ISBN 3-922404-01-4

DM 9,80

zum 150 jährigen Eisenbahn-Jubiläum

Der »Adler« und die Ludwigs-Eisenbahn

Professor Georg Lotter/Ernst Schörner VDI

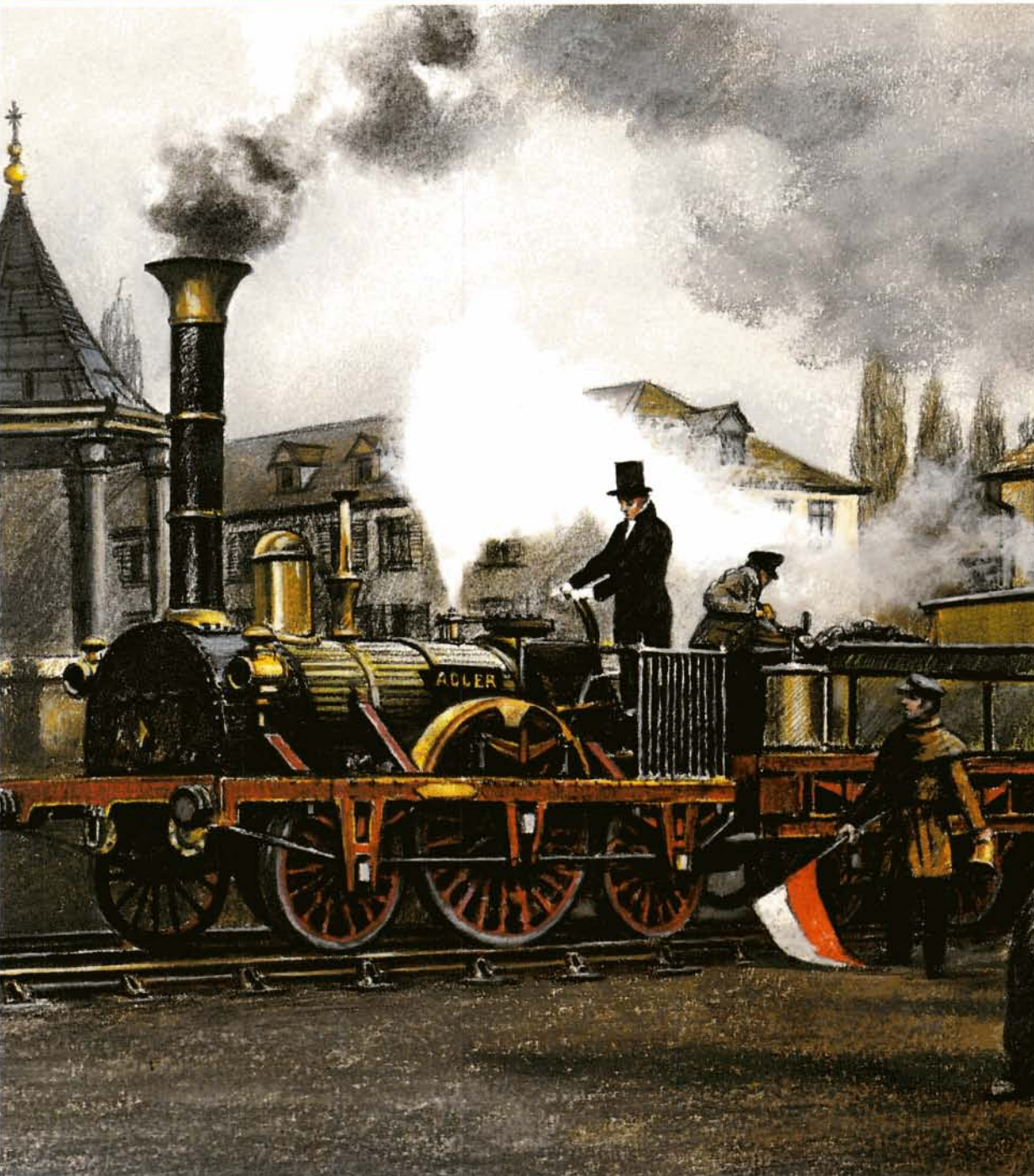


Bild 2: Diese Medaille zeigt die Eröffnungsfahrt des ADLER. **Verlagsarchiv**

Bild 3: 1890 wurde dieses Denkmal für die Ludwigs-Eisenbahn von Heinrich Schwabe entworfen. Früher besaß es zwei seitliche Wasserschalen. Das Denkmal wurde 1929 vom Pfarrer zur Haltestelle Stadtgrenze und 1966 nochmals auf seinen jetzigen Standplatz in der Nähe der Kläranlage in Nürnberg versetzt.
Foto: Richard Krauss, Nürnberg

Bild 1 (Titel): Pastell von Professor Hammonds nach einem Gemälde von Professor Heim, das sich im Verkehrsmuseum Nürnberg befindet und die ADLER bei der Eröffnungsfahrt am 7. 12. 1835 zeigt.

Bild 111 (Rückseite): Stich des ADLER-Zuges (allerdings besitzt die Lokomotive die falsche Aufschrift „der Adler"). **Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg**

Der »Adler« und die Ludwigs-Eisenbahn

verfaßt von Professor Georg Lotter (ergänzt und bearbeitet von Ernst Schörner VDI)

Impressum
Verkaufspreis: DM 9,80
Hermann Merker Verlag, Postfach 160,
D-8080 Fürstenfeldbruck, Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Gesamtgestaltung: Hermann Merker Verlag
Layout: Gerhard Gerstberger
Schlußredaktion: Siegfried Fischer
Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, 7320 Göppingen
Produktion:
Europlanning srl, I-37136 Verona, Via Morgagni 30

ISBN 3-922404-01-4

2. Auflage - Printed in Italy
Copyright 1985 by: Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck
Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages.

Persönliches Exemplar von:

Bild 4: Professor Lotter, geboren am 8. 8. 1878, gestorben am 8. 11. 1949.
Foto: Nachlaß Prof. Lotter

Zum Geleit

Im Mittelpunkt der 150-Jahr-Feier der Deutschen Bundesbahn wird der zu diesem Anlaß vollständig renovierte ADLER-Zug stehen. Die Original-Fahrzeuge der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, sind leider nicht erhalten geblieben. Überliefert sind aber zahlreiche authentische Unterlagen von der Beschaffung der Lokomotiven und Wagen, von den Laufleistungen und von den Betriebskosten. Den Bemühungen von Professor Georg Lotter ist es zu verdanken, daß sich die Geschichte der Ludwigs-Eisenbahn heute noch nahezu lückenlos darstellen läßt.

Georg Lotter wurde am 8. August 1878 in Deggendorf/Niederbayern als Sohn des aus Nürnberg stammenden königlichen Baurates Georg Lotter geboren. Nach seiner Ausbildung trat Lotter im Jahre 1902 als Konstrukteur bei der Lokomotivfabrik von G. Krauss & Comp. in München ein. Diese bis 1918 dauernde Anstellung war nur durch eine zweijährige Assistentenzeit bei Professor Lynen und durch den Kriegsdienst ab 1914 bei der MED 2 Sedan und bei der MGD Brüssel unterbrochen. Von 1919 bis 1929 war Georg Lotter als Oberingenieur bei J. A. Maffei, München, in der Lokomotiv-Reparatur und im Elektrolokomotivbau tätig. Hinzu kam noch ein Lehrauftrag als Honorar-Professor. Von 1929 bis 1939 folgte Lotter dem Ruf als ordentlicher Professor des Maschinenbaus, besonders der Straßen- und Schienenfahrzeuge, an die Technische Hochschule Breslau. In der Zeit bis 1949 war er noch ehrenamtlicher Berater beim Eisenbahn-Zentralamt München. Unvergessen sind auch seine Vorlesungen an der Technischen Hochschule München und im Ausbesserungswerk München-Freimann in den Jahren 1946 bis 1949. Der Tod setzte seinem Wirken am 8. November 1949 ein zu frühes Ende. Der Name von Professor Lotter ist untrennbar mit mehreren Erfindungen verbunden, die sehr viel Beachtung fanden. Hierzu zählen das Krauss-Helmholtz-Lotter-Drehgestell für Lokomotiven, das Doppelparallelkurbelgetriebe für Elektrolokomotiven und der Radreifenumriß Heumann-Lotter mit der spiegelnden Spurkranzflankenglättung. Ein im Jahre 1909 von ihm verfaßtes „Handbuch zum Entwerfen regelspuriger Dampflokomotiven" schuf klare Begriffsbestimmungen für den Lokomotivbau.

Die von Professor Lotter gesammelten Aufzeichnungen und Auszüge aus den Geschäftsberichten wurden nun von Ernst Schörner gesichtet, geordnet und durch eigene Anmerkungen ergänzt. Den wichtigsten Ereignissen, die in einer Zeittafel festgehalten sind, wurden die Protokolle der Geschäftsberichte zugeordnet. Der Wortlaut jener Auszüge und einige Zitate wurden zur besseren Unterscheidung in schräger Schrift wiedergegeben.

Hermann Merker Verlag

Bild 5: Die Endstation der LEB in Fürth nach einer alten Postkarte. Ganz links hinter dem Eingangsgitter ist eine LEB-Lokomotive zu erkennen.
Foto: E. Schörner

Vorwort

Zum 100jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1935 hat der damalige Professor für Eisenbahnmaschinenwesen an der Technischen Hochschule Breslau, Georg Lotter, über die Ludwigsbahn Nürnberg – Fürth eine „Zusammenstellung wichtiger Ereignisse vorwiegend maschinentechnischer Art in zeitlicher Reihenfolge" aufgezeichnet.
In diesem nachgelassenen Akt befindet sich auch sein Schriftwechsel, den er darüber mit dem Verkehrsmuseum Nürnberg, mit Reichsbahnoberrat Dr. Ing. H. Uebelacker, Rbd Nürnberg, und dem Altphilologen Prof. F. Gaiser, Aschaffenburg, geführt hat.
Dr. Uebelacker ist durch seinen Sonderdruck aus dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1925 (Heft 23–24) wohl allen damaligen bayerischen Eisenbahnern bekannt geworden, in welchem er die Entwicklung der vormaligen Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung beschreibt.
F. Gaiser hat sich durch mehrere Veröffentlichungen als Lokomotivhistoriker und besonders als Verfasser einer vom Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen preisgekrönten Schrift über die Crampton-Lokomotiven einen Namen gemacht.
Die nachfolgenden Auszüge aus diesem Akt auszuwählen und mit einigen Nachträgen aus eigenen Beständen ergänzt –, einem großen Leserkreis zugänglich zu machen, glaubt der Unterzeichnete dem Gedächtnis an den verehrten Verstorbenen schuldig zu sein. Hat er doch dessen letzte Vorlesungen nach dem Krieg an der Technischen Hochschule München und seine Vorträge beim Kesselprüfer-Lehrgang im Ausbesserungswerk München-Freimann miterleben dürfen und wurde te-

stamentarisch – zusammen mit drei Herren der Deutschen Bundesbahn – über seinen technischen Nachlaß verfügungsberechtigt erklärt. Überdies – das sei am Rande bemerkt – hat es der Unterzeichnete der Versetzung seines Vaters im Dienste der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen von München Ost Pbf u. a. nach Fürth/Bay. Hbf zu verdanken, daß ihn sein Schulweg zum humanistischen Gymnasium über den Centaurenbrunnen am Staatsbahnhof die letzten Jahre der Ludwigsbahn an deren Maschinenhaus und Endstation vorbeigeführt hat. Von den zwischen 1879 und 1906 bei J. A. Maffei gebauten Tenderlokomotiven waren alle acht abwechselnd bis zuletzt noch im Betrieb. Man erinnert sich noch heute an das Zischen beim Abblasen der Sicherheitsventile, wenn die Lokomotiven erst über eine Drehscheibe, später über eine handbediente Weiche mit auffallend hohem Weichensignal an der Endstation sich in die entgegengesetzte Fahrtrichtung begaben. Bahnnummern haben sie nicht getragen, aber ihre stets blank geputzten Messing-Namensschilder waren von weitem erkennbar. Außer den beiden Endstationen ist besonders der Bahnhof Fürth Ost an der Jakobinenstraße im Gedächtnis geblieben, wo jede der beiden Fahrtrichtungen eine eigene Schranke besaß, so daß der Inselbahnsteig immer nur auf einer Seite durch eine Zugfahrt für die Reisenden blockiert war. Die Rückfahrkarte, die am besetzten Billetschalter zu lösen war, kostete ab hier bis Nürnberg nur 20 Pfennige. Im Gegensatz zu der seit 10. Oktober 1881 parallel verlaufenden, mit Pferden, ab dem 2. Mai 1896 elektrisch betriebenen Nürnberg-Fürther Straßenbahn waren bis zum Nürnberger Ludwigsbahnhof nur noch zwei Zwischenhalte vorgesehen, nämlich Muggenhof und Nürnberg-West. Die Endstation befand sich – durch eine kleine Anlage (mit dem Ludwigsbahndenkmal von Professor Schwabe) getrennt – unweit des Trambahn-Knotenpunktes Plärrer und bis 1904 gleich neben dem alten Nürnberger Gaswerk. Ein eigener, seit 1903 durchgehend zweigleisiger eingezäunter Bahnkörper erforderte auch auf die ganze Länge der Fürther Straße an den 13 schienengleichen Übergängen durch Wärter bediente Schranken, dazwischen auch einen Fußgängersteg. Besondere Signaleinrichtungen waren später unterwegs entbehrlich. So viel im voraus vom Betrieb in den letzten Betriebsjahren, wie er einem häufigen Fahrgast in Erinnerung geblieben ist!

Ernst Schörner

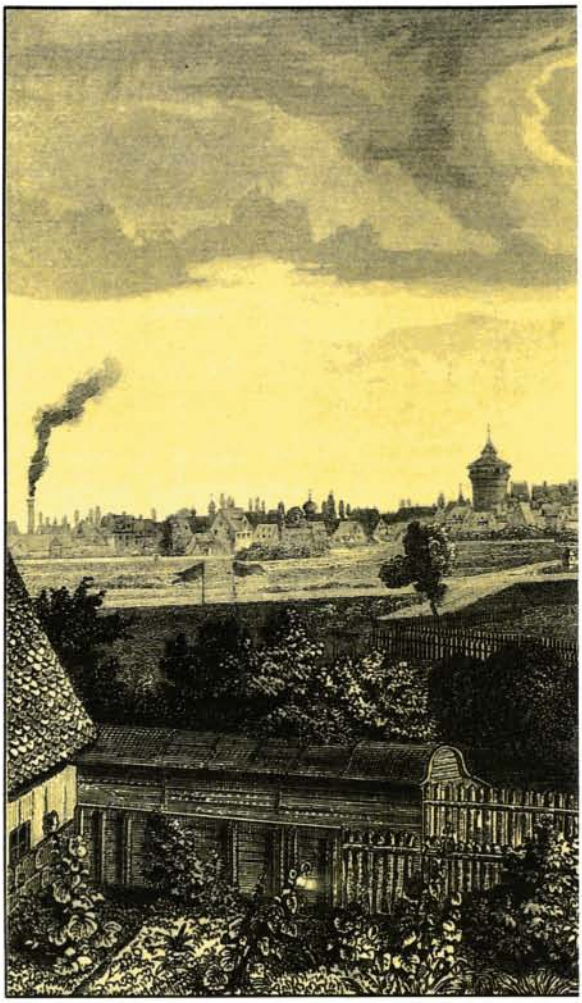
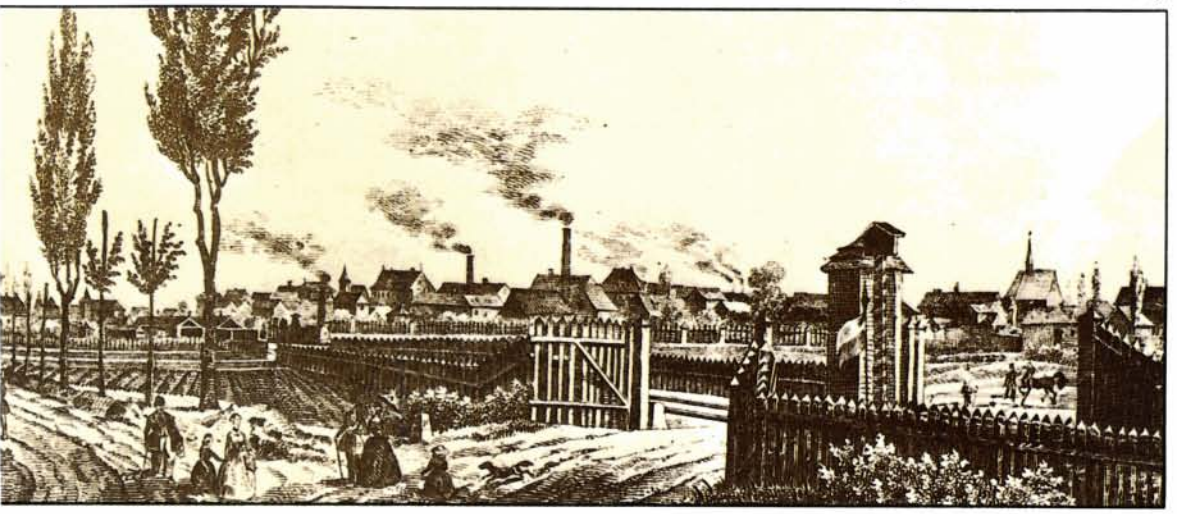


Bild 6: Dieses Bild zeigt nicht die Ludwigs-Eisenbahn sondern einen Zug der Ludwigs-Süd-Nordbahn um 1845 beim Durchqueren des südlichen Vorlandes der Stadt, vom Bahnhof am Frauentor kommend.
Stadtgeschichtliche Museen Nürnberg

Bild 7: Der Gleiskörper der LEB (Ludwigs-Eisenbahn) war besonders gesichert. Hier durch ein abschließbares Gatter oder eine Barriere. Der Blick reicht bis zum Dorf Gostenhof mit der Rochuskapelle.
Stadtgeschichtliche Museen Nürnberg



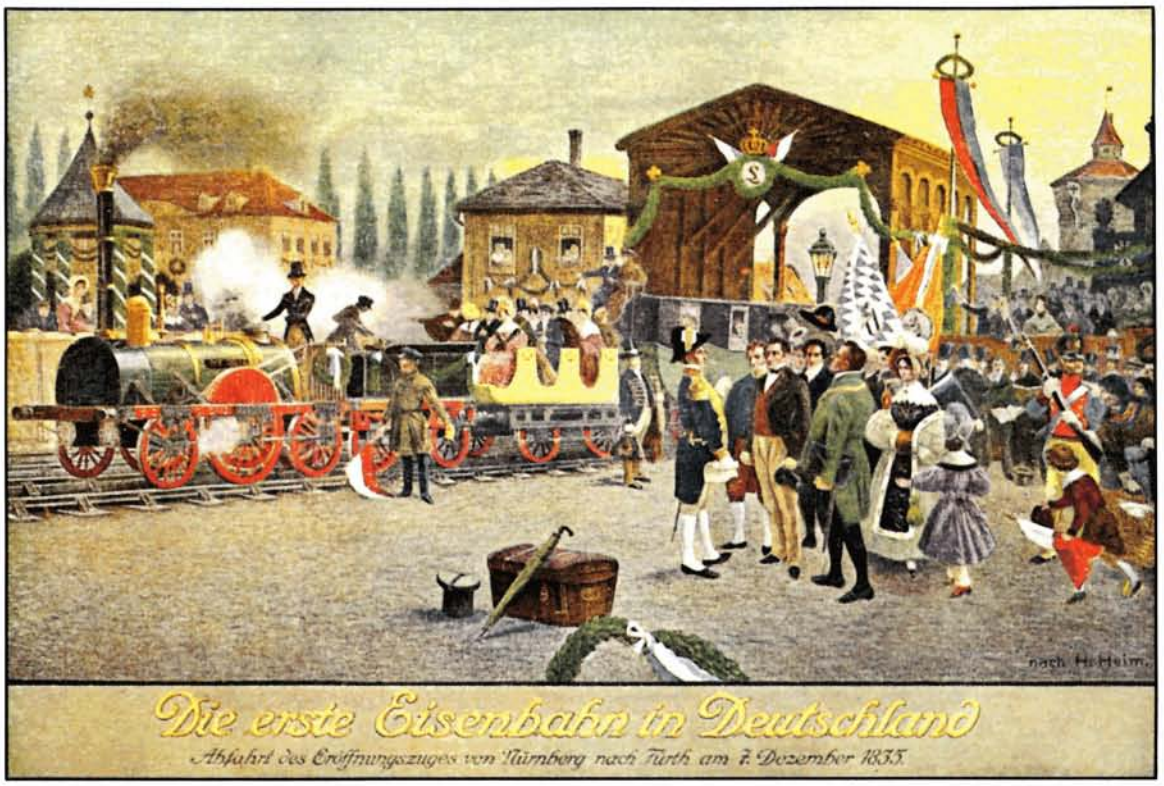


Bild 8: Eröffnungsfahrt von Nürnberg nach Fürth, nach einem Gemälde von Professor Heim. **Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg**

Die Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg – Fürth

Wichtige Ereignisse vorwiegend maschinentechnischer Art in zeitlicher Folge. Zusammengestellt von Professor Georg Lotter, Breslau

1814–1828

Erste Anregungen einer Eisenbahnverbindung Nürnberg – Fürth durch Oberbergrat Joseph Ritter von Baader und andere bei der Kgl. Bayerischen Landesregierung, jedoch auch noch zum Bau eines Donau-Main-Kanals (Frh. von Pechmann).

27. September 1826

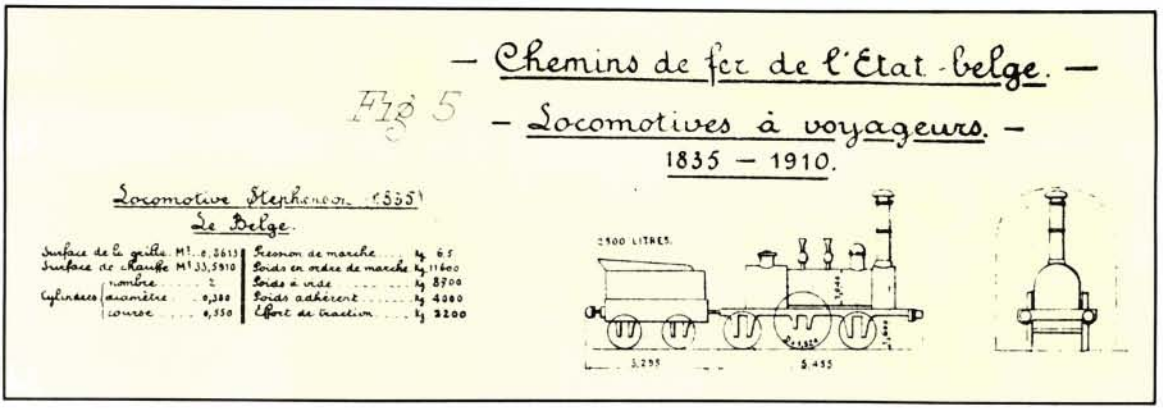
Gelegentlich einer Durchreise von Bad Brückenau, König Ludwig I. von Bayern an den 1. Bürgermeister Bäumen von Fürth wörtlich:
„Ich erachte den Bau einer Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg nicht nur als wünschenswert, sondern auch als leicht ausführbar. Meiner wärmsten Förderung und Unterstützung wolle man sich versichert halten“.

1833

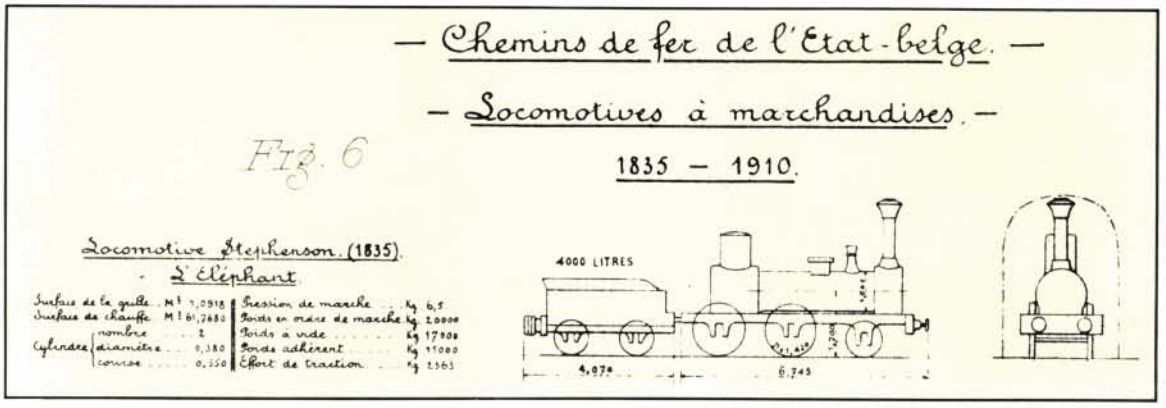
Wiederholte Zählungen des Verkehrsaufkommens: Ergebnis im Jahresdurchschnitt
612 470 Fußgänger
39 420 Geschäftsfahrzeuge
286 120 sonstige Pferdefuhrwerke

14. Mai 1833

Handschriftliche Einladung Johannes Scharrers zur Subscription des Kapitals von 132 000 fl. in 1320 Aktien je 100 fl. (Gulden), das sind je 171,43 Mark, die alle gezeichnet wurden, darunter ganze 2 (zwei!) durch die Kgl. Bayerische Staatsregierung:



Bilder 9 und 10: Die am 5. Mai 1835 eröffnete 22 km lange Strecke Brüssel – Mechelen (Malines) war die erste Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent „mit mechanischem Betrieb". Die drei Eröffnungszüge dieses Tages waren mit folgenden von Stephenson 1835 gelieferten Lokomotiven gefahren worden:
1. „La Flèche" mit 7 Wagen in 45 Minuten, v = 29,3 km/h, 1A1 gek.
2. „Le Stephenson" mit 7 Wagen in 50 Minuten, v = 26,4 km/h, 1A1 gek.
3. „L'Eléphant" mit 16 Wagen in 55 Minuten, v = 24,0 km/h, 1B gek.
Insgesamt wurden dabei 900 Fahrgäste befördert. Von Mechelen aus erfolgte die Verlängerung bis Antwerpen 1836, die Anfänge der Verbindungslinien mit Preußen, England und Frankreich folgten 1837 – 1839 (Quelle: Histoire des Chemins de fer belges, par Ulysse Lamalle, 1943, Brüssel). Maßstab der Zeichnungen 1:200.
Abbildungen: Aus „Notice sur certaines types récents de Locomotives" von J. B. Flamme, Liège 1910



18. November 1833

Gründung einer Aktien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

In einer allgemeinen Versammlung vom 18. November 1833 wird erklärt, daß die ganze Anlage, mit Einschluß der hierzu nötigen Dampfwagen, Personenwagen und Transportwagen nicht mehr als 132 000 fl. (226 287,60 Mk.) kosten; der ungenannte Verfasser oder Bearbeiter des Kostenvoranschlages ist aber offenbar mit den Erfordernissen und ungeheueren Kosten dieser neuesten englischen Bauart von Eisenbahnen und Dampfwagen, welche in mehreren Aufsätzen im Dinglerschen Polytechnischen Journal und in der außerordentlichen Beilage zur Allgemeinen Zeitung Nr. 77 und 78 vom 28. Februar ds. Jahrs. mit den gültigen Belegen dargestellt wurde, gänzlich unbekannt, sonst hätte er durch eine nur ungefähre Vergleichung sich schon von vornherein überzeugen müssen, daß es mit der von ihm bezifferten Summe platterdings unmöglich ist, nach diesem Muster eine Eisenbahn von der gegebenen Länge zwischen Nürnberg und Fürth herzustellen, viel weniger mit den von ihm berechneten 12 000 fl. (20 571,60 Mk.) jährlich zu unterhalten. Stephenson hat sich erboten, zwei Lokomotivmaschinen für unsere Bahn um 1700 Pfund Sterling (34 729,30 Mk.) nach Rotterdam zu liefern, welche mit den Transportkosten bis Nürnberg auf 21 156 fl. (36 267,73 Mk.) kommen. Die Herren Holmes und Rowlandson in Unterkochen bei Aalen, welche eine Dampfmaschine besitzen, machten sich verbindlich, einen Dampfwagen, wie solcher für unsere Bahn erforderlich ist à fl. 4500,– (7714,35 Mk.) zu liefern, mit der Garantie, daß er bei 3monatlichem Gebrauch keiner Reparatur bedürfe, den besten englischen Dampfwagen gleichkomme und nicht mehr Brennmaterial als diese erfordere.

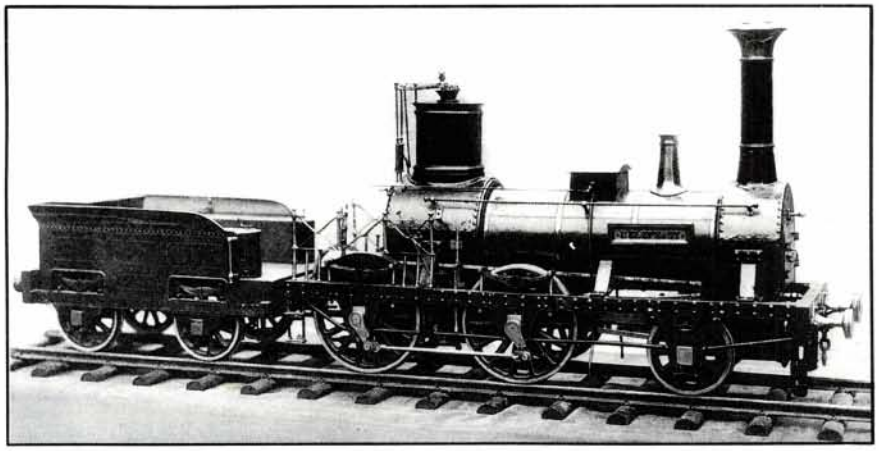


Bild 11: Modell der von Stephenson 1835 gelieferten Lokomotive für den 3. Eröffnungszug Brüssel – Mechelen „L' Eléphant".
Foto: SNCB (Ern. Thill)

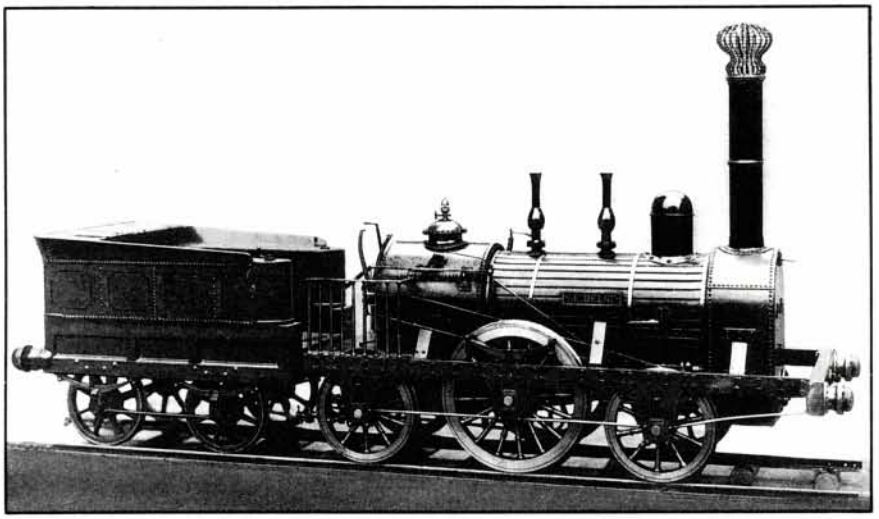


Bild 12: Modell der ersten in Belgien gebauten Patentee-Lokomotive („Le Belge", gebaut von Cockerill de Seraign 1835). Diese war nicht unter den drei Eröffnungszügen!
Foto: SNCB (Ern. Thill)

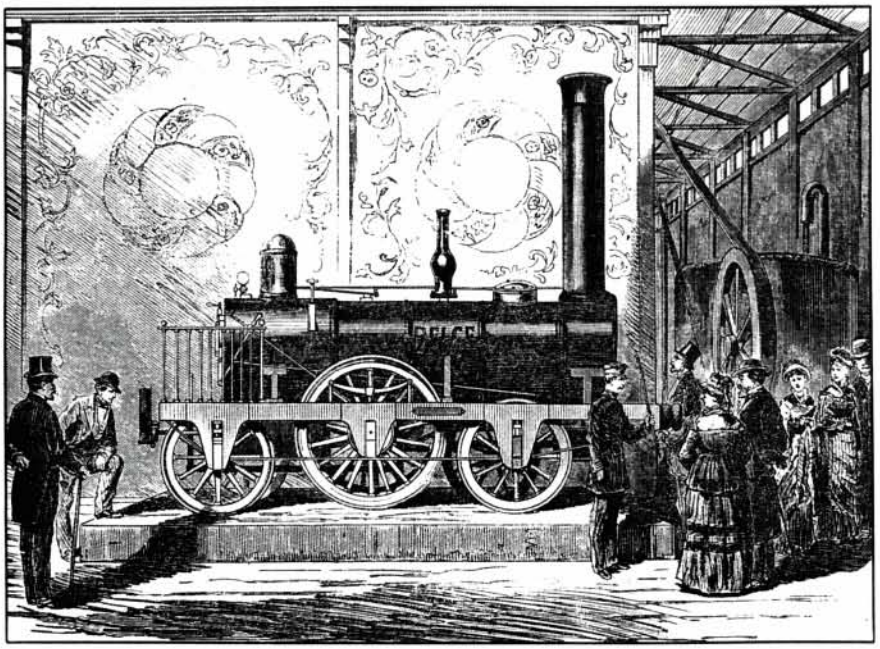


Bild 13: Lokomotive „Le Belge" von 1835 in einer Zeichnung, die mehr der Phantasie des Künstlers als der Wirklichkeit entspricht.
Zeichnung: Aus der Leipziger Illustrierte 1880 (II. Bd., S. 98)