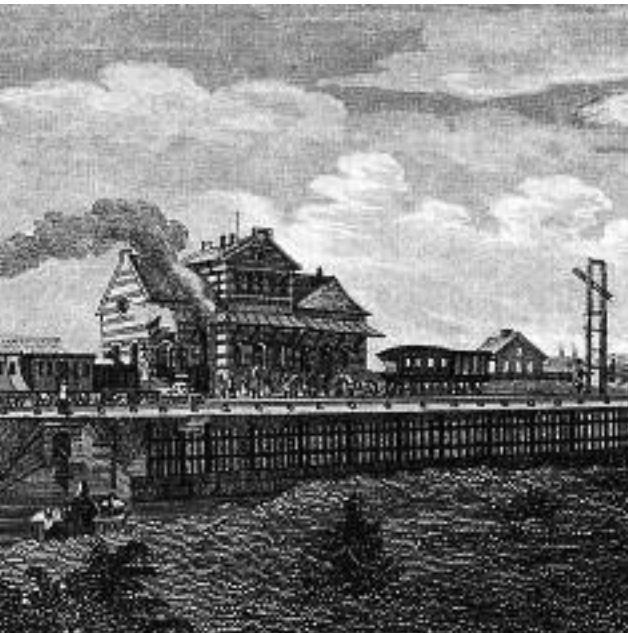


# Fürther Geschichts Blätter

herausgegeben vom  
Geschichtsverein Fürth e.V.  
2/2010 · 60. Jg. · B 5129 F · EUR 5,-



„Missgünstige Gesinnungen  
Nürnbergs“  
Pläne und Ausführung  
der Bahnlinie  
Nürnberg-Bamberg 1836 - 1854

Lebensläufe bei St. Michael

2/10

# Inhaltsverzeichnis

Titelbild:

Die „Kreuzung bei Fürth“, Stahlstich und Druck von Gerson Löwensohn, ca. 1850

Siehe Seite 48

Barbara Ohm

**„Missgünstige Gesinnungen Nürnbergs“**

**Pläne und Ausführung der Bahnlinie Nürnberg-Bamberg 1836 - 1858**

27

Gerhard Bauer

**Lebensläufe bei St. Michael**

50

## Impressum

### Fürther Geschichtsblätter

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

Schriftleitung: Barbara Ohm, Falkenstraße 21a, 90766 Fürth

Verfasser: Barbara Ohm, Falkenstraße 21a, 90766 Fürth  
Gerhard Bauer, Zirndorfer Weg 6, 90522 Oberasbach

Satz: Satzpoint Eckstein, Kapellenstraße 9, 90762 Fürth

Druck: R. Holler – Offsetdruck, Kapellenstraße 9, 90762 Fürth

Verantwortlich für den Inhalt sind die Verfasser. Alle Rechte, auch die des Abdrucks im Auszug, vorbehalten.

Erscheinungsweise der Hefte vierteljährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelhefte gibt es in der Geschäftsstelle.

Barbara Ohm

## „Missgünstige Gesinnungen Nürnbergs“ Pläne und Ausführung der Bahnlinie Nürnberg- Bamberg 1836 - 1858

Als die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, deren 175jähriges Jubiläum in diesem Jahr begangen wird, geplant und gebaut wurde, arbeiteten die beiden Städte, die sie verband, ohne alle Probleme zusammen. Die Bürgermeister der beiden Städte, Jakob Friedrich Binder in Nürnberg und Franz Joseph Bäumen in Fürth besprachen sich vertrauensvoll, und Fürth war in der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vertreten, die den Bau der Bahn organisierte. Dieses gute Einvernehmen änderte sich schlagartig, als kurz nach der Eröffnung der Ludwigsbahn am 7. Dezember 1835, bereits Anfang des Jahres 1836, die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die nächste und weitergehende Linie von Nürnberg nach Bamberg und weiter nach Norden plante. Denn nun war die Interessenlage für Nürnberg eine ganz andere. Um den Ruhm der ersten deutschen Eisenbahn zu erringen, als andere – längere – Strecken bereits geplant wurden,

war eine Zusammenarbeit mit der nah gelegenen Nachbarstadt Fürth unumgänglich. Nun, mit der überregionalen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, wollte man nichts mehr von dem wissen, was am 7. Dezember 1835 vorgetragen wurde:

„Glück auf, mit Gott! der Anfang ist geschehen,

Es liegt die Bahn!

Und soll's nach Ost und Westen weiter gehen,

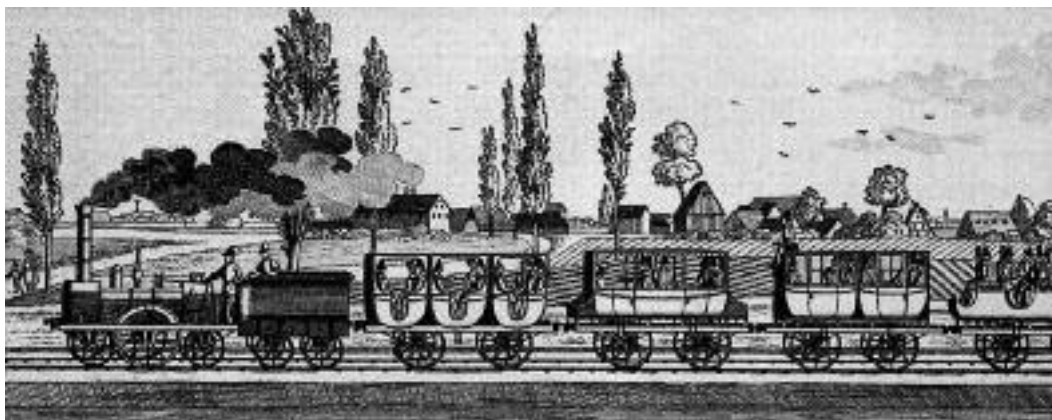
So knüpft man eben an.“<sup>1</sup>

Man knüpfte eben nicht an, ganz im Gegenteil! Die Strecke der Ludwigsbahn wurde zur Nebenstrecke, die nur noch die beiden Städte verband. Denn in Nürnberg legte man alles darauf an, die wirtschaftlich potente Nachbarstadt aus dem geplanten weiterführenden Netz herauszuhalten.

Aus den Akten des Fürther Stadtmagistrats kann man die vergeblichen und oft verzweifelten Bemühungen der Stadt Fürth

*In guter Zusammenarbeit zwischen Nürnberg und Fürth entstand 1835 die erste deutsche Eisenbahn.*

*Zinkografie bei J. J. Lechner, 1835.*





*Fürth um 1838.*

*Zur Zeit der Planung der weiterführenden Bahnlinie Nürnberg-Bamberg herrschte reger Fußgänger-, Kutschen- und Fuhrwerks-Verkehr. Fürth war eine wirtschaftlich bedeutende Stadt und brauchte dringend den direkten Anschluss an die neue Eisenbahn.*

und ihrer Bevölkerung um eine direkte Anbindung an dieses Netz nachvollziehen.<sup>2</sup> Denn man hatte sehr schnell begriffen, dass die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Zukunft war, dass sie die Verkehrsprobleme

der Zeit mit Kutschen und Fuhrwerken auf schlechten Straßen ganz neu löste, und dass sie in jeder Beziehung besser, das heißt schneller, bequemer und kostengünstiger war.

## **Die ersten Pläne für die Strecke Nürnberg – Erlangen**

Ende Mai 1836 berichtete Fürths Erster Bürgermeister Franz Joseph Bäumen dem Stadtmagistrat, dass das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn bei der „allerhöchsten Stelle“, bei König Ludwig I., um Erlaubnis für den Bau einer „Eisenbahn über Bamberg an die Nordgrenze des Reiches“, des Königreichs Bayern, nachgesucht und am 28. Februar 1836 erhalten hatte. Wie schon bei der Ludwigs-Eisenbahn war ein Privatunternehmen geplant, die Finanzierung der auf sechs Millionen Gulden geschätzten Kosten sollte wiederum durch Aktien aufgebracht werden: vier Millionen Gulden wollte die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft aufbrin-

gen, eine Million Gulden sollten aus Bamberg und je 500.000 aus München und Würzburg kommen.

Für die Streckenführung war vorgesehen, dass die neue Eisenbahn vom Neutor, dem westlichen Tor Nürnbergs, aus über Johannis und Schniegling mit „Communicationspunkt“, also einem Bahnhof in Fürth „bei dem Ochsischen Garten“, dem heutigen Prater an der Erlanger Straße, und von da über Stadeln, Eltersdorf und Bruck nach Erlangen führen sollte.

So weit, so gut. Aber nun hatte der Fürther Kaufmann und Magistratsrat Heinrich Friedrich Meyer, der von Anfang an ein För-

derer der Eisenbahn und Komitee-Mitglied der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft war, erfahren, dass die Vermessungen für die neue Bahnstrecke an zwei anderen Strecken unternommen würden. Die erste vom Laufer Tor, dem nördlichen Tor Nürnbergs, aus über das Judenbühl, heute Maxfeld/Stadtpark, und dann über Kraftshof nach Erlangen und die zweite zuerst nach Westen längs der Ludwigs-Eisenbahn, und dann östlich von Vach nach Erlangen. Fürth sollte also wortwörtlich links liegen gelassen werden.

Meyer unterrichtete der Stadt davon und drückte seine Einschätzung der Lage deutlich aus: „Die missgünstigen Gesinnungen, welche die Nürnberger Direktorial-Mitglieder bei mehreren Gelegenheiten unzweideutig beurkundeten, geben der Vermutung Raum, dass die Vermessung in der Richtung Vach nur zum Scheine vorgenommen wird, um am Ende der Vorlage der Kostenberechnung das Resultat zu entziffern, dass ... (es) einen weitgrößeren Aufwand erheische, als die vorhandenen Mittel zu lassen. Daher denn auch nichts anderes übrig bliebe als die Richtung über das Judenbühl etc. einzuschlagen. Um „möglichen Umtrieben vorzubeugen“, schickte Meyer eine „Verwahrung“ an das Generaldirektorium in Nürnberg, um die Strecke vom Norden Nürnbergs aus zu verhindern. So berichtete er es Bürgermeister Bäumen.

Gleichzeitig schrieb er an das „General-Komitee der projektierten Eisenbahn zur Nordgrenze des Königreichs“, einem Ableger der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Er forderte, dass „die Stadt Fürth durch die Anlage der Bahn nach Bamberg nicht umgangen werde“ und sprach, da er „ohne irgendeine offizielle Nachricht“ war, die Vermutung aus, dass die Strecke vom Norden Nürnbergs aus geführt werden sollte. „Bei einem solchen Unternehmen, welches unstreitig dem ganzen Vaterland angehört, muss vor allem der Grundsatz festgestellt sein, dass engherzige Privat- und Lokalinteressen dem allgemeinen Wohl untergeordnet werden müssen.“ Im allgemeinen Inter-

esse liege es aber auch, dass „eine so bedeutende Stadt wie Fürth mit 14.000 Einwohnern und mit ihren vielseitig merkantilschen Verbindungen gerade nach Norden“ nicht von dieser Bahn auszuschließen sei. „Denn wenn es dem vorherrschenden Interesse der Stadt Nürnberg gelingen sollte, die Richtung einer Eisenbahn nach Bamberg so zu erhalten, dass die Stadt Fürth ganz damit umgangen bleibe“, dann müsste von Fürth aus eine Verbindungslinie nach Erlangen gebaut werden. Aber der Wunsch der Stadt war es natürlich, die neue Bahn so zu bauen, dass sie am „Ochsischen Garten“ Fürth berührt.

Meyer kann nur Vorteile für diese Streckenführung aufzählen: Sie ist die geradeste und kürzeste, berührt den Kanal – den von Ludwig I. favorisierten Verkehrsweg –, das Terrain ist eben und die Grundstücke sind günstig zu erwerben. Außerdem würde sie die „bedeutenden Tabakfabriken“ in Stadeln, Vach, Gründlach und Bruck mit anschließen. Das Generalkomitee sollte es sich „zur höchsten Preisaufgabe machen, die Interessen der beiden Nachbarstädte Nürnberg und Fürth durch offenes und freies Zusammenwirken immer enger und fester aneinander zu knüpfen.“ Weiter warb Meyer bei den Nürnbergern um eine Zusammenarbeit mit Fürth: „Ist Liebe und Eintracht das größte Förderungsmittel alles Großen und Besseren, so sollte auch die gegenwärtige Generation in Liebe und Eintracht dahin wirken, dass der nächsten Zukunft schon die schönen Früchte erblühen, welche ihre Anstrengung erzielt.“

Die Probleme sind umrissen: Nürnberg will aus Eigeninteresse die Bahn nicht über Fürth führen und so die Nachbarstadt vom überregionalen Eisenbahnnetz, von dem die wirtschaftliche Zukunft abhing, fernhalten. Und Fürth mit seinem Bürgermeister Bäumen versucht alles, um den Eisenbahnanschluss zu bekommen, den seine exportorientierte Wirtschaft, die sich wieder im Aufschwung befindet, unbedingt braucht.





*Der Erste Bürgermeister Franz Joseph Bäumen, im Amt 1818-1857, kämpfte engagiert, aber ohne Erfolg, für eine direkte Anbindung Fürths an die neu geplante Linie Nürnberg-Bamberg. Die Nürnberger Interessen standen dagegen. Portrait im Rathaus.*

## Bürgermeister Bäumen

Die prägende Persönlichkeit Fürths in dieser Zeit war Franz Joseph Bäumen (1784-1861). Mit 34 Jahren übernahm er 1818, als Fürth zur Stadt Erster Klasse erhoben wurde und eine eigene Stadtverwaltung erhielt, das Amt des Ersten Bürgermeisters, wie der Oberbürgermeister damals genannt wurde, und übte es mit großem Engagement 39 Jahre lang aus. Gerade auch für eine die Stadt Fürth tangierende Strecke der Eisenbahn nach Bamberg setzte er sich energisch ein. Seine Unterschrift ist sehr häufig in den Akten der Zeit zu finden und bezeugt seinen unermüdlichen Einsatz für die Stadt.

Zur Stadtverwaltung gehörten als Zweiter Bürgermeister Adolph Schönwald und die Rechtsräte Faber und Koepfel, außerdem 10 Magistratsräte und 30 Gemeindebevollmächtigte, den heutigen Referenten und Stadträten vergleichbar.

Sie alle versuchten, die so wichtige Frage der Eisenbahnstrecke zu Gunsten Fürths zu lösen.

## Wirtschaftliche Situation Fürths

Fürth hatte im 18. Jahrhundert Nürnberg wirtschaftlich überflügelt und mit vielen Manufakturen, die in rationeller, arbeitsteiliger Produktionsweise Massenwaren herstellten, die Grundlage für die Industrialisierung im 19. Jahrhundert gelegt.<sup>3</sup> Nach der langen Kriegszeit im Anschluss an die Französischen Revolution (1792-1814) dauerte es bis zum Ende der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts, bis sich die Fürther Wirtschaft wieder erholte. In einer ausführlichen Beschreibung des produzierenden Gewerbes aus dem Jahr 1831 werden die wichtigsten Branchen und ihre Exportgebiete aufgeführt: Spiegelherstellung mit Export nach Frankreich, England und in die Türkei, Metallschlägerei und Bronzefarbenherstellung mit Export nach Norddeutschland, Russland, Frankreich und England und Brillenfabrikation mit Export nach England, Frankreich, Holland, Spanien und Nordamerika.<sup>4</sup> Für die ausgesprochen exportorientierte Fürther Wirtschaft, die eben wieder Fuß gefasst hatte, war der Anschluss an das überregionale Eisenbahnnetz entscheidend.

## Problem Streckenführung

Es ging in der Diskussion um drei Strecken: 1. Vom Neutor in Nürnberg aus über Johannis und Schniegling, Fürth an der Erlanger Straße (dem Ochsischen Garten) berührend, und über Eltersdorf nach Erlangen. 2. Ebenfalls vom Neutor aus, aber östlich von Vach nach Erlangen und 3. vom Laufer Tor längs am Sebalder Wald nach Erlangen.

Man war in Fürth von der ersten Strecke ausgegangen. Aber auch das Gremium der Gemeindebevollmächtigten, dessen Vorsitzender der bedeutende und hoch angesehene Kaufmann Conrad Gebhardt war, erhielt „die höchst unangenehme Nachricht“, dass die Eisenbahn von Nürnberg nach Bamberg „ihre Richtung nicht, wie man anfangs glaubte, über Fürth, sondern durch den Sebalder Wald hin erhalten würde“. Die Gemeindebevollmächtigten sahen darin für

Eines verehrlichen Stadtmagistrats  
C. Gebhardt Kaufmann  
in Gemeindevollmündigung

*Unterschrift des hochangesehenen Kaufmanns Conrad Gebhardt, der sich als Vorstand des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten für die Interessen Fürths einsetzte.*

Fürth einen „nicht zu berechnenden Nachteil“, da „eine Stadt nur dann prosperiert, wenn sie verkehrsmäßig mit anderen Städten konkurrieren kann.“ Deshalb wandten sie sich „in diesem die Lebensfrage Fürths berührenden Gegenstand“ an den Magistrat, „da man von den gehässigen Gesinnungen Nürnberg’s die Überzeugung hegt, dass alles aufgeboten wird, was nur immerhin unsern Wohlstand untergraben kann.“ Fürth müsse alles tun, „um nicht Opfer des Eigenutzes und Neides der Nachbarstadt zu werden.“ (1. Juni 1836)

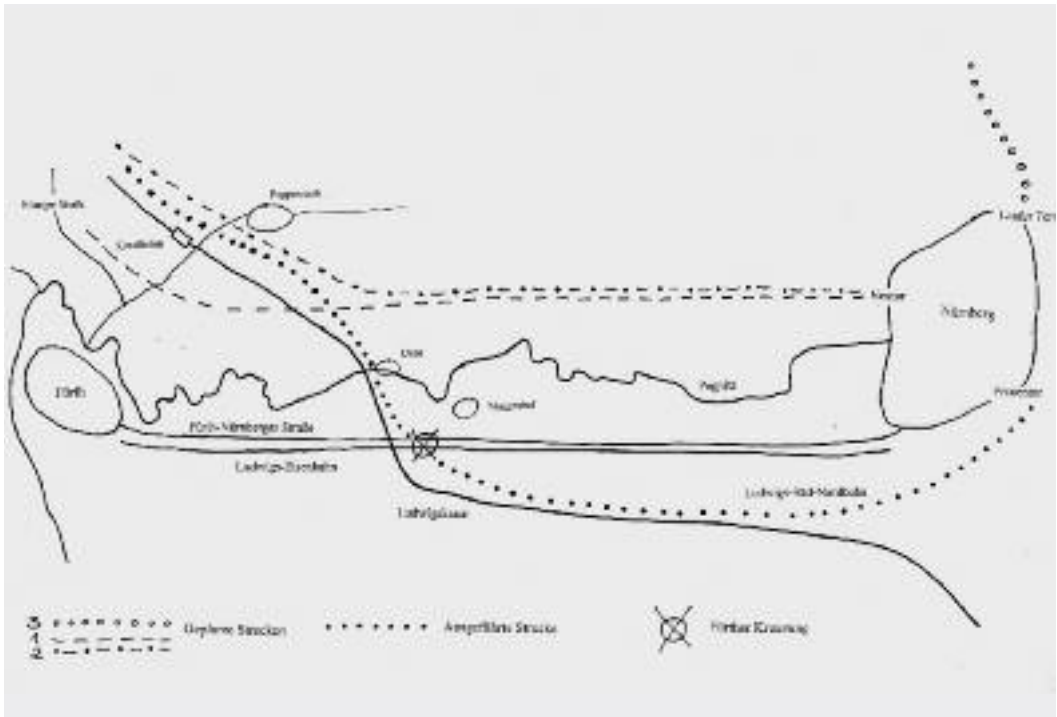
Bürgermeister Bäumen strebte nun eine Kooperation mit den Städten Erlangen und Bamberg und mit dem Tabakfabrikanten Vierzigmann im Nachbarort Stadeln an. (2. Juni 1836) Dort war bereits 1720 die erste Tabakfabrik eingerichtet worden, eine Manufaktur, die den in Stadeln und im Knoblauchsland angebauten Tabak zu Zigarren verarbeitete, 1764 kam eine zweite Manufaktur dazu.

Nun wandte sich Fürth an die königliche Regierung mit der „untertänigsten Bitte“, „um hochgeneigte Berücksichtigung der hiesigen Stadt bei der Bestimmung der Eisenbahn über Bamberg nach der Nordgrenze des Reiches“. Man bezog sich auf das königliche Reskript vom 28. Februar des Jahres, das dem Ludwigs-Eisenbahn-Komitee die Anlegung einer Eisenbahn zur Nordgrenze

des Reiches bewilligt hatte. „Wenn es von selbst einleuchtet, dass bei diesem hochwichtigen Unternehmen die kommerziellen Interessen im Allgemeinen in hohem Maße angeregt werden, wenn es insbesondere auf Offenkundigkeit beruht, dass der zahlreiche Absatz von Gewerbs- und Industrieerzeugnissen hiesiger Stadt auf merkantilischem Wege ganz vorzüglich nach Norddeutschland sich hinlenkt“, so erlauben sich „die ehrerbietig unterzeichneten Vertreter hiesiger Stadt (Bäumen und Schönwald), ... ihre Ansichten und Wünsche über einen so tief ins industrielle Leben eingreifenden Gegenstand gehorsamst vorzulegen.“ Der devote Stil gehört zum üblichen Sprachgebrauch im damaligen Königreich Bayern.

Bäumen referierte in diesem Schreiben über die Richtungen der Bahn, die „gegenwärtig“ geprüft werden: Vom Norden Nürnbergs ausgehend über das Judenbühl und Kraftshof und vom Westen „seitwärts der Ludwigsbahn“.

Die Linie über das Judenbühl entspreche „den Wünschen der Stadt Nürnberg am dienlichsten“, „weil sie ihren Bewohnern das Monopol des Handels führen würde“, aber große Nachteile für die etwa 50.000 „gewerbefleißigen Bewohner“ der Umgebung habe. Fürth vertraue aber auf die „Weisheit“ des Königs, „dass bei Bestimmung der künftigen Bahnlinie mit Beseiti-



Planskizze

gung engherziger Rücksichten nur das öffentliche Interesse beachtet werden wird, da so wichtige Gründe dafür sprechen, eine Stadt von 14.000 Menschen, welche Gewerbsbetrieb und Handel zum höchsten Zielpunkt ihres Wirkens sich gesetzt hat, nicht außer Kommunikation zu setzen.“

Deshalb wurde dann die Linie über Johanns und „die Stadt Fürth auf ihrer östlichen Seite berührend“ herausgestellt (1. Strecke), aus vielen Gründen – kürzeste Linie, Anbindung der Ortschaften mit ihren Tabakfabriken – als die wünschenswerte favorisiert und der König um eine technische Untersuchung dieser Strecke gebeten. (13. Juni 1836)

„Im Namen Seiner Majestät des Königs“ antwortete am 22. Juni 1836 die Regierung aus Ansbach: Der König hatte wunschgemäß das Nivellement, die Bestimmung der Höhenunterschiede, dieser Strecke angeordnet und ließ versichern, dass die „Interessen der Stadt Fürth ... schon im Voraus wohl erwogen worden seien.“

Trotz aller königlichen Gewogenheitsbezeugungen war aber die Richtung vom Norden Nürnbergs aus nicht vom Tisch – ganz im Gegenteil. J. M. Meyer, der Sohn des Kaufmanns und Mitglieds der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft H. F. Meyer, teilte dem Fürther Magistrat mit, dass das Nürnberger Eisenbahn-Komitee einen Antrag der Nürnberger Gemeindebevollmächtigten erhalten hat, die Eisenbahn von Norden aus zu führen. (20. Sept. 1836) Deshalb traf sich Bürgermeister Schönwald mit Kreisbaurat Ott, der ihm mitteilte, dass für alle drei Streckenführungen die Nivellements, die Bestimmungen der Höhenunterschiede, durchgeführt worden sind. Ott meinte, das Resultat würde „für die Stadt Fürth nicht ungünstig ausfallen“, da „es der ausdrückliche Allerhöchste Wille ist, bedeutende Handels- und Gewerbs-Städte nach aller Möglichkeit in die Bahnlinie zu ziehen und die Möglichkeit zu Einschlusse der Fabrikstadt Fürth auch dargetan ist.“



## Breite Fürther Initiative gegen Nürnbergs Vorhaben

Also wieder Beruhigung, die allerdings nicht lange anhielt bzw. nicht überzeugen konnte. Die Führung der Eisenbahn an Fürth vorbei scheint das Stadtgespräch gewesen zu sein. Es erweckt den Eindruck einer Bürgerinitiative, wenn man das Schreiben von „Bürgern, Gewerbsgenossen und Hausbesitzern der Stadt Fürth“ vom 22. Okt. 1836 an den Magistrat liest, das immerhin 142 Fürther Bürger unterschrieben haben. Wieder wurde auf die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Fürth hingewiesen, die „im rühmlichsten Fortschreiten der Vergrößerung und des dem Zeitgeiste entsprechenden Aufschwunges“ begriffen ist, deshalb müsse Fürth an die überregionale Bahn angeschlossen werden. „Die Stadt Nürnberg, welche das Aufblühen unserer Stadt mit Unrecht und gegen ihr eigenes Wohl, weil die Interessen beider Städte aufs innigste verbunden sind, nur mit scheelen Augen ansieht, fürchtet von ihr beeinträchtigt zu werden und bietet nach authentischen Nachrichten, unterstützt von ihrem Magistrate und dem Kollegium der Gemeindebevollmächtigten, alles auf, dass die projektierte Eisenbahn nach der Nordgrenze des Reiches die Stadt Fürth nicht berühre, in der wahrlich nicht unbegründeten Hoffnung, letztere in gewisser Abhängigkeit von sich zu erhalten, um sich den bedeutenden hiesigen Handel, die Erzeugnisse der Industrie und Gewerbe ausschließlich in die Hände zu spielen. Wir halten es daher als treue Bürger und Untertanen, als die Wahrer und Vertreter der Rechte, des bürgerlichen Glückes und des Wohlstandes unserer Familien und Nachkommen für unsere heiligste Pflicht, unsererseits alles aufzubieten, dass dieser verwerfliche Plan der Nachbarschaft vernichtet werde.“ Fürth brauche aber die Eisenbahn für den Export der Erzeugnisse über Norddeutschland in die „überseeischen Staaten und Länder“. Wenn dies nicht verwirklicht werde, dann – so das düstere Szenarium – würde Fürth „um seinen Wohlstand gebracht“ und in „unbedingte Abhängigkeit von Nürnberg“ geraten. Der Wohlstand würde abnehmen, der Wert der

Häuser sinken, die „bisherige Vermehrung der Bevölkerung“ hätte ein Ende, die „fleißigen Gewerbetreibenden“ würden abwandern. Der Stadtmagistrat wurde aufgefordert, dafür zu sorgen, „dass den gerechten und billigen, nur das Wohl der Stadt berücksichtigenden Wünschen der Bürger Fürths entsprochen werde.“

Gleichzeitig, Ende Oktober 1836, ergriffen auch die Mitglieder des „Handlungs-Gremiums“ die Initiative und wandten sich „als gesetzliche Vorsteher einer der bedeutendsten Klasse des Gewerbestandes“ Fürths an das „General-Komitee der projektierten Eisenbahn“. Sie betonten die gemeinsamen Interessen der beiden Städte, die „ein großes Ganzes“ seien. Eine Stadt könne ohne die andere kaum mehr bestehen und die „schönste Aufgabe“ sei das gemeinschaftliche Ziel, „die Beförderung des allgemeinen Wohlstandes beider Städte“. Es wäre „gegen alle Erwartung, ... wenn man sich in engherzige Lokalansichten verlieren und durch Entgegenwirken geradezu den schönsten Zweck störend, entgegnetreten“ würde. Bei der Anlegung der Eisenbahn möge „kein anderer Plan Platz greifen ... als derjenige, welcher diese Eisenbahn so nahe an die Stadt Fürth hinleite“ wie möglich. Es wäre auch nicht im Interesse der Eisenbahn-Gesellschaft, eine Stadt wie Fürth, die nach Norden jährlich 14.000 bis 15.000 Zentner Exportgüter transportiere, wie auch die benachbarten Ortschaften mit den Tabakfabriken von der neuen Bahn abzuschneiden. Auch das Handels-Gremium erwähnte, da es „von verschiedenen Seiten“ verlautet, die Führung der Eisenbahn vom Laufer Tor aus über das Judenhühl längs dem Nürnberger Wald und hielt diesen Plan für unhaltbar, „da es zu sehr am Tage liegt, dass nur engherzige, unrichtige Absichten jemanden verleiten konnten, eine unwegsame, aller belebten Nachbarschaft entbehrende Wegstrecke auszudenken, ... während blühenden, mit Städten und Dörfern auf beiden Seiten bevölkerte und nähere Wege, gleichsam als sehe man sie nicht, unbenutzt bleiben sollen.“



Briefkopf des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten.

Bekannte Namen sind bei den Unterschriften zu finden: A. Billing (Kaufmann) als Vorstand, Hirschmann (später Bankier), J. W. Berlin (Spiegelfabrikant), Ullstein (Papiergroßhändler und Vater von Leopold Ullstein) usw.

Kurz danach, am 31. Okt. 1836, beschäftigten sich die Gemeindebevollmächtigten mit der Eingabe der Fürther Bürger. Sie waren derselben Meinung und sahen in der Eisenbahn „eine Lebensfrage unserer Vaterstadt“. Nürnberg wolle Fürth abhängig machen, wie es schon mit der Speditionsordnung aus dem Jahr 1821 geschehen ist, nach der alle nach Nürnberg gebrachten Güter den Nürnberger Kaufleuten zur Spedition übergeben werden müssen, obwohl der geringste Teil in Nürnberg verbleibt. Der

„lästige Kosten- und Zeitverlust“ hört auf, „wenn Fürth in die Eisenbahnlinie gezogen wird.“

Unterschrieben haben: Conrad Gebhardt als Vorstand, Humbser (Brauereibesitzer), Lederer (ebenfalls Brauereibesitzer), Kibkalt (Bauunternehmer), Lotter (Lebküchner), Rießner (Kaufmann), Ochs (Strumpffabrikant, ihm gehörte der Ochsische Garten), Schröder (Brillenfabrikant), Heinrichsen (Zinnfigurenhersteller).

Genauso sah der Magistrat die „bange Besorgnis“ der Bewohner Fürths, „umso mehr, als von Seiten Nürnbergs unverhohlen die Absicht ausgesprochen wird, aus kleinteiligen Rücksichten gefürchteter Beeinträchtigung, die Stadt Fürth von den Vorteilen auszuschließen, welche dieses für Industrie

und Handel so wichtige Unternehmen mit Grund erwarten lässt.“ Es werde gefordert, dass der Eisenbahn „entweder die Richtung unmittelbar über Fürth gegeben oder doch

wenigstens ihr Zug von der Vorstadt St. Johannis aus über Poppenreuth gegen den für Fürth bestimmten Kanalhafen hin geleitet wird.“ (2. Strecke) (7. Nov. 1836)

## Neuer Nürnberger Vorstoß für die nördlich Strecke

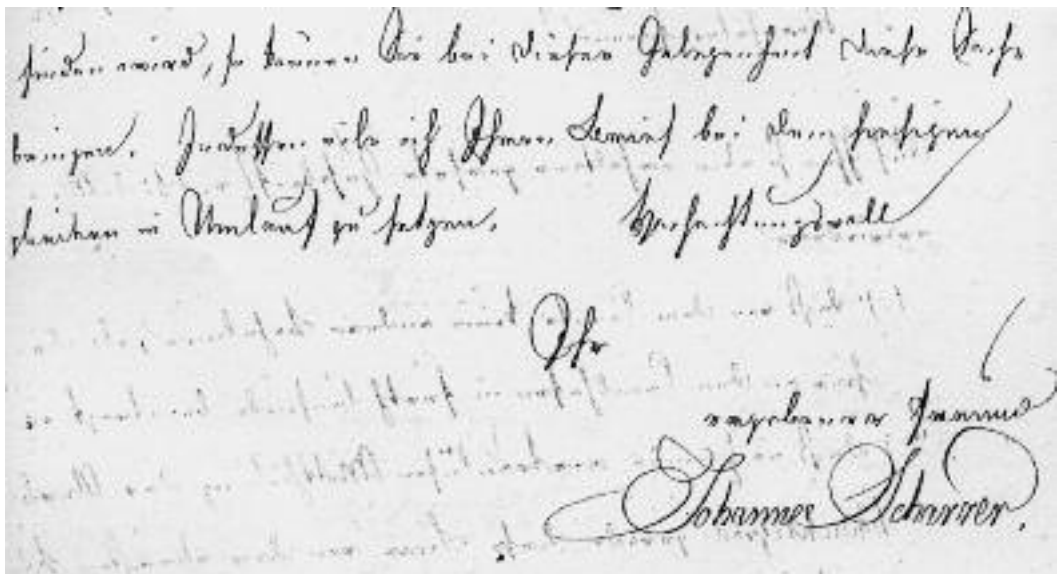
Die Stimmung in Fürth war wohl ziemlich aufgebracht, denn es verfestigte sich das Gerücht, „dass man von Nürnberg aus, zwar ganz im Stillen und Geheimen, aber mit Aufspannung (=Anspannung) aller Mittel und Wege den Plan verfolgt“, die Eisenbahn vom Laufer Tor aus so zu führen, „dass sie die Stadt Fürth wenigstens eine Stunde von ihrer Linie entfernt halte.“ Der Nürnberger Landtagsabgeordnete Georg Bestelmeyer bot „alles Mögliche auf“, um „das königliche Staatsministerium für diese Absicht zu stimmen.“ Er betrieb als Abgeordneter eine intensive Nürnberger Lobby-Arbeit. Diese Befürchtung teilte H. F. Meyer als Handelsvorsteher am 28. Okt. 1837 Johannes Scharrer, dem Direktor der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, mit und gab zu bedenken, dass Fürth „im Fall einer so ungerechten und unfreundlichen Behandlung von Ihrer Seite, eine eigene Eisenbahn nach Erlangen“ bau-

en und damit eine Konkurrenz zur Nürnberger Bahn schaffen würde.

Meyer fuhr da ein ziemlich schweres Geschütz auf, denn Fürth war finanziell in keiner Weise in der Lage, diese Androhung auch in die Tat umzusetzen. Aber Meyer wünschte sich „nichts Sehnlicheres“ als Friede und Eintracht“ und appellierte an Scharrer: „Lassen Sie uns den alten engherzigen Spießbürgersinn den Stab brechen und jener allgemeinen Liebe und Menschenpflicht huldigen.“ Scharrer antwortete postwendend, notierte eigens „7 Uhr morgens“, und versicherte Meyer, dass das Komitee nur die Bahnlinie vom Neuen Tor (1. Strecke) aus beantragt habe und Bestelmeyer nicht dagegen agiere. Er unterschrieb mit „Ihr ergebener Freund Johannes Scharrer“.

Auch in einer Sitzung der „Unternehmer“ der geplanten Eisenbahn am 30. Okt. 1837 wurde alles als „bloße Gerüchte“ und

*Unterschrift von Johannes Scharrer, des Direktors der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, unter einen Brief an den Fürther Kaufmann H. F. Meyer vom 29. Oktober 1837.*



The image shows a handwritten signature in cursive script, which is the signature of Johannes Scharrer. The signature is written in dark ink on a light-colored paper. The text is somewhat faded and difficult to read, but the name 'Johannes Scharrer' is clearly visible at the bottom right of the signature block. There are some other faint markings and text around the signature, but they are not legible.

„grundlos“ bezeichnet und Meyer mit „freundlichem Vertrauen“ beruhigt.

Trotz dieser Versicherungen ging die Diskussion um die Streckenführung vom Laufer Tor aus weiter. H. F. Meyer berichtete als „Mitglied des Ludwigs-Eisenbahn-Komitees“ über eine Sitzung dieses Komitees, das eigentlich die Eisenbahn in Richtung Fürth bauen wollte, und zwar so, dass sie „entweder die Stadt Fürth selbst berühre oder doch möglichst naher Richtung bei derselben vorbeizieht.“ Nachdem aber der Landtagsabgeordnete Bestelmeyer wieder die Richtung vom Laufer Tor aus betrieb und vier Bittschriften an den König, überreicht durch Deputationen von Magistrat, Gemeindebevollmächtigten, Handelsvorstand und Gewerbeverein, veranlasst hatte, stellte sich auf dieser Sitzung des Komitees heraus,

„dass die vorzüglichsten Glieder desselben, Binder (der Nürnberger Bürgermeister) und Scharer (der Direktor der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft), nicht geneigt sind, die Vertretung der früher gefassten Beschlüsse gegen die aufgeregte Stimmung der Bevölkerung von Nürnberg“ zu übernehmen. Sie wollten sich „passiv“ verhalten.

Das Ludwigs-Eisenbahn-Komitee gab sich den Fürther Mitgliedern gegenüber erst loyal, verhielt sich dann aber ganz anders. Meyer berichtete auch, dass man sich in Nürnberg sehr sicher war, der König werde „die Handelsinteressen der größeren Stadt berücksichtigend nach dem so lebhaft ausgesprochenen Wunsche der dortigen Bevölkerung die Entscheidung geben.“ (29. Dez. 1837)

## Eine Fürther Petition an den König

Sofort am Tag darauf rief Bürgermeister Bäumen den Magistrat, die Gemeindebevollmächtigten und den Handelsausschuss zu einer gemeinsamen Sitzung, sozusagen zu einer Krisensitzung, zusammen. Es wurde eine „unverzügliche“ Bittschrift an den König beschlossen, die benachbarten Ortschaften sollten eingeladen werden, ebenfalls eine Petition zu übergeben.

Fürth, das in den Gremien kaum oder gar nicht vertreten war, blieb nichts anderes übrig als sich – immer wieder – direkt an den König zu wenden.

Die Bittschrift vom 2. Januar 1838 – nun befand man sich schon fast zwei Jahre in dieser Auseinandersetzung – führte die bekannten Argumente auf: Große Bedeutung von Eisenbahn und Kanal für Handel, Gewerbe und Industrie, die Ausfuhr der Fürther Erzeugnisse nach Norddeutschland und „von da in die entlegendsten Erdteile“, was eine direkte Anbindung an die Eisenbahn erfordere, um dann wieder deutliche Worte über Nürnberg zu finden: Nürnberg betreibe „aus kleinlichen Rücksichten möglicher, aber kaum wahrscheinlicher Beeinträchti-

gung von Seiten der Stadt Fürth“ eine entgegengesetzte Richtung, also vom Laufer Tor aus (3. Strecke). Für Fürth sei es eine „große Lebensfrage“, „dass sie ihren Industrieprodukten einen schleunigen und wohlfeilen Absatz verschaffe.“

Der Deputation, die diese Bittschrift überbrachte, bekundete der König ein „bemerkenswertes Wohlwollen“, machte aber keine verbindlichen Zusagen, sondern versprach nur eine „strenge Prüfung aller Verhältnisse“. (25. Jan. 1838)

Die beiden städtischen Kollegien schickten daraufhin „in dankbarer Rührung“ eine Dankadresse an den König, in der sie aber auch deutlich machten, dass „leider ... auf unserer Seite noch nicht alle Besorgnisse verschwunden“ sind. Denn die Bevölkerung Nürnbergs ist „von dem törichtem Wahn befangen, als werde diese Bahn ganz allein von und für Nürnberg erbaut.“ In einer stürmischen Versammlung der Aktionäre blieb den Fürther Teilnehmern, „überstimmt durch lärmendes Getöse“ nur „der Weg der Protestation, welche sie noch vor Schlusse der Generalversammlung zu den Akten des



Handwritten document dated June 9, 1836. The text includes "Dankeswort" and several signatures, including "Bäumen" and "Schönwald". The word "Dankeswort" is circled. There are also some illegible signatures and the word "vatum" at the bottom.

An der Spitze der Stadt Fürth standen: Erster Bürgermeister Bäumen, Zweiter Bürgermeister Schönwald und Rechtsrat Koepfel (Unterschriften).

Komites übergab.“ Der König wurde gebeten, die Richtung der Eisenbahn vom Neutor aus bis zum Kanalhafen zu beschließen. Das entsprach der zweiten Strecke mit größerer Entfernung der Eisenbahn zur Stadt als die erste Strecke. Der Kanalhafen war 1838 noch nicht im Bau, er kam dann an die Stelle des heutigen Frankenschnellwegs, die unter der Poppenreuther Brücke liegt.

Die Übergabe der Dankadresse an den König erfolgte durch eine Deputation mit Bürgermeister Schönwald und dem Fürther Landtagsabgeordneten Johann Albrecht Sig-

mund in Bad Brückenau. „Auf unsere alleruntertänigste Bitte, unserer Stadt gegen den von einem Teil der Bewohner Nürnbergs projektierten Ausschluss der Stadt Fürth mit ihren nahegelegenen Fabrikorten von der bereits höchst gnädig bestimmten Richtung der Nordeisenbahn in königlichen Schutz zu nehmen, geruhten Seine Majestät der König „die merk-(=denk-)würdigen Worte auszusprechen:

‘So waren sie immer und so werden sie bleiben!’ (19. Juli 1838)

Was auch immer dieser Satz bedeuten mag!

## Statuten für die neue Eisenbahn

Nachdem im November 1837 die Subskription der Aktien begonnen und König Ludwig I. am 3. März 1838 die Erlaubnis für den Bau der Eisenbahn erteilt hatte, beriet die Generalversammlung der Aktionäre am 2. Juli 1838 den Entwurf der Statuten, die vom König genehmigt wurden. Am 28. Dezember 1838 wurden diese „Statuten für die Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg an die nördliche Reichsgrenze“ erlassen. Der erste Artikel legte Streckenverlauf und Zeitplan fest: „Der Bau der Bahn wird von Nürnberg, mit dem Ausgangspunkte von dem neuen

Tore, an dem Kanalhafen bei Poppenreuth vorüber, nach Erlangen, in der Richtung bis Bamberg im Frühlinge 1839 in Betrieb gesetzt, und diese Strecke von Nürnberg nach Bamberg in 2 Jahren nach dem Beginn des Baues vollendet werden.“ Die Bahnlinie war nun festgelegt. Die erste Strecke wäre für Fürth viel besser gewesen, aber die schlimme dritte, gegen die Fürth so vehement vorgegangen war, hatte sich nicht durchgesetzt. Im Frühjahr 1841 sollte die Bahn fertig sein.

Unterschrieben hat die Statuten der „provisorisch dirigierende Ausschuss der Unter-



nehmer der Eisenbahn von Nürnberg bis zur nördlichen Reichsgrenze“, u. a. Binder, Scharrer, Mainberger, Platner, Merkel. Diese Herren gehörten auch zum Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Sie sind dann nach der folgenden Wahl auch im Direktorium für die neue Bahn vertreten, der Landtagsabgeordneter und II. Bürger-

meister Georg Bestelmeyer wurde als Ersatzmann für das Direktorium gewählt. Ein Name, der noch eine große Rolle gegen Fürth spielen wird, findet sich im Wahlauschuss: der spätere königliche Direktor der Eisenbahnbau-Kommission Oberzollinspektor Dürig.

## Große Veränderung: Staatsbahn statt Privatbahn

Das am 28. Dezember 1838 konstituierte Privatunternehmen war aber wohl mit der langen Strecke überfordert, das Vorhaben stagnierte. So zog der König im November 1840 die Konzession zurück und entschied sich gleichzeitig für die Übernahme der Bahnbauten durch den bayerischen Staat. Auf Staatskosten sollte nun die Bahnlinie Lindau-Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Hof

gebaut werden, die mit Genehmigung vom 12. April 1844 den Namen „Ludwigs-Süd-Nordbahn“ erhielt.<sup>5</sup> Bis dahin hieß sie „Eisenbahn zur nördlichen Reichsgrenze“, „Nordgrenzbahn“ oder einfach „Nordbahn“.

Nun begann der zweite Abschnitt in der Planung der Strecke Nürnberg-Erlangen, nun als königliche Staatsbahn, aber die Probleme für Fürth blieben.

## Neue alte Probleme

Mit der Übernahme der Eisenbahn durch den bayerischen Staat lag die Planung bei der Königlich Bayerischen Eisenbahnbau-Kommission Nürnberg, die nun den Verlauf der Strecke klären musste. Inspektor Dürig, einer der beiden Direktoren, wurde schon erwähnt. Fürth war in diesem Gremium nicht vertreten.

Die Probleme blieben die alten: Conrad Gebhardt schrieb als Vorsitzender des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten am 9. Febr. 1841 an den Magistrat: „Von mehreren Seiten erfahre ich, dass in Nürnberg über den Trakt der Eisenbahn nach der Nordgrenze die gehässigen Gesinnungen dieser Stadt gegen Fürth wieder in hohem Grade Raum gewinnen. Einige sehr angesehene und einflussreiche Personen dortselbst sollen nämlich alles aufbieten, die Richtung dieser Bahn durch den Sebalder Wald zu führen.“ Gebhardt teilte dies seiner „Vaterstadt“ mit, damit der Magistrat alles unternehme, „dass die engherzigen Nachbarn“ sich nicht mit ihren Plänen durchsetzten.

Die Streckenführung vom Nürnberger Norden aus (3. Strecke), weit weg von Fürth, war also wieder oder immer noch in der Diskussion.

Bürgermeister Bäumen tat, was er konnte: Er schrieb wieder an den König, zählte die Größe und Wirtschaftskraft Fürths auf, verwies auf ihren Export in alle Erdteile und betonte die Notwendigkeit einer unmittelbaren Anbindung an die Eisenbahn. (15. Febr. 1841)

Vorstand Gebhardt forderte wieder den Magistrat im Namen der Gemeindebevollmächtigten auf, eine Abordnung an den König zu schicken, um die Durchsetzung der Fürther Interessen voran zu treiben. Er erwähnte zwei Personen, die besonders gegen Fürth arbeiteten: Kreisbaurat Denis – er hatte die Ludwigsbahn erbaut – wollte die Bahn aus Kostengründen durch den Sebalder Wald bauen (3. Strecke) und Direktor Dürig, der sich gegen Fürth „höchst feindselig“ verhalte. (27. März 1841)

## Viele Bemühungen Bäumens

Bürgermeister Bäumen fuhr fünfmal nach Nürnberg, bis er „endlich“ Denis traf, der aber „nicht von seinen Ansichten abging“. Er betrachtete die Angelegenheit allein von der technischen Seite aus und nicht auch von der verkehrspolitischen.

Wieder ging nun am 18. Okt. 1841 ein langes Schreiben an den König ab, um den Anschluss Fürths wenigstens am Kanalhafen zu bekommen. (2. Strecke) Die unmittelbare Anbindung, die die erste Strecke gebracht hätte, scheint so unmöglich geworden zu sein, dass es nun nur noch um Schadensbegrenzung ging. Denn die Richtung der Bahn nach Norden war immer noch nicht vom Tisch. Gebhardt äußerte sich am 27. Nov. 1841: „Die benachbarte Stadt Nürnberg setzt dem sicheren Vernehmen nach, ihre Bemühungen mit aller Energie fort, dass die Eisenbahn ... nicht bei Poppenreuth vorbei, sondern ... nach der Richtung von Thon hin, ihren Trakt erhalten soll.“ Nürnberg habe Schritte an die höchste Stelle, an den König, eingeleitet. „Sehr einflussreiche Männer Nürnbergs sind an der Spitze dieser neueren Intrige gegen unsere Vaterstadt, und alles wird aufgeboten, den beabsichtigten Zweck zu erreichen.“

Bäumen hatte eine Reihe Petitionen geschrieben und konnte nur noch ziemlich entnervt konstatieren: „Es ist also alles geschehen, was in den Grenzen des möglichen Wirkens liegt.“

So verging ohne jeden Erfolg das Jahr 1841. Auch im folgenden Jahr 1842 änderte sich zunächst nichts. Bäumen besprach sich mit Bauinspektor Erdinger und Direktor Dürrig, der Fürth nicht positiv gesinnt war, und erhielt nur vage Antworten. Er konnte nicht mehr mitnehmen als: „Unserem Verlangen ... wird näher gerückt.“

Eine gemeinsame Sitzung von Magistrat und Gemeindebevollmächtigten ergab den üblichen Beschluss: Eine Petition an den König mit der Bitte, dass die Eisenbahn – wenigstens – dem „Kanalhafen möglichst nahe gerückt“ wird. Ein anderes Mittel hatte Fürth nicht. Die Petition betonte die „tiefe



*Als der Bayerische Staat den Eisenbahnbau übernommen hatte, war die „Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Commission“ in Nürnberg für Planung und Ausführung des Bahnbaus zuständig.*

Bekümmernis“, aber auch das „unerschütterliche Vertrauen“ auf den König. Man versuchte nun mit dem Kanal zu überzeugen, da man wusste, wie sehr der König diesen Verkehrsweg bevorzugte. Fürth brauchte die Eisenbahn, aber „diese schöne Erwartung“ würde nicht verwirklicht werden, „da man von Seiten Nürnbergs alles aufbietet, um den Zug der Nordbahn in die weiteste Entfernung zu leiten.“ Um dieses Ziel zu erreichen, wurde „selbst das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn angeregt, mit einer Reklamation aufzutreten, als sei die vermeintliche Durchschneidung der Ludwigs-Eisenbahn durch die Nordbahn gefährlich und unausführbar.“ Zum ersten Mal wird die Kreuzung der beiden Eisenbahnen erwähnt.

Je weiter aber die Nordbahn von Fürth entfernt verlaufe, umso schwieriger würde die Benutzung, „weil die Warenversendungen nur durch große Umwege stattfinden können.“ Immer standen die Warentransporte und die wirtschaftlichen Argumente im Vordergrund. (4. Febr. 1842)

## Reise Bäumens nach München

Bäumen unternahm nun eine Reise nach München, am 4. Februar 1842 fuhr er mit einem „zweispännigen Fuhrwerk“ ab, am 14. Februar kam er nach Fürth zurück. Für die Hin- und Rückfahrt brauchte er jeweils drei Tage; eine Eisenbahn nach München gab es ja noch nicht. Sechs Tage lang machte er eine kleine Odyssee durch die Ämter und Ministerien, besuchte, da der König krank war, Innenminister von Abel, dann Ministerialrat von Volz, dann dessen „Koreferenten“ Prof. Hermann, bis er dann doch noch zur Audienz beim König vorgelassen wurde. Der König versicherte ihm, „dass er der Industrie und dem Gewerbefleiß unserer

Mitbürger die verdiente Anerkennung widerfahren lasse.“ Für die Eisenbahn sei noch keine Bestimmung erlassen, deshalb machte auch der König kein Versprechen. Bäumen wurde „mit dem Ausdrucke des allerhöchsten Wohlwollens“ entlassen. Am nächsten Tag ging Bäumen zu weiteren hohen Beamten, darunter auch zu Oberbaurat Gärtner, der sich um den Bau des Fürther Rathauses kümmerte, und trat am 11. Februar wieder die Rückreise an.

Er brachte aus München keine verbindlichen Aussagen mit, die unverbindlichen, wohlwollenden Äußerungen sollten wohl Beruhigung bringen.

## Problem Situierung des Fürther Bahnhofs

Außer der Streckenführung wurde im Jahr 1842 ein weiteres Problem diskutiert. Die Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Kommission lud für den 24. Februar 1842 zu einer Besprechung ein, um Wünsche und Anregungen einzuholen. Magistrat und Gemeindebevollmächtigte berieten sich deshalb am 23. Febr. 1842 und stellten als „Hauptantrag“, dass Fürth „ein eigener Bahnhof zugestanden und dieser in der Nähe des Wölkerischen Gasthauses angelegt“ werde. Dieses Gasthaus befand sich am damaligen östlichen Ende Fürths, etwa da, wo heute die Nürnberger Straße beginnt. Man wollte den Bahnhof möglichst nahe an der Stadt. Fürth erklärte sich bereit, das Grundstück zur Verfügung zu stellen und 25.000 Gulden zu den Baukosten beizutragen. Falls dies nicht möglich sei, müsste Fürth seinen Bahnhof am Kanalhafen bekommen, wenn auch das nicht möglich wäre, dann müsste „eine zweite Bahn nach der Stadt auf Staatskosten“ gebaut werden. (24. Febr. 1842)

Die Stadt Fürth brauche, so steht es in einem Schreiben an die königliche Eisenbahnbau-Kommission vom 24. Februar 1842, einen eigenen Bahnhof „und zwar im Bereiche

ihres Weichbildes, ... damit die Versendung der Waren unmittelbar erfolgen, und der Personenverkehr ohne störende Einwirkung bewerkstelligt werden könne.“ Die Nordbahn sollte „auf der linken Seite des Ludwigskanals gegen das Weichbild der Stadt Fürth geleitet und hier ein eigener Bahnhof angelegt“ werden. Der König habe seine Zusicherung gegeben, dass die Interessen der Stadt Fürth berücksichtigt würden. Wenn aber „unübersteigliche Hindernisse“ vorhanden seien, dann sollte die Bahn dem Kanalhafen möglichst angenähert und auf Staatskosten ein eigene Bahn erbaut werden, um eine unmittelbare Verbindung mit der Nordbahn für Fürth zu sichern. (24. Febr. 1842)

Bürgermeister Bäumen führte deshalb ein Gespräch mit Direktor Dürig, der oft gegen Fürth arbeitete. Dürig teilte Bäumen mit, dass die Eisenbahnbau-Kommission bald ihren Bericht vorlagen werde, aber „dabei zu erwarten sei, dass der Nürnberger Bericht für Fürth nicht entsprechend ausfallen dürfte.“ (27. März. 42)

Nun musste ganz schnell – „citissime“ – wieder eine Deputation nach München zum König geschickt werden, um dem vorzubeu-

gen. Irgendwie wirkt das alles wie das Hase- und Igel-Rennen! In der Petition verlangte Fürth, dass die Eisenbahn „nicht, wie jetzt projektiert, bei dem Dorfe Doos den Ludwigskanal überschreiten“, sondern „bis zum Anfange der Stadt Fürth“ gehen soll. Noch einmal ein Fürther Versuch, die Eisenbahn direkt an die Stadt anzubinden! Die Eisenbahnbau-Kommission habe keine Mitteilung gemacht, ob sie diesen Antrag Fürths „zur allerhöchsten Würdigung“ vorgelegt hatte, deshalb wandte man sich wieder an den König, der „bei mehreren Veranlassungen“ über die Leistungen der Bewohner Fürths „in Beziehung auf Gewerbefleiß, Handel und Industrie“ anerkennend ausgesprochen habe. „Würde nun ein Bahnhof, wie es in Aussicht gestellt ist, auf eine Entfernung von  $\frac{3}{4}$  Stunden von der Stadt gerückt“, dann würde eine Störung des öffentlichen Verkehrs, Vermehrung der Transportkosten und „Zeitverschämnis“ eintreten. (2. April 1842)

Nachdem Bäumen erfahren hatte, dass noch keine Entscheidung über die Situierung des Bahnhofs gefällt worden war, nahm er am 3. April 1842 einen „Eilwagen“ nach München, der „nur“ zwei Tage brauchte, aber der König war nach Italien abgereist. So ging er zu Innenminister von Abel, der die Petition in Empfang nahm und versicherte, dass „auf die Erfüllung unserer Bitte umso mehr Bedacht genommen werden solle, als ... von der königliche Regierung von Mittelfranken bezüglich auf die Stadt Fürth eine neue Richtung der Bahnlinie beantragt worden sei.“ Es waren immer die hinhaltenden, positiv klingenden, aber letztlich unverbindlichen Antworten, die der Fürther Bürgermeister in München bekam. So verhielt es sich auch bei den anderen Ämtern, bei denen Bäumen vorstellig wurde.

Von Ministerialreferent Prof. Hermann, der meinte: „Die Ansprüche der Stadt Fürth sind begründet“, erfuhr Bäumen wenigstens, was in der Bahnhoffrage im Vordergrund stand. Alles hing davon ab, wo und wie viele Bahnhöfe in Nürnberg gebaut werden sollten. Es ging darum, ob es einen Nürnberger Bahnhof geben würde, für die Richtungen Nürnberg-Augsburg und Nürn-

berg-Bamberg zusammen, oder ob die Bahnhöfe getrennt würden. Nur im zweiten Fall – wenn der Nürnberger Bahnhof in Richtung Bamberg am Neutor angelegt würde – hätte Fürth eine Chance, den gewünschten Bahnhof zu bekommen. (10. April 1842)

Der königliche Entschluss in dieser Frage ließ aber Nürnberg alle Möglichkeiten offen, unter der Voraussetzung, dass die Stadt die Kosten für einen zweiten Bahnhof selbst übernahm. (2. Juli 1842) Damit war auch vorgegeben, wie Nürnberg entscheiden würde.

In Fürth läuteten wieder die Alarmglocken. Magistrat und Gemeindebevollmächtigte forderten, falls Nürnberg den zweiten Bahnhof nicht übernehme, wovon auszugehen war, solle der König gestatten, dass „die auf der rechten Seite des Kanals fortzuführende Bahn bei Doos den Kanal zu überschreiten und in Richtung gegen das städtische Weichbild sich fortzubewegen habe.“ (4. Juli 1842)

Bäumen besprach sich auch mit Direktor Dürig, der ihm klipp und klar erklärte, dass es unmöglich sein werde, wenn Nürnberg nur einen Bahnhof baut, „die Eisenbahn in der ursprünglich projektierten Richtung, also mit Umgehung des Bahnhofs bei dem neuen Tore, bei Doos über den Kanal zu führen“, weil dann eine zu starke Kurve entstehen würde. (8. Juli 1842)

Die – allerdings nur vorläufige – Klärung der Bahnhoffrage erfolgte am 17. September 1842. „Im Namen Seiner Majestät des Königs“ wurde der Stadt Fürth mitgeteilt, dass Nürnberg nur einen Bahnhof bauen will, der am Frauentor – dem südlichen Nürnberger Tor – seinen Platz erhielt, etwa da, wo auch der heutige Bahnhof steht. Die Eisenbahn wird nun rechts des Ludwigs-Kanals mit Pegnitzüberquerung bei Doos verlaufen und der Fürther Bahnhof ebenfalls rechts des Kanals situiert werden, also nicht nahe bei der Stadt und auch nicht in ihrem „Weichbild“! Aber nun ist die Strecke endgültig festgelegt, der Bau der Bahn Nürnberg-Bamberg hatte ja bereits am 25. Juli 1842 begonnen. Fürth wurde nun definitiv nicht mit der neuen Bahn verbunden.

## Ein neuer Ansatz

Bäumen intervenierte wegen der Situierung des Fürther Bahnhofs rechts des Kanals noch einmal. Bauinspektor Erdinger teilte ihm am 2. Februar 1843 nach einer Besprechung mit Direktor Pauli von der Kgl. Bayer. Eisenbahnbau-Kommission mit, dass Fürth seinen Bahnhof bei Muggenhof bekommen würde. Muggenhof liegt aber auch nicht im Weichbild von Fürth. Doch Erdinger meinte, den Vorteil zu erkennen, „dass zu diesem neu zu projektierenden Bahnhof“ nicht nur die Chaussee – die von 1801-1804 erbaute gerade Straße von Fürth nach Nürnberg –, sondern auch die Ludwigseisenbahn führt. Die Kombination der beiden Bahnen und damit die Verbindung Fürths mit der Ludwigs-Eisenbahn zur Nordbahn war ein neuer Gedanke. Erdinger entwickelte eine positive Aussicht: „Leicht möglich wird es vielleicht,

für Personen und für die Handelsgüter von und zu der Stadt Fürth eigene Transportwagen auf der Eisenbahn zu halten, diese in den Bahnhof der Ludwigs-Eisenbahn in der Stadt Fürth selbst ein und aus zu laden, auf der Ludwigs-Eisenbahn zu dem Punkt hin und her zu schaffen, wo diese Ludwigsbahn von der königlichen Bahn zur nördlichen Reichsgrenze durchkreuzt wird; es darf ja am Durchschnittspunkt nur eine Drehscheibe angelegt werden und der oder die Fürther Wagen oder Wagen schließen sich dann unmittelbar dem Hauptzug auf der königlichen Bahn an oder trennen sich von selber und gehen der Stadt Fürth ohne allen Aufenthalt zu.“ Das klingt alles sehr schön, es stört nur das Wort „vielleicht“. Da der Bau der Bahnlinie bereits im vollen Gang war, musste schnell entschieden werden. (2. Febr. 1843)

## Viele Vorschläge für den Fürther Bahnhof

Nach längerer Krankheit meldete sich Magistratsrat und Handelsvorsteher Heinrich Friedrich Meyer wieder zu Wort. Der Bau der Bahn sei „bereits in vollkommener Ausführung begriffen“ und zwar so, dass sie bei Muggenhof Fürth am nächsten berührt. Meyer mahnte wieder die „direkte Verbindung“ Fürths mit der Bahn und dem Bahnhof an, was inzwischen völlig unmöglich war. Er bevorzugte als Platz für den Bahnhof die Stelle, wo die Nordbahn die Chaussee überquert, von dort soll eine Flügelbahn bis Fürth gebaut werden. Dies habe „hohe Wichtigkeit“ für das „Gesamtwohl der Stadt“, denn dann könnten alle Güter „ohne alle Umladung“ von Augsburg wie von Bamberg nach und von Fürth befördert werden. (4. Febr. 1843)

In einem Gespräch von Bäumen, A. Billing und J. M. Meyer mit den Direktoren der Königlich-Bayerischen Eisenbahnbau-Kommission, Pauli und Dürig, wurden die Möglichkeiten besprochen. Die früher projektierete Bahnstrecke beruhte auf der Vorausset-

zung, dass der Nürnberger Bahnhof am Neutor angelegt werden würde, dann die Bahnlinie gerade gegen den Kanalhafen bei Poppenreuth und am Ochsischen Garten vorbei nach Eltersdorf verlief. „Da aber die Stadt Nürnberg auf diesen Vorschlag nicht eingegangen war, so sei kein anderes Mittel übrig geblieben, als die Bahn bei Doos über die Pegnitz zu führen“. Bäumens Resultat: „So waren unsere Wünsche“ – Bäumen meinte die erste Strecke – „nicht zu erreichen.“ (8. Febr. 1843).

In Fürth diskutierte man, welchen Platz der Bahnhof bekommen sollte. Bei diesem „schwierigen Gegenstand“ war das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten uneins. Conrad Gebhardt, Vorstand der Gemeindebevollmächtigten, hielt den Bahnhof bei Muggenhof für „zweckmäßiger“, da er mit der Ludwigsbahn zu erreichen sei, die dann als Zweigbahn zur Nordbahn fungieren sollte. (11. Febr. 1843) Dagegen meinte J. M. Meyer, der Personen- und Warenverkehr dorthin würde sehr hohe Kosten für den



Fuhrlohn mit sich bringen. (17. Febr. 1843)  
Eine dritte Möglichkeit sah der Handelsvorstand: Der Fürther Bahnhof sollte mit dem bereits vorhandenen der Ludwigs-Eisenbahn verbunden werden, dann sei kein Bahnhof bei Muggenhof nötig.

Diesen Vorschlag nahmen Magistrat und Gemeindebevollmächtigte auf und beschlossen, an das königliche Staatsministerium einen Antrag zu richten, „den für die Stadt Fürth bestimmten Bahnhof in die hiesige Stadt zu verlegen“, und die Ludwigsbahn als Zweigbahn zu benützen.

Da Fürth keine Antwort erhielt, wandte sich Bürgermeister Bäumen an Direktor Dürrig, der sich darauf berief, dass er ohne allerhöchste Entscheidung keine Erklärung abgeben dürfte. „Auf dringendes Bitten“ von Bäumen ließ er aber durchblicken, „dass an die Anlegung eines Bahnhofs in Fürth wohl nicht zu denken sei“, es sei, „unseren Bedürfnissen genügt, wenn wir einen Ladeplatz in loco bekämen. Diesen könnten wir aber erlangen entweder vom Staate oder im Einverständnis mit dem Direktorium der Ludwigsbahn, welches aber, soviel er unter der Hand vernommen, nicht sehr geneigt sei, auf Konzessionen einzugehen.“ (4. März 1843)

Bäumen erfuhr aber auch, dass Direktor Pauli diese Meinung nicht teile, deshalb reiste er nach Ansbach, um mit der Regierung von Mittelfranken zu sprechen. Der Vertreter des erkrankten Präsidenten riet Bäumen, den Bahnhof mit Ladeplatz an die Schnittstelle von Ludwigs- und Nordbahn zu setzen. Die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft könne sich „dieser Einrichtung nicht entschlagen.“ Dürrigs Absichten waren nicht zur Vorlage bei der Regierung gekommen. Es müsse nun „ohne allen Verzug“ eine Petition beim königlichen Ministerium eingereicht werden. (9. März 1843)

Diese Petition wurde sehr umfangreich: Am 17. September 1842 habe eine königliche Entschließung den Bahnhof für Fürth unfern des Kanalhafens festgelegt. Nun wird aber „nach der allerhöchst sanktionierten Baukonzession“ die Nordbahn vom Frauentor aus bei Muggenhof die Ludwigs-Eisen-

bahn durchschneiden und bei Doos über die Pegnitz führen. Mit der Ludwigsbahn könne Fürth „vorzüglich“ die Verbindung zur Nordbahn sichern.

Um aber die Handelsgüter „unmittelbar“ in Fürth zu laden und „ohne Unterbrechung“ weiter zu befördern, sei ein Bahnhof für die jährlich 30.000 Zentner Güter unentbehrlich, zumal die Ludwigs-Eisenbahn nur „mit Personenverkehr beschäftigt“ sei. Der Bahnhof sollte unmittelbar neben dem der Ludwigsbahn errichtet werden. Die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft müsste zustimmen, da sie 1834 verpflichtet worden war, „bei Errichtung neuer Eisenbahnen sich den besonderen allerhöchsten Anordnungen zu fügen.“ Die Eisenbahnbau-Kommission wolle den Bahnhof an der Kreuzung der beiden Bahnen, aber, so die Fürther Argumentation, die „Hebung des Handels und Beförderung der Industrie“ geschehe nur durch „möglichste Beschleunigung des Transports.“ „Wie höchst lähmend würde es aber auf den merkantilen Verkehr einwirken, wenn die dahier geladenen Güter auf dem  $\frac{3}{4}$  Stunde entfernten Bahnhofs wieder abgestoßen und einer neuen Behandlung unterstellt werden müssten? Zeitverlust und Beschädigung der Waren, welche mit dem Umladen unzertrennlich verknüpft ist, ja selbst Veröffentlichung des Handels-Geheimnisses – was der Kaufmann seinen Konkurrenten gegenüber so sehr fürchtet – würden als unvermeidliche Nachteile sich herausstellen.“ (12. März 1843)

Der Zeitfaktor spielte nun eine große Rolle, immer wieder taucht dieses wichtige, zeittypische Argument auf. Mit der Eisenbahn setzte eine Beschleunigung aller Lebensbereiche ein.

Fürth erbat die „landesväterliche Huld“ für seinen Wunsch, den Bahnhof dicht bei dem der Ludwigsbahn zu bekommen und diese Bahn als Zweigbahn benutzen zu können.

Um die Petition zu überbringen, reiste Bäumen am 17. März 1843 wieder einmal nach München, klapperte wieder alle Ämter ab, fand freundliche Aufnahme wie immer, bekam sogar eine „unerwartete Einladung“

zu Geheimrat von Klenze, die aber ohne sichtbares Ergebnis blieb. Minister von Abel, der „genau unterrichtet“ war, drückte dagegen seine Bedenken deutlich aus: „Das größte Hindernis dürften wohl die Eingelenke (= Einwände) der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft sein, welche, zum größten Teile aus Nürnbergern bestehend, sich nicht wohl herbeilassen möchte, ihre Bahn zum Befahren mit königlichen Wagen (also mit den Wagen der Staatsbahn) herzugeben.“ Bäumen verwies dann auf die Regelung bei der Privilegvergabe 1834 und dass das königliche Ministerium „mit der nötigen Entschiedenheit“ auftreten müsse. Abel sicherte ihm zu, die Bittschrift, bzw. die Interessen Fürths beim König zu vertreten. Die Audienz beim König verlief nicht so erfolgreich. Ludwig I. versicherte Bäumen zwar: „Ich werde alles tun, was möglich ist, denn ich schätze die Stadt Fürth und bin ihnen, Herr Bürgermeister, recht gut“, fügte dann sogleich hinzu: „Aber einen bestimmten Erfolg verspreche ich nicht, da ich erst genauer mich informieren muss.“ (24. März 1843)

Die königliche Antwort kam am 25. März 1843, brachte aber keine Entscheidung, sondern nur den Auftrag an die Eisenbahnbau-Kommission, sich mit der Ludwigsbahn-Gesellschaft in Verbindung zu setzen, und „gegebenenfalls“ mit dem Fürther Magistrat zu verhandeln. Bäumen führte nun wieder ein Gespräch mit Direktor Dürig, ein sehr eigenartiges Gespräch.

Dürig sprach zu Bäumens „großen Befremden“ von einem späteren Erlass des Innenministeriums vom 28. März: „Es sei jede Unterhandlung mit der Ludwigs-Eisenbahn-

Gesellschaft zu umgehen“, und „unter allen Umständen“ der Fürther Magistrat nicht zu unterrichten. Dürig hatte eine Reise nach München zu Ministerialrat von Volz gemacht, und dort wohl gegen Fürth gearbeitet. Bäumen gegenüber „gab er selbst der Besorgnis Raum, dass von irgend einer Seite uns (also Fürth) entgegengetreten worden sein dürfte.“ – Von welcher Seite wohl! (19. April 1843)

Was blieb anderes übrig, als wieder eine Petition an den König zu richten? „Wir müssen“, schrieb Bäumen, „der Besorgnis Raum geben, dass von Seiten unserer Gegner Eingelenke erhoben worden seien, welche die Absicht verraten, uns entweder die unverkennbaren Vorteile, welche die Anlegung des Bahnhofes im städtischen Weichbilde verspricht, wo nicht gänzlich zu entziehen, doch wenigstens an Bedingungen zu knüpfen, deren Erfüllung wegen enormen Kostenaufwandes für uns unmöglich würde.“ (21. April 1843)

Der Fürther Landtagsabgeordnete Sigmund, den die Eisenbahnangelegenheiten „fortwährend auf den Beinen“ hielten, und dem sich „von verschiedenen Seiten nicht die beste Aussicht dazustellen schien“, ging deshalb zum Innenminister. Abel gab ihm den Rat, „der Fürther Magistrat solle sich mit der Ludwigs-Eisenbahn ins Benehmen setzen, dass von Fürth aus auf dieser Bahn bis zu den von uns vorgeschlagenen Punkt gefahren werden dürfe, wo dann der Übergang und Anschluss an die Hauptbahn mittels einer Drehscheibe würde bewerkstelligt werden.“ (24. Mai 1843)

## Verbindung von Staatsbahn und Ludwigsbahn

Am 9. Juni 1843 fand das Gespräch mit dem Direktorium statt. Es ging um die Benutzung der Ludwigsbahn als Zweigbahn und um die Fracht- und Personentaxe. Das Direktorium lehnte diesen Wunsch nicht ab, wollte ihn aber erst dem Ausschuss vorlegen. Der tagte am 13. Juni, fand sich auch prinzipiell bereit, sah sich aber nicht in der Lage, eine

Summe festzulegen. Fürth sollte sich mit der Eisenbahnbau-Kommission in Verbindung setzen. Diese sah kein Hindernis gegen eine Verbindung der Ludwigsbahn mit der Nordbahn. „Die Ludwigsbahn-Gesellschaft befördert auf der Ludwigsbahn von hier (von Fürth) aus an die Nordgrenz-Eisenbahn oder von da hierher die Wagen der Nordgrenz-

Eisenbahn für Personen und Güter, welche entweder von der hiesigen königlichen Verwaltung des Bahnhofes der Nordgrenz-Eisenbahn der Verwaltung der Ludwigsbahn auf der Route nach Bamberg oder Augsburg übergeben werden, oder welche von Bamberg oder Augsburg kommend, hierher bestimmt sind.“ Das Fahrgeld für Benutzung der Ludwigsbahn soll die königliche Eisenbahnverwaltung zugleich mit dem für die

Nordbahn erheben und mit der Ludwigsbahn abrechnen. (21. Juni 1843)

Die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft beriet darüber, akzeptierte diese Vorschläge und konkretisierte sie dahingehend, dass der Transport der Personen und Güter „durch eigene, von der königlichen Eisenbahn zu stellende Personen- und Güterwagen“ auf der Ludwigs-Eisenbahn fahren sollten. (7. Juli 1843)

## Problem Gütertransport

Bürgermeister Bäumen konstatierte, dass die Entscheidungen, die aufgrund von „technisch-administrativen Rücksichten“ getroffen wurden, sich „immer uns entgegengestellt und am Ende mehr verdarben, als gut gemacht werden wird.“ Er forderte nun, dass die Verwaltungen von Nordbahn und Ludwigsbahn den Transport von Personen und Gütern von und nach Fürth so regeln, dass sie „gegen sofortige Entrichtung der Taxen“, d.h. für beide Eisenbahnen zusammen, und „ohne Umladung“ befördert werden, was für Fürth sehr wichtig war. (16. Juli 1843)

Auch der Magistrat hielt einen „geregelten und ununterbrochenen Verkehr“ für dringend notwendig, weil es sonst zur „Umladung“ und Beschädigung der Waren und Verzögerung“ kommen würde. Die Beförderung von Fürth müsse mit königlichen Wagen erfolgen, die am Kreuzungspunkt an den ankommenden Zug angehängt und in umgekehrter Richtung abgehängt werden könnten. (25. Juli 1843). Im Dezember des Jahres 1843 bestätigte die königliche Eisenbahnbau-Kommission diese Forderungen der Stadt Fürth explizit, nämlich „dass die auf dem Kreuzungspunkte auf die königlichen Eisenbahn von Fürth zu versendenden Güter in Fürth auf königliche Eisenbahnwagen aufgeladen und verpackt werden, um dann ohne nochmalige Verpackung auf dem Kreuzungspunkte von da weiter zu gehen, und dass ebenso die auf der königlichen Eisenbahn ankommenden nach Fürth bestimmten Güter ohne auf dem Kreuzungspunkt umgepackt zu werden, auf denselben

Wägen nach Fürth gelangen und erst da abgeladen werden.“ (7. Dez. 1843) Das war eine klare Äußerung: Warentransport ohne Umladen!

Anfang des Jahres 1844 ging es immer noch um den Bahnhofbau in Fürth. Da die Stadt Fürth die Kosten zu übernehmen hatte, wollte sie von der Eisenbahnbau-Kommission die Pläne und Kostenvoranschläge. Die Eisenbahnbau-Kommission teilte nun, obwohl immer vom Gütertransport und seiner großen Bedeutung für Fürths Wirtschaft die Rede gewesen war, mit, dass es nur um den Personentransport gehe, nicht um den Warentransport, und dass deshalb der Bau eines Ladehofes in Fürth nicht vordringlich sei. (9. April 1844) Die Stadt verwies dagegen auf die Entschließung vom 10. Nov. 1843 mit der Zusage, „dass die zu versendenden Güter auf königliche Eisenbahnwagen geladen und verpackt und dann ohne nochmalige Verpackung auf dem Kreuzungspunkte von da weiterzugehen“ haben. (15. Jan 1844) Wieder ein neues Problem für Fürth, denn im Mai dieses Jahres war für den Bahnhof noch nichts entschieden, obwohl „die Nordbahn in der Richtung von Nürnberg nach Erlangen täglich ihrer Vollendung näher rückt“. (24. Mai 1844) Am 18. Juni 44 teilte die Eisenbahnbau-Kommission noch einmal mit, dass sie erst „später den Gütertransport allenthalben rechtzeitig zu eröffnen“ gedenkt. Übrigens findet man in diesem Schreiben zum ersten Mal in den Fürther Akten den Namen „Süd-Nord-Bahn“.

## Eröffnung der Strecke Nürnberg-Bamberg

Am 25. August 1844, dem Namens- und Geburtstag des Königs, wurde die Bahn von Nürnberg nach Bamberg feierlich eröffnet. 14 Wagen zog die Lokomotive „Bavaria“, die in der Lokomotiven-Fabrik Maffei in München gebaut worden war. Der regelmäßige Verkehr begann am 1. Oktober 1844.<sup>6</sup> Staatstreu hatte auch die Stadt Fürth eine

Ehrenpforte errichtet. In der Fronmüller-Chronik wird nur ganz knapp die Tatsache der Eröffnung erwähnt. Schließlich hatte Dr. Fronmüller auch den Brief der 142 Fürther Bürger im Jahr 1836 unterschrieben.

Bei der Eröffnung der Strecke hatte Fürth noch keinen Bahnhof, auch alles andere war noch nicht geregelt.

## Vertrag zwischen Staatsbahn und Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft

Im September kam es dann zu einem Orts-termin in Fürth mit dem königlichen Bauinspektor als Vertreter der Staatsbahn, Direktor Mainberger und „Maschinist Wilson“ von der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft mit den Vertretern der Stadt Fürth. Bäumen berichtete am 16. September 1844 darüber. Als „Postulate“ wurden festgelegt: Büro für die Beamten, Gebäude für das Auf- und Ab-laden der Waren auf Wagen, die zum Anschluss an die Nordbahn bereitgehalten werden. Erst im Herbst 1844, als die Bahn in regelmäßigen Betrieb ging, wurden Abmachungen getroffen, die zwischen den beiden unterschiedlichen Bahnen für den Verkehr von und nach Fürth notwendig waren, da die Ludwigsbahn als Zweigbahn zur Staatsbahn genutzt wurde. Der Vertrag zwischen Ludwigsbahn-Gesellschaft und Staatsbahn wurde ohne Fürther Beteiligung ausgehandelt. Er beinhaltete in Stichworten: Der Personen-transport erfolgt durch die Ludwigsbahn, der Warentransport mit Wagen der Staatsbahn, als Fahrgeld werden 3 Kreuzer für die Person, 2 Kreuzer pro Zentner Frachtgut erhoben und monatlich abgerechnet. Die Güterwagen werden, wenn sie an der Kreuzung angekommen sind, durch das königliche Personal angehängt. Ludwigsbahn-Gesell-

schaft gestattet aber wegen der „leichteren Schienen“ nur maximal 60 Zentner. Der Fahrdienst liegt bei der Ludwigsbahn-Gesellschaft, sie darf auch den Bahnhof benutzen, obwohl er ohne Kosten der Ludwigsbahn-Gesellschaft gebaut wird. Königliche Bahnwärter beaufsichtigen die Kreuzung, ein Ladeplatz soll unmittelbar an Ludwigsbahnhof angrenzend hergestellt werden, die Ludwigsbahngesellschaft übernimmt die Verpflichtung, ihre Züge immer so abgehen zu lassen, dass sie einige Minuten vor dem Zug der königlichen Eisenbahn ankommen, die Passagiere werden zuerst vom Personal der Ludwigsbahn-Gesellschaft und an der Kreuzung durch das der Staatsbahn kontrolliert. Für den Gütertransport gab es Einschränkungen: Unvollständig beladene Wagen gehen nach Nürnberg und werden da umgeladen. Und: „Wenn die von Fürth ankommene Zugkraft nicht ausreicht, um alles Angekommene, sowohl Personen als auch Gepäck und Waren, gleichzeitig nach Fürth zu schaffen, so bleiben die Waren bis zum nächsten von Fürth kommenden Zug, welcher mit der erforderlichen Zugkraft versehen sein muss, auf der Station an der Kreuzung zurück.“ (20. Febr. 1845)

## Weitere Schwierigkeiten

Der Güterverkehr fand zwar zunächst nur sporadisch und provisorisch statt, aber am 22. April 1845 beschwerte sich Direktor Mainberger von der Ludwigs-Eisenbahn-Ge-

sellschaft beim Fürther Magistrat, dass mehrere mit Gerste beladene Wagen aus Bamberg an der Kreuzung angekommen waren, aber vom Brauereibesitzer Stengel nicht mit

der Ludwigsbahn, sondern „mit eigenem Gefährte auf der Chaussee abgeführt“ wurden. Mainberger beschwerte sich darüber, „wenn auch bisher ein eigentlicher Warentransport zwischen Bamberg und Fürth nicht stattgefunden hatte.“ Da ein solcher aber in Aussicht gestellt ist, dürfe er diesen Vorfall „nicht still vorüber gehen lassen“. Eine eigenartige Haltung, die von der Behörde der Staatsbahn auch zurückgewiesen wurde. Aber der Gütertransport musste nun dringend geregelt werden, denn es gab wieder eine Reihe von Schwierigkeiten. So teilte die königliche Bahnhofverwaltung in Nürnberg dem Fürther Magistrat mit, dass für den Warentransport ausreichende Transportmittel wie auch die nötigen Einrichtungen fehlten. Auch wolle die Ludwigsbahn nur 60 Zentner auf den Transportwagen, die „für eine Last von 90 dergleichen Zentner konstruiert sind, verladen lassen.“ Da die Wagen schon am Tag vor der Abfahrt beladen werden müssten, sind sie zu lange der Disposition entzogen. Unter diesen Umständen war die Staatsbahn nicht bereit, den Güterverkehr zu regeln. (29. April 1845)

Bürgermeister Bäumen hielt dagegen in seinem Schreiben an die Bahnverwaltung vom 26. Mai 1845 noch einmal fest, dass die Güter in Fürth auf Wagen der Staatsbahn verladen und an der Kreuzung an den Zug nach Bamberg angehängt werden sollen. Den Mangel an Transportmitteln betrachtete

Bäumen als „vorgeschützt“, es würde auch völlig ausreichen, wenn die Wagen mit dem letzten Zug nach Fürth kämen, dann beladen werden und so nur über Nacht dem Gebrauch entzogen wären.

Da der Warentransport eine so wichtige Angelegenheit für Fürth war, schaltete sich der Handelsausschuss wieder ein und führte ein Gespräch mit dem Bahnhofverwalter, der versicherte: Es liege „keineswegs in der Absicht der Behörde, die Stadt Fürth zurückzusetzen.“ Aber der Warentransport sei „für diesen Augenblick“ nicht möglich, da „noch alle Einrichtungen für den Gütertransport fehlen.“ Er konnte nicht festlegen, wann der Warentransport auf der Bahn eröffnet werde. Die Vertreter des Handelsausschusses, die Kaufleute Billing und Ley, legten noch einmal die Bedürfnisse Fürths dar und zählten das hohe Frachtaufkommen aus Fürth auf: Sie wollten keine „interimistischen Verladungsvorrichtungen am Kreuzungs-Punkte“, die „gar leicht ins Definitive übergehen könnten“, dass auf keinem Fall ein Umladen an der Kreuzung stattfindet und kein Umweg der Transportwagen über Nürnberg vorgenommen wird, „da der Industrie und dem Handel Fürths durch längere Entziehung des Vorteils der unmittelbaren Benützung der Eisenbahn zum Gütertransport große, zur Zeit unberechenbare Nachteile zugehen können.“ (6. Juni 1845)

## Freude in Fürth erst 1865 und 1876

Nachteile traten aber voll ein. 1846-1848 wurde ein „Stationsgebäude nebst Ladehalle“ an der südlichen Längsseite des Ludwigsbahnhofs erbaut.<sup>7</sup> Er kam also an die Stelle, die man sich in Fürth gewünscht hatte. Aber die Halle reichte in keiner Weise aus, denn der Betrieb funktionierte überhaupt nicht. Da die Hauptlinie der Staatsbahn den Vorrang hatte, wurden die Nürnberger Waren direkt befördert, die Fürther mussten warten.. Der Gütertransport verlief alles andere als „unmittelbar“, „ohne alle Zeitversäumnis“ und „ohne allen Aufenthalt

der Waren“, wie es von Fürther Seite immer wieder gefordert worden war. Die Güter blieben oft tagelang liegen und mussten dann doch erst an der Kreuzung der beiden Bahnen, an der 1847 noch ein eigener Bahnhof für die Güteraufbewahrung errichtet wurde, oder gar in Nürnberg verladen werden. Friedrich Marx, der andere Fürther Geschichtsschreiber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts neben Fronmüller, beschrieb die „unhaltbaren Zustände“ im Warentransport, wie sich, zum Beispiel im Jahr 1858, „Berge von Kisten und Ballen“ häuf-



ten und, da sie über Nacht liegen blieben, bewacht werden mussten. „Wer das Opfer der Eilfracht nicht aufbringen konnte, musste oft mehrere Tage vergeblich warten und sich doch zuletzt entschließen, die Güter nach Nürnberg per Achse zu schaffen und hier verladen zu lassen, was sehr kostspielig und unangenehm war.“ Durch die Benutzung der Bahnen von zwei unterschiedlichen Organisationen stiegen die Kosten für die Fürther Güter enorm: Ein Frachtstück kostete von Nürnberg nach Bamberg 12 Kreuzer, Fürth nach Bamberg aber 39 Kreuzer!<sup>8</sup> Es war eben nicht, wie früher öfter gefordert, eine staatliche Flügelbahn gebaut worden.

Im Jahr 1854 kam noch ein Problem dazu. Die Stadt Fürth, von der dauernden Zurücksetzung genervt, beschwerte sich am 6. Mai 1854 in deutlichen – und nicht den üblichen devoten – Worten: „In höchstem Maße verletzend ist es für eine Stadt I. Klasse, welche sich eines über alle Erdteile verbreiteten Verkehrs erfreut, dass sie bei der

Einführung der Eilzüge von aller Teilnahme ausgeschlossen wurde.“ Diese „rücksichtslos eingeführten Eilzüge“ fuhren an der Fürther Kreuzung vorbei, konnten also nur über den Umweg nach Nürnberg benutzt werden. Als Antwort kam drei Tage später der Tadel, dass eine solche Sprache „in hohem Grade unangemessen und zur Förderung der vorgebrachten Bitten nicht geeignet erscheinen kann.“

Am Ende war, nach dem verwirrenden Hin und Her der sich ständig ändernden Pläne, doch genau das eingetreten, was Nürnberg wollte. Auch wenn die weit von Fürth entfernte Bahnstrecke nicht verwirklicht wurde, so war Fürth doch für 20 Jahre von der direkten Eisenbahn-Verbindung abgehängt. Diese Zeit reichte, um Nürnberg wieder den wirtschaftlichen Vorsprung zu sichern, der im 18. Jahrhundert verloren gegangen war.

Erst als 1865 die Würzburger Linie mit dem heutigen Bahnhof gebaut war, kam Fürth unmittelbar an das überregionale

*Die „Kreuzung bei Fürth“, Stahlstich und Druck von Gerson Löwensohn, ca. 1850. Hier, an der Fürther Kreuzung, trafen sich die Ludwigs-Eisenbahn von 1835 (von rechts kommend) und die Süd-Nordbahn von 1844, die trotz intensiver Fürther Bemühungen nicht über Fürth geleitet wurde. Damit hatte es Nürnberg erreicht, die Nachbarstadt aus der unmittelbaren Anbindung an eine überregionale Bahn herauszuhalten und sich wirtschaftliche Vorteile zu sichern. Der Schaden für Fürth war groß. Im 1847 erbauten Bahnhof mussten Fürther Waren oft tagelang warten, denn die Nürnberg Güter wurden auf der direkten Strecke bevorzugt transportiert.*



Eisenbahnnetz. 1876 wurde dann auch die Strecke Nürnberg-Erlangen über diesen Fürther Bahnhof geleitet. „Ein hocheifriges Ereignis brachte für Fürth der erste August dieses Jahres (1876), an welchem unsere Stadt nach vielen Kämpfen und Unannehmlichkeiten nunmehr in die direkte Verbindung der Südnordbahn eingereiht und der seit langer Zeit gehegte Wunsch erfüllt wurde, indem die neue über Fürth geleitete Strecke Doos-Fürth-Vach-Erlangen dem Verkehr übergeben wurde.“ Aus Freude

beflagten die Fürther ihre Häuser, feierten im damals größten Saal, fuhren in einer Extrafahrt die neue Strecke und hörten abends ein Konzert im Musikpavillon der englischen Anlage (heutiger Stadtgarten). So schilderte Fronmüller dieses Ereignis.<sup>9</sup>

Man kann die Freude verstehen, wenn man die Fürther Akten über die Planung der Strecke Nürnberg-Erlangen und die Nürnberger Aktionen gegen Fürth gelesen hat.

Wie gut, dass das alles schon so lange her ist!

## Anmerkungen

- 1 Johannes Scharrer, Deutschlands Eisenbahn mit Dampfkraft oder Verhandlungen der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Nürnberg von ihrer Entstehung bis zur Vollen- dung der Bahn ..., Nürnberg 1836, Vorspann (ohne Seitenangabe).
- 2 Stadtarchiv Fürth, Fach 69, Nr. 9, 1836-20. 2. 1843, und Nr. 11, 22. 2. 1843-1854.  
Wegen der überaus vielen Zitate wird nicht jedes nach- gewiesen. Mit den Datums-Angaben sind die Stellen jedoch leicht zu finden und zu verifizieren.  
Zitate der Lesbarkeit zuliebe in heutiger Orthografie.
- 3 Barbara Ohm, Fürth. Geschichte der Stadt, 2007, S. 97ff.
- 4 Stadtarchiv Fürth, Fach 2, Nr. 6.
- 5 Hugo Strößenreuther, Nürnbergs Eisenbahnverkehr seit 1835, in: Verkehrsentwicklung Nürnbergs im 19. und 20. Jahrhundert, 1972, S. 85.
- 6 Manfred Bräunlein, 100 Jahre Eisenbahn in Nürn- berg, 1985, S.33.
- 7 Stadtarchiv Fürth, Fach 69, Nr. 24.
- 8 Friedrich Marx, Fürth in Vergangenheit und Gegenwart, 1887, S. 371
- 9 G. T. Chr. Fronmüller, Chronik der Stadt Fürth, 1887, S. 406.

## Bildnachweis

Bürgermeister- und Presseamt S. 30; Barbara Ohm S: 32;  
alle anderen Abbildungen: Stadtarchiv Fürth



# Gerhard Bauer Lebensläufe bei St. Michael

49. Folge

*Seite 1337*

“Mittwoch d. 17. May [1713]

**Josef Carl Spreizer.**

Nat. Mittwoch 10. May Abends zwischen 7 – 8. 1713. Renat. Donnerstag 11. May.

Pat. Johann Spreizer; u. Anna Blandina.

ComP. waren Herr Joh. Josef Seyfried, Herrn Georg Benig. Seyfr[ied], so wegen der Mutter Todesfall abwesend war; u. allein von Carl. Frider. Lochner, mein Dom[inus] Lochner Ehel. Sohn p. – inf. Josef Carl.

Anfangs frisch u. Gesund. p. – allein ver- gang. Montag abends 5 – 6. mit dem Kinder- wesen überfallen, so es dermaßen abgemat- tet, daß es die Nacht durch biß gegen den tag zwischen 3 – 4. ob. – aet. 5 tag u. etl. St.”

*Seite 1337*

“Mittwoch d. 17. May [1713]

**Joh. Sebast. u. Maria Magdal.** Winklerin, Zwillinge.

Nat. 1713. Montag d. 8. May. 3 – 4 Uhr Nachmittag.

Pat. M. Nicol. Winkler, Schumacher, u. Apol- lon. Cathar.

ComP. weil das Söhn. zu schwach, weil es 1 Stund später gebohren wurde per Dn. Col- leg. [= durch den Herrn Kollegen] jagdtaufft, da es Herr Joh. Sebast. Baum, GoldArbeiter sollte mit Red u. ...[?] vertreten; wegen ab- wesendh. aber solche Verrichtung per Paul Pesold, Barbierern beschehen. – inf. Joh. Se- bast. – Das Töchterl. aber wurde weil es da- mals gesund war, in der Kirch von Fr. Mar.

Magdal. Ermeldten Herrn Bauns Ehel. [Hausfrau] erhoben Mar. Magd. voc. [= ge- nannt]

Donnerstag stieß das töchterl. früh um 3 Uhr aufgestoßen an Kinderweßen u. hats getrie- ben biß Samstag um 12 – 1. nachmittag ob. – Gleich darauf kam auch das Söhn. das Kinderwesen an, welches daßelbe abmatte- te, daß es folgenden Sonntag um 3 Nachmit- tag ob. – Das Söhn. war alt 6 tag etl. St. – Das Töchterl. 5 tag etl. St.”

*Seite 1337*

“Donnerstag d. 18. May [1713]

**Gertraud Poppin von Höfen.**

Nat. Mittwoch 17. May 1713.

Pat. Georg Popp. Mat. Christina.

Comm. Gertrauten, Hannß Käferl. zu Höfen ux. – inf. Gertraud.

post jagdTauff obiit. [= nach der Nottaufe ge- storben]”

*Seite 1338*

“Freitag 19. May [1713]

**Cathar. Käferl[ein] von Gaißm[anns]hof.**

[Nat.] Ao. 1712. Sonntag Quasim. 3. April.

Pat. Wolff Ludw. Käferl[ein] – Mat. Fr. Eli- sab.

ComP. Fr. Cathar., Conr. Mullers, Dorff- h[auptmann] ux. – inf. Cath.

stets gesund u. p.

Heut Freitag sind Grad 3 Wochen, da es er- kranket an den zu dieser Zeit grassierenden Flecken, so Es pp. überhaus hart mitgenom-

men, jedoch mit Groster Gedult doloris pp. [= die Schmerzen ertragen] biß Endl. G. verwich. Mittwoch um 8 Uhr Vormittag sanfft u. p. Aet. 1 Jahr 1 Mon. 2 Wochen 3 tag.”

Seite 1338

“Samstag 20. May [1713]

**Barbara Baurin;** Vulgo die Säuhirten Wabel. Nat. vor etl. 60 Jahren. 1650.

Pat. Leonh. Scharmann, Rechenmacher in Steinbühl.

Mat. Barbara. – Comm. Barbara von einer dasigen Einwohnerin.

Zur Schul fleisig gehalten, lesen beten erlernt, Guten Grund zum Christen geleget.

Da Ihre Mutter verstorben, ist sie in Diensten kommen, gedienet 1. zu Zirndorff auf 10 Jahr in einer Wirthschafft; u. dann in der Zirndorffer Pfarr zu Aspach daselbst sie Nebst Ihrem EheGatten, Johann Steuern Tabackmachern, Beatus Jacob Steurers, damaligen Dragoners zu Gözenheim [= Götzenhain, Stadt Dreieich, Landkreis Offenbach in Hessen] s. h. Sohn, in Diensten 2 Jahr gestanden u. sich mit Ihm Ehelich versprochen auch zu St. Johannis bei Nürnberg copulirt worden; Erzeuget 9 Kinder, 5 Söhn u. 4 Töchter. Davon 3 gestorben, 6 aber noch im Leben, folgende, als

1. Fr. Barb., des Erb. Adam Pensels; Knöpff u. Schnallenmachers ux. de quibus [= von denen] Beata erlebet 10 Eneckl. 5. in viv. [= am Leben] 5. tod.

2. Fr. Anna, des Er. Wolff Bohnets, Mezgers ux. 11 Eneckl. 10. in viv. 1. tod.

3. Johann Steurer, Tabackm. u. MaurGesell, so mit s. ux. Marg. 8 Eneckl. erzeuge, davon 4. in viv. leben 4 tod.

4. Joh. Leonh. Steurer, MaurGesell, so mit Gertraut ux. 4 Eneckl. 2 leb. 2 tod erzeuge.

5. Peter Steurer; Tabackm. mit s. Ehw. Agatha. 6 Eneckl. p. 4 in viv. 2 tod.

6. Fr. Anna Catharina, des Erb. M. Casp. Bausens, Glasers alhier ux. so aber ohne LeibsErben p[ro] t[empore] sich befindet.

Hat also defunct. [= die Verstorbene] von ihren noch lebenden Kindern in allem 39 Eneckl. erlebet, davon bereits 14 gestorben, 25 annoch in viv. – votum. [= Gebet]

1681. Freitag d. 18. Febr. starb ihrer erster

### Häufige Abkürzungen und lateinische Ausdrücke

7br	September
8br	Oktober
9br	November
10br	Dezember
aet.	Lebensalter
Beata	die Verstorbene
Beatus	der Verstorbene
betr[ll].	betreffend
ComP.	Pate
Comm.	Patin
de novo	von neuem
die	am Tag
eod.	der-/die-/dasselbe
Fr.	Frau
G.	Gott oder Gottes
G. W.	Gottes Wort
h.	heilig
inf.	Kind
l. st.	ledigen Standes
	M. Meister /
	Magister
M(at).	Mutter
Nat.	geboren
nomine	namens
ob[iit]	starb
Par.	Eltern
Pat.	Vater
Pontif. Relig.	katholisch
p[erge]/pp.	usw.
Renat.	getauft
sequent.	folgende(r)
s.	seine(r)
s. h. S. (T.)	selig hinterlassene(r)
	Sohn (Tochter)
ux.	Ehefrau
V.	Vater

EheGatt im 32. Jahr seines alters verschieden; da verstorb. 14 Jahr im Wittwenst. verblieben, hat sie sich zum andern Mahl verhelichet mit Georg Bauern; Tabackmachern alhier ein Wittwer, mit welchem sie 1695. nach vorher beschehener Verkündigung Montag 7. 8br copulirt worden; mit welchem sie keinen LeibensErben erzielet;

u. länger nicht gehabt als 3½ Jahr. Von der Zeit an, ist Sie in ihrem Wittw.stand verharret.

Christenthum betr. so hat sie sich in solchem vor eine arme Sünderin wie sie auch gewesen, erkennet u. bekennet u. dahero auch dawieder im Beicht Stuhl u. h. Abendmahl Trost gesucht u. gefunden; G.dienst besuchte sie gerne; Erzog Ihre Kinder zum Guten etc. etc.

Krankh. schon bey 15 Wochen; doch dann u. wann herumgangen, 5 Wochen ganz bettlägerig; mit dem h. Abendm. versehen u. devote genoßen; Grose Noth am Magen erlitten, woran es endl. gestorben Mittwoch zwischen 1 – 2 Nachmittag. – aet. 63. Jahr.”

#### Seite 1339

“Freitag d. 18. May [1713]  
[„Samstag d. 20. Maji“ (laut Beerdigungsbuch Fürth-St. Michael S. 367, Nr. 76)]

**Maria Barb. Regina Cathar.** ein Findelkind. davon weitl. Bericht das Tauffbuch p. [= Seite] 454. Ao. 1713 meldet. Bey Nächtl. weile begraben worden. ohngefahr 7 Wochen alt.”

#### Seite 1340

“Montag 22. May [1713]

**Pers. Johann Tobias Sixtens von Großreuth.**

[Nat.] 1712. Dienstag 26. Julij zu Großreuth. Pat. Caspar Sixt, Tagelöhner  
Mat. Barbara

ComP. Tobias Mundel, Hofmeister im Teutschen Hauß zu Nürnberg, deßen Bruder vertritt die Stelle nomine Joh. Mundel; nach denen beeden das Kind den nomine Joh. Tobias erhalten.

Anf. gesund p. – Bey ¼ Jahr schweifferl. von Fleisch kommen, ausgedörret, doch stets einen Grosen Bauch als geschwollen gehabt; Endl. das inwendige dazugeschlagen, so es dergestalt pp. – ob. Freitag gegen den zwischen 1 – 2. – aet 1 Jahr weniger 2 Mon. 3 Wochen.”

#### Seite 1340

“Montag 22. May [1713]

**Margar. Lebenderin,** von Mannhof.  
Ao. 1711 d. 13. 10br zu Fach gebohren.

Pat. Conr. Lebender; Tagelöhner.

Mat. Catharina.

Comm. Margareta Haußnerin, Conr. Hausners, KörbMachers zu Bocksdorff ux.

Das Kind stets gesund geweßen; vor 14 Tagen erkranket an den Flecken, welche Endl. das Kind aufgerieben u. seelig verschieden, Freitag um 7 Uhr. Aet. 1 Jahr. 5 Mon. 1 Wochen.”

#### Seite 1340

“Samstag 27. May [1713]

**Leonh. Conrad Scharr.**

Nat. 1713. d. 20. April.

Pat. Herr Joh. Georg Scharr, Ehmals unter sr. hochfürstl. Durchl. Onolz. Lieut. nunmehr aber in Neuburgl. Kriegsdiensten.

Mat. Fr. Anna Susanna.

Comm. Leonh. Conr. Lodter, I. st., Beatus Georg Lodters, BierPr[auers] alhier seel. hinterl. jüngster Sohn. – inf. Leonh. Conrad.

Anfangs gesund p. – allein verwich. Mittwoch gegen MitterN. aufgestoßen an dem Kinderweßen, so es auch gleich so mitgenommen, daß es vergang. Fest. Ascens. C. [= Christi Himmelfahrt] zwischen 2 – 3 Uhr Nachm. ob. – aet. 1 Monat 1 Wochen 1 tag.”

#### Seite 1341

“Sonntag Exaudi d. 28. May [1713]

**Conr. Eckards. Mahlers.**

Das Herkommen, Leben u. seel. Absterben uns. eingesargten seel. Mitbr[uders] des weil. Erb. u. Kunstberühmten Herrn Conr. Eckards; geweßnen KunstMahlers, wie auch Ehemaligen DomPr[öbstischen] Gerichtschöpfens alhier, so ist derselbe im Jahr C. 1648. d. 22. 10bris des ChristMonats in dem benachb[arten] Nürnberg der damaligen Fluchten [= Zuflucht im 30jährigen Krieg] an das Licht der Welt gebohren u. von folgenden Ehrl. u. Christl. Eltern erzeugt worden.

s. V. ist geweßen, der in G. ruhende Wolff Eckard; damals Müller u. Einwohner auf der Herz=LeidenMühl. [= Erzleitenmühle bei Seukendorf] - s. Mutter aber Fr. Kunig. – Von iztbemeldten Eltern ist Er bald darauf nach sr. leibl. Geburt zum h. Bad der WiederGeburt befördert durch die h. Tauff in



den Bund G. auf u. angenommen; da Er den Nahmen Conrad, von s. in G. ruhenden TauffPaten erhalten u. in das Buch des Lebens einverleibet worden.

Hierauf ist Beatus nebst s. a. Geschwistr. von Gedachten s. lieben Eltern in der Zucht u. Vermahn. zum Herrn auferzogen u. Nachdem Er wenig erwachsen, fleisig zur Schulen, teils zu Seuckend. teils zu Cadolzb. u. dann Endl. zu Nürnberg gehalten u. am letzten Ort einige Zeit in der Kost erhalten worden, allwo Er nicht Nur guten Grund im lesen, rechnen u. schreiben sondern auch in s. Christenthum per Erlernung des Catech. geleet; da Er Nun in etwas erstarket u, sich zu einer gewissen profession oder Kunst resolviret [= sich entschlossen], hat Er s. Geliebte ... [fehlt] ersuchet ihme die Edle Mahler=Kunst erlernen zu laßen, welche Ihm auch wegen seines jederzeit gegen dieselben erwiesenen kindl. Pflicht u. Gehorsam, Ihm nicht nur willfahret, sondern auch äußersten Vorschub gethan, u. zwar bemüheten sie sich auf anderer Gute Leute Einrathen, diesen zu der Mahlerey inclinirten [= geneigten] Sohn zu dem damaligen in Nürnberg sehr beruffenen KunstMahler Herrn Reisenleiter auf den Neuenbau zu thun, bey welchem Er 4 Jahr, wie es einem Lehrling zustehet, mit allem Fleiß, Treu u. Sorgfalt zugebracht, biß Er Endl. nach Rühml. gefaßter Kunst, sich nicht nur in Nürnberg sondern auch außerhalb an großer u. vorNehmen Herrn Höfe, wie auch a. Fürstenth. Provincien u. Königr. sich möge zu versuchen, getrachtet ja in s. Edlen Wißenschafft mehrere perfectus [= vollkommen] erlangen; daher Er denn sich reißfertig gemacht nicht nur verschiedene Reisen durch Teutschland, sondern auch weiters durch Italien gethan, u. hat Er sonderlich eine Geraume Zeit, zu Rom, Venedig, Florenz aufgehalten u. sich jederzeit bemühet mit denen sr. Profession wohl anständigen Künstlern bekind gemacht auch ihrer Arbeit u. Fleiß genoßen hingegen aber auch s. Fleiß gegen sie wieder Angedeihen laßen. Alß Nun derselbe sich lang genug in der Fremde aufgehalten, hat Er sich im retourniren [= beim Zurückkeh-

ren] bald bey diesem bald bey jenem berühmten Künstler beliebt gemacht, biß Er Endl. in s. Vatterland wieder ankommen; da Er dann auch Nach dem hochFürstl. Brandenb. Hofe Onolzb. sich gemacht, auch alda s. Fleiß in sr. erlernten Kunst gezeuget, so daß Er in nicht geringe Bekandschafft kommen, u. deßhalben von jedermann sonderlich aber bey der dasigen hohen Herrschafft beliebt u. belobt geweßen, daher auch gedachte hochFürstl. Herrschafft beyrätzig gewiesen sich im Stand der h. Ehe zu begeben, maßen Er auch durch G. Gnädige direction, sich mit der damaligen am hochf. Hofe befindl. Erb. u. Tugendbegabten Jgfr. Sofia Maria Margareta; des im Herrn seelig entschlaffenen Herrn Johann Haußleitern; geweßenen Schloßbedienten in der hochf. Residenz alda sich ehelich versprochen u. Nach öffentl. beschehener Verkündung 1677. d. 15. Jan. per Herr Schülins wolEhrw. Priesterl. Hand eingesegnet u. copuliret worden, mit welcher Er aber in Recht vergnügter friedfertiger gewünscht u. gedeilicher Ehe, durch G. Seegen 6 Kinder erzeuget, als 2 Söhn 4 Töchter; davon 2 Söhn u. 3 Töchter in zartester Jugendblühe verbliehen, ein einzige fromme keusch u. Recht tugendhaffte Tochter nomine Jgfr. Eleonora Juliana ist Noch am Leben, so in der grösten Traur u. tiefsten Betrübnus das letzte Gelait als ein Nunmehr V. u. M.loser Waiß, den lieben V. mit giebet, welche auch ihrer vor 12 Jahren bereits im Herrn seel. verschied. Mutter nicht Nur allein, sondern auch ihrem geliebten V. in s. Wittwenstand u. angehenden Alter, rechte KinderTreu, Gehorsam u. alle a. kindl. Pflicht so das 4te Gebot von Kindern heischet, erwiesen; wofür auch der H. unser G. ihr rechter V. seyn u. bleiben, ja mit dem Seegen des 4ten Gebots bekrönen u. sie segnen wird hie zeitl. u. dort ewigl.

Das geführte Leben u. christl. Wandel uns. Beatus belangend, so hat Er von Jugend auf, G. u. s. W. herzl. geliebet, auch die lieben Seinigen darzu angewehnet; die Predigten u. Betstunden unaußbleibl. besucht u. vorsezl. keine versaumet, darüber denn Er auch s. HaußAndacht gehabt, mit Lesung schöner, Geistr. Lehrer, Bücher Gebät u. Gesänger.

*Bildnisse des Magisters Martinus Limburger (1637-1692), Pfarrer in Kraftshof, und seiner Ehefrau Regina Magdalena geb. Fink (gestorben 1691). Beide waren Mitglieder des Pegnesischen Blumenordens, dessen Irrhain in Kraftshof er schuf [Quelle: Simon, Nürnbergisches Pfarrerbuch, S. 128].*

*Conrad Eckhard malte die Portraits der beiden Personen. Aus diesen Vorlagen erstellte der Kupferstecher Johann Christoph Sartorius die beiden Bildnisse (daher der Begriff „abgekupfert“). Am unteren Bildrand der Portraits sind die Namen der beiden Künstler zu lesen (die Monogramme zu Conrad Eckhard sind am Ende seines Lebenslaufes vergrößert wiedergegeben).*

*Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung der Grafischen Sammlung der Museen der Stadt Nürnberg.*



In s. vielen zuhandenstoßenden Creuz u. Unglück, sonderlich auch auf s. letzten Lager, hat Er sich überaus gedultig erwiesen u. dabey die Sorge vor die Seinen sehr angelegen seyn laßen; daneben auch s. Menschl. Fehler erkennt, im h. BeichtStuhl zu rechter Zeit bereuet u. per öfftere Genießung des hochw. Abendmals sich der Gnade G. u. Ewigen Seeligk. gewiß versichert; hierüber auch mit s. NebenChristen friedf. u. freundl. gelebet, keinen Menschen zu einigem Wiederwillen Anlaß gegeben, sondern vielmehr al-

leZeit zur Güte u. Glimpff geneigt gewesen; u. hat also sich erzeiget wie einem fr. u. Gottesergebenen Kind G. wohl anstehet; dahero Er auch von hohen u. Niedern, ja auch von denen durchl. Häuptern lieb u. werth gehalten worden.

Was nun s. Krankh. u. darauf erfolgter LebensAusgang betrl. so sind des Beatus Leibes Kräfte schon bey 5 Jahr her zieml. mitgenommen worden, indeme Beatus großer Beschwerdt gewessen mit den leidigen Stein Schmerzen, da Er zwar viel dawieder

Gebraucht aber nichts recht helfen wollen. Schon bey 1½ Jahren her wurde Er auch wegen des angegang. Alters Beschwerde, bald hie bald dort schweifferl. Sogar daß Er von jüngster Weinachten biß Ostern nichts mehr in s. Kunst recht thun können; seither Ostern aber hat Er wieder sich aufgemacht u. wieder ein u. anders in s. Mahlereykunst geübet; wie Er denn heut Sonntag 8 tag Noch in der Kirchen Gewest u. gegen den Abend bey guten vertrauten Freunden Abends gespeiset auch gerühmet daß Ihm alles wolgeschmeckt. Allein folgenden Montag darauff überfiel Ihm ein gewaltiger Fluß auf die Brust, welcher sich gar zur linken Seiten Geneiget u. ihm sehr hart Mitgenommen, so daß Er Gleich begehret sich mit den letzten Zehrdl. versehen zu laßen, wie den vergang. Dienstag Morgends Er auch solchen mit G[ottes] Herzenbegierd u. Andacht empfangen. Darauff Er denn s. übrige Zeit mehrentheils mit beten u. seuffzen zu dem lieben G. zugebracht, sich mit allerhand schönen Sprüchen u. trostr. Gebätere sonderlich aber per seel. Sterb=Bereitschaft sich gefast gemacht, wie denn Ihm Theils von mir bey meinen Besuchungen theils auch von seinem lieben Kind u. Einzigem tochter aus G. W. u. a. geistr. Büchern vorgeleßen worden; biß Ihm Endl. verwich. Freitag gegen den Tag ganz sanfft u. seelig in s. Erlöser J. C. eingeschlaffen. Nachdem Er mit s. lieben Ehegenosßin aufs vergnügl. 24 Jahr 7 Mon. 2 Wochen im Ehe, ins 12. Jahr aber im Wittwenstand gelebet, auch durch G. Gnade 6 Kinder erzeuget u. das Elend in dieser Mühsamen Welt gebauet. [Alt] 64 Jahr, 5 Mon. 4 tag."

*Literatur zu Conrad Eckhard:*

aus dem *Nürnberger Künstlerlexikon*: „Eckhard, Conrad, Portraitmaler, malte die Vorlagen zu den von J. C. Sartorius gestochenen Bildnissen des Martin Limburger und der Dichterin Regina Magdalena Limburgerin, Lit: Thieme-Becker; Panzer“

aus *Thieme-Becker Künstlerlexikon*, Seite 325: „Eckhard, Conrad, deutscher Maler, 2. Hälfte 17. Jahrh.; nach ihm stach J. C. Sar-

*torius des Bildnisse des Pastors Martin Limburger († 1692) u. der Dichterin Regine Magd. Limburger (1692 gestochen), Lit.: Nagler, Monogr. I, No. 2499 – Drugulin, Allg. Portr. Kat. I (1859) No. 12060-1“*

aus: Dr. G. K. Nagler, *Die Monogrammisten*, Nr. 2499: „Conrad Eckhard, Bildnismaler. Brulliot, App. II. No. 52, fand diese gegebenen Initialen auf einem von Christoph Sartorius gestochenen Bildnisse des Pastors Martin Limburger, und glaubt, es sei von Christoph Eimart gemalt; allein der fast unbekannt Maler heisst Conrad Eckhard. Auf dem von Sartorius gestochenen Bildnisse der Gattin des Pastors, der Dichterin Regina Magdalena Limburger, ist der Name des Malers ausgeschrieben.“

: Conrad Eckhardmaler.

Seite 1345

“Dienstag 30. May [1713]

**Johann Erman, von K[ronach]**

Nat. 1704. Dienstag 18. 9br vor Mitternacht. Pat. Conr. Ermann; Bauer zu Kronach.

Mat. Kunigunda.

ComP. Johann Sippel; Bauer zu Schnepffenreuth. – inf. Johannes.

Wohl angelaßen; Schulgang ins 3te Jahr. lesen gelernet u. fast mehrentheils den kl. Catech. mit der Auslegung gekannt pp. – so daß Eltern grose Freud darob geschöpfft; wie Er denn auch denselben an Handen gangen u. gegen solche Furcht u. Liebe gehabt. – Verschied. Krankh. als Blattern u. dergl. KinderKrankh. überstanden ohnlängst. – Alle Kinder im Hauß erkrankt an Flecken, so aber mehrentheils wieder genesen; der älteste als Beatus erst den Mittwoch geklagt über Kopffweh; Fest. Ascens. [= Christi Himmelfahrt] Donnerstag ganzen Tag gelegen, über Herz=Weh geklaget, u. Abends sehr geschrien, von einem in das ander Bette geflohen.

Ob schon medicamenta dawieder gebraucht pp.

stets Mutter zum Gebät aufgemuntert pp. biß in Tod den V. angesehen. Freitag Vormittag um 10 Uhr Ob. – aet. 8. Jahr, 6 Mon. 1 Wochen 1 Tag.”



**Geschichtsverein Fürth e.V.**

Schlosshof 12  
90768 Fürth  
Telefon: (09 11) 97 53 43  
Telefax: (09 11) 97 53 45 11  
E-Mail: geschichtsverein-fuerth@web.de  
www.geschichtsverein.fuerth.de

Bankverbindung:  
Sparkasse Fürth  
(BLZ 762 500 00)  
Konto-Nr. 24 042

---

## Die nächsten Veranstaltungen

Besuch im  
**Historischen Straßenbahn-Depot und  
Fahrt mit einer historischen  
Straßenbahn**

Führung durch Kurt Gottschalk,  
Museumsleiter  
Treffpunkt: Nürnberg, Straßenbahn-  
Haltestelle vor dem Hauptbahnhof  
Samstag, 3. Juli, 10.15 Uhr  
Unbedingt Anmeldung Tel.: 97 534 65 17  
oder 97 53 45 10  
Kosten: Mitglieder 6 €

Wir wünschen Ihnen, liebe Mitglieder, einen schönen Sommer und freuen uns,  
Sie im Herbst wieder zu sehen, wenn das Programm fortgesetzt wird.

Vortrag:  
Jürgen Seiler, Dipl. Ing. FH  
Gesamtprojektleiter der Neubaustrecke  
Nürnberg-München  
**Eisenbahnbau der Gegenwart und  
Zukunft**

Mittwoch, 22. September, 19.30 Uhr  
Vortragssaal des Klinikums,  
Jakob-Henle-Straße 1, 5. Stock (Aufzug!)  
Parkmöglichkeiten auf der  
Jakob-Henle-Straße und im Parkhaus