Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 25 (1935)

Heft: 49

Artikel: Zum 100jährigen Jubiläum der ersten deutschen Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-648840

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

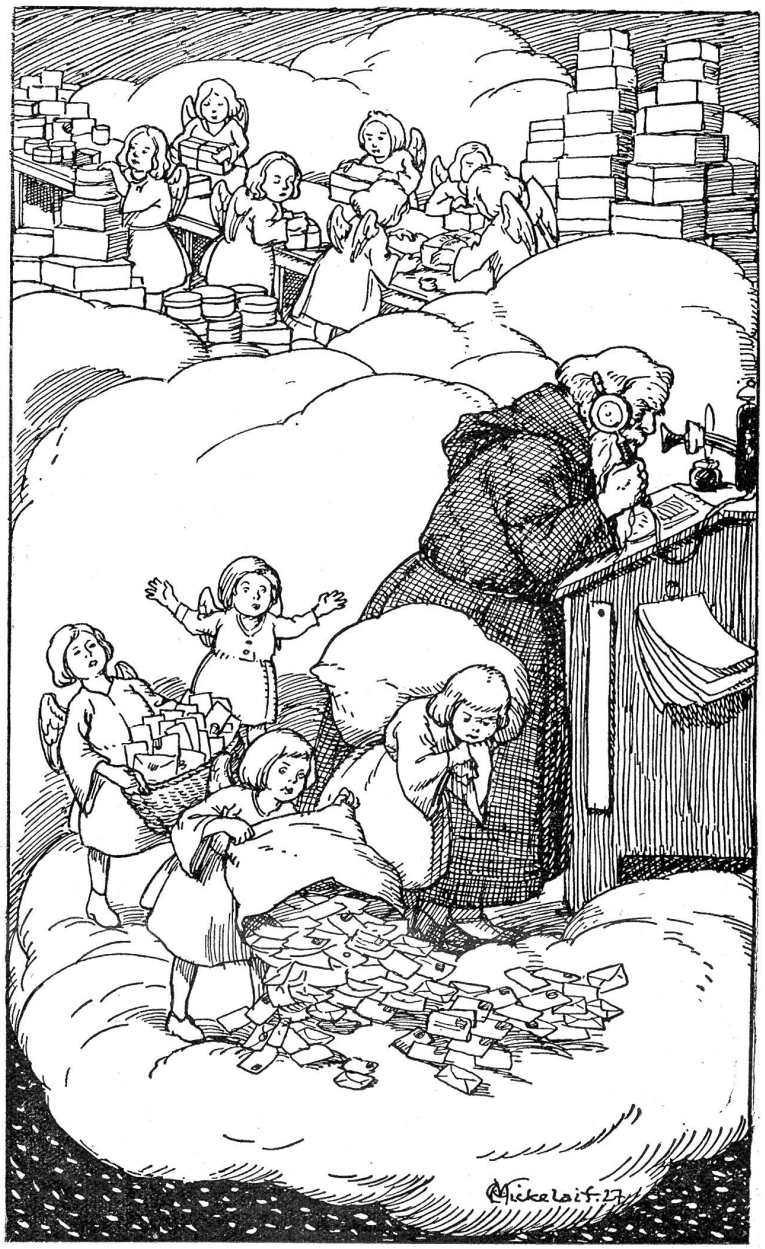
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

mitunter Eltern ihren Kindern: „Wartet nur, bald kommt Hans Trapp". In Norddeutschland geht Knecht Ruprecht am Heiligen Abend herum und fragt die Kinder, ob sie auch beten können. Bestehen sie die Probe, so belohnt er sie mit Aepfeln, Nüssen und Pfefferkuchen. (Schluß folgt.)

Knecht Ruprecht.

Von Theodor Storm.

Von drauß, vom Walde komm ich her;
Ich muß euch sagen, es weihnachtet sehr!
Allüberall auf den Tannenspitzen
Sah ich goldene Lichtlein sitzen,
Und droben aus dem Himmelstor
Sah mit großen Augen das Christkind hervor.
Und wie ich so strolcht durch den finstern Tann,
Da rief's mich mit heller Stimme an:
„Knecht Ruprecht", rief es, „alter Gesell,
Hebe die Beine und spute dich schnell!
Die Kerzen fangen zu brennen an,
Das Himmelstor ist aufgetan,
Alt und Junge sollen nun
Von der Jagd des Lebens einmal ruhn,
Und morgen flieg ich hinab zur Erden;
Denn es soll wieder Weihnachten werden!"
Ich sprach: „O lieber Herre Christ,
Meine Reise fast zu Ende ist;
Ich soll nur noch in diese Stadt,
Wo's eitel gute Kinder hat."
— „Hast denn das Säcklein auch bei dir?"
Ich sprach: „Das Säcklein, das ist hier:
Denn Aepfel, Nüss' und Mandelkern
Fressen fromme Kinder gern."
— „Hast denn die Rute auch bei dir?"
Ich sprach: „Die Rute, die ist hier;
Doch für die Kinder nur, die schlechten,
Die trifft sie auf den Teil, den rechten."
Christkindlein sprach: „So ist es recht;
So geh mit Gott, mein treuer Knecht!"
Von drauß, vom Walde komm ich her;
Ich muß euch sagen, es weihnachtet sehr!
Nun sprecht, wie ich's herinnen find!
Sind's gute Kind, sind's böse Kind?

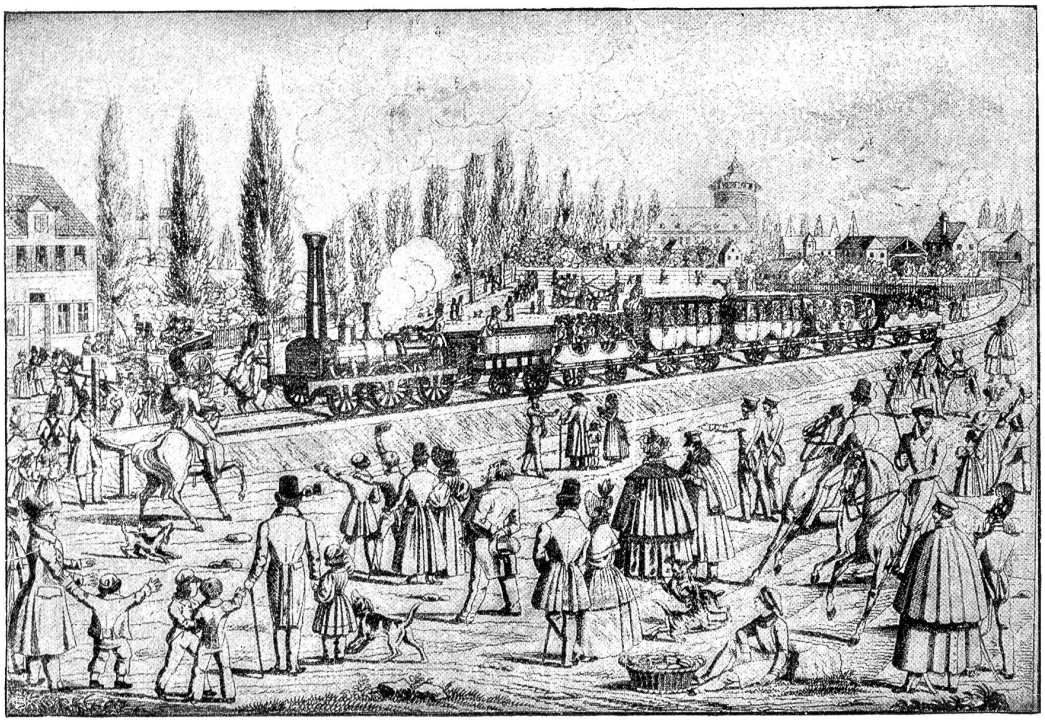


Die ersten Weihnachtsbestellungen. Knecht Ruprecht am Fernsprecher. Zeichnung von C. Mikelait.

Zum 100jährigen Jubiläum der ersten deutschen Eisenbahn.

-g- Am 7. Dezember 1835 konnte Deutschland seine erste Eisenbahn einweihen, die Ludwigsbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Es war allerdings nicht die erste Eisenbahn der Welt. Erinnern wir uns, daß die allererste mit Dampfkraft betriebene Eisenbahn am 27. September 1825 eröffnet wurde und die Orte Stockton und Darlington im nordenglischen Kohlengebiete verband. Oesterreich bekam seine erste, 64 Kilometer lange Eisenbahn im Jahre 1828. Sie verband die böhmischen Städte Budweis und Kerschbaum. Wenige Wochen später folgte Frankreich mit einer Eisenbahn zwischen St. Etienne und Andrézieux. Immerhin ist zu bemerken, daß sowohl die österreichische wie auch die französische Bahn nicht mit Dampf betrieben, sondern von Pferden gezogen wurden. Die Schweiz erhielt im Jahre 1844 ihre erste eiserne Straße durch die Eröffnung der Eisenbahn Straßburg-Basel. Die Strecke auf Schweizerboden maß allerdings nur 1,8 Kilometer. Trotzdem wurde damals in der Presse polemisiert, „eine eidgenössische Stadt ziehe französische Uniform an". Andere fürchteten, die Eisenbahn werde eine rasche Sittenverderbnis bringen und Basel und seine Umgebung zur „weltgefälligen Großstadt" machen.

Uebrigens wehrte man sich auch in anderen Staaten gegen den Bau von Eisenbahnen. In England polemisierte die Geistlichkeit gegen die technische Erfindung und nannte sie ein „Werk des Teufels". Die Landwirte glaubten, der fahrende Eisenbahnzug werde das weidende Vieh stören, der Rauch die Luft vergiften, daß alle Vögel sterben, die Hühner erschrecken, daß sie keine Eier mehr legen ꝛc. In englischen Parlament sagte ein Abgeordneter dem Erfinder der Lokomotive, ob es nicht peinlich sei, wenn ein Ochse sich beim Herannahen des Zuges auf den Schienen befinde.



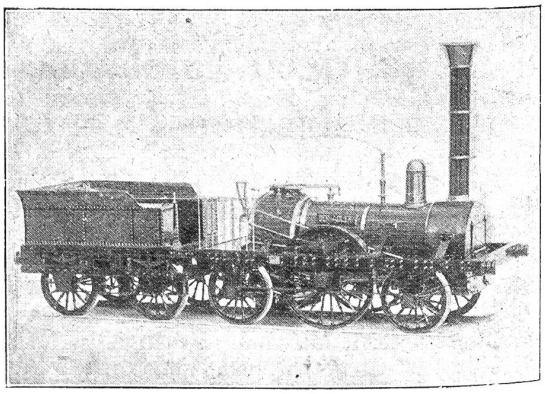
Eröffnung der ersten Eisenbahn Deutschlands Nürnberg—Fürth.

„Allerdings, aber nur für den Ochsen", antwortete der Erfinder.

In Deutschland war der zweite Bürgermeister von Nürnberg, Johannes Scharrer, der geistige Schöpfer der ersten Eisenbahn. Es ist sicher nicht von ungefähr, daß gerade Nürnberg, die ehrwürdige Stadt Albrecht Dürrers und der Meistersinger, von Hans Sachs, der Hort der edlen Bürgertugenden jenen Weitblick aufbrachte, allen Widerständen zum Trotz die erste deutsche Eisenbahn zu bauen. Hier hatte man stets den größten Weitblick besessen, sich mit einer seltenen Selbstverständlichkeit an die größten Aufgaben herangewagt. Johannes Scharrer wurde am 30. Mai 1785 in dem Landstädtchen Hersbruck geboren, wo sein Vater als angesehener Metzgermeister und Bierbrauer tätig war. Der strebsame Jüngling kam in eine kaufmännische Lehre in ein großes Nürnberger Handelshaus, gründete später eine eigene Hopfenhandlung, trat 1818 in den Magistratsrat ein, wurde 1822 zweiter, ehrenamtlicher Bürgermeister, ordnete als solcher das Finanzwesen, baute das Schulwesen aus, gründete insbesondere die Polytechnische Schule Nürnberg. 1833 spielte er bei der Gründung des Deutschen Zollvereins eine maßgebende Rolle. „Ich will ein gemeinnütziger Mensch werden", hatte er als Jüngling in sein Tagebuch geschrieben. Er blieb seinem Grundsatze treu.

Mit viel Interesse hatte Johannes Scharrer die Entwicklung des Eisenbahnwesens in England studiert, erkannte als einer der Ersten in Deutschland die ungeheure Bedeutung dieser technischen Erfindung für die Volkswirtschaft der Zukunft. So entschloß er sich im Jahre 1833 zur Gründung einer Aktiengesellschaft, um seine Idee einer Eisenbahnverbindung Nürnberg-Fürth zu verwirklichen. Magistratspersonen, große Handelsherren und andere weitsichtige Männer unterstützten Johannes Scharrer. König Ludwig I. von Bayern schenkte dem Unternehmen zudem volles Verständnis, so daß trotz aller Anfeindungen und aller technischen Schwierigkeiten das Projekt rasch eine greifbare Gestalt annahm. Am 18. November 1833 wurde die Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 132,000 Gulden gebildet. Im September 1834 war die Planung für den Bau beendet. Die Bauarbeiten begannen am 12. Februar 1835. Bereits am 7. Dezember 1835 konnte die Ludwigsbahn, nach dem königlichen Protektor so geheißen, ihren Betrieb eröffnen. Die Bauleitung besorgte der Bautechniker Paul Denis. Die Schienen lieferte das deutsche Eisenwerk von Remy in Neuwied. Die Lokomotive allerdings, der „Adler", wurde in der Fabrik von Stephenson in England hergestellt, auch von einem Engländer namens Wilson bedient.

Am 21. November 1835 konnte die erste Probefahrt erfolgen. Die Lokomotive zog fünf mit 90 Personen besetzte Wagen in 12 bis 13 Minuten über die ungefähr sechs Kilometer lange Strecke. Weitere Probefahrten am 6. Dezember 1835 ergaben nicht minder gute Ergebnisse. Ueber die feierliche Einweihung und Eröffnung am 7. Dezember 1835 besitzen wir einläßliche Augenzeugenberichte. Aus diesen geht hervor, daß sich die Bevölkerung bereits mit der technischen Neuerung abgefunden hatte. Die Widersacher waren verstummt. Tausende und Abertausende kamen herbei, um den geschmückten Eröffnungszug vorbeisausen zu sehen. Dabei drängte sich das schaulustige Publikum so nahe an die Schienen heran, daß die aufgebotene Polizei die größte Mühe hatte, die Menge in Schach zu halten und Unglücksfälle zu vermeiden, wie sie bei der Eröffnung der ersten englischen Ueberlandbahn im Jahre 1830 vorgekommen waren. Um 8½ Uhr bestieg Bürgermeister Binder unter den Klängen einer Regimentsmusik das Podium und eröffnete die Feier mit einer zündenden Ansprache. Dann wurde der heute noch stehende Denkstein enthüllt, der auf der einen Seite den Namenszug des hohen Protektors König Ludwig I. und die Inschrift: „Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft 1835" trägt, auf der Rückseite die Wappen der Städte Nürnberg und Fürth.



Der Adler, die älteste deutsche Lokomotive.

Nun bestieg Lokomotivführer Wilson in Frack und Zylinder die schnaubende Lokomotive, die 13,930 Gulden ge-

kostet hatte. Direktorium und Eingeladene besichtigten den „Adler", nahmen dann ihre Plätze ein und unter den Klängen der Landwehrmusik und den Hochrufen der Zuschauer setzte sich der Zug in Bewegung. Ueberall wurde er auf der ganzen Strecke mit Hochrufen begrüßt. Die Begeisterung war so groß, schrieb ein Augenzeuge, daß sich die Leute gegenseitig um den Hals fielen und lachten und weinten vor Freude. In Fürth hatten sich die königlichen und städtischen Behörden zum feierlichen Empfang eingefunden. Im Gasthof „Kronprinz von Preußen" wurde ein Frühstück serviert, dann die Rückfahrt angetreten. Weitere Fahrten folgten um 11 Uhr und 1 Uhr. Zu der dritten Eröffnungsfahrt hatte das Publikum freien Zutritt, doch konnte nur ein kleiner Teil zugelassen werden. Im Saale der Gesellschaft Museum fand ein Festessen statt, wurde eine Denkmünze verteilt.

Am 11. Juli 1836 wurde das erste Frachtgut auf der Eisenbahn verschickt. Der Bierbrauer Lederer erhielt die Erlaubnis, mit einem von Fürth abgehenden Zuge zwei Fäßchen Bier nach Nürnberg an den Wirt des Gasthauses „Zur Eisenbahn" zu schicken und hatte dafür 6 Kreuzer zu zahlen. Der Empfänger wurde ausdrücklich verpflichtet, das Bier persönlich abzuholen. Am 17. August 1836 befuhr der König Ludwig I. die Strecke in beschleunigtem Zuge, Fahrdauer 5¾ Minuten.

Ende November 1922 stellte die Ludwigsbahn ihren Betrieb ein. Bis in die letzten Jahrzehnte ihres Bestehens behielt sie gewisse Gepflogenheiten aus der Biedermeierzeit bei. So wurden statt Fahrkarten nur Papierschnitzel abgegeben, auf denen je nach der gewünschten Klasse eine II oder III notiert waren. Diese „Schnitzel" wurden vor der Abfahrt von dem Schaffner sorgfältig eingesammelt, am Billetschalter zu neuem Gebrauch wieder abgeliefert. Kinder und Hunde wurden von der Ludwigsbahn gratis befördert. So kam es denn vor, daß die biederen Nürnberger später ihren Sonntagsausflug nach Fürth mit der Straßenbahn machten, die einige Pfennige billiger war, Kinder und Hunde aber ließen sie durch die Ludwigsbahn gratis hintragen. Es wird erzählt, daß gescheite Hunde von selbst den Ludwigsbahnhof aufsuchten.

Es ist begreiflich, wenn Deutschland im verwichenen Sommer in einer großen Ausstellung die Hundertjahrfeier seiner Eisenbahn festlich beging. In Nürnberg war eine gewaltige Jubiläumsausstellung, die nicht nur einen Blick in die Kinderjahre der Eisenbahnen werfen ließ, die vielmehr einen Ueberblick über die Errungenschaften während eines vollen Jahrhunderts vermittelte. Man hatte zudem Gelegenheit, auf einer Ausstellungsbahn zu fahren, die eine getreue Nachbildung der ersten Eisenbahn vor hundert Jahren war.

Der Minneritter auf dem Lande. Erzählung von Meinrad Lienert. 5

(Copyright by Sauerländer & Co., Aarau.)

VII.

Die Kirchweih war gekommen. Auf der Matte, neben dem Dörflein, hielten die Studacher Bergbauern ihr Aelplerfest ab, das altgewohnte Steinstoßen, Fahnenschwingen und Käszennen.

Auf dem Hage hockten in ihren Lismerkitteln ein Klarinettenbläser, ein Handorgeler und ein Schwegelpfeifer. Das war die Festmusik. Der hemdärmlige Kirchenvogt hastete eifrig auf dem schönen grünen Festplatz hin und her, und am sanft ansteigenden Rain herum hatte sich das Männer- und Weibervolk von Studach und aus dem jenseits des Raines liegenden Sytidörflein gelagert. Im Spielkreise hockten auf einem frischgezimmerten Bänklein, gegenüber einem stangengezierten, bewimpelten Steinhaufen, einige sonntäglich gekleidete Bauern, das Preisgericht. Mitten unter ihnen aber saß, hemdärmlig, in ihrem blauschwarzen, selbergewobenen Rock, das Holderbeni, den blumengeschmückten Lamphut auf ihrem blonden Scheitel. Sie war heute die Ehrenjungfer, die den Preisgewinnern die Gaben zu überreichen hatte. Am Hag hinter der Bank war ein bescheidenes Bierfäßlein aufgelegt, und hart daneben waren zwei plärrende Schafe angebunden, die Preisschafe. Ein ansehnliches Stück Käse, der Preiskäse, aber lag vor dem Bänklein im kurzen Grase.

Die Wettspiele hatten schon begonnen. Die Musik auf dem Hage zog los, und nun traten die jungen Burschen und kräftigen Männer der Talschaft auf und maßen sich im Steinstoßen, worin es ihnen weit im Lande herum niemand zuvortat. Es war eine Freude zu sehen, wie wuchtig sie alle die schweren Bachsteine nach dem Steinhaufen warfen, in dem die bewimpelte Stange die Zielgrenze bildete. Bei jedem besonders weiten Wurf jauchzte es am Rain auf; aber bis zur Stange hatte es noch keiner gebracht.

Als nun der alte, breitschulterige Heubergbauer in den Kreis trampte, verhielten die Weiber vor Staunen den Atem. Der Heubergstöffi galt in früheren Zeiten wohl als einer der besten Steinstoßer. Er hatte sich fast immer die ersten Preise geholt, doch war er bei den Aelplerfesten schon lange nicht mehr gesehen worden, geschweige denn, daß er mitgemacht hätte. Daher wunderten sich die Studacher und Sytidörfler gewaltig, daß der grauhäuptige Mann nochmals um den Preis steinstoßen wolle. Sie wußten aber, daß er ein scharfer Hauser und Rappenspalter war, und meinten, er wolle sich heute noch einmal ein billiges Schaf holen, um so mehr, da die Schafe diesmal besonders gut aussahen. Doch fiel es ihnen nicht ein, zu glauben, der Alte könnte den jungen Aelplern gefährlich werden.

Aber als sie sahen, wie leicht er den zweitgrößten Stein aufhob und wog und wie er ihn dann fallen ließ und den schwersten Stein aufnahm, als wär's ein Butterballen, wurden sie still. Der Stöffi tat noch einen schiefen Blick nach dem lachend nach ihm schauenden Holderbeni; dann hob er den Stein hoch, rückte die gewaltigen Schultern wiegend hin und her, und da flog der Steinblock schwerfällig, wie ein aufschießender Auerhahn, und blieb hart vor der Zielstange im Steinhaufen stecken.

Staunend schaute das am Rain lagernde Völklein auf den bäumigen Alten, der mit seinem Wurf alle überholt hatte. Schwerschnaufend stand er da und maß mit einem langen Blick die Zielweite. Keine Handbreite fehlte bis zur bewimpelten Stange. Dann trampte er, unter den freudigen Zurufen des Volkes, zum Bänklein, auf dem die Preisrichter hockten, die ihn lachend bewillkommten.

„Gib mir einen Schluck Bier!" sagte er zur Holderbeni, die ihn mit lachenden Schalkenaugen anschaute. „Es ist ein schwerer Stein gewesen, und ich habe ihn weit gebracht."

„Ja, das habt Ihr", machte das Mädchen und überreichte ihm ein überquillendes Glas Bier, das der Festwirt, der halbbetrunkene Holderwirt, dem Fäßlein im Hag hinter der Preisrichterbank abgezapft hatte.

„Dich überholt heut keiner mehr, Stöffi", lärmte der Wirt, ihn aus seinen verschwommenen Aeuglein bedeutsam anblinzelnd; „du hast's den Jungen heut einmal gezeigt. Jung gewohnt, alt getan. Wir Alten sind auch noch wer, und gäb's ein Wettsaufen", machte er schnalzend, „so könnte ich auch ein Schaf heimführen".

Der Heubergstöffi hörte nicht auf ihn; aber seiner Tochter raunte er ins Ohr, ihr das Glas zum Bescheidtrinken