

Fürther Geschichts Blätter

herausgegeben vom
Geschichtsverein Fürth e.V.
3/2020 · 70. Jg. · B 5 129 F · EUR 5,-



Die Kooperation von
Ludwigs- und Königlich
Bayerischer Staatsbahn
um 1850

Die steinerne Bank
im Fürther Stadtwald

Lebensläufe bei St. Michael

3/20

Inhaltsverzeichnis

Titelbild:

Staatsbahn-Stationsgebäude u. -Ladehalle; Stationsgebäude der Ludwigsbahn in Fürth
(siehe auch Abb. 5)

Hermann Ott

**Die Kooperation von Ludwigs- und Königlich Bayerischer Staatsbahn
um 1850 – Entstehung, Arbeitsweise und Nutzen für Fürth** 91

Hans Werner Kress

**Ein wenig beachtetes Objekt der Kulturlandschaft:
Die steinerne Bank im Fürther Stadtwald** 117

Gerhard Bauer

Lebensläufe bei St. Michael 120

Impressum

Fürther Geschichtsblätter

Herausgeber: Geschichtsverein Fürth e.V., Schlosshof 12, 90768 Fürth

Schriftleitung: Redaktion
Karin Jungkunz, Winklerstraße 31, 90763 Fürth
Dr. Martin Schramm, Stadtarchiv Fürth, Schlosshof 12,
90768 Fürth

Layout und Korrektur
Hanne Kimberger, Schmerlerstraße 13, 90768 Fürth
Rolf Kimberger, Schmerlerstraße 13, 90768 Fürth

Verfasser: Hermann Ott, Franz-Schubert-Straße 29, 90768 Fürth
Hans Werner Kress, Steingasse 17a, 90556 Cadolzburg
Gerhard Bauer, Zirndorfer Weg 6, 90522 Zirndorf

Satz und Druck: aischparkdruck, An den drei Kreuzen 12, 91315 Höchstadt a. d. A.

Erscheinungsdatum: September 2020

Verantwortlich für den Inhalt sind die Verfasser. Alle Rechte, auch die des Abdrucks im
Auszug, sind dem Geschichtsverein Fürth e.V. vorbehalten.

Erscheinungsweise der Hefte vierteljährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliederbeitrag ent-
halten. Einzelhefte sind in der Geschäftsstelle erhältlich.

Die Kooperation von Ludwigs- und Königlich Bayerischer Staatsbahn um 1850 – Entstehung, Arbeitsweise und Nutzen für Fürth

1. Der Entwurf des Fürther Bahn-Systems im Jahr 1843

1.1 Bestandteile des Systems

„In dem Gebäude, welches für die an diesem Kreuzungs-Punkte zu errichtende Station herzustellen ist, wird ... ein Wartzimmer für die von Fürth kommenden oder dahin gehenden Personen eingerichtet ...

Anlangend den Anschluß des in Fürth neben dem Ludwigsbahnhof ... zu errichtenden Ladehofes an die Ludwigs-Bahn, so wird ... der Plan dafür ... diesem Magistrate ... mitgeteilt werden, damit sich derselbe ... mit dem verehrlichen Direktorium verständigen ... könne.“

Sperrige Sätze sind das. Sie stehen in einem Text vom 24. Dezember 1843. Absender ist eine noch junge bayerische Behörde, die staatliche Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg. Dass diese ihn zu einer Zeit verfasst, da der Heilige Abend im Kalender steht, zeigt einen gewissen Zeitdruck, unter dem sich die Verfasser wissen: Friedrich August Pauli und Franz Joseph Dürig, technischer Leiter dieser Behörde der erste, administrativer der zweite. Adressat ist das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg, „Betreff“ der „Anschluss der Nordgrenz-Eisenbahn an die Ludwigs-Eisenbahn“. Und seiner Sorte nach ist der Text ein Vertragsentwurf für das Verhältnis zwischen Staatsbehörde und Privatgesellschaft.¹

Die Rede ist von drei Bahnhöfen – einer erst anzulegenden „Station“ an einem „Kreuzungs-Punkt“, dann von einem ebenfalls erst zu errichtenden „Ladehof“ in Fürth und schließlich vom „Ludwigsbahnhof“ daneben. Letztgenannter war seit 1835 am Südostrand der damaligen Stadt platziert, in dem Winkel, den Friedrich- und Weinstraße (heute

Rudolf-Breitscheid-Straße) bildeten. Damit war auch die Stelle der hier als „Ladehof“ bezeichneten zweiten Station in etwa bestimmt – an einer der Seiten des rechteckigen Ludwigs-Bahnhof-Geländes. Welchen Sinn sie hatte, da doch jener schon zum Ein- und Ausladen wie zum Ein- und Aussteigen diente, bleibt hier offen. Und was trotz der Hinweise zu ihrer Ausstattung mit der eingangs genannten Station „am Kreuzungs-punkt“ gemeint war, zu der die Personen von Fürth her oder von der aus sie dorthin führen, kommt hier ebenso wenig zum Ausdruck. Zwei beabsichtigte neue Bahnhöfe also und ein schon bekannter. Was hatte es mit diesen neuen Stationen auf sich?

Die Antwort in Kurzform vorweg: Die beiden neuen Bahnhöfe lagen am Anfang und am Ende der etwa 2 km langen westlichen Teilstrecke der selbst etwas über 6 km messenden Ludwigsbahn-Trasse. Da, wo dieses Drittel endete und die 2/3-Reststrecke östlich anschloss, sollte diese Trasse von einer neu zu bauenden Bahn niveaugleich gekreuzt werden, der im „Betreff“ genannten „Nordbahn“, die von Nürnbergs Süden her in einem nach Norden ausholenden Bogen östlich an Fürth vorbei über Bamberg nach Hof führen sollte. Diese Stelle war mit „Kreuzungspunkt“ gemeint, für den die östliche der neuen Stationen gedacht war – die mit dem Transfer von Personen und Gütern aus und nach Fürth. Sie lag auf dem Gebiet der damals selbständigen Gemeinde Höfen.² Die westliche aber, der „Ladehof“ neben der Ludwigsbahn-Anlage, sollte der Abgangs- oder Zielbahnhof Fürth dieser Personen und Güter sein.

1.2 Der Anlass für den Entwurf – die Linienführung der staatlichen Nordbahn

Es fragt sich, warum diese Nordbahn, die von Nürnberg nach Hof führen sollte, nicht über Fürth verlaufen, sondern wenige Kilo-

meter östlich davon nach Erlangen abbiegen und dabei die Ludwigsbahn-Strecke – bei Muggenhof – kreuzen sollte.



Abb.1: Fürth mit den Trassen von Ludwigs- und Staatsbahn um 1850

Die Erklärung liegt in der bisherigen bayerischen Eisenbahnbau-Politik. Der Staat, zu dem die fränkischen Regionen seit 1806 infolge von Napoleons Eingriff gehörten, hatte ebenso wie die übrigen mehr als 30 Mitglieder des 1815 gegründeten Deutschen Bundes seit den 1830-er Jahren eine eigene Infrastrukturpolitik betrieben und zunächst den Bau des gerade aufgekommenen Verkehrsmittels Eisenbahn nach anglo-amerikanischem Vorbild privaten Aktien-Gesellschaften überlassen, auch den der Ludwigsbahn.³ Um gerade deren Bau – der allerersten im Bund – durch private Geldgeber zu ermöglichen, hatte er der sie tragenden Gesellschaft am 19. Februar 1834 das Privileg ausgestellt, zwischen Nürnberg und Fürth für 30 Jahre alleine, also konkurrenzlos, diese Bahn betreiben zu dürfen.⁴ Aber als der Staat nach

dem Scheitern einer weiteren Kapitalgesellschaft, die die Strecke Nürnberg–Hof mit Einbeziehung derjenigen der Ludwigsbahn hatte errichten wollen, 1840 selbst zu deren Bau übergang,⁵ waren auch ihm für jede Strecke parallel zu dieser die Hände gebunden: Da Nürnberg bei der Planung der Alternativroute wegen seiner Bedeutung nicht zu umgehen war, musste eben das kleinere Fürth beiseite bleiben. Als Chance, Fürth dennoch von der neuen Strecke profitieren zu lassen, bot sich aber die im Privileg vorgesehene Verpflichtung der Ludwigsbahn, künftigen Bahnstrecken Anschluss zu gewähren.⁶ Und von dieser Möglichkeit machte der Staat nun mit dem Plan der neuen Station an der genannten Kreuzung Gebrauch, von der aus oder zu der hin diese Ludwigsbahn Fürth für das staatliche Projekt erschließen konnte.⁷

1.3 Das Besondere am Entwurf – ein Staatsbahnhof abseits der Strecke

Es bleibt jedoch die Frage nach der Notwendigkeit der westlichen Station zu beantworten, der Station – im o. g. Vertragsentwurf als „Ladehof“ bezeichnet –, die neben dem Fürther Ludwigsbahnhof zu liegen kommen sollte. Sollte dieser Ladeplatz lediglich dessen bauliche Erweiterung werden, wäre er nicht der Rede wert. Die Züge der Ludwigsbahn würden auf ihrem eigenen Gleis von ihrem erweiterten Fürther Bahnhof zu dem staatlichen an der Kreuzung fahren und dort den Personen- und Gütertransfer ermöglichen – unabhängig von dessen Art –, oder

sie würden den Transfer von dort zu ihrem Fürther Bahnhof erledigen, letztlich in eigener Streckenhoheit. Der Bahnhof wäre also bei diesen Verhältnissen unnötig.

Aber die Verhältnisse waren nicht so. Der „Ladehof“ sollte Eigentum und Regiebetrieb der künftigen staatlichen Nordbahn sein, topografisch, organisatorisch und rechtlich getrennt vom benachbarten Ludwigs-Bahnhof, doch über dessen Gleis von der Kreuzung her erst erreichbar. Eine wirtschaftlich und rechtlich erstaunliche Lösung. Wie kam sie zustande?

1.4 Die Rolle der Stadt Fürth und die der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft

Initiator dieser „Über-Kreuz“-Lösung war die Stadtspitze Fürths. Als Ende 1842 die staatliche Entscheidung über die Streckenführung der Nordbahn gefallen war, die den Fürthern auf dem Bahnhof des nördlich ihrer Stadt liegenden Dorfes Poppenreuth Zugang zu den Zügen der Nordbahn ermöglicht hätte,⁸ hatten sich Magistrat („Referenten“) und Gemeindebevollmächtigte (Stadträte) zu einer Petition an König Ludwig I. entschlossen. Abgeschickt am 12. März 1843, hatte diese unter Hinweis auf Fürths „imposantes“ Gewerbe – gemäß „vorliegender amtlicher Erfahrung jährlich ... 30.000 Zentner ... nach dem Norden und Süden“ zu versendender Güter, am 21. April d. J. verdoppelt auf insgesamt „60.000“ Zentner⁹ – um Verlegung des Poppenreuther Bahnhofes nach Fürth ersucht, und zwar direkt neben den der Ludwigsbahn. Das nötige Grundstück würde die Stadt finanzieren. Die Ludwigsbahn – „vorzüglich“ als Zubringer zur Staatsbahn geeignet – hätte sich ja gemäß Privileg von 1834 zum Anschluss anderer Bahnen verpflichtet. Sie könnte Personen und die auf dem benachbarten „königl. Bahnhof“ beladenen Güterwagen ohne zeit- und kostenaufwendiges und der Wirtschaftsspionage ausgesetztes Umladen zur Staatsbahn-Strecke bringen.

Seiner schnellen, aber an die Bedingung der von Fürth einzuholenden Kooperationsbereitschaft der Ludwigsbahn geknüpften Zusage vom 25. März schickte der König am 2. Juli eine Präzisierung hinterher: Im Falle erfolgreicher Verhandlungen Fürths mit der Ludwigsbahn übernehme die staatliche Eisenbahnbau-Kasse zwar die Kosten für die Errichtung der Kreuzungs-Station, diejenigen für den Staatsbahnhof in Fürth aber hätte die Stadt selbst in Gänze zu tragen, da sie gar nicht von der „k[öniglichen] Eisenbahn ... berührt“ würde.¹⁰ Die nächste, aber vorerst letzte Runde der Abstimmungen Fürths mit dem Staat, eingeleitet durch das im Schreiben der Stadt vom 25. Juli an die Eisenbahnbau-Kommission enthaltene Verlangen, Frachtgüter aus Fürth im dortigen Staatsbahnhof auf Staatsbahnwaggons für deren gesamte Laufstrecke tarifmäßig abzufertigen – Abrechnung mit der Ludwigsbahn hinterher –, schloss mit deren spätem Bescheid vom 7. Dezember: „Allerhöchste Stelle“ hätte im November wunschgemäß entschieden, dass Frachtgüter aus Fürth schon von dort mit „k[önig]l. Eisenbahnwagen“ über die Kreuzung „zu ihren jeweiligen Zielbahnhöfen „weiter zu gehen“ hätten, ohne nochmaliges Verpacken, und dass dies in

Gegenrichtung gleichermaßen gehandhabt würde. Und stimmte die Ludwigsbahn dem Fürther Plan zur Zusammenarbeit zu, stellte die Staatsbahn auch das „für die Besorgung des Auf- und Abpackens der Güter in und aus kgl. Wagen ... erforderliche Personal in Fürth“ bereit. Dass in diesem Zusammenhang auf den Abrechnungsmodus zwischen Staats- und Ludwigsbahn nicht eingegangen wurde, lag daran, dass dieser noch zwischen beider Leitungen zu verhandeln war, nicht einseitig zugesagt werden konnte.¹¹

Dass Fürth mit seinen Wünschen so erfolgreich war, erstaunt heute. Erklärlich war dieses staatliche Nachgeben wohl nur durch das noch zögerliche Planen in der Anfangszeit des Eisenbahnbaus, als man sich verspäteten Einsichten noch zu beugen getraute. Die Rücksichtnahme auf die Fürther Wirtschaftskraft war sinnvoll, und Fürths Zusage der Finanzierung des erforderlichen Bahnhof-Grundstücks nahm auch noch Rücksicht auf den Staatsetat.¹²

Bedeutsam dürfte Fürths wirtschaftliche Stärke um 1840 durchaus gewesen sein, für die 15.000 Einwohner geradestanden, trotz des kärglichen Lebens derer Mehrheit.¹³ Mögen selbst die zuletzt genannten 60.000 Zentner jährlich zu versendender Güter heute wenig beeindrucken – 3.000 Tonnen, falls Zollzentner à 50 kg gemeint, wie nach folgendem Schriftverkehr zu vermuten, oder aber 3.300 Tonnen beim Rechnen mit traditionellen bayrischen Zentnern zu 56 kg¹⁴ –, so müssen sie in München damals sehr wohl Nachdenklichkeit ausgelöst haben: Eine über den Eigenbedarf hinausgehende Wochenproduktion von etwa 1.150 Zentnern gewerblicher Güter – für den Transport verpackt z.B. in die gleiche Anzahl von Ein-Zentner-Kisten – dürfte im damals agrarischen Bayern kaum eine Kommune nach auswärts geliefert haben. Zum Vergleich: Auf 1.500.000 Zentner jährlich hätte sich „(n)ach zuverlässigen Angaben der vorzüglichsten Spediteurs zu Regensburg, Donauwörth, Nürnberg, Würzburg, Marktbreit und Kizzingen (!) ... das Maximum“ des zwischen Donau und Main zu erwartenden Transportgutes insgesamt, also praktisch im

westlichen Nordbayern, belaufen. Damit waren alle Produkte des primären (Landwirtschaft/Forsten, Bergbau) wie des sekundären (gewerblichen) Produktionssektors um 1822 erfasst¹⁵, zwanzig Jahre zuvor zwar, doch bei der geringen Entwicklung vor der industriellen Revolution grundsätzlich noch gültig. Und wenn dieser ganze Raum, Fürth einzuschließen, mit all seinen Produkten, darunter Bauholz, nur das fünfundzwanzig- bzw. – nach ursprünglicher Nennung – fünfzigfache Volumen des von Fürth alleine Gelieferten zustande brachte, wird die Nachdenklichkeit im Kabinett verständlich.

Die späte Unterstützung des Staates hätte freilich nicht ausgereicht, wenn nicht ein Dritter mitgespielt hätte – die in Nürnberg ansässige Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft: Ihre Zugkraft sollte ja Fürths staatlichen Bahnhof auf ihrer Teilstrecke bis zur „Kreuzung“ mit dem Gleis der Staatsbahn verbinden. Dass sie dazu bereit war, hatten ihre Verwaltungsorgane, das Direktorium und der Ausschuss, nach gemeinsamer Sitzung am 13. Juni 1843 der Stadt Fürth bereits mitgeteilt.¹⁶ Dass sie sich dem „Anschluss“ an die Staatsbahn infolge der 1834 auferlegten entsprechenden Verpflichtung nicht hätte entziehen können, war klar – freilich aber mit die Verwendung aller eigenen Bahn-Einrichtungen, wie es sich bei der Kooperation selbständiger Bahnunternehmen gehört. Sich aber dem sonderbaren Ansinnen Fürths, den vorhandenen eigenen Bahnhof vor Ort nicht für diesen Zubringerdienst zu benutzen, sondern stattdessen den fremden auf dem Nachbar-Grundstück zu dulden und als Dienstleister zum Geschäft zu verhelfen, war nicht selbstverständlich. Das war auch nicht aus der Verpflichtung von 1834 herauszulesen – daher bei jedem staatlichen Bescheid für Fürth in dieser Sache der Hinweis auf die Notwendigkeit, sich mit der Ludwigsbahn-Gesellschaft ins Benehmen zu setzen. Dass die von Fürth am 29. Mai angestoßenen und zügig fortgeführten Verhandlungen mit dieser aber zum Erfolg führen würden, hatte man hier sehr genau kalkuliert: Magistrat und Gemeindebevollmächtigten war bewusst, dass die bislang nur mit Personenver-

kehr befasste Ludwigsbahn für die Komplettierung ihres Geschäfts erst kostenintensive Investitionen für die Beschaffung von Güterwagen und Ladeeinrichtungen sowie die Einstellung zusätzlichen Personals würde tätigen müssen¹⁷ – Maßnahmen, die sie gewiss vermiede, um stattdessen sofort zusätzlichen Gewinn über den gewohnten hinaus zu erzielen.

Hätte die Ludwigsbahn freilich der Fürther Kalkulation zuwider auf Verwendung ihrer Ge-

samt-Anlage bestanden – nach Ausbau für den Güterverkehr –, wäre zumindest eine starke Verzögerung eingetreten, womöglich ein neuer Ansatz nötig geworden. Alle staatlichen Zusagen, an die Bedingung des Mitwirkens dieser Bahn-Gesellschaft geknüpft, wären so nicht in Kraft getreten.¹⁸ Der Vertragsentwurf vom Weihnachtsabend 1843 wäre nicht geschrieben worden.

2. Die Realisierung des Fürther Bahnsystems

2.1 Die Herstellung der Gleisverbindung

Im Bau war das Fürther System in der ersten Jahreshälfte 1844 jedenfalls. Das zeigte ein Schreiben des Magistrats vom 24. Mai an die Eisenbahnbau-Kommission als ausführende Staatsbehörde, das ein zügiges Voranschreiten der „Nordbahn in der Richtung nach Erlangen“ feststellte.¹⁹ Fertig aber war dieses System erst im Oktober 1850, als der Fürther Staatsbahnhof ein eigenes Lade-Gleis erhielt. Damit war das Ein- und Ausladen der Güterwagen hier ohne Improvisation möglich. Mit einer Weiche und einer Drehscheibe angeschlossen an die zur Kreuzung führenden Schienen der Ludwigs-

bahn von nebenan war endlich der 1843 beabsichtigte Fahrweg ganz hergestellt.²⁰

Damit man in Fürth überhaupt improvisieren konnte, hatte der Staatsbahn-Verkehr dort hin jedoch erst fließen müssen. Am 15. Oktober 1844 war es so weit: Für das im Südwestsektor des durch Staatsbahn nach Norden und Ludwigsbahn nach Osten gebildeten Schienenkreuzes liegende bogenförmige Verbindungsgleis waren die Weichen eingesetzt worden.²¹

Waggons konnten hier nun auf die Strecke der jeweils anderen Bahn wechseln – Fürth war nun über den rund zwei Kilometer lan-

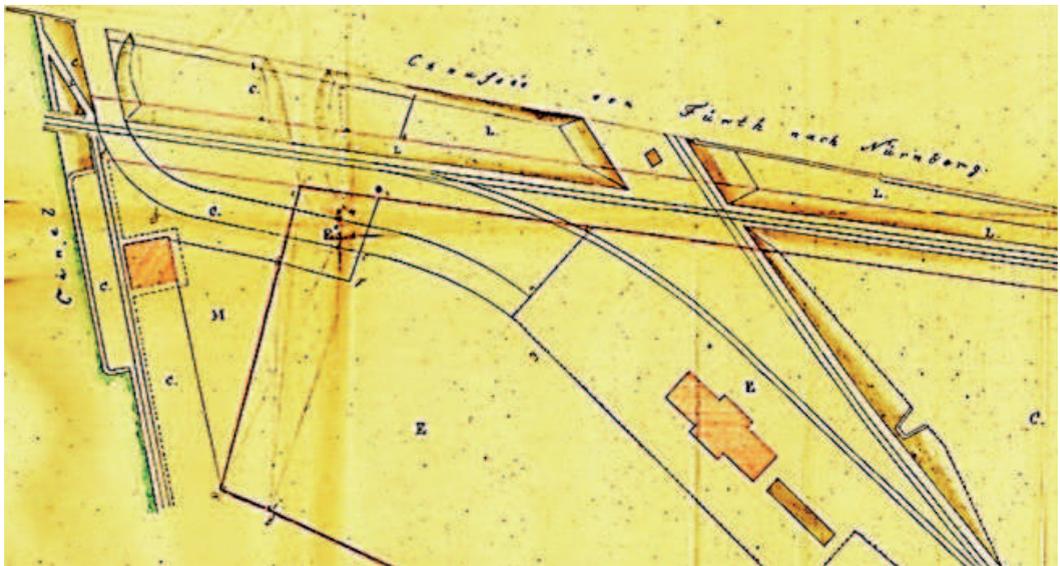


Abb. 2: Grundriss der „Fürther Kreuzung“ mit Verbindungsgleis, Stationsgebäude und „Schupfe“ (re.) sowie Ludwigskanal mit Schleusenwärterhaus (li), oben Staatsstraße („Chaussee“) von Nürnberg nach Fürth

gen Streckenabschnitt der Ludwigsbahn – mit jedem Bahnhof der Staatsbahn verbunden.

Nicht ganz einfach waren die Planungen für diesen Streckenabschnitt mit der niveaugleichen Kreuzung und der – gegen 200 Meter langen – Gleisspanne in deren Südwesten: Er lag zwischen dem von Erlangen kommenden, ein Jahr alten Abschnitt des Ludwig-Donau-Main-Kanals im Westen²² und der nahezu parallel zu diesem verlaufenden Trasse der Staatsbahn im Osten, war zudem im Norden durch die Nürnberg-Fürther Staatsstraße eingeschränkt.²³ Die Enge war noch komprimiert dadurch, dass das Verbindungsgleis der Sicherheit wegen erst etwa 60 Meter (200 Fuß) östlich der neuen Kanalbrücke von der aus Fürth kommenden Trasse der Ludwigsbahn zu derjenigen der Staatsbahn hin abzweigen sollte.²⁴ Auf dem solchermaßen verkürzten Platz östlich davon erst sollte der geplante Kreuzungsbahnhof

errichtet werden.

Erledigt und bezahlt wurden – wie 1843 zugesagt – all die Arbeiten an der Gleisanlage durch die Staatsbahn. Sie hatte gerade bei den frühen Arbeiten gut mit der Ludwigsbahn kooperiert, ob bei Beschaffung der Weichen, der Terminabstimmung vor der Montage des Kreuzungsstücks durch den „Mechanikus Stiller aus Schweinau“ oder beim Austausch der leichten alten Schienen der Ludwigsbahn im Bereich der Kreuzung durch stärkere neuer Bauart aus eigenem Bestand.²⁵

War Fürth mit Benützung des Bahnhofes sowie von rollendem Material der Ludwigsbahn für die Staatsbahn also seit 15. Oktober 1844 schon erreichbar, so erstaunt doch, dass diese noch sechs Jahre bis zur Vollendung der eigenen Anlage dort brauchte – erfolgt durch Installierung eines eigenen Lade-Gleises im Jahre 1850. Diese Frage lässt sich nur beantworten, wenn man die Umstände beim Bau der Bahnhöfe berücksichtigt.

2.2 Die Errichtung der Bahnhöfe

2.2.1 Das Gebäude an der Kreuzung

Hatte die Gleisanbindung an der Kreuzung nach Fürth noch bis 15. Oktober 1844 fertig gestellt werden können, so war Entsprechendes für das dort vorgesehene Bahngelände nicht möglich. Die Bauarbeiten an der Nordbahn, dem Nordabschnitt der projektierten Langstrecke Lindau-Hof, waren in vollem Gange. Diese waren zu überwachen, ob die des Tief- und des Gleis- oder die des Hochbaus. Die Vergabe des Bauauftrages an den billigsten Anbieter bei vorgegebener Höchstsumme („Verakkordierung“) für das größte Bahngelände an der Strecke, die des Nürnberger, war auf den 2. März 1844 datiert, diejenige weiterer bis Bamberg in der Zeit danach, und alle diese hatten bereits die Planungsphase hinter sich.²⁶ Die Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg war mit ihrem Architekturbüro mehr als ausgelastet.

Die Ausarbeitung des Planes für ein massives Steingebäude an der Kreuzung durch den aus der Nähe Gunzenhausens stammenden Friedrich Bürklein lief zügig, und der einge-

reichte Plan wurde am 1. März 1845 mit leichten Änderungen „allerhöchst“ genehmigt.²⁷ Im „Kosten-Anschlag für Erbauung des Stationsgebäudes resp. der Bahnwärterkaserne mit Wartzimmer und einigen oekonomischen Localitäten für die Kreuzung (!) in Fürth“ vom 1. Mai 1845 sind die Baukosten mit ca. 11.000 Gulden berechnet.²⁸ Fertig war das Gebäude ein Jahr darauf. Mit dem Abnahmeprotokoll vom 29. Mai 1846 ging es aus den Händen der Nürnberger Auftragnehmer Peter Jordan und Johann Georg Geyer in den Betrieb der Staatsbahn über.²⁹

Das etwa 27 Meter lange Gebäude aus „(k)räftig gebänderte(m) Hausteinmauerwerk“ bestand aus „[dem zum Verbindungsgleis hin] giebelständige(n) Mitteltrakt mit zwei Geschossen ... flankiert von zwei traufständigen, einstöckigen Flügeln“, war „im wesentlichen (!) eine Bahnwärterkaserne mit einem angegliederten Wartezimmer, da hier keine Reisenden und Güter abgefertigt werden mußten.“ Das Erdgeschoss des Mitteltrakts umfasste die Wohnung des Bahn-

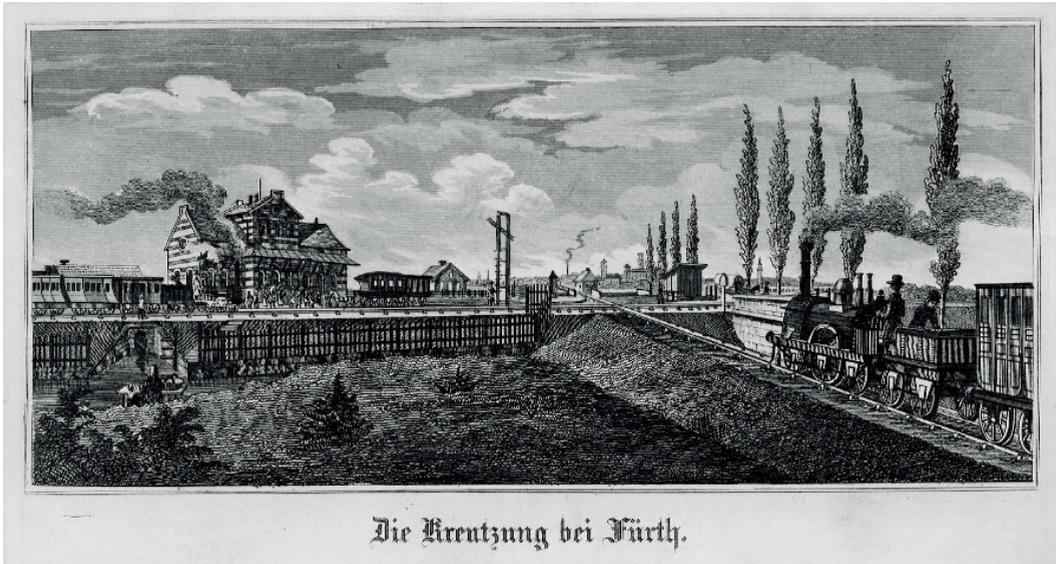


Abb. 3: Stationsgebäude „Fürther Kreuzung“, davor ein Staatsbahnzug in Richtung Bamberg (links), etwas abgesetzt auf der bogenförmigen Gleisspange zum Gleis der Ludwigsbahn zwei derer Waggons, dahinter ein Schleusenwärterhaus am Ludwigskanal (Mitte). Der von rechts – aus Nürnberg – „ins Bild“ kommende Zug der Ludwigsbahn fährt auf schnurgerader Strecke nach Fürth (Hintergrund) und wird nach Queren der Kreuzung die beiden wartenden Waggons mit dorthin nehmen. Rechts, am Übergang zur Nürnberg-Fürther Staatsstraße (Pappeln) eine Bahnwärterhütte

wärterobmanns samt seiner Familie, während sich im Obergeschoss acht Bahnwärter, tagsüber auf Hütten an nahen Bahnübergängen untergebracht, eine „Casernstube“ zum Schlafen teilen mussten. Von den beiden Flügeln diente der im Süden als Warteraum, wie im einleitend zitierten Auszug aus dem Vertragsentwurf vorgesehen, während der nördliche u.a. einen Pferdestall und eine Stube für den Wechselwärter (Weichensteller) der Ludwigsbahn enthielt. Seiner Funktion gemäß lag das Gebäude, ein Vordach als Regenschutz an der Front, längs des beide Bahnen verbindenden Gleises, diagonal also zu deren Streckentrassen.³⁰

Was aber war eine „Bahnwärterkaserne“? Der militärisch geprägte Begriff weist einerseits auf eine schlichte Kollektiv-Unterkunft rangniedriger Bediensteter, andererseits auf deren Funktion hin: In der Frühzeit der Eisenbahn gab es auf einer noch kleinteilig parzellierten Flur viele Wegübergänge, die zu bewachen waren. Stationäre Posten soll-

ten diese Aufgabe zuverlässig übernehmen, aber auch Informationen durch Hornsignal, Fahnen- oder Laternenschwenken weitergeben. Ab 1844 hatte der Staat solche zentralen Kasernen vorgesehen, um Ausgaben für zahlreiche individuelle Wärterhäuschen aus Stein zu sparen. Schon wenige Jahre später aber rückte er von diesem Vorhaben wieder ab und sah andere Verwendungszwecke für diese Räume vor bzw. plante sie erst gar nicht mehr.³¹

Die Station an der „Fürther Kreuzung“, wie sie mit Betriebsaufnahme der Nordbahn hieß, war also nicht als „Güterbahnhof“ konzipiert und wurde ein solcher auch nie. Weder gab es hier entsprechende Laderäume noch andere Lade-Einrichtungen, noch fand hier jemals planmäßig ein „Umladen“ von Gütern zwischen der Ludwigs- und der Staatsbahn statt, von dem manche Sekundärliteratur spricht.³² Die Güterabfertigung für jede Strecke der Staatsbahn zwischen Fürth und jedem beliebigen ihrer Bahnhöfe erfolgte nur in Fürth

Pferde-Traktion erforderlicher Stall abgerissen und in einen Neubau auf der Nordseite des Ludwigs-Bahnhofes, an die Weinstraße, verlegt werden.³⁷ Da die sich ergebende Planungsfläche gleichwohl noch knapp war, hatte der neue Baukörper lang und schmal zu geraten und zudem noch an seiner Längsseite einen Geländestreifen für die Anlegung eines Ladegleises frei zu lassen, das vom Ludwigs-Bahnhof her kommen sollte.

Die Lösung fand abermals Friedrich Bürklein – mit seinem Plan für einen langgezogenen zweifarbig gebänderten Sandstein-Trakt, in dem „Stationsgebäude“ für den Personen- und „Ladehalle“ für den Güterverkehr axial hintereinander lagen. Der ganze Trakt, gegen 48 Meter lang und gut 7 Meter breit, war halbwegs zur Friedrichstraße hin gerückt, um den Passagieren einen möglichst kurzen Zugang von dieser Straße her zu ermöglichen. Hierhin positioniert war folglich – mit der Giebelseite voran – der zweigeschossige Vorbau des Stationsgebäudes, gefolgt von dessen dreigeschossigem Hauptbau und schließlich der sich auf etwa 33 Meter Länge hinstreckenden eingeschossigen Ladehalle. Während der

wohl etwa 10 Meter hohe Hauptbau mit seinem relativ flachen Pyramidendach und dem überhohen, an den einer Fabrik erinnernden Schornstein mitten darauf deutlich herausragte, blieben Vorbau und Ladehalle eher unauffällig: Beide lagen unter mäßig steilen Satteldächern und zeigten trotz ihrer räumlichen Trennung durch den Hauptbau gleiche First-, aber unterschiedliche Trauffhöhe: Die Dachflächen der Halle waren nämlich beiderseits tiefer herunter gezogen, um den Rampen Regenschutz zu bieten.³⁸

War die ca. 250 qm große Halle nicht untergliedert, um erforderliches Stauen nicht zu erschweren, so war eine funktionsgemäße Raumaufteilung im Empfangsgebäude umso nötiger: Dieses barg im Erdgeschoss Diensträume für den Passagierservice – Wartehalle im Vor-, Fahrkartenverkauf mit Kasse und Gepäckaufgabe im Hauptbau –, und diese waren durch eine Tür mit dem Raum für die Güterabfertigung in der angrenzenden Ladehalle verbunden. Als Wohnung für den zuständigen Bediensteten und dessen Familie waren die beiden Obergeschosse des Hauptgebäudes vorgesehen.³⁹



Abb. 5: Staatsbahn-Stationsgebäude u. -Ladehalle in der Stadt (Mitte/links) – Stationsgebäude der Ludwigsbahn rechts (Foto wohl gg. 1885: LEB- Einsteighalle im Hof schon abgerissen, Waggon zu groß für 1860)

Dies also war der Plan des Architekten Friedrich Bürklein für das zur Nutzung durch die Staatsbahn gedachte Gebäude auf dem südlichen Saum des Ludwigsbahnhofes, einem Gelände, das die Stadt Fürth erst erwerben musste. Ludwig I. hatte ja am 2. Juli 1843 zugleich mit seiner Bewilligung der staatlich finanzierten Kreuzungs-Station die Errichtung derjenigen in der Stadt aus deren Kasse verlangt⁴⁰ und am 20. Januar 1844 auch die städtische Zusage erhalten.⁴¹ Wiewohl die Pläne mit Schreiben vom 13. Januar 1845 an die Stadt als Bauherrn gingen⁴² und diese per Ministerialentschließung vom 10. Februar 1846 wider Erwarten 10.000 Gulden aus der Eisenbahnbaukasse erhielt⁴³, schrieb der Magistrat die Bauarbeiten wegen kleinerer Änderungen erst am 16. November 1846 aus.

Vorgegebene Auftragssumme: Ja - 10550 Gulden! Mit dem Bau beauftragt wurden gemäß Magistrats-Beschluss vom 22. Januar 1847 der Maurermeister Caspar Gran und der Zimmerermeister Matthäus Schelter aus Fürth: Sie hatten es geschafft, mit 10.050 Gulden die ausgeschriebene Summe um

500 zu unterbieten.⁴⁴ Mit 50 Gulden war die Stadt also dabei – beim großen Zukunftsgeschäft auf den Schienen.

Am 28. November 1848 nahm die Stadt das fertige Gebäude förmlich ab und übereignete es ein Jahr später, am 12. November 1849, dem Staat.⁴⁵ Für den Personenverkehr sofort, für den mit Gütern erst ab Oktober 1850 voll benutzbar war es, als die Ladehalle eine Waage, die Rampe im Hof ein Gleis mit Drehscheibe und Weiche erhielt, um endlich Güter so abfertigen und die beladenen Wagen so über den Anschluss zur Ludwigsbahn und weiter zur Kreuzung leiten zu können, wie man es 1843 beschlossen hatte.

Das Fürther System war 1850 baulich komplett, mehr als sieben Jahre nach der Petition an König Ludwig I. vom 12. März 1843, sechs Jahre nach der Betriebsaufnahme am 15. Oktober 1844 und zweieinhalb Jahre nach Eröffnung des Güterverkehrs hierher. Doch wie hatte man diesen Betrieb zwischen Staats- und privater Ludwigsbahn bis dahin überhaupt durchführen können, ohne diese sukzessive erst entstehenden Einrichtungen?

2.3 Der Betrieb im Fürther System

2.3.1 Dienstbeginn mit provisorischen Betriebsgebäuden

Güterverkehr gab es während der ersten beiden Betriebsjahre nicht. Gegen Ende 1845 auf dem nördlichen Streckenabschnitt der Süd-Nord-Bahn, dem zwischen Nürnberg und Bamberg, „theilweise“ aufgenommen⁴⁶, erreichte er Fürth am 1. Februar 1847. Da die schwieriger zu handhabende Transport-Sparte zunächst also nicht existierte, reichten die räumlichen Kapazitäten für den Personenverkehr: Fahrscheinverkauf und Reisegepäck-Abfertigung für Fahrten zu Zielen der Staatsbahn erfolgten in der 1835 auf der Nordseite des Ludwigs-Bahnhofes errichteten „Remise“. Angemietet war diese als provisorischer Staatsbahn-Dienstraum von der Stadt Fürth⁴⁷ – eine Vorleistung auf deren zugesagte Finanzierung des erst zu errichtenden Neubaus. Über 36.000 Fahr-

karten waren hier 1845, dem ersten vollen Betriebsjahr, zu verkaufen, dazu noch zu behandeln 2.457 Zentner Reisegepäck, pro Tag also etwa 100 Karten und knapp sieben Zentner Bagage.⁴⁸

Da trotzdem noch etwas Platz in der Remise war, konnte der „Einnehmer“ hier auch ab Februar 1847 die Frachtgüter abfertigen: Eine halbe Wagenladung – etwas über 30 Zentner – kam zunächst nur pro Tag zusammen, bei 310 Arbeitstagen für 10.093 Zentner.⁴⁹ Dies alles war nur die aktuelle Arbeitsbelastung des Staatsbahn-Bediensteten. Seine Kollegen von der Ludwigsbahn-Verwaltung gleich um die Ecke schrieben für ihre Stammstrecke nach Nürnberg eigene Zahlen, allerdings auf Dauer ohne solche für Güterverkehr. Zutritt zur Remise hatten Lieferanten und



Abb. 6: Ludwigsbahnhof (links) bis Anfang 1847 mit zwei symmetrischen Gebäuden einander gegenüber, dem ursprüngl. Pferdestall links der Einsteighalle, der Remise rechts von dieser (NW-Ecke der heutigen „Freiheit“)

Passagiere von der Friedrichstraße her durch den Hofeingang des Ludwigsbahnhofs gleich neben dem Stationsgebäude. Dass die Reisenden der Staatsbahn den darin liegenden Warteraum benutzen durften, scheint plausibel.

Sicher aber ist, dass die Fürther Staatsbahn-Passagiere auf der Station „Fürther Kreuzung“ vor In-Dienst-Stellung des festen Betriebsgebäudes 1846 beim Umsteigen schon einen provisorischen Warteraum vorfanden.⁵⁰ Sie mussten einen solchen vorfinden bei der auf freiem Felde jedem Wind und Wetter ausgesetzten Lage der Station. Untergebracht war er in einer „Schupfe“, wie die Staatsbahn ihr hölzernes Provisorium nannte. Dieses war gar nicht so klein, wie der Name glauben macht: Außer dem Warteraum enthielt es eine Stube für den eigenen Bahnwart und einen Stall „für die 2 bis 3 zum Transport der [Ludwigsbahn-] Gesellschaftswagen erforderlichen Pferde“.⁵¹ So ganz auf seine Funktion ausgerichtet, lag es längs am Verbindungsgleis beider Bahnen (vgl.

Abb 2). Für Personen aus der Umgebung war es unzugänglich, es diente einzig dem mit dem Umsteigeverkehr sowie der Zusammenstellung der „Fürther“ Güterzüge beschäftigten Personal von Staats- und Ludwigsbahn.⁵²

Dieses Provisorium wurde 1846 mit Fertigstellung des festen Nachfolgegebäudes nördlich daneben obsolet und später abgerissen. Das andere Provisorium aber, die steinerne Remise am Nordrand des Ludwigs-Bahnhofes in Fürth, blieb auch nach dem Umziehen des staatlichen Expeditors 1848 in den Neubau auf der Südseite erhalten. Es diente der Ludwigsbahn über das Ende der Kooperationszeit 1862 hinaus – bis zum schließlichen Abriss zugunsten ihres neuen Stationsgebäudes 1885 – wieder als Remise und Geräteraum.

Und das 1847 für ihre Pferde errichtete neue Stallgebäude daneben, nach Beendigung der nicht mehr benötigten Pferde-Traktion 1862 zu einem Wohngebäude fürs Personal umgewandelt, blieb gleichfalls bis 1884/85 stehen.⁵³

2.3.2 Der Einsatz der Transportmittel

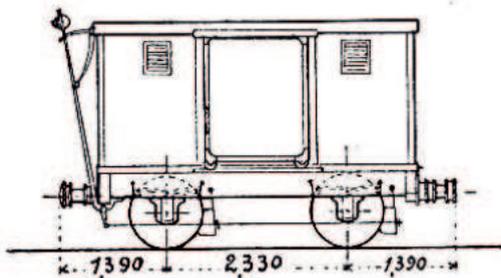
Mussten beide Bahnen in den frühen Jahren mangels fehlender Betriebseinrichtungen flexibel miteinander umgehen, um den – freilich erst aufwachsenden – Verkehr zu bewältigen, so war Flexibilität auch gefordert beim Einsatz der Transportmittel – der Zugkraft und der Waggons. Da von Anfang an feststand, dass die Ludwigsbahn auf dem Abschnitt Kreuzung - Fürth des ihr gehörenden Gleises die Zugkraft stellen würde – Lokomotiven oder Pferde –, konnte es nur um die Auswahl der Wagen gehen. Bei deren Bestimmung hatte Fürth ja die Richtung vorgegeben. Es hatte bei seiner initialen Petition vom 12. März 1843 schon auf die Bedeutung des Güterverkehrs und die damit verbundene des Transportmittels für die gewerbereiche Stadt hingewiesen: Der erwünschte staatliche Bahnhof benötige „an Ort und Stelle die erforderliche(n) Transportwägen und sonstigen, auf Fortschaffung der Güter abzielende(n) Hilfsmittel ... um so unentbehrlicher, als bekanntlich die Ludwigs-Eisenbahn, zur Zeit nur mit dem Personenverkehr beschäftigt, diejenigen Lokalitäten nicht besitzt“.⁵⁴ Endgültig Bescheid zu seinem Anliegen – verdeutlicht in einer zweiten Petition vom 25. Juli – hatte Fürth erhalten mit dem Schreiben der Eisenbahnbau-Kommission vom 07. Dezember 1843: Die Entscheidung der „Allerhöchsten Stelle“ – König und Innenministerium – sei die, „daß die ... Güter v. Fürth auf k. [königliche, d.h. staatliche] Eisenbahnwagen aufgeladen ... werden“ und ohne Umladen an der Kreuzung mit der Staatsbahn weitergingen.⁵⁵ Bestätigt durch die von der Staatsbahn entworfenen – zwar nie unterzeichneten, aber gleichwohl als gültig erachteten – Vertragstexte vom 24. Dezember 1843 (Nr. 17) und 13. Januar 1845 (§ 10), wurde diese Regelung während der ganzen Dauer der Kooperationszeit, also bis zum freiwilligen vorzeitigen Ludwigsbahn-Verzicht aufs Privilegium zu Ende September 1862, auch wirklich eingehalten.

Dass es für die Ludwigsbahn Probleme geben konnte mit den fremden Güterwagen, zeigt die Diskussion über deren Gewicht. Da das System Eisenbahn allenthalben fast ex-

plosionsartig wuchs, Transporte mit größerem Volumen nötig machte, mussten auch die Dimensionen der Waggons wie die der Lokomotiven zunehmen. Um deren ständig sich erhöhendes Gewicht überhaupt tragen zu können, wurden stärkere Schienen erforderlich als die leichten der Pionierzeit, wie sie die Ludwigsbahn 1835 verlegt hatte. Während der Staat Bayern beständig seine Strecken verlängerte und im Zuge freihändlerischer Zollvereins-Politik mit denen der Nachbarstaaten verband, neue Techniken daher rasch umsetzte, konnte sich die lokal begrenzte Ludwigsbahn mehr Zeit lassen: Der Personenverkehr zwischen Nürnberg und Fürth – zur fraglichen Zeit der am besten frequentierte Bayerns – blieb ihr während ihrer Privilegierung bis 1864 auch ohne Anstrengung konkurrenzlos erhalten.

Die unterschiedlichen Anforderungen an die Tragfähigkeit der Schienen waren erstmals beim Legen des Verbindungsgleises an der Kreuzung 1844 Anlass zur Absprache: „90 Fuß“ (ca. 26 Meter) der leichten Ludwigsbahn-Schienen nahe der Kreuzung ersetzte die Staatsbahn im Bereich der Weiche wie des Kreuzungsstücks auf eigene Kosten mit den stärkeren ihres Kalibers.⁵⁶ Für ihre Strecke von da bis Fürth hatte die Ludwigsbahn zur Schonung ihres Gleises nur Güterwagen mit 60 Zentnern Ladung zulassen wollen⁵⁷, sich aber früh zum Auswechseln der dortigen Schienen gegen schwerere entschließen müssen, da der Bahnpartner 1846 schon Waggons mit 90 Zentnern Tragkraft angekündigt hatte.⁵⁸ In ihrem bei aller Schienen-Verstärkung fortgesetzten Bemühen, allzu schwere Waggons zurückzuweisen, blieb sie letztlich ohne Erfolg, war vielmehr ständig zum Nachgeben gezwungen. Beispiel: Die Staatsbahn hatte im August 1855 „K. Güterwagen mit Kohlen beladen zu 160 Ctr. Tragkraft auf der Kreuzung abgesetzt“, das Direktorium der Ludwigsbahn sich „entschieden vor denselben“ verwahrt und doch trotz aller Sorge um „den baldigen Ruin“ seiner Schienen die Übernahme nicht viel leichterem Wagen zugestehen müssen, solcher nämlich mit den für die aktuellen

dreiachsigen typischen „Ladungen bis zu 120 Ctr.“⁵⁹ Das Eigengewicht zu dem der Ladung hinzugerechnet, erreichten diese Wagen die Gewichtsklasse der ersten Lokomotive, des „Adler“, der 6,7 Tonnen bzw. 134 Zentner auf die Waage gebracht hatte.⁶⁰ Und am Ende des Jahres 1858 musste die Ludwigsbahn schließlich doch den 1855 noch zurückgewiesenen Transport von Kohlenwagen mit 160 Zentnern Ladung zugestehen. Ihr (Kontroll-) Ausschuss-Mitglied Daniel Ley, Vorsitzender der Gewerbe- und Handelskammer in Fürth, hatte sich dringlich für die Deckung des Kohlenbedarfs dortiger „Fabrikanten“ eingesetzt, darunter derjenigen des soeben erst eröffneten (noch) privaten Gaswerks.⁶¹



Gedeckter Güterwagen mit Seilbremse.
Bodenfläche 8,7 qm; Tragkraft 4000 kg.

Abb. 7: Staatsbahn-Güterwagen um 1850
– erstaunlich klein dimensioniert,
Puffer niedriger liegend als heute

So viele Schwierigkeiten im „Kreuzungsverkehr“ wie mit dem Transport von Gütern hatte die Ludwigsbahn bei dem von Personen nicht. Sie konnte hierfür ihre eigenen Wagen hernehmen, war aber auf die Fahrpreis- und Fahrplanabsprache mit der Staatsbahn angewiesen. Festgelegt war dies im ersten Vertragsentwurf vom 24. Dezember 1843 – „Zum Personen-Transport ... zwischen Fürth und dem Kreuzungs-Punkte werden die Wagen jenseitiger [der Ludwigsbahn-] Gesellschaft benützt werden ...“ /Nr.15 – sowie in dem am 13. Januar 1845 folgenden zweiten – „Zum Personentransport ... werden die Wagen der Gesellschaft ... benützt ...“ /§ 10.⁶² War die Verwendung von Ludwigsbahn-Wagen also wie-

derholt klar geregelt, so wechselten anfangs die Bestimmungen zur Gepäckbeförderung. Dass diese nicht, wie im Entwurf vom 24. Dezember 1843 vorgesehen, mit Staatsbahnwagen erfolgte, sondern laut neuem Text vom 13. Januar 1845 mit denen der Ludwigsbahn, bestätigen Nachweise aus dem Alltag der Zeit schon vor Januar 1845. Zum einen erließ die Ludwigsbahn am 12. Oktober 1844 die Dienst-anweisung an ihr Personal, bestimmte Wagons für die Passagierbeförderung von und zu der Kreuzung zu verwenden sowie beim Umladen des Reisegepäcks (!) an der Kreuzung auf die bzw. von den Wagen der Staatsbahn nach festen Regeln zu verfahren. Zum anderen schickte die Eisenbahnbau-Kommission am 16. November die Abrechnung für deren vormonatlichen Personen- und Gepäcktransport an die Ludwigsbahn.⁶³

Welche Kapazität und welche Sitzplatzklasse aber hatten die für den Zubringerdienst zu stellenden Personenwagen der Ludwigsbahn? Der aktuelle Ludwigsbahn-Inspektor Löhner notierte hierzu am Rand des Textes vom 24. Dezember 1843: „Ein Wagen, der 16 Personen faßt (wie etwa Wg. 4 & 5) & hinten & voran mit Coupes für das Handgepäck, für welches jedoch der Passagier wie auf der Post selbst zu sorgen hat, versehen ist, genügt sicher für den größ. Bedarf ... & es sollen durchaus nur Wagen wie die unserer II[.] G.[Gattung] laufen.“⁶⁴ Vieles spricht dafür, dass sich die beiden Partnerbahnen auf die Verwendung von Ludwigsbahnwagen nur der 2. Klasse für den Zubringerverkehr verständigten, wie ja in dem von Löhner intern kommentierten Vertragstext vom 24. Dezember 1843 vorgegeben (Nr. 15). Das tatsächlich von der Staatsbahn für ihre Passagiere aller drei Klassen an den Kooperationspartner bezahlte Einheitsentgelt spricht für den Einsatz nur einer Wagenklasse. Dass Passagiere der höher- oder minderwertigen Klasse erst nach dem Umsteigen auf Staatsbahnwagen adäquate Plätze vorfanden, dürfte also hingenommen worden sein. Und für Passagiere aus Fürth war das Platzangebot zunächst sogar kontingentiert: Acht Plätze der 1. Klasse, 15 der 2. und 45 der 3. Klasse – zusammen maximal also 68 – durfte der dortige „Einnehmer“ nach

den Vorgaben der Eisenbahnbau-Kommission (wohl pro Zug) zunächst nur verkaufen, da in den Waggons der Staatsbahnzüge an der Kreuzung nur diese Sitzanzahl für sie reserviert werden konnte.⁶⁵ Dass dieses von der an-

fänglichen Wagenknappheit der Staatsbahn diktierte Kontingent, falls pro Zug, nicht pro Tag geltend, womöglich etwas groß gewesen sein könnte, schließt Löhners Einschätzung keineswegs aus.

2.3.3 Die Festsetzung der Beförderungstarife

Konnte die Ludwigsbahn-Gesellschaft die Fahrpreise für ihren privatwirtschaftlichen Betrieb auf ihrer eigenen sechs Kilometer langen Gesamtstrecke zwischen Fürth und Nürnberg nach freiem Ermessen festsetzen, so war dies für den Verkehr auf dem etwa zwei Kilometer langen Teil derselben Strecke, dem zwischen Fürth und der Kreuzung, nicht möglich. Sie befuhr diesen Abschnitt als eine Art Subunternehmer der Staatsbahn. Hier unterlag sie mehr oder weniger deren Vorgaben. Unproportionierte Frachtpreise zum Nachteil Fürths, wie gelegentlich zu lesen, konnte es aber auch durch Addition der Tarife beider Bahnen nicht geben.⁶⁶

Dass der Subunternehmer finanziell entschädigt wurde, versteht sich, sei es für die Abnutzung seiner Schienen, sei es für den Aufwand an Transportmitteln und Personal. So nahm man schon im ersten Vertragsentwurf, dem vom 24. Dezember 1843, die Beförderung einer Person bzw. eines Zentners Fracht über die Entfernung einer „Wegstunde“ als Maßstab für die Preisbildung⁶⁷ – für die Strecke also, die ein Fußgänger oder eine Kutsche in einer Stunde zurücklegen konnte. Von Staat zu Staat war diese Strecke anders festgelegt, hierzulande auf 12.703 bayerische Fuß⁶⁸ – knapp über 3,7 Kilometer. Man hatte allerdings noch einen realistischen Preis pro Person bzw. Frachtstück für dieses Stück Strecke zu finden.

Mangels Erfahrung unterließ man in diesem ersten, lange vor der Betriebseröffnung entworfenen Vertrag noch jegliche Aussage zu den Beförderungskosten. Angesichts des bevorstehenden Betriebsbeginns im Oktober 1844 kam es dann zur Rückversicherung über die genaue Länge der für den gemeinsamen Betrieb erforderlichen

Teilstrecke: Obwohl es von der „Kreuzung“ (Punkt?) bis zum „Rand“ des Fürther Ludwigs-Bahnhofes nach Direktor Mainbergers Mitteilung nur 7.466 bayrische Fuß/ 2.179 Meter waren, später korrigiert auf 6.800 Fuß bzw. 0,53 Wegstunden⁶⁹, blieb es bei der zugesagten Anrechnung einer ganzen Wegstunde. Dafür sollten vorläufig 3 Kreuzer je Fahrgast und 2 Kreuzer je Zentner Reisegepäck überwiesen werden. Einzukassieren waren diese Beträge als Anteile am Fahr-/ Gepäckscheinpreis der Staatsbahn und dann summarisch pro Monat mit der Ludwigsbahn abzurechnen.⁷⁰ Ein Frachtgutpreis wurde mangels Güterverkehr noch nicht festgelegt. Dessen Tarif zu bestimmen und einige Modifikationen am ersten Vertragsentwurf vorzunehmen, diente der nach vierteljähriger Betriebserfahrung im Personenverkehr am 13. Januar 1845 gefertigte zweite. Er setzte den Frachttarif für den – zu Ende dieses Jahres beginnenden – Güterverkehr der Staatsbahn mit 2 Kreuzern pro Zollzentner auf den gleichen Preis fest wie den fürs Gepäck und beließ den Personen-Ansatz.⁷¹ Dabei blieb es über Jahre.

Dass es jedenfalls im Güterverkehr eine Änderung gab, war der Gewerbe- und Handelskammer Fürth geschuldet. Diese hatte am 22. Januar 1853 beim Ludwigsbahn-Direktorium wegen dessen bisheriger Verweigerung des Viehtransports und dessen Beharrens auf dem für Güter aller Art einheitlichen Frachttarif von 2 Kreuzern nachgebohrt. Während die Staatsbahn drei unterschiedlich tarifierte Güterklassen gebildet und die III., die niedrigste, mit Gütern einfachster Art wie landwirtschaftlichen Produkten und Rohstoffen, deutlich billiger als die anderen beförderte⁷², kosteten entsprechende wie „Cichorienwurzeln ... rohes Spiegelglas“ auf der Kurzstrecke

cke zwischen Fürth und der Kreuzung unterschiedslos genau so viel wie die übrigen.⁷³ Dieser Vorstoß hatte das Ludwigsbahn-Direktorium im September bzw. Oktober d. J. zwar zu gestaffelten und verbilligten Tarifen veranlasst, für die III. Klasse günstiger, für die höheren teurer als diejenigen der Staatsbahn, sowie zur Aufnahme des Viehtransports von/ zur Kreuzung⁷⁴, doch in Kraft treten konnte die Vereinbarung nicht. Die Generaldirektion der k. b. Verkehrsanstalten erteilte dem vorgelegten Genehmigungs-Antrag keine Zustimmung, sondern ließ das ihr nachgeordnete Ober-Post- und Bahn-Amt Nürnberg der Ludwigsbahn am 01. November ausrichten: Die Bestimmungen für Güter III. Klasse wären nicht hinnehmbar, folglich entweder denen der Staatsbahn anzugleichen, oder aber die durch Aufrechterhaltung der Abweichungen erschwerte monatliche Gebührenabrechnung beider Bahnen wäre zu bezahlen. Abgesehen davon würden für den geplanten Viehtransport keineswegs staatliche Wagons kostenlos zur Verfügung gestellt, wie bisher im Güterverkehr auf der Anschlussstrecke üblich, sondern nur noch gegen Entrichtung eines „Wagenzinses“. Dieser gälte im Übrigen ab sofort, 01. November, für die Nutzung aller staatlichen Güterwagen, ob beladen oder leer, und läge bei 3 Kreuzern pro Wagenachse und Wegstunde.⁷⁵

Wiewohl die Ludwigsbahn heftig protestierte, musste sie sich schließlich fügen – zunächst der Forderung nach Angleichung des Tarifs für Güter III. Klasse, dann derjenigen nach Entrichtung des Wagenzinses. Am 11. August 1854 stand im „Verordnungs- und Anzeigenblatt für die k. b. Verkehrs-Anstalten“ die ab dem folgenden 1. September 1854 geltende Dienstanweisung an die nachgeordneten „dermalen ... 70 Expeditionen“ (Bahnhofsverwaltungen) im Lande⁷⁶ zur Berechnung der Frachtgebühren zwischen Fürth und der Kreuzung: Der „bisherige Zuschlag von zwei Kreuzer[n] per Zollzentner“ für Güter I. und II. Klasse (eilige, sperrige und gewöhnliche) würde – etwas teurer als bei der Staatsbahn – für das Streckenstück zwischen Fürth und der Kreuzung „auch noch ferner beibehalten“. Für „Ausnahmsgegen-

stände“ – Rohstoffe, landwirtschaftliche Produkte – aber gälte der bei der Staatsbahn zum Transport von Gütern III. Klasse übliche zu 3/4 Kreuzern. Und der zweiten Forderung der Generaldirektion, der nach Entrichtung eines Wagenzinses, kam die Ludwigsbahn noch einmal deutlich später nach: Am 16. Februar 1855 erst beendete ein „Reskript“ der höchsten Stelle, des nun zuständigen Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten, alle Gegenwehr mit der definitiven Verpflichtung zur Zahlung dieses „Zinses“.⁷⁷ Vom Reisegepäck- oder dem Personen-Transport war dagegen in all den Jahren nicht die Rede.

Wie aber hatte es überhaupt zu dieser langwierigen Auseinandersetzung zwischen beiden Bahnorganisationen kommen können, da doch zu Beginn der Kooperation alles geregelt schien – die Ludwigsbahn würde die Güterwagen der Staatsbahn nur zwischen den zwei nahe beieinander liegenden Stationen eben dieser Bahn hin und her bewegen und dazu mangels deren Schienenverbindung ihr privates Gleis benutzen? Die Antwort ist einfach und komplex zugleich: Es gab zwar keine von beiden Bahnorganisationen förmlich geschlossene Vereinbarung, da keiner der drei Vertragsentwürfe der Staatsbahn zur Unterschrift gelangt war. Es stand allerdings schon im ersten Entwurf unter dessen Nr. 23 die nie widerrufen Bestimmung: „Rücksichtlich des ... Waarentransportes dürfte es das Geeignetste seyn, wenn der Tarif der k. Eisenbahnen ... angewendet und der [Ludwigsbahn-] Gesellschaft ... ein fixer Betrag für jeden ... Wagen als Lohngeld für die Benutzung der Bahn gezahlt würde, indem außerdem, wenn für Rechnung der Gesellschaft eine eigene Taxe erhoben werden sollte, von ihr wieder eine Entschädigung wegen Benützung der k. Transport-Wagen in Anspruch genommen werden müßte.“⁷⁸ Eine „eigene Taxe“ hatte die Ludwigsbahn zwar vor 1853 nicht erhoben, aber die gegen Ende 1845 und 1849 erfolgten Tarifsenkungen der Staatsbahn im Güterverkehr⁷⁹ nicht mitvollzogen und in ihrer Einigung mit der Fürther Kammer 1853 tatsächlich eigene Tarife vereinbart.

Hart war die Forderung der Staatsbahn durchaus angesichts der Tatsache, dass sie ihren Fürther Bahnhof gar nicht selbst bedienen konnte, doch anzufechten war sie angesichts des Wortlauts im Vertrag nur schwer. Dessen Gültigkeit hatte man trotz fehlender Unterschrift immer vorausgesetzt. Darauf und auf die „vereinbarten Normen des deutschen Eisenbahn-Vereins“ zur Nutzung

fremder Güterwagen konnte sich die Generaldirektion stützen. In ihrem innerdienstlichen Schreiben vom 30. Mai 1854 an die Regierung von Mittelfranken hatte sie zudem schon einmal das Druckmittel aufgezeigt: Jeder weiteren Verweigerung der Nutzungsgebühr „würden wir durch förmliche Sperrung des Wagen-Uebergangs nach Fürth begegnen müssen ...“⁸⁰

2.3.4 Die Fahrplangestaltung

Die Schwierigkeiten bei der Tariffindung im Güterverkehr hatten zu tun mit der Überkreuz-Benutzung von Waggons, Lokomotiven bzw. Zugpferden und Gleis der beiden Bahnen auf der Zubringerstrecke. Da fragt es sich, wie man den gemeinsamen Betrieb trotz systemimmanenter Reibungsflächen zuwege brachte. Selbstverständlich hatte die Staatsbahn beim Grundlegenden jedes Eisenbahnbetriebs, der Organisation des Fahrplanes, den Vorrang, schon infolge ihrer landesweiten Ausdehnung. Und Fürth war ja mit seinem Staatsbahnhof trotz dessen absonderlicher Lage weitab der Trasse Teil dieses im Aufbau begriffenen Netzes.

Gegen Ende 1845, etwa ein Jahr nach Eröffnung der Strecke Nürnberg–Bamberg, der ersten betriebsfähigen der Süd-Nord-Bahn, begann auf dieser zögerlich der Güterverkehr – derjenige nach Fürth startete noch einmal mehr als ein Jahr später, im Februar 1847.⁸¹ Die erzwungene Beschränkung auf den Personentransport in diesen Anfangsjahren hatte den Betrieb in Fürth, wo eigene Einrichtungen der Staatsbahn auch für Passagiere noch fehlten, sicher erleichtert, aber keineswegs war es so, dass das zusätzliche Wartejahr Fürth von einem schon mächtig fließenden Güterverkehr ferngehalten hätte. Es gab diesen Verkehr

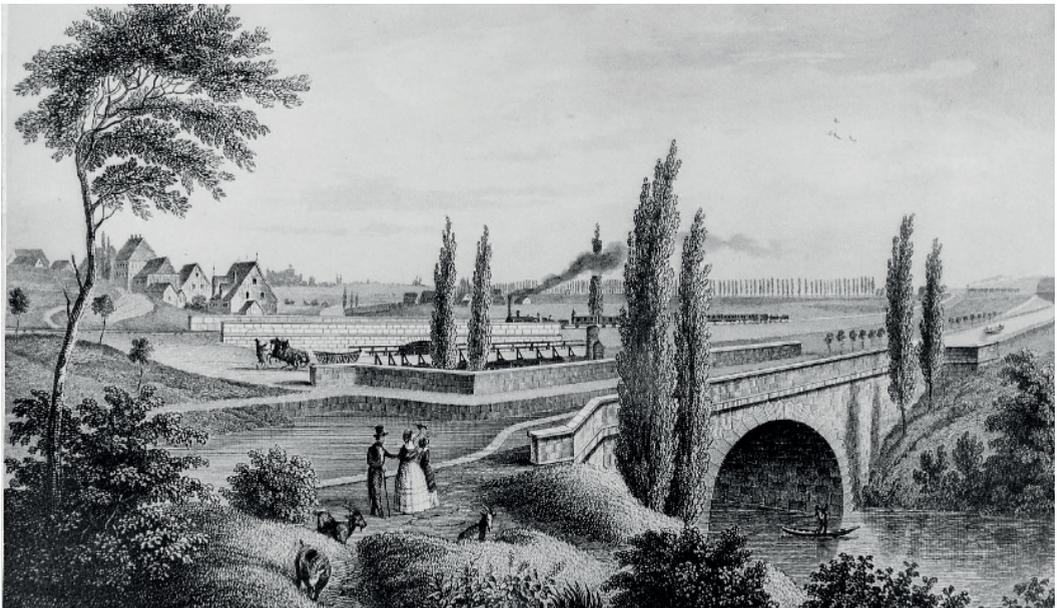


Abb. 8: Staatsbahn- (Mitte) und Ludwigsbahn-Zug (hinten quer) nahe der „Fürther Kreuzung“ – Blick vom Pegnitzufer bei Doos (li.) über den Ludwigskanal nach Süden (Richtg. heutiger U-Bahnhof „Stadtgrenze“)

noch gar nicht, sei es wegen des Mangels an Güterwagen bei der Staatsbahn, sei es wegen der anfänglichen regionalen Beschränktheit der Strecke auf das Regnitztal. Dies stellte z. B. auch die Generalversammlung der Ludwigsbahn-Gesellschaft zu Anfang 1847 beruhigt fest, die sich zu Investitionen in stärkere Schienen gezwungen sah: Solche Schienen müssten nicht auf einmal angeschafft werden, da „jedenfalls noch mehrere Jahre hingehen werden, ehe der große Güterzug von Norden nach Süden auch für den verehrl. Handelsstand Fürth die Gelegenheit zu unbeschränktem Güterverkehr herbeiführen ... wird.“⁸²

Aus der Dienstanweisung der Ludwigsbahn an ihr Personal bei Betriebseröffnung im Oktober 1844 geht hervor, dass sechs Zubringerfahrten pro Tag von Fürth zur Kreuzung durchzuführen waren, „um 3/4 auf 8, 3/4 auf 11 und 1/2 3 Uhr“, um Passagiere zu den dort anhaltenden Zügen von Nürnberg nach Bamberg zu bringen, und um 10.47, 12.47 und 16.17 Uhr zur Abholung der Passagiere aus Zügen von Bamberg nach Fürth.⁸³ Zu etwas geänderten Zeiten waren im Sommer 1847 acht Züge unterwegs, je vier in jede der beiden genannten Richtungen und nun einschließlich solcher des Güterverkehrs.⁸⁴ Ebenso verhielt es sich 1850, wiewohl seit Oktober 1849 auch die Strecke Nürnberg-Augsburg der Süd-Nord-Bahn befahrbar war.⁸⁵ Im Winterfahrplan 1854/55 standen dann zehn Züge pro Tag für den Kreuzungsverkehr der Ludwigsbahn. Fünf gingen in Richtung Bamberg/Hof – die Ludwigs-Westbahn Bamberg-Aschaffenburg war zudem seit 1854 bis zur hessischen Grenze in Betrieb, mit Anschluss nach Frankfurt.⁸⁶ Die anderen fünf fuhren nach Augsburg/München. Darunter waren je ein Personen-, ein Eil- und ein Postzug sowie je zwei Güterzüge. Von „3 Uhr Morg[en]s“ bis um „11 Uhr 40 Min. Nachts“ lief der Betrieb, beinahe rund um die Uhr. Durchschnittlich alle zwei Stunden ging ein Zug, die Güterzüge darunter um 05.00 und 14.16 Uhr in nördlicher Richtung und um 11.40 bzw. 22.15 Uhr nach Süden – immer jeweils „von Fürth zur Kreuzung“.⁸⁷

1858 finden sich auf einem Planvordruck schließlich zwölf Züge mit ihren Nummern, aber noch ohne Eintrag der Abfahrtszeit.⁸⁸ Erkennbar wird, dass Fürth im Personenwie im Güterverkehr mehrmals täglich Verbindung über das bayerische Staatsbahnnetz in das der anderen deutschen Bundesstaaten und das darüber hinaus hatte. Eine gegenüber Nürnberger Warentransporten nachrangige Behandlung der Fürther gab es nicht.

Dass dieser Verkehr Regeln einzuhalten hatte, ist klar. Da allein die im Vertragsentwurf von Anfang 1845 schon so bezeichnete, bei ihrer Fertigstellung 1853 offiziell Ludwig-Süd-Nord-Bahn genannte Strecke Lindau-Augsburg-Nürnberg-Hof mit Anschluss an die Sächsisch-Bayerische Bahn 566 Kilometer Länge erreichte⁸⁹, war die Staatsbahn ganz besonders auf Pünktlichkeit angewiesen. Ihr Grundsatz gegenüber der Ludwigsbahn im Januar 1845: „Inzwischen übernimmt die [Ludwigsbahn-] Gesellschaft die Verpflichtung, die Züge von Fürth so abgehen zu lassen, daß dieselben immer einige Minuten vor dem Zuge der k. Bahn am Kreuzungspunkte ankommen ... Ein Zuwarten der Züge der Staatsbahn auf die Ankunft der Fürther Züge findet niemals statt.“⁹⁰ Dieser Grundsatz, im August 1846 noch verschärft, spiegelt sich in der ungehaltenen Reaktion der Ludwigsbahn wenige Tage darauf: „... (K)önnen wir auf den Zusatz ‘und wird diese Gesellschaft ihre Fahrordnung für alle Zukunft immer der k. Südnordbahn anpassend einrichten‘ nicht eingehen. Unsere Fahrordnung von halb zu halber Stunde ... bleibt unverändert...“⁹¹

Die generelle Anpassung ihrer eigenen Fahrordnung für die Strecke Nürnberg-Fürth an diejenige der Staatsbahn war auch gar nicht verlangt. Lediglich die Fahrplangestaltung für den Verkehr auf der Teilstrecke zwischen Fürth und der „Fürther Kreuzung“ sollte sich anpassen. Dies war aber leicht möglich, denn die Ludwigsbahn durfte ja mit Zustimmung der Staatsbahn zu allen von deren Zügen auch Extra-Konvois mit Pferdekraft senden, die ihren eigenen Fahrplan nicht tangierten.

2.3.5 Das Funktionieren des Betriebs

Dass die Alltagspraxis mit dem ständig wachsenden Zubringerverkehr eine Dynamik entfaltete, die zwar in die Fahrplanautonomie der Ludwigsbahn nicht eingriff, wohl aber in das Verkehren der Züge nach diesem Fahrplan, sollte sich spätestens gegen Ende der 50-er Jahre zeigen. Es häuften sich unter dem Druck der Kooperation Verspätungen der eigenen Personenzüge. Es kam z. B. nach Mitteilungen des Inspektors Scheidemandel vom 24. Juni 1856 an das Direktorium wegen der vielen Rangierbewegungen auf dem zu kurz geratenen Ladegleis vor der Güterhalle des Fürther Staats-Bahnhofs zu zehnmütigen Abfahrtsverzögerungen der Züge nach Nürnberg. Scheidemandel empfahl, bei der Staatsbahn auf Verlängerung des Ladegleises zu dringen, damit es alle eintreffenden Güterwagen aufnehmen könnte, um die Gleise des Ludwigsbahnhofs frei zu halten.⁹² Und vier Jahre später – das Gleis hatte die Staatsbahn 1857 tatsächlich verlängert⁹³ – war die Lage wieder ähnlich

angestrengt. Direktor Mainberger musste dem zuständigen Ober-Post-und-Bahn-Amt Mittelfranken am 02. März 1860 mitteilen: „... (S)o ist es in mancher Zeit durch den immer wachsenden Güterverkehr so weit gekommen, daß – um die Zeit für die K. Züge einzuhalten, namentlich die nachmittags um 4 1/2 Uhr – an ein Einhalten unserer [eigenen] Bahnzeit [in Fürth] nicht mehr gedacht werden kann und die Passagiere [nach Nürnberg] nicht selten bis gegen 5 Uhr im Bahnhof die Abfahrt erwarten müssen. Es ist natürlich, daß dies zu vielfachen Beschwerden Veranlassung gibt ...“⁹⁴ Unmöglich gemacht wäre pünktliches Abfahren der eigenen Personenzüge nach Nürnberg vor allem dann, wenn diesen im letzten Moment noch – bei notwendiger Schiebe-Arbeit des Ludwigbahn-Personals – Güterwagen angehängt würden, die, vom allzu knappen Personal der Staatsbahn gerade abgefertigt, zur Kreuzung mitgehen sollten. Dass der wohl nur kurze Halt dort, erforderlich fürs Wieder-Ab-



Abb. 9: Gemeinsamer Bahn-„Hof“ der (links) Staatsbahn- und der Ludwigsbahn-Gebäude (hinten) in Fürth. Offene Halle vor der originalen steinernen (li.) und eine der Weichenverbindungen bis 1862 nicht existent

koppeln dieser Waggons zur Übergabe an die Staatsbahn, die planmäßige Ankunft in Nürnberg zusätzlich verzögerte, dürfte das Missvergnügen nicht nur der Passagiere erst recht erhöht haben.

Erlaubt war dieses Verfahren aber auch in umgekehrter Richtung – das Anhängen von Güterwagen an der Station Kreuzung zur Mitnahme nach Fürth bei einem Zwischenstopp der aus Nürnberg kommenden – lokalen – Personenzüge. Gehandhabt wurde es laufend vom Personal der Ludwigsbahn, und gelegentlich so unbedacht, dass die vorübergehend abgekoppelten Personenwagen quer über des kreuzende Gleis der Staatsbahn standen, während die Lokomotive Güterwagen aus dem Verbindungsgleis zog, um sich mit diesen am Haken wieder an die Spitze der wartenden Personenwagen zu setzen und den so verlängerten Zug von der Kreuzung weg nach Fürth weiterzuziehen. Wiewohl am 4. Oktober 1851 bei einem solchen Manöver ein schwerer Aufprall einer Staatsbahn-Lokomotive gerade noch vermieden worden war, kam es auch später wieder, z. B. 1855, zu ähnlichen Verkehrsgefährdungen durch Lokführer der Ludwigsbahn – Indiz für einen gewissen Zeitdruck, der auch auf diese lastete.⁹⁵

Die Vertragstexte, an die man sich trotz bekanntlich fehlender Unterschrift beiderseits hielt, waren sie doch aus der Erfahrung hervorgegangen, hatten die Praxis der Übernahme und der Abgabe der Staatsbahn-Güterwagen sogar genau geregelt.⁹⁶ Die Ludwigsbahn durfte neben dem Verfahren, die fremden Güterwagen zusammen mit eigenen Personenzügen auf der planmäßigen Fahrt nach Nürnberg mit zur Kreuzung bzw. umgekehrt von dort mit nach Fürth zu nehmen, auch gesonderte, nur zwischen Fürth und der Kreuzung verkehrende Züge aus Personen- und/ oder

Güterwagen zusammenstellen. Mit bis zu etwa 12 Güterwagen pro Konvoi hatte sie nach 1855 schon zu rechnen.⁹⁷

Ob sie sich für Pferde- oder Lokomotiv-Vorspann für diese Züge entschied, war ihr je nach sachlicher Erfordernis überlassen – es galt nur: je mehr Waggons, desto notwendiger der Lokomotiv-Einsatz. Eines aber galt immer: Die Personenwagen – ihre eigenen – nahm sie stets mit nach Fürth zurück. Die Güterwagen hingegen, ob die der bayerischen Staatsbahn oder die anderer Bahnen – von einem Wagen zum Schweinetransport im Lokalverkehr abgesehen⁹⁸ hatte sie keine eigenen –, kamen über die Kreuzung nur kurz nach Fürth und verließen es dort wieder. Über Nacht auf der dortigen Station stehen bleiben durften sie nicht bis zum Weitertransport nach Fürth. Für die Übergabe auch nach 21 Uhr sorgte das Ober-Post-und-Bahn-Amt notfalls mit Rügen.⁹⁹

Wiewohl die Ludwigsbahn unter dem zunehmenden Güterverkehr zunehmend Lokomotiven statt der Pferde einsetzen und das Mit-Anpacken ihres eigenen Personals – der anwesenden Kontrolleure, Kutscher, Hofwärter¹⁰⁰ – zur Unterstützung des „Bahnmeisters“ und dessen „Stationsdieners“ auf dem Fürther Staatsbahnhof nebenan dulden musste¹⁰¹, sah der Staat keinen Grund, am System etwas zu ändern: Nach Sondierungen des beauftragten Ober-Post-und-Bahn-Amtes Mittelfranken unter Hinzuziehung der zuständigen Ingenieure war dieses System bis Laufzeitende des Privilegiums hinreichend leistungsfähig, vorausgesetzt, die Ludwigsbahn hielt ihre Schienen auf „normalmäßigem Stand“. „Transportwagen mit doppelter Tragkraft“ nach Fürth gehen zu lassen, könnte, „wie bisher“, vermieden werden.¹⁰²

Dass das Gegenteil der Schlussbemerkung eintrat, sollte sich schnell zeigen.

3. Das Ende des Fürther Bahn-Systems

Am 19. Februar 1834 war das Privileg der Ludwigsbahn ausgestellt: In den folgenden

30 Jahren hatte keine andere Bahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehren dürfen. Die

30 Jahre waren noch nicht um, da rollte ein anderer Zug von Nürnberg nach Fürth – nicht zum Bahnhof der Ludwigsbahn, nicht zu dem der Staatsbahn daneben, sondern zu einer provisorischen Ladehalle auf grüner Wiese am Südrand der Bebauung – gleich neben dem Hospital an der Schwabacher Straße – dorthin, wo der jetzige Hauptbahnhof liegt.¹⁰³ Es war ein Zug – der Staatsbahn! Es war der 1. Oktober 1862. Wie war es dazu gekommen?

Zwei Projekte der Ludwigsbahn waren gescheitert – der Versuch, für den ständig anschwellenden Güterverkehr ein für alle Mal Platz zu schaffen, und der Versuch, über den lokalen Bereich hinaus in der erweiterten Region als Bahnunternehmen mitzuspielen. Der Gleisabschnitt zwischen Fürth und Kreuzung, der durch Güter- und Personenverkehr im Dienst der Staatsbahn sowie den eigenen, nach Nürnberg weiterführenden Personenverkehr besonders beansprucht war, hatte durch den Bau eines Parallelgleises entlastet werden sollen. Und dieses Gleis wiederum später als ersten Abschnitt einer Bahnstrecke von Nürnberg über Fürth nach Würzburg zu verwenden, war unausgesprochene Absicht des Direktoriums gewesen.¹⁰⁴

Hoffnung darauf hatte sich dieses deshalb machen können, weil das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten in einem Schreiben vom 27. April 1858 an das vereinigte Eisenbahnkomitee von Bürgern der genannten Städte unter angeordneter Beteiligung der Ludwigsbahn den Bau der Strecke durch konzessionierte Private für möglich erklärt hatte.¹⁰⁵ Mit dieser doppelten Motivation also hatte das Direktorium am 28. August 1858 über die Regierung von Mittelfranken einen Antrag zur Genehmigung seiner Gleislegung an die Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten gerichtet.¹⁰⁶ Diese hatte den Antrag jedoch über sehr lange Zeit aufschiebend behandelt und dann mit Auflagen versehen, die die Ludwigsbahn aus technischen und finanziellen Gründen nicht annehmen können – eine Taktik mit dem Ergebnis der Antragsrücknahme am 18. September 1861.¹⁰⁷ Der verklausulierte Zwang zur Rücknahme des Antrags aber war für das

Ludwigsbahn-Direktorium Signal des Staates gewesen, die künftige Strecke von Nürnberg über Fürth nach Würzburg selbst bauen zu wollen – und damit Quelle der Erkenntnis künftiger Überflüssigkeit jeglichen Zubringerdienstes und jeglicher Verdoppelung des vorhandenen Gleises. Für den eigenen lokalen Personenverkehr Nürnberg - Fürth wäre diese Maßnahme überdimensioniert.

Die im Februar 1861 in Nürnberg gehaltene Generalversammlung der Gesellschaft über das abgelaufene Geschäftsjahr hatte nach detaillierter Diskussion über die Konsequenzen aus der erkennbaren Absicht der Staatsbahn, nach Ende des Privilegiums am 19. Februar 1864 den Verkehr nach Fürth selbst zu betreiben, mit der „einstimmig dem Direktorium und dem Ausschusse ... [erteilten] Vollmacht“ zu Verhandlungen mit dieser bis „zum Abschlusse“ geendet. Thema: Gegenleistungen der Staatsbahn für deren durch vorzeitigen Privilegiums-Verzicht ermöglichte frühere Betriebsaufnahme. Die Generalversammlung, die diesen Beschluss gefasst hatte, war nach Mainbergers Tod im Sommer 1860 geleitet worden von einem neuen Direktor – dem Fürther Daniel Ley. Dass der neue Direktor neben den Interessen seiner Bahn auch diejenigen Fürths im Auge hatte, war, wie in den vergangenen Jahren, so auch jetzt deutlich geworden in seinem Hinweis auf die Notwendigkeit eines ausreichend großen neuen Staatsbahnhofes an geeigneter Stelle dort, den diese Bahn wegen der hohen Kosten aber wohl nur errichtete in der Gewissheit, von der Ludwigsbahn nicht blockiert zu werden. Dass er jedenfalls mit seiner Darstellung der aktuell hektischen Betriebslage bei zunehmend problematischem Verhältnis von Aufwand und Ertrag auch die Nicht-Fürther unter den Anwesenden erreicht hatte, war am einstimmigen Beschluss der Generalversammlung abzulesen: Die Kosten für die Abstellung einer eigenen Lokomotive nur für den Abzweig-Frachtverkehr der Staatsbahn, dazu noch jährliche Entgeltzahlungen an diese wegen „Nutzung“ derer Güterwagen – in 1860 etwa 1.000 Gulden von etwa 10.000 an Einnahmen aus deren Beförderung – waren verstärkendes Argument genug.¹⁰⁸

Unter welchen Bedingungen hatte nach 18 Jahren dann in der Nacht vom 30. September auf 1. Oktober 1862 die Kooperation der beiden Bahnen geendet?

Der nach langen Verhandlungen unter Leitung des Vertreters der höchsten Bahnbehörde, der Generaldirektion der K. Verkehrsanstalten, des Direktions-Rates Fischer, und des Ludwigsbahn-Direktors Daniel Ley am 04. Juni 1862 in Fürth vereinbarte und lt. Entschließung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten am 29. August d.J. von König Maximilian II. akzeptierte Vertrag¹⁰⁹ regelte vier Sachgebiete:

[I] Vermögensaustausch:

Die Staatsbahn erhält a) ein Grundstück in der Steuergemeinde Höfen im Bereich der „Fürther Kreuzung“, b) ein Grundstück in der Steuergemeinde Fürth. Die Ludwigsbahn erhält: a) die Brücke über den Ludwigskanal – im Zustand vor „Erbauung der Nürnberg-Würzburger Bahn“, b) einige staatliche Parzellen zwischen Nürnberg-Fürther Staatsstraße und Ludwigsbahn-Trasse, c) das auf dem bisherigen Fürther Staatsbahnhof liegende Stationsgebäude samt Lagerhalle, Hofraum und Verladegleis mit Drehscheibe.

[II] Erhalt der Gleisverbindung zum Staatsbahnnetz:

Das bisherige Verbindungsgleis an der Kreuzung bleibt erhalten, um der Ludwigs-

bahn Materialtransporte in ihr/aus ihrem System auch künftig zu ermöglichen.

[III] Gegenseitiger Zahlungsverzicht:

Beide Bahnen haben keine finanziellen Ansprüche gegeneinander außer der Entschädigung der Staatsbahn für die Überlassung der Ladegleiseinrichtung auf ihrem bisherigen Fürther Bahnhof i. H. v. 3.009 Gulden.

[IV] Existenzgarantie für die Ludwigsbahn inkl. der Zusage preislichen Konkurrenzverzichts:

Der Staat erkennt den Fortbestand der Ludwigsbahn nach Ende deren Privilegiums an und sagt formlos zu, diese künftig bei den Fahrpreisen zwischen Nürnberg und Fürth nicht zu unterbieten.¹¹⁰

Ab 1. Oktober 1862 war die Ludwigsbahn nur noch Lokalbahn. Der Tag war ihr Abschied vom letzten Stück der Vision ihrer Gründer, mit der Nürnberg-Fürther Kurzstrecke die Startbahn für eine nationale, ja europäische Nordwest-Südost-Verbindung zu legen.¹¹¹ Für die Staatsbahn aber war er nicht mehr als der erste des Betriebs auf dem ersten Teilabschnitt ihrer projektierten Strecke von Nürnberg nach Würzburg.¹¹² Für Fürth bedeutete er Beendigung seines Sonderwegs und ersten Schritt zur direkten Einbindung ins landesweite Bahnnetz, einen Schritt, dem nicht kontinuierlich weitere kleine folgten, sondern ein Sprung – die Eröffnung des ganzen Abschnitts von Fürth nach Würzburg im Juni 1865.¹¹³

4. Der Nutzen des Systems für Fürth

Achtzehn Jahre hatte dieses spezielle Fürther System gehalten. War es den Erwartungen des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten gerecht geworden, die diese 1843 in der Petition an König Ludwig I. formuliert hatten?

Der von der Eisenbahnbau-Kommission ursprünglich in Poppenreuth geplante Bahnhof der staatlichen Nordbahn war wunschgemäß in die Stadt verlegt worden. Der überregionale Personenverkehr von und zu ihm war kooperativ eingerichtet, mit staatlichem Fahr- und Gepäckschein-Verkauf für die jeweils gewählte Gesamtstrecke. Der die Petenten beson-

ders interessierende Güterverkehr wurde mit Frachtbrief der Staatsbahn durch staatliches Personal abgewickelt. Es wurden nur von der Staatsbahn bereitgestellte Güterwagen verwendet. Ein Fracht-Umladen an der Kreuzung zwischen Güterwagen der K. Bay. Staats- oder jedweder anderen Bahn fand niemals statt. Es galten nur staatlich sanktionierte Fracht- und Beförderungs-Tarife, grundsätzlich identisch mit denen der Staatsbahn selbst. Es galten die Fahrpläne der Staatsbahn. Ein langes Warten-Lassen bereitstehender Waggons aus Fürth auf der Kreuzung gab es nicht.

Und: Die Ludwigsbahn war zum Mitwirken gewonnen – zum Transportieren der staatlichen Güterwaggons und zum Einsatz der eigenen Personenwagen von und zur Umsteigestation der Staats-

bahn. Die Erwartungen an die strukturellen Rahmenbedingungen, an das System, waren also erfüllt. Kann man eine solche Feststellung auch für dessen erwartete Leistungsfähigkeit treffen?

Im Personenverkehr zeigt sich nach den Geschäftsberichten der Ludwigsbahn folgendes Bild:¹¹⁴

Jahr	Passagiere	Gepäck (Zoll-Ztr.)
1845 (erstes volles Betriebsjahr)	36.498	2.457
1850	26.181	1.961
1855	24.656	2.772
1860	34.859	3.738
1861 (letztes volles Betriebsjahr)	30.684	4.044

Dass der Bedarf an Fahrten unterschiedlicher Distanz aus oder nach Fürth überschaubar war – an jedem Tag des ersten vollen Betriebsjahrs 1845 etwa 100 Personen, dann, nach abflauernder Neugier, Minderung auf ein Alltagsmaß von ca. 70 und schließlich im letzten vollen Jahr der Kooperation etwa 84 –, passt zu einer Einwohnerschaft zwischen 15.000 und 21.000.¹¹⁵ Wiewohl die Passagierzahlen nach 1848 wohl etwas höher gewesen wären, hätte die Staatsbahn dem Umsteigeverkehr nicht durch Errichtung der Haltestellen „Fürther Kreuzung“/Muggenhof und Poppenreuth in diesem Jahr¹¹⁶ Passagiere entzogen, so zeigt sich doch die Richtigkeit der nachrangigen Einstufung des

Personenverkehrs in der Petition von 1843.

Den Güterverkehr aber hatten die städtischen Bittsteller 1843 als besonders wichtig erachtet und darum dessen „imposante“ Versandmenge als Hauptargument für die Verlegung des künftigen Bahnhofes aus dem Umland in die Stadt herausgestellt, zudem an die königliche Bereitschaft zur Förderung „vaterländischer Industrie“ appelliert. „(J)ährlich im Durchschnitt 30.000 Zentner Güter nach dem Norden und Süden“ wären zu „versenden“! Erhielte Fürth den Bahnhof nicht, drohte seinem Handel „Vernichtung“ im Kampf um die „Existenz“.¹¹⁷ 30.000 Zentner jährlich also wären der Maßstab, und zwar nach „amtlicher Erfahrung“!

Die Geschäftsberichte der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zeigten folgende Entwicklung:¹¹⁸

Jahr	Frachtmenge (Ztr.)	Anzahl Güterwagen	[Anz. Wagen/Tag]	[Fracht-Ztr./Tag]
1847	10.093 (ab 01.02.47)			ca. 34*
1848	19.783			ca. 64
1849	37.173			ca. 120
1850	73.793			ca. 238
1851	93.005	2.376	07 - 08	ca. 300
1852	113.209	2.817	09 - 10	ca. 365
1853	172.299	4.027	12 - 13	ca. 556
1854	210.889	5.007	16 - 17	ca. 680
1855	278.763	6.959	22 - 23	ca. 899
1856	281.264	7.094	22 - 23	ca. 907
1857	270.689			ca. 873
1858	378.331	6.350	20 - 21	ca. 1220
1859	469.665	5.544 **	17 - 18	ca. 1515
1860	441.379			ca. 1424
1861	511.429			ca. 1650
1862	652.914 (bis 30.09.62)			ca. 2418*

Über 650.000 Zentner Fördergut waren im Schlussjahr der Bahnkooperation zu transportieren, das beinahe 22-fache der ursprünglich als „imposant“ erachteten jährlichen „Versand“-Menge. Selbst bei Zugrundelegung der 60.000 Zentner, mit der Fürth seine erste Bezifferung nur wenige Wochen später glatt verdoppelt hatte¹¹⁹, ergäbe sich noch eine Steigerung um das Elffache. Aber besonders im Verhältnis zu den Baaderschen Angaben der nordbayerischen Frachtmengen vier Jahrzehnte zuvor beeindruckten die Fürther Zahlen. Man könnte freilich einwenden, 1843-er Ausgangs- und 1862-er End-Größe wären nicht zu vergleichen – erstere hätte ja nur eine „Versand“-Menge bedeutet, während letztere als „Frachtmenge“ auch eine solche des „Bezugs“ enthielte. Doch sogar bei Bildung einer virtuellen Gesamt-Fördermenge für 1843 aus der genannten des Versands plus fiktiv gleich großer des Bezugs ergäben sich im Verhältnis zu derjenigen von 1862 immer noch gewaltige Unterschiede: Erkennbar wären so und so Zuwachsraten der Güterbeförderung von mehreren hundert Prozent.

Eine kleine Unregelmäßigkeit ist freilich bei der Frachtzahl von 1862 zu vermerken: Sie gilt für den Zeitraum „per 1. Oktbr. 1861 bis 30. Septbr. 1862“, für das letzte volle Jahr der Kooperation mithin, nicht für das – nur in drei Quartalen genutzte – Kalenderjahr 1862.¹²⁰ Doch auch ein ums letzte Viertel 1861 bereinigtes Dreivierteljahr-Resultat 1862 läge schon höher als das Gesamtergebnis (vier Quartale) von 1861, erst recht also ein aufs volle Schlussjahr hochgerechnetes.

Die Frachtmenge, die sich in jeder Zahl der Übersicht ausdrückt, war – einschließlich der besonderen letztgenannten – auf geeichten Waagen der Güterexpeditionen der Staatsbahn festgestellt und der Ludwigsbahn nur zur Abrechnung ihres Zubringerdienstes mitgeteilt. Da das bis 30. September 1862 bereits erreichte außerordentliche Transportquantum ein Äquivalent für die gleichermaßen gewachsene Menge an verarbeiteten Gütern war, lässt sich nicht von einer Blockierung der Fürther Entwicklung durch das 1843 initiierte Kooperations-System sprechen.¹²¹ Eine wirtschafts-



Abb. 10: Daniel Ley, Ludwigsbahn-Direktor (1860 – 1882), Landtagsabgeordneter, Inhaber weiterer Funktionen

politische Rede des Ludwigsbahn-Direktors und Gewerbe- und Handelskammer-Vorsitzenden Daniel Ley als Abgeordneter vor dem Landtags-Plenum am 29. August 1861 bezeugt die an den Transport-Zahlen ablesbare Entwicklung. Ley sprach darin Fürth beim Wirtschaftswachstum den „ersten Rang unter allen bayrischen Städten“ zu und ließ „die Ziffern reden“ – Zahlen also zu dessen gewerblich-industrieller Entwicklung. Diese Zahlen bestätigen seine Rangzuweisung. Hier genannt seien nur die im Vergleich zu Nürnberg: Zunahme der Fabriken um „115 % durch 30 Zugänge“ gegenüber 72 %, der Handelsgeschäfte um 43 zu 15 %, der Handwerksbetriebe um 20 zu 3%.¹²² Auch wenn in den wenigen hier zitierbaren Sätzen der Bezugszeitraum nicht angegeben ist und die bezifferten Zuwächse der beiden Städte auf unterschiedlichen Ausgangsgrößen fußen, so werden doch die relativen Wachstumsraten deutlich. Wenn sich aber diese Aufwärtsentwicklung auch in den Frachtmengen von Ludwigs- und Staats-

bahn wiederfindet und diese Mengen tatsächlich bewältigt worden sind, kann man zudem nicht von einer Disfunktionalität des Systems sprechen.¹²³ Weder hat das Ober-Post-und-Bahn-Amt Mittelfranken in seinem Gutachten vom Herbst 1858 für die nahe Zukunft eine Kapazitätsgrenze der „Fürther“ Bahnkooperation erkennen können, noch hat Daniel Ley als Direktor der Ludwigsbahn seine anfangs 1861 gestartete Initiative zu deren vorzeitigem Privilegiums-Verzicht mit der mangelhaften Leistungsfähigkeit des bestehenden Systems begründet.

Auch bei den zuletzt erreichten Frachtmengen noch nicht überfordert, wengleich

strapaziert, war das Fürther System, das ohne durchgehende Streckenverbindung funktioniert hatte, auf längere Dauer nicht zu halten. Sein Ende kam, eingeläutet mit dem Gesetz zum Bau der Staatsbahnstrecke Nürnberg–Fürth–Würzburg vom 23. September 1861¹²⁴, im Jahr darauf. Es kam zugleich mit der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts dieser Bahn, dem von der „Kreuzung“ bis Fürth. Es kam also wohl vorbereitet und ohne Hektik, zu sinnvoller Zeit. Und es kam zu Beginn der 3. Phase des deutschen Eisenbahnbaus, als man daran ging, die Lücken im Netz, die der bisherige „Skelettbau“ noch gelassen hatte, zu schließen.¹²⁵

Anmerkungen

- 1 Archiv des DB-Museums Nürnberg (ADB), Rep. 29, LEG 34, 24.12.1843
- 2 Stadtlexikon Nürnberg, Hg. Diefenbacher, Michael und Endres, Rudolf. Nürnberg (2. verbesserte Auflage) 2000, S.454
- 3 Weigelt, Horst: Bayerische Eisenbahnen – Vom Saumpfad zum Intercity. Stuttgart 1982, S.61 f., S.102
- 4 Stadtarchiv Fürth (SAFü), Fach 69/ Nr. 34, 2. Geschäftsbericht der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft Nürnberg, 1835: Wiedergabe des Privilegiums vom 19. Februar 1834; Mück, Wolfgang: Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft – Die kgl. priv. Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Fürther Beiträge zur Geschichts- und Heimatkunde, Heft 3. Hg. Alt-Fürth/ Verein für Geschichts- und Heimatforschung, 2. neubearbeitete Auflage. Fürth 1985, S.82
- 5 Weigelt, a.a.O., S.102 ff.
- 6 Stadtarchiv Fürth (SAFü), Fach 69/ Nr.11, 12. März 1843 (künftig ohne „Fach“/„Nr.“)
- 7 SAFü 69/11, Entschliebung des Innenministeriums 25.03.1843, mitgeteilt dem Magistrat der Stadt Fürth als Abschrift in Auszug durch Regierung von Mittelfranken am 29.03.1843
- 8 Wie Anm. 6; in dieser Quelle genannt: Entscheidung über Streckenführung 17.09.1842; Ohm, Barbara: „Missgünstige Gesinnungen Nürnbergs“. Pläne und Ausführung der Bahnlinie Nürnberg-Bamberg 1836–1854. In: „Fürther Geschichtsblätter“ 2/2010, S.43
- 9 SAFü 69/11, 21.04.1843
- 10 SAFü, 69/11, Entschliebung des Innenministeriums (IME) vom 02. Juli 1843, abschriftlich mitgeteilt dem Magistrat Fürths durch die Regierung von Mittelfranken mit deren Schreiben vom 07. Juli 1843; Mitteilung auch durch das Schreiben der Eisenbahnbau-Kommission (EBBC) vom gleichen Tag
- 11 SAFü 69/11, Schreiben Eisenbahnbau-Kommission vom 07. Dezember 1843
- 12 wie Anm. 6
- 13 Fürth zu Beginn des Industriezeitalters. Fürther Beiträge zur Geschichts- und Heimatkunde Nr. 6, Hg. „Alt-Fürth“/ Verein für Geschichte und Heimatforschung. Fürth 1989. Handschr. verf. von Adolf Mair 1861 als „Geschichte, Topo- und Ethnographie des Physikatsbezirks Fürth“ / Bearbeitet und eingeleitet von Hermann Ott, S.61 f.
- 14 Trapp, Wolfgang und Wallerus, Heinz: Handbuch der Maße, Zahlen, Gewichte und der Zeitrechnung. 6. Auflage. Stuttgart 2012, S.259
- 15 Baader, J. Ritter v.: Über die Verbindung der Donau mit dem Mayn und Rhein und die zweckmäßigste Ausbildung derselben, Sulzbach 1822, zit. nach: Weigelt, a.a.O., S.52
- 16 ADB 29/36, Protokoll über gemeins. Sitzung von Direktorium und Ausschuss der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vom 13.06.1843/ SAFü 69/11, Dankschreiben Magistrat 22.06.43
- 17 SAFü 69/11, Schreiben des Magistrats an das Direktorium der Ludwigsbahn, 29. Mai 1843; Petition vom 12. März 1843
- 18 Vgl. Anm. 10! Ähnlicher Tenor noch in IME vom 02.07.1843 sowie in Schreiben der Eisenbahnbau-Kommission an den Magistrat vom 7. Dezember 1843
- 19 SAFü 69/11, 24.05.1844
- 20 ADB 29/772, 19. Geschäftsbericht (GB) der Ludwigs-Eisenbahn Gesellschaft über das Geschäftsjahr (GJ) 1849, S.5; 20. GB, S.4
- 21 ADB 29/36, Schreiben 07.10.1844
- 22 Zorn, Wolfgang: Liberalisierung der Wirtschaft und Frühindustrialisierung. In: Nürnberg – Geschichte einer europäischen Stadt. Hg. Pfeiffer, Gerhard. München 1971, S.400
- 23 ADB 29/772, 18. GB, S.4
- 24 SAFü 69/11, Protokoll der Magistratskommission v. 21. Juni 1843; ADB 29/36, Schreiben der Eisenbahnbau-Kommission an Ludwigs-Eisenbahn, 17. Juli 1844

- 25 ADB 29/36, 24. Juni/ 17. u. 19. Juli, 07. Oktober 1844
- 26 Sendner-Rieger, Beatrice: Die Bahnhöfe der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 1841-1853. Hg. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte. Karlsruhe 1989, S.199 ff.
- 27 Sendner-Rieger, a.a.O., S.206; ADB 29/34, 10.10.1844
- 28 SAFü 69/2, 01. Mai 1845
- 29 Hauptstaatsarchiv München, Akten des ehemaligen Verkehrsarchivs VA 29670; Sendner-Rieger, a.a.O., S.206, gibt an: 01. Mai
- 30 SAFü 69/2, 01. Mai 1845; Sendner-Rieger, wie Anm. 27
- 31 Sendner-Rieger, a.a.O., S.46 f.
- 32 Ohm, Barbara: Fürth - Geschichte der Stadt. Fürth 2007, S.188 f.; dies.: „Missgünstige Gesinnungen Nürnbergs“, a.a.O., S.47 f.; Ley, Walter: Daniel Ley. In: Fürther Heimatblätter (FHBl) 3/1981, S.63 – Beide Autoren stützen sich auf: Marx, Friedrich: Fürth in Vergangenheit und Gegenwart. Gratis-Beigabe der „Fürther Volks-Zeitung“. Fürth (Wilmy-Verlag) 1887, S.371 – Marx gibt keinerlei Quellen für seine Aussagen an. Er beruft sich lediglich im Vorwort zu dem gegen 500 Seiten umfassenden Sammelband mit acht Kapiteln zu den verschiedensten Sachkomplexen auf die Unterstützung durch fünf Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, darunter den Ludwigsbahndirektor Münch, in Form der „Zugängigmachung der [!] Quellen“. Welche Quellen er in welchem Umfang eingesehen hat, gibt er nicht an. Ludwigsbahn und verschiedene Staatsbahnstrecken zusammen handelt er auf fünf Seiten ab, davon auf dreieinhalb allein die Gründungszeit der Ludwigsbahn in den 30-er Jahren. Marx war Fürther Volksschullehrer, der sich nebenher journalistisch betätigte. 1854 geboren, kann er auch nicht auf eigene Einsichten zurückgreifen, wenn er 1887 über die 1862 – also während seines achten Lebensjahres – bereits beendete Kooperation von Ludwigs- und Staatsbahn schreibt. Mögliche Zeitzeugen nennt er zudem keine. (Vgl. Schwammberger, Adolf: Fürth von A bis Z – Ein Geschichtslexikon. Fürth 1968/ Unveränderter Nachdruck Neustadt/ Aisch 1984, S.259)
- 33 Vgl. Abschnitt 2.3.2, 2.3.3 und 4 des vorliegenden Aufsatzes!
- 34 Vgl. Anm. 4! Dazu: SAFü 69/11, IME 02.07.1843, Ziff. 2
- 35 ADB 29/772, 18. GB, S.4; HStA, Akten des ehem. Verkehrsarchivs, VA 26670, 29.01.1858; u.a.)
- 36 SAFü 69/11, 24.12.1843
- 37 ADB 29/772, 16. GB, S.13 ff.; 17. GB, S.4
- 38 SAFü 69/24, Ausschreibung der Bauarbeiten, 16.11.1846
- 39 Sendner-Rieger, a.a.O., S.203 f.
- 40 Vgl. Anm. 10
- 41 SAFü 69/11, 20.01.1844
- 42 Sendner-Rieger, a.a.O., S.208
- 43 SAFü 69/11, IME vom 10.02.1846
- 44 SAFü 69/24, Beschluss des Magistrats 22.01.1847
- 45 Sendner-Rieger, a.a.O., S.208
- 46 ADB 29/771, 15. GB der LEG, S.10
- 47 ADB 29/772, 16. GB der LEG, S.14
- 48 Wie Anm. 46
- 49 ADB 29/772, 17. GB, S.4
- 50 ADB 29/34, 10.10.1844: Existenz der Schupfe; Sendner-Rieger, a.a.O., S.206
- 51 ADB 29/34, 10.10.1844: Stall für ein Pferd genannt; Vertragsentwurf, 13.01.1845, § 5, referiert von bereits bestehendem Provisorium
- 52 SAFü 69/11, IME 02.07.1843/Ziff. 2; Sendner-Rieger, a.a.O., S.206
- 53 ADB 29/773, 32. GB, S.7, S.10, S.14
- 54 Vgl. Anm. 6!
- 55 SAFü 69/11, 25.07. bzw. 07.12.1843
- 56 ADB 29/36, 17.07.1844
- 57 ADB 29/34, 05.04.1845: Versuch (gescheitert) der Ludwigsbahn zur Einrichtung eines eigenen „Güterverkehrs“ zwischen Nürnberg und Fürth unter Verwendung des einzigen, mit örtlichen Mitteln zusammengebauten, i. d. R. zum Schweinetransport verwendeten Güterwagens (60 Ztr.) und eines „Gepäckwagens“ fürs Reisegepäck
- 58 ADB 29/772, 16. GB, S.8ff.
- 59 ADB 29/39, 16.08.1855; Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, München 1894. Erweiterter Nachdruck, Hg. Albert Mühl. Stuttgart 1982, S.108
- 60 Ott, Hermann: Der Adler am Ziel, Fürth und die erste deutsche Eisenbahn. Fürth 1985, S.57; ders.: FHBl 3/1985, S.110
- 61 ADB 29/39, 18.-20.12.1858; Schwammberger, S.137; Ley, a.a.O., S.64
- 62 ADB 29/34, 24.12.1843 und 13.01.1845
- 63 ADB 29/36, 12.10./16.11.1844
- 64 Wie Anm. 1
- 65 ADB 29/36, Schreiben der Bahnhofsverwaltung Nürnberg, 13.10.1844
- 66 Vgl. Anm. 32, die ersten zwei dort genannten Fundstellen
- 67 ADB 29/34, Entwurf 24.12.1843, Nrn. 23 und 26
- 68 Buchner, G.: Das Wissenswürdigste aus der Maß-, Gewichts- u. Münzkunde in tabellarischer Form mit bes. Berücksichtigung des bay. Maß- und Gewichtsystems, Günzburg 1853, 19/ S.58 ff. – Angabe nach Wikipedia „Wegstunde“
- 69 ADB 29/36, Handschr. Eintrag vom 10.09.1844 auf Anfrage der EBBC vom 06.09.1844; 29/39, 25.06.1854
- 70 ADB 29/36, Abrechnung vom 16.11.1844
- 71 ADB 29/34, Entwurf vom 13.01.1845
- 72 Marggraff, a.a.O., S.143
- 73 ADB 29/38, 22.01.1853
- 74 ADB 29/38, Schreiben der Gewerbe- und Handelskammer Fürth 27.09.1853, Schreiben der Ludwigs-eisenbahn 05.10.1853; Marggraff, a.a.O., wie Anm. 72
- 75 ADB 29/38, Schreiben des Ober-Post-und-Bahn-Amtes Nürnberg 01.11.1853
- 76 ADB 29/39, Mitteilung durch Schreiben des Ober-Post-und-Bahn-Amtes Nürnberg vom 17.08.1854 an das Direktorium der Ludwigsbahn; Zahl der „Expeditionen“ genannt in derselben Akte/ Abschrift eines Schreibens der Generaldirektion der k. b. Verkehrsanstalten an die Regierung von Mittelfranken, 30.05.1854
- 77 ADB 29/39, Reskript vom 16.02.1855 an die Regierung von Mittelfranken, von dieser abschriftlich am 20.02.1855 an das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft mitgeteilt
- 78 ADB 29/34, 24.12.1843
- 79 Vgl. Anm. 72; ADB 29/772, 16. GB, S.12 f.

- 80 ADB 29/39, 30.05.1854
81 ADB 29/771, 15. GB, S.10; 772, 16. GB, S.14
82 ADB 29/772, 16. GB, S.8
83 ADB 29/36, 12.10.1844 (Abholen, weil noch kein Verkehr südl. Nürnbergs existent)
84 ADB, Box 55, Bildfahrpläne
85 ebd; Lutz, Kosmas: Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins, München und Leipzig 1883 (Reproduktion in der Reihe „Forgotten Books“, London 2017), S.89; Marggraff, a.a.O., S.175
86 Weigelt, a.a.O., S.147 f.
87 ADB 29/39, 15.12.1854
88 ADB 29/39, 23.05.1858
89 Marggraff, a.a.O., S.34
90 ADB 29/34, Entwurf vom 13.01.1845, § 9
91 ADB 29/34, 02.09.1846
92 ADB 29/39, 24.06.1856
93 ADB 29/39, Dankschreiben vom 12.05.1857
94 ADB 29/39, 02.03.1860
95 ADB 29/39, Dienstabweisung 22.01.1855
96 ADB 29/34, Entwurf 24.12.1843/ Nrn. 12-14; Entwurf 13.01.1845/ § 17
97 ADB 29/39, 24.06.1856; 23.11.1857
98 ADB 29/37, Interne Übersicht auf Basis einer Liste Inspektor Kortess vom 03.03.1848; ADB 29/771, 9. GB, S.5
99 ADB 29/39, 17.03.1858
100 ADB 29/772, 26. GB, S.5 ; 29/39, 24.06.1856 und 02.03.1860
101 ADB 29/39, 23./28.11.1857: Funktionen/Personen genannt
102 StAN Nr. 38/VAN 38009, 13.09./09.10.1858
103 SAFü 69/25, Schreiben des Magistrats 15.7. u. der Eisenbahnbausektion 03.08.1862
104 ADB 29/193, 03.08.1858, internes Schreiben der Ludwigsbahn-Organen
105 ADB 29/33, 27.04.1858; Mück, a.a.O., S.214, skizzenhafter Überblick
106 StAN Nr. 38/VAN 38009, Schreiben der Generaldirektion der Verkehrsanstalten vom 13.09.1858 an das Ober-Post-und-Bahnamt Nürnberg nennt diesen Sachverhalt
- 107 ADB 29/193, Schreiben der Regierung v. Mittelfranken vom 06.02.1859 mit Anlage eines Schreibens des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten vom 01.02.1859; StAN, Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg Nr. 38: Schreiben des genannten Ministeriums vom 18.03.1860; HStA 6893, Schreiben der Ludw.-Bahn 18.09.1861
108 ADB 29/772, 30. GB, S.10; Ley, Walter, a.a.O., S.64
109 StAN, Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg Nr. 37, Ehem. VAN 38055, 04.06.1862; ADB 29/773, 32. GB, S.6
110 ADB 29/773, 32. GB, S.5 f.
111 ADB 29/771, 02. GB, S.8 ff.; dass. auch SAFü 69/34
112 SAFü 69/25, div. Schreiben zwischen 11.12.1861 und 12.06.1863
113 SAFü 69/25, 11.06.1865
114 ADB 29/771, 15. GB, S.10; 29/772, 20. GB, S.4; 25. GB, S.4; 30. GB, S.6; 29/773, 31. GB, S.5
115 Schwammberger, a.a.O., S.107
116 ADB 29/772, 18. GB, S.4
117 Vgl. Anm. 6
118 ADB 29/772, 17.-30. GB, jeweils S.4 – außer 19. GB, S.5 und 30. GB, S.6; 29/773, 31. GB, S.5; 32. GB, 6 – ** Abnehmende Wagenanzahl seit 1858: Kompensation durch Einsatz neuer, zunehmend größerer Wagen mit drei statt zwei Achsen; Angabe der Wagenanzahl erfolgt in den Geschäftsberichten nicht immer, i.d.R. aber ab 1854 zum Nachweis des neu von der Staatsbahn verlangten Wagenzinses für Benutzung ihrer Güterwagen – Berechnung der Frachtzahlen/Tag auf Basis von 310 Arbeitstagen/Jahr, außer 1847 mit *295 und 1862 mit *270 solcher Tage
119 Vgl. Anm. 6 und 9!
120 ADB 29/773, 32. GB, S.6
121 Siehe Anm. 32, beide erstgenannten Fundstellen
122 Ley, Walter, a.a.O., S.62 (inkl. Anm. 10 und 11)
123 Wie Anm. 121 bzw. 32
124 Marggraff, a.a.O., S.175
125 Henning, Friedrich-Wilhelm: Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914. Paderborn 1973, S.162

Abbildungsverzeichnis

Stadtarchiv Fürth:

- Nr. 1: Karte Fürth und Umland (K 253)/ südöstlicher Ausschnitt, angegeben 1860
Nr. 3: Stahlstich und Druck G. Löwensohn (Bi 86), wg. abgebildet. Signals 1851 ff.
Nr. 6: Lithografie Th. Rothbart nach K. Koepfel (L 203 und A 3768), Bahnhof vor 1847
Nr. 8: Stahlstich Alexander Wilhelm Marx (Bi 85), angebl. 1843, tatsächl. nach Oktober 1844

Bayer. Hauptstaatsarchiv München:

- Nr. 2: Ehem. Verkehrsarchiv, Eisenbahnbaukommission 25446-2, Ausschnitt, 1844
Nr. 4: Ehem. Verkehrsarchiv, Eisenbahnbaukommission 26670-1, Ausschnitt, 29. Mai 1846

Archiv des DB-Museums Nürnberg:

- Nr. 5: Foto von Unbekannt (MG-06-F21-M1e-1b), datiert auf ca. 1870, eher gg. 1885
Nr. 9: Lithographie ohne Herkunftsangabe (MG-06-F21M1b-17), dat. auf ca. 1835-1850, tats. wohl später; dargestellter Bildinhalt (Pferdetraktion) vor Oktober 1862

Bibliothek des DB-Museums Nürnberg:

- Nr. 7: Ausschnittvergrößerung aus: Marggraff, Hugo: Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. München 1894, S.105

Fürther Heimatblätter:

- Nr. 10: Foto von Daniel Ley als Landtagsabgeordneter (FHBI 3/1981, S.61), entstanden zwischen 1858 und 1863

Hans Werner Kress

Ein wenig beachtetes Objekt der Kulturlandschaft: Die steinerne Bank im Fürther Stadtwald

An der Südgrenze des Fürther Stadtwaldes, bevor der von der Bahnhofstabelle Weiherhof jenseits der Gleise westwärts führende „Heideweg“ in den Wachendorfer Weg, der Fortsetzung der Heilstättenstraße, einmündet und im spitzen Winkel ein unbe-

festigter Waldweg in nordwestlicher Richtung abzweigt, befindet sich wenige Schritte Hang aufwärts eine steinerne Bank. Sie ist 2,70 m breit mit einer 40 cm tiefen Sitzfläche und einer bogenförmigen, bis zu 82 cm hohen Lehne.



Steinerne Bank von Osten

Es waren Steinhauer¹ oder doch wohl eher Steinbrecher², die die grobe Arbeit in den Brüchen verrichteten, die diese Sitzgelegenheit in mühsamer Handarbeit aus einer kleinen, aus dem Waldboden aufragenden Kuppe des harten Burgsandsteins geschlagen haben.

Dies muss vor langer, langer Zeit geschehen sein, vermutete der Fürther Chronist Georg Paul Rieß in einem Artikel der Nordbayerischen Zeitung vom 3. Mai 1930. Er leitete seine Annahme aus den drei Kleeblättern auf der Rückenlehne ab, deren Stiele sich unten vereinigen. Er verglich sie mit dem alten Fürther Stadtwapen, das auf einzelnen Grenzsteinen des Stadtwaldes und auf einem Siegelstempel³ zu sehen sei. Die auf der Rückenlehne befindliche Zahl „1810“ sei, „wie ersichtlich, erst in der letzten Zeit ... eingehauen“ worden, schrieb Rieß.

Diese Jahreszahl ist heute nicht mehr erkennbar. Unzählige, tief eingeritzte Mo-

nogramme überziehen die Lehne. Durch die Verwitterung sind von den Kleeblättern heute nur noch das linke und Teile des mittleren bei günstigem Lichteinfall zu erahnen. Sie wachsen aus einem im Relief unbeholfen stilisierten Gefäß mit Henkeln heraus, das vor einem wellenförmigen Band steht. Würden nicht getrennte Stengel zu erkennen sein, könnte man genauso gut von einem einzelnen Kleeblatt ausgehen. Der Befund bleibt diffus.

Ursprünglich war wohl auch beabsichtigt, die Rückseite der Lehne zu überformen. An der westlichen Wange war damit bereits begonnen worden. Dieses Vorhaben wurde aus irgendwelchen Gründen wieder aufgegeben.

Wann die Arbeiten an dem Stein begonnen wurden, war bisher nicht festzustellen. Besondere Gründe, vor allem um 1810, die eine solche Maßnahme initiiert haben könnten, sind mir nicht bekannt geworden.



Lehne mit Kleeblattmotiv



Ausschnitt aus der Flurkarte NW 64-21 aus dem Jahr 1821 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2019

Sicher ist dagegen, dass die Steinbank 1821 bereits vorhanden war. Damals wurde in diesem Teil des Stadtwaldes die Flurkarte NW 64-21 aufgenommen. Auf diesem Blatt ist die Felskuppe rot markiert und in gleicher Farbe „Ruhstein“ eingetragen. Daneben befindet sich die schwarze Ziffer „03“. Herr Wolfgang Blum, der die alten Kartenschätze der Bayerischen Vermessungsver-

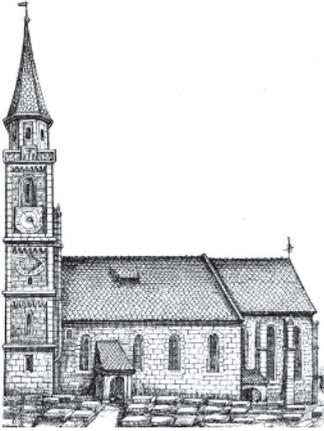
waltung aus dem 19. Jahrhundert bestens kennt, erklärte die rot markierte Felskuppe als „Flurnetzpunkt“. „Diese Punkte dienten als Standpunkte bei der Landesaufnahme. Da Geodät Happel alle seine Punkte mit Nummern versehen hatte, ist davon auszugehen, dass er den Ruhstein als Standpunkt verwendete.“⁴ Die roten Eintragungen, ausgenommen die Grenzlinien, würden dagegen vom Revisor stammen, der Happels Messungen überprüfte.

Die steinerne Bank liegt abseits der Straßen und Wege im Stadtwald. Die gleichfalls „Ruhstein“ genannten tischförmigen Totenraststeine sind dagegen unmittelbar an den „Leichen-“ bzw. Kirchenwegen⁵ zu finden. Trotz der abseitigen Lage war die steinerne Bank ein häufig aufgesuchtes Ziel, wie die vielen eingeritzten Monogramme zeigen. Sie ist ein bemerkenswertes Objekt der Kulturlandschaft, das letztendlich wohl aus reiner Liebhaberlaune entstanden ist.

Anmerkungen

- 1 So bezeichneten sich im hiesigen Umkreis die Steinmetze, die nicht nur die Steinquader zurichteten, sondern auch Bildhauerarbeiten ausführten.
- 2 Der nur geringfügig aus dem Waldboden schauende Felsen unmittelbar östlich der Bank ist an der Ostseite abgeschrotet. Ein weiterer Brocken vor der Westseite ist fast quaderförmig zugerichtet. Handelt es sich um den Versuch, durch einen „Einschlag“ ein abbauwürdiges Steinvorkommen aufzufinden?
- 3 Abbildungen bei Karl Röttel, Grenzen und Grenzsteine des Fürther Stadtwaldes, Buxheim-Eichstätt 2000, S. 112; Barbara Ohm, Das Fürther Kleeblatt. Über den grünen Klee geliebt (Fürther Beiträge zur Geschichts- und Heimatkunde, Nr. 9, Geschichtsverein Fürth, Fürth 2003, S. 6 ff.
- 4 Freundliche Auskunft von Herrn Wolfgang Blum per E-Mail vom 13.3.2018 an den Verfasser. Die Felskuppe liegt allerdings am Hang, der nur nach Süden und Westen Sicht zulässt.
- 5 Zur Überführung von Toten wurden häufig andere Wege als zum Kirchengang benutzt.

Auf Greimersdorfer Gemarkung ist z.B. die heutige Straße nach Cadolzburg auf dem Uraufnahmeblatt NW 64-23 von 1827 als „Leichenweg“ bezeichnet. Parallel dazu führte der heute durch die Flurbereinigung aufgelassene „Kirchenweg“ durch das Bau- und Kirchsteige sind in den Uraufnahmeblättern auch für die Cadolzburger Filialorte Egersdorf und Stinzendorf genannt. In Veitsbronn ist an der Straße nach Tuchenbach noch heute ein „Ruhstein“ vorhanden, der nur wenig von seiner ursprünglichen Stelle entfernt wurde. Die Leichen wurden allerdings nicht auf der heutigen Straße nach Veitsbronn gebracht. Die Flurnamen „Todtenwegacker“, „Todtenholz“ (verkürzt aus „Todtenwegholz“) und auf Veitsbronner Gemarkung „Todtenweg“ verweisen auf den ursprünglichen Verlauf des letzten irdischen Weges der Verstorbenen aus Tuchenbach. In der Ortsmitte Veitsbronns befindet sich ein zweiter Totenraststein, dessen ursprünglicher Standort nicht mehr zuverlässig festzustellen ist.



Gerhard Bauer

Lebensläufe

bei St. Michael

84. Folge

Fortsetzung von FGB 2/2020

Seite 110 links

„Mittwoch 14. 9br [1714]

Nicol. Scher, vulgo [= genannt] der Haber-Nickel.

Nat. 1655 d. 29. 9br. zu Eßing [= Markt Essing, Landkreis Kelheim].

Pat. Andreas Scher, geweßner Beck und Bürger daselbst.

Mat. Agatha.

ComP. Herr Johann WeinGärtner, gewebener BürgerMeister u. BierPr[auer] daselbst.

Vocatus [= genannt] Nicolaus.

Ist von den Eltern zu allem Guten angewiesen worden. Da es denen Eltern nicht mehr zu gedachtem Eßing gefallen, sind sie von dar in hiesige Gegenden, sonderlich in die Roßstaller Pfarr gezogen, da denn B[eatus] noch ein kl[einer] Knab geweßen; da Er erstarcket ist Er zur Bauerey worzu B[eatus] zieml[ich] Lust getragen angehalten worden; kamm deßhalben in Dienste, als 1. zu Herrn Pfarr[er] zu Zirndorff, bey dem Er 4 Jahr gedienet. 2. hieher in Schnische Dienste, da Er Etliche Jahr mit Treu s. Dienst verrichtet. 3. zu B[eati] Parent[es] [= zu den Eltern] ...[?], da Er nicht nur gute Dienste geleistet, sondern auch die Evangel[ische] Relig[ion] angenommen u. bey solcher verblieben biß ans Ende.

Vor 23 Jahren sich verheuratet cum praes[ens] vidua [= mit der gegenwärtigen Witwe], erzeugt 5 Kinder 2 Söhn u. 3 töchtern, so aber alle gestorben biß auf ein Tochter nomine Cathar. so in viv[is] [= am Leben]. Christenth[um] hat Er so viel Ihm mügl[ich] geweßen geführet pp.

Krankh[eit] schon 7 Viertel Jahr getauret, doch immer dabey umgangen, allein bey 6 Wochen gar lagerhaft worden. Vor 2 Mon[aten] noch das h. Abendmal genoßen; ob. vergang[enen] Dienstag gegen den Tag um 3 ob. aet. 59 Jahr weniger 2 Wochen 4 tag.”

Seite 110 rechts

„Donnerstag d. 15. 9br [1714]

Georg Hörl. pontif[ic]us Relig[ion] [= katholisch], ein FuhrMann.

Nat. zu Berneck [= vermutlich Bernheck bei Plech, Landkreis Bayreuth] vor 53 Jahren.

Pat. Paulus Hörl, ein Bauer daselbst. Mat. Anna.

ComP. ein dasiger Einwohner, nach dem Er Georg pp.

stets bey s[eine]n Eltern geblieben. Das Er erstarkt 1) zu einem Rittmeister kommen, 2 Jahr. DarNach auf ein Mühl kommen, auch 2 Jahr gedienet; 3. auf Herspruck kommen 1 Jahr. 4. hieher in Schnische Dienst getreten, dann in Jahnische Dienst, da Er über 11 Jahr Treu gedienet. Hierauff sich verEhelicht mit praes[ens] vidua [= der anwesenden Witwe] Anna, Fried. Röhrers, weiland Bauers zu

Oberndorf [Ortsteil von Reichenschwand, Landkreis Nürnberger Land], seel. hinterl. Tochter 1706 alhier copulirt, 4 Kinder erzeugt. 1. Caspar. 2. Joh. 3. Suß. Maria. 4. so erst 4 1/2 Monat, heist Anna Maria.

Krankh[eit]. vergang[enen] Sonntag kam Er von der Regenspurger Reiß, da Er Nach gehabtem Zorn zieml[ich] erkranket; welche sich in alle Glieder gezogen, ein dazu geschlagener Fluß mattete ihn dermaßen ab, daß Er vergang[enen] Montag 8-9 morgens ob. aet. 53. Jahr."

Seite 111 links

„Freitag 16. 9br [1714]

Joh. Friederich Deuerlein aus dem Siechhauß.

Nat. 1714. 18. Jun.

[Eltern:] Matthäus Deuerlein, SiechMann alhier. Die zieml[ich] krank liegende Mutter ist Maria Magdal.

ComP. Johann Friederich Horn, Siechmann zu Roth.

inf. Joh. Friederich.

Das Kind hat Zeit seines Lebens immer mit Engbrüstigk[eit] zu thun gehabt; seither der Mutter Krankh[eit] gar aufgestoßen, so daß de matre [= von der Mutter] seine Natürl[iche] Unterhalt nicht mehr recht haben können, dazu großen schwachheit gestoßen, stets geschrien. Endl[ich] Kinderweßen erfolgt, so es, solcher gestalt abgemergelt, daß es vergang[enen] Mittwoch gegen 5 uhr Morgends ob. aet. 5 Mon. 4 tag."

Seite 111 links

„[Freitag d. 16. 9br (laut Beerdigungsbuch 1714, Seite 393)]

Anna Marg. Müllerin.

Nat. 1713. Samstag d. 25. Aug.

Pat. Georg Müller, Musicus allhier.

Mat. Magd.

Comm. Fr[au] Anna Marg., Paul Ernst, Drehßlers zu Nbg. uxor.

Sonst stets Gesund p., Freitag warens 8 Tag an Blattern erkranket, so es dermaßen p.

Ob. Montag 11 Uhr Mittags. aet. 1 Jahr. 2 Mon. 2 Wochen 1 tag."

Häufige Abkürzungen und lateinische Ausdrücke

7br	September
8br	Oktober
9br	November
10br	Dezember
aet[as]	Lebensalter
B[eata]	die Verstorbene
B[eatus]	der Verstorbene
ComP[ater]	Pate
Comm[ater]	Patin
G.	Gott/Gottes
inf[ans]	Kind
l[ed]. st.	ledigen Standes
M[ater], Mat.	Mutter
nat[us]	geboren
nomine	Name, namens
ob[iit]	starb
Pat[er]	Vater
p[erge],pp[p].	usw.
renat[us]	getauft
s.	seine(m/n/r/s)
s[eel[ig]]	gestorben
ux[or]	Ehefrau
V.	Vater

Seite 111 rechts

„Samstag 17. 9br [1714]

Matthäus Angerer.

Nat. 1714. den 8. Febr. renat. Freitag 9. Febr.

Pat. Martin Angerer; Gastgeb zum Gulden Herz. Fr[au] Barbara.

ComP. der Erb[are] u. Vorg[eachtete] Matthäus Reinmann; Gastgeb u. WeinSchenk auf dem Schießhauß vor Nbg.

inf. Matthäus.

Das Kind ist öfters schweifferlich geweßen, jedoch dabey immer Speiß u. Trank genossen; dahero Parentes [= die Eltern] nichts sterbliches zu besorgen gehabt; Allein, vergangenen Donnerstag Nachts überfiel das Kind zwischen 9-10 Uhr ein Unvermuthet Schlagflüßl[ein], so es jäh u. plözl[ich] jedoch sanfft u. seelig aufgerieben u. der Zeitlichk[eit] denen Eltern aufs herzscherlichste entzogen, aet. 1 Jahr weniger 3 Mon. u. 1 Woche 1 Tag."

Seite 111 rechts

„Montag d. 19. 9br [1714]

Anna Susanna Conradin.

Nat. 1712. Montag abends 6-7. den 21, Martij. renat. Dienstag 22. Martij.

Pat. M[eister] Johann Jac. Conrad, Schneider alhier, u. Fr[au] Magdal. Sabina.

Comm. J[un]gfr[au] Anna Sus., B[eatus] Johann Schwanters, Bürgers u. Kuttlers [die kuttler sind eine art fleischer die vornehmlich kutteln verkaufen - gibt es aus Nürnberg, Augsburg gleich kuttelwascher, der die kutteln reinigt und verkauft (laut Grimms Wörterbuch)] zu Nbg s. hinterl. Tochter.

inf. Anna Sus.

sonst mehrentheils gesund geweßen, jedoch steten grosen Leib gehabt; bey 11 Wochen die Blattern gehabt; glücklich[ich] überstanden, doch wieder Husten bekommen, u. große Hiz dazu geschlagen, an welcher Endl[ich] das arme Würml[ein] sanfft u. seelig pp. Freitag mith verrichtetem lezten Fürbitt in der Bettstund. aet. 2 Jahr 7 Mon. 2 Wochen 3 tag.”

Seite 111 rechts

„Montag 19. 9br [1714]

Ein todegeb[orenes] Kind. Michael Teuffel, Tabacksp[inner] zu Stadeln. Marg.”

Seite 112 links

„Montag d. 19. 9br. [1714]

Georg Andreas Rittershaußen.

Nat. 1714. d. 4. 9br Sonntag um 8 Uhr morgens.

Pat. der Erb[are] M[eister] Leonhard Andr. Rittershaußen.

Mat. Helena Judith.

ComP. der hochEdelgeb[orene] u. Gestrenge H[err] Georg Hannibal von Braun erhoben u. mit deßen u. des Vatters nomine betittelt Georg Andreas.

Anfangs Gesund; allein wegen Anstoß einiger Schwachheit der MutterMilch nicht recht genießen können, daher abkräftig worden, wozu vergang[enen] Donnerstag das Kinderweßen geschlagen, so es dergestalt abgemattet, daß es vergang[enen] Freitag Nachts ob. aet. 2 Wochen wen[iger] 11/2 Tag.”

Seite 112 links

„Dienstag 20. 9br. [1714]

Christoff Ißler.

Nat. 1709. d. 2. Aug. MitterNachts.

Pat. der Ers[ame] Jacob Isler; Einwohner alhier, Fr[au] Euphrosyna.

ComPat. der Erb[are] Christof Sommerauer, Färber alhier. inf. Christof.

Sonst immer gesund geweßen. Seither verwichenen Ostern aber sehr krank am Friesel geweßen, über 2 Monat, doch aber wieder geneßen, so daß Parentes [= die Eltern] große Freud sowohl über sein Gesundheit als auch über s. Wohl=Anlaßen zum Guten. Montag als gestern warens 14. tage da Er de novo [= von neuem] erkranket am Blattern, welche ihn dermaßen pp. ob. Sonntag Mittags nach 12. [Uhr]. aet. 5 Jahr 3 Mon. 2 Wochen 2 Tag.”

Seite 112 links

„Mittwoch d. 21. 9br [1714]

Barb. Käferlin von Herblitzhof [= Herboldshof].

Nat. 1714. d. 3. 8br. vormittag um 9. [Uhr]

Pat. Hannß Käferlein, Bauer in Herblitzhof. Elisabeth ux.

Comm. J[un]gfr[au] Barbara, Johann Börners, Brandweinbrenners zu Reutles Ehe[l]iche Tochter, inf. Barbara.

Anfangs gesund, allein bey 11 Tag erkranket am Reisen, obschon geschienen zur Beßerung; doch kein Bestand p. Endl[ich] das Kinderweßen bekommen, welches adeo [= so sehr] abgemattet pp. ob. Sonntag Abends 6-7 Uhr. aet. 7 Wochen weniger 3 1/2 Tag.”

Seite 112 rechts

„Mittwoch d. 21. 9br [1714]

Anna Hubmännin; von Kronach. vulgo [= genannt] die Kronabäurin.

Nat. 1640 d. 29. 9br damals in der Kriegerrischen Zeit u. Flucht im Pleyweiß Garten gebohren u. von dem seel[igen] H[err]n M[agister] Christian Kettwig, damals verordneten Pfarrern zu Poppenreuth seel[igen] Ged[enkens] getauft worden; Ihr in G. ruhender V. ist geweßen der weil[and] Ers[ame] u. Bescheid[ene] Georg Zinner,

Bauren Mezler [= Bauernmetzger] im Pleyweiß Garten; Ihr in G. gleichfals verschied[ene] Mutter hat geheißten F[rau] Margareta.

Comm. J[un]gfr[au] Anna, des weil[and] Ers[amen] u. Bescheidenen Georg Vollands, Bauerns zu Wezendorff ehl[iche] Tochter, nach deren Sie auch Anna [genannt worden].

Ihre liebe[n] Eltern haben an fleisiger Aufferziehung ihrer Tochter nichts erwinden [= mangeln] laßen, absonderlich, da sie zu mehrern Verstand kommen, ist ihnen kein Müh noch Kosten zu groß geweßen, sie in der Schulen fleißig, fürnempe [= vornehmlich] im Catechismo, als Grund christl[icher] Lehre, unterrichten laßen, wie sie denn mit ihrem Gebät u. fleißiger Leß u. Betrachtung lebenslang getröstet u. sich in allem Kreuz u. Elend wißen aufzurichten; da Sie erstarket, ist sie zur Bauerey u. a. benötigter Hauß u. Feld Arbeit gewießen worden, darinnen Sie auch nicht Nur ihren Eltern, Geschwistern u. Freunden, sondern auch Fremden treue u. redl[iche] Dienste geleistet.

U. weil B[eata] von Jugend auf fromm, sittsam darzu arbeitsam war, so hat Göttl[iche] Fürsorg, es also mit ihr gefüget, daß sie mit einem behaglichen EheGatten beseeliget, indeme ihr Nunmehr in Gott ruhender Ehewirt, Conrad Kufner, damals 1. st., B[eatus] Conr. Kufners, Bauers u. Einwohnens zu Biselohe Ehel[iche] Sohn, welcher hernach wegen s[eine]s frommen u. christl[ichen] Wandels alhier bey uns[erem] G[otte]shauß als einen G[otte]shaußPfl[eger] auf u. angenommen worden, eine christl[iche] u. Ehliche Lieb zu ihr getragen, welche die hier um herzlich angeruffene Göttl[iche] Güte so dann auf beeden seiten dergestalt dirigiret [= geleitet] hat, daß sie d. 27. 8br 1662, durch Priesterl[iche] Hand zu Poppenreuth copulirt u. eingesegnet worden. In diesem Ehestand haben diese beede EheGatten durch G[otte]s Gnad 15 Jahr in Lieb und treugesinnter Einigk[eit] wolvergnüget gelebet, jedoch haben sie keinen Leibes

Erben miteinander gezeuget. Anno 1677 nahm der liebe G. diesen 1sten EheGatten B[eata] von der seiten u. setzte sie in den betrübten Wittwenstand; darinnen sie wegen ihres Haußweßens nicht lang konte verharren, sondern 1678, Mittwoch 3. Julij, wieder verEhelichen muste, mit gegenw[ärtigem] Wittwer dem Ers[amen] Johann Hubmann; bißherigen Einwohnern u. BauersM. zu Kronach, des Ers[amen] Leonhard Hubmann, Bauers zum Vögeles aus der OberrnPalz bey Sulzbach [= Vögelas, Gemeinde Edelsfeld] seel[ig] Nachgel[assener] Sohn mit deme Sie durch G[otte]s Gnad u. Seegen 36 Jahr, 4 Monat, 2 Wochen in gleichfals friedlicher u. liebereicher Ehe gelebet u. 1 einzig Kind, ein Söhnlein nomine Georg erzeuget, so aber älter nicht denn 1 Woche u. 3 tag alt worden.

Ihr Christenthum betreffend, so hat sie solches so viel ihrer Schwachheit möglich geweßen, christgeziemend geführet; Sie hat sich jederZeit per [= durch] ein arme Sünderin vor G. erkennet u. bekennt, daher Sie nicht allein zu behöriger Zeit zur Beicht u. h[eiligen] Abendmal, so wohl zu Anhörung Göttl[ichen] W[ortes] sich eingefunden, sondern auch zu Hause ihre Andacht mit fleisigem lesen, beten u. singen gehalten, viel schöne Gesäng und Sprüche in allerley Anliegen gebrauchet; wie sie denn kurz vor ihrem End G. noch ersuchet, Er möchte ihr Herz dermaßen schaffen u. reinigen, daß sie zu demselben mit Reinigk[eit] der Seelen erscheinen möge; seufzte deßhalben; Schaff[e] in Mir G. pp. Übrigens war sie verträgl[ich] Nachbarl[ich] u. wird nicht nur ihr Ehewirth, sondern jeder der sie gekant, mit WarheitsGrund solches bezeugen müßen.

Fortsetzung folgt



Geschichtsverein Fürth e.V.
Schlosshof 12
90768 Fürth
Telefon: (0911) 974-3706
Telefax: (0911) 974-3710
geschichtsverein-fuerth@web.de
www.geschichtsverein-fuerth.de

Bankverbindung:
Sparkasse Fürth
IBAN: DE84 7625 0000 0000 0240 42
BIC: BYLADEM1SFU



Die nächsten Veranstaltungen

Corona-Virus!

Aktuelle Informationen zu unseren Veranstaltungen finden Sie auf unseren Internetseiten unter www.geschichtsverein-fuerth.de.

Wir weisen auch auf den **Newsletter des Geschichtsvereins hin**. Mit ihm erhalten Sie zu unseren Veranstaltungen ausführliche Vorankündigungen und ggf. Informationen zu aktuellen Änderungen. Bitte melden Sie sich unter geschichtsverein-fuerth@web.de mit Ihrer E-Mailadresse an. Dann nehmen wir Sie gerne in den Verteiler auf.

Kasernen in Fürth - militärische Nutzung und Repräsentation der Macht (findet statt!) (eingeschränkte Teilnehmerzahl!)

Vortrag: Bernd Jesussek

Donnerstag, 15. Oktober 2020, 19:30 Uhr

Stadtmuseum Fürth, Vortragssaal, Ottostraße 2, 90762 Fürth

Mitglieder kostenlos, Nichtmitglieder 5,00 Euro

Repräsentation über den Tod hinaus (findet statt!) (eingeschränkte Teilnehmerzahl!)

Vortrag: Barbara Ohm (Historikerin)

Donnerstag, 19. November 2020, 19:30 Uhr

Stadtmuseum, Vortragssaal, Ottostraße 2, 90762 Fürth.

Mitglieder kostenlos, Nichtmitglieder 5,00 Euro

Die Mitgliederversammlung kann in diesem Jahr unter den Corona bedingten Umständen leider nicht durchgeführt werden und muss deshalb abgesagt werden.

Ollapodrida-Suppenessen

Leider muss unsere traditionelle Veranstaltung am Donnerstag, dem 26. November 2020, in diesem Jahr abgesagt werden.

Wir bitten um Verständnis für die momentanen Programmeinschränkungen und wünschen Ihnen weiterhin gute Gesundheit.

Die Vorstandschaft des Geschichtsvereins Fürth