

N

6

AUGUST 2010

NORICA

*Berichte und Themen
aus dem
Stadtarchiv Nürnberg*

Schwerpunktthema:**„Im Flug trägt uns die Eisenbahn!“**

*Zur Rolle der Bahn in
Nürnberg's Stadtgeschichte*

Stadtarchiv Nürnberg

4,50 €



**Aus dem
Inhalt:**

**Stadtarchiv Nürnberg
unterstützt Stadtarchiv Köln**

**Melanchthon
in Nürnberg**

**Schätze aus dem Stadtarchiv:
Das große Tucherbuch**

Manfred Grieb:

Die Henker von Nürnberg und ihre Opfer Folter und Hinrichtungen in den Nürnberger Ratsverlässen 1501 bis 1806

(Quellen und Forschungen zur Geschichte und Kultur der Stadt Nürnberg Bd. 35)

herausgegeben von Michael Diefenbacher, Nürnberg 2010

476 S., 80 zum großen Teil farbige Abb., Euro 39,-

ISBN 978-3925002-35-9

MANFRED GRIEB



DIE HENKER VON NÜRNBERG UND IHRE OPFER

Die Quellenedition dokumentiert chronologisch geordnet alle wichtigen Verhöre, Strafen und Hinrichtungen im Zeitraum von 1501 bis 1806. Die gute Quellenlage beruht auf der Berichterstattung der für die Vernehmung der Verdächtigen zuständigen Schöffen vor dem Kleineren Rat, der dann über das weitere Vorgehen sowie das Urteil entschied. In Form eines knappen Beschlussprotokolls sind diese Entscheidungen in den Ratsverlässen, die im Staatsarchiv Nürnberg aufbewahrt werden, überliefert. Einen weiteren Einblick in die Nürnberger Kriminalgeschichte im Zeitraum von 1501 bis 1806 bietet eine Übersicht der Hinrichtungen. Die Zusammenstellung basiert auf einer Reihe unterschiedlicher Quellen; neben den Ratsverlässen sind hier die Malefizurteilsbücher sowie meist in privater Initiative entstandene so genannte Malefizbücher zu nennen. Darüber hinaus wurden alle biographischen Informationen zu den Nürnberger Nachrichtern und Löwen, also den Henkern und deren Gehilfen, zusammengetragen. Eine Einführung in die Quellen zur Nürnberger Kriminalgeschichte von Dr. Horst-Dieter Beyerstedt sowie ein Überblick über die Strafrechtsgeschichte der Reichsstadt Nürnberg von Dr. Hartmut Frommer stellen die in großer Zahl dokumentierten Einzelfälle in ihren rechtsgeschichtlichen Gesamtzusammenhang. Das Grauen der Torturen und Hinrichtungen machen rund 80 meist farbige Abbildungen sichtbar, die zum großen Teil der im Stadtarchiv Nürnberg aufbewahrten so genannten Neubauer-Chronik und einem ebenfalls dort gelagerten anonymen Chronikband entnommen wurden.

Die Publikation kann im Buchhandel sowie im Stadtarchiv Nürnberg erworben werden.

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Das große Werk, es ist getan! Im Flug trägt uns die Eisenbahn!, lobpreiste Dr. Ferdinand Josef Gruber, Naturwissenschaftler, Volksdichter und bayerischer Patriot aus der Oberpfalz, die Ludwigseisenbahn anlässlich ihrer Eröffnungsfahrt von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835. Während es das „Bayerische Volkseisenbahnlied“, dem diese Verse entnommen sind, kaum in die kollektive Wahrnehmung oder gar in das Langzeitgedächtnis des „bayerischen Volkes“ geschafft haben dürfte, teilten die Zeitgenossen aber den Enthusiasmus Grubers über das die Lebenswelt revolutionierende Ereignis. 175 Jahre Eisenbahnentwicklung liegen nun hinter uns, die in der Noris – zusammen mit Fürth die Wiege des Eisenbahnwesens in Deutschland – ihre Spuren hinterlassen haben. Die ersten Spuren führen zum Dutzendteich, an dessen Nordufer in der Werkstatt des Industriepioniers Johann Wilhelm Spaeth die Dampflokomotive „Adler“ zusammengebaut wurde. Neben dem Know-how der Ingenieure und dem Mut der Unternehmer schrieben nicht zuletzt die Technikbegeisterung und das Vertrauen der Menschen in das neue Transportmittel die Erfolgsgeschichte der Eisenbahn. Die Strecke der ersten Dampfeisenbahn in Deutschland blieb gerade in den für die Vertrauensbildung wichtigen Anfangsjahren von spektakulären Unglücken verschont. Als sich 1842 der erste Todesfall ereignete, hatte sich die Eisenbahn als leistungsfähiges Transportmittel längst etabliert. Gleis- und Bahnhofsanlagen griffen nun in die Stadtstruktur ein und beeinflussten ihre räumliche Entwicklung. Ein Großteil der Bahnanlagen wurde bei Luftangriffen im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt. Zuvor war die Reichsbahn als Teil der Kriegs- und Vernichtungslogistik des Dritten Reiches instrumentalisiert worden. Die Ludwigseisenbahn gab nicht nur das Startsignal für die Industrialisierung in Deutschland, sondern es kamen auch die gerade in der Eisenbahnbaubranche dringend benötigten Arbeitskräfte nach Nürnberg – mit dem Ausbau des Streckennetzes in wachsendem Maße mit dem Zug. So gesehen vereint die Eisenbahn gleichzeitig eine Ursache und Wirkung von Migration im 19./20. Jahrhundert.

Der als Katastrophe von Köln apostrophierte Einsturz des Stadtarchivs dort sowie die handfeste Unterstützung durch das Stadtarchiv Nürnberg markiert den Auftakt der Berichte über die laufende Arbeit unseres Hauses. Dazu gehören insbesondere Neu- beziehungsweise Tiefenerforschungen. Die durch Aufbereitung des Bestandes der Familienstiftung der Patrizierfamilie Tetzl entstandenen Forschungsperspektiven werden anhand eines Streites der Gemeinden Arzlohe und Pommelsbrunn Anfang des 18. Jahrhunderts und der Renovierung der Peterskapelle 1756 vorgestellt. Ein weiterer Beitrag widmet sich der elektronischen Erschließung der Porträtsammlung der Nürnberger Patrizierfamilie Loeffelholz. Darüber hinaus werden die Geschichte der Nürnberger Gobelins-Manufaktur und deren Überlieferung im Stadtarchiv anlässlich der nun erfolgten Bestandsverzeichnung erläutert und illustriert.

Wie immer werden auch Gedenkereignisse gewürdigt. Der 450. Todestag Philipp Melanchthons gab den Anstoß, die Besuche des Reformators in Nürnberg sowie die im Stadtarchiv aufbewahrten Hinweise darauf zu beleuchten. Einem Stück Zeitgeschichte widmeten sich 2009 die Stadtarchive Gera und Nürnberg in einem gemeinsamen Ausstellungsprojekt über die Städtepartnerschaft ihrer Kommunen sowie die politische Wende anlässlich des Mauerfalls 20 Jahre zuvor. Inhalt, Konzept und Umsetzung der in beiden Städten gezeigten Präsentation werden als Beispiel einer gelungenen Archivkooperation nachgezeichnet.

Auf die Vielfalt und Forschungsmöglichkeiten der Quellenbestände des Stadtarchivs machen zwei weitere Aufsätze aufmerksam. Einen detailreichen Einblick in die Arierisierung jüdischen Vermögens in Nürnberg gewährt die Auswertung der Akten des Leihamtes und fügt so der Aufarbeitung des Holocausts einen weiteren Baustein hinzu. Und ein auf Grundlage von Stadtführern um 1900 gestalteter Essay beschäftigt sich mit der Touristikbranche im Spannungsfeld von Hochindustrialisierung und Nürnberg-Mythos. Wie rasch Vergangenes „Geschichte“ wird, sehen Sie am Beispiel des alten „20-DM-Scheines“. Nicht einmal zwanzig Jahre nach ihrem Verschwinden hat es die Banknote in die Rubrik „Schätze aus dem Stadtarchiv“ geschafft. Lassen Sie sich überraschen!

Ihre NORICA-Redaktion

Inhalt

Berichte



Wiebke Böschmeyer/
Wiltrud Fischer-Pache:

Solidarität braucht Taten

Stadtarchiv Nürnberg unterstützt Stadtarchiv Köln

4



Horst-Dieter Beyerstedt:

Philipp Melanchthon (1497–1560),

seine Besuche in Nürnberg und
ihre Spuren im Stadtarchiv

9



Walter Bauernfeind:

Die Patrizierfamilie Tetzel

Retrokonversion des Bestands E 22 (Tetzelstiftung)

15



Walter Bauernfeind:

Der Streit zwischen den Gemeinden

Arzlohe und Pommelsbrunn von 1702 bis 1716

20



Walter Bauernfeind:

St. Peter im 18. Jahrhundert

Renovierung und Totalumbau der Peterskapelle 1756

22



Michael Diefenbacher:

Die Porträtsammlung der Patrizierfamilie Loeffelholz

Elektronische Erschließung von Kupferstichen
im Stadtarchiv

28



Walter Gebhardt:

Ein Schatzkästlein mit Fabriksschlöten

Nürnberg um 1900 in Stadtführern

32



Dominik Radlmaier:

Sonderauftrag: Arisierung

Die Akten der jüdischen Schmuck- und
Wertsachenablieferung im Stadtarchiv

38

Impressum:

Herausgeber:

Stadtarchiv Nürnberg

Marientorgraben 8

90402 Nürnberg

Telefon: (0911) 231-2770 /-2771

Fax: (0911) 231-4091

E-Mail:

stadtarchiv@stadt.nuernberg.de

Internet:

www.stadtarchiv.nuernberg.de

Redaktion:

Stadtarchiv Nürnberg

Dr. Michael Diefenbacher

(verantwortlich)

Dr. Martina Bauernfeind

Dr. Horst-Dieter Beyerstedt

Dr. Wiltrud Fischer-Pache

Design:

Presse- und Informationsamt,

Stadtgrafik

Lorenzer Straße 30

Herbert Kulzer

Titelbild:

Jungfernfahrt der ersten deutschen

Eisenbahn 1835, Postkarte um 1900.

(StadtAN A 34 Nr. 4360)

Gesamtherstellung:

Verlagsdruckerei Schmidt

Nürnberger Straße 27-31

91413 Neustadt an der Aisch

ISSN 1861 – 8847



Christa Gott-Schmitz:

Gewirkte Bilder

Die Geschichte der Nürnberger Gobelin-Manufaktur und ihre Überlieferung im Stadtarchiv

44



Martina Bauernfeind/Klaus Brodale:

„... ist das der Sonderzug nach Gera?“

Zum Ausstellungsprojekt der Stadtarchive Gera und Nürnberg

49



Michael Diefenbacher:

Schätze aus dem Stadtarchiv:

Das große Tucherbuch

(StadtAN E 29/III Nr. 258)

54

Inhalt*Thema*

Pascal Metzger:

Johann Wilhelm Spaeth und die Ludwigseisenbahn

56



Martina Bauernfeind:

... mit Bedauern gelesen ...

Das erste tödliche Eisenbahnunglück auf der Ludwigsbahn am 19. März 1842

61



Thomas Dütsch:

Bilder der Bahn im Stadtarchiv

67



Gerhard Jochem:

Schicksalhafte Züge: Die Bahn im Krieg 1939–1945

76



Steven Zahlaus:

Schwungrad der Migration

Die Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung der Stadt Nürnberg durch Zuwanderung

81

Die Henker von Nürnberg und ihre Opfer *Umschlag*Neue Publikationen aus dem Stadtarchiv *Umschlag***Mitarbeiter dieser Ausgabe**Dr. Martina Bauernfeind,
Sachgebiet Historische Bildungsarbeit und ÖffentlichkeitsarbeitDr. Walter Bauernfeind,
Abteilungsleiter 2: Amtliches Archivgut, Schriftgutverwaltung, Aus- und FortbildungDr. Horst-Dieter Beyerstedt,
Abteilungsleiter 3: Nicht-amtliches Archivgut und archivische SammlungenWiebke Böschmeyer,
Restauratorin des StadtarchivsDr. Michael Diefenbacher,
Leiter des StadtarchivsThomas Dütsch,
Abteilung 3, Audio-visuelle BeständeDr. Wiltrud Fischer-Pache,
Stv. Leiterin des Stadtarchivs und Abteilungsleiterin 1, Zentrale AufgabenWalter Gebhardt,
Bibliothek des StadtarchivsChrista Gott-Schmitz,
Abteilung 3, Sachgebiet Vereins- und WirtschaftsarchiveGerhard Jochem,
Abteilung 2, Sachgebiet Amtliches Archivgut ab 1806Dr. Dominik Radlmaier,
Sonderprojekt Ermittlung und Rückgabe von NS-RaubgutSteven M. Zahlaus M.A.,
Stadtchronik und Sachgebiet Zeitgeschichtliche SammlungKlaus Brodale,
Leiter des Stadtarchivs GeraPascal Metzger M. A.,
Historiker, Nürnberg

Wiebke Böschemeyer/Wiltrud Fischer-Pache:

Solidarität braucht Taten – Stadtarchiv Nürnberg unterstützt Stadtarchiv Köln



Archiv vor dem Einsturz, Foto Rainer Dabl 2007. (Historisches Archiv der Stadt Köln)

Der Einsturz des Kölner Stadtarchivs am 3. März 2009 verwandelte das mit einem Umfang von 30 laufenden Kilometern Archivgut größte deutsche Kommunalarchiv in einen Berg aus Bauschutt, Metall und Papier. Wie durch ein Wunder konnten alle Personen, die sich im Archiv aufgehalten hatten, das Gebäude noch rechtzeitig verlassen; zwei Männer aus dem ebenfalls eingestürzten Nachbargebäude starben in den Trümmern. Die Nachricht von der Katastrophe löste weit über Köln und die archivische Fachwelt hinaus Entsetzen, Fassungslosigkeit, Wut und Trauer aus.

Aus dem Trümmerberg und dem 20 Meter tiefen Einsturzkrater haben Einsatzkräfte von Feuerwehr, Technischem Hilfswerk und anderen Hilfsorganisationen bis Ende September 2009 etwa 85 Prozent des Archivguts geborgen. Im gleichen Zeitraum waren mehr als 2.500 freiwillige Helferinnen und Helfer aus dem In- und Ausland, darunter viele Restauratoren und Archivare, aber auch zahlreiche engagierte Privatpersonen bei der „Erstversorgung“ der Archivalien solidarisch im Einsatz. Auf der im Internet veröffentlichten Helferliste ist auch das Stadtarchiv Nürnberg vertreten.



Die Einsturzstelle, Luftaufnahme Jürgen Schütze 7.3.2009. (Berufsfeuerwehr Köln)



Abtransport von geborgenem Archivgut zur Erstversorgung, Foto Heike Koenitz Juli 2009. (Historisches Archiv der Stadt Köln)

Seit 1990 beziehungsweise 1991 sind wir, Wiebke Böschemeyer als Restauratorin und Wiltrud Fischer-Pache als Archivarin und zuständige Abteilungsleiterin, am Stadtarchiv Nürnberg für die Bestandserhaltung verantwortlich. Unter diesem Begriff werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die zur dauerhaften Erhaltung des Archivguts notwendig sind, also vorbeugende konservatorische und organisatorische Schutzmaßnahmen (z.B. sachgerechte Verpackung, Lagerung in klimatisch geeigneten Räumen, Sicherungsverfilmung und Anfertigung von analogen oder digitalen Arbeitskopien zum Schutz der Originale), ferner – bei bereits eingetretenen Schäden – restauratorische Instandsetzungsmaßnahmen.

Unsere Betroffenheit über das Ausmaß der Katastrophe, das die verheerenden Bilder von der Unglücksstelle und die Berichterstattung über die Bergungsmaßnahmen mit erschreckender Deutlichkeit vor Augen führten, lässt sich nur schwer in Worte fassen. Allein die Vorstellung, dass eine solche Katastrophe sich in Nürnberg ereignet haben könnte und unsere Archivalien unter den Trümmern der Noris-halle begraben wären oder durch das Grundwasser zerstört würden, war beklemmend. Belastend war auch der Gedanke, normal weiterzuarbeiten und nicht helfen zu können. Auch aus Solidarität mit den Kölner Kollegen reifte daher bald nach dem an Restauratoren und Facharchivare gerichteten Aufruf des Ver-

bands deutscher Archivarinnen und Archivare (VdA) zur Unterstützung der Kölner Kollegen der Entschluss, bei der Rettung der verschütteten Archivalien mitzuhelfen.

Seitens unseres Arbeitgebers, der Stadt Nürnberg, wurde jeweils eine einwöchige Dienstreise genehmigt, die Stadt Köln stellte Unterkunft und Verpflegung sowie die für „nicht gezielte Tätigkeiten im Umgang mit biologischen Arbeitsstoffen“ (vulgo: Schimmelsporen) vorgeschriebene Schutzausrüstung – Schutzanzüge, Atemschutzmasken und Einweg-Handschuhe sowie Sicherheitsschuhe. Den Anfang machte Wiebke Böschemeyer in der letzten Maiwoche. Im Juni nahm sie eine Woche Urlaub und absolvierte einen zweiten Hilfseinsatz in Köln. Der Einsatz von Wiltrud Fischer-Pache war aus dienstlichen Gründen erst Mitte Juli möglich, so dass die gemachten Erfahrungen, wenn auch punktuell, einen größeren Zeitraum und außerdem unterschiedliche Tätigkeiten an verschiedenen Einsatzstellen umfassen.

Das von den Einsatzkräften im Zwei-Schicht-Betrieb geborgene Archivgut wurde in einem Wettlauf gegen die Zeit provisorisch gesichert, denn „geborgen“ ist keinesfalls gleichbedeutend mit „gerettet“, auch wenn manch euphorische Pressemeldung diesen Eindruck erweckte. Jede einzelne Einheit, jedes Blatt Papier, jedes Fragment musste gesäubert, gesichtet, verpackt und zwischengelagert



Wiebke Böschmeyer bei der Trockenreinigung von geborgenen Plänen. Das Foto wurde von Meike Böschmeyer durch ein Loch in einem verschütteten Dokument aufgenommen, das bei Suchbohrungen entstanden ist. (Privatbesitz)

Stark beschädigte Akte vor der Restaurierung. (Landschaftsverband Rheinland)

werden, nachdem wegen des drohenden Mikrobenbefalls eine Trennung in „nass“ bzw. „feucht“ und „trocken“ erfolgt war. Trockene, „nur“ mechanisch geschädigte Dokumente wurden durch Abkehren mit Pinsel oder Bürste grob gereinigt, feuchte oder nass gewordene Dokumente galt es schnellstmöglich zu trocknen, um die

für Archivalien und Menschen gefährliche Schimmelbildung zu verhindern. Dank ihrer Fachkenntnisse und Erfahrung als Restauratorin wurde Wiebke Böschmeyer zusätzlich zu diesen Tätigkeiten mit Sonderaufgaben betraut. So half sie beim Erkennen und Zuordnen von Dokumenten, bei der Schadenserfassung wertvoller Handschriften und war an der so genannten Spülstation im Einsatz.

Völlig durchnässtes Schriftgut wie das im Juli mit Baggern aus dem Grundwasser geschaufelte Material, das mit Schlamm, Sand, Geröll und Unrat vermengt war, wurde an eigens hierfür eingerichteten Spülstationen vorsichtig abgewaschen, nachdem andere Helfer beim Vorsortieren zusammengelegt hatten, was – so die Anleitung des „Archivars vom Dienst“ – aussieht, als ob es zusammengehört. Parallel dazu waren Listen über Archivsignaturen oder den mutmaßlichen Inhalt zu führen, soweit der Zustand der Archivalien dies





Archivaliendusche: An den Spülstationen wurden nasse und verschmutzte Archivalien von Schlamm, Sand und Geröll befreit. Für die spätere Gefrier-trocknung mussten sie anschließend an den Packstationen einzeln in Folie verpackt werden, parallel wurden Signaturen und – soweit erkennbar – Hinweise auf den Inhalt in Listen festgehalten. Foto Wiltrud Fischer-Pache 2009. (StadtAN)

überhaupt zuließ. Anschließend wurden die Einheiten in Folie verpackt und in Gitterboxen bereitgelegt für den täglichen Transport zu den Gefriertrocknungsanlagen. Erst dann kann die eigentliche Arbeit der Restauratoren und Archivare beginnen.

Als Fazit bleibt: Trotz Schmutz, Schweiß und Rückenschmerzen war der Hilfeinsatz eine sehr lehrreiche Erfahrung, und es hat Freude bereitet, bei der Bergung der Archivalien mitzuhelfen.

Für die Rettung der Kölner Archivalien, von denen ein Drittel schwer, die Hälfte mittel und nur rund 15 Prozent leicht beschädigt sind, werden Restaurierungskosten in Höhe von 370 Millionen Euro oder 30 Jahre Arbeit für 200 Restauratoren – das entspricht 6.000 Personenjahren – geschätzt. Eine große Herausforderung für die Archivare ist (neben der Planung eines Archivneubaus und der Einrichtung eines Benutzerzentrums mit Lesesaal für Mikrofilme und Digitalisate) die Zusammenführung des völlig auseinandergerissenen Bestands. Mit der Erfassung und Identifizierung der in so genannten Asylarchiven ausgelagerten Einheiten haben einzelne Kölner Kollegen bereits begonnen.

Zur Bewältigung der anstehenden Fachaufgaben wurde im September 2009 ein Fachbeirat Wiederaufbau des Historischen Archivs der Stadt Köln einberufen. Die-

sem gehört auch der Leiter des Stadtarchivs Nürnberg Dr. Michael Diefenbacher, der seit September 2009 VdA-Vorsitzender ist, an.

Fast genau ein Jahr nach der Katastrophe – am 6./7. März 2010 – fand bundesweit an über 300 Archiven der vom Verband deutscher Archivarinnen und Archivare zum fünften Mal veranstaltete „Tag der Archive“ statt, der diesmal unter dem Motto „Dem Verborgenen auf der Spur“ stand. Sowohl Termin als auch Motto waren vor dem 3. März 2009 festgelegt worden, künftig wird der Tag der Archive zur Erinnerung an den Kölner Archiveinsturz alle zwei Jahre bewusst am ersten Märzwochenende stattfinden.

Im Nürnberger Stadtarchiv gab es für Besucherinnen und Besucher am 6. März 2010 neben den angebotenen Führungen und Veranstaltungen aktuelle Informationen über das Unglück, die Bergungsmaßnahmen und die angelaufenen Restaurierungsmaßnahmen. Die Verkaufserlöse aus dem diesjäh-



Dieselbe Akte nach der Restaurierung. (Landschaftsverband Rheinland)

rigen Bücherbasar und die für Köln eingeworbenen Spenden von insgesamt knapp 1.000 € wird das Stadtarchiv aus seinem Restaurierungsetat aufstocken und zur Restaurierung einer Kölner Urkunde zur Verfügung stellen, für die es eine Restaurierungs-Patenschaft übernommen hat.

Was haben wir aus der Katastrophe von Köln gelernt, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für unsere künftige Arbeit – über die gewonnenen praktischen Erfahrungen im Umgang mit den zu bewältigenden Mengen an geschädigten und nass gewordenen Archivalien hinaus? Wie die am 5. März 2010 im Martin-Gropius-Bau eröffnete Ausstellung „Köln in Berlin. Nach dem Einsturz. Das historische Archiv“ eindrucksvoll belegte, sind Restauratoren heute in der Lage, fast alles zu restaurieren, wenn die immensen hierfür erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stehen. Nicht nur deshalb bleibt zu hoffen, dass die genauen Ursachen und Umstände dieser bislang einmaligen Katastrophe aufgeklärt

und die verantwortlichen Personen zur Rechenschaft gezogen werden.

Eine Lehre aus Köln ist die Einsicht, dass zur Bestandserhaltung auch die Notfallvorsorge bzw. Notfallplanung gehört. Daher müssen regelmäßige Notfallübungen durchgeführt werden, in die sowohl Mitarbeiter als auch Besucher des Hauses einzubeziehen sind. Eine weitere wichtige Lehre ist die Erkenntnis, dass rechtzeitig getroffene Maßnahmen der Bestandserhaltung im eingetretenen Unglücks- oder Katastrophenfall wesentlich dazu beitragen können, das Ausmaß des Schadens deutlich zu verringern. Dies betrifft nicht nur die Verpackung in stabilen, alterungsbeständigen Kartons und die zeitnahe Erschließung neu übernommener Bestände, sondern auch die Sicherungsverfilmung und Digitalisierung der Bestände einschließlich der Findmittel. Auch wenn hierfür zusätzliche finanzielle Mittel akquiriert und bereitgestellt werden müssen, gilt auch hier der Grundsatz, dass Schadensprävention die wirtschaftlichste Methode der Bestandserhaltung ist.

Dr. Wiltrud Fischer-Pache informiert Besucher am „Tag der Archive“ über die Kölner Katastrophe, Foto 6.3.2010. (StadtAN)



Horst-Dieter Beyerstedt:

Philipp Melanchthon (1497–1560), seine Besuche in Nürnberg und ihre Spuren im Stadtarchiv

2010 jährt sich zum 450. Mal der Todestag des Reformators Philipp Melanchthon, der auch in Nürnberg seine Spuren hinterlassen hat. Als unbekannter junger Mann, auf der Durchreise zu seinem künftigen Arbeitsplatz an der Universität Wittenberg, kam Philipp Melanchthon Mitte August 1518 das erste Mal nach Nürnberg. Trotzdem kam er nicht ganz als Fremder. Persönliche Netzwerke verknüpften die Humanisten jener Zeit, und so fand der junge Schützling des Humanisten Johannes Reuchlin schnell Kontakt zu Willibald Pirckheimer, dem größten Humanisten Nürnbergs. Diese Humanistenfreundschaft legte den Grund zu den engen Beziehungen, die ihn künftig mit der Pegnitzstadt verbinden sollten. Vielleicht machte er auch schon Bekanntschaft mit Christoph Scheurl, mit dem er in den folgenden Jahren einen regen Briefwechsel pflegte.

Ganz anders sein zweiter Aufenthalt im November 1525! Diesmal war Melanchthon kein Unbekannter mehr, sondern weithin berühmt als Humanist und Vordenker der Reformation. Schon am 17. Oktober 1524, fast zeitgleich mit den ersten offenen Schritten Nürnbergs in Richtung Reformation, hatte der Rat beschlossen, eine humanistische höhere Schule in Nürnberg zu gründen, und trug ihre Leitung Melanchthon an. Das Einladungsschreiben verfasste der junge, noch nicht in den Rat gewählte Patrizier Hieronymus Paumgartner, der dem engsten Schüler- und Freundeskreis Melanchthons angehörte und erst kurz zuvor von seinem Studium aus Wittenberg zurückgekehrt war. Trotz seiner Freude über den Entschluss des Rates lehnte Melanchthon ab, da er, wie er schrieb, seine Dienstpflichten in Wittenberg nicht aufgeben könne und der schweren Aufgabe nicht gewachsen sei. Durch diese Absage und durch die Wirren des Bauernkriegs kam die Schulgründung zunächst ins Stocken. Erst am 16. September 1525 bat der Rat Melanchthon abermals und diesmal offiziell, nach



Nürnberg zu kommen und bei der Schulgründung zu helfen. Diesmal sagte Melanchthon zu. Am 12. November traf er in Nürnberg ein, blieb hier 17 Tage und erarbeitete zahlreiche Vorschläge für Lehrplan, Organisation und personelle Ausstattung der neuen Gelehrtenschule. Am 17. November nahm der Rat seine Vorschläge an. Eine erneute Bitte des Rates, die Leitung der neuen Schule zu übernehmen, lehnte Melanchthon wiederum ab.

*Philipp Melanchthon,
Kupferstich von I. Hering, o. D.
(StadtAN A 7/I Nr. M 55/III)*



Das alte Egidienkloster vor dem Brand, seit 1525 Gebäude des Gymnasiums, Kupferstich von Johann Alexander Boener um 1700. (StadtAN E 13/II Nr. G 64)

Die Gründung des Gymnasiums war nicht das einzige Problem, zu dem Melanchthons Rat erbeten wurde. Seit dem offiziellen Übertritt Nürnbergs zur Reformation hatte sich der Druck auf die altgläubig gebliebenen Klöster unerträglich verschärft, und Willibald Pirckheimer, der zwei Schwestern und zwei Töchter im Klarakloster hatte, bat Melanchthon um Vermittlung. In einem berühmt gewordenen Gespräch mit Willibalds Schwester, der Äbtissin Caritas Pirckheimer, war Melanchthon so beeindruckt von ihrer Bildung und Frömmigkeit, dass er sich energisch für die Klöster einsetzte. Tatsächlich ließ der Druck auf diese nach.

Zur Eröffnung des Gymnasiums kam Melanchthon erneut nach Nürnberg, gab letzte Ratschläge und hielt am 23. Mai 1526 seine Eröffnungsrede *In laudem scholae novae* („Zum Lob der neuen Schule“). Dieser Aufenthalt hat auch Spuren in der Kunstgeschichte hinterlassen. Albrecht Dürer fertigte eine Zeichnung Melanchthons an, die er 1526 in Kupfer stach und die ihm 1526 als Vorlage für den Kopf des Johannes in seinen „Vier Aposteln“ diente.

Vier Jahre später, 1530, machte Melanchthon gleich zweimal auf der Hin- und Rückreise zum Reichstag von Augsburg in Nürnberg Station. Diesmal war sein Verhältnis zum Rat

nicht ungetrübt. Stets um Frieden und einen Ausgleich mit den Altgläubigen bemüht, hatte Melanchthon die Anerkennung der bischöflichen Jurisdiktion vorgeschlagen, wenn die Bischöfe im Gegenzug die evangelische Predigt erlaubten – ein Vorschlag, der den Reichsstädten aus politischen Gründen völlig unannehmbar war. Melanchthon sei kindisch geworden, kommentierten die Nürnberger Reichstagsgesandten empört.

Am 19. Oktober 1536 kam Melanchthon auf der Rückreise von Tübingen, wo er an der Reform der Universität mitgewirkt hatte, zum sechsten Mal nach Nürnberg. Seine Ankunft war hochwillkommen, waren die Nürnberger Theologen doch seit Jahren tief gespalten. Während Andreas Osiander auf der Einzelbeichte als Voraussetzung für Absolution und Teilnahme am Abendmahl bestand, hielten viele seiner Kollegen eine allgemeine Formel im Rahmen des Gottesdienstes für ausreichend, und die Mehrzahl der Bevölkerung war ohnehin zu nichts anderem bereit. In langen Gesprächen mit Osiander suchte Melanchthon zu vermitteln und fertigte am 22. Oktober eine eigene Stellungnahme an, die am 6. November im Rat verlesen wurde. Eine Lösung wurde nicht gefunden, jedoch ließ der Streit die nächsten Jahre nach.



Philipp Melanchthon, Punktierung/Stahlstich von Friedrich Fleischmann/F. Campe, 1817. (StadtAN A 7/I Nr. M 55/I)

Als Kaiser Karl V. die Protestanten im Schmalkaldischen Krieg 1546/47 vernichtend geschlagen hatte, musste Melanchthon Wittenberg vorübergehend verlassen. Wieder lud der Rat ihn ein, eine Aufgabe in Nürnberg zu übernehmen. Melanchthon hielt aber seiner Universität die Treue und blieb in Wittenberg.

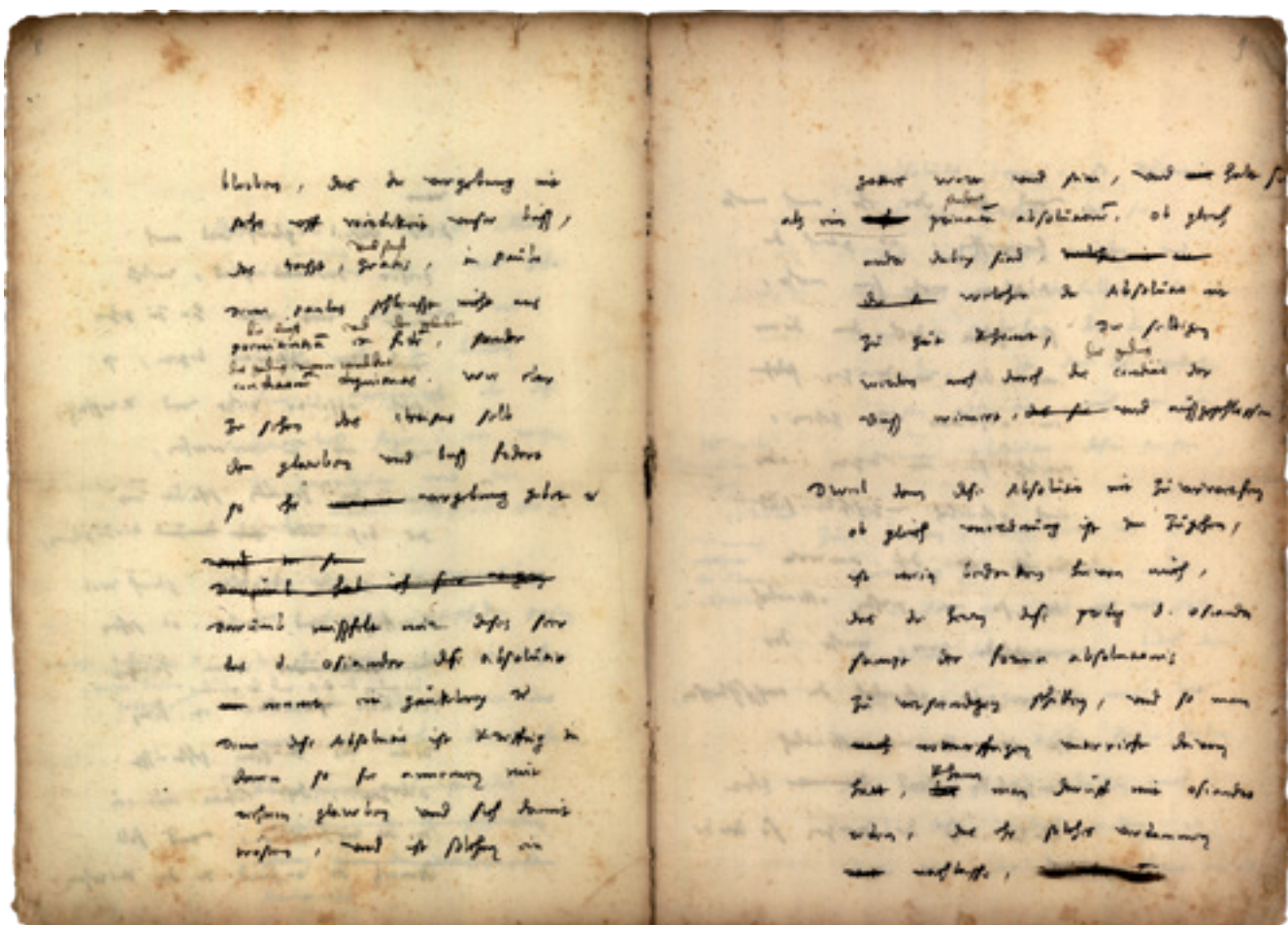
Melanchthons siebter, vorletzter Besuch in Nürnberg wurde sein längster. Auf Drängen des siegreichen Kaisers entsandte Kurfürst Moritz von Sachsen eine protestantische Theologendelegation zum Konzil nach Trient. Als ihr Haupt traf Melanchthon Anfang 1552 in Nürnberg ein. Sechs lange Wochen wartete er hier auf weitere Instruktionen. Melanchthon nutzte die lange Wartezeit, um in Ruhe wissenschaftlich zu arbeiten und an „seinem“ Gymnasium 30 Stunden Vorlesung zu halten. Dann wurde die Delegation nach Sachsen zurückgerufen: Der Fürstenaufstand gegen Karl V. stand bevor.

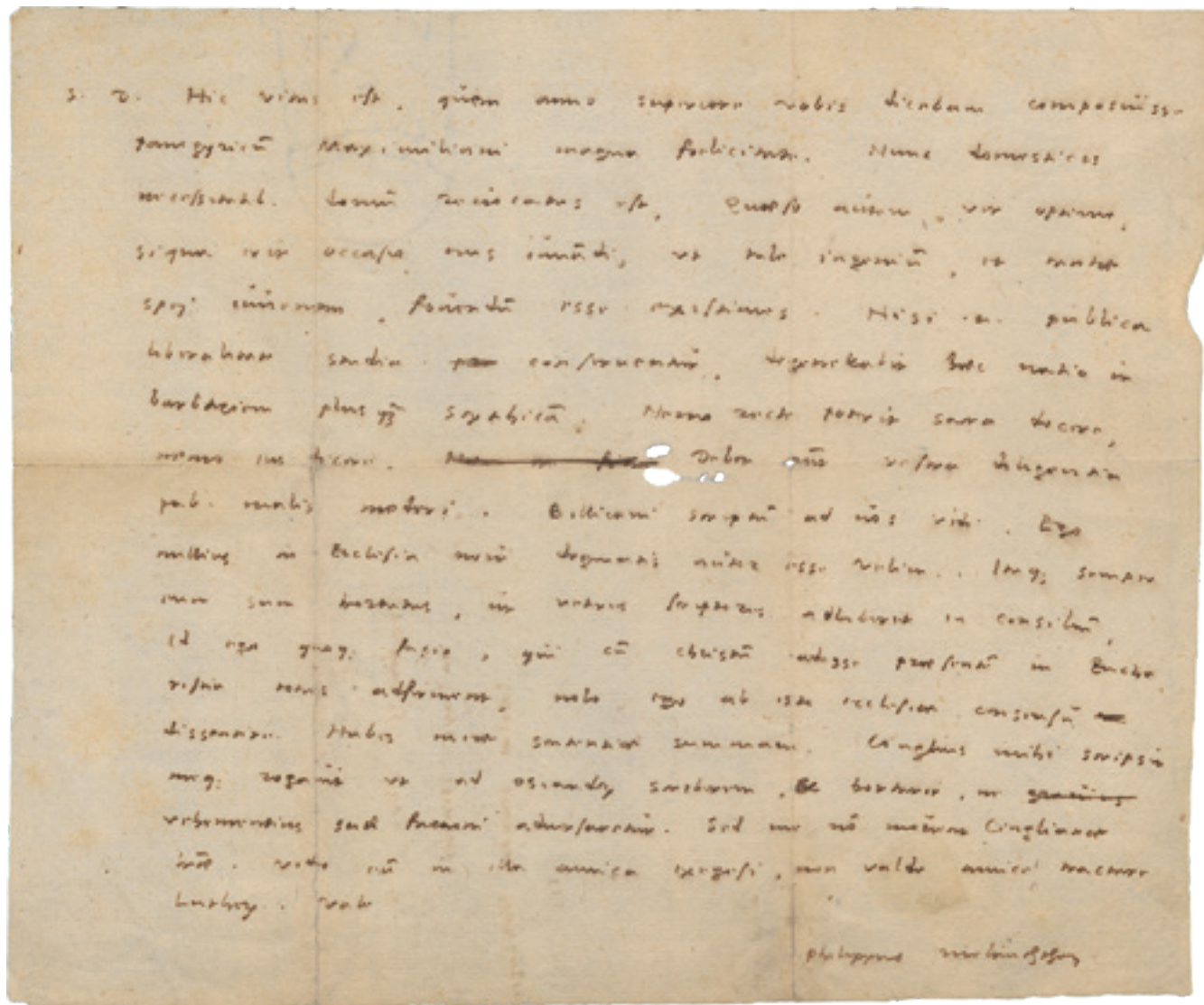
Ein letztes Mal wurde Melanchthon am 25. September 1555 nach Nürnberg gerufen, und wie-

der ging es um seine Vermittlung in den osiandrischen Streitigkeiten. Osiander selbst hatte Nürnberg 1548 verlassen, noch aber besaß er Anhänger in der Reichsstadt, die ihm an Glaubenseifer in nichts nachstanden. In intensiven Gesprächen im Sebalder Pfarrhof suchte Melanchthon zu vermitteln. Der Versuch scheiterte, und auch Osianders Anhänger verließen den Kirchendienst Nürnbergs.

Welche Spuren haben Melanchthons Aufenthalte in Nürnberg und seine rege Zusammenarbeit mit dem Rat im Stadtarchiv hinterlassen? Von Melanchthon selbst geschriebene Texte (Autographen) lassen sich nur wenige im Stadtarchiv nachweisen. Der wichtigste ist die Frucht seines Vermittlungsversuchs im osiandrischen Streit 1536, sein zehn Seiten umfassendes Gutachten *De privata absolutione* („Über die Einzelbeichte“) vom 22. Oktober 1536 (B 5/II Nr. 46). Mit großer Klarheit arbeitet Melanchthon die grundlegenden theologischen Positionen heraus, bleibt aber erstaunlich vage zu den Lösungsmöglichkeiten;

Eigenhändige Stellungnahme Philipp Melanchthons zum Streit um die Einzelbeichte, auf Bitten des Rates verfasst am 22.10.1536 nach seinen Gesprächen mit Andreas Osiander. Die lateinischen Fachbegriffe sind von einem Ratsschreiber zwischen den Zeilen ins Deutsche übersetzt. (StadtAN B 5/II Nr. 46)





Brief Philipp Melancthons an
Lazarus Spengler vom 19.5.1527.
(StadtAN E 1/1731 Nr. 70)

über die Einholung weiterer Gutachten kommen seine Empfehlungen nicht hinaus.

Von Melancthons eigener Hand stammen weiterhin zwei Briefe, die er an Nürnberger Amtsträger geschrieben hat. Der erste, auf Latein geschriebene Brief (E 1/1731 Nr. 70) richtet sich an den einflussreichen Nürnberger Ratsschreiber Lazarus Spengler. Es ist ein Empfehlungsbrief. Garniert mit allgemeinen Thesen zur Wichtigkeit der Wissenschaften – *Wenn die Studien nicht durch die Freigebigkeit der Staaten erhalten werden, sinkt diese Nation zu einem barbarischen Zustand hinab* – bittet Melancthon, seinen nach Nürnberg zurückgekehrten Schüler Veit Dietrich zu fördern, das heißt: ihm eine Stelle im Nürnberger Kirchendienst zu geben. Tatsächlich wurde Veit Dietrich Prediger an St. Sebald; durch zahlrei-

che Schriften übte er großen Einfluss auf die junge evangelische Kirche aus. Im Anschluss an diese Bitte erörtert Melancthon, wohl in Fortsetzung einer brieflichen Diskussion, die damals drängende Frage der Realpräsenz Christi im Abendmahl und distanziert sich von der Position Zwinglis. Bemerkenswert ist die Überlieferungsgeschichte dieses Briefes: Er kam nicht mit dem Ratsarchiv oder persönlichen Unterlagen Spenglers ins Stadtarchiv, sondern mit dem Nachlass eines modernen Wissenschaftlers. Auf welchen verschlungenen Wegen mag er dorthin geraten sein?

Ein zweiter Brief Melancthons richtet sich an Linhart Tucher in dessen Eigenschaft als Spitalpfleger (E 29/IV Nr. 617). Auch er ist ein Empfehlungsschreiben für einen seiner Schüler. Nach allgemeinen Bemerkungen über die

Verderbnis der Welt in diesem „letzten Zeitalter“ und die Notwendigkeit, auch und gerade jetzt Bildung und Frömmigkeit zu fördern, bittet er Tucher um die Förderung des gerade vom Rat als Lehrer an der Spitaler Lateinschule eingestellten Magisters Johannes Bart, konkret: um eine Gehaltserhöhung für diesen. Auch dieser Brief ist ursprünglich nicht im Briefarchiv Linhart Tuchers überliefert worden, sondern wurde erst auf Beschluss des Tucherschen Geschlechterrates vom 8. Mai 1873 aus dem Antiquitätenhandel zurückgekauft und diesem wieder eingefügt.

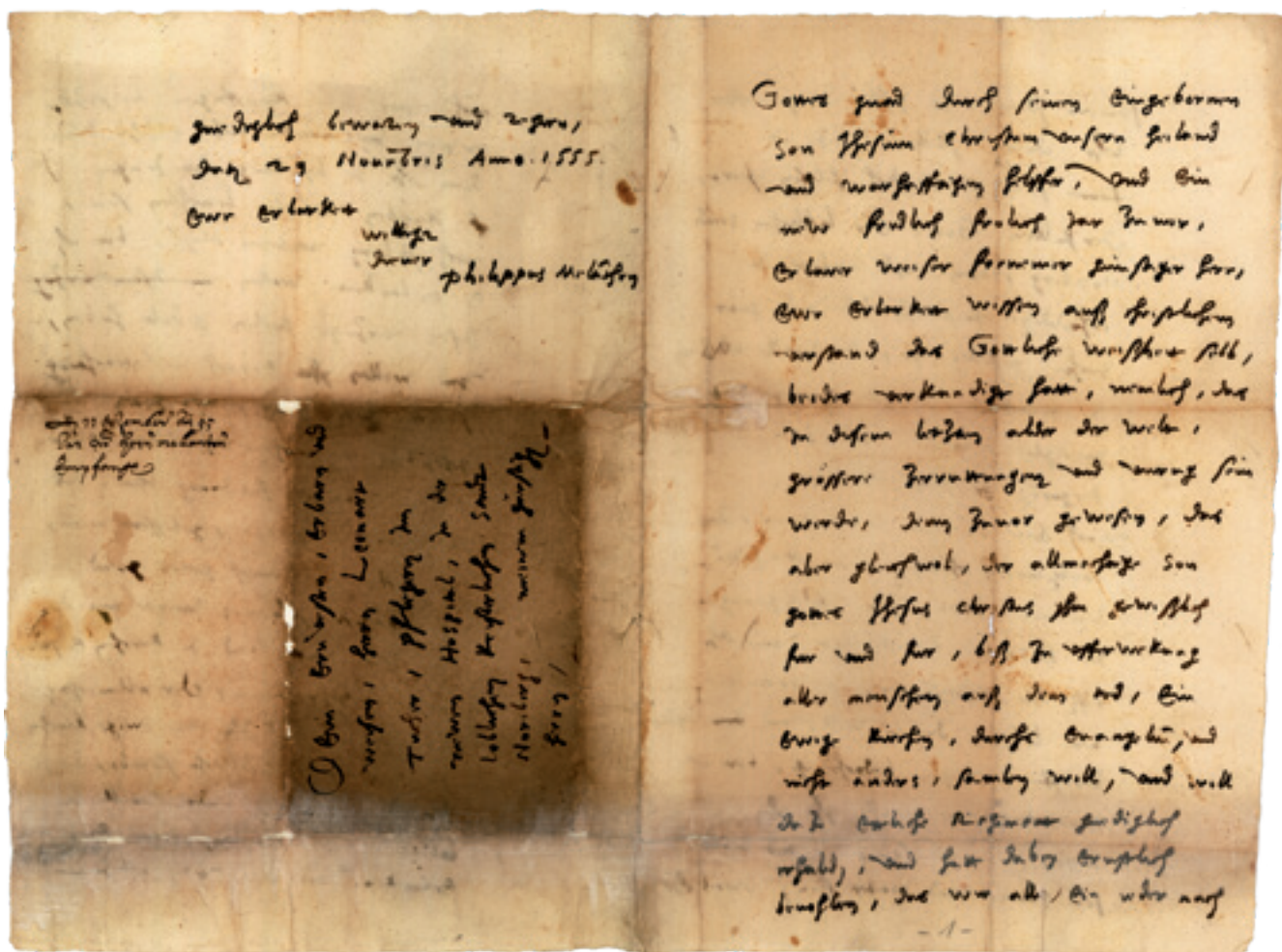
Zahlreicher sind die Briefe anderer Absender, die über Melanchthon berichten. Insbesondere Linharts Sohn Paulus Tucher, der als Student in Wittenberg 1544/1545 bei Melanchthon studierte, erwähnt immer wieder auch Melanchthon, seine Lehrveranstaltungen, seine Werke und vor allem dessen Betrübnis über die Gefangenschaft seines Schülers und Freundes Hieronymus Paumgartner (E 29/IV Nr. 473–

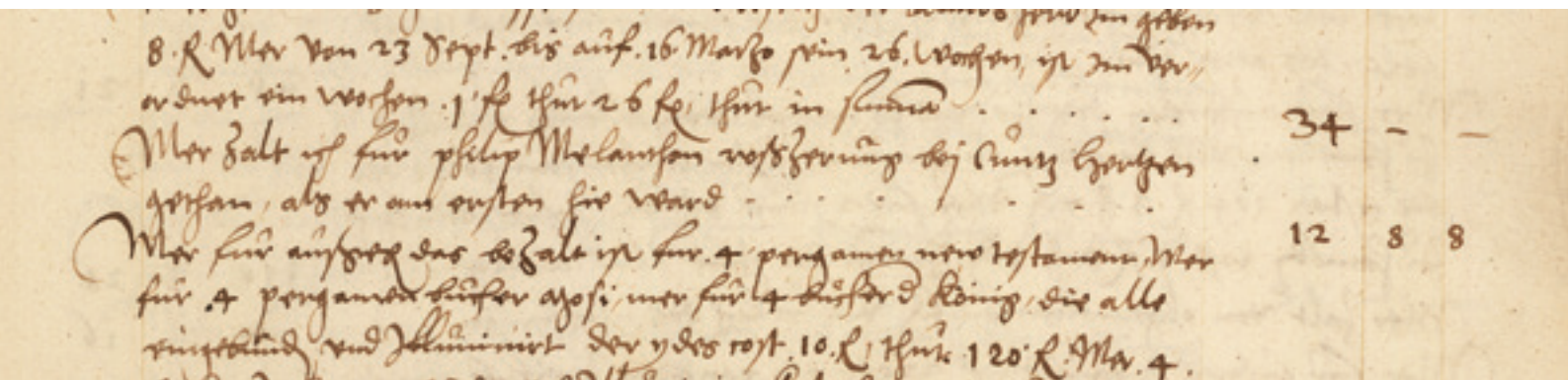


Philipp Melanchthon, Kupferstich von L. Kilian, o. D. (StadtAN A 7/I Nr. M 55/IV)

492). Auch in den 15 Briefen des Lazarus Peuschel aus Wittenberg an den Kanzleischreiber Willibald Gebhard, den Verwalter seines Stipendiums, aus den Jahren 1548–1551 finden sich

Brief Philipp Melanchthons an Linhart Tucher vom 29.11.1555. Der Brief wurde mehrfach zusammengefasst ohne Umschlag versendet. Rechts erste Seite, links letzte Seite mit Briefende, nachgedunkeltem Adressfeld, Spuren des Verschlusssiegels und Empfangsvermerk Linharts vom 11.12.1555. (StadtAN E 29/IV Nr. 617)





Eintrag in die Rechnung des Almosenamts über die Auszahlung einer „Roßzehrung“ für Philipp Melanchthon, 1525. (StadtAN D 1 Nr. 913 Bl. 33)

vereinzelte, wenn auch nur wenige Hinweise auf Melanchthon (A 26 Rep. 80 B Nr. 297 b).

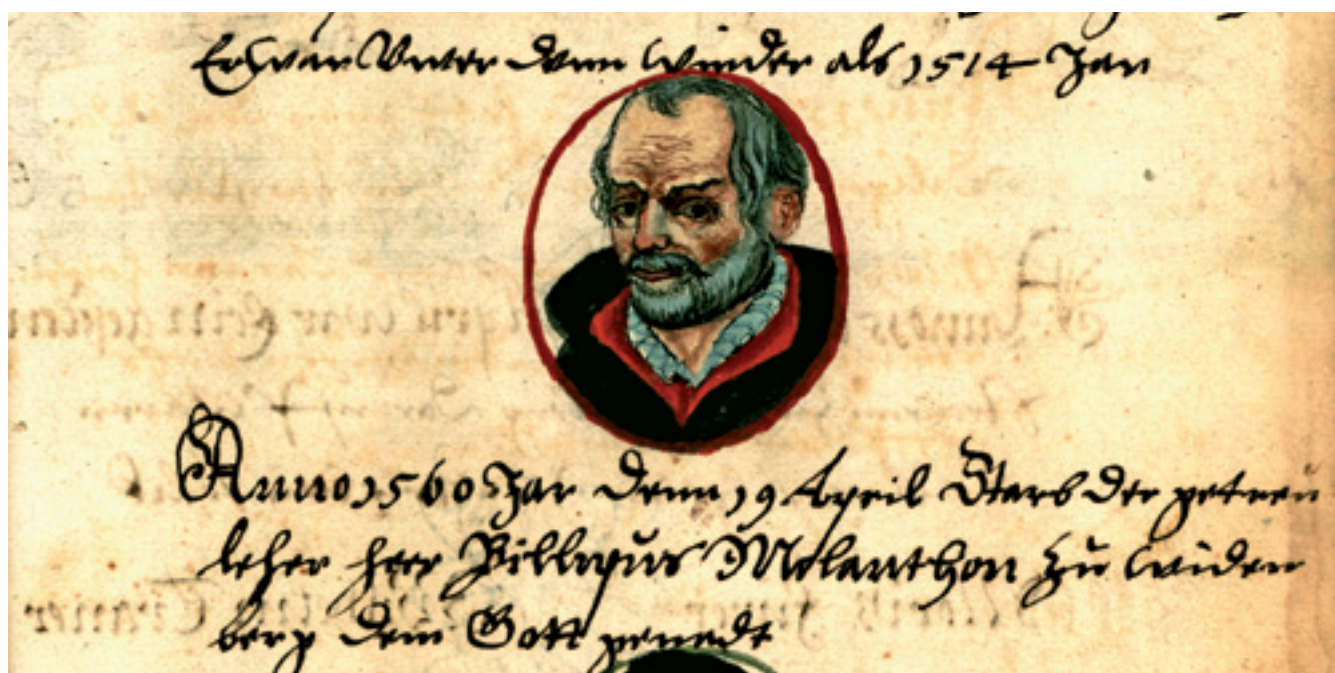
Abschriften von Schreiben Melanchthons sind zahlreich im Bestand Kirchenamt (B 5/II) enthalten, so Abschriften seines Briefwechsels mit dem Rat über die Gründung des Gymnasiums und mehrerer Gutachten und sonstiger Briefe. Auch Hinweise auf den Kauf oder Besitz von Büchern Melanchthons durch Nürnberger Patrizier oder Gelehrte finden sich häufig in Briefen und Inventaren.

Als echte Spur eines Aufenthalts Melanchthons in Nürnberg lässt sich neben dessen Gutachten vom 22. Oktober 1536 aber nur noch ein einziges weiteres im Stadtarchiv aufbewahrtes Archivale ansehen: ein Eintrag in der Almosenrechnung des Stadtmosenamts über die Auszahlung einer „Roßzehrung“

für Philipp Melanchthon 1525. *Mer Zalt ich für philip Melanthon roßzerung, bei Cuntz Hertzen gethan, als er am ersten hie ward: 12 fl 8 lb 8 d*, so die leider nicht datierte Eintragung unter der Rubrik „Allgemeine Ausgaben“ für das Jahr 1525 (D 1 Nr. 913 S. 33). Trotz seines Namens diente das Stadtmosenamt nicht nur der Auszahlung von Almosen an Bedürftige, sondern als Kasse für eine Vielzahl von Ausgaben im Sozial- und Kulturbereich – und hierzu zählten auch die Reisekosten eines vom Rat herangezogenen auswärtigen Sachverständigen, wie Melanchthon es war.

Selbstverständlich sind dies nicht die einzigen Spuren, die Melanchthon in Nürnberg hinterlassen hat. Weitere Autographen oder auf ihn bezügliche Schriften finden sich in anderen Archiven und Bibliotheken Nürnbergs. Aber das ist ein anderes Thema.

Todeseintrag Philipp Melanchthons in der Neubauer-Chronik, 1610. (StadtAN F 1 Nr. 42 Bl. 98)



Walter Bauernfeind:

Die Patrizierfamilie Tetzl – Retrokonversion des Bestands E 22 (Tetzlstiftung)

Die Nürnberger Patrizierfamilie Tetzl war seit Mitte des 14. Jahrhunderts bis zu ihrem Absterben 1736 ständig prominent in der Reichsstadt vertreten. Bereits das erste Familienmitglied, Fritz Tetzl (gest. 1367), wurde 1343 in den Kleineren Rat gewählt. Allein schon durch seine Heirat mit Elspet, der Tochter von Hans Pfinzing, war er im obersten Führungszirkel Nürnbergs situiert. Er war es auch bereits, der durch Bauten und Stiftungen Dinge schuf, die bis heute die Stadt prägen: Mit dem Anbau der berühmten Tetzlkapelle an die Egidienkirche errichtete er die bekannte Familiengrablege, und sein Wohnort, der Tetzlhof (Egidienplatz 7/Tetzlgasse 12), der wohl aus dem Besitz seines Schwiegervaters auf ihn gekommen war, wurde als ständiger Familien- bzw. Stiftungsbesitz so raumprägend, dass eine ganze Straße mit der Bezeichnung *hinterm Tetzl* nach ihm benannt wurde – der untere Abschnitt der Tetzlgasse. Schon sein Sohn Jobst (gest. 1399) gelangte dann als Septemvir in die eigentliche reichsstädtische Regierung, in das Gremium der Sieben Herren Älteren. Somit gehörte die Familie Tetzl schon im 14. Jahrhundert zu dem Kreis der nochmals herausgehobenen Septemviratsfamilien.

Aber nicht nur politisch gehörten die Tetzl zur Nürnberger Elite. Die Familie muss wohl schon vor dem Zuzug nach Nürnberg immens reich gewesen sein. Dabei scheint bereits Fritz Tetzl als Montanunternehmer entsprechende Bedeutung gehabt zu haben. Bis ins späte 16. Jahrhundert sollte dann der Großhandel mit Erzen, Metallen und Halbfabrikaten ständig das wichtigste wirtschaftliche Standbein der Familie bleiben, was etwa durch den Besitz der Eisenhämmer in Thalheim bei Alfeld und Haunritz bei Pommelsbrunn belegt ist. Als Eigentümer dieser Proto-Industriebetriebe unterzeichnete Jobst Tetzl am 7. Januar 1387 als erster von 64 Nürnberger, Amberger und



Sulzbacher Montanunternehmern die berühmte Hammerwerkseining dieses Rohstoff- und Verarbeitungskartells. Aber auch umfangreiche Kreditgeschäfte, etwa mit den Herzögen Stefan und Johann von Bayern, sind in dieser Zeit schon belegt. Es spricht übrigens einiges dafür, dass das Gebiet südöstlich von Hersbruck auch der Herkunftsort von Fritz Tetzl sein könnte.

*Das Wappen der Familie Tetzl:
In Rot eine silberne aufspringende Katze. (StadtAN E 3 Nr. 52)*

*Die Tetzelskapelle
in der Egidienkirche,
Aufnahme von 1935.
(StadtAN A 44
Nr. C 6168-22)*



Ebenso zeichnete umfangreicher Land- und Immobilienbesitz die weit verzweigte Familie Tetzels aus: 1430 bis 1455 gehörte ihnen der Herrnsitz Gibitzenhof sowie Steinach.

Ab 1447/96 bis 1536/49 waren Stadt und Amt Gräfenberg im Besitz der Familie. Nachdem die Tetzels 1524 geadelt worden waren, erwarb Jobst Tetzels (1503–1575) im Jahr 1569 den namensgebenden Herrnsitz Kirchensittenbach von der Familie Erlbeck, die seit der Mitte des 14. Jahrhunderts dort ansässig gewesen war. Zur Herrschaft gehörten neben dem Schlossgut 21 weitere Güter mit Mannschaften. Gleichzeitig arrondierte Jobst Tetzels seinen Besitz, indem er vom reichsstädtischen Landalmosenamt sowie vom Landpflegamt zusätzlich 48 Anwesen kaufte. Allerdings musste er sich verpflichten, Kirchensittenbach nicht ohne Genehmigung des Rats an Auswärtige zu verkaufen. Außerdem mussten alle Untertanen dem Rat Steuer, Heerfolge und Ungeld leisten. Während der Familie die Dorfherrschaft mit Niedergerichtsbarkeit und Kirchweihschutz zustand, lag die Hochgerichtsbarkeit beim Rat bzw. dem Pflegamt Hersbruck.

Ein anderer Familienzweig hatte zeitgleich die hochstiftisch-bambergsche Herrschaft Sambach in der Nähe von Pommersfelden in Besitz und nannte sich nach dieser. Zum Kirchensittenbacher Besitz erfolgten Ende des



Ansicht von Kirchensittenbach aus dem Jahr 1701, rechts das von Jobst Friedrich Tetzels zwischen 1590 und 1595 neu erbaute Schloss. (StadtAN E 13/II Nr. G 210 II)

16. Jahrhunderts ständig Zukäufe, so dass die Herrschaft schließlich in 23 Ortschaften begütert war. 1597 kam zusätzlich die Hofmark Vorra, 1626 auch noch Schloss und Hofmark Artelshofen hinzu, womit einer der größten Nürnberger Herrschaftskomplexe im Besitz einer Familie entstanden war.

Aus einem Teil dieses Besitzes errichtete am 11. März 1612 Jobst Friedrich Tetzel (1556–1612) eine nach ihm benannte Stiftung, die heute noch mit verändertem Stiftungszweck existiert. Der Ertrag sollte in drei Teile geteilt werden. Ein Drittel stand verheirateten evangelischen männlichen Verwandten seines Familienzweigs zu. Das zweite Drittel sollte so angelegt werden, dass immer wieder neues Stiftungskapital gebildet werden konnte, während das letzte Drittel unter bestimmten Voraussetzungen jungen Angehörigen ratsfähiger Geschlechter zur Ausbildung zu Gute kam. Nachdem Jobst Friedrichs Familienzweig bereits 1639 mit seiner Ehefrau abgestorben war, wurde die Stiftung bis 1709 durch die Familie Schlüsselfelder verwaltet. Nach verschiedenen Wechslen in der Stiftungsverwaltung und Änderungen des Stiftungsbesitzes wird die Jobst-Friedrich-Tetzel-Stiftung heute von den Familien Stromer und Volckamer verwaltet.

Zum Stiftungsbesitz hatte Jobst Friedrich Tetzel neben der ihm gehörenden Grundherrschaft auch alle von ihm verwalteten älteren Familienstiftungen geschlagen. Dazu gehörten etwa der Stammsitz am Egidienplatz 7 oder die Siechkobelkapelle St. Peter und Paul, die seit 1440 bzw. 1470 dem Totengedenken der Familie diente und mit einer entsprechenden Pfründenstiftung ausgestattet war. Letztere hatte aber selbstverständlich mit der Reformation eine Umwidmung erfahren. Spätere Stiftungsverwalter der Jobst-Friedrich-Tetzel-Stiftung brachten hierin außerdem weitere Güter und Stiftungen ein, so vor allem die gut ausgestattete Dillherrische Vorschickung Thumenberg mit weiterem Grundbesitz zum Beispiel in Kronach bei Fürth, Deckersberg, Erlenstegen, Eschenfelden, Frimmersdorf, Leichendorf, Oberkruppach, Proßberg und Tauchersreuth, die Linhart Dillherr 1603 errichtet hatte.

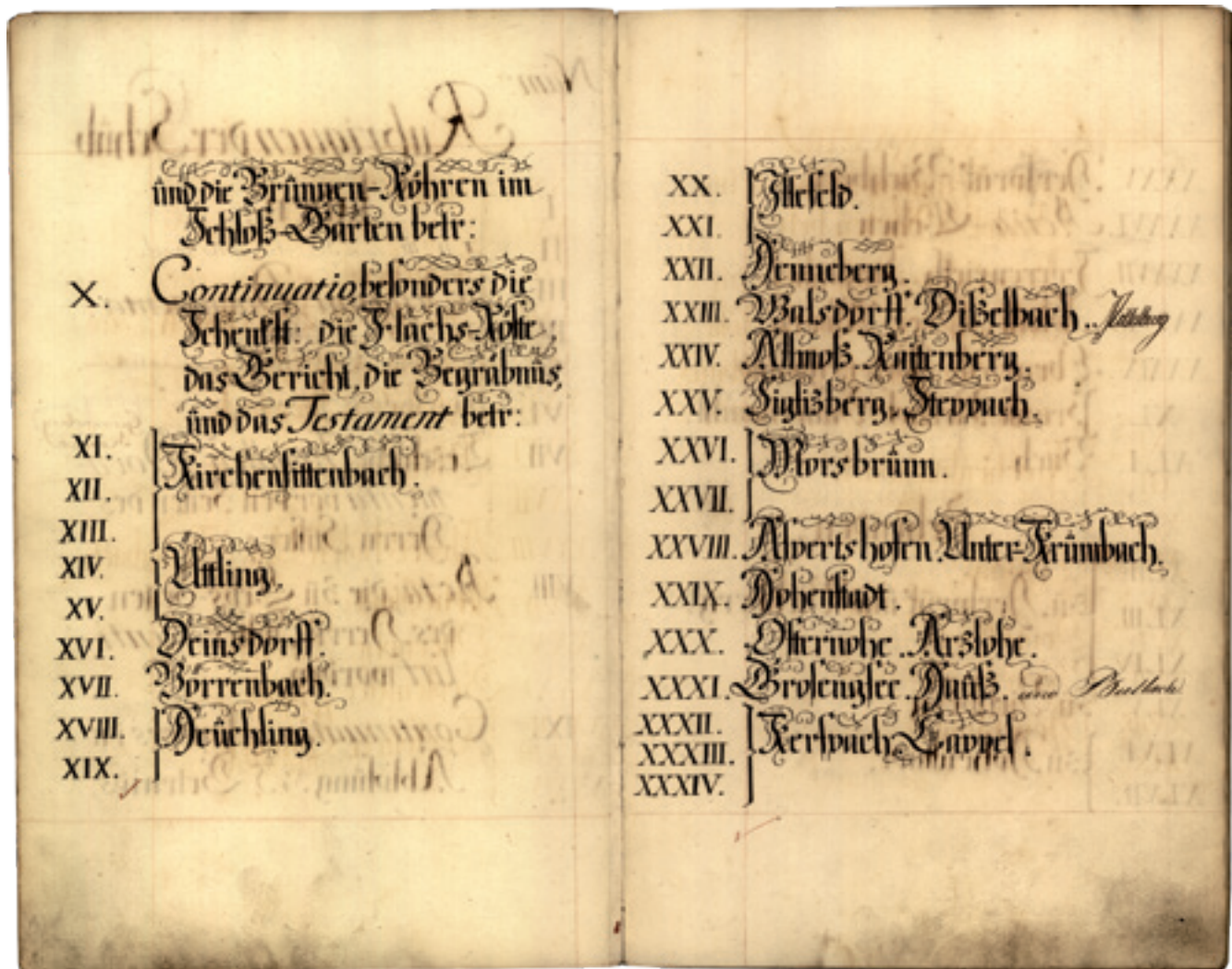
Die Überlieferung der Jobst-Friedrich-Tetzel-Stiftung wurde im Zweiten Weltkrieg durch das Stadtarchiv aus dem Stiftungshaus in der Tetzelgasse geflüchtet. Nach dem Krieg ver-



Der Stifter Jobst Friedrich Tetzel, Zweiter Losunger der Reichsstadt Nürnberg, in einem postum angefertigten Kupferstich von Johann Friedrich Leonart von 1671. (StadtAN E 17/II Nr. 2935)



Titelblatt des um 1770 angelegten Repertoriums. (StadtAN E 22/III Nr. 1, Vorsatzblatt ohne Nummer)



Teil des Inhaltsverzeichnisses
des um 1770 angelegten
Repertoriums. (StadtAN
E 22/III Nr. 1, Vorsatzblatt
ohne Nummer)

blieb es beim Stadtarchiv; 1961 wurde mit der Stiftung ein formeller Depositatvertrag geschlossen. Einzelne, vom Stiftungsverwalter Guido von Volckamer selektierte Stücke gelangten aber auch ins Germanische Nationalmuseum. Recherchegrundlage für diesen, im Stadtarchiv als „E 22“ definierten Bestand, bildete bis zum Jahr 2009 ein um das Jahr 1770 angelegtes Repertorium, das bis etwa 1826 laufend aktualisiert worden war. Die weiteren Akten des 19. und 20. Jahrhunderts waren überwiegend unverzeichnet. Nur 167 Urkunden waren in den 1970er Jahren als Teilbestand „E 22/I – Tetzeltstiftung/Urkunden“ neu registriert worden.

Im Jahr 2009 wurde der gesamte Bestand im Stadtarchiv revisioniert, neu eingeteilt und tektiert sowie teilweise neu verzeichnet; die bislang unverzeichneten Akten des 19. und 20. Jahrhunderts wurden entsprechend erst-

mals erfasst. Das Stiftungsarchiv gliedert sich jetzt in folgende Teilbestände:

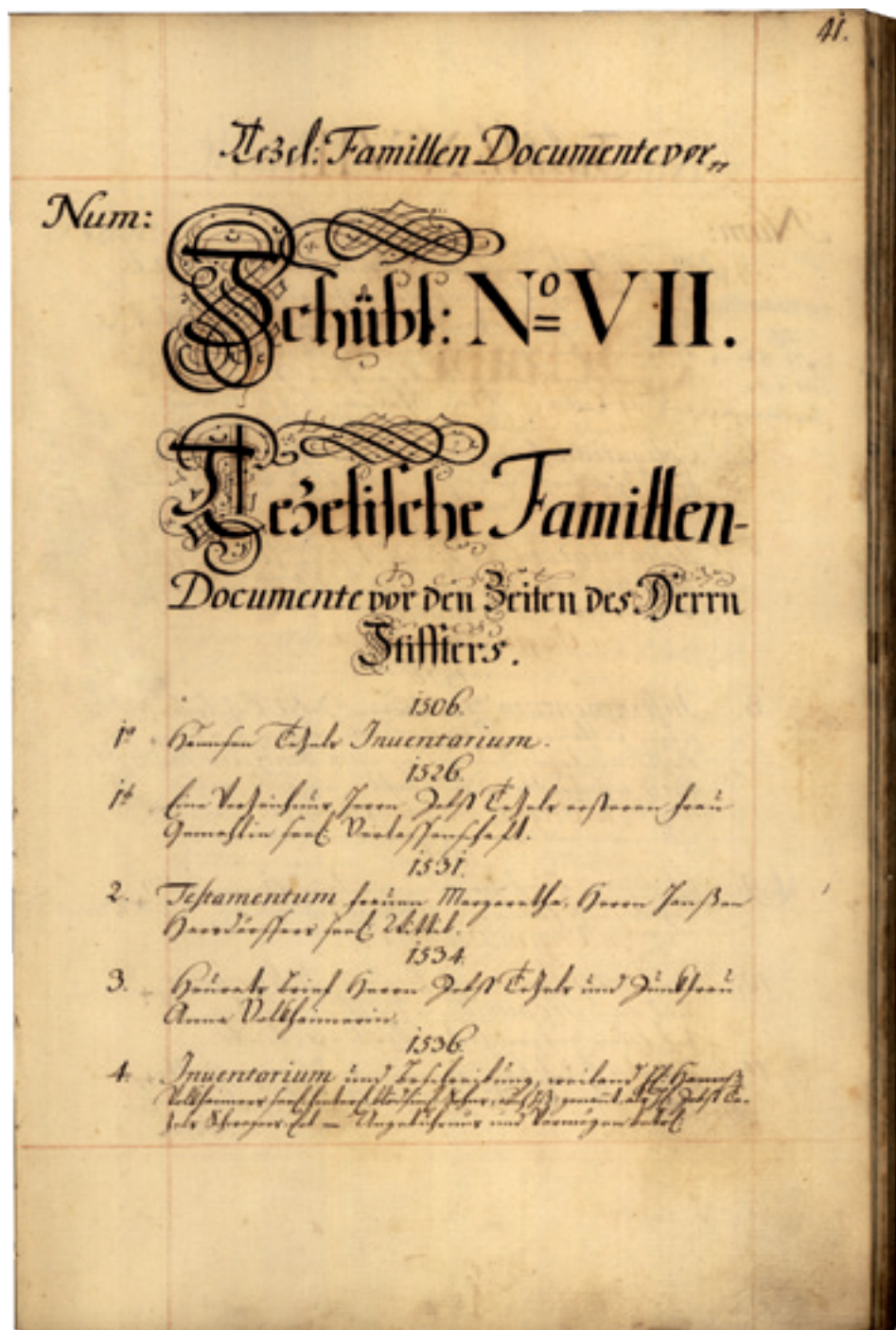
E 22/I – Tetzeltarchiv/Urkunden
167 Einheiten Laufzeit 1350–1860

E 22/II – Tetzeltarchiv/Akten
2.240 Einheiten Laufzeit 1350–1947

E 22/III – Amtsbücher und Rechnungen
276 Einheiten Laufzeit 1570–1900

Entsprechend dem Alter der 1612 errichteten Stiftung betreffen von den fast 2.700 Archivalieneinheiten nur etwas über 100 Stücke die Zeit vor 1570. Auch die Jahre von 1570 bis 1700 sind mit fast 500 Einheiten noch relativ gering vertreten. Die Hauptüberlieferung liegt mit über 1.150 bzw. 800 Stücken im 18. und 19. Jahrhundert, während das 20. Jahrhundert nur mit 70 Archivalieneinheiten belegt ist.

Auch wenn in ästhetischer Hinsicht der heutige Findbuchausdruck einer Datenbank-



Verzeichnung von fünf Archivalieneinheiten im um 1770 angelegten Repertorium mit Angabe des Lagerorts Schublade VII, der zugleich auch eine sachliche Gliederung darstellt: Tetzelsche Familien-Documente vor den Zeiten des Herrn Stiffters. (StadtAN E 22/III Nr. 1 Bl. 41r)

erfassung nicht mit der Kalligraphie des 18. Jahrhunderts mithalten kann – von der Haptik eines Findbuches von etwa 1770 mit über 1.100 Seiten ganz zu schweigen –, so hat sich doch die Qualität der Recherche durch die Bearbeitung im Jahr 2009 potenziert. Bislang von der Forschung gänzlich unbenutzte Archivalien können nun leicht gefunden werden. So ist die dürftige Beschreibung der kunsthistorisch bedeutenden Peterskapelle, die sich im

bayerischen Denkmalsinventar findet, der Tatsache geschuldet, dass niemand bislang auf die Idee kam, im Bestand der Tetzl-Stiftung zu recherchieren. Aber auch für die Regional- und Agrargeschichte bietet der Bestand eine reiche Quellengrundlage. Die beiden folgenden Beiträge sollen daher die Bandbreite der überlieferten Unterlagen zeigen und zur weiteren Forschung anregen – gerade auch bei den vorgestellten Themen.

Walter Bauernfeind:

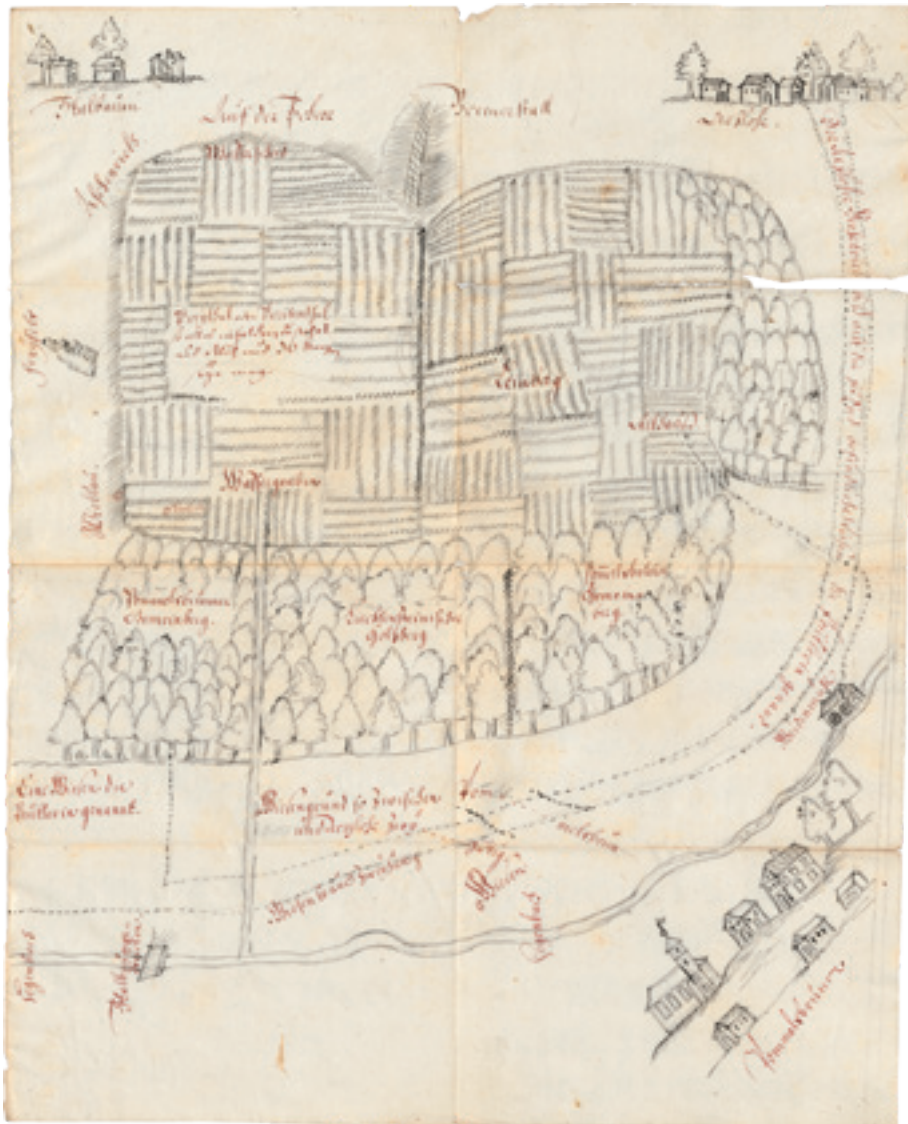
Der Streit zwischen den Gemeinden Arzlohe und Pommelsbrunn von 1702 bis 1716

Im Archiv der Tetzelsstiftung, die sich durch die Abgaben vieler Bauerngüter und weiterer Einkünfte auf dem Land finanzierte, gibt es

ausführliche Unterlagen über die Situation der Landbevölkerung speziell im 18. Jahrhundert. Besonders plastisch und nachvollzieh-

bar sind diese Akten, wenn Kartenmaterial beigelegt ist und Zeugenaussagen sowie Augenscheinprotokolle das Alltagsleben zu erkennen geben. Ein solches Beispiel bietet der Streit zwischen den Gemeinden Arzlohe und Pommelsbrunn. Die beiden Dörfer stritten sich nicht nur im Zeitraum 1702 bis 1716, hier jedoch besonders heftig. Es ging dabei vor allem um die Weidegründe im Hegenbachtal, aber auch beim Althaus und am Leinberg sowie um den Viehtrieb auf diese Wiesen und Waldstücke.

Warum und seit wann die acht Bauerngüter in Arzlohe das Recht hatten, Wiesen im Hegenbachtal und anderswo zur gemeinsamen Weide zu nutzen – wofür ein Gemeindegirte tätig war – wird zwar nicht erörtert, die wirtschaftliche Notwendigkeit ist aber offensichtlich. Wenn die Bauern im auf fast 500 Höhenmetern gelegenen Arzlohe eine vernünftige Viehhaltung betreiben wollten, dann waren sie speziell auf Weidegründe im Hegenbachtal angewiesen. Hier gab es im Vergleich zu der trockenen Jurahochfläche gut zu bewässernde, ertragreiche Wiesen. Ein weiterer Aspekt des Streits war, dass die Pommelsbrunner Gemeinde Weidegründe am Leinberg



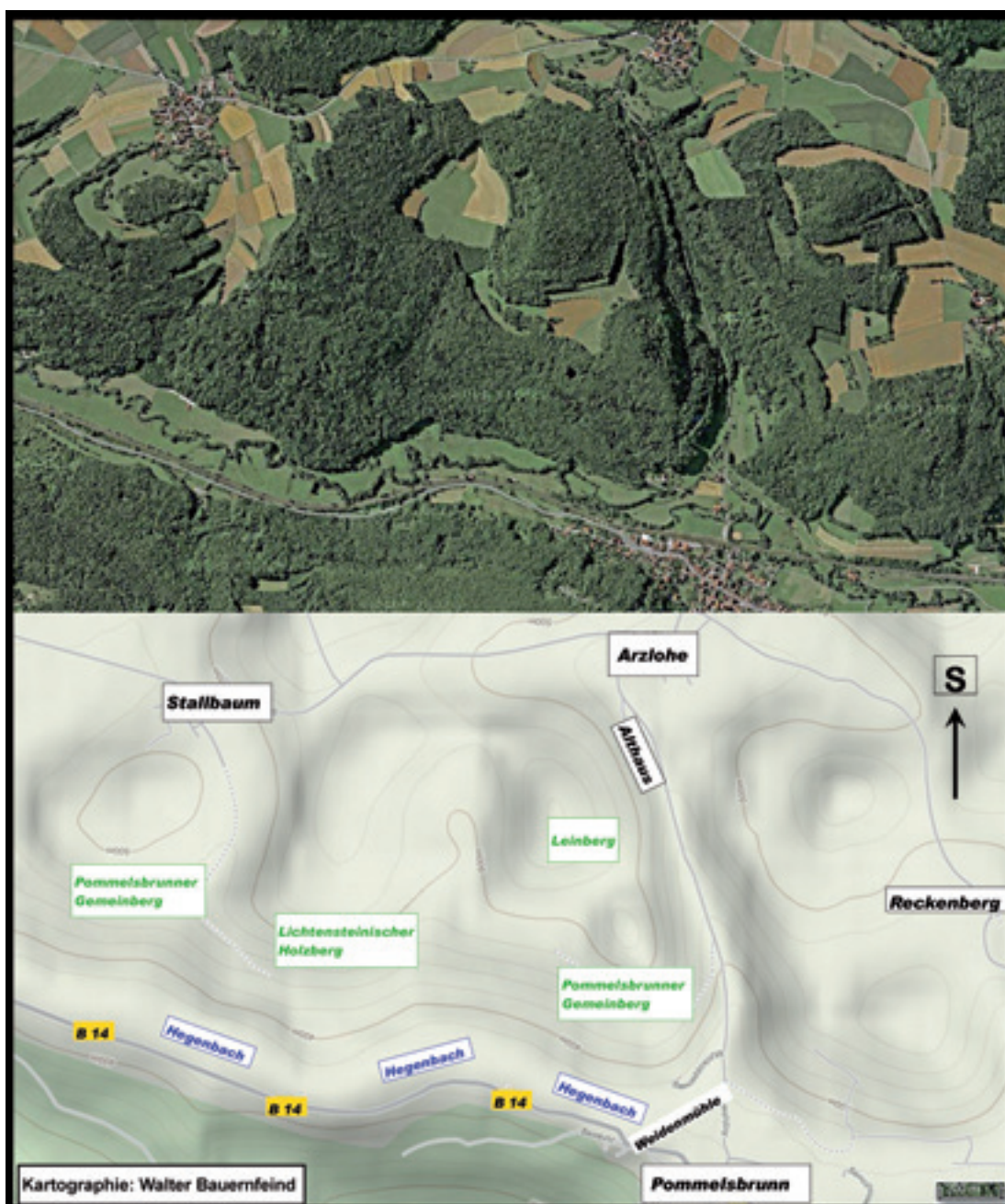
Ausführliche Kartenskizze um 1716 mit Einzeichnung des Viehtriebs von Arzlohe zur Wiese im Hegenbachtal, die den Namen Peutlerin trug, sowie der Strecke von Pommelsbrunn zum Althaus. Daneben sind viele Details und Flurnamen eingetragen, etwa die Stallbaumer Brücke über den Hegenbach oder Brunnen im Flurbezirk Miellau. (StadtAN E 22/II Nr. 671)

und um Althaus beanspruchte. Hatte bei der Besiedelung im Mittelalter ein gemeinsamer Grundherr diese wirtschaftlich eigentlich sinnvolle Rechtslage geschaffen? War Arzlohe ursprünglich so etwas wie eine Höhengründung von Pommelsbrunn? War also ursprünglich eine Weidewirtschaft aufgerichtet worden, wie man sie noch in manchen Alpentälern finden kann? Diese Fragen lassen sich hier selbstverständlich nicht klären.

Auf dem Kartendetail ist die Grundsituation gut zu erkennen. Bei der Auseinandersetzung der beiden Gemeinden ging es aber nicht nur

um den Umfang der Wiesen oder die Zeitdauer der Weidenutzung. Ständiger Streitpunkt war auch der Weg, den der Viehtrieb von der Jura-hochfläche zu der Talwiese nehmen sollte, und wann. Zusammen mit der Überlieferung im Landpflegamt und im Heilig-Geist-Spital ergibt der einschlägige Bestand der Tetzels-tiftung eine hervorragende Dokumentation allein dieses Aspekts im bäuerlichen Wirtschaftsleben der Frühen Neuzeit; die Alltags-quellen setzen dabei spätestens Mitte des 16. Jahrhunderts ein.

Moderne Karten der umstrittenen Weidegründe – Satellitenaufnahme und Geländekarte. Deutlich wird, wie sehr der Wald sich im 20. Jahrhundert über ehemaligen Feldern ausgebreitet hat.



Walter Bauernfeind:

St. Peter im 18. Jahrhundert – Renovierung und Totalumbau der Peterskapelle 1756



Im Jahr 1327 wird der Siechgraben vor dem Frauentor das erste Mal erwähnt. Die Karte um 1730 zeigt die Situation im südöstlichen Vorfeld der Reichsstadt. (StadtAN A 4/IV Nr. 70, Ausschnitt)

In der Reichsstadt Nürnberg befanden sich an den vier großen Fernhandelsstraßen nach Böhmen/Polen, Ungarn, Italien/Schweiz und Belgien/Niederlande so genannte Siechkobel zur abgesonderten Betreuung ansteckend Kranker. Neben der Krankenfürsorge hatten sie vor allem die Funktion der Altersversorgung. Solche Einrichtungen waren bis weit ins 19. Jahrhundert hinein auch geistliche Institutionen. Daher ist es nicht erstaunlich, dass ihre Kapellen die Urzellen der heutigen Kirchengemeinden St. Jobst, St. Peter, St. Leonhard und St. Johannis sind.

Durch das Frauentor führte der Fernhandelsweg über Regensburg donauabwärts nach Wien, Budapest und weiter zum Schwarzen

Meer. Im Vorfeld der Stadt durchquerte die Straße dabei wasserreiches Gebiet. Schon im 14. Jahrhundert waren Fischbach und Langwasser zum Dutzendteich aufgestaut bzw. waren Bachläufe durch Wasserbaumaßnahmen umgeleitet worden. Außerdem entsprangen hier mehrere Quellen, die Weiher, Landgräben und Wasserleitungen speisten.

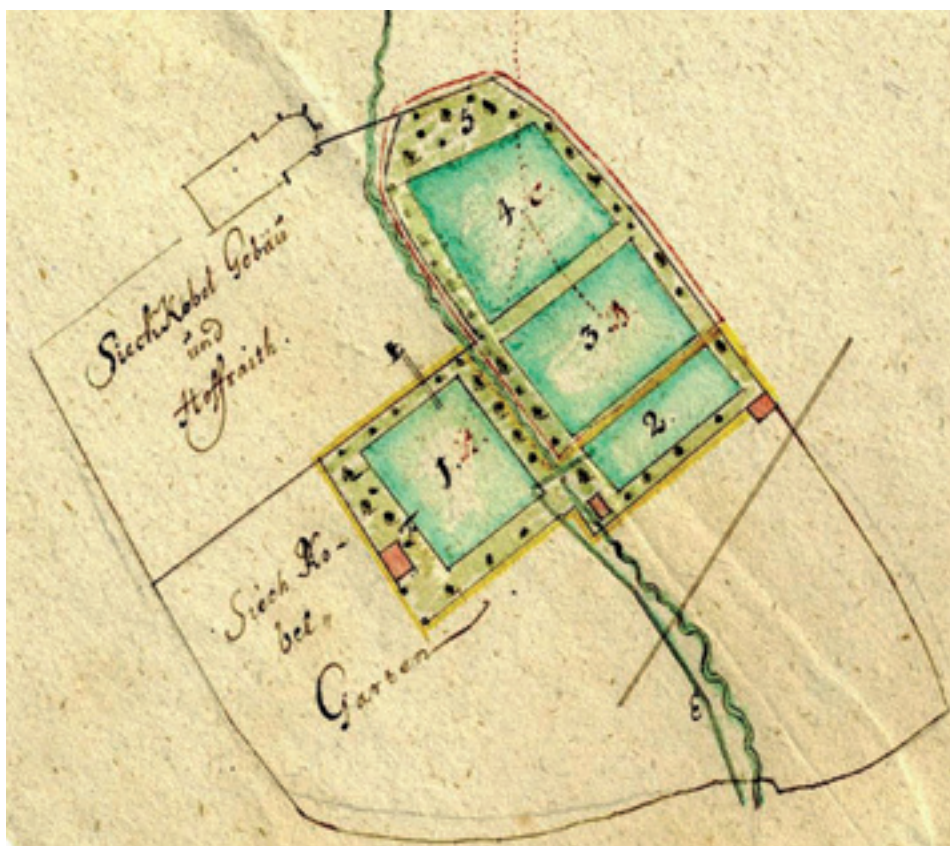
Auf dem Kartendetail ist diese Situation gut zu erkennen. So entsprang südöstlich von Glockenhof der Quellbach Siechgraben, der über den Landgraben östlich der Peterskapelle den Bleichweiher speiste. Weitere Quellen sowie teilweise auch Fischbachwasser füllten den Halterweiher und die nordwestlich anschließenden Fischbehälter. Wie gut die große Umgebungs-



Detail der Karte um 1730 mit Peterskapelle und Siechengebäuden, Landgraben, Hallerweiher, Fischbehältern und Bleichweiher sowie verschiedenen Straßen und Wegen. (StadtAN A 4/IV Nr. 70, Ausschnitt)

Die Karte, die ausgearbeitet ist, zeigt eine Vermessungskarte von 1736. Sie veranschaulicht auch die prekäre Lage der Peterskapelle, die noch wesentlich näher und tiefer am Landgraben stand als das Hauptgebäude des Siechkobels.

Denn diese naturräumlichen Gegebenheiten hatten Nachteile für den Siechkobel und die Peterskapelle, die mehrmals von Überschwemmungen betroffen waren. Anfang des 18. Jahrhunderts war das Siechkobelgebäude



Landgraben und Fischbehälter östlich der Peterskapelle 1736 als Grundlage für eine Teilung von vier Fischbehältern. (StadtAN D 7 Nr. Sch VII 50)

Süd-westliche Giebelfront des 1719/20 abgerissenen alten Siechkobels. Durch die Hanglage ergab sich eine ebenerdige Zufahrt zum 1. Stock des Gebäudes, links daneben die Kellerhäuser, lavierte Federzeichnung, wohl von Johann Ulrich Mösel. (StadtAN D 7 Nr. Sch X 126).



so ruinös geworden, dass es in den Jahren 1719/20 bis 1721/22 nach Plänen von Johann Ulrich Mösel komplett neu erbaut werden musste. Dabei war das Gebäude auch verkleinert worden, und man hatte speziell die Fundamente höher angesetzt.

Im Jahr 1750 begann die Tetzeltstiftung, endlich auch konkrete Pläne für eine Renovierung der Peterskapelle auszuarbeiten. Dabei war das wichtigste Ziel, den Boden des Chores um zwei Nürnberger Werkschuh (ca. 56 cm) zu erhöhen. Die Kapelle war im 15. Jahrhundert von der Patrizierfamilie Tetzelt erweitert und neu ausgestattet worden, speziell auch mit einer entsprechenden geistlichen Pfründe. Jobst Friedrich Tetzelt hatte dann die entsprechenden Stiftungen seiner Vorfahren aus dem 15. Jahrhundert in seine 1612 errichtete Stiftung integriert. Daher trug die Tetzeltstiftung auch einen Teil der Baulast an der Peterskapelle.

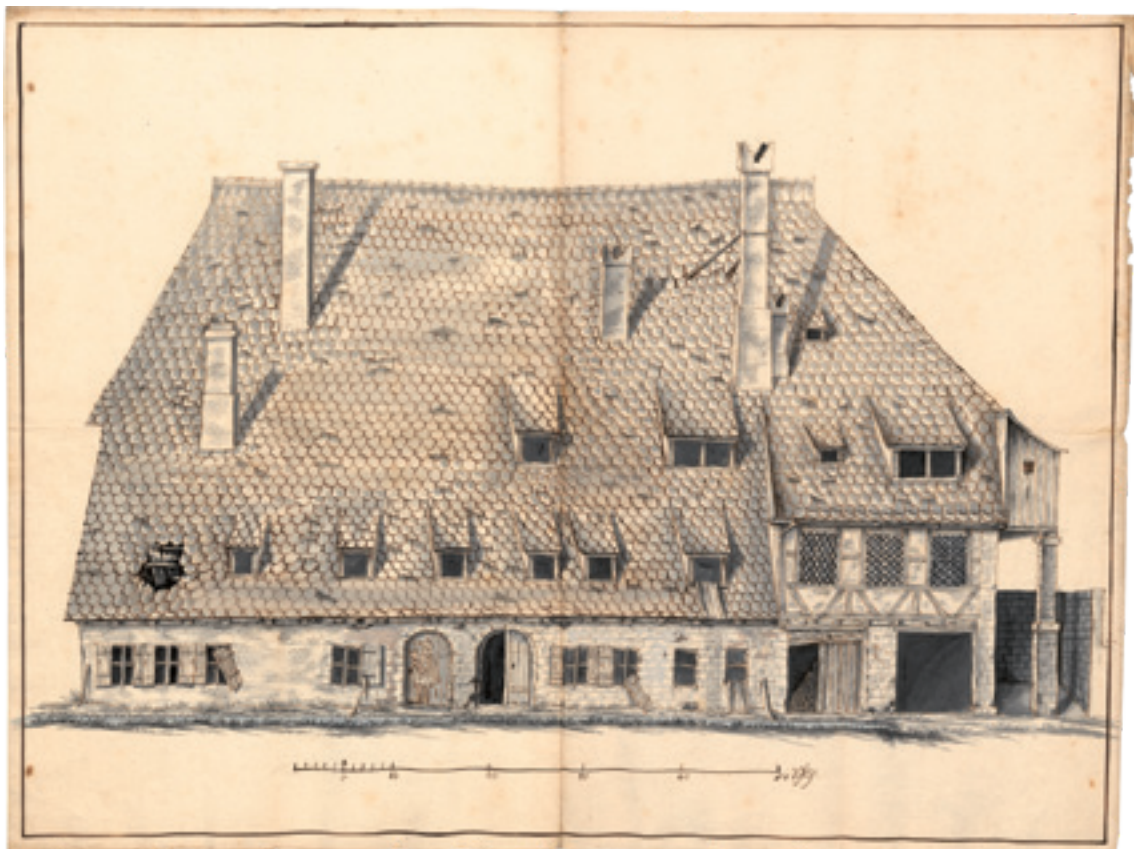
Die ersten Kostenschätzungen machten 1750 der Steinmetz Johann Paul Schmid und der Zimmermeister Johann Wolf Schlenk. Die Umsetzung wurde aber noch nicht in Angriff genommen. Im Sommer 1752 stand dann die Kirche mehrere Wochen unter Wasser, was den Handlungsdruck erhöhte und zu einer weiteren Kostenschätzung im Auftrag des Bauamts der Reichsstadt durch den Werkmeister in der Peunt, Johann Nikolaus Stumpf, führte. Diesmal wurde eigens ein detaillierter Grundriss angefertigt.

Wegen ungeklärter Finanzierungsfragen dauerte es dann allerdings noch bis zum Jahr 1756, ehe Baumaßnahmen erfolgten. Den Anstoß dazu gab der Stiftungsadministrator und Waldamtman Johann Burkhard Volckamer von Kirchensittenbach, der im Jahr 1755 durch zwei Ratsverlässe das Patronatsrecht der Tetzeltstiftung für die Peterskapelle bestätigt bekommen hatte. Es ist wohl anzunehmen, dass hier von dem Stiftungsverwalter ein Junktim hergestellt worden war, bevor er sich um die Kirchensanierung kümmerte. Am 3. Februar 1756 legte er dann ein ausführliches Gutachten vor, das einen detaillierten Umbauplan, Kostenschätzungen, Finanzierungszusagen u.a.m. beinhaltete. Den schön gezeichneten Grundriss hatte er selbst erstellt.

Im Gegensatz zu den Planungen von 1750/52 schlug Johann Burkhard Volckamer einen Totalumbau mit entsprechender Hochwasserfreilegung vor. Die Kosten stiegen dabei auf mehr als das Doppelte. Vor der Bauausführung holte er von verschiedenen Handwerkern Angebote bzw. Gutachten ein. So sind entsprechende Schreiben der bekannten Orgelbauer Georg Ludwig Krämer (1731–1790) und Johann Christoph Kittelmann (um 1696–1777) zum Um- und Ausbau der Orgel überliefert; Kittelmann wurde dann mit der Ausführung beauftragt. Ebenso gibt es eine Vielzahl von Angeboten für die Tüncherarbeiten. Ein Ange-



Der 1719/20 abgerissene alte Siechkobel mit der Peterskapelle. Gut zu erkennen ist die Lage am Landgraben, rechts im Hintergrund die Fischweiber, lavierte Federzeichnung, wohl von Johann Ulrich Mösel. (StadtAN D 7 Nr. Sch X 126).



Nordwestliche Seitenansicht des 1719/20 abgerissenen alten Siechkobels, dessen Bestand wohl mindestens auf das 15. Jahrhundert zurückging, lavierte Federzeichnung, wohl von Johann Ulrich Mösel. (StadtAN D 7 Nr. Sch X 126).

bot für die Restaurierung der Kunstwerke mit Gold- und Silberfarben machten Magnus Gottlieb Lampferdtinger (um 1695–1770) und sein Sohn Gottlieb Hieronymus (1726–1783), ebenso der Stadtmaler Franz Xaver Carl Rudolph Gattermayer (gest. 1763), wobei den Zuschlag die Lampferdtinger bekamen.

Besonderen Wert legte Volckamer offenbar auf die Zimmerer- und Schreinerarbeiten. Die aufwendigen Holzaus- und Holzumbauten von Böden, Kirchenstühlen, Chörlein, Empore, Altären und Kanzel ließ er von dem Zimmerermeister Christoph Gottlieb Schwamm bach und dem bekannten Kunstschreiner Johann Sigmund Mayer (gest. 1798) ausführen. Schwamm bach arbeitete von September bis November 1756 insgesamt neun Wochen, Mayer war 41 Wochen zwischen Mai 1756 und Februar 1757 beschäftigt. Die heute noch bestehende Rokoko-Kanzel ist sein Werk.

Liest man die Beschreibung der Peterskapelle im bayerischen Denkmalsinventar, die wohl immer noch den aktuellen Wissensstand zusammenfasst, dann war die Kenntnis vom Zustand des Kirchenbaus vor 1756, dem Totalumbau 1756/57 und der Ausführung der Rokoko-Ausstattung mit den einzelnen

Künstlern und Handwerkern bislang mehr als dürftig. Mit Hilfe der Überlieferung im Tetzels archiv kann in Zukunft ausgiebig darüber geforscht werden, damit diese kunsthistorisch so bedeutende Kapelle auch wissenschaftlich auf der Höhe der Forschung bearbeitet ist.

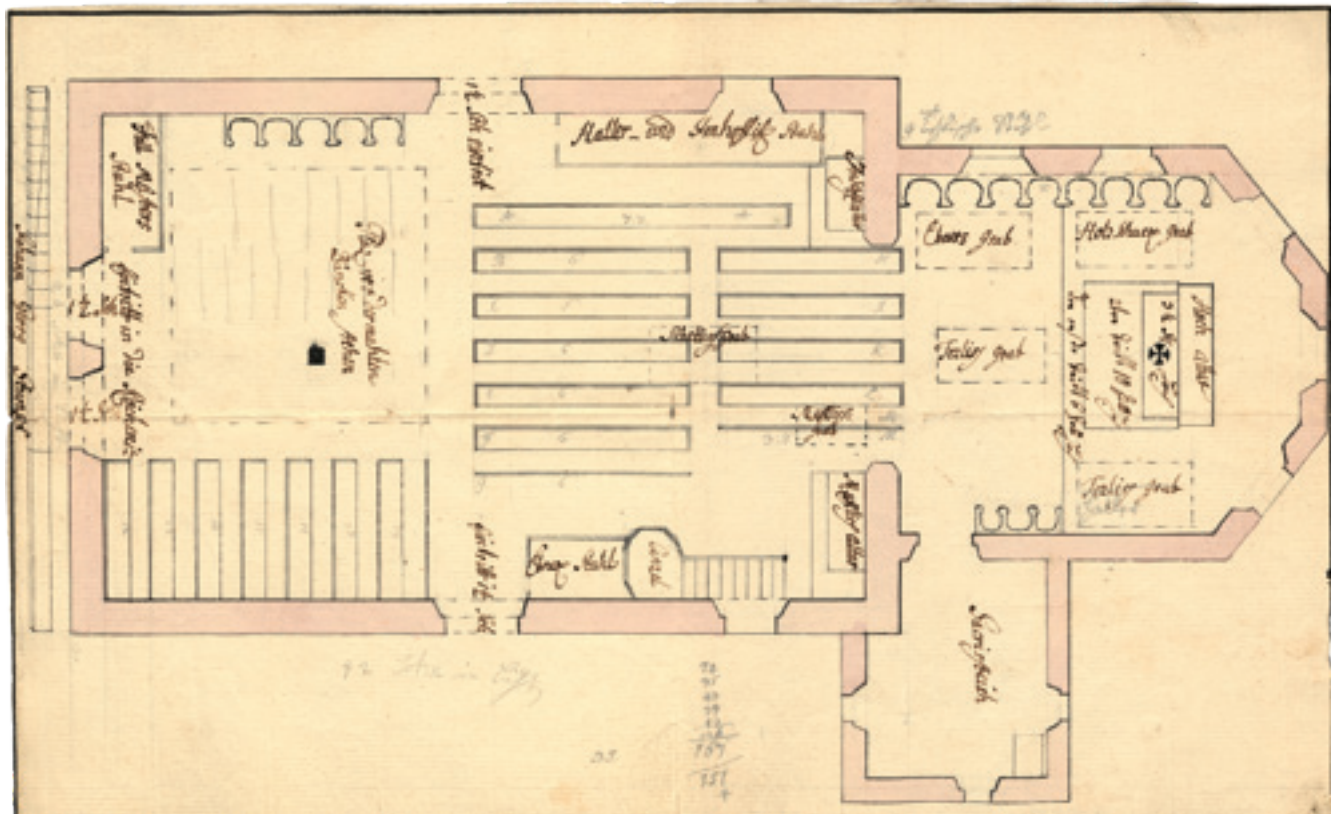
Seite 27 oben:

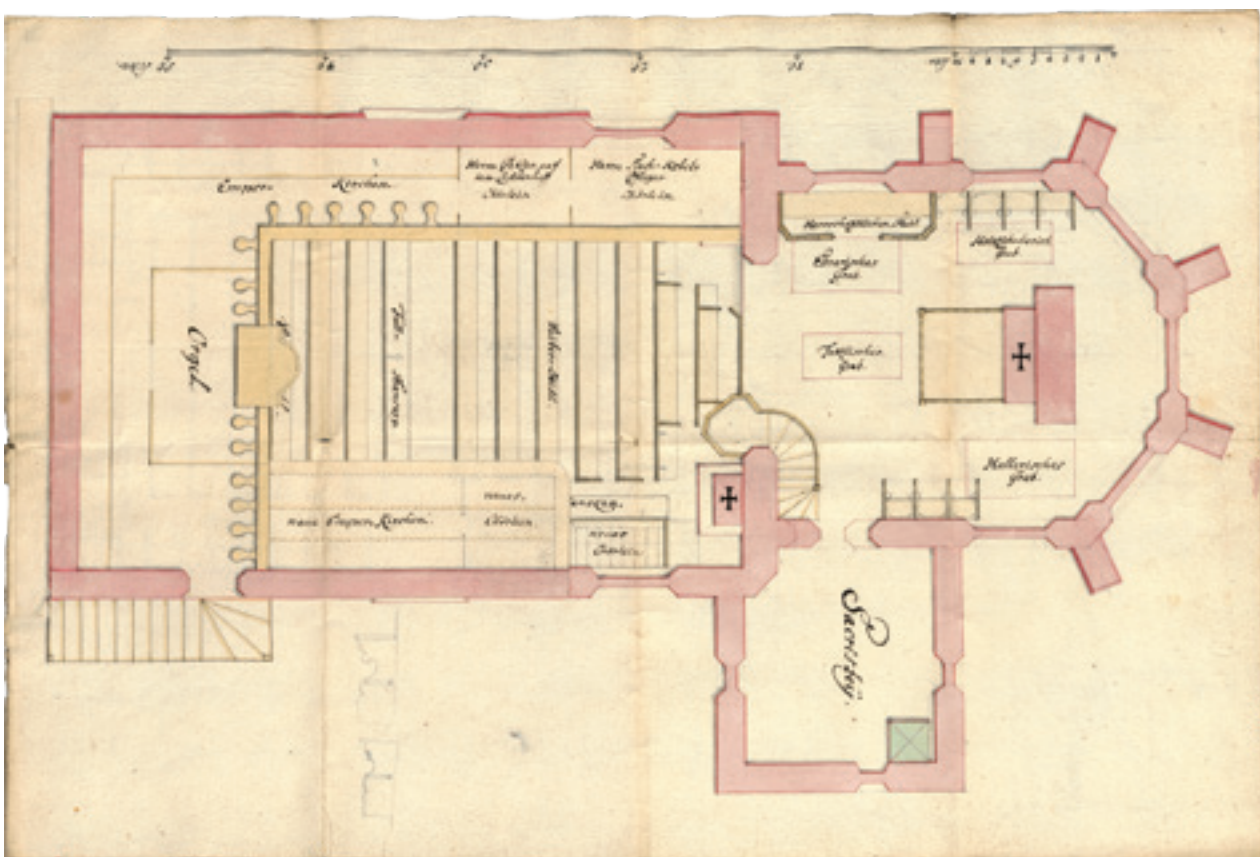
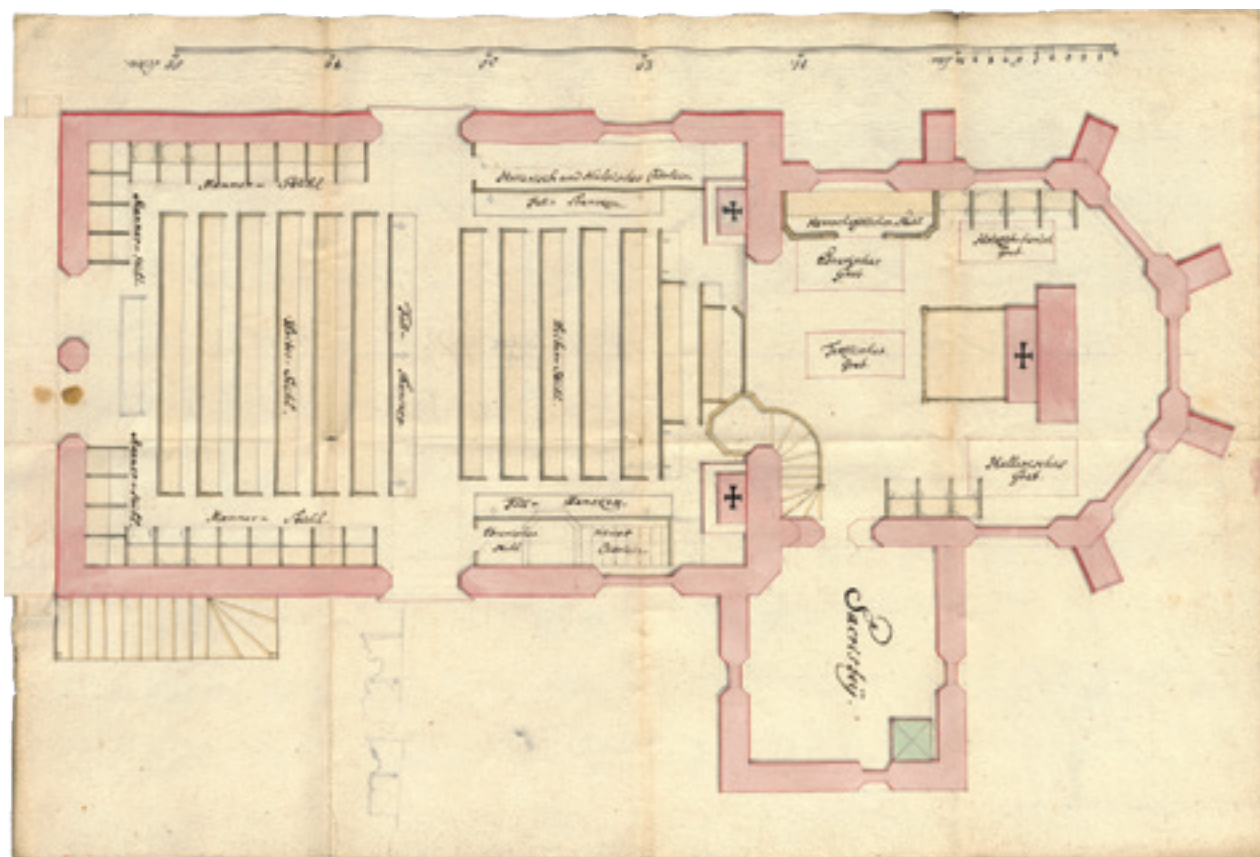
Grundriss der geplanten Totalumgestaltung des Kircheninneren von 1755/56. Türen, Treppen und Sakristei waren neu zu gestalten. Das Kirchengestühl war komplett auszuwechseln, die Gräber und Altäre ab- und neu aufzubauen sowie die Kanzel an die rechte vordere Ecke des Chors zu verlegen, lavierte Federzeichnung von Johann Burkhard Volckamer. (StadtAN E 22/II Nr. 1170)

Seite 27 unten:

Grundriss der Peterskapelle mit eingeklappter Empore im Langhaus bzw. den neuen, als Holzchörlein gestalteten Kirchenstühlen der Familien Haller, Hüls, Ebner und Petz sowie des Siechkobelpflegers, lavierte Federzeichnung von Johann Burkhard Volckamer. (StadtAN E 22/II Nr. 1170).

Grundriss des Kircheninneren von Oktober 1752 mit Einzeichnung der sechs Grablegen (Holzschuber, Ebner, Tetzels, Haller, Muffel und Schott), der drei Altäre, Aufstellung der differenzierten Kirchenstühle und dem alten Standort der Kanzel, lavierte Federzeichnung von Johann Georg Stumpf. (StadtAN E 22/II Nr. 1170)





Michael Diefenbacher:

Die Porträtsammlung der Patrizierfamilie Loeffelholz

Elektronische Erschließung von Kupferstichen im Stadtarchiv



Magister Georg Faber,
Diakon bei St. Lorenz, Professor
für Hebräisch, im Alter von
54 Jahren, gestochen von Johann
Pfann 1633. (StadtAN E 17/II
Nr. 647)

Die Loeffelholz sind im 13. Jahrhundert unter dem Dienstadel der Bischöfe von Bamberg nachzuweisen. Im Zuge der Kämpfe zwischen den Bischöfen und der Bamberger Bürgerschaft verließen sie Bamberg und wandten sich nach Nürnberg, wo 1420 Burkhard und 1436 Hans als erste Loeffelholz Fuß fassten. Seit 1440 gehörten sie dem Kleinen Rat der Reichsstadt an. Wilhelm Loeffelholz (1424–1475) betätigte sich um die Mitte des 15. Jahrhunderts als Kaufmann im Bodenseeraum.

Stammvater der heute noch blühenden Hauptlinie des Geschlechts war Dr. Johann Loeffelholz (1448–1509), Rechtsgelehrter, Ratskonsulent und Humanist, der sich als Dichter das Pseudonym „Cocles“ (= Löffel) zulegte und mit Conrad Celtis befreundet war.

Im Landshuter Erbfolgekrieg (1504/05), in dem Nürnberg auf der Seite der Münchener Herzöge und Kaiser Maximilians in die Auseinandersetzungen mit dem Pfälzer Kurfürsten um das Erbe der im Mannesstamm ausgestorbenen Herzöge von Bayern-Landshut eingriff und die zu Bayern-Landshut bzw. der Kurpfalz gehörenden Städte und Ämter Altdorf, Lauf, Hersbruck, Hohenstein, Reicheneck und Velden dauerhaft erobern konnte, führte Thomas Loeffelholz (1472–1527) als Feldhauptmann Truppen Herzog Albrechts IV. von Bayern-München. Als Anerkennung für seine militärischen Leistungen überließ dieser ihm Schloss Colberg bei Altötting, nach dem sich die Familie seither nannte. Stammsitze der Loeffelholz aber waren Gibitzenhof (seit 1455, 1945 zerstört), Heroldsbach (westlich von Forchheim, 1470–1852) und Zerzabelshof (1563–1837); außerdem besaßen sie im 17./18. Jahrhundert Steinach (heute Stadt Fürth, 1658–1738) und Malmsbach.

Martin Loeffelholz (†1533), Pfleger des Nürnberger Pflamts Lichtenau vor den Toren Ansbachs, verfasste wahrscheinlich zusammen mit dem Nürnberger Kunstschlosser Hans Ehemann (†1551) die berühmte Loeffelholz-Handschrift, eine bebilderte Darstellung von Werkzeugen und technischen Erfindungen seiner Zeit, die in der Staatsbibliothek Berlin verwahrt wurde, seit 1945 als verschollen gilt und sich heute angeblich in Krakau befindet. Georg Wilhelm Loeffelholz (1661–1719) spielte in den Türkenkriegen unter Prinz Eugen eine bedeutende Rolle und stieg zum kaiserlichen Generalfeldzeugmeister auf; er wurde 1708 in den Reichsfreiherrenstand erhoben.

Nach der Annexion Nürnbergs durch das Haus Wittelsbach 1806 wurden die Loeffelholz von Colberg 1813 in die Freiherrenklasse des bayerischen Adels immatrikuliert.

Das Archiv der Familie Loeffelholz ist heute zweigeteilt: Im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg wird seit 1882 ein ca. 3.000 Nummern umfassender Teil verwahrt, der vor allem das Archiv der auf Johann Paul I. Loeffelholz (1598–1658) zurückgehenden Linie, aber auch Schriftgut der von Johann Friedrich I. (1587–1640) ausgehenden Linie umfasst. Beide Brüder entstammten der so genannten älteren Hauptlinie, Nachfahren beider Linien leben noch heute.

Das Stadtarchiv Nürnberg verwahrt heute – in drei Teilbestände gegliedert – das Archiv der Johann Friedrichschen Linie (StadtAN E 17/I), die Loeffelholzische Porträtsammlung (StadtAN E 17/II) und die so genannten „Regesten der Familie Loeffelholz“ (StadtAN E 17/III). Die ersten beiden Teile übergab Oberstleutnant Friedrich Karl von Loeffelholz (1870–1948) vor April 1938 den Städtischen Kunstsammlungen, die sie 1940 zuständigkeitshalber an das Archiv weitergaben, das sie während des Kriegs im Neutorturm auslagerte. Der dritte Teilbestand, eher eine Sammlung von Archivalien und Quellen zur Geschichte der Familie Loeffelholz, die vom Öttingen-Wallersteinschen Archivar Dr. Wilhelm von Loeffelholz (1809–1891) für ein heute noch im Besitz der Familie befindliches Stammbuch zusammengetragen wurden, wurde dem Archiv 1958 von Freifrau Anna von Loeffelholz überlassen.

Der Teilbestand Familienarchiv Loeffelholz/Porträtsammlung (StadtAN E 17/II) umfasst 3.544 Kupferstichporträts. Es handelt sich überwiegend um so genannte Gelegenheitsgrafik, die entweder anlässlich eines Totengedenkens oder als Widmung zu Lebzeiten entstanden war und in der Barockzeit (17./18. Jahrhundert) als Massenware produziert wurde. Der größte Teil der Porträts stellt die Nürnberger Geistlichkeit dar – Pfarrer und andere Geistliche an den Kirchen der Stadt und des Landgebiets wie auch die Theologen der reichsstädtischen Universität Altdorf. Die nächstgrößere Gruppe ist das Patriziat, gefolgt von den bürgerlichen Genannten des Größeren Rats. Erst gegen 1800 werden auch einfachere Bürger und niederere Mitglieder der reichsstädtischen Verwaltung porträtiert wie z.B. der 1740 geborene Kassier im Weizenbierbrauamt Johann Martin Dorn. Zeitlich



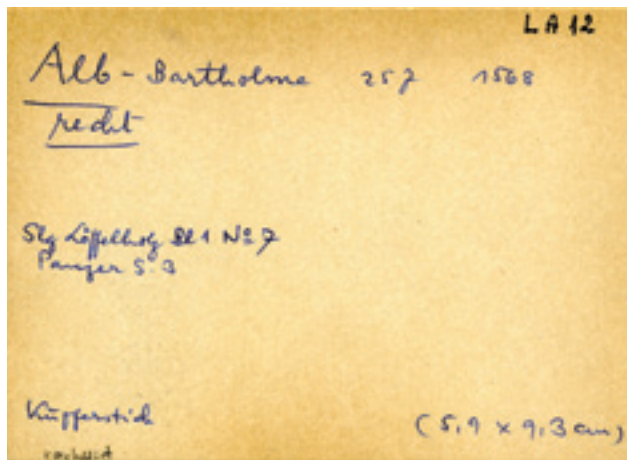
Georg Wilhelm Friedrich von Loeffelholz, Senator, gestochen von Leonhard Heinrich Hessel 1812. (StadtAN E 17/II Nr. 1670)

setzt die Sammlung um 1620/30 ein und endet um 1830/40. Es handelt sich fast ausschließlich um Kupferstiche oder Schabkunstblätter des 17. und 18. Jahrhunderts, Stahlstiche oder Lithographien finden sich vereinzelt in den späteren Jahrzehnten.

Als eigenständiger Bestandteil des Familienarchivs Loeffelholz wird die Sammlung erstmals in einem Schreiben des Archivleiters Dr. Wer-



Johann Martin Dorn, Kassier im Weizenbierbrauamt, gestochen von Christoph Wilhelm Bock 1800. (StadtAN E 17/II Nr. 483)



Erschließung auf Karteikarten nach 1972, Eintrag des Porträts von Barthel Albrecht, damalige Signatur LA 12.

Nach 1979 auf Karton aufgezo-
gezogenes Porträt von Barthel
Albrecht.



Ab 1979 wurden die einzelnen Porträts dann jeweils auf eigene Kartons aufgezogen. Bei der damals begonnenen Umbettung plante Schultheiß' Nachfolger Dr. Gerhard Hirschmann eine durchgehende Erschließung, die jedoch ebenso wenig wie die Umbettung zum Abschluss gebracht wurde. Auch später liefen alle Bestrebungen, den Bestand vollends oder tiefergehend zu erschließen, ins Leere.

A	
Blatt 1:	11 Stück
Blatt 2:	9 Stück
Blatt 3:	9 Stück
Blatt 4:	9 Stück
Blatt 5:	6 Stück
Blatt 6:	1 Stück
Blatt 7:	5 Stück
Blatt 8:	8 Stück
Summe	58 Stück

Alphabetische Grobverzeichnung der
Porträts nach 1945, Gruppe A.

Erst die Möglichkeiten der elektronischen Verzeichnung und Recherche, die Verknüpfung mit anderen Datenbanken und nicht zuletzt die Einbindung von Scans der Porträts ließen die Absicht reifen, nun mit externen Mitteln die dringend notwendige Tiefenerschließung endgültig in die Tat umzusetzen. Die bereits auf den Karteikarten der 1970er Jahre enthaltenen Informationen wurden in die Beständedatenbank des Stadtarchivs übernommen, korrigiert bzw. ergänzt. Darüber hinaus war es möglich, die nun elektronisch vorliegenden Angaben mit den Informationen aus einer bereits im Stadtarchiv existierenden Datenbank zu den Genannten des Größeren Rats und anderen Persönlichkeiten der Reichsstadt zu verknüpfen. In einem weiteren Schritt sollen die Porträts digital erfasst und die Scans an die Verzeichnung angehängt werden. Mit dieser Arbeit wurde parallel zur Verzeichnung begonnen.

Ermöglicht wurde die elektronische Verzeichnung durch Mittel des Fördervereins Kulturhistorisches Museum Nürnberg e.V. Mit Herrn Helge Weingärtner M.A., Nürnberg, konnte ein Kunsthistoriker und ausgewiesener Kenner der Gelegenheitsgrafik der Barockzeit für diese Arbeit gewonnen werden. Die intensive Erschließung der Loeffelholz-Porträtssammlung wurde 2009 abgeschlossen, im Jahr 2010 werden – ebenfalls gefördert durch

Bearb.:	Wlein	Erfassungsdatum:	08.12.2008
Bestand	E 17/II - Familienarchiv Löffelholz/Porträtsammlung		
Bestellnummer	12		
Betreff	Bartholme Albrecht		
Enthält- und Darin-Vermerke:	1568 im Alter von 25 J.		
Foto			
Personendaten	Albrecht, Barthel (G)		
Datierung	1680		
Datierung differenziert	1568; ca. 1680		
Technik, Breite, Höhe, u.ä.m.			
Umfang/Beschreibung:	Kupferstich 5,9 x 9,3 cm		
Bemerkungen:	Datierung geschätzt; linke obere Ecke leicht beschädigt		
Frühere Archivsignatur	L A 12		
RegSig_Original	Sig. Löffelholz Bl. 1 Nr. 7		
Nachweis (Literatur)	Panzer S. 3		
Vorschlagwortung Betreff sowie Enthält- und Darin-Vermerke			
Personennamen:	Albrecht, Bartholme		
Korrekturdatum:	11.03.2010	von:	dl

2008 verzeichnetes Porträt von Barthel Albrecht in der Beständedatenbank des Stadtarchivs. (StadtAN E 17/II Nr. 12)

den Förderverein Kulturhistorisches Museum Nürnberg e.V. – von Herrn Weingärtner zwei weitere Grafksammlungen des Stadtarchivs in ähnlicher Weise erschlossen werden. Nach

Abschluss der Verzeichnungsarbeiten und Einbindung der Scans steht einer Präsentation der Grafksammlungen des Stadtarchivs Nürnberg im Internet nichts mehr im Wege.

Bearb.:	Ba	Erfassungsdatum:	19.12.2006	Korrekturdatum:	11.03.2010		
Name/n	Albrecht, Barthel (G)						
Ehefrau(en)	Elzbach, Magdalena 1568 (i) +1574; Öttinger, Ursula 1575 (i) +161x						
Eltern/Schw	Albrecht, Hans (G)						
Beruf/Stand	Wechselsensal; Ochsenhändler				Geb:	1543	
Ratsmitglied	Tod (untersch. zu Ende Gen.)						
J-Beginn	1569	Alter	26	J-Ende	1596	M/Tag	Apr 10
Wohnort/Hausbesitz	S 597						
Wohnort/Hausbesitz	S 183						
Wohnort/Hausbesitz	S 189						
Wohnort/Hausbesitz	S 190						
Wohnort/Hausbesitz	S 191						
Wohnort/Hausbesitz	S 605						
Grund-Ende	aberteilt; entsetzt zuvor?						
Bemerkungen:	Angaben aus: StadtAN E 8 Nr. 5072						
Porträt	12						
Porträt	26						
Orte_ausserhalb_NDG	Prag						
Amtszeit Gen	27	Amtszeit Rat		Az.R.wähler		Alter Beginn Rat	
Jahre Genannter	1569; 1570; 1571; 1572; 1573; 1574; 1575; 1576; 1577; 1578; 1579; 1580; 1581; 1582; 1583; 1584; 1585; 1586; 1587; 1588; 1589; 1590; 1591; 1592; 1593; 1594; 1595						

Eintrag Barthel Albrecht in der Datenbank zu den Genannten des Größeren Rats und anderen Persönlichkeiten der Reichsstadt.

Walter Gebhardt:

Ein Schatzkästlein mit Fabrikschlöten: Nürnberg um 1900 in Stadtführern



Wer um 1900 mit der Bahn nach Nürnberg gelangte, musste nur wenige Schritte gehen, um im Gasthof zum Goldenen Bären abzusteigen. Das Traditionslokal wartete am Anfang der „Hotelmeile“ an der Königstraße auf seine Gäste. Friedrich Trost d. J. (1878–1959) hatte 1914 gerade noch Gelegenheit, das bescheidene Gebäude zu aquarellieren; im Jahr darauf wurde es durch den bedeutend mondäneren Neubau des Hotel-Cafés Königshof ersetzt. (StadtAN Av 3273.4)

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er – als Tourist unterwegs sein. Ist dieser zugleich Arbeitnehmer, geht das nicht ohne Urlaub. Was heute ganz banal klingt, kam noch vor 100 Jahren einer Sensation gleich. Tatsächlich

konnte das Phänomen Massentourismus ohne eine zeitgleiche Entbindung von dienstlichen Pflichten nicht entstehen. Die Umschichtung von Arbeits- auf Freizeit gehört zu den bedeutenden Errungenschaften des 20. Jahrhunderts; der Weg in ein – zumindest nach außen hin – Zeitalter der Muße wird noch nicht allzu lange beschritten. Nachdem seit den 1880er Jahren Beamte und Angestellte die Vorreiter gespielt hatten, wurde Urlaub allmählich auch der Arbeiterschaft gewährt. Übrigens keineswegs als Folge gewerkschaftlicher Forderungen; die Initiative ging zumeist von den Firmeneinhabern aus. 1889 war es die Nürnberger Buch- und Kunstdruckerei Wilhelm Tümmel, die als eines der ersten deutschen Unternehmen ihren 44 Beschäftigten Urlaub bewilligte. Ebenfalls sehr früh – im Jahr 1904 – setzte die Stadt Nürnberg als öffentlicher Arbeitgeber eine allgemeine Urlaubsregelung für ihre Arbeiter in Kraft. Wer seit mindestens fünf Jahren bei der Stadt beschäftigt war, erhielt drei, ein Meister sogar fünf freie Tage zugesprochen.

Reiselustige um 1900 durften sich also über mehr selbstbestimmte Zeit freuen. Damit war ein weiteres Hindernis auf dem Weg zur Erfüllung ihrer Wünsche gefallen. Das 19. Jahrhundert hatte dazu bereits einiges an Vorleistung erbracht: Dank der Industriellen Revolution hatte ein Wohlstand, der genügend finanziellen Spielraum für das Reisen ließ, breitere Schichten erreicht. An den Bahnhöfen stand eine erschwingliche, Raum und Zeit verkürzende Maschine zum Einsteigen bereit. Am Zielort angekommen, konnte sich der Tourist zuverlässig und preisgünstig einem eigens für ihn geschriebenen Leitfaden anvertrauen. Die geographische und Reiseführerliteratur, die um 1870 bereits rund ein Viertel der deutschen Buchproduktion eingenommen hatte, schwoll im späten 19. Jahrhundert erneut stark an und eroberte sich immer weitere Leserkreise.

Zur Zielgruppe zählten nun auch die Einheimischen. Als Sonntagsausflügler schwärm-

ten die Großstädter hinaus „ins Grüne“. Die Devise „'naus aufs Land“ war für die Familien der kleinen Beamten, Handlungsgehilfen und Arbeiter wie ein vorsichtiges Nippen am eigentlichen Tourismus, am Reiseverkehr. Deshalb sollen **Nürnberg's Spazier-Gänge** aus dem Jahr 1895 diese Folge unserer kleinen Reihe zu alten Nürnberger Stadtführern* einleiten. Friedrich Lebers *praktischer Führer durch Nürnberg und Umgebung* wendet sich speziell an die *Bewohner einer Fabrik- und Handelsstadt*. Ihnen werden Vorschläge unterbreitet, *dem Staub und der dumpfen Atmosphäre einer grossen engebauten Stadt zu entfliehen, der kohlenruss-geschwängerten Luft, die aus unzähligen Fabrikschlöten entsteigt, den Rücken zu kehren und in der würzigen Waldesluft sich zu ergehen*. Wobei es den Autor keineswegs nur in die Natur drängt, vor allem Gaststätten und Biergärten – *Ende der siebziger Jahre von München importierte Bierverteilungsanstalten* – erkundet er intensiv. In der Stadtpark-Restaurations vermerkt er mit Wohlgefallen, dass schon *morgens von 5 Uhr ab Kaffee und Milch* verabreicht wird, währenddessen den Leser etwa im Café-Garten an der Hallerwiese *beschauliche Ruhe und Kaffee von vorzüglicher Qualität* erwartet. Wer dagegen *eine kellerfrische Mass Bier und ein buntbewegtes Leben und Treiben* bevorzugt, sollte den Weg auf *ebener glatter Chaussee* zum sangeslustigen Löwenbräukeller nicht scheuen. Der Biergarten hat zwar den Ersten Weltkrieg nicht überlebt, Kühles ist dort allerdings nach wie vor zu haben, an seiner Stelle tritt man in Schöllers Eismwelt ein. Als gelungene Verbindung läge in der damals ländlichen Idylle Großreuths hinter der Veste das *mokkaspendende Wirths- und Kaffeehaus* nahe, an dessen reichlichen Portionen *sich die Cafés der Stadt ein Muster nehmen könnten*. Bekanntlich wird *daselbst dem Publikum mehr Porzellan als Getränk serviert*. Ähnlich launig-kritisch spaziert, trinkt und isst sich Leber auf hundert Seiten durch die Nürnberger Stadtteile (und darüber hinaus bis in die Fränkische Schweiz). Besucht werden dabei auch heute eher unromantische Gegenden wie Muggenhof, dessen Restauration damals *wegen ihrer gesunden Lage gerne von Rekonvaleszenten und Sommerfrischlern aufgesucht* wurde, und Leyh, wo die *in vorzüg-*

* Die ersten beiden Folgen, die sich Anfang und Mitte des 19. Jahrhunderts widmen, finden sich in Norica 4 (2008), S. 35–40 und Norica 5 (2009), S. 21–26.

Nürnberg		
Ist ein internationaler Eisenbahnknotenpunkt,		
Station der Lugs- und Epresszüge		
Ostende—Wien,		
Ostende—Karlsbad,		
Paris—Karlsbad.		
Die Fahrzeit nach Nürnberg beträgt		
von		
Amsterdam . . . 13 Std.	Jmnsbruck . . . 6 Std.	
Antwerpen . . . 13 „	Ischl . . . 8 „	
Baden-Baden . . . 6 „	Karlsbad . . . 4 „	
Bad Ems . . . 8 „	Kopenhagen . . . 17 1/2 „	
Bad Kissingen . . . 3 „	Leipzig . . . 6 „	
Bad Nauheim . . . 6 „	London . . . 20 1/2 „	
Berlin . . . 6 1/2 „	Mailand . . . 15 „	
Bremen . . . 11 „	Maribad . . . 4 „	
Breslau . . . 13 „	Meran . . . 11 „	
Brüssel . . . 12 „	München . . . 2 1/2 „	
Dresden . . . 8 „	Norderny . . . 16 „	
Elberfeld . . . 9 „	Ostende . . . 14 „	
Florenz . . . 22 „	Paris . . . 14 „	
Frankfurt a/M. . . 4 „	Prag . . . 8 „	
Franzensbad . . . 3 1/2 „	Rotterdam . . . 14 „	
Genf . . . 16 „	Stuttgart . . . 4 „	
Genua . . . 20 „	Venedig . . . 17 „	
Hamburg . . . 12 „	Wien . . . 9 „	
Heidelberg . . . 5 „	Wiesbaden . . . 6 „	
Höln a/Rh. . . 9 „	Zürich . . . 9 „	
Verlag und unentgeltliche Verbreitung:		
Fremdenverkehrs-Verein Nürnberg,		
Hauptbahnhof.		
Tel. Nr. 3578.		
— Nachdruck verboten! —		

licher Güte am Spiess gebratenen Tauben und alle Freitag Metzelsuppen lockten. Viel weniger detailverliebt äußert sich der trinkfeste Autor zu den berühmten Nürnberger Sehenswürdigkeiten, die er kurzerhand in einen knappen Anhang packt. Kaum verwunderlich, dass diese damals neue und heute so beliebte Gastro-Variante des Stadtführers ihr Publikum fand. *Nürnberg's Spaziergänge* war erstmals um 1890 mit dem wegweisenden Untertitel *Erholungspitze und Ausflugsorte* erschienen. Friedrich Leber hatte sich allerdings noch hinter dem Pseudonym Bruno Waldau verborgen. Erst ab der zweiten, mit 40 Pfennig wohlfeilen Auflage zeichnete der Autor mit seinem richtigen Namen verantwortlich. Mit der dritten und vierten Auflage (1897/1900) kam Leber

Nürnberg ist ein internationaler Eisenbahnknotenpunkt *warb der Fremdenverkehrs-Verein regelmäßig in seinen unentgeltlich verteilten Führern*. Ganz zu Recht, wie man angesichts der zahlreichen Verbindungen und auch heute noch akzeptablen Fahrzeiten konzederien muss. Die Anzeige stammt aus dem Jahr 1912. (StadtAN Av 84.8-b)

1905 brachte der Fremdenverkehrs-Verein seinen immer wieder neu aufgelegten Führer Nürnberg, des Deutschen Reiches Schatzkästlein erstmals heraus. Für den Umschlag wählte man die Burgansicht mit dem am Vestnertorgraben flanierenden Paar im Vordergrund. Das Aquarell stammt von Carl Schmidt-Helmbrechts (1871–1936), dem künstlerischen Leiter der Kunstanstalt Nister, die auch den Druck der schmalen Broschüre besorgte. (StadtAN Av 3007.8)

schließlich auf stolze 10.000 Exemplare. Sein Schreibstil kam offenbar an, denn auf Bilder musste die Leserschaft verzichten. Der Spaziergänger entwickelte sich immer mehr zum echten Wandersmann. Er durchstreifte weniger die Stadt samt näherer Umgebung, sondern vor allem die Fränkische und Hersbrucker Schweiz – selbstredend ohne eine Brauerei oder Wirtschaft am Wegesrand auszulassen. Aber Vorsicht: Zu vieles Biertrinken auf dem Marsche erschläfft und ist ein Trunk guten reinen Wassers dem Bier meist vorzuziehen, wie der durch Erfahrung Gewitzte in seinen Winken für den Touristen prophylaktisch warnt.

Die gesellschaftliche Mobilmachung lässt beim Hotel- und Gaststättengewerbe eigentlich Jubelstürme erwarten. Immerhin hatte sich in Nürnberg der Verkauf von Bahnfahrkarten zwischen 1890 und 1900 von 630.000 auf zwei

Millionen mehr als verdreifacht und im folgenden Jahrzehnt nochmals fast verdoppelt. Doch registrierte man vor Ort zunehmend besorgt, dass damit auch eine wahre Städteflucht beginnt. Mit Kind und Kegel, mit Sack und Pack strömt alles den Bahnhöfen zu und freut sich, dem geschäftlichen Treiben, Hasten und Jagen ... entrinnen zu können. ... So betrug die Zahl der von den deutschen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1892 beförderten Personen rund 600 Millionen, dagegen im Jahre 1902 schon 900 Millionen. Merkwürdigerweise stand Bayern als das von allen deutschen Bundesstaaten in Bezug auf seine landschaftliche Gestaltung das abwechslungsreichste und schönste ... leider an letzter Stelle. Wie von diesem immens wachsenden Kuchen ein größeres Stück für Nürnberg abfallen könnte, fragt sich die 1904 erschiene Schrift **Kann Nürnberg eine Fremdenstadt werden?** Der anonyme Autor trägt Pluspunkte zusammen, die Nürnberg gegenüber Touristenhochburgen (Berlin, München), Geschäftszentren (Köln, Frankfurt) und Kurorten (Wiesbaden, Kissingen) auszeichnen. Die Trümpfe reichen vom vielseitigen Kulturleben bis zu den günstigen Preisen. Als Alleinstellungsmerkmal bleibt freilich nur der Blick zurück auf die stolze altdeutsche Vergangenheit, denn über unserem lieben Nürnberg liegt ein eigner Zauber. Weswegen die Titel-Frage unbedingt bejaht werden müsse, obwohl es Einheimische gibt, die in dieser Hinsicht ihre Vaterstadt nicht hoch einschätzen. Ob heutzutage die Argumentation wesentlich anders ausfallen würde? Wenn drei Deutsche zusammenkommen, gründen sie bekanntlich einen Verein. Auch unser rühriger Anonymus – es war der Stadtrat, Kaufmann und Fabrikbesitzer Friedrich Carl Zahn – sah die Umsetzung seiner Vorschläge am besten durch die Gründung eines Vereins zur Hebung des Fremdenverkehrs gewahrt. Sein Aufruf wurde noch im gleichen Jahre erhört. Der Fremdenverkehrsverein sollte insbesondere über illustrierte Werbeschriften Touristen nach Nürnberg locken. Dabei ging er sogleich in die Vollen: **Nürnberg ist eine der reizvollsten Städte der Welt**, ließ man mittels weitläufig verteilter Prospekte zumindest die deutschsprachige Welt vollmundig wissen. Der forsche Slogan aus dem Jahr 1905 wurde auf einer Postkarte noch erfolgreich weiter vermarktet, als absoluter Clou erwies sich jedoch ein anderer Reklamespruch, der sich als geflügeltes Wort in den Köpfen der Deutschen verankern sollte. Der Fremdenver-



kehrs-Verein verwendete ihn zum ersten Mal ebenfalls 1905, am Ende einer 16-seitigen Broschüre. Ihr Verfasser Karl Theodor Senger schließt mit den pathetischen Worten: *Was etwa Klios Griffel nicht vermochte, das haben zur Verherrlichung Nürnbergs längst unsere Gäste getan, die unserer Stadt den ehrenvollsten Beinamen erfanden, den je die deutsche Zunge kannte, und die das stolze Wort in alle Welt hinaustragen: „Nürnberg, des Deutschen Reiches Schatzkästlein!“*. Das Zitat zierte auch den Umschlag.

Die Herausgeber selbst waren sich des Schatzes, den sie da gehoben hatten, zunächst überhaupt nicht bewusst. Im ersten Geschäftsbericht des Fremdenverkehrsvereins wird die in 50.000 Exemplaren aufgelegte Werbeschrift noch unschuldig unter ihrem braven Innentitel **Kennen Sie Nürnberg?** abgehandelt. Auf das Titelblatt gelangte der Slogan ein Jahr darauf im neuen großen Stadtführer, von dem 25.000 Exemplare gedruckt wurden. Bis 1935 sollte dieser offizielle Nürnberg-Führer insgesamt zwölf Auflagen erleben. Im reich illustrierten Rundgang der Erstausgabe erhalten die Sehenswürdigkeiten durch den Einsatz von Gemälden und Grafiken zeitgenössischer Künstler anstelle von Fotografien eine ideal-romantische Note. Auch dem Text gelingt es meisterhaft, die schornsteinbewehrte Moderne komplett auszuklamern. Etwa in dem Panorama, das sich von der Burg herab makellos darbietet: *Hier liegt nun die vielgepriesene Stadt ... zu Füßen. Stolz und ehrwürdig, mit ragenden Türmen, mit zierlichen und wuchtigen Bauten, die das Auge immer von neuem fesseln: Das Bild einer deutschen Stadt!* Verschämt versteckt findet sich unter dem unverfänglichen Kapitel *Allgemeines* der einzige Hinweis auf *Handel, Gewerbe und Industrie*, wo auf einer einzigen Seite die – wohlgerne traditionsreiche – Nürnberger Spielwaren-, Maschinen-, Bleistift-, Druck-, Lebkuchen-industrie samt Kunstgewerbe abgehandelt werden. Den klassisch-gediegenen Charakter unterstreicht das stattliche Geschichtskapitel von Stadtarchivar Ernst Mummenhoff, das ab der dritten Auflage (1912) sogar an den Anfang des amtlichen Führers rückt.

Doch wo liegt nun der Ursprung des genialen Buchtitels und Werbespruchs? Karl Theodor Senger, von 1901 bis 1904 junger Feuilleton-Redakteur der Nordbayerischen Zeitung und 1905 erster geschäftsführender Sekretär des

Verkehrsvereins, schreibt ihn namenlosen poetisch veranlagten Touristen zu. Eine schriftliche Spurensuche fördert einen damals bereits dreizehn Jahre zurückliegenden Fund zutage: 1892 ist **Des Deutschen Reiches Schatzkästlein! Ein humoristischer Führer durch Nürnberg (in Reimen)** erschienen. Sein Verfasser, der das Kunststück fertig brachte, einen immerhin 42-seitigen Fremdenführer komplett durchzureimen, ist uns bereits begegnet: Friedrich Leber. Er eröffnet das Bändchen mit einem *Willkommensgruß! Seid mir begrüßt und hochwillkommen, / die Ihr den Weg hierhergenommen: / Viedle Herr'n, lieberthe Frauen, / Um Nürnberg's alte Pracht zu schauen. / Es wird die Müh' Euch nicht gereuen, / Nein, Herz und Sinn gar hoch erfreuen – / Denn alte Kunst und neue Art, / Ihr findet hier sie schön gepaart. / ... / Und was Euch selbst das Herz erhoben, / Das sollt Ihr wieder weiter loben. / Damit an alter Meister Werken / Die neue Zeit sich neu*

Als Friedrich Leber 1892 seinen humoristischen Führer durch Nürnberg mit Des Deutschen Reiches Schatzkästlein titelte, ahnte er gewiss nicht, dass sich daraus später ein legendärer imageprägender Stadt-Slogan entwickeln sollte. Die Nürnberg-Ansicht vom bahntouristischen Stadtzugang Frauentor her stammt aus der Feder des bekannten Historienmalers und Kunstprofessors Friedrich Wanderer (1840–1910). (StadtAN Av 1247.8)



*kann stärken. / Leicht kann es Andern Nutzen
bringen. / Und schließet selbst in's Herze ein /
Des Deutschen Reiches Schatzkästlein!*

Der mundpropagandistische Appell an die Besucher, Nürnbergs Schönheit preisend zu verbreiten, scheint auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Gewiss erzielte er weit größere Strahlkraft als das Bändchen selbst, denn sich in Reimform durch eine Stadt führen zu lassen, ist fraglos nicht jedermanns Sache. Die Frage, ob Leber das „Schatzkästlein“ hier tatsächlich geprägt oder nur aufgenommen hat, lässt sich wohl nicht mehr beantworten. Dass die Allegorie damals in der Luft lag, beweist ein anderes Gedicht, geschmiedet ebenfalls im touristischen Umfeld: *Ueberall lässt man Dich ein, / Nirgends sperrt ein Riegel, / Deutschen Reiches Schatzkästlein, / Trägt nicht Schloss noch Siegel.* Die Strophe findet sich sehr entlegen im Programm des Damen-Ausschusses zur 65. Versammlung der Gesellschaft Deutscher Naturforscher und Ärzte in Nürnberg 1893. Bezogen auf die frei zugängliche Lorenzkirche stammt sie von der Vorsitzenden des „Vereins Frauenwohl“ Helene von Forster. Lebers Epos jedenfalls dürfte zu der Zeit, als Senger das Stadtmarketing oblag, längst der Vergessenheit anheimgefallen gewesen sein.



Der Journalist und Schriftsteller Friedrich Leber im Porträt. Das Bild findet sich in der Anthologie Bayerns Dichter in Wort und Bild, die er selbst 1906 herausgegeben hat. (Stadtbibliothek N Phil. 4760.8)

Gleichermaßen vergessen ist heute der Autor, der aus Nürnberg das legendäre „Schatzkästlein“ machte. Nur wenig lässt sich über Friedrich Leber (1849–1923) in Erfahrung

Das 1896 am Bahnhofplatz eröffnete Grand Hotel präsentierte sich in Andreas Friedrichs Neuestem, illustrierten Führer durch Nürnberg's Sehenswürdigkeiten im für Nürnberg seltenen Jugendstildekor. Mit der schönsten, freien Lage, die sich dem Betrachter damals bot, könnte das Hotel heute freilich nicht mehr werben. Zur Zeit der Entstehung des Führers (1905/06) befand sich der neue Hauptbahnhof noch im Bau. (StadtAN Av A 4091)



bringen, einige Etappen seiner Biographie haben sich immerhin erhalten. Der Sohn eines Fürther Spiegelfabrikanten ging 1866 zum Stadttheater Nürnberg, 1870/71 nahm er am Deutsch-Französischen Krieg teil. 1875 meldete Leber einen Tabak- und Cigarrenhandel in Nürnberg an, zehn Jahre später war er hier als Versicherungsagent tätig, um 1890 auf Journalist umzuschwenken. Damit hatte er endlich sein Metier gefunden, seit 1902 bezeichnete er sich als Schriftsteller und Redakteur. Das Musiktheater verdankt ihm diverse historisierende Dramolette und Possen, von denen manche in Nürnberg uraufgeführt wurden. Als Kenner ließ er seinem ungeahnt folgenswerten Stadtführer noch einen *Lustigen Kneipen-Führer* in Versform folgen; 1906 fungierte er dagegen ganz seriös als Mitherausgeber einer Anthologie bayerischer Lyrik seiner Zeit. So arbeitsam das klingen mag, übermäßig einträglich werden seine vielfältigen Aktivitäten nicht gewesen sein, denn mit fortgeschrittenen 61 Jahren eröffnete er ein *Schreibbüro zur Anfertigung von Eingaben und sonst. schriftl. Aufsätzen*.

Nürnberg war um 1900 eine rasch wachsende, sich dramatisch zur Arbeiter- und Industriemetropole hin verändernde Stadt. Lebers plakative Wortschöpfung dürfte eine doppelte Wirkung entfaltet haben. Außerhalb erwies sich in der Anwerbung von Touristen das „Schatzkästlein“ als imageprägend und überaus erfolgreich. Nach innen gerichtet konnte eben dieses Image einer in Umbruch befindlichen Bevölkerung identitätsstiftend gewesen sein; in seiner Betonung alter Schönheit und Bedeutung mag es manchen von der Moderne überrollten Bürgern gar ein wenig Halt verliehen haben. Das Bild greift den seit der Romantik aufgebauten Nürnberg-Mythos als Idealvorstellung einer deutschen Stadt auf. Diesen brachte es so griffig trivialisiert auf den Punkt, dass es ihn bald selbst verkörperte. Die fortschreitende Verkitschung zum Symbol hin sollte seinem Urheber nicht angelastet werden. Ein wenig Koketterie darf Nürnberg sich durchaus erlauben, denn wird nicht hier der für das Schöne empfängliche Blick auf Schritt und Tritt durch den malerischen Zauber der Gassen und Plätze gebannt? Diese rein rhetorische Frage stellt der Kunsthistoriker Paul Johannes Rée in seinen **Wanderungen durch das alte Nürnberg** (Nürnberg 1889). Als Neubürger, der damals gerade vier Jahre ansässig war, muss er es beurteilen können,



denn wer in einer schönen und interessanten Stadt geboren und aufgewachsen ist, wird häufig lange nicht in dem Maße von ihrem Zauber berührt wie der Fremde, auf den dieselbe den tiefsten Eindruck macht. Wohl wahr. Also öfter mal auf einen Kurztrip an die Pegnitzgestade mit den Augen des schaulustigen Touristen – ein Unterfangen, das früher beinahe den Jahresurlaub gekostet hätte!

Der Graphiker Hermann Bek-Gran (1869–1909) entwarf den Umschlag für diesen Nürnberg-Führer, den der Verkehrsverein 1909 als Ratgeber zur Ansiedlung herausbrachte. Das sichtlich wohlhabende Ehepaar spaziert gewiss nicht zufällig durchs Bild. Wie heute versuchte man schon vor hundert Jahren mit im besten Licht dargestellten harten und weichen Standortfaktoren Kapital in die auswärtig zu wenig wahrgenommene Stadt zu locken. (StadtAN Av 6186.8)

Dominik Radlmaier:

Sonderauftrag: Arisierung

Die Akten der jüdischen Schmuck- und Wertsachenablieferung im Stadtarchiv Nürnberg



Abraham Adelsberger (1863–1940), Nürnberger Spielzeugfabrikant, Foto 1928. (StadtAN C 21/VII Nr. 1)

Ende März 1939 lieferte der Nürnberger Blechspielzeugfabrikant, Hopfenhändler und Kunstsammler Abraham Adelsberger (1863–1940) Schmuck, Besteck, Uhren, Münzen und diverse andere Gegenstände aus Edelmetall beim Leihamt der Stadt Nürnberg ab. Die Beamten des Leihamtes registrierten die Ablieferung des Abraham Adelsberger unter der Nummer 1.648 und überwiesen hierfür drei Jahre später, am 18. Februar 1942, den kaum nennenswerten Betrag von 130,87 RM auf ein Sperrkonto bei der Dresdner Bank. Insgesamt kam es zu 2.048 Ablieferungen dieser Art in Nürnberg. Doch vor welchem Hintergrund fand diese Aktion, die ausschließlich den jüdischen Teil der Bevölkerung betraf, nicht nur in Nürnberg, sondern im gesamten Deutschen Reich statt? Und was wurde aus den Wertgegenständen des Abraham Adelsberger, der im Juni 1939 Nürnberg verließ und nach Holland auswanderte?

Auskunft darüber geben Akten, die zwischen 1939 und 1941 durch das städtische Leihamt angelegt wurden und heute teilweise im Stadtarchiv Nürnberg aufbewahrt werden (Bestand C 61, Rechtsamt). Die Verzeichnung sowie Auswertung dieser die systematische Entziehung jüdischen Eigentums dokumentierenden Akten wurde erst im Rahmen des Nürnberger Forschungsprojektes „Auffindung und Rückgabe von NS-verfolgungsbedingt entzogenen Kulturgütern“ möglich. Da das traditionsreiche Leihamt bereits 1943 aufgelöst wurde, ist die Erhaltung der Dokumente der Wertsachenablieferung in Nürnberg als Glücksfall anzusehen. Die Leihamtsakten wurden nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst vom Fürsorgeamt, anschließend vom Rechtsamt als Quellen zur Verwendung in Wiedergutmachungsverfahren fortgeführt. Sie machen zum einen die Arisierungsmaßnahmen des Dritten Reiches auf einem klar definierten Gebiet nachvollziehbar, zum anderen gewähren sie Einblick in die bundesdeutschen Restitutionsbemühungen

der Nachkriegszeit.

Scheinlegalität der jüdischen Zwangsablieferung

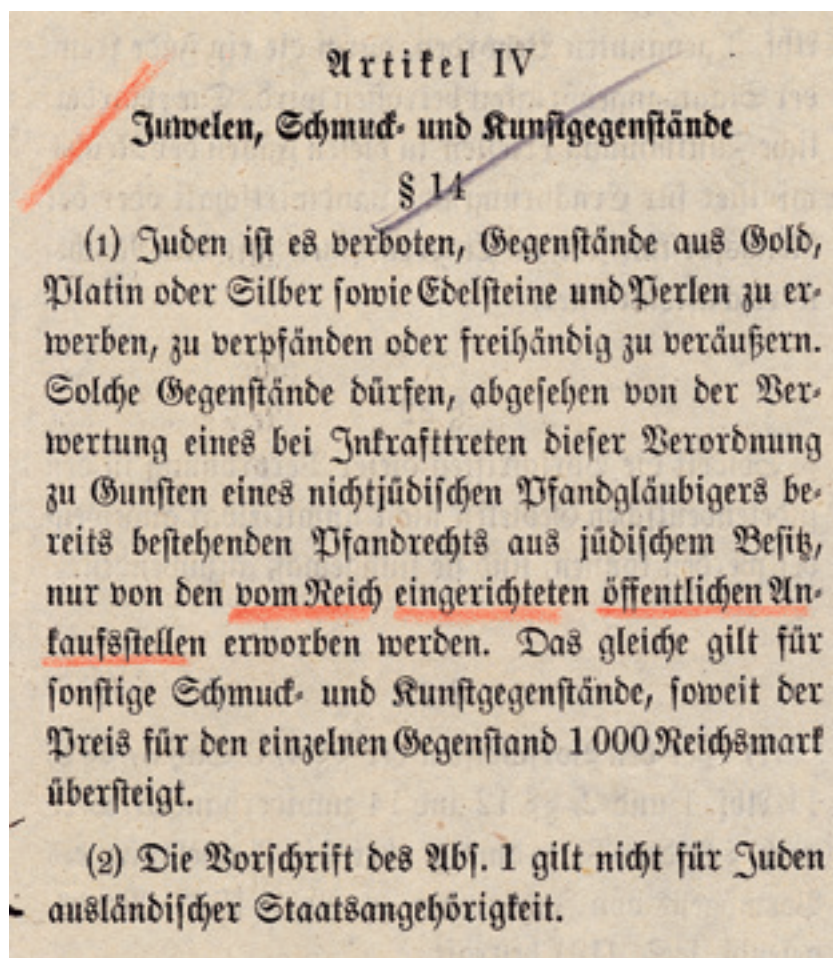
Um den Anschein von Rechtsstaatlichkeit zu wahren, erließen die NS-Machthaber auch im Fall der Edelmetall- und Schmuckablieferungen mehrere Verordnungen, die der systematischen Enteignung der jüdischen Bevölkerung dienten. Denn die enormen Rüstungsausgaben des Dritten Reiches, das im Herbst 1938 kurz vor der Zahlungsunfähigkeit stand, mussten finanziert werden. Infolge des Attentats auf den deutschen Legationssekretär Ernst vom Rath am 7. November 1938 in Paris wurde am 12. November 1938 eine als Judenvermögensabgabe (Juva) bezeichnete fiskalische Sonderzahlung eingeführt, die man durch die *feindliche Haltung des Judentums gegenüber dem deutschen Volk und Reich, die auch vor feigen Mordtaten nicht zurückschreckt*, begründete. Nach dem Willen des Beauftragten für den Vierjahresplan Hermann Göring (1893–1946) sollten Juden deutscher Staatsangehörigkeit zwischen Dezember 1938 und August 1939 in vier Raten eine Summe von 1 Mrd. RM als *Kontribution* an das Reich abführen. Im gleichen Atemzug wurde die *Ausschaltung der Juden aus dem deutschen Wirtschaftsleben* beschlossen. Bereits sieben Monate zuvor, im April 1938, mussten die deutschen Juden aufgrund der *Verordnung über die Anmeldung des Vermögens von Juden* ihre Vermögensverhältnisse offenlegen.

Mit der am 3. Dezember 1938 erlassenen *Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens* schuf man schließlich die rechtlichen Grundlagen für die völlige Enteignung der jüdischen Bevölkerung in Deutschland. Neben der Arisierung von Firmen, landwirtschaftlichen Betrieben, Immobilien und Wertpapieren befasste sich die Verordnung mit der kontrollierten Übernahme von Edelsteinen, Perlen sowie Gegenständen aus Gold, Silber und Platin aus jüdischem Besitz. Die Nürnberger Tageszeitung „Fränkischer Kurier“ berich-

tete in der Ausgabe vom 6. Dezember 1938 über den Inhalt dieser Verordnung und stellte in verharmlosender Nazi-Diktion heraus, *daß es sich bei allen auf diesem Gebiete liegenden Maßnahmen nicht um eine Enteignung, sondern um eine Verlagerung des jüdischen Vermögens handelt*. Die Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens untersagte Juden, Schmuck und Wertsachen selbst zu erwerben, zu verkaufen oder zu verpfänden. Veräußerungsgeschäfte durften nur noch von den vom Reich eingerichteten öffentlichen Ankaufsstellen vollzogen werden.

Angesichts der in den kommunalen Leihämtern vertretenen Sachkenntnis auf dem Gebiet der Edelmetallschätzung beschloss das Reichswirtschaftsministerium am 16. Januar 1939, die Ankaufsstellen des Reiches bei den öffentlichen, von Gemeinden (Gemeindeverbänden) betriebenen Pfandleihanstalten einzurichten. Als Zentralstelle fungierte die Städtische Pfandleihanstalt in Berlin, die für den Erwerb von sonstigen Schmuck- und Kunstgegenständen aus jüdischem Besitz, deren Einzelpreis den Betrag von 1000 Reichsmark übersteigt, ... zuständig war. Diese Verordnung zur Durchführung der Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens vom 16. Januar 1939 mit ihren teilweise verunklarenden Formulierungen bezüglich der Verwertung löste auch im Leihamt der Stadt Nürnberg hektische Betriebsamkeit aus. Ob des Fehlens genauerer Anweisungen des Ministeriums ließ Dr. Dr. Robert Plank (1889–1949) als zuständiger städtischer Referent das Leihamt wissen, dass dieses *zunächst nur als Verwahrungsstelle* zu agieren habe. Erst die Durchführungsanordnung der Städtischen Pfandleihanstalt Berlin vom 8. Februar 1939 machte genaue Angaben für die Bearbeitung der jüdischen Edelmetallablieferungen und regelte die Behandlung von Kunstgegenständen, die den Leihanstalten angeboten wurden.

Eine Steigerung dieser Repressalien stellt die *Dritte Anordnung auf Grund der Verordnung über die Anmeldung des Vermögens der Juden* vom 21. Februar 1939 dar, wonach alle deutschen Juden innerhalb von zwei Wochen Edelsteine, Perlen und Gegenstände aus Edelmetall bei den öffentlichen Ankaufsstellen zu staatlich diktierten Preisen abzugeben hatten. Ausgenommen von diesem Zwangsverkauf waren nur die eigenen Eheringe, sil-



berne Armbanduhren, zwei Sätze Essbestecke sowie Zahnersatz aus Edelmetall, soweit er sich im persönlichen Gebrauch befindet. Objekte mit einem Schätzwert unter 300 RM, später unter 150 RM, wurden lokal verwertet, wertvollere Stücke gingen an die Zentralstelle. Aufgrund der Masse der reichsweiten Ablieferungen wurde die Abgabefrist am 4. März 1939 um zwei Wochen verlängert. Wie einem Vermerk des Leiters des Nürnberger Leihamtes vom 9. März 1939 zu entnehmen ist, hatten innerhalb weniger Tage 332 Personen aus Nürnberg und Fürth Gegenstände abgeliefert. *Die Juden stehen täglich Schlange zur Ablieferung ihrer Sachen*, berichtete er einen Tag später der Städtischen Pfandleihanstalt Berlin. Vereinzelt fanden sich unter den Abliefernden sogar Juden aus Erlangen, Ansbach, Coburg, Neumarkt/Oberpfalz, Würzburg und Bad Kissingen. Gemäß einem Erlass des Reichswirtschaftsministers endete die Funktion der kommunalen Leihämter als Ankaufstellen des Reiches zum 31. Dezember 1940.

Artikel IV der Verordnung über den Einsatz des jüdischen Vermögens vom 3.12.1938 im Reichsgesetzblatt Jg. 1938, Teil I, Nr. 206. (StadtAN C 61 Nr. 23)



Heinrich Herrling (1884–1940), Leiter des städtischen Leihamtes, Foto 1933. (StadtAN C 18/II Nr. 2973)

Ansicht des Unschlitthauses mit dem Eingang zum städtischen Leihamt vom Unschlittplatz aus gesehen, Foto Juli 1942. (StadtAN A 38 J 45/X)



Das Leihamt in den Jahren 1939–1940

Seit 1899 diente dem Nürnberger Leihamt als Sitz das Erdgeschoss des Unschlitthauses. Das Leihamt gehörte zum Aufgabenbereich des städtischen Gesundheits-, Jugend- und Wohlfahrtsreferats (Referat VIII) und existierte bis zum Jahr 1943. Die durch Reichsgesetz angeordnete Wertsachenablieferung jüdischer Bürger fiel in die Amtszeit des Heinrich Herrling (1884–1940), der am 1. Oktober 1923 die Leitung des Leihamtes übernommen hatte und im März 1932 der NSDAP beigetreten war.

Aufgrund einer Erkrankung Herrlings wurde im März 1939 dem Hauptkassenverwalter Heinrich Popp (1881–1950) die kommissarische Leitung des Leihamtes übertragen, die er bis zu seiner Pensionierung am 1. Oktober 1943 ausübte. Popp, der seit 1932 der NSDAP angehörte, hatte seine Tätigkeit am Leihamt im Juni 1922 begonnen. Obwohl Herrling wenig von seinem Mitarbeiter Popp hielt, übernahm dieser bereits vor März 1939 die stellvertretende Dienststellenleitung. Herrlings Urteil über den Stellvertreter: *geistig und körperlich wenig beweglich*. Anhand der von Heinrich Popp akribisch geführten, im Stadtarchiv aufbewahrten Listen der jüdischen Einlieferer lässt sich jedenfalls der Ablauf der Maßnahme

in Nürnberg rekonstruieren.

Unklarheit herrschte nach dem Zweiten Weltkrieg über die verwaltungsrechtlichen Vorbedingungen und die internen Abläufe der Wertsachenablieferung. Ebenso konnte man mit den in den Verwertungsbögen verwendeten Begrifflichkeiten, wie z.B. „Schätzwert“, „Auszahlungswert“ oder „große Berlin-Ablieferung“, nichts anfangen. Weil Herrling und Popp bereits verstorben waren, griff man im Rahmen der Wiedergutmachungsverfahren auf das Wissen der direkt mit den Ablieferungen beschäftigten Leihamtsmitarbeiter zurück. Insbesondere der einstige Schätzmeister für Gold- und Silbersachen Julius Gattenlöhner (1895–1970) lieferte wesentliche Angaben über die Arbeitsabläufe, die sich aus der am 21. Februar 1939 beginnenden Ablieferung jüdischen Silbers ergeben hatten. Demnach mussten jüdische Bürger ihre Gegenstände einschließlich eines Verzeichnisses in dreifacher Ausfertigung abliefern. Die Wertsachen wurden in Aufbewahrungsräume verbracht, dort nach Dienstschluss von den Schätzmeistern anhand der Ablieferungsverzeichnisse kontrolliert sowie unter Berücksichtigung der Richtlinien des Leihamtes geschätzt. Im Vordergrund der Schätzung stand der reine Materialwert des Objektes, nicht die künstlerische Qualität.

Veräußert wurde das jüdische Silber, das weder an die Pfandleihanstalt Berlin noch an die Deutsche Gold- und Silberscheideanstalt (Degussa) abgegeben wurde, auf dem Weg des Verkaufs an die örtlichen Fachgruppen des Handels und Handwerks. Die örtliche, in den Leihamtsverkaufsräumen Obere Wörthstraße 26 erfolgende Verwertung begann am 19. Mai 1939 und betraf ausschließlich Stücke, die einen Wert unter 150 RM hatten. Ausgenommen von dem freien Verkauf waren Silberobjekte mit Seltenheits- oder Kunstwert, die bis zur Klärung der weiteren Abwicklung im Leihamt verblieben. Über die große Nachfrage waren selbst die Mitarbeiter des Leihamtes erstaunt, doch empörte man sich über das Verhalten der Käufer, die bei hochwertigeren Stücken den Preis drücken wollten. *Dieses Verhalten ... ist ohne Zweifel damit zu erklären, daß mit der Zeit eine gewisse Übersättigung eintritt und man daher versucht, mit wenig Geld viel zu kaufen*, monierte das städtische Rechnungsprüfungsamt am 22. Mai 1939. Weitere Verkäufe von *Judengegenständen* erfolgten am 25. Mai und vom 5. bis 7. Juni 1939, wenige Tage später untersagte das Reichswirtschaftsministerium alle weiteren Verkaufsveranstaltungen von jüdischem Silber. Das so genannte Bruch- und Altsilber, das bis zum 18. September 1939 ein Gesamtgewicht von 4.550 kg erreicht hatte, wurde bis zum Abtransport durch die Degussa in den Räumen des Leihamtes aufbewahrt, 880 kg so genanntes Gebrauchssilber nahmen die lokalen Fachgruppen ab. Laut Endabrechnung des Leihamtes vom Dezember 1941 erbrachte die Wertsachenablieferung in Nürnberg einen Erlös von 376.624,83 RM.

Die Nürnberger Museen und die Wertsachenablieferung

Neben den Fachgruppen zählten Kunsthandel sowie Museen aufgrund einer Bestimmung des Reichswirtschaftsministeriums vom 23. März 1939 zu den Nutznießern der jüdischen Zwangsablieferungen: *Silbersachen mit Seltenheits- oder Kunstwert ... können ... durch Verkauf an besondere Interessenten, insbesondere an Museen, aber auch an Sammler, Spezialhändler usw. verwertet werden*. Der Reichswirtschaftsminister empfahl am 24. August 1939 angesichts der in den Leihhäusern gehorteten Silbergegenstände mit kunsthistorischem Wert zwecks genauerer Beurteilung die Berufung von Gutachtern. In Nürnberg



Abbildungen von Nürnberger und Augsburger Silberarbeiten auf Seite 29 des 87. Jahresberichts des Germanischen Nationalmuseums. (StadtAN Av Per 10/87)

übernahm Heinrich Kohlhausen (1894–1970), der von 1937 bis 1945 das Germanische Nationalmuseum (GNM) und von 1937 bis 1940 zugleich die Städtischen Kunstsammlungen leitete, diese Funktion.

Obwohl Heinrich Kohlhausen somit Kenntnis über die Provenienz der Goldschmiedeobjekte des Leihamtes hatte, kaufte er mehrere Arbeiten sowohl für das GNM als auch für die städtischen Sammlungen an. *Aus der Verwertung jüdischen Silbers* überstellte das Leihamt 49 Objekte an das GNM, von denen 20 Arbeiten durch das GNM und 29 Gegenstände durch die Stadt Nürnberg erworben wurden. Weitere 117 Ob-



Heinrich Popp (1881–1950), stellvertretender Leiter des städtischen Leihamtes, Foto 1933. (StadtAN C 18/II Nr. 5304)



Silbergegenstände aus jüdischem Besitz, erworben von der LGA im Jahr 1940, treuhänderisch verwahrt von der Stadt Nürnberg und heute Eigentum des Freistaats Bayern, Foto 15.12.1952. (StadtAN C 61 Nr. 24)

jekte kaufte die Landesgewerbeanstalt (LGA) für ihre Vorlagensammlung an. Im Verhältnis zu den Erwerbungen anderer Museen fielen die Ankäufe aus jüdischen Silberablieferungen in Nürnberg vergleichsweise niedrig aus. Weil die städtische Erwerbung aus Mitteln der *Stiftung zur Erhaltung Nürnberger Kunstwerke* finanziert wurde, mussten die 29 Silberarbeiten satzungsgemäß als Dauerleihgabe im GNM aufbewahrt werden. Das Leihamt berechnete für die von den städtischen Sammlungen erworbenen Becher, Leuchter, Dosen und Kannen aus der Zeit des 17.–19. Jahrhunderts bei einem Gesamtgewicht von 4.269 kg Silber einen Betrag von 426,90 RM, was einem Grammpreis von 0,10 RM entspricht. Als Auswahlkriterium diente zum einen die Qualität des einzelnen Stückes, zum anderen der Herstellungsort. So wählte Heinrich Kohlhaußen für die städtischen Sammlungen Stücke aus, die von Nürnberger Meistern geschaffen worden waren, für das GNM dagegen Goldschmiedearbeiten, die vorzugsweise in Augsburger Werkstätten entstanden sind.

Im 87. Jahresbericht des GNM präsentierte Kohlhaußen die Neuerwerbungen des Jahres 1940, darunter die 49 Silberobjekte. Seine Ausführungen über *jene anspruchlosen Gefäße eines täglichen Bedarfes* veranschaulichte er durch zwei Abbildungen, die eine Auswahl zum einen an Nürnberger, zum anderen an Augsburger Arbeiten zeigen. Kohlhaußen sprach euphemistisch von einer *Gelegenheit*

für das Museum. Diese „günstige Gelegenheit“ ergriffen auch mehrere GNM-Mitarbeiter, um Silberarbeiten für den Eigenbedarf zu erwerben. Ernst Günter Troche (1909–1971), seit November 1938 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am GNM sowie zwischen 1945 und 1951 Erster Direktor des GNM, führte im Auftrag Kohlhaußens als Spezialist für Kunsthandwerk die Sichtung der Goldschmiedearbeiten in den Räumen des Leihamtes durch. Zwei Kerzenleuchter sowie ein Salzfass aus der Wertsachenablieferung sicherte sich Troche selbst. Daneben – so deutete Troche 1953 an – hätten weitere GNM-Mitarbeiter nach Aufforderung durch Heinrich Kohlhaußen jüdisches Silber erworben.

Die Wiedergutmachung und der Weg der Akten

Nur zwei Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte – auf Veranlassung der amerikanischen Militärregierung – der Versuch, im Rahmen gesetzlich geregelter Wiedergutmachungsverfahren die staatliche Willkür, die Abraham Adelsberger sowie tausende NS-Opfer u.a. durch die Wertsachenablieferung erfahren hatten, auszugleichen. Als Mittel blieb in der Regel die Zahlung einer finanziellen Entschädigung an den Verfolgten oder an dessen Rechtsnachfolger, da von den Stücken, die 1939 beim Leihamt abgeliefert worden waren, meistens jede Spur fehlte. In den Jahren 1948 bis 1955 bemühten sich die mit den Wiedergutmachungsverfahren betrauten Juristen der Stadt Nürnberg verlässliche Informationen über den Ablauf der Wertsachenablieferung zu erhalten, den zeitgenössischen Wert von Silbergegenständen zu ermitteln und die Vorbesitzer der erhaltenen Goldschmiedearbeiten zu bestimmen.

So ließ man die 117 von der LGA erworbenen und von der Stadt treuhänderisch verwalteten Silberobjekte Ende 1952 photographieren, um Anspruchstellern anhand dieses Bildmaterials die Erinnerung an ihre Stücke zu erleichtern. Bis zum Jahr 1960 waren von den 117 LGA-Objekten nur noch 19 in Verwahrung der Stadt. Diese gelangten 1964 als Leihgabe des Freistaats Bayern in das GNM. Von den 29 ehemals im Besitz der Stadt Nürnberg befindlichen Goldschmiedearbeiten sind heute noch 25 vorhanden, nachdem zuletzt im Jahr 1956 die Restitution von vier Objekten an die Familie des NS-Opfers Leopold Heilbronn erfolgt war.

Das GNM hat zwischen 1953 und 1963 acht Stücke restituiert sowie 1996 einen Kiddusch-Becher an den Verfolgten Herbert Kolb.

Fundament für die Überprüfung der beim Zentralanmeldeamt Friedberg bei Bad Nauheim angezeigten Rückerstattungsfälle aus der Wertsachenablieferung in Nürnberg bildete die Überlieferung des städtischen Leihamtes. Ansprüche geltend gemacht haben jedoch nicht allein die Verfolgten oder deren Erben, sondern aufgrund des Gesetzes 59 der Militärregierung hauptsächlich die Jewish Restitution Successor Organization (JRSO), die die Interessen von verstorbenen, erbenlosen NS-Verfolgten wahrnahm. Die JRSO beanspruchte in 1.306 Fällen die Rückerstattung abgelieferter Edelmetall- und Schmuckgegenstände bzw. die finanzielle Entschädigung für nicht mehr vorhandene Objekte. Hinsichtlich der Silberarbeiten, die sich in öffentlichen Institutionen befanden, bedeutete dies, dass sich die JRSO als Eigentümerin dieser Gegenstände verstand. Begründet durch die langwierige Abwicklung der gesamten Wiedergutmachungsansprüche trat die JRSO gegen eine Zahlung von 20 Mio. DM ihre Ansprüche mit dem Globalvertrag vom 29. Juli 1952 an den Freistaat Bayern ab, wodurch die von der Stadt Nürnberg, dem GNM sowie der LGA erworbenen Goldschmiedearbeiten in das Eigentum des bayerischen Staates übergegangen sind, der sie bis in die Gegenwart als Dauerleihgabe im GNM beließ, um *diese letzten Überbleibsel jener einschneidenden nationalsozialistischen Maßnahme als historische Erinnerungstücke zu erhalten*.

Die Stadt Nürnberg lehnte stets die Übernahme einer Rückerstattungs- und Schadenersatzpflicht für die Wertsachenablieferungen ab, weil man bei der Verwertung der Edelmetallgegenstände *lediglich als weisungsgebundenes Organ des Deutschen Reiches gehandelt habe und an den Wertsachen keine Eigentümerstellung erlangt habe*. Gemäß der Argumentation des Rechtsamtes hat das Leihamt also im Auftrag des Deutschen Reiches gehandelt. Natürlich profitierte vor allem das Deutsche Reich durch die Einnahme von 54,2 Mio. RM von der verordneten Zwangsablieferung, doch die Schriftsätze des Rechtsamtes der Stadt Nürnberg lassen wohlweislich unerwähnt, dass die bei der Wertsachenablieferung erhobene Verwaltungsgebühr von zehn Prozent des Auszahlungswertes dem städtischen Haushalt

zugeflossen ist. Der Auffassung, dass die städtischen Pfandleihanstalten ausschließlich *Besitzdiener des Reiches* gewesen seien, schloss sich 1953 die Wiedergutmachungskammer Nürnberg-Fürth an. Ganz ähnlich entschied der Court of Restitution Appeals (CoRA) im Mai 1955, der die Stadt aus der Rolle der Rückerstattungspflichtigen entließ.

Seit diesem Zeitpunkt war nur noch das Deutsche Reich in den durch die Wertsachenablieferung begründeten Verfahren Prozessgegner. Deshalb schlug das Rechtsamt am 3. Oktober 1957 vor, der OFD die Leihamtsakten der bis dato gerichtlich ungeklärten Fälle zur weiteren Behandlung von Rückerstattungsanträgen zu überlassen. Die OFD sollte bis zur völligen Abwicklung aller gegen das Reich gerichteten Verfahren die zwischen 1939 und 1941 im Leihamt entstandenen Einzelfallunterlagen zu treuen Händen erhalten und somit allein zuständig sein. Nachdem der Organisationsausschuss diesem Vorschlag zugestimmt hatte, übergab das Rechtsamt am 7. November 1957 Akten zu 1.395 Ablieferungsfällen an die OFD. Schließlich lieferte das Rechtsamt zum Zwecke der leichteren Prozessargumentation im Januar 1963 die bisher bei der Stadt verwahrten, restlichen 470 Akten des Leihamtes einschließlich einer 19 Blätter umfassenden Namensliste der Einlieferer zu treuen Händen bei der OFD ab. Im November 1972 begann das Rechtsamt mit der Abgabe der allgemeinen Rückerstattungsakten an das Stadtarchiv. Zeitgleich stellte das Rechtsamt eine Anfrage an die OFD bezüglich der Rückgabe der leihweise bereitgestellten Einzelfallakten. Mit der Bitte, die Akten des Leihamtes bis zum Abschluss sämtlicher Rückerstattungsverfahren behalten zu dürfen, antwortete die OFD am 28. November 1972: *Es ist hier vorgemerkt, daß die Rückgabe zu gegebener Zeit an das Stadtarchiv über das Rechtsamt der Stadt Nürnberg zu erfolgen hat*. Die letzten Verfahren wurden erst 1980 abgeschlossen. An das Stadtarchiv gelangten allerdings nur die 470 Einzelfallakten. Einschließlich der in den allgemeinen Rückerstattungsakten des Rechtsamtes verteilten Einzelfallakten sind heute 623 Ablieferungsfälle im Stadtarchiv dokumentiert (C 61 Nr. 21-675). Den größeren Teil der Unterlagen des städtischen Leihamtes überstellte die OFD neben weiteren aus Rückerstattungsverfahren entstandenen Akten an das Staatsarchiv Nürnberg.

Christa Gott-Schmitz:

Gewirkte Bilder – Die Geschichte der Nürnberger Gobelin-Manufaktur und ihre Überlieferung im Stadtarchiv



Deckblatt der Urkunde vom 9.8.1941 über die Errichtung der Firma „Nürnberger Gobelin-Manufaktur, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“, Sitz Nürnberg, 3. Ausfertigung. (StadtAN E 55 Nr. 401)

Mit Urkunde vom 9. August 1941 wurde die Errichtung der Firma „Nürnberger Gobelin-Manufaktur, Gesellschaft mit beschränkter Haftung“, Sitz Nürnberg, aufgesetzt. Gesellschafter waren die Stadt Nürnberg, der Zweckverband Reichsparteitag Nürnberg, Irma Goecke, Professorin an der Akademie der

Bildenden Künste und erste künstlerische Leiterin der Manufaktur sowie die Webmeisterin Juliana Reichel mit einem Stammkapital von 100.000 RM, wovon die Stadt 45.000 RM, der Zweckverband 45.000 RM, Irma Goecke 5.000 RM und Juliana Reichel 5.000 RM hielten. Der Gesellschaftervertrag mit anschließender Satzung nennt als Aufsichtsratsmitglieder Oberbürgermeister Willy Liebel, Bürgermeister Dr. Walter Eickemeyer, Amtsdirektor Hans Rollwagen, Dr. Eberhard Lutze, Direktor der Städtischen Kunstsammlungen, und Karl Wollermann, Professor der Akademie der Bildenden Künste. Gegenstand und Zweck des Unternehmens waren Herstellung, Vertrieb und Ausbesserung von Bildwirkereien.

Die Motivation für die Gründung entstand primär aus der Absicht, eine eigene bedeutende Werkstatt zur Fertigung herausragender Ausstattungstücke in erster Linie für die Repräsentationsbauten des NS-Regimes, z.B. der Kongresshalle, zu schaffen.

Nach 1945 gingen die Gesellschafteranteile des ehemaligen Zweckverbandes Reichsparteitag Nürnberg an den Freistaat Bayern über. 1951 waren neben dem Freistaat die Stadt Nürnberg und Irma Goecke Gesellschafter der Manufaktur. In jenem Jahr erfolgte auch die Eintragung der Firma in das Handelsregister und die Erweiterung des Satzungszwecks in Herstellung, Vertrieb und Ausbesserung von Bildwirkereien und Bildstickereien sowie anderer kunsthandwerklicher Textilerzeugnisse. Die Werkstätten waren im Gebäude der ehemaligen Kunstgewerbeschule, dann Akademie der Bildenden Künste in der Flaschenhofstraße 35 untergebracht. Nach der Zerstörung des Gebäudes im August 1943 wurde die Manufaktur zusammen mit der Akademie in das Deutschordensschloss in Ellingen ausgelagert. 1955 kehrte sie nach Nürnberg in das Werkstättengebäude der Akademie der

Bildenden Künste, Bingstraße 60, zurück und bezog 1961 ein eigenes nach Plänen von Professor Sep Ruf neuerrichtetes Gebäude auf dem Gelände der Akademie, Bingstraße 40. Nachdem die Manufaktur zunächst Auftragsarbeiten in Gobelin-Weberei und Bildstickerei nach künstlerischen Entwürfen, überwiegend von Irma Goecke, hergestellt hatte, kamen im Laufe des Bestehens größere Restaurierungsarbeiten von Gobelins hinzu, so beispielsweise die Restaurierung der Rubens-Gobelins im Kölner Dom – Tapiserien-Zyklus zum „Triumph der Eucharistie“ –, die zehn Jahre lang fast ununterbrochen von zwei Restauratoren der Manufaktur geleistet wurde.

In den 1960er Jahren verstärkte sich die Zusammenarbeit mit zeitgenössischen Künstlern wie z.B. Herbert Bayer, Stephan Eusemann, Dirk Holger, Georg Meistermann, Ernst Wilhelm Nay und Ernst Weil, später kamen u.a. Else Bechteler, Otto Grau, Johannes Itten, Udo Kaller, Oskar Koller und Jirí Kôlár hinzu, deren Entwürfe in Gobelins umgesetzt wurden. Einen großen Raum nahm auch die Herstellung von Gobelins nach Entwürfen von Irma Goecke, Fritz Griebel, Elisabeth Kadow und Karl Wollermann ein.

Zu den letzten großen Fertigungsaufträgen zählten u.a. die Gobelins "Dualität als Einheit" nach Entwurf von Prof. Hanns Herpich für den Sitzungssaal des Nürnberger Rathauses, Herstellung 1998/99, „o. T.“ nach Entwurf von Lali Johne für das Klinikum Erlangen,



Neubau der Nürnberger Gobelin-Manufaktur, Bingstraße 40, nach Plänen von Professor Sep Ruf, Foto Mai 1962. (StadtAN E 55 Nr. 223)

Fotografie des Gobelins „Natur, Energie + Licht“, Entwurf von Prof. Stephan Eusemann, Größe ca. 225 x 335 cm, Auftraggeber Fränkisches Überlandwerk Nürnberg, Ausführung Nürnberger Gobelin-Manufaktur GmbH 1979. (StadtAN E 55 Nr. 159)



Herstellungsprozess des Gobelins „Die blaue Zuckerdose“, 2002/03, nach Entwurf von Udo Kaller, Größe 170 x 170 cm, Aufnahme mit Abbildung der Vorlage und Übertragung der Garnnummern von den Musterkarten in die Vorlage. (StadtAN E 55 Nr. 341)

Herstellung 2001/02, „Die blaue Zuckerdose“ nach Entwurf von Udo Kaller ebenfalls für das Klinikum Erlangen, Herstellung 2002/03, zwei Tapisserien „Welcome“ und „Hapoel“ nach Entwürfen von Elke Haarer für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Fachlehrern in Ansbach, Herstellung 2002, sowie die Tapisserie für die Alte Universität Würzburg nach Entwurf von Norbert Kleinlein, Herstellung 2002/03.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts verschlechterte sich die Auftragslage, so dass 2002 der Beschluss gefasst wurde, die Gesellschaft *wegen ihrer gänzlich aufgebrauchten finanziellen Reserven und wegen der ihr nachhaltig fehlenden unternehmerischen Perspektiven geordnet*

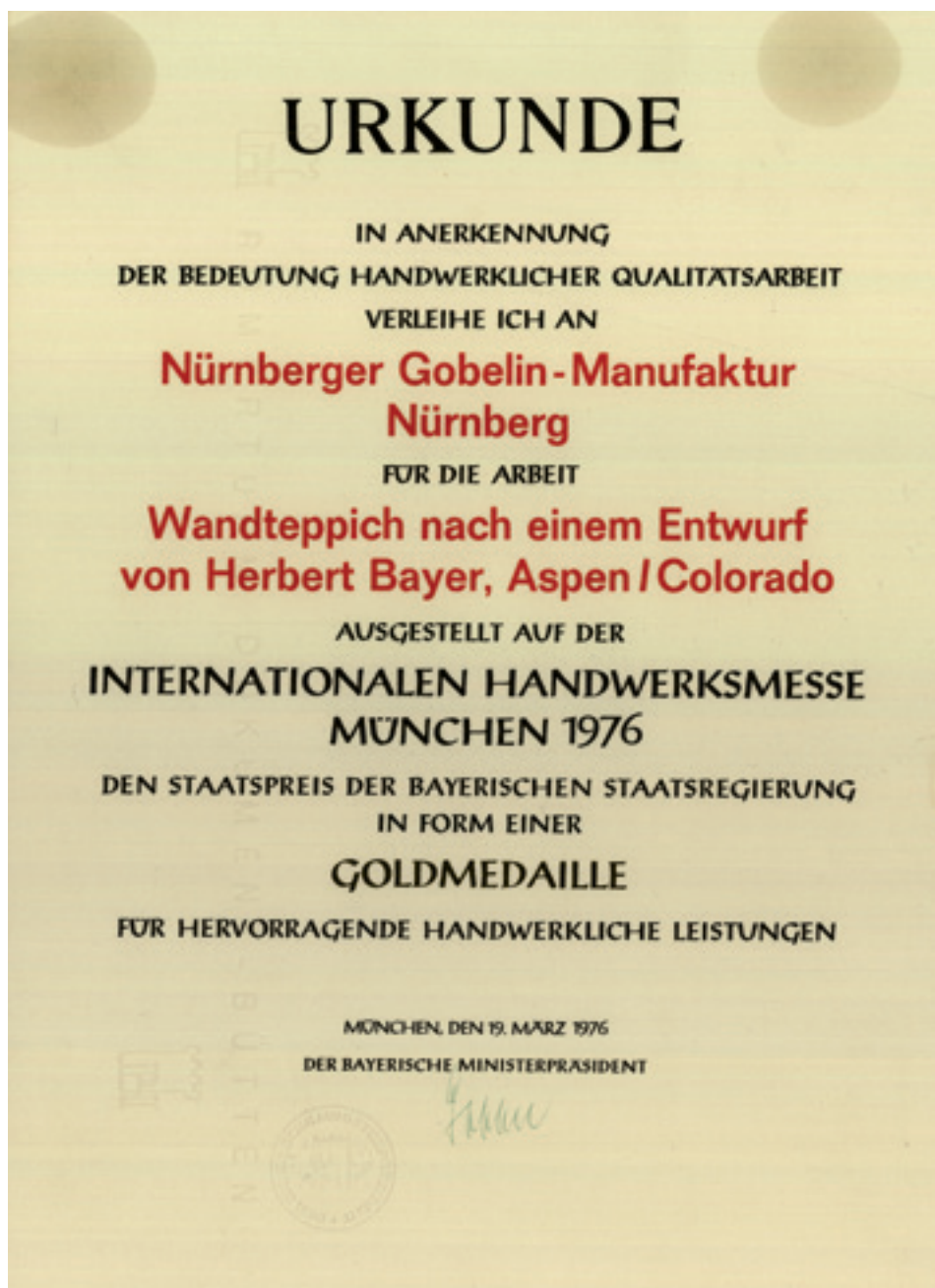
zu schließen; die Gesellschafter, der Freistaat Bayern und die Stadt Nürnberg, hielten zum Schluss 34,8 Prozent bzw. 65,2 Prozent.

Zum 17. Oktober 2002, dem Tag der Eintragung beim Registergericht, wurde die Gesellschaft aufgelöst. Die Liquidation wurde vom Leiter des Steueramtes der Stadt Nürnberg, der traditionsgemäß als Geschäftsführer der Gesellschaft fungiert hatte, durchgeführt. Der Betrieb selbst wurde zum 1. März 2003 geschlossen und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entlassen.

2004 wurde das Betriebsgebäude Bingstraße 40 als Folge des Heimfallanspruches aus dem Erbbaurechtsvertrag an den Freistaat Bayern übereignet. Verbliebene Gobelins wurden an die Museen der Stadt Nürnberg verkauft. 2007 war die Liquidation beendet und die Gesellschaft erloschen; die entsprechende Registeranmeldung beim Handelsregister erfolgte unterm 27. September 2007, eingetragen am 10. Dezember 2007.

Anfang des Jahres 2004 übernahm das Stadtarchiv neben den im Werkstattgebäude verbliebenen Registraturunterlagen der jüngeren Zeit auch Werksunterlagen wie Entwürfe, Kartons, Webvorlagen und umfangreiche fotografische Dokumentationen der Arbeiten. Dieses Material ist 2006/07 technisch aufbereitet und unter der Bestandssignatur „E 55 Nürnberger Gobelin-Manufaktur GmbH“ erschlossen worden. Ältere Unterlagen, beginnend mit der Gründung, befanden sich bis zum Abschluss der Liquidation noch beim Steueramt und wurden im Frühjahr 2009, einschließlich der Liquidationsunterlagen, an das Stadtarchiv abgegeben und in den Bestand eingearbeitet. Der Informationsgehalt der Überlieferung deckt die gesamte Bandbreite von der Gründung 1941 bis zur Beendigung der Liquidation 2007/08 ab, unterteilt in Unterlagen der Geschäftsführung/Betriebsleitung, Künstlerischen Leitung, Bildarchiv und Filme, einschließlich einer CD-ROM.

Diverse Korrespondenzen des Geschäftsführers, der Betriebsleitung und der künstlerischen Leitung aus ihren jeweiligen Aufgabenbereichen sind ebenso vorhanden wie Protokolle der Gesellschafterversammlungen und Aufsichtsratssitzungen, Personalunterlagen, Werbematerialien, Zeitungsausschnittsammlungen, Jubiläumsschriften, Ausstellungskataloge u.a.m. Außerdem enthält der Bestand ein umfangrei-



Urkunde vom 19.3.1976 über die Verleihung des Staatspreises der Bayerischen Staatsregierung in Form einer Goldmedaille an die Nürnberger Gobelin-Manufaktur für die Arbeit „Wandteppich nach einem Entwurf von Herbert Bayer, Aspen/Colorado“, ausgestellt auf der Internationalen Handwerksmesse München 1976. (StadtAN E 55 Nr. 351 GF)

ches Bildarchiv mit Aufnahmen von angefertigten und restaurierten Tapisserien, von Ausstellungen, von Künstlern sowie Fotografien des Gebäudes der Manufaktur, der Werkstatt und des Personals. Ein 1967 gedrehter Film, einzelne Sendemitschnitte über die Manufaktur, Diplome, eine Goldmedaille, Originalkünstlervorlagen und -künstlerentwürfe sowie Kartons und Webvorlagen zu verschiedenen Gobelins, Musterkarten mit unterschiedlichen Garnen, Holzstäbchen mit Kettgarn, Webproben, Gobelinreste und ein Stempel der Firma ergänzen die Überlieferung.

Der Bestand umfasst 620 Archivalieneinheiten aus der Zeit von (1913–)1941 bis 2008; ein Teil der Akten unterliegt noch den Sperrfristbestimmungen.

Kartons und Arbeitsvorlagen werden auch bei der Graphischen Sammlung der Stadt Nürnberg und beim Germanischen Nationalmuseum Nürnberg verwahrt. Der Nachlass von Irma Goecke befindet sich im Archiv für Bildende Kunst im Germanischen Nationalmuseum Nürnberg.

Die Nürnberger Gobelin-Manufaktur GmbH ist außerdem Thema einer Magisterarbeit und



Musterkarten mit farbigen Seidengarnen. (StadtAN E 55 Nr. 123)

einer Dissertation von Anja Pröhl-Kammerer: Die Nürnberger Gobelin-Manufaktur. Die Geschichte einer Manufaktur im 20. Jahrhundert (in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, Bd. 83, Nürnberg 1996, S. 205–306) und Die Tapiserie im National-

sozialismus. Propaganda, Repräsentation und Produktion; Facetten eines Kunsthandwerks im „Dritten Reich“ (Studien zur Kunstgeschichte; 137), zugl.: Erlangen-Nürnberg, Univ., Diss., 1999.

Vorder- und Rückseite der Goldmedaille der Bayerischen Staatsregierung für hervorragende Leistungen auf der Internationalen Handwerksmesse München 1976. (StadtAN E 55 Nr. 617)



Martina Bauernfeind/Klaus Brodale:

„... ist das der Sonderzug nach Gera?“

Zum Ausstellungsprojekt der Stadtarchive Gera und Nürnberg

Als Udo Lindenberg 1983 seinen provokant ironischen Song über den Sonderzug nach Pankow veröffentlichte, war es sicher angesichts der politischen Verhältnisse zwischen den beiden deutschen Staaten undenkbar, dass ein solcher Sonderzug abseits der großen Politik jemals Realität sein könnte. Und doch kam es noch vor dem Fall der Mauer durch private Initiativen zu einem kaum für möglich gehaltenen Besuch von Nürnberger Bürgerinnen und Bürgern mit einem Sonderzug in der damaligen Partnerstadt Gera. Knapp 500 Menschen nutzten am 27. Mai 1989 das Komplettangebot der Deutschen Bundesbahn und besuchten die DDR.

Dieses Ereignis war sozusagen als ein Mosaikstein in ein gemeinsames Ausstellungsprojekt der Stadtarchive Nürnberg und Gera eingebettet, das unter dem Titel **„Erst in Gera demonstrieren – dann in Nürnberg promenieren! Nürnberg und Gera zwischen Städtepartnerschaft und politischer Wende“** vom 3. bis 22. Oktober 2009 in der Ehrenhalle des Rathauses in Nürnberg und vom 23. November 2009 bis 28. Februar 2010 im Stadtmuseum Gera der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Den Anlass für die Kooperation beider Archive in Verbindung mit dem Amt für Internationale Beziehungen stellte der Mauerfall 20 Jahre zuvor am 9. November 1989 dar. Entscheidend waren aber auch die guten Beziehungen beider Stadtarchive, die bereits im Dezember 1989 zueinander Kontakt aufgenommen und im folgenden Frühjahr die Wende in Gera zum Thema ihrer gemeinsamen Ausstellung **„Die friedliche Revolution“** gemacht hatten.

Im Frühjahr 2009 machten sich Mitarbeiter beider Stadtarchive erneut auf, um an die Städtepartnerschaft Nürnberg/Gera sowie am Beispiel Geras an Ereignisse und Entwicklungen von Oktober 1989 bis zum Frühjahr 1990 zu erinnern, die in ihrer Gesamtheit letztendlich zum Ende der DDR führten.

Sonderzug

am
Samstag, 27. Mai 1989
nach

Gera

»Nürnberger besuchen
die Partnerstadt«



Leistungen:
 Bahnfahrt 2. Klasse im Sonderzug nach Gera und zurück, Stadtrundfahrt und -rundgang mit Besichtigung der Johanniskirche, Orangerie mit Gemäldegalerie, Orgelkonzert, Mittag- und Abendmenü, Visabeschaffung

Reisepreis:
 (pro Person) ab Nürnberg Hbf 149,- DM

Fahrplan:

Hinfahrt 6.05 Uhr ab Nürnberg Hbf 6.13 Uhr ab Fürth (Bay) Hbf 6.25 Uhr ab Erlangen 6.49 Uhr ab Bamberg ca. 10.00 Uhr an Gera	Rückfahrt an ca. 23.30 Uhr an ca. 23.20 Uhr an ca. 23.05 Uhr an ca. 22.40 Uhr ab ca. 19.30 Uhr	- Reisepaß erforderlich! - Kein Pflichtumtausch - Anschlußermäßigung - Programm bei allen Fahrkartenausgaben der Deutschen Bundesbahn erhältlich
--	--	--



Generalvertretung Nürnberg
 der Bundesbahndirektion Nürnberg
 – Personenverkehr –

Von der Städtepartnerschaft zum Freundschaftsabkommen

Als die SED-Führung ihre ablehnende Haltung zu Städtepartnerschaften mit bundesdeutschen Kommunen aufgab, signalisierte auch Nürnberg die Bereitschaft, eine innerdeutsche Partnerschaft einzugehen. 1987 bekam die Stadt Gera Nürnberg als Partnerstadt zugewie-

Die Deutsche Bundesbahn hatte mit dem zentralen Reisebüro der DDR einen Sonderzug von Nürnberg nach Gera organisiert. Ein Novum seit der Teilung Deutschlands nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, Plakat 1989. (StadtAN A 28 Nr. 993/1989)



Die Unterzeichnung des Städtepartnerschaftsvertrages am 7.12.1988 im Nürnberger Rathausaal durch Oberbürgermeister Horst Jäger (links) aus Gera und Oberbürgermeister Dr. Peter Schönlein als Gastgeber. (StadtAN A 54-LV-1255-10)

sen. Nach langwierigen und mitunter schwierigen Verhandlungen wurde am 7. Dezember 1988 die Städtepartnerschaft im Nürnberger Rathausaal im Rahmen eines Festaktes von dem Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Peter Schönlein und dem Geraer Oberbürgermeister Horst Jäger besiegelt. Die Beziehungen zwischen beiden Städten bis zum Fall der Mauer blieben bedingt durch die ablehnende Haltung der SED- und Staatsführung auf nur wenige in den Jahresprogrammen fixierte kommunalpolitische und kulturelle Vorhaben beschränkt. Der eingangs erwähnte Sonderzug bildet hier eine spannende Ausnahme, die sicherlich sowohl für die SED als auch die Staatssicherheit in der DDR nicht unproblematisch gewesen sein dürfte. Erst der Fall der Mauer erfüllte die quasi am Reißbrett entworfene Städtepartner-

schaft kurzzeitig mit Leben, als die Menschen aus der DDR die neu gewonnene Freiheit für eine Reise nach Nürnberg nutzten. Unter den Tausenden, die mit Trabant und Wartburg die Straßen verstopften, die in langen Schlangen nach dem Begrüßungsgeld anstanden oder das Überangebot an Waren für Einkäufe nutzten, dürften sicherlich nicht wenige aus der Partnerstadt Gera gekommen sein. Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung 1990 endete die Städtepartnerschaft mit der Umwandlung in ein Freundschaftsabkommen. Der Stand der Stadt Gera am Christkindlesmarkt, das Schild „Gera“ auf den Partnerstättetafeln oder die „Nürnberger Straße“ im Geraer Stadtteil Lusan machen diese Verbindung auch noch in der Gegenwart deutlich.

Die Wende in Gera

Unter dem drohenden Zugriff durch die Staatssicherheit verliehen im Herbst 1989 die Menschen in Gera ihrem Protest gegen den Machtmissbrauch der SED sowie ihren Forderungen nach Demokratie, Reisefreiheit und schließlich der Wiedervereinigung Deutschlands in Friedensgebeten, Menschenketten und Diskussionsveranstaltungen friedlich Ausdruck. Insbesondere im Anschluss an die Friedensgebete formulierten die zunehmend selbstbewusst auftretenden Geraer in den so genannten Donnerstagsdemonstrationen ihre Ziele. Die erste Demonstration am 23. Oktober 1989 wurde noch spontan von mehreren hundert Jugendlichen initiiert und stand nachweislich unter starker Überwachung durch die „Schutz- und Sicherheitsorgane“. Wenig spä-



„Trabbi“ beherrschten insbesondere an den ersten Wochenenden nach der Grenzöffnung die Nürnberger Innenstadt, wie hier am Lorenzer Platz, Foto 18.11.1989. (StadtAN L-5371-14)



Das vom bayerischen Innenministerium wenige Tage nach Grenzöffnung genehmigte verkaufsoffene Wochenende lockte Tausende DDR-Besucher nach Nürnberg, Foto 18.11.1989. (StadtAN L-5372-04)

ter erfassten diese Demonstrationen bereits Tausende von Geraer Einwohnern. Sie blieben nicht nur von staatlichen Übergriffen verschont, sondern mit Zivilcourage und Mut gelang es Arbeitern des VEB Nagema beispielsweise auch, die Auslieferung von zur Abwehr von potenziellen Demonstranten gefertigten scharfkantigen Metallzäunen zu verhindern. Darüber hinaus stand die Auflösung der Stasi-zentrale unter der Aufsicht des am 20. Dezember 1989 gegründeten Bürgerkomitees, das in diesem Zusammenhang die umfassende Vernichtung von Stasiakten verhindern konnte. Im Januar 1990 erfolgte schließlich die Räumung der Waffenlager im Gebäude des Ministeriums für Nationale Sicherheit (Nachfolger der Stasi). Gleichzeitig wurden als Instrumentarien der demokratischen Mitwirkung „Runde Tische“ und Bürgerkomitees gebildet, Parteien und Bürgerbewegungen formierten sich.

Die Ausstellung

Auf insgesamt 28 Tafeln wurden einzelne thematisch beziehungsweise chronologisch gegliederte Themenschwerpunkte anhand umfangreichen Fotomaterials und sparsam verwendeter Dokumentenkopien mit knappen Einführungstexten und instruktiven Bildunterschriften aufbereitet. Der überwiegende Teil der Fotos, die den wohl wichtigsten und bewegendsten Zeitraum der Geraer Geschichte der letzten Jahrzehnte dokumentieren, stammt von dem 2001 verstorbenen Pressefotografen Wolfgang Beringschmidt. Sie entstanden zum Teil im Auftrag und in Absprache mit dem Geraer Stadtarchiv zur Dokumentation des damaligen Zeitgeschehens. Eine Nutzung für konkrete Ausstellungsprojekte oder Publikationen war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht absehbar, jedoch wurde ein großer Teil dieser Fotografien schon im Frühjahr 1990 in der oben erwähnten Fotoausstellung „Die friedliche Revolution“ der Öffentlichkeit präsentiert. Welchen Wert diese Dokumente mittlerweile besitzen, wird anhand der vielen Anfragen an das Stadtarchiv Gera zur Nutzung für die verschiedensten Ausstellungs- und Publikationsvorhaben deutlich.

Eine Auswahl von Originaltransparenten der Geraer Donnerstagsdemonstrationen hauchte der bewusst sachlich gehaltenen Präsentation Vitalität und historische Aura ein. Die unter anderem aus Betttüchern hergestellten und genähten Spruchbänder mit zum Teil in



griffige Slogans und ironische Wortspiele verpackten Forderungen der Demonstranten ergänzten die Ausstellung nicht nur inhaltlich, sondern verliehen ihr Authentizität und atmosphärische Präsenz. Der Ausstellungstitel „Erst in Gera demonstrieren – dann in Nürnberg promenieren“ wurde einem dieser zahlreichen Demonstrationsplakate und Transparente entnommen, die Anfang 1990 in das Stadtarchiv und das Stadtmuseum Gera gelangten und in letzterem verwahrt werden.

Bürgermeister Willy Prölß (links) bringt mit Oberbürgermeister Horst Jäger die neue Partnerstadttafel „Gera“ am Ortseingang an der Äußeren Bayreuther Straße an. Foto 8.12.1988. (StadtAN A 40-L-5192-F2-14)

Einen weiteren Akzent in der Ausstellungsinszenierung setzten zum Teil erstmals öffentlich gezeigte historische Film- und Tondokumente. Ausgewählte Tonbandmitschnitte der

Demonstration am 11.11.1989 am Zentralen Platz zwischen Stadtmuseum und Haus der Kultur, Foto. (StadtA Gera B 14516)



Die Spruchbänder der Donnerstagsdemonstrationen werden am Nürnberger Ausstellungsort im Stellsystem befestigt. Foto September 2009. (StadtAN IMG-3851)



Es bedurfte der Dimension der Ehrenhalle im Nürnberger Rathaus, um die raumgreifenden Originaltransparente in Verbindung mit den Ausstellungstafeln wirkungsvoll zu präsentieren. Foto September 2009. (StadtAN IMG-3876)



Dieter Döth vom Stadtarchiv Nürnberg bei der Montage der Tafeln. Das Originalplakat, das zum Titel der Ausstellung inspirierte, wurde bereits angebracht. Foto September 2009. (StadtAN DSC-0035)



Redebeiträge zu den Friedensgebeten in der größten Geraer Kirche, der St. Johanniskirche, vermittelten einen nachhaltigen Eindruck der damals emotional aufgeladenen Stimmung. Diese Tondokumente entstanden im Zusammenhang mit der durch Tontechniker vorgenommenen Übertragung der Friedensgebete aus der überfüllten Kirche an die Tausende außerhalb wartenden Menschen. Mitte der 1990er Jahre wurden die Bandmitschnitte durch den Pfarrer Joachim Urbig dem Stadtarchiv Gera übergeben und hier mittlerweile durch eine Digitalisierung im Bestand gesichert.

Eine Besonderheit markierten historische Filmaufnahmen der Donnerstagsdemonstration am 2. November 1989. Eher zufällig entstanden die Aufnahmen, als ein Team der ARD eigentlich im Geraer Kabarett „Fettnäppchen“ im Rathauskeller drehte. Die damalige Demonstration endete unmittelbar am Marktplatz, und so ergab sich die Gelegenheit, die emotionsreichen Meinungsäußerungen der Demonstranten und die anschließende Diskussion mit dem Oberbürgermeister und dem 1. Sekretär der SED-Kreisleitung auf dem Kornmarkt zu filmen. Am 8. November 1989 wurde dann der Beitrag von Jürgen Thebrath

unter dem Titel „DDR – Wende oder Ende?“ in der WDR-Reihe „Brennpunkt“ gesendet.

Ein generationenübergreifendes Stimmungsbild von der Städtebeziehung zwischen Gera und Nürnberg lieferte schließlich der Offene Kanal Gera, der sowohl Zeitzeugen als auch junge Menschen mit ihren unterschiedlichen Betrachtungsweisen zu Wort kommen ließ. Dem Offenen Kanal Gera ist für seine unkomplizierte Unterstützung bei der Umsetzung der multimedialen Bestandteile des Ausstellungsprojektes besonders zu danken.

Als Fazit bleibt, dass die kurze Zeit der städtepartnerschaftlichen Beziehungen, abgesehen von einem sehr intensiven Zeitraum 1989/90 mit der vielfältigen Unterstützung Geras durch Nürnberg bei der Umgestaltung von Wirtschaft und Verwaltung, nur wenige Spuren im öffentlichen Leben beider Städte hinterlassen hat. Vielmehr sind es die privaten und individuell gepflegten Beziehungen, etwa zwischen Freunden und Familien, Vereinen und anderen Zusammenschlüssen, die der Städtefreundschaft zu Leben verhelfen. Ein Beispiel dafür ist der Kontakt zwischen den Stadtarchiven Gera und Nürnberg, der nicht zuletzt auch dieses Projekt möglich machte.

Sie belebten die Städtefreundschaft neu: (v.l.n.r.) Dr. Michael Diefenbacher, Leiter des Stadtarchivs Nürnberg, Altoberbürgermeister Dr. Peter Schönlein (Nürnberg), Oberbürgermeister Dr. Norbert Vornehm (Gera), Altoberbürgermeister Horst Jäger (Gera), Dr. Martina Bauernfeind, Stadtarchiv Nürnberg, und Klaus Brodale, Leiter des Stadtarchivs Gera, anlässlich der Ausstellungseröffnung am 23.11.2009 im Stadtmuseum Gera. (Stadtverwaltung Gera)



Michael Diefenbacher:

Schätze aus dem Stadtarchiv:

Das große Tucherbuch

(Stadtarchiv Nürnberg E 29/III Nr. 258)



Endres III. Tucher (1453–1531) mit seinen beiden Ehefrauen Anna, geb. Marstaller († 1505) und Margaretha, geb. Topler († 1557). (StadtAN E 29/III Nr. 258, fol. 92)

Die Prunkfassung des großen Tucherbuchs wurde von der Familie Tucher 1590 in Auftrag gegeben und 1618 vollendet. Sein humanistisch gebildeter Verfasser, der Ratskonsulent Dr. Christoph II. Scheurl (1481–1542), war über seine Mutter mit der Familie Tucher verwandt. Dem Werk liegen intensive Studien im Familienarchiv zugrunde. Den Entwurf Dr. Scheurls verwahrt heute das British

Museum in London. Der vorliegende Pergamentband ist die repräsentative Prunkfassung des Werkes, für die die Familie (zusammen mit einer Papierabschrift) 2.198 Goldgulden aus ihrer Dr.-Lorenz-Tucher-Stiftung aufwendete – fast das Vierfache dessen, was Albrecht Dürer bei etwa gleichem Geldwert 1509 für den Kauf seines Hauses am Tiergärtner Tor ausgab.

Das Tucherbuch enthält nach mehreren Registern (Personen- und Sachregister, männliche Tucher, Generationen bis 1618, verwandte Geschlechter) und einer ausführlichen Vorrede für jedes Mitglied der einzelnen Generationen und Linien dem Stammbaum folgend eine Kurzbiographie mit Geburt, Hochzeit, Tod, Ausbildung, Vermögensverhältnissen, Stellung im Rat und persönlichen Eigenheiten. Zu jeder Kurzbiographie gehört zudem eine in der Regel ganzseitige Miniatur.



Großes Tucherbuch, Vorderer Holzdeckel mit vergoldeten Silberbeschlagen von Hans Kellner (im Zentrum Christus am Kreuz).

Die Miniaturen wurden von dem in Nürnberg wirkenden Züricher Künstler Jost Amman (1539–1591) entworfen und teilweise auch ausgeführt; nach seinem Tode übernahm der Nürnberger Künstler Georg Hertz der Ältere (1566–1634) die Ausführung. Dargestellt wird das jeweilige Familienmitglied als Ganzkörperfigur mit Ehefrau(en); die Kleidung der dargestellten Figuren ist kostümgeschichtlich eine der bedeutendsten Quellen unseres Kulturkreises. Da Ammann soweit möglich bereits vorhandene Bildnisse als Vorlage verwendete (diese sind auch heute häufig noch vorhanden), sind die Abbildungen in vielen Fällen porträtgenau. Am bekanntesten ist das Porträt der Elisabeth Tucher, geborene Pusch, auf dem früheren 20-DM-Schein.

Die Schrift ist eine von den Schreibmeistern Georg Sauer († 1640) und Christoph Fabian Brechtel/Prechtel (1568 – um 1622) ausgeführte, kalligraphisch unüberbietbare, teilweise mit Gold gehöhte Zierschrift, bewertet als eines der prachtvollsten Produkte, wenn nicht gar die höchste Blüte der von Johann Neudörffer dem Älteren (1497–1563) in Nürnberg begründeten Schönschreibekunst.

Der Einband besteht aus zwei mit schwarzem Samt bespannten Holzdeckeln mit vergoldeten Silberbeschlägen und -schließen, die von dem Goldschmied und Silberarbeiter Hans Kellner (1553–1609) hergestellt wurden. Dargestellt werden auf den Eckbeschlägen Personifikationen der Tugenden, im Zentrum vorne Christus am Kreuz, hinten das Tucherwappen.

Das große Tucherbuch übertrifft in Form und Inhalt alle übrigen Nürnberger Patriziergenealogien und in seiner reichen Ausstattung alle vergleichbaren bürgerlichen wie fürstlichen Genealogien jener Zeit. Inhaltlich bietet es individuelle Charakterisierungen und die wichtigsten wirtschaftlichen und sozialen Bezüge aller Mitglieder eines Patriziergeschlechts über neun Generationen hinweg; künstlerisch bildet es einen Höhepunkt der Kalligraphie und Buchmalerei. Das Große Tucherbuch zählt zu den bedeutendsten Werken der europäischen Hochrenaissance.

Das Archivale ist nach wie vor Eigentum der Dr.-Lorenz-Tucher-Stiftung und zusammen mit den Archiven der Familie Tucher im Stadtarchiv Nürnberg auf Dauer hinterlegt. Aus konservatorischen Gründen ist seine Benutzung

gesperrt. Sämtliche Seiten liegen als hochwertige Ektachrome, Farbabzüge und Scans vor. Seit 2004 ist es als CD-ROM zu erwerben (Verkaufspreis € 18,-).



Nikolaus II. Tucher (1464–1521) mit seiner Ehefrau Elisabeth, geb. Pusch († 1517). (StadtAN E 29/III Nr. 258, fol. 76)

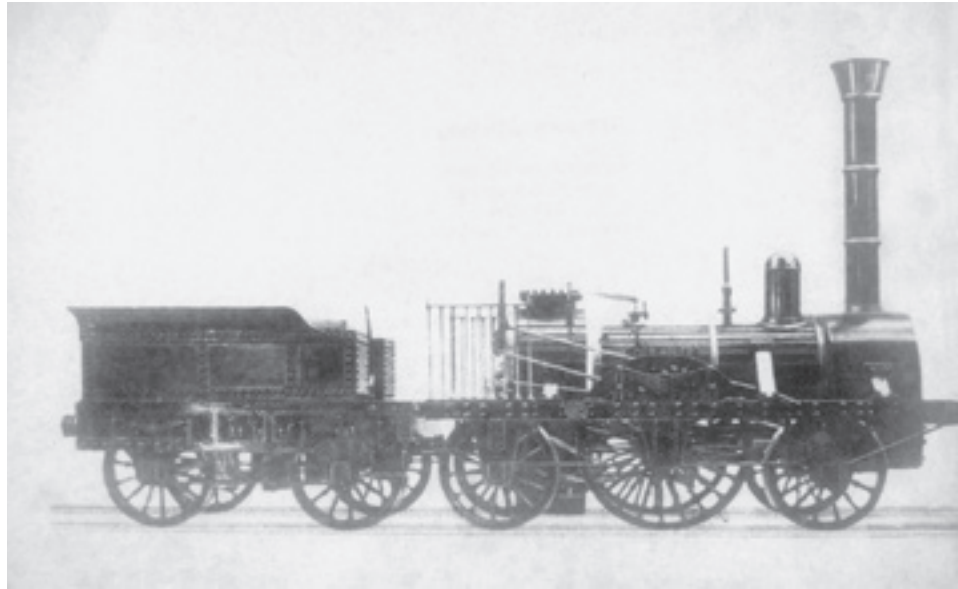


Alter 20-DM-Schein mit dem Porträt von Elisabeth Tucher, geb. Pusch.

Pascal Metzger:

Johann Wilhelm Spaeth und die Ludwigseisenbahn

Symbol der Industrialisierung und des Fortschritts: Die Lokomotive „Adler“. (StadtAN Original ohne Signatur, Reproduktion A 41 Repros – 20/60)



Der Maschinenbauer Johann Wilhelm Spaeth (14.6.1786–10.8.1854) wird meist in einem Atemzug mit der Lokomotive „Adler“ genannt. Wäre die Dampflok nicht vom 3. bis 11. November 1835 in seiner Werkstätte zusammengebaut worden, hätte ihn vielleicht dasselbe Schicksal ereilt, wie das der Münchener Maschinenbauer Johann Mannhardt und Franz Xaver Höß. Denn Spaeths Leistungen sind, gleich der seiner beiden Kollegen und Freunde, größtenteils in Vergessenheit geraten. Zu Recht bringt man Spaeth in enge Verbindung mit der Ludwigseisenbahn, wobei er weitaus bedeutendere Aufgaben für diese gelöst hat, als den Adler zu montieren. Ob der Fabrikant überhaupt selbst Hand an das Dampfross gelegt hat, ist nicht dokumentiert. Der Adler wurde von der Firma Stephenson & Co. in Newcastle gebaut, in Einzelteilen nach Nürnberg gesandt und in der Maschinenfabrik Spaeth am Dutzendteich zusammengesetzt. Beteiligt waren der mitgereiste Lokomotivführer William Wilson und der Lehrer für praktische Mechanik an der Nürnberger Polytechnischen Schule Michael Bauer, der Englisch sprach. Spaeth befand sich oft auf Reisen und verbrachte vielleicht mehr Zeit zu Wasser und zu Land als in seinem eigenen Betrieb. Wahrscheinlich war Spaeth aber doch anwesend, denn er wollte sicher sehen, wie die Lok konstruiert ist. Außerdem genossen die vielen verschiedenen Arbeiten, die er in den Monaten und Wochen vor der Jungfernfahrt des Adlers am 7. Dezember 1835 für die Ludwigseisenbahn erledigen musste, absolute Priorität. Dafür ließ er sogar den Aufbau der Leonischen Drahtfabrik Stieber & Co. in Mühlhof an der Rednitz ruhen, der ihm einen ungleich größeren finanziellen Gewinn einbrachte und auch mehr Anerkennung durch seine Zeitgenossen. Schließlich handelte es sich um die damals modernste Drahtfabrikation auf dem Kontinent, deren Maschinen Spaeth alle selbst entworfen hatte.

Müller, Mechaniker und Maschinenbauer

Johann Wilhelm Spaeth wurde am 14. Juni 1786 in Ismannsdorf bei Windsbach geboren. Wie sein Vater und die Generationen vor ihm, erlernte er das Müllerhandwerk von Kindesbeinen an. Spaeths Wanderschaft dauerte sieben Jahre und somit ungewöhnlich lang. Bekannt sind Aufenthalte in Schlesien und Hamburg. Was er bei wem lernte, liegt bis dato im Dunkeln. Er muss umfangreiche Erfahrungen gesammelt haben, die über sein ursprüngliches Metier hinaus gingen. Die Müllerei blieb ein Leben lang sein „Steckenpferd“, mehr aber auch nicht. Nachdem er im Jahr 1812 nach Franken zurückgekehrt war, arbeitete er zunächst als Mechaniker in der Textilfabrik Stirner & Co. in Schwabach. Sein Ziel war es schließlich, sich in Nürnberg als „Mühlarzt und Mechanikus“ niederzulassen, doch der Stadtmagistrat machte diese Pläne vorerst zunichte. Mit Rücksicht auf die alteingesessenen Handwerker verlieh man Spaeth das Bürgerrecht und die Heiratserlaubnis nur unter der Bedingung, sich als *Trödler* zu betätigen – dem Gewerbe, für das seine zukünftige Ehefrau Helene Schöberlein bereits eine Konzession hatte. Spaeth setzte sich über diese Auflage hinweg. Auftraggeber fand er genug, denn der technische Fortschritt erfasste zu dieser Zeit nach und nach zahlreiche Gewerbe.



Johann Wilhelm Spaeth, 1838.
(Privatbesitz)

„Mechanische Werkstätte“ in Wöhrd

Zusammen mit der Reichsfreiheit verlor Nürnberg auch die überkommenen Strukturen, in denen Handel und Gewerbe erstarrt waren. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten im neuen Königreich Bayern, dem nach Österreich und Preußen drittgrößten deutschen Flächenstaat, nutzten viele geschäftstüchtige Männer. Den nun entstandenen Absatzmarkt bremsen innerhalb Bayerns keine Binnenzölle und keine unterschiedlichen Maßeinheiten mehr. Der Tuchfabrikant Johann Philipp Lobenhofer erkannte als einer der ersten in Nürnberg die Zeichen der Zeit und schickte seine Söhne zur Ausbildung in die Niederlande. Dort hatten neue Produktionsweisen in der Textilherstellung früher Einzug gehalten. Lobenhofer konnte sich die Mitarbeit Spaeths, des mutmaßlich fähigsten Maschinenbauers vor Ort, sichern. Aus dieser Verbindung erwuchs vom Jahr 1821 an ein für beide Seiten vorteilhaftes Unternehmen vor den Toren der Stadt. In der Tuchfabrik in Wöhrd wartete Spaeth die Maschinen, die zuerst aus dem Ausland importiert wurden, bevor er selbst verbesserte Modelle konstruierte. Im Gegenzug durfte er die mechanische Werkstätte, die er bald auf eigene Rechnung betrieb, auch für auswärtige Kunden nutzen. Sein Warensortiment war von Anfang an weit gefächert: Mahlwerke, Pressen, Webstühle, Werkzeugmaschinen usw. Im Jahr 1827 beschäftigte er etwa 25 Arbeiter und Angestellte. Die Aufträge wurden immer umfangreicher, und die Werkstätte war dafür bald zu klein. Spaeth erwarb das Mühl- und Hammerwerk am Dutzendteich und verlegte seinen Betrieb bis zum Jahr 1833 schrittweise dorthin.

Maschinenfabrik und Eisengießerei Joh. Wilh. Spaeth

Aus der mechanischen Werkstätte entwickelte sich die erste, auch nach modernen Maßstäben als solche zu bezeichnende Maschinenbauanstalt Bayerns. Die Etablierung des Unternehmens war bereits vollzogen, als Spaeth im Jahr 1842 den mit einer staatlichen Konzession verbundenen Fabrikstatus beantragte und umgehend verliehen bekam. Somit war es ihm gestattet, die Handwerksmeister fest einzustellen, die bereits seit Jahren in



Gebäude der Maschinenfabrik und Eisengießerei Joh. Wilh. Spaeth am Nordufer des großen Dutzendteichs, Plan um 1850. (Hauptstaatsarchiv München, Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten Nr. 5505)

seinen Werkstätten, zumindest offiziell, eigenverantwortlich als Subunternehmer arbeiteten. Im selben Jahr gründete Spaeth eine eigene Eisengießerei, um nicht länger von weit entfernten Zulieferern abhängig zu sein. In den Werkstätten und Schreibstuben arbeiteten Mitte der 1830er Jahre schon über 60 Personen. Die leitenden Angestellten stammten aus der Familie des Fabrikbesitzers. Man richtete Mühlen aller Arten, Textilfabriken, Spiegelglasschleifen, Brauereien und viele weitere Betriebe mit den benötigten Arbeitsmaschinen, Wasserkraftanlagen, Aufzügen und Kränen ein. In der Gießerei entstanden neben Maschinenteilen auch kunstvolle Brückengeländer, Balkone und

Die Spaethsche Maschinenfabrik und Eisengießerei am Dutzendteich nach einem Aquarell von Georg Christoph Wilder um 1840. (StadtAN A 46-11441)

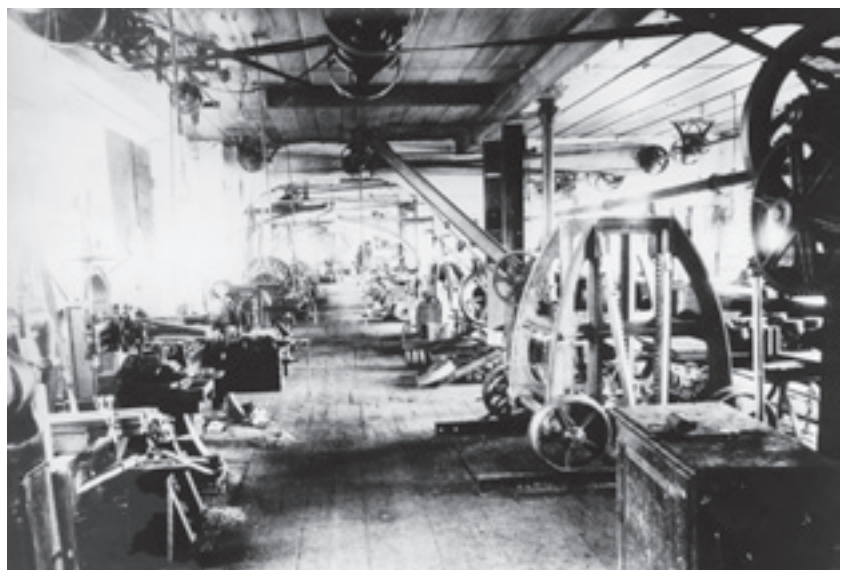


Pavillons. Zu Johann Wilhelm Spaeths bedeutendsten Leistungen zählen seine umfangreichen Arbeiten am 1846 eröffneten Ludwig-Donau-Main-Kanal. Während der zehnjährigen Bauphase lieferte er Schlagbrücken, Schleusen, Stauwehre, Hafenkräne, Pumpen und innovative Baumaschinen. Den schwierigsten Streckenabschnitt – den so genannten Dörlbacher Einschnitt, bei dem über eine Million Kubikmeter Kalkstein entfernt werden mussten – übernahm Spaeth im Auftrag der Kanalbaubehörde in Eigenregie.

Arbeiten für die Ludwigseisenbahn-Gesellschaft

Es verwundert nicht, dass die Initiatoren der Ludwigseisenbahn-Gesellschaft frühzeitig Kontakt zu Spaeth aufnahmen, der mit vielen von ihnen auch persönlich bekannt war. Carl Mainberger und Zacharias Platner engagierten sich in denselben Vereinen, wie der „Gesellschaft der Actionäre vom Dutzendteich“. Johann Merkel war in den 1820er Jahren kurzzeitig Spaeths Kompagnon gewesen. Johannes Scharrer, der während seiner Amtszeit als Zweiter Bürgermeister versuchte, Spaeth als städtischen Brunnenmeister und Lehrer an der Polytechnischen Schule eng an die Stadt zu binden, zählte zu seinem engeren Freundeskreis. Als Lieferant zahlreicher Bestandteile von Fahrzeugen und Gleisanlagen sowie als Berater des Direktoriums und des Bauleiters Paul Denis war Johann Wilhelm Spaeth maßgeblich an der Entstehung der Ludwigsbahn beteiligt. In seinen Werkstätten wurden sechs Fahrgestelle der anfangs elf Personen- und Güterwaggons gebaut sowie sieben Drehscheiben für die Bahnhöfe in Nürnberg und Fürth. Die Direktoren der Ludwigseisenbahn suchten lange Zeit vergeblich nach einem Hersteller für einen Schienenstahl, der den hohen Anforderungen entsprechen konnte, die Denis vorgegeben hatte. Sie trugen sich schon mit dem Gedanken, die Schienen in England zu bestellen, als Spaeth sie an das Eisenwerk Remy & Co. in Neuwied bei Köln verwies, mit dem er bereits Geschäftskontakte pflegte. Die Gebrüder Remy waren die ersten in Deutschland, die das englische „Puddle-Verfahren“ zur Herstellung von Schmiedeeisen besonders hochwertiger Qualität eingeführt hatten. Im Juni und Juli 1835 lieferten Remy & Co. schließlich die gewünschten Schienenstränge nach Nürnberg, die vor ihrer Verlegung noch in Spaeths Fabrik zurechtgebogen werden mussten. Die Fabrik am Dutzendteich war auch die erste Anlaufstation der Lokomotive Adler. Allein Spaeth verfügte über die nötigen Werkzeuge und Kräne, so dass seine Mithilfe bei der Montage unentbehrlich war. Schon bei der Beschaffung der Lokomotive musste Spaeth dem Direktorium zur Seite stehen. Die Frachtpapiere lauteten auf seinen Namen. Obwohl die Ludwigsbahn den Adler in Auftrag gegeben und bezahlt hatte, trat Spaeth als der offizielle Käufer auf. Um Zollgebühren zu sparen, hatte ihn das Direktorium überredet, sich als Importeur der Zugmaschine auszugeben. Als Maschinenfabrikant war es ihm laut der baye-

Blick in eine Produktionshalle, Foto um 1900. (StadtAN A 76-RF-89-31)



rischen Zollordnung möglich, ausländische Erzeugnisse, die es im Inland noch nicht gab, als Musterstück zollfrei einzuführen. Der Adler – der auf einem großen Fuhrwerk des Maurermeisters Jordan zum Bahnhof am Plärrer transportiert wurde – blieb die einzige Lokomotive, die jemals in der Maschinenfabrik Spaeth zusammengesetzt wurde. Vermutlich wäre es dem Fabrikanten leicht gefallen, sie nachzubauen. Nachdem die Ludwigsbahn jedoch erfolgreich ihren Betrieb aufgenommen hatte, konzentrierte sich Spaeth nicht auf weitere Eisenbahnunternehmungen, wie sie bald vielerorts in Deutschland entstanden. Seine Faszination für Mechanik und Technik jeder Art trieb ihn zu rastloser Tätigkeit auf unterschiedlichsten Gebieten, wobei ihn seine Mitwirkung am Ludwig-Donau-Main-Kanal über Jahre hinweg von anderen Großprojekten abhielt. Erst Anfang der 1850er Jahre wandte sich Spaeth wieder verstärkt dem Eisenbahnbau zu und belieferte die Bayerischen Staatsbahnen fortan mit Kränen, Drehscheiben, Werkzeugmaschinen usw. Im Jahr 1852 errichtete er in Schweinfurt vermutlich die erste stählerne Eisenbahnbrücke in Bayern. Seine Nachfolger in der Maschinenfabrik Spaeth, die bis zu ihrem Ende im Jahr 1969 als Familienbetrieb geführt wurde, spezialisierten sich dann immer mehr auf den Brückenbau und verschiedenste Bahnartikel wie Weichen, Kreuzungen und Signale.

Ein bayerischer Pionierunternehmer

Johann Wilhelm Spaeth war ein früher bayerischer Industriepionier, der in zahlreichen Gewerben des Landes die Mechanisierung und Maschinisierung einführte und die Keimzellen der späteren Industriemetropole Nürnberg maßgeblich prägte. Er baute als erster im Königreich Bayern Landmaschinen, zum Beispiel Dreschmaschinen und Hopfenpressen, sowie *englisch-amerikanische* Mühlen – damals auch „Kunstmühlen“ genannt –, die den altdeutschen Mahlmühlen an Leistungsfähigkeit weit überlegen waren. Auch die Spiegelglasherstellung und die Leonische Drahtfabrikation revolutionierte er mit seinen Erfindungen. In den 1830er Jahren betrieb er die größte allgemeine Maschinenbauanstalt in Bayern. Es war ihm Ehrensache, eine breite Produktpalette anbieten zu können und keinen Auftrag abzulehnen. Der finanzielle Gewinn stand dabei nie im Vordergrund, weshalb er keine Massenware herstellte und sich auch nicht auf lukrative Erzeugnisse beschränkte. Herausforderungen zu meistern und sein Werk in Betrieb zu sehen, das war Spaeths Wesen.

Sein Tod war wiederum mit der Eisenbahn verbunden. Im Sommer des Jahres 1854 fand in München die „Erste Allgemeine Deutsche Industrieausstellung“ statt. Spaeth stellte dort viele seiner Fabrikate zur Schau, unter anderem einen Mahlgang, einen drehbaren Hebekran sowie eine Dreschmaschine mit Pferdegöpel. Das Preisgericht zeichnete die herausragende Qualität der Konstruktionen mit einer Goldmedaille aus. Die Verleihung erlebte Johann Wilhelm Spaeth indes nicht mehr. Am 9. August 1854 kehrte er von einem längeren Aufenthalt in München zurück und starb am nächsten Morgen an der Cholera. Die Hauptstadt wurde damals von einer schweren Epidemie heimgesucht, in Nürnberg war Spaeth das erste von etwa 300 Opfern. Möglicherweise schleppte er die Seuche – unbewusst – ein, denn die Bahnverbindung ermöglichte es ihm, bei Unwohlsein schnell nach Hause zu kommen.

Martina Bauernfeind:

... mit Bedauern gelesen ...

Das erste tödliche Eisenbahnunglück auf der Ludwigsbahn am 19. März 1842

Die Eröffnung unserer Bahn ist am 7. d. M., ungeachtet des Zuströmens einer großen Menge Menschen aus der Nähe und Ferne, ohne irgend eine Störung der Ordnung oder irgend einen Unfall glücklich vor sich gegangen, meldete am 9. Dezember 1835 Georg Zacharias Platner, Mitbegründer und Direktor der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft Nürnberg, dem Nürnberger Magistrat. Derart unbelastet ging am 7. Dezember 1835 die offizielle Jungfernfahrt des „Adlers“ als erste Eisenbahnfahrt Deutschlands in die Annalen der Stadtgeschichte von Nürnberg und Fürth und der deutschen Technik- und Wirtschaftsgeschichte ein.



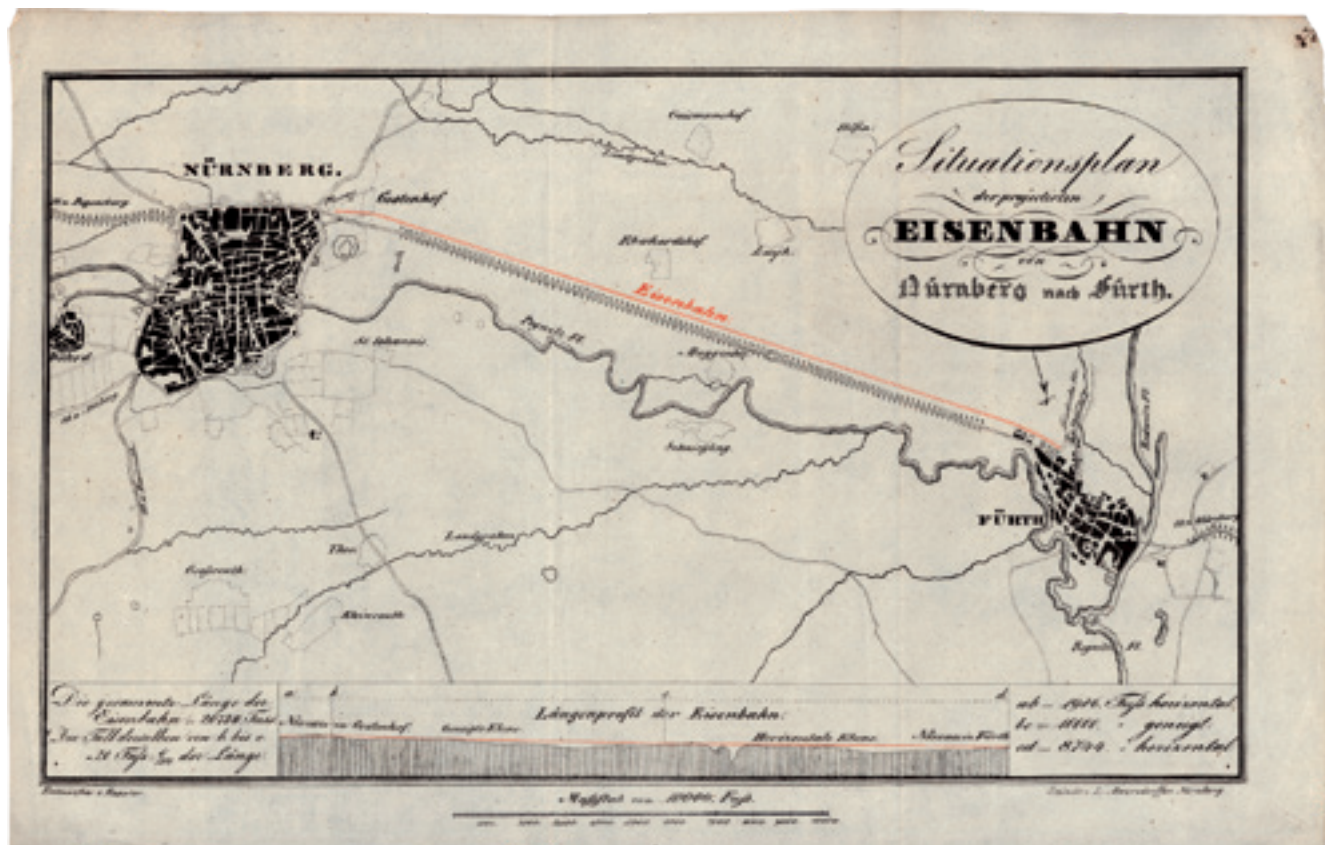
Die Jungfernfahrt des „Adlers“ als beliebtes Postkartenmotiv. Im Gegensatz zu vielen anderen erdachten Darstellungen von der Eröffnung zeigt dieser Künstler die Szene im richtigen jahreszeitlichen Zusammenhang mit schneebedeckten Dächern. Die Postkutsche macht die Dynamik im Reise- und Transportwesen des 19. Jahrhunderts deutlich. Das Medaillon zeigt Johannes Scharrer, Mitinitiator und Direktor der Ludwigseisenbahngesellschaft. Postkarte 1899. (StadtAN A 34 Nr. 4360)

Für den weitgehend reibungslosen Ablauf der feierlichen Eröffnung der Ludwigseisenbahn hatte ein umfangreiches Sicherheitspaket gesorgt. Dazu gehörten mehrere bemannte Testfahrten am 21. November und 3. Dezember 1835 ebenso wie eine amtliche Bekanntmachung, beim Herannahen der Dampflokomotive *mit den Pferde stille zu halten oder, noch besser, sie an dem Zügel zu fassen*, um ein Scheuwerden zu verhindern. Darüber hinaus wurde das Mitbringen von Hunden untersagt beziehungsweise mit einer Geldstrafe von drei Talern geahndet, und aufsichtsbedürftige Kinder waren an der Hand zu halten.

Leichtsinnigen und Schaulustigen drohte zudem bei Betreten der Gleise die *sofortige Abpfändung des Huts oder der Mütze*, eine Geldstrafe in Höhe von bis zu 1 Gulden 30 Kreuzern oder sogar ein Arrest. Denn es herrsche die *höchste Lebensgefahr ... da bei der Schnelligkeit der Fahrt das Ausweichen unmöglich ist*. Die Sanktionen waren aufgrund des mangelnden Gefahrenbewusstseins während der Probefahrten, wo *Hunderte von Zuschauern auf der Eisenbahn sich befanden, und selbst im Vorbeifahren der Wagen denselben sich näherten und sich der Gefahr des Ueberfahrens so muthwillig aussetzten*, notwendig geworden. Deshalb wurde am Eröffnungstag die gesamte Polizeimannschaft aufgeboten, um für Ruhe, Ordnung und Sicherheit zu sorgen. Unterstützt wurden die städtischen Sicherheitskräfte von königlicher Kavallerie und Infanterie, die in Nürnberg und den Vorstädten patrouillierte. Der Fürther Stadtmagistrat setzte überdies auf die Vernunft der Bevölkerung, da die *Gefahr, welche bei der Unaufhaltbarkeit der Dampfmaschine dem leichtsinnig sich eindringenden Zuschauer droht, an sich schon hinreichen werde*, um die Warnungen zu beachten.

Die Strecke der Ludwigseisenbahn verlief parallel zu der seit 1804 bestehenden Nürnberg-Fürther Chaussee, damals der meist frequentierten Straße Bayerns. Baumeister der Gleistrasse war der kgl. bayerische Bezirksingenieur Paul Camille Denis (1795–1872). Situationsplan der projektierten Strecke 1833, gesüdet. (StadtAN E 8 Nr. 3658)

Sicherlich ist es neben vorausschauender Planung sowie vorbildlicher technischer Umsetzung, Organisation und Verwaltung des Projekts diesem unfallfreien Ablauf der Eröffnungsveranstaltung geschuldet, dass die Ludwigseisenbahn zum Erfolgsmodell avancierte. Ihr Glanz überstrahlte künftig in der öffentlichen Wahrnehmung sowohl technische Mängel, die es zu beheben galt, als auch Unglücksfälle. Selbst Carl Mainberger, einer der „Väter“ der Ludwigseisenbahn und Nachfolger Johannes Scharrers als Direktor, hatte anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft



Nürnberg, deren *Glück ... vor Unglücksfällen ... verschont geblieben zu sein*, rühmen wollen und verdrängt, dass bereits einen Tag nach Eröffnung der erste Zwischenfall eintrat. Nach der Rückfahrt von Fürth war am 8. Dezember 1835 nachmittags die Dampflok vermutlich zu spät von den übrigen Wagen vor der Remise abgekoppelt worden. Planmäßig schwenkte der „Adler“ in ein Seitengleis ab, während der Kohlenwagen mit den übrigen Waggons über die gesamte Distanz der Hauptstrecke weiterglitt, gegen die einige Schuh hohe Grenzmauer stieß und einen Teil des dort befestigten Eisengitters nieder riss. Während die Passagiere den Vorfall nicht bemerkten, wurden zwei dort stehende Personen umgeworfen. Beide trugen offensichtlich keine nennenswerten Verletzungen davon, ebenso wenig war der Wagen beschädigt. Ohne weiteres Aufheben wurden der Fahrbetrieb fortgesetzt und an diesem Tage insgesamt rund 1.300 Personen befördert. Allerdings war nun die Nachfrage nach Prellböcken geschaffen.

Gut zwei Wochen später ereignete sich der nächste Unfall. Am 25. Dezember 1835 barst gegen 16 Uhr bei Muggenhof das Rad eines Personenwagens in der Mitte des Zuges. Vom Lokführer William Wilson zunächst nicht bemerkt, setzte dieser die Fahrt fort, so dass zwei weitere Räder brachen. Glücklicherweise blieben alle Passagiere unverletzt. Der defekte *Wagen wurde auf die Seite geschafft, die Personen in die anderen Wagen vertheilt, und die Fahrt fortgesetzt*, vermerkte die Stadtchronik lapidar. Von Panik der Fahrgäste konnte also keine Rede sein, und ein Fürther Lohnkutscher, der zufällig Unfallzeuge geworden war, blieb mit seiner Häme allein. Zahlreiche Fahrscheinreservierungen für die folgenden Tage belegen die anhaltende Begeisterung für die neue Technik und das ungebrochene Vertrauen in die Ludwigseisenbahn, deren Räder nun nachgerüstet wurden.

Viele, meist kleinere Unfälle ereigneten sich durch Auf- und Abspringen auf den fahrenden Zug; so auch der erste Dienstunfall am 1. Februar 1836. Ein Hofwart der Ludwigsbahn in Nürnberg versuchte abends auf den letzten bereits fahrenden Personentransport nach Fürth aufzuspringen. Er glitt aus und geriet unter den nachfolgenden Wagen, *deßsen eines Rad ihm über das linke Schienbein gieng und solches gänzlich abbrach*. Offenbar blieb auch dieses Unglück zunächst unbemerkt, denn die Stadtchronik notierte, dass der Verunglückte erst spät abends von dem Bahnwart Joseph Eichert aufgefunden und ins Spital gebracht wurde. Ein weiterer Dienstunfall mit schwerwiegenden Folgen ereignete sich zwei Jahre später. Am 22. Oktober 1838 erlitt der Hofwart Brock beim Aushängen von zwei Wagen einen Armbruch, nachdem auch er unter ein Rad gekommen war.

Gefährdet waren also in erster Linie Bahnbedienstete bei Rangierarbeiten sowie bei An- und Abfahrt des Zuges, während in den ersten fünf Jahren der mit Dampf- und Pferdekraft betriebenen Ludwigsbahn rund 2,7 Millionen Fahrgäste unfallfrei befördert wurden. Verantwortlich für die gute Bilanz zeichneten nicht zuletzt die gewissenhafte Wartung der Dampfmaschinen und der Schienenanlage sowie verlässliches Personal, allen voran der schottische Lokomotivführer und Ingenieur William Wilson, dem in kritischen Situationen schiere Kaltblütigkeit nachgesagt wurde.

Der beißende Geruch der Dampfes, die dicken Rauchwolken, das Zischen und Stampfen der Lok sowie Geschwindigkeit in einer neuartigen Dimension gehörten allmählich zum

Verkehrsalltag und zu der sich verändernden Lebenswelt der Nürnberger und Fürther. Dutzende von Fuhrwerken begegneten täglich auf der zum Gleis parallel verlaufenden Chaussee dem Zug, der ab 1863 ausschließlich mit Dampfkraft betrieben wurde. Ein tragischer Einzelfall blieb der Tod des Bauern Vitus Popp aus Dürrenbach, dessen noch junge Pferde beim Herannahen der Dampflok scheuten und er selbst infolge der Aufregung wohl einen Herzinfarkt erlitt. Das Eisenbahndirektorium ließ daraufhin in Gasthäusern im Umfeld der Eisenbahnstrecke die Fahrzeiten des Dampfzuges plakatieren, und ab 1843 reduzierte die Bepflanzung der Bahnböschung immerhin die Sicht auf die rauchende und lärmende Lok. *Die Ansicht der Burg von Nürnberg im Hintergrunde, die Anlagen und Gärten der Johannisvorstadt, das Schießhaus und der Johannis-Kirchhof am Vordergrunde machten die Fahrt sehr genußreich*, schwärmte Carl Mainberger 1844. Gleichzeitig entwuchs der Ludwigsbahnhof in Nürnberg seiner beschaulichen Übersichtlichkeit und entwickelte sich hin zum bescheidenen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt. Die Bahnhofsgebäude, so Mainberger, *bieten zwar nicht einen großartigen, aber freundlichen Anblick und ziehen durch den von dem mächtigen Spittlerthorthurm beherrschten Vordergrund, wie durch den lebhaften Verkehr an, welcher sich durch sie selbst, und durch die dort nach Süden, Westen und Norden zusammen treffenden Straßen, bildet.*

Am 8. Mai 1842 führte ein Achsenbruch einer Lokomotive auf der Strecke Paris – Versailles zur ersten ganz Europa erschütternden Eisenbahnkatastrophe. Ein geborstener Kessel hatte die auffahrenden Waggonen in Brand gesetzt, in dessen Flammen bis zu 200 Personen ums Leben kamen. In das gleiche Jahr datiert auch der erste tödliche Unfall auf der Ludwigseisenbahn. Das Unglück am 19. März 1842 verlief weit weniger spektakulär und war auf die Verkettung unglücklicher Umstände zurückzuführen. Das Unfallopfer, die 69-jährige gehörlose Anna Maria Klein aus Gostenhof, hatte beim Betreten der Geleise in Bahnhofsnähe auf den Warnruf des Fahrers der mit Pferdekraft betriebenen Eisenbahn nicht reagiert. Trotz des eingeleiteten Bremsvorgangs trieb ein starker Wind die Bahn nach vorne, die Frau wurde von einem Pferd umgestoßen, geriet unter den Wagenzug und *wurde ganz zerquetscht*. Laut Bericht der Stadtchronik war die Tagelöhnersehefrau bereits drei Jahre zuvor in einer vergleichbaren Situation von Eisenbahndiener Steinberger durch einen beherzten Schubs von der Bahnböschung vor dem Überfahren gerettet worden.

Der Ludwigsbahnhof in Nürnberg. Die Personenwaggonen werden von Pferden gezogen. Postkarte um 1900. (StadtAN A 34-4361)

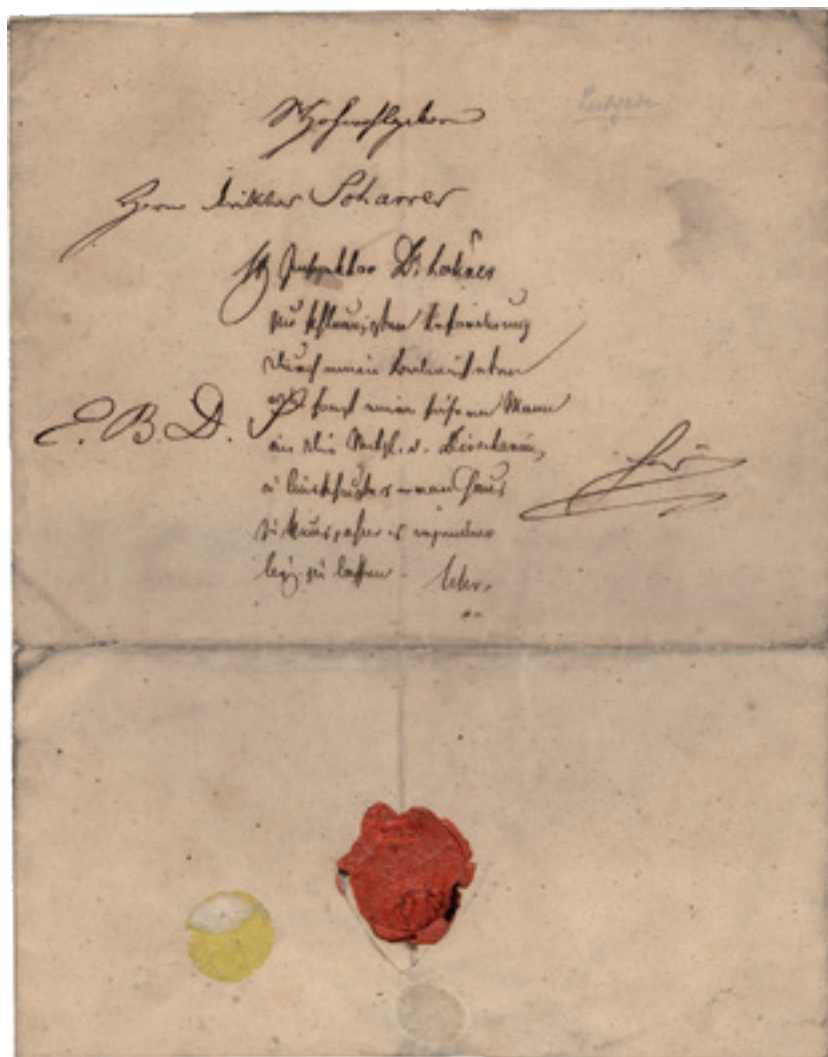


Mit schmerzlichem Gefühl dieses ersten Opfers eines Menschenlebens auf der Eisenbahn – Gott gebe, daß es auch das letzte sey, brachte Eisenbahndirektor Johannes Scharrer den Unfallbericht von Eisenbahninspektor Dr. Georg Löhner den übrigen Mitgliedern des Eisenbahndirektoriums und des Ausschusses als Umlaufschreiben zur Kenntnis: ... Bei der Fahrt um ½ 10 Uhr von Fürth hieher, wo der Condukt aus dem Wagen No 10, 15 und 4 mit den Pferden No 324 (Fanny u. Lilly), geführt von dem Kutscher Eckart, bestand, wurde die Nebengenannte überfahren und augenblicklich getödet.

Nach Eckarts Angabe stand dieselbe, welche nach mehrteiliger Aussage taub war, an dem 442 Fuß vom Ausgang der hiesigen Lokalitäten liegenden Fußweg und Eckart rief ihr zu, stehen zu bleiben, da er sie die Bahn betreten sah, so bremste er augenblicklich; allein der Wind, der wie der im Hof zur Zeit des Vorfalles gestanden Unterzeichneter bezeugen kann, trieb die Wagen vorwärts, das erste Pferd warf die Genannte um und auf die Schiene, so daß 6 Räder über sie gingen und ihren augenblicklichen Tod herbeiführten. ... Der gehorsamst Unterzeichnete, der sich sogleich an Ort und Stelle begab, fand die Verunglückte mit dem Oberteile des Körpers über den Schienen liegend und überzeugte sich durch Untersuchung von dem erfolgten Tode, den später auch Herr Landarzt Beyrecht, der Belebungsversuche anstellte, bestätigte. Kleinlein wurde in das hiesige Wartezimmer gebracht und sodann durch Vermittlung des von dem Unglück augenblicklich in Kenntnis gesetzten Herrn Offizianten Röder in das hiesige Hospital geschafft.

... mit Bedauern gelesen hatten die von einem Boten von Haus zu Haus noch am selben Tag zugestellte Hiobsbotschaft Bürgermeister Jakob Friedrich Binder, Marktvorsteher und Kaufmann Georg Zacharias Platner, Buchhändler und Kirchenpfleger Carl Mainberger, Magistratsrat und Kaufmann Johann Caspar Schroll, Kaufmann Johann Bestelmeyer, der praktische Arzt Dr. Heinrich Merkel, Marktvorsteher Carl Freiherr von Tucher, ein Major Klett sowie Magistratsrat Johann Jakob Schnerr in Nürnberg. In Fürth nahmen der Kaufmann und Magistratsrat J. M. Meyer, Bankier Königswarter und Kaufmann Philipp Heilbronn die schlechte Nachricht entgegen. Den Fürther Kaufmann Tauber traf der Bote nicht an.

Scharrers Stoßgebet sollte unerhört bleiben. Zwar blieb die Ludwigsbahn bis zu ihrer Einstellung 1922 von katastrophengleichen Ereignissen verschont, dennoch forderte die



Umschlag des Umlaufschreibens mit dem Unfallbericht vom 19.3.1842, von Johannes Scharrer beschriftet: ... Herrn Inspektor Dr. Löhner zur schleunigsten Beförderung durch einen Bediensteten oder sonst einen sichern Mann an die Mitgl. d. Directoriums u. Ausschusses von Haus zu Haus, ohne es irgendwo lieg(en) zu lassen. (StadtAN C 7/I Nr. 17519)

„Im Flug trägt uns die Eisenbahn!“
Ausstellung und Symposion
des Stadtarchivs Nürnberg

Nürnbergs Bahnanlagen im Bild
Ausstellung
Norishalle, Marientorgraben 8
23. Juli bis 17. Oktober 2010

Öffnungszeiten:
Mo und Fr 8.30–21 Uhr
Di 8.30–18 Uhr
Mi und Do 8.30–17 Uhr
So 10–17 Uhr
Eintritt frei

**Zur Rolle der Bahn
in Nürnbergs Stadtgeschichte**
Symposion
Freitag, 17. September 2010

in Zusammenarbeit mit dem Bildungszentrum
und dem Verein für Geschichte der Stadt Nürnberg

**Nürnberger Akademie, Gewerbemuseumsplatz 2,
Fabersaal (E. 14)**
Eintritt frei

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte
der Homepage des Stadtarchivs Nürnberg
und der Tagespresse.
www.stadtarchiv.nuernberg.de

175 Jahre Eisenbahn Nürnberg
Nürnberg
Stadtarchiv Nürnberg

Plakat zur Ausstellung und
zum Symposion „Im Flug trägt
uns die Eisenbahn“.
(Entwurf Herbert Kutzer)

als Verkehrsteilnehmer konnte sich die Eisenbahn kulturell und psychisch assimilieren. Vor dem Hintergrund des rasanten technischen Fortschritts staunten die Menschen nicht lange über die Pionierleistung der Ludwigsbahn. 1843 versüßlichte der Geschichtsforscher Friedrich Mayer Deutschlands erste Eisenbahn aufgrund der geringen Größe der Dampflok und der wenig spektakulären Strecke gar als *niedliche Bahn*. Diese *niedliche Bahn* aber gab die Initialzündung für den Eisenbahnbau in Deutschland und den Boom in der Maschinenbauindustrie insbesondere in Nürnberg. Ihre Bedeutung für das Transport- und Nachrichtenwesen blieb freilich lokal beschränkt. Mit der Eröffnung der Staatsbahnen und der Straßenbahn büßte die Ludwigsbahn ihr Transportmonopol ein. 1964 wurde die Trasse Nürnberg – Fürth an die Städte Nürnberg und Fürth verkauft. Fünf Jahre später löste sich die Ludwigsbahn-Gesellschaft auf. Als Aorta des öffentlichen Nahverkehrs zwischen Nürnberg und Fürth hat 1982 die U-Bahn die Ludwigsbahn beerbt.

Strecke in den folgenden Jahren noch weitere Verletzungs- und Todesopfer. 1880 wurde etwa der 23-jährige Nürnberger Georg Carl Eduard Schönamtsgruber auf den Gleisen der Ludwigseisenbahn tot aufgefunden, und ein Jahr später der 54-jährige Carl Uhrig aus Amorbach von der Eisenbahn überfahren. Humoristisch verpackt erinnerte der Mundartdichter und Journalist Hans Schödel in seinen 1925 erschienenen „Nürnberger Sehenswürdigkeiten. Bissige Plaudereien über Nürnberg und die Nürnberger“ an die durch Leichtsinn, Übermut und – etwa bei Suiziden – Mutwillen hervorgerufenen Unglücke: Die Zäune *sind so hoch, daß sie von zweijährigen Kindern und Selbstmordkandidaten mit spielender Leichtigkeit passiert werden können, wodurch manchesmal natürlich etwas passiert.*

Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die Ludwigseisenbahn mit ihren Lokomotiven Adler und ab 1836 Pfeil längst ihren Event-Charakter der ersten Tage verloren und sich als öffentliches Verkehrsmittel zur Personenbeförderung etabliert. Dazu trugen nicht nur technische Nachrüstung und Wartung, der Einsatz kompetenten und gewissenhaften Personals sowie die Ausdifferenzierung von Verkehrsanlagen anfangen von der Bahnschranke bis hin zum Signalsystem bei. Auch mit der wachsenden Selbstwahrnehmung der Menschen

Thomas Dütsch:

Bilder der Bahn im Stadtarchiv

Im Jahr 1835, zehn Jahre nachdem in England das erste Mal eine Eisenbahn Personen befördert hatte, setzte sich auch in Deutschland mit dem „Adler“ das neue Transportmittel in Bewegung. Dass dies in Nürnberg geschah, ist sicher kein Zufall. Die Stadt im Zentrum Europas bot am Kreuzungspunkt alter Handelswege beste Voraussetzungen für ein solch kühnes Unternehmen. Die berühmten sieben Kilometer nach Fürth, schnaubend und dampfend von der Ludwigsbahn bewältigt, waren der Grundstein für das schnell entstehende neue Schienennetz des dampfbetriebenen Zugverkehrs. Die Ludwigsbahn selbst blieb zwar bis zu ihrer Einstellung im Jahre 1922 eine Inselbahn im Zentrum eines Verkehrsnetzes, an das sie nie angeschlossen wurde, doch der Anfang war gemacht. In wenigen Jahrzehnten entwickelte sich Nürnberg nicht zuletzt durch die Macht des Schienenstranges zur bedeutenden Industrie- und Großstadt. In allen wichtigen Richtungen durchschnitten Gleiskörper die Stadt und brachten die von der aufstrebenden Schwerindustrie benötigten Rohstoffe zu den Verarbeitungsbetrieben. Auch die Arbeiterinnen und Arbeiter konnten das neue Transportmittel nutzen und bereits vor dem Bau der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, die über 20 Jahre lang noch von Pferden gezogen wurde, schnell und sicher zu ihren Arbeitsplätzen gelangen.

Welch eine Veränderung in Gesellschaft und Stadtbild bewirkte die Umstellung auf die neue, maschinengetriebene Fortbewegung! Bisher hatte das Pferd die Höchstgeschwindigkeit der Material- und Personenbeförderung vorgegeben, nun bestimmte das Rattern der schnell dahin eilenden Züge die Taktung des Lebens und der Arbeit, während die Pferdestärke zur Maßeinheit für die Leistungstärke der Maschinen wurde.

Trotz punktueller Skepsis der qualmenden, stinkenden Lokomotive gegenüber – manche Zeitgenossen stellten ernsthaft die Frage, ob solche hohen Geschwindigkeiten der menschliche Körper überhaupt auszuhalten in der Lage sei – waren die Menschen doch von Anfang an fasziniert von der beeindruckenden Technologie. Kein Wunder, dass dies ebenso auf die Fotografen zutraf, die Anwender und Weiterentwickler einer weiteren revolutionären technischen Innovation des 19. Jahrhunderts. Diese Faszination hat sich bis in die heutige Zeit fortgesetzt: Auf der ganzen Welt gibt es Vereine und Organisationen, die sich teils aus Liebhaberei, teils professionell mit Eisenbahnfotografie befassen. „Pufferküsser“ ist die liebevoll-spöttische Bezeichnung der hauptberuflich im Bahnbetrieb Tätigen für ihre eher romantisch motivierten Amateurl Kollegen.

Die folgende Bilderserie aus den Beständen des Stadtarchivs vermittelt einen Eindruck von der Entwicklung der Bahn in Nürnberg von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, als die „Trümmerbahn“ die zügige Aufräumung der verwüsteten Nürnberger Altstadt beschleunigte.

Die Bandbreite der Fotografien reicht von der alten Ludwigsbahn, wenn auch in ihrer späteren Erscheinungsform, bis hin zu den vom Bombenhagel des Krieges schwer beschädigten Gleisen und Fahrzeugen. Auch Aufnahmen von Bahnhöfen werden ge-

zeigt, allen voran die mächtigen Gebäude des alten Staatsbahnhofs und seines Nachfolgers, der heute noch das Bild der Stadt vor dem südöstlichen Eingang zur Altstadt prägt. Die Aufnahme des alten Staatsbahnhofs wurde vom bekanntesten Fotografen Nürnbergs im 19. Jahrhundert erstellt, dem meisterlichen Ferdinand Schmidt. Sein Nachfolger in Betrieb und Ehe, Michael Stich, fertigte 1913 das eindrucksvolle Bild des neuen Bahnhofs vom Frauentorturm aus. Weitere fotografische Leckerbissen sind die Aufnahme von Teilnehmern des Sängerfestes 1861 – ebenfalls von Ferdinand Schmidt – sowie jene seltene Fotografie aus unbekannter Hand vom bevorstehenden Eintreffen des bayerischen Kronprinzen Ludwig in Nürnberg. Die Aufnahmen mögen einen Hinweis geben auf über 100 Jahre wechselvoller Bahngeschichte und, wie alle historischen Fotos, ein Fenster öffnen zu einer längst vergangenen Zeit.

Eisenbahnidylle pur vermittelt diese Aufnahme, die vermutlich vor 1900 am Ludwigsbahnhof am Plärrer entstand. Die Ludwigsbahn verkehrte immerhin 87 Jahre – von 1835 bis 1922 – zwischen Nürnberg und Fürth. Und das, obwohl die Lokalbahn bis zuletzt keinen Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz gefunden hatte. (StadtAN C 7/1 Nr.905/2)



Bis 1925 verzierte den Ludwigsbahnhof am Plärrer ein Brunnen mit der Büste Johannes Scharrers, eines der Direktoren der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft Nürnberg und Zweiten Bürgermeisters von Nürnberg 1823–1829. Die Büste befindet sich heute im DB-Museum. Foto 1918. (StadtAN A 38-C-101-12)



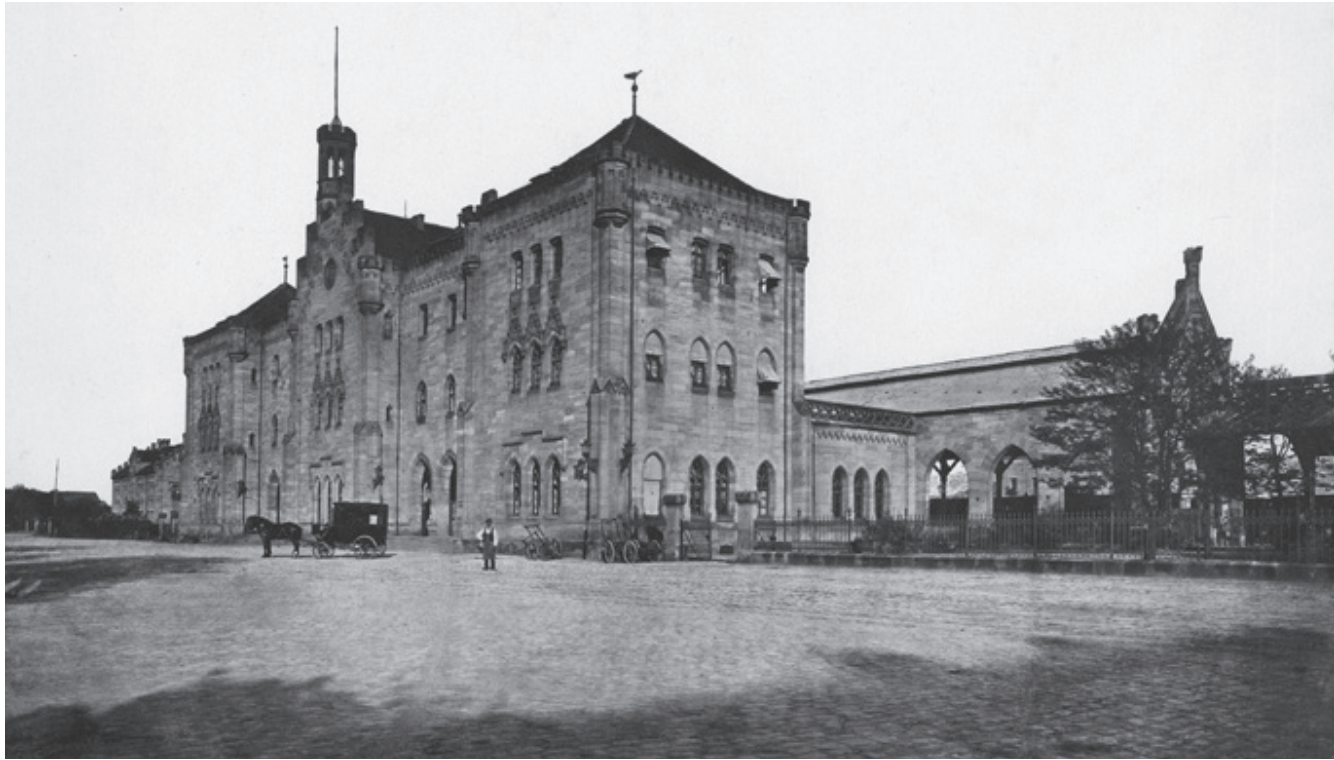


Von Nürnberg nach Fürth mit der Ludwigsbahn: Auf Höhe der Maximilianstraße befand sich in der Fürther Straße dieses Haltestellenhäuschen, Postkarte. (StadtAN A 34-4365)



*Der Ludwigs-Eisenbahn letzte Fahrt nach Erwerb durch den
Alt-Eisenhändler Hirschmann aus Fürth i. Jahre 1925.
aufgenommen am 5. Juni 1925.*

Das Ende: Drei Jahre nach Einstellung der Ludwigsbahn fuhr der betagte Zug zum letzten Mal – seiner Verschrottung entgegen. Foto 1925. (StadtAN A 38-F-13-10)



Von 1847 bis 1903 beherrschte das trutzige, neugotische Gebäude des Staatsbahnhofes den Platz vor dem Frauentor. Der Standort war von der königlichen Eisenbahnkommission gegen die städtischen Vorstellungen wegen der Nähe zum Stadtzentrum bestimmt worden. Dies führte letztlich zu einer stärkeren wirtschaftlichen Gewichtung der Lorenzer Altstadt gegenüber der bis dahin bedeutenderen Sebalder Altstadt. Foto Ferdinand Schmidt 1.1.1870. (StadtAN A 47-KS-45-3)

Seite 71 oben:

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts genügte der alte Staatsbahnhof den Anforderungen nicht mehr. Das nun höhere Verkehrsaufkommen verlangte nach einem neuen Bahnhofsgebäude. Der Nachfolgebau des Staatsbahnhofs wurde 1903–1905 im neubarocken Stil errichtet und 1906 eingeweiht. Die vorliegende Aufnahme aus dem Jahr 1913 zeigt den Bahnhof mit der repräsentativen Vorplatzgestaltung, wie sie beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg aus verkehrstechnischen Gründen nicht mehr hergestellt wurde. Foto Michael Stich. (StadtAN A 47-KS-93-14)

Anlässlich des ersten Deutschen Sängerfestes 1861 brachte die Eisenbahn fast 20.000 Menschen nach Nürnberg. Einige von ihnen posieren hier in der geschmückten Eingangshalle des Staatsbahnhofs für den Fotografen Ferdinand Schmidt. (StadtAN A 47-KS-41-1)



Der Zug als Fortbewegungsmittel der Staatsmänner: Zum Besuch des Prinzen Ludwig von Bayern, der in Vertretung seines Vaters, Prinzregent Luitpold, am 25.7.1909 zu Besuch in Nürnberg erschien, entstand diese schöne Fotografie. Dekorierter Würdenträger bilden ein Empfangskomitee am Bahnsteig. Bei dem schneidigen Herrn in der Mitte handelt es sich vermutlich um Prinz Rupprecht aus dem Hause Wittelsbach. Die Aufnahme vermittelt gut die Spannung in Erwartung des hohen Besuchs, da es sich hier nicht um eine der in dieser Zeit eher üblichen Aufnahmen mit in Positur gestellten Menschen handelt, sondern um eine lebendige Momentaufnahme. (StadtAN A 64-040)



Der winterliche Bahnhofsvorplatz mit einer Parade von Mietdroschken, deren Menge, ähnlich den heute vor dem Bahnhof auf Fahrgäste wartenden Taxis, von einer hohen Reisefrequenz zeugt. Auch einige Kraftfahrzeuge sind auf der Aufnahme um 1910 schon zu sehen. (StadtAN A 41-III-LR-567-48)



Die Mittelhalle des Hauptbahnhofs um 1910 auf einer Ansichtspostkarte. Während zahlreiche Leute die Räumlichkeiten offenbar nutzten, um im „Sonntagsstaat“ zu promenieren, sind einige Zeitgenossen anhand der hektischeren Körpersprache als Reisende zu erkennen. (StadtAN A 34-1319)



Nürnberg mit seiner Lage im Zentrum Mitteleuropas war ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Diese Luftaufnahme aus dem Jahre 1927 zeigt eindrucksvoll, dass der Gleiskörper am Hauptbahnhof bereits seine heutige Ausdehnung besaß. (StadtAN 1927-5971)



Am 24.4.1945 wurden diese Aufnahmen von den Fotografen des US-Signal Corps im Bereich des Rangierbahnhofes erstellt. Die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg auf Nürnberg hatten als einen der Schwerpunkte die Bahnanlagen zum Ziel. Zwei Monate nach diesen Aufnahmen konnte der Fahrdienst im Notbetrieb wieder aufgenommen werden. (StadtAN A 41-II-Repro-196-37; 65; 64)



Auch der Hauptbahnhof musste schwere Schäden hinnehmen. Beim Wiederaufbau in den 1950er Jahren wurde der Innenraum neugestaltet und die Kuppel in niedrigerer Form ausgeführt. (StadtAN A 41-II- Repro-196-71)



Einer der verstecktesten Bahnhöfe Nürnbergs: Der Haltepunkt Nürnberg-Zollhaus am südlichen Rand der Rangierbahnhofsiedlung, nahe der Einfahrt zum Rangierbahnhof, in einer Aufnahme um 1920. Zwischen Hauptbahnhof und Rangierbahnhof verkehrte zur Beförderung der Bahnbediensteten eine Nahverkehrsbahn als für den öffentlichen Verkehr freigegebene Dienstpersonenzüge, im Volksmund „Rutsch´n“ genannt. (StadtAN A 41-II-Repro-207-16)



Die so genannte Trümmerbahn, die aus Feldeisenbahnen, wie sie z.B. in Bergwerken oder als Werksbahnen verwendet wurden, hervorgegangen war, machte es wie in über 20 anderen deutschen Städten möglich, binnen kurzer Zeit den Schutt aus der kriegszerstörten Altstadt hinaus zu schaffen. Fotos 1950. (StadtAN A76-RF-019-F2-35; A 39-Fi-H-92)

Gerhard Jochem:

Schicksalhafte Züge: Die Bahn im Krieg 1939–1945



*Der Nürnberger Hauptbahnhof
am 3.1.1945, Foto. (StadtAN
L.031/11a)*

Die Eisenbahn spielte in Nürnberg als Wiege und Knotenpunkt des ersten Massentransportmittels in Deutschland immer eine wichtige Rolle im Leben der Stadt und ihrer Menschen. Dies galt umso mehr für extreme Ausnahmesituationen wie den Zweiten Weltkrieg, in denen Bahnfahrten nicht selten tiefe Einschnitte in den Biografien der Zeitgenossen darstellten: Züge wurden freiwillig oder unter Zwang bestiegen, brachten ihre Passagiere in Sicherheit oder Todesgefahr und waren dampfschnaubende Symbole für Anfang oder Ende.

Entsprechend seiner Zuständigkeit verfügt

das Stadtarchiv nicht über die Unterlagen der örtlichen Reichsbahnstellen aus der Kriegszeit, doch finden sich in seinen Beständen dank der aktiven Überlieferungsbildung durch Pflege von Kontakten und die Sammlung schriftlicher und mündlicher Quellen aufschlussreiche Texte über die biografisch wirksamen Aspekte der jüngeren Eisenbahngeschichte.

Sonderzüge in die Vernichtung

In seinem unter der Signatur F 14 Nr. 18 im Stadtarchiv Nürnberg verwahrten Erlebnisbericht beschreibt der heute in den USA lebende Albert Kimmelstiel, wie er als Jude seit der zweiten Hälfte der 1930er Jahre nicht mehr die Schule in seinem Geburtsort Forth besuchen durfte. Dies machte ihn zum Pendler wider Willen, da er nun wochentäglich nach Nürnberg in die von der Israelitischen Kultusgemeinde betriebene Schule in der Oberen Kanalstraße fahren musste. Um rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn um 8.30 Uhr anwesend zu sein, musste er in Forth bereits zwei Stunden zuvor aufbrechen. Sein Schultag endete regelmäßig erst mit der Rückkehr um halb sieben.

Als der Druck auf die Kimmelstiels im dörflichen Umfeld zu groß wurde, beschlossen die Eltern im Oktober 1938, zusammen mit ihren beiden Söhnen in die Stadt zu ziehen. Nachdem sie in Nürnberg die Schrecken der „Kristallnacht“ erlebt hatten, mussten Vater und Söhne hier Zwangsarbeit leisten. Albert wurde der Firma Muggenthaler zugewiesen, die im Auftrag der Reichsbahn Reparaturen an verschiedenen Bahnstrecken ausführte. Dieser Zustand dauerte bis Oktober 1941.

Das schicksalhafteste Erlebnis, das Kimmelstiels Lebenslauf mit der Eisenbahn verbindet, war aber die Verschleppung seiner Familie am 29. November 1941 von Nürnberg in die 1.200 km entfernte lettische Hauptstadt Riga:

Wir wurden ... von einem Polizeiauto von unserer Wohnung nach dem damaligen Sammel-lager Langwasser transportiert und dort von früh ½ 9 Uhr bis nachmittags ½ 3 Uhr nach Schmuck und sonstigen wertvollen Gegenständen durchsucht. Am nächsten Tag ging der Transport, nachdem die Leute von Würzburg, Coburg, Bamberg usw. dort eingetroffen waren, nach Riga. Die Bewachung, die ... aus SS-Leuten bestand, erlaubte uns zweimal Wasser zu holen. Am 2.12. kamen wir auf dem Vorbahnhof (Skirotava) bei Riga an.

Albert Kimmelstiel überlebte als einziges Familienmitglied den Holocaust.

Wie den Erläuterungen zu den beiden Bänden des vom Stadtarchiv herausgegebenen „Gedenkbuchs für die Nürnberger Opfer der Schoa“ (Nürnberg 1998 und 2002) zu entnehmen ist, war der Transport nach Riga die erste von drei Massendeportationen, mit denen jeweils rund 1000 fränkische Juden, davon die Hälfte Nürnbergerinnen und Nürnberger, im Rahmen der „Endlösung“ mit der Bahn von Nürnberg aus in Krankheit, Hunger und Tod verfrachtet wurden. Wie im November 1941 stellte die Deutsche Reichsbahn dafür auch am 24. März (ins Transitlager Izbica in Ostpolen) und 10. September 1942 (ins KZ Theresienstadt in Nordböhmen) „Personensonderzüge“ bereit. Während der Bahnhof Märzfeld/Langwasser auf dem Reichsparteitagsgelände ebenfalls der Ausgangspunkt für die Deportation nach Izbica war, wurden die überwiegend älteren und gebrechlichen Opfer der Aktion im September auf dem zentraler gelegenen Nürnberger Viehhof (Finkenstraße 33) verladen.

Für den Abtransport der letzten in Nürnberg und Fürth verbliebenen Juden, u.a. der Mitarbeiter der beiden Kultusgemeinden, am 18. Juni 1943, reichten drei Personenwaggons, von denen die beiden für das Vernichtungslager Auschwitz bestimmten im Nürnberger Hauptbahnhof an einen *Durchgangsgüterzug* angekoppelt wurden. Nach dreizehnstündiger Fahrt erreichten die Todeskandidaten am 19. Juni um 6.17 Uhr ihr Ziel. Der für Theresienstadt bestimmte Wagen wurde ebenfalls im Morgengrauen an den regulären Personzug nach Eger angehängt und kam noch am selben Tag um 21.27 Uhr in Theresienstadt an.

In den Nachkriegsprozessen gegen die an den Deportationen beteiligten Gestapobeamten gaben sämtliche Beschuldigte an, sie hätten vom Völkermord im Osten nichts gewusst. Bevor sich diese Wissenslücke einstellte, sagte der Gestapomann Johann Böhm beim Transport nach Izbica laut Anklageschrift der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Nürnberg-Fürth von 1948 (Kopie in StadtAN F 6 Nr. 177) über eine alte Dame, die ihr Gepäck nicht mehr aus eigener Kraft zum Zug schleppen konnte: *Die dreckige Judensau soll ihren Koffer alleine tragen. Wenn sie es nicht kann, soll sie gleich hier verrecken.*

Evakuierung, Dienstreisen, Tieffliegerangriffe

Selbstverständlich ist auch in den Selbstzeugnissen der nicht von den Nazis verfolgten Bevölkerungsmehrheit oft von Ereignissen die Rede, die in der Erinnerung der Berichterstatter mit der Eisenbahn in Verbindung stehen. So enthält beispielsweise der Bestand F 19 (Dokumentationsgut zum Luftkrieg in Nürnberg) zahlreiche Erwähnungen von Bahnfahrten unter Kriegsbedingungen. Die 1920 geborene Ursula Kraft fasst den Zustand des öffentlichen Verkehrswesens in und um ihre Heimatstadt zu jener Zeit folgendermaßen zusammen (Interviewtranskription in StadtAN F 19 Nr. 1):

Die ganzen Bahnverbindungen waren [nach dem 02.01.1945] erst einmal kaputt. Die Straßenbahnen in der Stadt sind relativ schnell wieder geworden. Es gab aber doch kein Benzin mehr für die Autos. Es gab jetzt die Holzvergaser-Busse, mit denen sie gefahren sind. Es gab keinen Gummi mehr für die Reifen. Es gab Holzräder für die Omnibusse. Das war ein Geschaukel, das war aber schon '44 gewesen.

Im Falle der aus dem luftgefährdeten Nürnberg zu Verwandten aufs Land geflohenen jungen Frau führte der Zusammenbruch des Schienenverkehrs zu einer unerwarteten Konfrontation mit den sichtbaren Folgen des NS-Unrechtssystems:

Es gab das Konzentrationslager in Hersbruck. An dem musste ich vorbei, wie es keine Eisenbahn mehr gegeben hat. Ich musste von Eschenbach nach Hersbruck laufen, um mir einen Bezugsschein für ich weiß nicht was, einen Topf oder irgend so was, zu holen. Da ging ich an diesem KZ vorbei und da waren die Leute und haben einen Graben ausgehoben. Da habe ich so ein bisschen einen Bogen gemacht. Das war also im März '45 ... Da sagte einer dieser Männer, die da gearbeitet haben: „Sie, Fräulein, vor mir braung's ka' Angst ham, ich hab' bloß schwarzgschlacht“. Ein schwarzgschlachtender Bauer, und kam deswegen ins KZ!

Zu den Passagieren der wenigen, auf den von den alliierten Luftangriffen zunehmend zerstörten Gleisverbindungen noch verkehrenden Züge gehörte in Kriegszeiten natürlich vor allem Militärpersonal auf dem Weg zu und von seinen Einsatzorten. Im Februar 1945 erhielt der Offiziersanwärter Heinrich Schmidt den Marschbefehl von Nürnberg ins damalige Protektorat Böhmen und Mähren. Sein erstes Etappenziel war Eger – ebenso wie für die oben erwähnten, nach Theresienstadt verschleppten jüdischen Nürnbergerinnen und Nürnberger. Seine Reise stand unter ganz anderen Vorzeichen (Manuskript StadtAN F 19 Nr. 71): *Zum 1. März 1945 sollten zwei Kameraden und ich zum Reserveoffiziersbewerber-Lehrgang in Budweis (Südböhmen) antreten, aber am 27.2. abends hatten wir Pech am Nürnberger Hauptbahnhof: „Kein Zug nach Eger.“ Wir könnten es aber in Fürth probieren. So warteten wir, bis uns ein Wehrmachts-LKW aufpickte und nach Fürth brachte. Tatsächlich ging da in der Nacht ein Zug nach Eger, aber in Schnaittach sollten wir wegen Fliegergefahr die Hauptstrecke verlassen. Der Zug ‚versteckte‘ sich stundenlang in Schnaittach. So dauerte es bis Mittag, ehe wir das kleine Stück Strecke Nürnberg – Eger geschafft hatten.*

Ein anderes Transportmittel, mit dem Soldaten in Nürnberg ankamen oder hier durchfuhren, waren die Lazarettzüge. Broni Hoppe (Jahrgang 1922) wurde Augenzeugin einer sowohl moralisch wie völkerrechtlich zu verurteilenden Praxis, die die hilflosen Verwundeten in ihren auch aus der Luft weithin sichtbar mit dem Roten Kreuz gekennzeichneten Waggons als menschliche Schutzschilde missbrauchte (Fragebogen in StadtAN F 19 Nr. 7): *Das Schlimmste war bei den [Luft-]Angriffen das Abstellen des Rotkreuzzuges zwischen den Munitionszügen, um deren Bombardierung zu verhindern. So auch in Nürnberg-Langwasser.* Die teils bewusste, teils unvermeidliche Vermischung ziviler und militärischer Aktivitäten auf dem Schienennetz führte in der Endphase des Krieges zu den von der Bevölkerung gefürchteten Tieffliegerangriffen, auch auf Personenzüge. Die Erinnerungen an völlige Wehrlosigkeit und panische Angst haben sich tief in das Gedächtnis der Betroffenen eingegraben, so auch bei der damals dreizehnjährigen Berta Schöneborn (Fragebogen in StadtAN F 19 Nr. 14):



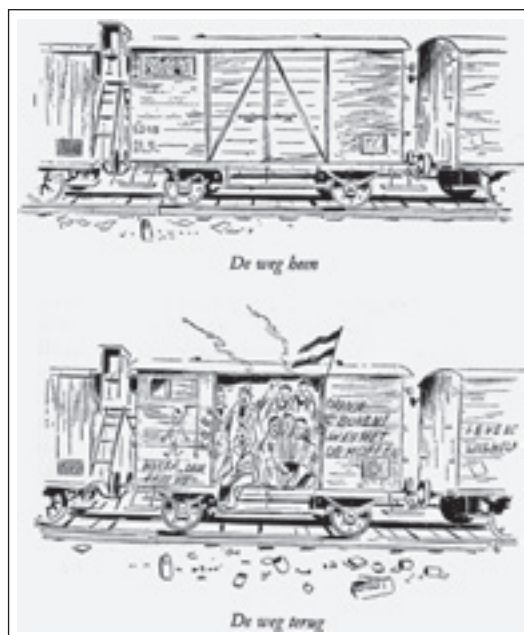
Umschlagbild des Buches
Blijdorp – Zollhaus 1944–1945.
(StadtAN Av 6981.4)

schen Hafenstadt Rotterdam am 11. November 1944, bei der etwa 50.000 männliche Einwohner im Alter zwischen 17 und 40 Jahren auf der Straße oder in ihren Häusern verhaftet und ins Reichsgebiet verschleppt wurden, um in kriegswichtigen Bereichen eingesetzt zu werden. Nach einer winterlichen Irrfahrt unter unmenschlichen Bedingungen in Güterwaggons gelangten 276 von ihnen nach Nürnberg und wurden verschiedenen örtlichen Einrichtungen der Reichsbahn zugeteilt. Unmittelbar nach ihrer Rückkehr gab das Komitee der überwiegend aus dem Stadtteil Blijdorp stammenden Männer 1946 in Rotterdam das mit Zeichnungen und Fotos von Deportierten illustrierte Buch *Blijdorp – Zollhaus 1944–1945* heraus, das mit Hilfe von überlebenden Beteiligten für die Bibliothek des Stadtarchivs kopiert werden konnte, ein seltenes geschichtliches Dokument aus der Opferperspektive, in dem der Bearbeiter Jan van Noorderhaven (Pseudonym für den Transportteilnehmer Jan van Lambaart) sachlich und nicht ohne Ironie die erzwungene Odyssee von der Nordsee an die Pegnitz beschreibt (Zitat S. 58 ff., Übersetzung vom Vf.): *In den ersten Tagen hat die Abordnung der Reichsbahn uns schon mal auf dem Platz hinter der Schule [Bauernfeindstraße 24 im Stadtteil Zollhaus] antreten lassen. Dort wurden die Spezialisten ausgesucht, Elektriker, Zimmerer, Techniker, Baufachleute, Fahrer und Monteure. Schließlich blieb die Gruppe der Intellektuellen und Mittelmäßigen übrig, die unbeholfen und für die eigentliche Eisenbahnarbeit nutzlos waren. Je nach Bedarf wurden wir dann zu Hochbau, Fernmeldemeisterei, Bauwerkschaft, Bauzug, Bahnmeisterei I und Bahnmeisterei II eingeteilt, wobei einige Glückliche administrative oder andere Arbeiten in diversen Büros erwischten.*

Zu der bunt zusammengewürfelten Truppe aus Rotterdam gehörte auch der damals siebzehnjährige Rob Zweerman. Bei seiner Rückkehr nach Nürnberg im Jahre 2002 – mit dem ICE – anlässlich des ersten „Nürnberger Zeitzeugengesprächs“ regte er die Schaffung eines Mahnmals für die Zehntausende von Zwangsarbeitern in Nürnberg während des Krieges an und blieb bis zur Realisierung des Projekts mit der Plastik des Bildhauers Prof. Hermann Pitz auf und unter dem Plärrer im Oktober 2007 sein Motor und kritischer Begleiter. Für seine Bemühungen um Verständigung und Aussöhnung, u.a. durch



Rob Zweerman 2009 bei der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes in Den Haag. (Privatbesitz)



die Veröffentlichung eines Berichts über seine Zeit in Nürnberg (Rob Zweerman: *Erinnerungen eines Zwangsarbeiters in Nürnberg-Zollhaus* (November 1944–April 1945). In: *Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg*, 90. Bd., Nürnberg 2003, S. 107–165), wurde ihm am 18. Juni 2009 in Den Haag im Auftrag des Bundespräsidenten das Verdienstkreuz am Bande verliehen.

Rob Zweerman starb am 20. März 2010 in Rozendaal bei Arnheim. Ihm als Zeugen der Geschichte und Freund ist dieser Artikel gewidmet.

Aus *Blijdorp – Zollhaus 1944–1945*: *Der Hinweg – der Rückweg – Ankunft und Abfahrt der Rotterdamer in Nürnberg in Güterwaggons*, Zeichnungen von Hens. (StadtAN Av 6981.4)

Steven M. Zahlaus:

Schwungrad der Migration: Die Bedeutung der Eisenbahn für die Entwicklung der Stadt Nürnberg durch Zuwanderung

Die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth 1835 hatte für den weiteren Werdegang Deutschlands wie der Stadt Nürnberg eine immense Bedeutung. Die Verwirklichung dieser Bahnlinie und die damit verbundene Aufnahme des dampfgetriebenen Schienenverkehrs bildeten den Ausgangspunkt für die Entstehung eines weitverzweigten Schienennetzes und umfangreichen, differenzierten Zugbestandes, die durch ihre stete Fortentwicklung das Verkehrswesen Deutschlands bis weit in das 20. Jahrhundert hinein dominieren sollten. Damit weitgehend in Einklang vollzog sich der industrielle Auf- und Ausbau des Landes, an dem Nürnberg in hohem Maße Anteil hatte. Weder wäre die Inbetriebnahme der Nürnberg-Fürther Ludwigs-eisenbahn ohne ausländische Hilfe zu diesem Zeitpunkt so möglich gewesen, noch das auf dieser Basis folgende Werden des modernen Nürnberg ohne die jahrzehntelange und beständige Zuwanderung von Arbeitskräften und teilweise auch deren Familien. Dabei war die Eisenbahn sowohl der direkte wie indirekte Auslöser als auch das unmittelbare Medium von Migration.

Vor der Eröffnung der Ludwigsbahn musste die von der englischen Firma Robert Stephenson & Co. in Newcastle erbaute, in Einzelteile zerlegte und nach Nürnberg gelieferte Lokomotive „Adler“ wieder zusammengesetzt werden. Dies geschah auf dem Gelände einer von Johann Ludwig Spaeth 1833 ins Leben gerufenen mechanischen Werkstätte in der Nähe des Dutzendteichs, aus der 1842 eine Maschinenfabrik hervorgehen sollte. Der Zusammenbau der Lokomotive erfolgte im Wesentlichen durch den späteren ersten Lokführer der Ludwigseisenbahn, den aus Walbottle in England stammenden und bald in Nürnberg heimisch gewordenen Ingenieur William Wilson.

Eintrag für den Lokomotivführer William Wilson im Einwohnerbuch. (StadtAN C 21/III Nr. 116)

Art, Stand und Gewerbe.	Wohnort in No.	Bemerkungen.
Wilson, William Lokomotivführer von Newcastle	147/148 29/11	Am 17. April 1844 angekommen
Wilson, Robert Maschinenfabrikant von Newcastle	147/148 29/11	Am 17. April 1844 angekommen

Einträge für John (Johann)
und Thomas Hooker im
Einwohnerbuch. (StadtAN
C 21/III Nr. 97)

Namen, Stand und Gewerbe.	Wohnt in No.	Bemerkungen.
Hooker Johann Ingenieur aus Manchester Maschinenfabrik gegründet 1842	1842 1842 1842 1842 1842	1842 1842 1842 1842 1842
Hooker Johann Ingenieur Maschinenfabrik Wöhrd	1842 1842 1842 1842	1842 1842 1842 1842

Obgleich die Maschinenfabrik Spaeth als das erste derartige Unternehmen in Nürnberg gelten darf, wurde sie schnell von der 1837 in Wöhrd ebenfalls als mechanische Werkstätte eröffneten und ab 1842 als Fabrik fortgeführten Firma Klett überflügelt. Anders als die Spaethsche Maschinenfabrik ging das Klettsche Unternehmen zügig zur maschinengestützten Massenfertigung über und stieg rasch zum größten Industriebetrieb Nürnbergs auf, der viele Jahre an der Spitze der industriellen Entwicklung Nürnbergs stand. Der Erfolg Johann Friedrich Kletts gründete anfangs wesentlich auf der Zusammenarbeit mit einigen britischen Fachleuten, die er 1841/42 kennengelernt hatte und die vielleicht durch die Vermittlung des Lokführers William Wilson oder den Bau der Ludwigseisenbahn überhaupt nach Nürnberg gelangt waren. Bei den britischen Technikern handelte es sich um den Maschinenbauer James Edward Earnshaw aus Schottland sowie die Engländer John Duncan, Maschinenbauer, John Hooker, Mühlenbauer aus Canterbury und Wharton Rye, Eisengießer aus Manchester. Während Duncan bereits 1842 Nürnberg wieder verließ, wurden Earnshaw, Hooker und Rye 1842 Gesellschafter der Maschinenfabrik Klett & Co. Auch zwei weitere Engländer, der aus Manchester stammende Ingenieur Thomas Hooker, wahrscheinlich ein Verwandter John Hookers, der 1849 nach England zurückkehrte, und der gleichfalls aus Manchester kommende Maschinenfabrikarbeiter Robert Astbury, waren zu dieser Zeit in Nürnberg tätig. Dank der Kenntnisse der ausländischen Fachkräfte, die sich zunächst ihre Werkzeugmaschinen selbst anfertigen mussten und die erste Dampfmaschine für die Klettsche Maschinenfabrik bauten, gelang es, die Firma als Zulieferbetrieb für das Eisenbahnwesen zu etablieren – der Wissenstransfer war demnach von Erfolg gekrönt.

Nach dem Tod Johann Friedrich Kletts 1847 trennte sich sein Erbe Theodor Cramer-Klett alsbald von den britischen Teilhabern. 1848 schieden Hooker und Earnshaw aus, 1850

verließ auch Rye das Unternehmen. Alle drei hatten 1845 die Niederlassungsbewilligung erhalten. John Hooker ging 1849 nach Australien – auch das ein Beispiel für die Migrationsdynamik des 19. Jahrhunderts –, James Edward Earnshaw und Wharton Rye hingegen erwarben 1848 beziehungsweise 1850 das Nürnberger Bürgerrecht. Den erfolgreichsten Weg beschritt sicherlich Earnshaw, der noch 1848 zusammen mit seinem Schwiegersohn Leo Haas die Maschinenfabrik J. Edward Earnshaw & Comp. gründete, die erst 1961 erlosch.

Nachdem die britischen Fachleute mit ihrem Know-how die Grundlage für die Klettsche Maschinenfabrik gelegt hatten, begann die rasante und lang andauernde Aufwärtsentwicklung des Unternehmens. Schon 1850 erhielt die Firma einen Auftrag der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, der die Produktion von 150 Güterwagen umfasste. 1855 bestellte die österreichische Staatsbahngesellschaft 850 Güterwaggons. Die sich weiter steigernde Entwicklung hielt bis Anfang der 1870er Jahre an und verlief parallel zum Aufbau des deutschen wie mitteleuropäischen Eisenbahnwesens. Die Maschinenfabrik Cramer-Kletts wuchs dabei zum größten Hersteller von Eisenbahnwagen in Deutschland heran.

Nach dem Bau der Eisenbahnhauptlinien bis Ende der 1860er Jahre wurde in den folgenden Jahrzehnten die Fläche durch ein großes Netz an Nebenbahnen erschlossen. Nürnberg wurde dadurch in den 1850er bis 1880er Jahren eng in das deutsche wie internationale Schienennetz eingebunden. Nach der Eröffnung der ersten bayerischen Staatsbahn 1844 von Bamberg nach Nürnberg, der Nord-Süd-Bahn, erhielt Nürnberg durch den zügigen Bau von privaten wie staatlichen Bahnlinien Anschluss unter anderem 1851 via Dresden nach Schlesien und Warschau und 1867 über den Brenner nach Venedig, Mailand und Genua.

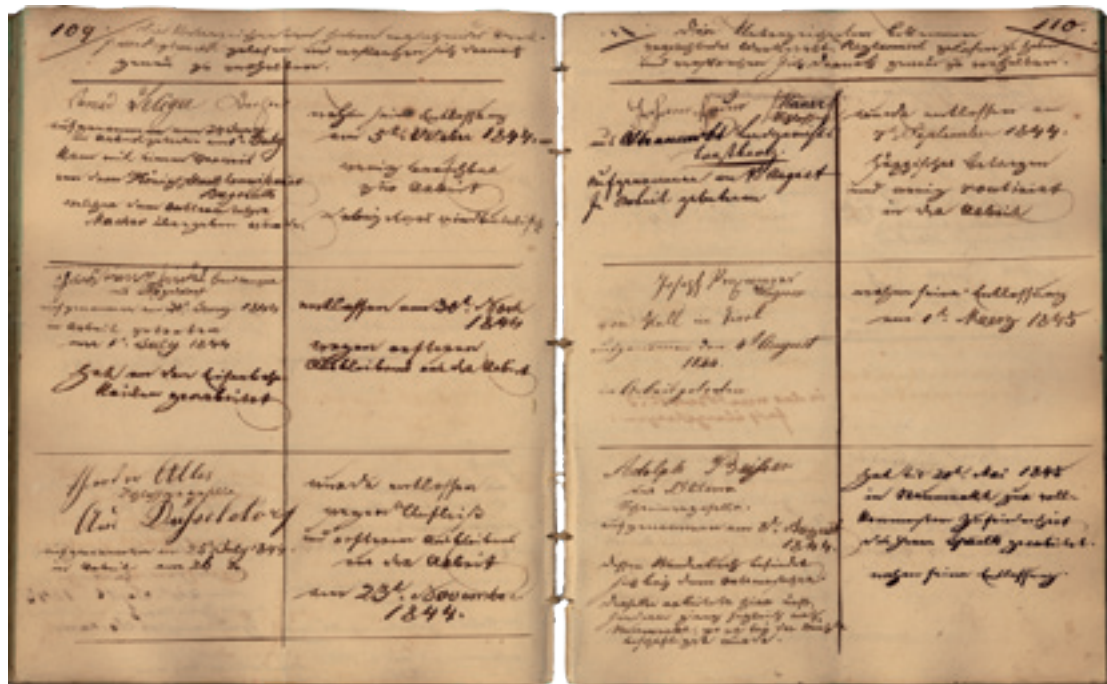
Schon seit 1862 verfügte Nürnberg über *direkte Eisenbahnverbindungen nach allen Richtungen und Großstädten Mitteleuropas* und war zu einem wichtigen europäischen Eisenbahnknotenpunkt geworden.

Beim Bau der bayerischen Bahnen, beispielsweise der 1840 in Betrieb genommenen Strecke zwischen München und Augsburg, waren zwar überwiegend bayerische Arbeitskräfte beschäftigt, doch kamen auch etliche Arbeiter aus anderen deutschen Staaten zum Zuge. Der Mangel an Bauarbeitern seit den 1860er Jahren führte allerdings dazu, dass sogar vermehrt nichtdeutsche Arbeitskräfte eingesetzt wurden.

Auch dank des expandierenden Eisenbahnwesens entwickelte sich Nürnberg im „langen 19. Jahrhundert“ über die Grenzen Bayerns hinaus zum wichtigsten süddeutschen Industriestandort. Neben den Maschinenfabriken von Spaeth und Klett entstanden als Folge der günstigen Rahmenbedingungen zahlreiche Betriebe, die vorwiegend auf dem Gebiet der Metallbe- und -verarbeitung und speziell des Maschinenbaus tätig waren.



Die Wagenbauabteilung der Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Nürnberg 1890. (StadtAN A 41-LR-646-F4-39, Historisches Archiv der MAN, Augsburg)

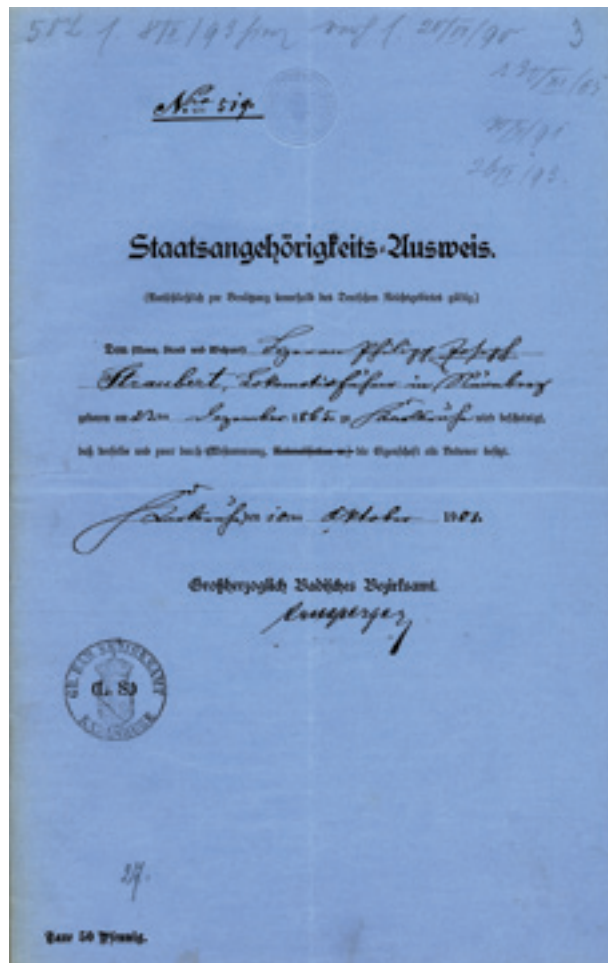


Doppelseite der Werkstattordnung mit angefügtem Arbeiterverzeichnis der Firma Spaeth und Nennung der Herkunftsorte der Arbeitskräfte. (StadtAN E 9/379 I Nr. 413)

Der hierdurch eintretende große Arbeitskräftebedarf konnte durch heimische Arbeiter bald nicht mehr befriedigt werden. Schon 1839 stammte wohl der größere Teil der 39 Arbeiter (bei sechs Arbeitskräften war keine Herkunftsangabe vorhanden) der Spaethschen Maschinenfabrik nicht mehr aus Nürnberg und dessen direkter Umgebung einschließlich Fürth. Die weiteren zugewanderten Arbeiter kamen aus Altona, Ansbach, Aschaffenburg, Bräunmühl bei Eichstätt, Dachsbad bei Herrieden, Gotzenmühle bei Lichtenau, Hesberg bei Hildburghausen, Lindau, Mannheim, Neuhausen (keine genauere Bestimmung möglich), Neustadt an der Aisch, Nördlingen, Schonungen bei Schweinfurt, Schweinfurt, Spalt, Sugendorf bei Gerolzhofen, Wald bei Gunzenhausen und Wunsiedel. Nürnberg wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer stärker zu einem Zentrum der Zuwanderung. Die in der Industrie Verwendung findenden Arbeitnehmer – wie anhand der Firma Spaeth und ihrer Arbeiterschaft bereits Ende der 1830er Jahre ersichtlich – stammten mehrheitlich aus dem fränkischen Raum und aus der Oberpfalz und waren häufig katholischen Glaubens. Doch waren unter den Zuziehenden Arbeitssuchende aus allen Herrschaftsgebieten Deutschlands, einige sogar aus dem europäischen Ausland. Dies verdeutlichen die Fremdenregister der Stadt Nürnberg, die über die Herkunft derjenigen Personen Aufschluss geben, die sich vorübergehend in Nürnberg aufhielten oder für kürzere Zeiträume Arbeit suchten. Neben Handlungsreisenden und Dienstboten finden sich Handwerker wie Maurer und Stuckateure, darunter Spezialisten aus Italien, und Arbeiter aus dem gesamten deutschsprachigen Raum, die immer wieder in der Nürnberger Industrie kurzfristig benötigt wurden. Einen besseren Einblick in die Herkunftsregionen von in hiesigen Industriebetrieben Beschäftigten gewähren jedoch die Indigenatsgesuche, das heißt Gesuche von aus anderen deutschen Ländern Zugezogenen zur Erlangung der bayerischen Staatsangehörigkeit. Vielfach vertreten sind hier Eisendreher, Schlosser und Schmiede, und häufig tauchen Maschinenmeister, Mechaniker und Ingenieure, aber auch Sattler und Schreiner, die im Wagenbaubereich

Arbeit fanden, auf. Einen Ausschnitt der verschiedenen Herkunftsgebiete geben die zwischen 1898 und 1906 von Beschäftigten der Eisenbahn gestellten Indignationsgesuche. Beispielhaft für das breite Zuwanderungssegment auch der Bediensteten der Eisenbahn, die in besonderem Maße den Zuzug von Fachkräften auslöste, seien der Eisenbahnkondukteur Wilhelm Göbel und der Lokomotivführer Josef Straubert aus Baden, die Zugführer Ernst Exner und Franz Schreiber sowie der Lokomotivführer Max Schoepe aus Preußen, der Eisenbahnkondukteur Reinhard Braun aus Sachsen-Meiningen sowie der Bahnbedienstete Johannes Bauer und der Bahnexpeditor Georg Kaltenbach aus Württemberg genannt.

Ausdruck dieser Zuwanderung sind die im Rahmen der Vereinskultur des Kaiserreichs seit den 1880er Jahren verstärkt entstandenen Heimatvereine. Neben der Verbundenheit zur alten Heimat dokumentieren sie zugleich die für die meisten Industriearbeiter aufgrund der spärlichen Entlohnung und Freizeit eher selten gegebene, zudem wesentlich von der Entfernung zu Nürnberg abhängige Möglichkeit, ihre ehemaligen Geburts- und Wohnorte aufzusuchen – lange Zeit eben auch nicht mittels der relativ schnellen Eisenbahn. Bis ins 20. Jahrhundert blieb die Eisenbahn hauptsächlich ein Verkehrsmittel des Bürgertums und des Adels. Ein Beispiel hierfür geben die frühen technischen Informationsreisen des Unternehmers Spaeth und des späteren mittelfränkischen Gewerkskommissärs Johann Caspar Beeg zur ersten Weltausstellung 1851 in London. Trotzdem: Mit dem fortschreitenden Ausbau des Eisenbahnnetzes rückten die Herkunftsorte der Nürnberger Zuwanderer in zeitlicher Hinsicht grundsätzlich näher, relativierte sich die Wahrnehmung von Raum und Zeit und somit auch von Migration. Mit der Zunahme der gesellschaftlichen Mobilität änderte sich das Bild der Zuwanderer, die selbst am Anfang dieser, durch die Eisenbahn verursachten Entwicklung gestanden hatten – sie wurden fortan, vor allem im voranschreitenden 20. Jahrhundert, mit weiter entfernten Gebieten in Verbindung gebracht und weitaus weniger noch dem unmittelbaren Einzugsbereich Nürnbergs zugeordnet. Auch die Vereine selbst erweiterten zum Teil ihren Mitgliederkreis als Folge der grundlegenden Möglichkeit, Entfernungen schneller überwinden zu können. So vergrößerte der 1901 in Nürnberg gegründete „Verein Hesselberg und Umgebung“ 1933 sein Einzugsgebiet und nahm nun selbst Mitglieder auf, die bis zu sechs Fußstunden vom Hesselberg entfernt geboren



Staatsangehörigkeitsausweis des Großherzogtums Baden für den Lokomotivführer Josef Straubert. (StadtAN C 7/VII Nr. 1264)

worden waren. Und Mitglieder der 1889 in Nürnberg gegründeten „Gesellschaft Eslarner Eintracht“ nahmen dank der schon bis Vohenstrauß reichenden Eisenbahnverbindung bereits vor dem Ersten Weltkrieg an Heimatfesten im oberpfälzischen Eslarn teil. Industrielles Wachstum und Zuwanderung führten nicht nur zu einem enormen Bevölkerungszuwachs, sondern auch zu einer neuen Bevölkerungszusammensetzung. Betrug die Nürnberger Bevölkerungszahl 1806 25.176 Personen, wuchs sie bis 1900 auf 261.081 an. Dabei änderte sich die Zusammensetzung der Bevölkerung markant: Ende des 19. Jahrhunderts waren von 261.081 Einwohnern 240.085 (92,0 % der Gesamtbevölkerung) in Bayern geboren (Landesgebürtige), davon gerade 115.457 (44,2 %) in Nürnberg (Ortsgebürtige), aber 124.628 (47,7 %) im restlichen Bayern. Von den 20.996 (8,0 %) Fremdgebürtigen stammten drei Viertel, 15.769 (6,0 %), aus anderen deutschen Bundesstaaten und nur ein Viertel, 5.227 (2,0 %), aus dem überwiegend europäischen Ausland. Die Einwohnerschaft wandelte sich auch deutlich hinsichtlich des Religionsbekenntnisses: Waren 1852 86,6 Prozent der Einwohner protestantisch und 12,3 Prozent katholisch, hatte sich 1900 das Verhältnis der Konfessionen mit 68,7 Prozent Protestanten und 28,2 Prozent Katholiken erkennbar verschoben.

Am deutlichsten stellten sich die Veränderungen in der im Lauf des 19. Jahrhunderts entstehenden Südstadt dar, deren Entwicklung zum industriellen Herz Nürnbergs wesentlich mit dem Eisenbahnbau in Verbindung stand. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs waren schon weite Teile der heutigen Südstadt städtisch überbaut und erschlossen. Hatte die Südstadt seit der Eröffnung der Nord-Süd-Bahn 1844 eine in industrieller Perspektive äußerst positive Entwicklung genommen, so löste die Errichtung des Rangierbahnhofs 1898 bis 1903 südlich des Hasenbucks einen erneuten Industrialisierungsschub aus. Nachdem bereits die elektrotechnische Firma Schuckert (seit 1903 Siemens-Schuckertwerke) 1878 zunächst von der Schwabenmühle in die Schloßäckerstraße und 1889 bis 1898 auf das südlich der Landgrabenstraße gelegene Gelände umgezogen war, verlagerte auch die 1873 aus der Klettschen Maschinenfabrik hervorgegangene Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Nürnberg (seit 1908 MAN) 1897 bis 1901 ihren Betrieb von Wöhrd in die Südstadt, an die Frankenstraße. In unmittelbarer Nachbarschaft erwuchs bis 1912 das Transformatorenwerk der Siemens-Schuckertwerke. Alle diese und viele weitere Unternehmen verfügten nun über eine adäquate Anbindung an den Rangierbahnhof und das Schienennetz überhaupt.

Neben dem Rangierbahnhof entstand seit 1907 zudem eine Eisenbahnersiedlung, in die viele aus der Oberpfalz stammende Bahnbedienstete zogen. Durch die Ansiedlung von aus dem Rheinland kommenden Eisenbahnern Mitte der 1930er Jahre in eigens errichteten Häusern („Preußenhof“) ging die fränkisch-oberpfälzische Prägung der Rangierbahnhofsiedlung merklich zurück.

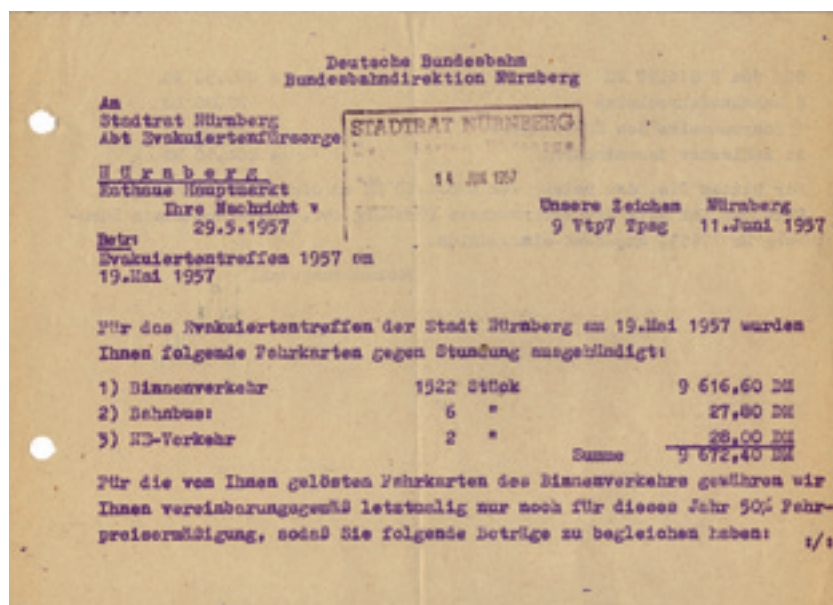
Im Verlauf des 20. Jahrhunderts verlor die Eisenbahn mehr und mehr an Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Industrie. Somit spielte sie als direkter Auslöser kaum noch und als indirekter Träger der Zuwanderung nur noch eine untergeordnete Rolle, als Mittel der Zuwanderung hingegen durchaus. Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie bei der Rückführung der während des Zweiten Weltkriegs evakuierten Bevölkerung, der Zuwanderung von Flüchtlingen, Vertriebenen und Aussiedlern und auch noch beim

Zuzug der so genannten Gastarbeiter bis in die 1960er Jahre hinein von entscheidender Bedeutung. Von den während der nationalsozialistischen Diktatur zwangsweise aus Nürnberg abgewanderten Personengruppen – Intellektuellen, Juden, Kinderlandverschickten und sonstigen Evakuierten – wurden allein die Evakuierten in größerem Umfang noch in den 1950er Jahren mit der Eisenbahn nach Nürnberg zurückgeführt oder nutzten dieses Transportmittel bis zu ihrer endgültigen Rückkehr als Pendler. Zahlreiche jüdische Einwohner Nürnbergs hatten gar nicht die Chance erhalten, auszuwandern, sondern waren vielfach mit der Eisenbahn vom Bahnhof Märzfeld in Konzentrations- und Vernichtungslager geschafft und mehrheitlich dort ermordet worden.

Von den in Richtung Westen flüchtenden Deutschen konnten viele zumindest streckenweise trotz der erheblichen Zerstörungen des Schienennetzes die Eisenbahn benutzen. So auch der damals zwölfjährige Richard Sucker, der aus Breslau kommend monatelang mit der Eisenbahn unterwegs und dabei zahllosen Gefährdungen ausgesetzt war, wie er rückblickend berichtet: *Ja, und zwar waren da ständig Bombenangriffe, Tieffliegerangriffe, der Zug wurde öfter angegriffen, nicht nur unser Zug, sondern auch viele andere Züge ... und dann sind wir oft noch mit einem Hechtsprung aus dem Waggon rausgesprungen ..., wir mussten dann also teilweise auch den Waggon verlassen und zu Fuß nach Dresden gehen ... kamen dann in einen Güterwagen ..., da war nicht mal Stroh drin.* Erst im Sommer 1945 gelangte er zunächst nach Nürnberg.

Unter anderen Bedingungen vollzog sich die „geordnete“ Vertreibung der deutschsprachigen Bevölkerung aus Schlesien und vor allem dem Sudetenland 1945 bis 1948. Mit nur wenig Gepäck wurden die Betroffenen zumeist in Güter- oder Viehwaggons in die sowjetische Besatzungszone oder die Westzonen transportiert. Da viele Großstädte wie Nürnberg durch den Krieg stark zerstört waren und nur wenig intakten Wohnraum aufwiesen, wurde das Gros der Heimatvertrieben in ländliche Regionen vermittelt und konnte meist erst nach Jahren in eine Stadt umziehen. So erging es zum Beispiel Aloisia Küchenmeister und Erika Popp, die beide 1946 aus dem Sudetenland mit dem Zug fürs erste in das Durchgangslager Furth im Wald gelangten und von Töging beziehungsweise Großenried aus endlich 1952 in Nürnberg, im entstehenden Stadtteil Langwasser, eine neue Heimat fanden.

Auch die in den 1950er Jahren aus der Sowjetunion oder deren Einflussgebiet stammenden Aussiedler kamen in der Regel mit der Bahn in die Bundesrepublik. Unter diesen Aussiedlern befanden sich etwa Erika Radler aus Polen und Edith Müller aus Litauen, die 1957 beziehungsweise 1959 über das Grenzdurchgangslager Friedland in Niedersachsen nach West-



Für das Evakuiertentreffen 1957 in Nürnberg hatte die Deutsche Bundesbahn verbilligte Fahrkarten zur Verfügung gestellt. (StadtAN C 44 Nr. 63)



*Aussiedler aus der Sowjetunion
(Litauen) nach ihrer Ankunft
1960 am Hauptbahnhof.
(StadtAN F 21 Nr. 11)*

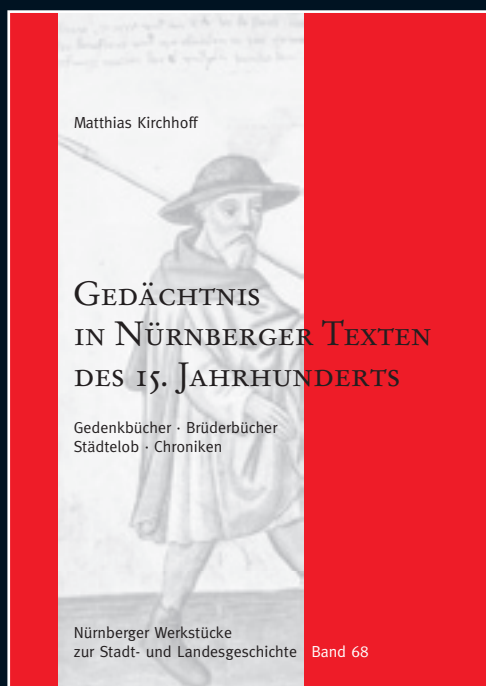
deutschland einreisten. Während Edith Müller schon 1960 nach Nürnberg zog, kam Erika Radler erst 1967 hierher und blieb für lange Zeit. Da zahlreiche Flüchtlinge, Vertriebene und Aussiedler Katholiken waren, erhöhte sich deren Anteil in Nürnberg über Jahre hinweg nochmals beständig. Ab Mitte der 1950er Jahre stellte aufgrund des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs auch die Eingliederung der Aussiedler in den Arbeitsmarkt kein Problem mehr dar. Dasselbe gilt für die bis in die zweite Hälfte der 1950er Jahre hinein noch aus der Kriegsgefangenschaft mit dem Zug eintreffenden Spätheimkehrer.

Die so genannten Gastarbeiter, die letzte große Gruppe der „Bahn-Zuwanderer“, wurden seit Beginn der 1960er Jahre als Arbeitskräfte während des „Wirtschaftswunders“ in die Bundesrepublik geholt. Schon 1960 kamen die ersten größeren Bahntransporte mit bereits in ihren Heimatländern angeworbenen Arbeitskräften in Nürnberg an. Sie stammten aus Italien, Jugoslawien, Griechenland und Spanien. So traf im Juni 1961 auch der mit einem Arbeitsvertrag ausgestattete Spanier Pedro Serrano am Nürnberger Hauptbahnhof ein und arbeitete die nächsten Jahre bei der Eisengießerei, Maschinenfabrik und Brückenbauanstalt Johann Wilhelm Spaeth – der Firma, die am Anfang des Eisenbahnwesens in Deutschland stand.

Rasch entwickelte sich der Nürnberger Hauptbahnhof in den 1960er Jahren zum wichtigsten Aufenthalts- und Kommunikationsort dieser ausländischen Arbeitsmigranten. Der in Italien geborene Michele Scala, der seit 1969 in Zirndorf lebte und später nach Nürnberg zog, beschreibt die überragende Bedeutung dieses Ortes mit folgenden Worten: *Der Hauptbahnhof in Nürnberg war mehr als ein Treffpunkt, er war wie ein großes Wohnzimmer, in dem wir über Gott und die Welt, über Sport oder Frauen diskutierten, über unseren Arbeitsplatz schimpften oder den Chef lobten. Im Bahnhof konnte man praktisch alles bekommen, sogar einen Job, denn irgendjemand wusste immer, wo eine Stelle frei war. So manches gebrauchte Auto, manche billige Waschmaschine wechselten hier den Besitzer. ... der Bahnhof war für uns ein Stück Heimat. Nicht nur Italiener, auch Türken, Griechen, Portugiesen und Spanier schlenderten in kleineren und größeren Gruppen durch die Hallen. Vor allem an den Wochenenden war dort immer etwas los. ... wir kamen alle immer wieder zurück in unsere Ersatzheimat.* Die Zuwanderung der ausländischen Arbeitnehmer setzte sich im Verlauf der 1960er Jahre in steigendem Umfang fort, wobei das Auto und später auch das Flugzeug die Eisenbahn als Transportmittel für Personen und Güter nach und nach ersetzten. War der heutige Nürnberger Stadtrat Theodoros Agathagelidis 1962 noch mit dem Zug von Griechenland nach Hamburg gefahren, wo er zuerst studierte, so übersiedelte er in den 1970er Jahren selbstverständlich mit dem Auto von Berlin in seine neue Heimat Nürnberg.

Matthias Kirchhoff:

Gedächtnis in Nürnberger Texten des 15. Jahrhunderts. Gedenkbücher – Brüderbücher – Städtelob – Chroniken



Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte, Band 68, herausgegeben von Michael Diefenbacher in Verbindung mit Werner K. Blessing, Rudolf Endres, Franz Fuchs und Georg Seiderer.

Neustadt a. d. Aisch: Verlagsdruckerei Schmidt 2010

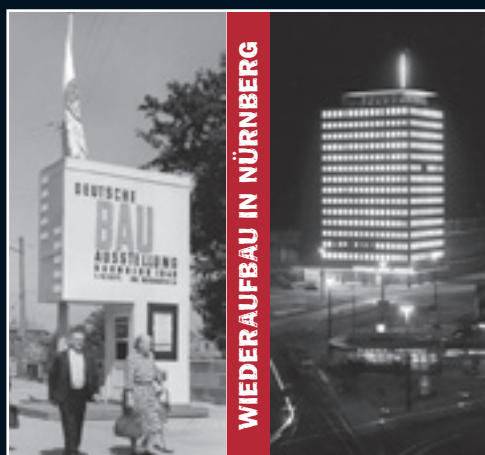
369 S., 16 Abb., Euro 26,-

ISBN 978-3-87707-773-3

In seiner Dissertation beleuchtet der Autor Matthias Kirchhoff anhand Nürnberger Texte des 15. Jahrhunderts die sozialen Funktionen menschlichen Erinnerns, etwa als Andenken an Verstorbene, als Konstruktion von Ruhm und Ehre und dem damit verbundenen Prestigegewinn oder als Bildung kollektiver Gedächtnisinhalte. Wesentliche Träger dieser sozialen Gedächtnisfunktion sind seit jeher Schrift und Literatur. Auf breiter Quellengrundlage liefert Kirchhoff zahlreiche neue Interpretationen zum Teil prominenter, zum Teil aber auch weniger bekannter Texte der Nürnberger Geschichtsschreibung (im weitesten Sinne) Stadtgeschichte an der Grenze von Mittelalter und Früher Neuzeit.

Das Buch kann über die Verlagsdruckerei Schmidt in Neustadt/Aisch (www.verlagsdruckerei-schmidt.de) sowie im Buchhandel erworben werden.

Wiederaufbau in Nürnberg



Ausstellungskatalog Nr. 19 des Stadtarchivs Nürnberg und der Museen der Stadt Nürnberg, herausgegeben von Michael Diefenbacher und Matthias Henkel, Nürnberg 2009

264 Seiten, 34 Abb., Euro 19,80

ISBN 978-3-925002-89-2

Vor 60 Jahren fand vom 1. bis 18. September 1949 die Deutsche Bauausstellung Nürnberg im Torso der so genannten Kongresshalle des ehemaligen Reichsparteitagsgeländes statt. Mit wichtigen Weichenstellungen für den Wiederaufbau der Altstadt, aber auch hinsichtlich eines zeitgemäßen Wohnungsbaus, der Neuerschließung und der Weiterentwicklung des Stadtkörpers nimmt die Bauausstellung eine Scharnierfunktion zwischen der Phase des Diskurses und der konkreten Umsetzung der Planungen ein. Das Ausstellungsjubiläum gab den Anlass zu einer als Gemeinschaftsprojekt

angelegten Doppelausstellung von Stadtarchiv und Stadtmuseum unter dem Dach des Katalogtitels „Wiederaufbau in Nürnberg“.

15 Autoren nähern sich dem Thema aus unterschiedlichen Perspektiven und zeichnen auf diese Weise ein facettenreiches Panorama des Wiederaufbaus in Nürnberg – angefangen von der Lebensbewältigung im Alltag über die Schaffung struktureller Rahmenbedingungen bis hin zu Grundsatzentscheidungen der Stadtplanung und zur Bauausführung im einzelnen.

Die Publikation ist im Stadtarchiv Nürnberg und im Stadtmuseum Fembohaus erhältlich oder kann über den Verlag (www.verlagsdruckerei-schmidt.de) sowie über den Buchhandel erworben werden.



1828

QUALITÄT lässt sich darstellen!

www.verlagsdruckerei-schmidt.de
e-mail: vds@verlagsdruckerei-schmidt.de