

Es war einmal: Liebe



DIE FÜRTHER KREUZUNG: Hier trafen sich die Nord-Süd-Bahn und die Ludwigsbahn, Deutschlands erste Bahnlinie.
Foto: Stadtarchiv Fürth

NEUES BUCH Abgesang auf ein Verkehrsmittel: Jürgen Franzke, der frühere Chef des Verkehrsmuseums, erzählt, wie stolz die Menschen einst waren – und wie traurig sie die Bahn heute macht.

Hans Böller

Die Bahn. Jürgen Franzke lächelt. Ja, die Bahn, das war einmal. Nämlich eine unglaubliche Erfolgsgeschichte, eine Sensation, ein Motor für das ganze Land. „Die Menschen waren stolz auf die Bahn“, sagt Franzke, den diese Geschichte seit Jahrzehnten fasziniert.

Jürgen Franzke war mittendrin in dieser Geschichte, er war von 1996 bis 2011 Direktor des Verkehrsmuseums, des Museums der Deutschen Bahn AG, das natürlich nicht zufällig in Nürnberg beheimatet ist. Hier begann alles, 1835 mit einer Eisenbahnfahrt von Nürnberg nach Fürth, der ersten in Deutschland (das noch keine Nation war, sondern als loser Staatenbund existierte). Die meisten Menschen wissen das, wenigstens ungefähr, aber zu sehen ist davon heute: nichts.



Jürgen Franzke, ehemaliger Direktor des Verkehrsmuseums. Foto: Hans Böller

„Ich rede jetzt einfach mal, in Ordnung?“, fragt Jürgen Franzke beim Cappuccino in einer Bar am Nürnberger Lorenzplatz. Und dann redet er – mit Leidenschaft, temperamentvoll, begeistert. Und, manchmal, ein bisschen betrübt. „Ein Weltereignis“, sagt er, habe Franken vor bald 200 Jahren erlebt, „Nürnberg und Fürth hätten allen Grund, darauf stolz zu sein, aber das sind sie nicht – nirgendwo kann man sehen, was hier passiert ist.“

Wenn er am Nürnberger Plärrer steht, „am Ort, wo der erste Bahnhof stand, wo alles begann“, dann wird ihm das, sagt Jürgen Franzke, jedes Mal wieder bewusst: „Dass man hier nichts, gar nichts findet, was an diese Pioniertat erinnert.“ Er habe über Jahrzehnte „mit mehreren Oberbürgermeistern gesprochen“, alle hätten die Idee, dieses historische Erbe zu beleben, für gut befunden.

Nur: Dabei blieb es, und so erinnert an die erste Eisenbahnfahrt nur ein bereits 1885 errichtetes Denkmal, das heute an der Fürther Straße steht, dort, wo die Eisenbahnstrecke verlief. Es ist ein zehn Meter hoher Obelisk mit einem geflügelten Rad auf der Spitze, „aber was es darstellt, weiß auch niemand“, sagt Jürgen Franzke.

„Adler und Staatsbahn“ heißt das Buch, das der promovierte Soziologe und Historiker nun vorgelegt hat (Edition Promenade, 29 Euro), Untertitel: „Eisenbahngeschichte in Fürth“, aber die auf 125 Seiten erzählte und grandios bebilderte Geschichte weist natürlich weit über Fürth hinaus. Sie beginnt schon 1819 in München, wo der Ingenieur und Arzt Joseph von Baader den Bau einer „eisernen Commerzstraße“ zwischen Nürnberg und Fürth vorschlug. Im Park von Schloss Nymphenburg baute er 1825 ein Eisenbahnmodell.

Der König wollte davon nichts wissen, Ludwig I. setzte auf seinen zeitgleich geplanten Main-Donau-Kanal, ohne Zweifel auch eine Pioniertat. Wasser gegen Schiene: Der Wettstreit entschied sich in Nürnberg und Fürth, wo die private Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft – der Name war eine Verbeugung vor Seiner Majestät – Aktien verkaufte, 150 zum Preis von je 100 Gulden. Der König kaufte zwei.

Die Einnahmen reichten, um Grundstücke zu kaufen und eine Lokomotive aus England, die in Einzelteilen angeliefert wurde. „Adler“ wurde sie erst in Franken getauft, und importiert wurde auch der Lokführer, der englische Ingenieur William Wilson. Am 7. Dezember 1835, zur historischen Premiere vor Zehntausenden jubelnden Menschen, brauchte der von Wilson gesteuerte Dampfzug 14 Minuten für die sechs Kilometer von Nürnberg nach Fürth – 14 Minuten, die die Welt veränderten, Johann Strauß komponierte einen Eisenbahn-Lustwalzer, und in Deutschland begann das Industriezeitalter.

„Es war eine Explosion“, sagt Jürgen Franzke, „wie später das Internet oder heute die KI.“ Die Aktien brachten Renditen von sagenhaften 20 Prozent, „überall sind Eisenbahn-AGs aus dem Boden geschossen“, und neun Monate später kam der König doch. Am 17. August 1836 ließ sich Ludwig von Nürnberg nach Fürth fahren – und zurück in Höchstgeschwindigkeit, mit 60 statt 25 Stundenkilometern, das war, erzählt Franzke, sein ausdrücklicher Wunsch.

In Höchstgeschwindigkeit ging die Entwicklung weiter. Jürgen Franzke nennt eine nette Episode: Die Jungfernfahrt der Lokomotive „Saxonia“ auf der zu diesem Zeitpunkt längsten deutschen Bahnlinie, der Strecke zwischen Leipzig und Dresden, fand im April 1839 statt – weshalb die DDR das deutsche Bahnjubiläum immer vier Jahre nach der Bundesrepublik feierte, der Nürnberg-Fürther „Adler“ war dem Arbeiter- und Bauernstaat nicht sozialistisch genug.

Ludwig I. machte die Bahn zur Staatsangelegenheit. Ab 1844 – der Ludwig-Donau-Main-Kanal war erst zwei Jahre später fertig und schon von der Zeit überholt – ging es von Nürnberg über Erlangen und Forchheim nach Bamberg, die Strecke kreuzte bei Doos die der Ludwigsbahn. An dieser Fürther Kreuzung stand, nebst Wärterhäuschen, die erste Signalanlage – nach, wie Franzke erzählt, einem Beinahezusammenstoß. Der Tunnel im Erlanger Burgberg war der erste in Bayern.

Die Ludwig-Nord-Süd-Bahn von Hof nach Lindau – über Nürnberg und Bamberg – war ein Prestige-Projekt; die sogenannte Schiefe Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast im Landkreis Kulmbach gilt als Meisterleistung der Ingenieurskunst, es ist eine der steilsten Eisenbahnstrecken in Deutschland.

Der Bau der Siebenbogenbrücke über die Rednitz – für die 1865 eröffnete Linie von Fürth nach Würzburg – war eine solche Attraktion, dass die Polizei der Schaulustigen kaum Herr wurde. Es entstand ein regelrechter Jahrmarkt: „Der Gerichtsarzt musste feststellen, daß der Verkauf von Obst aus gesundheitlichen Gründen erlaubt und immer noch besser sei als der Verkauf von Bier“, zitiert Franzke aus der Chronik.

„Es herrschte Aufbruchstimmung, die Menschen sprühten vor Ideen, die Bahn stand für Fortschritt und Zukunft“, meint Jürgen Franzke – und denkt an 1996, als ihn Bahnchef Heinz Dürr zum Museumsdirektor ernannte. Damals, sagt er, „war es das Ziel, die Bahn wieder modern zu machen, neu, attraktiv“. Wie in den Gründerjahrzehnten, als die staatliche Bahn im Jahr 1900 zum mit Abstand größten Arbeitgeber in Bayern avanciert war, sie beschäftigte Gepäckträger und Schlosser genauso wie Ingenieure und Juristen.

Die Bahnhöfe in Fürth und Nürnberg „waren Hotspots, man traf sich dort zum Flanieren“, im Buch sieht man es auf anrührenden Schwarzweißfotos. Bahnhöfe wurden zu das Stadtbild prägenden Prachtbauten, die Bahn erschloss Wirtschaftsräume und Absatzmärkte. Alle Bevölkerungsschichten profitierten davon, Menschen entdeckten das Reisen.

Stolz auf die Bahn? Es war einmal, „die alten Eisenbahner, die stolz waren, sind heute nur traurig und sehnen die Pensionierung herbei“, sagt Franzke. Die Bahn der Gegenwart: unzuverlässig, unpünktlich, im Mittelmaß angekommen und nicht selten bespöttelt. „Der Staat hat das System Bahn nicht so unterstützt, wie es nötig gewesen wäre“, meint Franzke, das Unternehmen kämpft mit den Folgen historischer Unterinvestitionen. „Die Entwicklung tut schon weh“, sagt er – „und die Verantwortlichen heute können einem ja fast leidtun“; immerhin, „die neue Chefin ist ja ehrlich, wenn sie sagt, dass sich das so schnell auch nicht ändern wird“.

Vom „Adler“ ist längst nichts mehr übrig. Die historische Lok wurde, nach dem Ausbau der Dampfmaschine, mit ihrem Dienstende 1857 in Einzelteilen an einen Augsburger Schrotthändler verkauft, „heute unvorstellbar“, wie Jürgen Franzke sagt. Geblieben ist ein Wagen im Verkehrsmuseum und auf dem Johannisfriedhof kann man ein Grab besuchen: Dort ruht William Wilson, der Lokführer, der eigentlich nur acht Monate bleiben sollte, aber in Nürnberg sein Lebensglück fand. Dank der Bahn. Es war einmal: Liebe.
