junge eine Kaufmannslehre. Nach seiner Heirat mit einer reichen Nürnberger Kaufmannstochter wurde er Hopfengroßhändler und exportierte fränkischen und böhmischen Hopfen vor allem nach England und den Niederlanden. Er hatte wesentlichen Anteil daran, daß Nürnberg im 19. Jahrhundert als Hopfenmarkt eine zentrale Stellung in Europa einnahm. Neben seinem Großhandel, der ihn auch viel ins Ausland führte, fand er noch Zeit für öffentliche Aufgaben. Als 2. Bürgermeister von Nürnberg sanierte er den Stadthaushalt, gründete 1821 die Städtische Sparkasse als erste in Bayern und schuf ein vorbildliches städtisches Volksschulwesen. Sein Weitblick bewies sich vor allem in der Gründung der städtischen Gewerbeschule 1822, aus der 1833 die staatliche Polytechnische Schule hervorging, in der als gewerblicher Schule Theorie und Praxis eng verbunden waren. Aus dieser Polytechnischen Schule, deren Direktor Scharrer war, gingen die künftigen Ingenieure und Unternehmer hervor, die Nürnbergs Industrialisierung trugen und bestimmten.

Die dritte Unternehmenspersönlichkeit, die für den Nürnberger Eisenbahnbau maßgeblich wurde, war Johann Friedrich Klett. Er war als junger Mann aus dem Thüringer Wald nach Nürnberg gekommen, lernte in der Firma Lotzbeck als Kaufmann und heiratete hier auch ein, wodurch er zu den übrigen Großhandelsfamilien in nahe verwandtschaftliche Beziehungen trat. Er baute insbesondere den Export von Spielwaren aus, die bis nach Amerika, Afrika und Asien verkauft wurden. Seine auf zahlreichen Auslandsreisen erworbenen Erfahrungen setzte er dahingehend um, daß er auf seinem Wöhrder Anwesen eine Rübenzuckerraffinerie und eine mechanische Wollspinnerei einrichtete. Vor allem aber erkannte er als Mitglied der Eisenbahngesellschaft sogleich den wachsenden Bedarf dieses Unternehmens. Deshalb erbaute er auf dem Gelände der bisherigen Spinnerei eine Maschinenfabrik mit Eisengießerei, die den Massenbedarf der Eisenbahn decken sollte. Aus dieser Eisengießerei, die 1841 mit 12 Beschäftigten unter der Leitung von 4 englischen Ingenieuren begann und 1872 bereits mehr als 3300 Arbeitskräfte zählte, ging die Firma M.A.N. hervor.

Die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth war ohne Zweifel ein besonderes Ruhmesblatt der Nürnberger Kaufmannschaft, doch nicht allein einige herausragende Unternehmerpersönlichkeiten aus dem Handelsvorstand schufen dem Eisenbahnbau und die damit untrennbar verbundene Eisen- und Ma-

schinenbauindustrie in Nürnberg, dazu kam auch noch eine breite und qualifizierte Handwerkerschaft, insbesondere in der traditionsreichen Metallverarbeitung. Als Beispiel sei nur auf den Mechaniker Johann Wilhelm Spaeth und seine 1821 gegründete Werkstatt verwiesen. Spaeth setzte nicht nur die aus England in Teilen angelieferte erste Lokomotive für die Ludwigs-Bahn zusammen, sondern war auch sogleich in der Lage, die benötigten Weichen und Drehscheiben, Brücken und Stellwerksanlagen anzufertigen sowie die schweren Erdtransportmaschinen für den Bahnbau und auch für den späteren Kanalbau zu bauen. Spaeth war als Müllergeselle von Ismannsdorf in Mittelfranken nach Nürnberg gekommen, hatte aber auf seiner langen Wanderschaft in den Hansestädten die englischen Maschinen kennengelernt. Er war zwar völlig vermögenslos, doch das Bankhaus Lödel & Merkel vertraute seinen Fähigkeiten, so daß er bald am Dutzendteich eine kleine Maschinenfabrik errichten konnte.

Im Jahre 1797 hielt sich Johann Wolfgang von Goethe 9 Tage lang in Nürnberg auf und lernte dabei nicht nur die Nürnberger Bratwürste schätzen, die er sich seitdem regelmäßig nach Weimar schicken ließ, sondern er stellte auch erstaunt und bewundernd die noch immer vorhandenen technischen Fähigkeiten der Nürnberger Handwerker und Mechaniker fest. Sein Kunstfreund Heinrich Meyer hatte ihm schon 1795 über seinen Nürnberger Aufenthalt nach Weimar geschrieben: „Ich habe mich nicht wenig über so mancherlei Gutes und Schönes verwundern müssen, welches ich daselbst angetroffen, und nicht weniger hat mir das Volk oder vielmehr der Genius desselben wohlgefallen: Es lebt und glüht in ihnen, dünkt mich, noch ein dädalischer Funke, der unter günstigen Umständen leicht wieder angefacht und hell leuchten könnte“. Angefacht wurde der dädalische Funke mit Eisenbahnbau und Industrie – und es war also kein Zufall der Geschichte, daß der Eisenbahnbau in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth seinen Anfang nahm.

Archivalische Quellen:

Stadtarchiv Nürnberg: Sitzungsprotokolle des Handelsvorstandes in den Jahren 1825–1836 (HV 612–622); HV 1832; HV 1901; HV 3658.

Amberger Chronik 1834–1836: Bd. V, VI, VII.

Flugschriften, Broschüren und Schriften aus der Zeit der Gründung der Ludwigs-Eisenbahn:

A. Lips und F. Frick, *Der Kanal in Franken*, Erlangen 1805.

A. Lips, *Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland und deren Ersatz durch Dampfwagen auf verbesserten Chausseen*, Marburg 1833.

A. Lips, *Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn in ihren nächsten Wirkungen und Resultaten. Eine staatswirtschaftliche Perspektive*. Nürnberg 1836.

J. Ritter von Baader, *Die Eisenbahn. Ein Gegenstand finanzieller Ersparnisse und finanziellen Gewinns*. 1819.

- J. Ritter von Baader, Über die Verbindung der Donau mit dem Main und Rhein und die zweckmäßigste Ausführung derselben, Sulzbach 1822.
- J. Ritter von Baader, Über die neueste Verbesserung und die allgemeine Einführung der Eisenbahnen, München 1825.
- Das größte Wunderwerk unserer Zeit oder die Eisenbahn für Dampfwägen zwischen Liverpool und Manchester in England, Nürnberg 1832.
- E. F. Leuchs, Sammlungen der von 1776 bis 1836 in Betreff der Eisenbahnen gemachten Erfindungen und Verbesserungen, Nürnberg 1836.
- F. Glunder, Kurze Darstellung einiger der wichtigsten Verhältnisse der Eisenbahnen mit besonderer Beziehung auf solche Anlagen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover, Hannover 1834.
- F. List, Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig 1833.
- G. Rebenstein, Stephenson's Locomotive auf der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth in ihrer Ruhe und Thätigkeit dargestellt, Nürnberg 1836.
- J. Scharrer, Bemerkungen über den deutschen Zollverein und über die Wirkung hoher Zölle in nationalökonomischer Hinsicht, Nürnberg 1828.
- J. Scharrer, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft von ihrer Entstehung bis zur Vollendung der Bahn. Mit Darlegung des Erfolgs ihres Betriebs in den ersten drei Monaten und mit 3 Blättern lithographirter Zeichnungen der Bahn und ihrer Bestandteile. Nürnberg 1835.
- Ideen über die Eisenbahn in Bayern und deren Gefahren für das Bayerische Vaterland und für ganz Teutschland, Erlangen 1836.
- M. Wellmer, Bericht über die Herren Aktionäre und an das Publikum über die Ludwigs-Eisenbahn-Angelegenheit von dem Mitgliede des Gesellschafts-Direktoriums, Nürnberg 1836.
- M. Wellmer, Ders., Geheimer Vertrag für die nächste Generalversammlung der Ludwigseisenbahn-Gesellschaft, von einem Exmitglied des Gesellschaftsdirektoriums, Nürnberg 1836.
- G. Platner, Die erste Eisenbahn Deutschland's zwischen Nürnberg und Fuerth 1835, Nürnberg 1839 (Nachdruck 1985).
- J. F. Roth, Geschichte des Nürnbergischen Handels, Leipzig 1800/1801, 2 Teile (vor allem Teil 2).

Neue Literatur:

- M. Beckh, Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth, Nürnberg 1935.
- Berühmte Nürnberger aus neun Jahrhunderten, hrsg. von Chr. von Imhoff, Nürnberg 1984.
- P. Dirr, Der Handelsvorstand Nürnberg (1560–1910), Nürnberg 1910.
- R. Endres, Der Handelsvorstand, in: Berühmte Nürnberger aus neun Jahrhunderten, 1984.
- R. Endres, Die Rolle der Kaufmannschaft im Nürnberger Verfassungskstreit am Ende des Alten Reiches, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 45, 1985, S. 125–167.
- R. Endres, Franken und Bayern im 19. und 20. Jahrhundert (= Erlanger Geographische Arbeiten, H. 45), Erlangen 1985.
- R. Endres, Michael Alexander Lips, in: Fränkische Lebensbilder, Bd. 8, 1978, S. 257–277.
- A. Heßler, Entwicklung des Nürnberger Wirtschaftslebens von der Einverleibung in Bayern bis zum deutschen Zollverein (1806–1834), Diss. Erlangen 1928.

- C. H u t z e l m a n n , Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth, Nürnberg 1885.
 Im Zeichen der Waage. 425 Jahre Nürnberger Handelsvorstand 1560–1985. Nürnberg 1985.
- R. K r a u s e , Friedrich List und die erste große Eisenbahn Deutschlands, Leipzig 1887.
- W. K. M ü c k , Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft. Die kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth (= Fürther Beiträge zur Geschichts- und Heimatkunde, H. 3), Fürth 1968.
- Nürnberger Gestalten aus neun Jahrhunderten, Nürnberg 1950.
- G. P f e i f f e r , Der Neubau der Nürnberg-Fürther Straße im Beginn des 19. Jahrhunderts, in: Fürther Heimatblätter, 3. Jg., H. 4, 1957.
- G. P f e i f f e r , 400 Jahre Handelsvorstand Nürnberg 1560–1960, Nürnberg 1960.
- G. P f e i f f e r (Hrsg.), Nürnberg-Geschichte einer europäischen Stadt, München 1971.
- W. P o p p , Gründung und Verwaltung der ersten deutschen Eisenbahn. Eine rechtsgeschichtliche Betrachtung. Diss. Erlangen 1943.
- W. S c h a d e n d o r f , Das Jahrhundert der Eisenbahn (Bibliothek des German. Nationalmuseums), München 1965.
- F. S c h n e l b ö g l , Goethe und Nürnberg, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg 65, 1978, S. 311–343.
- F. S c h u l z e , Die ersten deutschen Eisenbahnen Nürnberg-Fürth und Leipzig-Dresden, Leipzig 1912.
- W. S c h w e m m e r , Die Schulden der Reichsstadt Nürnberg und ihre Übernahme durch den Bayerischen Staat (= Beiträge zur Geschichte und Kultur der Stadt Nürnberg, Bd. 15), 1967.
- H. W e i g e l t , Bayerische Eisenbahnen, Stuttgart 1982.
- Zug der Zeit – Zeit der Züge, Berlin 1985, 2. Bde.

Die Abbildungen 4 und 5 stammen aus dem Faksimiledruck der Broschüre: „Die Erste Eisenbahn Deutschland's zwischen Nürnberg und Fuerth. 1835. Bericht aus dem Jahre 1839 über die Gründung, die Ausführung und den Betrieb der königlich bayerischen privilegierten Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth.“

Für die freundliche Genehmigung des Abdrucks danken wir der Firma H. Arndt Reprographik, 8631 Meeder.