

Johannes Scharrer

der Gründer der ersten deutschen Eisenbahn

Als Napoleon 1806 die Kontinental-sperre gegen England in Kraft setzte, wirkte sie sich bald auch auf Nürnberg aus. Der Kaffeennachschub blieb aus. Da beschloß der 24jährige Kaufmann Johannes Scharrer 1809 sich selbständig zu machen. Er wollte in eine Marktücke stoßen und plante die Errichtung einer "Cichorien-fabrik". Doch das Kaffeegeschäft zerschlug sich und Scharrer blieb dem heimischen Getränk, dem braunen Bier treu. So eröffnete er eine Hopfenhandlung mit seinem Schwager. Als er 1815 sein Geschäft vergrößerte, hörte er zum ersten Mal etwas von der Idee einer *eisernen Straße*. Doch er schlug sich diese neuartige Idee aus dem Kopf, auch wenn sie noch so schön gewesen wäre. Nahezu 5000 Ztr. Hopfen hatte er allein im Herbst 1817 von Hersbruck, Spalt und von Böhmen aufgekauft und nach Frankfurt, Gent und London vertrieben. Das war für die Fuhrleute ein hartes Brot, die hochbeladenen Wagen auf den schlechten Straßen vorwärtszubringen.

Doch auch als 1819 die bayerische Kammer über die Errichtung einer Dampfbahn von Nürnberg nach Fürth sprach, interessierte sich Scharrer nicht sonderlich dafür. Ihm schien wie allen Kaufleuten das Projekt zu riskant. Er blieb bei seinem Hopfenhandel.

Als 2. Bürgermeister Nürnbergs (1823–29) mußte er sich zum dritten Mal mit der Eisenbahn beschäftigen. 1826 versuchte der bayerische König Ludwig I. die verschiedensten Kreise dafür zu interessieren. Doch ebenso wie die Fürther Stadtväter winkten auch die Nürnberger ab. Die Leute gingen zu Fuß zur Fürther Kirchweih. Der Heimweg von 1½ Stunden tat ihnen gut; und wer es eilig hatte, konnte ja mit der Kutsche fahren.

Doch als Scharrer 1829 nicht mehr zum Bürgermeister gewählt wurde und die Leitung der polytechnischen Schule übernahm, da konnte er sich vermehrt

mit technischen Fragen auseinandersetzen. Während seiner Bürgermeisterzeit war ihm der Umgang mit Architekten schon laufend beschert: So bei der Renovierung der St.-Jakobs-Kirche, bei der Verbesserung der Wasserversorgung und der Straßen. Auch als der Mechaniker Kuppler ihm den Entwurf eines Kettensteiges über die Pegnitz vorlegte, stimmte er 1824 begeistert diesem Projekt zu. Und auch mit Dampfmaschinen hatte er sich auseinandergesetzt; gab es sie doch schon immerhin seit über 50 Jahren. Wie interessiert hatte er 1807 von dem ersten "Dampfer" in Amerika gelesen. Doch eine Dampfisenbahn schien ihm unmöglich. Er war Nationalökonom. In die Diskussion um den Zollverein griff er leidenschaftlich ein. Hatte er doch die Schriften von Adam Smith genau studiert und bereits damit begonnen, dessen wirtschaftswissenschaftliches Hauptwerk von 1776 die "Natur und Ursachen des Volkswohlstandes" zu übersetzen. (Vermutlich wagte der Verlag Cotta die Auflage nicht, so daß dieses Werk erst 1846 von Stirner ins Deutsche übertragen wurde).

Scharrer trat vor allem Friedrich List entgegen, der ja hohe Schutzzölle als Förderungsmittel der Landesindustrie forderte. Er dagegen vertrat die These, daß es unmöglich sei nur in andere Länder zu verkaufen; man muß auch von ihnen etwas abkaufen.

In seiner Schrift "Ein freimütiges Wort über Handel und Zollgesetze" bekannte er sich zu *mäßigen Zollsätzen, welche die Ausfuhr inländischer Produkte befördern, die Einfuhr ausländischer Rohprodukte erleichtern, die inländische Fabrikation auf eine nicht nur scheinbare, sondern ausführbare, genügende Weise begünstige*. Dies zeigt er am Beispiel des Eisenpreises in Frankreich und am englischen Getreidegesetz (Cornbill), das zu einer steten Verteuerung der Nahrungspreise und damit zur Verarmung der Lohnarbeiter führte.

Durch diese Schrift war die bayerische Regierung auf ihn aufmerksam geworden und er wurde um ein Gutachten zur Münzfrage (Einführung des Dezimalsystems) gebeten. 1832 erhielt er dann den Auftrag, den Kgl. Zollrat Bever zu den Zollvereinsverhandlungen nach Berlin zu begleiten und ihm dort beratend zur Seite zu stehen. Offiziell sollte er als Direktor der polytechnischen Schule Nürnbergs die technischen Schulen Berlins und das dortige Gewerbeinstitut studieren und darüber berichten.

Hier in Berlin scheint in Scharrer der Eisenbahngedanke gereift zu sein. 1830 war die erste Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester eröffnet worden und um sie drehten sich in Berlin sicher die Gespräche in den technischen Instituten.

Nachdem Scharrer im Sommer 1832 seinen Bericht von den technischen Lehranstalten Berlins an die Kgl. Regierung in München geschickt hatte, ging er an die Verwirklichung des Eisenbahnprojekts.

Keiner hatte sich bisher in Deutschland daran gewagt, doch Scharrer war von der Richtigkeit und Durchführbarkeit überzeugt und wollte die Sache in die Hand nehmen. Als Direktor einer technischen Schule stand er mit Technikern in Verbindung, als ehemaliger Bürgermeister hatte er gute Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten.

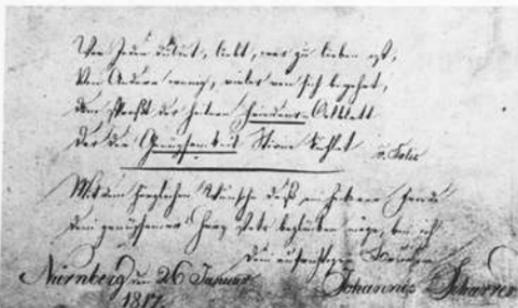
In zahlreichen Gesprächen in seinem Gartenhaus gelang es dem beredten Mann, seinen Gesprächspartnern die Vorteile eines Bahnbaus zwischen Nürnberg und Fürth vor Augen zu stellen. Den Bürgermeistern Binder und Bäumen gegenüber betonte er mehr den Gedanken, daß die beiden Städte Nürnberg und Fürth die erste Dampfeisenbahn Deutschlands bekämen; dem Marktvorsteher Zacharias Platner, hinter dem das Kapital stand, unterbreitete er das Angebot, daß gerade hier die Terrainverhältnisse so günstig seien, daß nur geringe Baukosten entstünden und somit hohe Gewinne bei dem bedeutenden Personen- und Güterverkehr zwischen beiden Städten zu erwarten seien. Auch den Vorstand des Gemeindekollegiums, Merkel, und den Buchhändler



Johannes Scharrer, Stahlstich von Friedrich Wagner, Nürnberg 1844, nach einer Zeichnung von 1841, mit dem Wahlspruch Scharrers und dessen Unterschrift: *Die Liebe ist des Gesetzes Erfüllung. Römer XIII v. 10. d. 27. Dezember 1841. Johannes Scharrer.* Original-Stahlstich im Heimatmuseum Hersbruck. Foto: Andreas Müller

Mainberger begeisterte er für den Eisenbahnbau. Es ist nicht bekannt, wie oft Scharrer die Strecke nach Fürth gegangen oder gefahren ist und wie oft er von seinem Fenster in der Johannisstraße über seinen Garten zur Fürther Landstraße hinabgeblickt hat. Er sah die Fußgänger und Fahrzeuge. Als Realist rechnete und zählte er.

Noch bevor die Einladungsschrift erschien, ließ er 40 Tage lang den Verkehr von Nürnberg nach Fürth zählen (März/April 1833). Dabei zeigte sich eine Frequenz von täglich 1200 Personen zu Fuß, 500 Personen in Chaisen und 100 bespannten Fuhrwagen, so daß jährlich über 1/2 Million Personen und ca. 40.000 Fuhrwagen die Strecke passierten.



Handschriftlicher Eintrag und Widmung Johannes Scharrers im Stammbuch seiner Schwester Anna Barbara, verheiratete Schmied:

*Wer jeden duldet, liebt, was zu lieben ist,
Von andern wenig, vieles von sich selbst begehrt,
Dem sproßt des heitern Friedens-Oelblatt,
Das der Genügsamkeit Stirn kühlt*

v. Salis

*Mit dem herzlichen Wunsche, daß ein heiterer
Friede Dein genügsames Herz stets beglücken
möge, bin ich*

Dein aufrichtiger Bruder
Johannes Scharrer

Nürnberg den 26. Januar 1817

Das Stammbuch besitzt das Heimat- und Hirtenmuseum Hersbruck, Inv. Nr. 885. Foto: Dieses Museum

Scharrer, der unermüdlich geworben hatte, verfaßte nun die Schrift: "Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zwischen Nürnberg und Fürth", die im Mai 1833 erschien und sich besonders an die Bevölkerung von Nürnberg und Fürth richtete. Die Bürgermeister der beiden Städte und führende Persönlichkeiten hatten diese Einladungsschrift mit unterzeichnet.

Klar und überzeugend legte Scharrer die Gründe dar, die gerade für einen Eisenbahnbau zwischen Nürnberg und Fürth sprächen: Die Hauptargumente waren: billig, sicher, epochemachend, lohnend und einfach. Besonders die versprochene Rendite von 12% reizte viele Geldbesitzer, die sich bisher mit 4% begnügen mußten. So verfehlte der Appell am Schluß seine Wirkung nicht: *Diese beiden in Handels- und Gewerbeverhältnissen so innig miteinander*

verbundenen Städte, mit einer Gesamtbevölkerung von 54.000 Seelen, scheinen demnach vor allen anderen im Innern Deutschlands berufen zu sein, das erste Beispiel der Herstellung einer Eisenbahn mit Dampfkraft zu geben und dadurch diese so große und folgenreiche Erfindung in das Vaterland zu verpflanzen. Diese Unternehmung würde aber ebenso vorteilhaft als ehrenvoll sein und zugleich die Aussicht eröffnen, das hier angefangene Werk für eine noch viel wichtigere Kommunikation fortzusetzen, wodurch die vereinigten Städte Nürnberg und Fürth zu Hauptpunkten des Binnenhandels zwischen dem Main und der Donau und zu Haupttransitoplätzen des Großhandels zwischen dem Westen und Osten von Europa erhoben werden könnten. (zitiert nach Rudolf Hagen, Festschrift, S. 8)

Die Schrift war so einleuchtend, daß in wenigen Monaten 137.000 Gulden gezeichnet waren. Nachdem auch der König die Bewilligung zur Benennung der Eisenbahn als "Ludwigs-Eisenbahn" erteilt hatte, konstituierte sich ein Gesellschaftsausschuß und ein Direktorium. Scharrer hatte Platner zum Direktor vorgeschlagen. Dieser wurde auch dazu gewählt. Scharrer selbst wurde der Stellvertreter. Er hoffte, daß er dadurch von der Arbeit etwas entlastet werden würde. Doch genau das Gegenteil trat ein. Bei sämtlichen Detailfragen wurde er eingeschaltet und oft saß er bis spät in die Nacht, um den erforderlichen Briefwechsel zu erledigen. Nachdem der König im Februar 1834 ein 30 Jahre währendes Privilegium erteilt hatte, kam der schwierigste und entscheidendste Akt: die Suche nach einem Konstrukteur. Alleine von seinem Geschick würde das Gelingen des Projekts abhängen.

Während das Direktorium mit England verhandelte, suchte Scharrer nach einem deutschen Architekten, der schon Eisenbahn-Erfahrung haben sollte. Erst im Juni 1834 waren die Bemühungen von Erfolg gekrönt. Geheimrat Ritter von Klenze empfahl den Bezirks-Ingenieur Denis, der zwei Jahre lang England und Amerika bereist und den Eisenbahnbau an Ort und Stelle studiert hatte. Dies war ein Glücksgriff, wie sich herausstellen sollte. Noch im



Geburtshaus Johannes Scharrers, Hersbruck, Unterer Markt 18. Das Haus mit dem schönen fränkischen Fachwerkgiebel stammt aus dem späten 17. Jahrhundert. In der Nachkriegszeit wurde das Erdgeschoß durch Einbau von Geschäftsräumen verändert. Links am Bildrand ist die Gedenktafel zu erkennen. Die ehemals drei Dachböden dienten zum Trocknen und Lagern des Hopfens. Typisch ist die Aufzugsgaube, die "Dachnase".

Foto: Andreas Müller



Gedenktafel am Geburtshaus Johannes Scharrers. Die Bronzetafel enthüllte am 20. Juni 1931 der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Luppe. Über der Tafel befindet sich Johannes Scharrers Relief-Porträt im Profil. Die Schrifttafel trägt unten das Nürnberger und Fürther Wappen.

Foto: Helmut Süß

gleichen Monat besichtigte Denis die Strecke und nahm Maß. Im September 1834 hatte er bereits einen genauen Entwurf und einen Kostenvoranschlag ausgearbeitet und alle wichtigen Details mit Scharrer besprochen. Das Direktorium war mit Denis sehr zufrieden und beauftragte ihn im Oktober 1834 mit der Aufgabe. Sie waren froh, daß sie nicht erst einen Baumeister aus England hatten holen müssen. Dies hätte mehr Zeit und auch sehr viel Geld gekostet. Es lag ein Angebot von 7000 Gulden Jahresgehalt und 3000 Gulden Dolmetscherkosten vor.

Denis und Scharrer arbeiteten gut bei der Projektierung zusammen. Daß tatsächlich Johannes Scharrer und nicht Zacharias Platner der führende Kopf des Eisenbahnprojekts war, zeigt auch die Flugschrift des Fürther Landrichters Wellmer, der Direktoriumsmitglied war und sich gegen die ausschließliche Anwendung von Dampf als Antriebskraft wandte. Er versuchte damit Scharrer zu treffen, der ihm zu rasch, zu bestimmend und zu selbständig gehandelt hatte. Doch Scharrer schlug den Angriff Wellmers bei der Aktionsversammlung geschickt zurück.



Bronzebüste Johannes Scharrers, gegossen 1844 im Auftrag der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft von dem Nürnberger Bildhauer und Erzgießer Johann Jacob Burgschmiet, einem Freund Scharrers, und am 30. Mai 1845 im Rahmen einer Gedenkstunde auf dem Nürnberger Ludwigsbahnhof am Plärrer aufgestellt. Original heute im Verkehrsmuseum Nürnberg. Im Heimat- und Hirtenmuseum befindet sich ein Abguß.
Foto: Andreas Müller

Die Eröffnung der Bahn am 7. Dezember 1835 klappte reibungslos. Obwohl Platner der Direktor war, erledigte Scharrer die anfallende Kleinarbeit neben der Schulleitung des Poytechnikums (heute: Georg-Simon-Ohm-Fachhochschule). Nachdem die Generalversammlung am 12. Dezember 1836 eine 20%ige Dividende festsetzte, wurde Johannes Scharrer am 14. Dezember 1836 zum Direktor der Bahn mit einem Jahresgehalt von 1200 Gulden ernannt. Die sorgfältig erstellten Jahresberichte, die für die Aktionäre im Druck erschienen, geben Zeugnis von seiner unermüdlichen Schaf-

fenskraft. Doch auf den laufenden Bahnbetrieb hatte er sein Auge gerichtet. Er sorgte für die Wartung und Pflege der Geräte, so daß Stephenson verwundert über den ausgezeichneten Zustand des "Adlers" (so hieß die Lokomotive) war. Mitten aus diesem schaffensreichen Leben riß ihn der Tod am 30. März 1844. Von 1830–1839 war er Direktor der polytechnischen Schule gewesen, von 1836–1844 war er Direktor der Ludwigsbahn.

Bei seiner Beerdigung auf dem Johannisfriedhof in Nürnberg trug Prodekan Michahelles auch den Lebenslauf des Verstorbenen vor. Darin hieß es: *Herr Johannes Scharrer war geboren zu Hersbruck am 30. Mai 1785. Seine Eltern, Herr Joh. Gg. Scharrer, Metzger und Bierbrauer daselbst und Frau Anna Sibylla, eine geborene Sörger, welche an dem Knaben zu ihrer Freude bald einen lebhaften Geist, eine scharfe Auffassungsgabe und Durst nach Wissen entdeckten, waren darauf bedacht, durch zweckmäßigen Unterricht nach ihren Kräften jene Geschenke der Natur veredeln zu lassen, vor allem aber seinem Herzen jene ächt christliche Richtung zu geben, die sich in allen Lagen seines vielbewegten Lebens so herrlich bewährt hat . . . Im Jahre 1803 lernte er seine Gattin Catharina Barbara, eine geborene Weiß von hier kennen, und nach einer sechsjährigen Bekanntschaft verehelichte er sich mit ihr am 23. Juli 1809 . . . Seine Ehe war mit sieben Kindern gesegnet, von denen zwei ihm in die Ewigkeit vorangingen und fünf mit ihrer tiefgebeugten Mutter um den theuren Heimgegangenen weinen . . . Du stehest nun vor Deinem höheren Richter, theurer Vollandeter, mit Deinem rastlos thätigen Geiste, mit Deinem Herzen voll Liebe, mit Deinem unerschütterlichen Glauben, daß Gottes Engel die Garben jeder guten Aussaat sammeln zu der ewigen Ernte . . .*

Nach der Trauermusik ergriff Bürgermeister Dr. Binder als erster das Wort zu einem Nachruf, indem er Scharrers Wahlspruch "Die Liebe ist des Gesetzes Erfüllung" aufgriff. Zahlreiche Nachrufe erschienen auch in den Zeitungen. In der Abendausgabe des

"Correspondenten für Deutschland" hieß es:

*Du edler Mann, der Alles klar erkannte,
Daß fühlend Herz in hoher Gluth ent-
brannte*

*Für Menschenwohl, für Wahrheit, Licht
und Recht,*

*Nicht enge waren Deine Wirkens
Grenzen,*

*Im Buch der Zeiten wird Dein Name
glänzen*

Ruhmvoll vor künftigem Geschlecht!

(zitiert aus "Dem Andenken des Herrn Johannes Scharrer . . . als Manuscript für Freunde des Verstorbenen, Nürnberg 1844")

Die Stadt Hersbruck gedenkt 1985 – im Jubiläumsjahr der Eisenbahn – besonders des 200. Geburtstages ihres großen Sohnes.

Ende Mai wurde in der Sparkasse eine Ausstellung über Scharrer eröffnet, die ab Juni im Hirtenmuseum gezeigt wird. Ein Festakt in der "Johannes-Scharrer-Realschule" wird sich anschließen.

Die Eisenbahnfreunde veranstalten Dampfzugfahrten ins Pegnitztal.

Eine Medaille von Johannes Scharrer ist erschienen.

Die Sonderbriefmarke, die am 12. November 1985 herauskommt, wird Johannes Scharrer und die 1. deutsche Eisenbahn zeigen. Am Samstag, dem 16. November, wird im Hirtenmuseum ein Sonderpostamt eingerichtet werden. Dort gibt es Karten, ein Erinnerungsblatt und einen Sonderstempel neben den Sondermarken.

Die Johannes-Scharrer-Büste aus dem Hersbrucker Museum wurde der Ausstellungsgesellschaft "150 Jahre Deutsche Eisenbahn" leihweise für die Ausstellung "Zug der Zeit – Zeit der Züge" zur Verfügung gestellt.

In diesem kurzen Aufsatz konnte auf Scharrers Wirken als Schulgründer und auf seine sonstigen Verdienste nicht eingegangen werden. Hierzu kann auf die vorhandene Literatur zurückgegriffen werden. Ich möchte nur nennen:

Ernst Mummenhoff: Johannes Scharrer. In: Lebenslauf aus Franken. Herausggbn. v. d. Gesellschaft für Fränk. Geschichte. 7. Reihe I, Bd. 50 (Leipzig/München 1919) 410–27

Dr. Rudolf Hagen: Festschrift zum 50jähr. Jubiläum der Ludwigs-Eisenbahn, Nürnberg 1885

Carl Max von Bauernfeind: Johannes Scharrer, Aufsatz in der Allgemeinen Deutschen Biographie (ADB) 1881

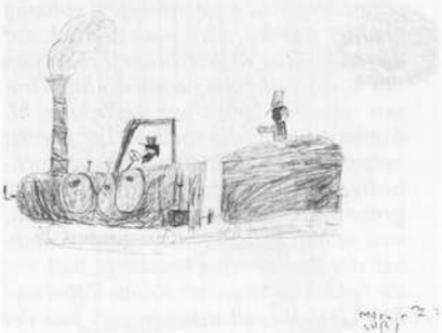
Rudolf Hagen: Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb, Nürnberg 1885

Max Beckh: Deutschlands erste Eisenbahn, Nürnberg 1935, 353 Seiten

Dr. Beckh, ein Nachkomme Scharrers, veröffentlichte auch die interessante Liste der Vorfahren und Nachkommen Johannes Scharrers (nähere Auskunft: Verfasser).

In besonderer Art hat Lu Volbehr das Leben Johannes Scharrers dargestellt. Sie hat es in dem Roman "Die neue Zeit" (Bd. 1, Sebastian Rottmann) künstlerisch verdichtet (2. Aufl. Nürnberg) 1934 bei E. Spandel. Wird z. Zt. von der Nürnberger Zeitung abgedruckt.

Helmut Süß, 8561 Reichenschwand, Speikerner Straße 7



So sieht der siebenjährige Martin Süß die Eisenbahn, 7. März 1984

Lohr am Main: 18. Internationales Hafnerei-Symposium für Keramikforschung 31. 10. bis 3. 11. 85. Kontaktadresse: Dr. Werner Endres, Josef-Adler-Straße 17, 8400 Regensburg, Tel. 0941/26329. Themenkreis 1: "Keramik im Main-Spessart-Gebiet". Themenkreis 2: "Die Vorschläge des Arbeitskreises für Keramikforschung "zur Keramikbeschreibung"". Bayer. Bl. für Volkskunde. Mitteilgn. u. Materialien. Jg. 12—1985, H. 2, 122