

1985

Dr. Michael Protzeller (†)

Auch ein Neujahrswunsch

Neulich traf ich auf der Straße eine
Menschenschar,
Die demonstrierte gegen das Neue Jahr:
Ein Neues Jahr, wir brauchen es nicht,
Weil doch keiner hält, was er verspricht.
Es klingen uns in den Ohren die Schalmeien
Von allen großen und kleinen Parteien;
Ein jeder sucht den anderen zu übertönen;
Mit der Zeit tut man sich daran gewöhnen.
Doch will es uns einfach nicht in den Sinn,
Wo die Staatskarosse noch steuert hin.
Der Karren immer tiefer in Schulden sinkt,
Eine Besserung uns auf keinen Fall winkt.
Die Schulden gehen in die Milliarden;
Trotzdem tut man immer noch Aktionen
starten,
Die kosten Millionen dem Vater Staat,
Und am Schluß, da haben wir den Salat.
Man schenkt den Herrschern auf
Pfauenthronen
Immer und immer noch viele Millionen.
Aber man will uns immer noch machen
plausibel,
Daß man an der Wurzel bekämpfe das Übel.
Das kann insoferne auch Wahrheit sein,
Weil man immer mehr Steuern kassieret ein
Bei den immer noch zahllosen
Kleinverdienern;
Denn oft gelingt es den großen Schwabinern,
Sich heraus zu halten aus dem Schlamassel
Und aus dem Staub zu machen durch ein
Hintergassl.

Wir demonstrieren gegen die Demon-
stranten,
Gegen alle möglichen Räuber, Piraten und
Banden.
Wir protestieren gegen Luxus jeglicher Art,
Weil dadurch vieles würde gespart.
Wir brauchen keinen Wohnungskomfort,
Wir woll'n nicht geschlagen werden über's
Ohr.
Auf die Kiwi können wir auch verzichten,
Dann bräuchten wir keine Äpfel vernichten.
Wir verzichten auch auf den fromage de
Brie,
Uns reicht der Käse "made in Germany".
Wir wollen kein Kalbfleisch mit
Östrogenen,
Auch keine Eier von Käfighennen.
Wir brauchen keine 200 Sorten Brot,
Weil eine Sorte genügt in der Not.
Wir brauchen keine Superlative
Wir rufen nicht nach Alternative.
Wir wollen als einfache Menschen leben
Und nicht unnötig nach Mammon streben.
Ich steig' nun herab vom Pegasus,
Wünsche allen einen guten Beschluß,
Zu den nächsten 365 Tagen
Gesundheit und Glück in allen Lagen.
Die Verse verfaßte aus Franken inferior
ein ehemaliger Agrarinstruktor.

Großostheim, geschrieben schon am 31.
Dezember 1981 von dem unvergessenen
Bfr. Dr. Michael Protzeller (gest. am 15.
September 1982)

Zum Umschlagbild: Mittel-Porticus des Nürnberger Hauptbahnhofgebäudes mit heutiger Kuppel

HV345

Nürnberg als Eisenbahn- und Verkehrsknotenpunkt. Seine Bahnhöfe und Gleisanlagen in 150 Jahren

Mit diesem Beitrag beginnen wir eine Serie von Aufsätzen zum 150jährigen Jubiläum der Eisenbahn.

Die Genese des Nürnberger und deutschen Eisenbahnwesens ist, nach dem Herkommen und nach dem publizistischen Hausgebrauch langer Jahrzehnte, nur allzusehr auf die Nürnberger Ludwigseisenbahn und damit auf das Initialdatum 1835 fixiert. Es soll diesem Datum und dieser allerersten Bahngründung nichts von ihrer wirklichen Bedeutung genommen werden, wenn sie im folgenden auf ihre richtigen Größenverhältnisse reduziert wird. Nicht zuletzt, um Baudaten und Bauverlauf des eigentlichen, staatlichen Bahnwesens im Nürnberger Raum, die sonst allzu sehr im Schatten der Ludwigsbahn stehen, ins gebührende Licht zu rücken. Maßgebender, als der Achtungserfolg, eine erste Bahn gebaut zu haben, ist für die Stadt und ihre Entwicklung schließlich ihre Einbindung in das Fernbahnnetz – und damit in die moderne Welt. Sicherlich wird dem Jubiläumsdatum vom 5. Dezember 1835 nichts von seinem Glanz genommen, wenn man seine Perspektive erweitert um die Erinnerung an den Auftakt des Fernbahnwesens, wenn für ihn die Stunde in Nürnberg auch erst knappe neun Jahre später schlug.

Von vornherein hatte die Anlage der Ludwigsbahn reinen Versuchscharakter, animiert durch die ideale Gelegenheit der linealgerade gezogenen Fürther Straße, die wenige Jahrzehnte vorher, nach Aufgehen des Fürstentums Ansbach ins Königreich Preußen (1792) auf Anordnung des preußischen Ministers von Hardenberg angelegt worden ist. Der Mittelstreifen dieser großzügig gebauten Chaussee lud zur Schaffung einer Bahntrasse geradezu ein. Es war nie daran gedacht, die Ludwigsbahn, die einer Privatgesellschaft gehörte, über Fürth (der Endpunkt lag am heutigen Platze Fürther Freiheit) hinaus weiterzuführen, noch sie irgendwann in das für spä-

ter geplante Fernbahnnetz einzubinden. An der "Fürther Kreuzung", wo bis Anfang der 60er Jahre der Gleiskörper der Bahn nach Bamberg-Altenburg den der Ludwigsbahn überschneit, gab es keinerlei verbindende Weicheneinbauten. Jahrzehntlang besaß die Ludwigsbahn nur ihre aller-einzige Adler-Lokomotive und hatte außer den Hauptverkehrszeiten Pferdebetrieb; ihr Wagenmaterial war von vornherein weit kleiner konzipiert, als es für eine echte Überlandbahnstrecke geeignet gewesen wäre. Das Bahnhofsgebäude am Plärrer, das bis zum großen Umbau des "Nürnberger Verkehrs-Karussells" in den 60er Jahren bestand, stammte aus den 60er Jahren des Vorjahrhunderts; der Erstlingsbau (dem an der Fürther Endstation übrigens ähnlich) war ein kleines Biedermeierhäuschen mit anschließender offener Bahnsteigshalle.

An den Zwischenstationen Gostenhof, Muggenhof und Doos standen winzige Bahnwärterhäuschen – so solide allerdings, daß man sich ihrer noch als Stationsgebäude für die 1925 geplante (und nie verwirklichte) Untergrundbahn Nürnberg-Fürth bedienen wollte. Eigentlich gab die Ludwigseisenbahn viel weniger die Initialzündung zur Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes, sondern eher diejenige zum Ausbau des schienengebundenen innerstädtischen Verkehrs im Städtegroßraum Nürnberg-Fürth, also zur Straßenbahn. Jahrzehntlang liefen in der Fürther Straße beide Verkehrsträger einträchtig nebeneinander her – eine Art von Konkurrenz (siehe Londoner U-Bahn und Bahnbau in Amerika), die im klassischen Kapitalismus nicht unüblich war. 1922 freilich mußte die in ihrer Entwicklung rückständig gebliebene private Ludwigsbahn aufgeben – ein Opfer der Inflation. Doch noch ihre geplante Nachfolge-Einrichtung – das erwähnte U-Bahn-Projekt – war in Kooperative mit der fortbestehenden städtischen