



Bibliographische Daten

Titel: Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth
Ersteller: Christian Hutzelmann
Signatur: Amb. 8. 1115

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.

IV.

Ans der Zeit des Betriebes.

Als erstes Siegel der Ludwigseisenbahngesellschaft finden wir auf verschiedenen versiegelt gemessenen Schriftstücken folgende Abbildung: Oben ein „L“ mit der Königskrone im Strahlenkranz; der Strahlenkranz erglänzt oberhalb der Abbildung der ersten Lokomotive, welche auf dem Siegel deutlich den Namen „Adler“ führt; die Lokomotive steht auf einem Schienengeleise, welches die Stadtwappen von Nürnberg und Fürth zur Basis hat; die Umschrift lautet:

„DIREKTION DER
LUDW. EISENBAHNGESELLSCHAFT NÜRNBERG.“

Dieses sinnige Siegel mußte einem andern, einem allgemeinen, dem geflügelten Rad, Platz machen.

Daß sich die Befürchtungen Wellmers hinsichtlich einer schlechten Frequenz der Bahn nicht bewahrheiteten, werden wir am Schluß des Artikels nachweisen; wir werden vielmehr sehen, daß dieselbe eine alle Erwartungen übersteigende war.

Im Jahre 1838 vollzog sich in aller Stille auf der Ludwigsbahn ein Ereigniß, das an Wichtigkeit alle anderen Vorkommnisse auf dieser Bahnstrecke überstrahlte, ein Ereigniß auf das die ganze Welt mit Dankbarkeit blicken muß. 1833 hatten nämlich die beiden Göttinger Professoren Gauß und Wilhelm Weber die Erfindung des elektrischen Telegraphen gemacht; zur Herstellung desselben waren zwei Drahtleitungen nöthig, wodurch aber dieselbe sehr theuer zu stehen kam und der Weiterverbreitung des Telegraphen bedeutende Schwierigkeit in den Weg gelegt wurde. Nun kam Professor Steinheil in München auf den Gedanken, die Rückleitung des elektrischen Stromes durch die Eisenbahnschienen besorgen zu lassen. Um hierauf bezügliche Experimente zu machen, begab er sich im Jahre 1838 nach Nürnberg — Fürth, und bei den betreffenden Experimenten fand er, daß es nicht einmal der Eisenbahnschienen bedürfe, um den Strom zurückzuleiten, sondern daß hiezu schon die Erde genüge, wenn man auf der einen Station den positiven und auf der andern Seite den negativen Pol hinab in die Erde führe.

Dadurch haben sich die Einrichtungskosten der Telegraphenleitungen um die Hälfte vermindert und die größte Verbreitbarkeit war dadurch der Telegraphie ermöglicht.