

er nicht einen Menschen mehr am Leben weiß, der von seinem (Grünewalds) Tun eine geringe Schrift oder Nachricht geben könnte“.

Ergebnis: Sandrart nimmt einen jüngeren „Grünewald“ aufgrund seiner sog. Porträts an.

Erst nach Sandrart brachte man dessen „Porträt“ mit den Aschaffener Einträgen von 1480-90, mit dem Erlanger Blatt und dem Isenheimer St. Paulus dem Einsiedler zusammen.

Ohne jedes Argument setzte man das Geburtsjahr 1455 an.

Man meinte die Einträge 1480-90 seien die Beweise für dieses Geburtsjahr, obwohl zwischen den Jahren 1480-1504 kein einziger authentischer archivalischer Eintrag zu finden ist — noch weniger ein Werk des Meisters.

Ohne Argument behauptete man auch: St. Paulus der Einsiedler des Isenheimers sei ein Porträt „Grünewalds“ und das Erlanger Blatt ein Vorwurf dazu.

Betrachtet man aber das St. Paulus Einsiedler-Bild so sehen wir dort einen knochigen Greis, dessen Blick schon „Drüben“ weilt, und der wie St. Paulus der Einsiedler um die 100 Jahre ist (St.

Paulus d. E. starb mit 115 Jahren).

„Grünewald“ malte den Isenheimer i. J. 1513; da mußte er also — als 100jähriger — 1413 geboren sein.

Diese Beweisführungen ergeben, wie wenig man sich logisch in der Sache auseinandersetzt aber stets behauptete.

Ergebnis: Meister MGN, genannt „Grünewald“ war eine Generation um 1479/81 — nach Sandrarts sog. Porträtes „Eine jüngere Generation“ — jene die Pinder als eine nach 1475 geborene Generation nennt.

Darf ich zum Schluß meinem geliebten genialen Lehrer, Prof. Dr. Karl Oettinger hier ein Epitaph der Dankbarkeit setzen — ihm, der ein Schüler des Genius Wilhelm Pinder war; Pinder dessen Werk: „Das Problem der Generation“ „aere perennius“ wurde.

Reprofotos: Eichel, Schweinfurt

Hochw. Pfarrer Dr. Anton Kehl, 8900 Augsburg

Berlin stahl Nürnberg die Schau

Hundert Jahre Nürnberg-Fürther Straßenbahn

Als das Auf- und Abspringen während der Fahrt noch erlaubt war

Am Nachmittag des 25. August 1881 starteten in der Nürnberger Karolinenstraße drei Pferdebahnwagen: zwei in Richtung Plärrer, der damals schon ein bedeutender Verkehrsknoten war, der dritte in Richtung Staatsbahnhof, dorthin, wo heute der Hauptbahnhof Nürnberg steht. Damit war die Nürnberg-Fürther Straßenbahn offiziell in Betrieb genommen und der Grundstein für ein Unternehmen gelegt, das heute als VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft den Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen-Schwabach mit U-Bahn, Straßenbahn und Omnibussen bedient.

Exakt 46 Jahre zuvor hatten die Nürnberger schneller geschaltet, als sie es riskierten, den ersten deutschen Schienenstrang ins Niemandsland des modernen Verkehrs vorzutreiben. Am 7. Dezember 1835 war die legendäre „Adler“-Lok der

Ludwigseisenbahn auf ihre sechs Kilometer lange Jungfernnreise von der alten Freien Reichsstadt ins benachbarte Fürth gegangen. Diese Vorreiter-Rolle, mit der es Geschichte machte, hatte Nürnberg Anno 1881 im Blick auf den öffentlichen Nahverkehr wieder anderen Städten überlassen müssen. Bereits 1865 feierte die Pferdestraßenbahn ihre deutsche Premiere in Berlin. Ein Jahr später war es in Hamburg so weit, 1868 in Stuttgart. 1872, also bald nach der Reichsgründung, folgten Leipzig, Frankfurt a. M., Dresden und Hannover.

Just 1881 aber wurde den Nürnbergern nochmals die Schau gestohlen. Während der Bremer Kaufmann Heinrich Alfes seinen ersten Wagen peitschenschwingend zum Plärrer lenkte, bimmelte schon der Welt allererste, von Werner Siemens gebaute elektrische Straßenbahn durch



Die Nürnberg-Fürther Straßenbahn um 1900 am Plärrer.

Foto: VAG-Archiv

Lichterfelde bei Berlin. Dennoch: die hundertjährige, bewegte Geschichte des Stadtverkehrs im mittelfränkischen Ballungsraum sollte hinfort ein besonders prägnantes Spiegelbild der politischen und wirtschaftlichen Erschütterungen in Deutschland bleiben. Insofern verdient sie mehr als nur lokales Interesse.

Heinrich Alfes, ein cleverer Herrscherr, schloß im April und Juli 1881 mit Nürnberg und Fürth Verträge über den Bau eines Straßenbahnnetzes ab. Die Gleise für den ersten Abschnitt Staatsbahnhof-Lorenzkirche-Plärrer waren innerhalb von sechs Wochen verlegt. Einen Monat nach der Eröffnung dieser Linie fuhr die Pferdestraßenbahn schon bis ins Zentrum Fürths.

Die Gespanne brachten es auf eine Stundengeschwindigkeit von zehn bis elf Kilometern, sie hielten auf Winken oder Zuruf von Passanten und auf Wunsch der

Fahrgäste überall zum Ein- und Aussteigen an, feste Haltestellen gab es zunächst noch nicht. Auf- und Abspringen während der Fahrt war erlaubt, ja gewünscht. Das schonte die Zugpferde, die durch häufiges Halten und Anfahren zu sehr beansprucht wurden.

Auf der Strecke nach Fürth verkehrten die Gespanne parallel zur ersten deutschen Eisenbahn, die übrigens auch die erste deutsche Pferdebahn gewesen war: In den ruhigeren Tageszeiten wurden statt der Dampflokomotive fast 27 Jahre hindurch, bis zum 1. Oktober 1862, Pferde eingesetzt. 1922 stellte die Eisenbahn ihren Betrieb hier endgültig ein.

Die Pferdestraßenbahn des Heinrich Alfes, die auf sechs Linien wuchs, bestand knapp 17 Jahre. Am 7. Mai 1896 wurde als erste die Linie Maxfeld — Centralbahnhof (zuvor Staatsbahnhof) — Plärrer — Fürth auf elektrischen Betrieb umgestellt. Am

20. Juli 1898 waren alle Strecken elektrifiziert. 1903 übernahm die Stadt Nürnberg die Straßenbahn zum Preis von 11,34 Millionen Mark. Sie baute das Netz planmäßig aus und vergrößerte es innerhalb von zehn Jahren auf das Zweieinhalbfache.

Mit dem 1. Weltkrieg wurde diese positive Entwicklung bis zum Ende der Inflation im November 1923 unterbrochen. Eine Fahrt mit der Straßenbahn kostete damals den astronomischen Betrag von 150 Milliarden Mark! Die Kriegsjahre 1914-1918 waren jedoch nichts gegen das, was der Straßenbahn im 2. Weltkrieg widerfuhr. Es begann wie 1914 mit Personal- und Materialmangel, doch am Ende stand diesmal die völlige Zerstörung der Strecken, Fahrzeuge und Depots. Trotz heute unvorstellbarer Schwierigkeiten aber konnte die erste Straßenbahn schon am 11. Juni 1945 wieder auf die Strecke Plärrer-Muggenhof in der Nähe der Stadtgrenze Nürnberg-Fürth geschickt werden. Gleichzeitig kam auch der Omnibusverkehr — 1923 begonnen — wieder in Gang, zunächst nur an Werktagen zwischen Nürnberg und Erlangen.

Ein zügiger Wiederaufbau war erst nach der Währungsumstellung 1948 möglich. Zwar nahm infolge der steigenden Motorisierung die Zahl der Fahrgäste, die im Geschäftsjahr 1947/48 mit knapp 172 Millionen ihr Maximum erreicht hatte, vorerst bis auf 105 Millionen 1968 ab,

seitdem aber ging es stetig aufwärts. Im Jubiläumsjahr wird die VAG den Rekordwert von 1947/48 aller Voraussicht nach überschreiten.

Zu den bedeutendsten Ereignissen in der Geschichte der Nürnberger Verkehrsbetriebe zählt der Bau der U-Bahn, deren erste Strecke am 1. März 1972 eröffnet wurde. 1978 stießen die „Pegnitzpfeile“, wie der Volksmund die U-Bahnwagen nennt, bis in die Altstadt vor, seit dem 20. Juni 1981 fährt das jüngste, schnellste und komfortabelste Nürnberger Verkehrsmittel bis in die Nähe der Stadtgrenze Nürnberg-Fürth: ab Hauptbahnhof unter der Trasse der ersten Pferdestraßenbahn. Die U 1 wird im kommenden Frühjahr nach Fürth verlängert und dort 1985 ihren Endpunkt Hauptbahnhof erreichen. Im Endausbau soll das Nürnberger U-Bahnnetz aus drei Linien bestehen.

In Fürth mußte die Straßenbahn kurz vor dem Jubiläumstermin der U-Bahn weichen und eingestellt werden. Sie wurde am darauffolgenden Tag durch ein umfangreiches Omnibusnetz ersetzt. So wiederholte sich gewissermaßen das Schicksal der alten Ludwigsbahn, die einen verkehrstechnischen Fortschritt eingeleitet hatte, der sie selbst überrollte.

„Der Franken-Reporter“, Nr. 333, 15. 7. 81, Fremdenverkehrsverband Franken e. V., Postfach 269, 8500 Nürnberg 81

Fränkisches in Kürze

Aus der Arbeit der Bundesleitung

Der Frankenbund hat angeregt, in der Walhalla bei Regensburg eine Büste des fränkischen Bildhauers Tilman Riemenschneider anlässlich seines 450. Todestages aufzustellen. Ein entsprechender Beschluß des Bundestages 1981 wurde an das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultur und an die Stadt Würzburg herangetragen.

Offenbach: Die Zeitschrift „Offenbach heute und morgen — Ein Magazin für Gäste und für Freunde der Stadt Offenbach am Main“, hat in Heft 4/81 eine ausführliche und sehr wohlwollende Würdigung des Coburger Künstlers

Karl F. Borneff unter dem Titel „Lanze für die Schwachen — Porträt des internationalen Künstlers Karl F. Borneff“ gebracht. Abgebildet ist dabei „Oil“, das „Bildnis des Jahres“, das unsere Leser und Leserinnen auf Seite 29 des Heftes 2/81 unserer Bundeszeitschrift finden. Wir freuen uns über diese Anerkennung.

Nürnberg: Stadtgeschichtliche Museen — 5. 9. - 25. 10. WERNER TÜBKE Zeichnungen — Eine Ausstellung der Galerie Brusberg, Hannover, ALBRECHT DÜRER HAUS; November - Dezember HANS SCHÄUFFELIN: Holzschnitte, ALBRECHT DÜRER HAUS.