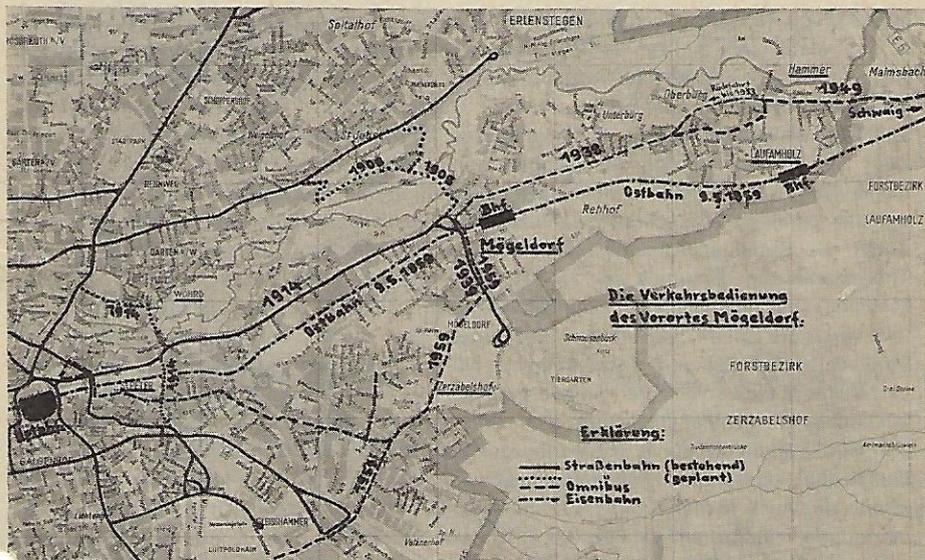


Alt-Mögeldorf

HEFT 7

JULI 1969

17. JAHRGANG



Die Verkehrsbedingung Mögeldorfs

Zeichnung: VAG



Monatschrift für Geschichte und Belange Mögeldorfs

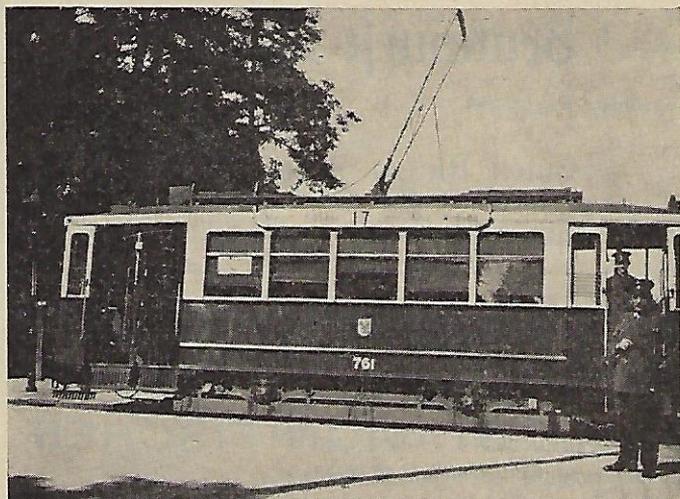
Die Verkehrsbedienung Mögeldorfs durch die Nürnberg–Fürther Straßenbahn

Vorbemerkung

Am 4. Juli 1914 wurde Mögeldorf, das bis dahin nur durch die Ostbahn mit Nürnberg verbunden war, erstmals an das städtische Verkehrsnetz der Straßenbahn angeschlossen. Anlässlich der 55-jährigen Wiederkehr dieses für Mögeldorf denkwürdigen Tages beginnen wir mit dem Abdruck einer zusammenfassenden Darstellung der Entwicklung der Verkehrsbedienung Mögeldorfs, die uns freundlicherweise die Verkehrs-AG zur Verfügung gestellt hat. Unser heutiges Titelbild vermittelt einen Gesamtüberblick über die in dem nachfolgenden Artikel dargestellte Entwicklung der Verkehrsbedienung.

Der Direktion der Verkehrs-AG und dem Verfasser des Berichts, Herrn Robert Binder, sei an dieser Stelle für die freundliche Unterstützung herzlich gedankt. Die Schriftleitung

Verhältnismäßig bald nach der Einführung des Straßenbahnbetriebs in Nürnberg tauchte der Gedanke auf, auch den einstmals selbständigen Ort Mögeldorf in das Nürnberg-Fürther Verkehrsnetz einzubeziehen. Bereits vor der am 1. Januar 1899 vollzogenen Eingemeindung nach Nürnberg führte die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert u. Co., gemeinsam mit der Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen AG, Nürnberg, im Jahre 1898 Verhandlungen mit dem Nürnberger Stadtmagistrat wegen einer elektrischen Straßenbahnverbindung Centralbahnhof – Tullnau – Mögeldorf und späterer Weiterführung bis zum Fuße des Schmausenbucks. Sie zerschlugen sich zwar wieder, doch ruhten die Bemühungen seitdem nie mehr ganz, sondern lebten, wenn auch manches Mal in veränderter Gestalt, immer wieder auf, so bei der Planung eigener gemeindlicher Straßenbahnen seit 1901 mit Linienführung über Wöhrd und durch die Sebalder Altstadt zum Süden des künftigen Burgbergtunnels an der Theresienstraße. Erstmals am 25. Mai 1901 trat auch der Vorstadtverein Nürnberg-Mögeldorf mit Anregungen für den Bau einer Straßenbahn an den Stadtmagistrat heran und verlangte am 14. September 1903 erneut nach einer Straßenbahnverbindung. Die Denkschrift zum 25jährigen Bestehen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn im Jahre 1906 verzeichnete eine solche Verkehrsverbindung schon als Bestandteil des künftigen Netzausbaues. Am 11. Mai 1908 regte der Vorstadtverein Mögeldorf eine Linie vom damaligen Straßenbahndepot Thumenberger Weg in der Äußeren Sulzbacher Straße über Flußstraße oder über Walzwerkstraße – Flußstraße zur Mögeldorfer Hauptstraße an. Auch forderte ein Hauptmann a. D. Paulus, der sich viel mit Verkehrsplanungen befaßte, am 12. Februar 1910 neben anderen Linien wiederum die Straßenbahn nach Mögeldorf und zum Schmausenbuck. Nach all diesen zahlreichen, bisher immer wieder zurückgestellten Anträgen und Anregungen, sah die Straßenbahndirektion in ihrer großen Denkschrift vom 10. Oktober 1911 über den künftigen Ausbau des Verkehrsnetzes innerhalb der nächsten 5 Jahre schließlich die Mögeldorfer Linie bis zur Falterstraße am Schmausenbuck endgültig mit an vorderster Stelle vor. Jetzt endlich näherten sich die Verkehrswünsche Mögeldorfs mehr und mehr ihrer Verwirklichung und wurden, nur wenige Wochen vor Kriegsausbruch, am 4. Juli 1914 doch noch erfüllt. Wenn auch Mögeldorf schon seit 9. Mai 1859 durch die links der Pegnitz betriebene Bahnlinie der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ eine Verkehrsverbindung mit Nürnberg besaß, so stellte die neue Straßenbahnlinie mit regelmäßiger und dichter Zugfolge, zahlreichen Zwischenhaltestellen und weiterer Anschlußmöglichkeit an das übrige Verkehrsnetz der Nürnberg-Fürther-Straßenbahn



**Triebwagen der
Linie 17 Mögeldorf –
Hauptbahnhof –
Muggendorf**

gegenüber dem Bahnbetrieb mit nur spärlichem Zugabstand und ohne Zwischenhalt doch einen erheblichen Fortschritt dar. Wegen des inzwischen ausgebrochenen Krieges ruhten aber vorläufig alle weiteren Pläne. Doch schon bald nach Kriegsende, am 6. September 1920, trat erneut der Wunsch nach einer Verlängerung der Straßenbahn zum Schmausenbuck auf und am 30. Januar 1922 folgte ein Kostenvoranschlag für eine 2,5 km lange Verkehrsverbindung von Mögeldorf nach Laufamholz, wobei man eine Straßenbahnlinie mit 8 750 000 Mark, einen Kraftwagenbetrieb mit 750 000 Mark veranschlagte und für eine 5 km lange Kraftwagenverbindung von Mögeldorf nach Schwaig gleichfalls 750 000 Mark errechnete.

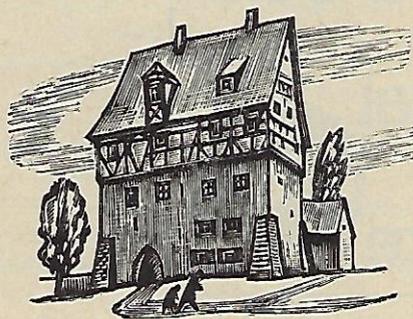
Obwohl sich die Bebauung längs der Straße nach Mögeldorf nun mehr und mehr verdichtet hatte, auch die Einwohnerzahl selbst angewachsen war, dazu der Ort und seine nähere und weitere Umgebung als beliebtes Ausflugsziel vieler Nürnberger immer mehr an Bedeutung gewann, war doch die neue Anlage des Tiergartens im Schmausenbuckgelände letztlich allein ausschlaggebend für die Verlängerung der Straßenbahn von der Ortsmitte Mögeldorfs zum Eingang des Neuen Tiergartens am 5. Mai 1939, wiederum kurz vor Ausbruch des 2. Weltkriegs am 1. September 1939. Auf der bereits länger fertiggestellten, vor Eröffnung des Tiergartens aber noch nicht planmäßig befahrenen Strecke bestand schon während des Reichsparteitags 1938 zur Bedienung der in dieser Gegend befindlichen Lager für Parteitagsteilnehmer vorübergehend ein Pendelbetrieb zwischen Marientunnel und Schmausenbuck.

Das räumliche und bevölkerungsmäßige Wachstum auch der an Mögeldorf angrenzenden Vororte mit ihren vielen in Nürnberg beschäftigten Einwohnern verlangte nunmehr gleichfalls die Einbeziehung dieser Ortschaften in das Verkehrsnetz. So plante man schon in einer Denkschrift des Stadtrats vom 4. November 1924 einen rund um die

Stadt führenden großen Straßenbahn-Außenring, dessen östlicher Teil von der Sulzbacher Straße über Veilhof, Mögeldorf, Zerzabelshof und weiter zum Dutzendteich verlaufen sollte. Eine Kraftwagenverbindung von Mögeldorf nach Röthenbach an der Pegnitz war als wesentliche Verkürzung zur Innenstadt gedacht. Schließlich war im Jahre 1930 eine Kraftwagenverbindung von Mögeldorf oder Zerzabelshof zum Schmausenbuck und 1936, im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung des Tiergartens, statt deren der Plan für eine Straßenbahnlinie in Erwägung gezogen worden. Ebenfalls nicht lange vor dem Kriege erhielten am 13. November 1938 auch Laufamholz und Hammer von Mögeldorf aus ihren Verkehrsanschluß an die Innenstadt, so, wie man ihn noch kurz zuvor im Jahre 1937 letztmals gefordert hatte.

Auch der 2. Weltkrieg mit seinen zunehmenden Mangelerscheinungen ließ alle bis dahin noch nicht erfüllten Verkehrswünsche und nicht verwirklichten Pläne wiederum für längere Zeit ruhen. Nach immer empfindlicheren Einschränkungen und schließlich gänzlicher Betriebseinstellung, zuerst des Verkehrs nach Laufamholz am 11. September 1944 und seit 3. Januar 1945 auch des Straßenbahnbetriebs nach Mögeldorf und zum Tiergarten erfolgte eine erneute Verkehrsbedienung durch die Straßenbahn erst wieder 1946 und durch Kraftwagen seit 1948, woran sich 1949 auch die Einbeziehung von Schwaig schloß. Seit 1959 trat zusätzlich die unmittelbare Kraftwagenverbindung von Mögeldorf über Zerzabelshof – Dutzendteich zum industriereichen Stadtsüden ins Leben. Damit war vom ersten Wunsch im Jahre 1898 nach einem Verkehrsanschluß für

Immer ein schönes Geschenk!



Die Mögelderfer Häusergeschichte

von Leo Beyer/Lorenz Spindler-Verlag
Spitalgasse 2/4

454 Seiten ganz in Leinen m. farb.
Schutzumschlag u. vielen Illustrationen.

Preis: DM 15.- (Mitgl. Ermäßig.)

bei Bestellung genügt Anruf 572740
Ziegenstraße 12

Lieferung in Mögeldorf frei Haus.

**Berücksichtigen Sie bitte
bei Ihren Einkäufen und Aufträgen
unsere Inserenten!**

das damals noch selbständige Mögeldorf an Nürnberg bis heute eine wechselhafte Geschichte von 7 Jahrzehnten im Bemühen um die Verkehrsbedienung dieses Vororts verbunden.

Nachdem die Straßenbahn nach Mögeldorf endgültig beschlossen war, begannen die Bauarbeiten am 6. Oktober 1913. Die Baukosten beliefen sich für die 3760 m lange Strecke mit insgesamt 7625 m verlegtem Gleis auf 326 344,92 Mark. Die behördliche Abnahme und Freigabe der Linie für den Verkehr erfolgte am 4. Juli 1914 mit sofort anschließender Inbetriebnahme. Die Strecke war durchgehend zweigleisig angelegt und zweigte am Marientunnel von den beiden aus der Bahnhofstraße und aus der Marienstraße kommenden Linien 7 und 2 ab. In Mögeldorf selbst aber endete die neue Linie wegen der dortigen engen Straßenverhältnisse in einer großen einfachen Schleife durch die Kinkelstraße – Schmausenbuckstraße – Mögeldorfer Hauptstraße. Sie besaß in Richtung Schmausenbuck ein durch die Unterführung bis südlich der Blütenstraße führendes zweigleisiges Hinterstellgleis, das über eine einfache Weiche stumpf endete und später zum Fuße des Schmausenbucks bis zur Falterstraße und Siedlerstraße verlängert werden sollte. Die größte Steigung lag am Tullnauberg und betrug 4,85 %, der kleinste Halbmesser 16 m. Für die gleichzeitig im Jahre 1914 in Angriff genommene Straßenbahnverbindung von der Peterskirche über Wöhrd zum Laufer Torgraben waren in der Bahnhofstraße zur Dürrenhofstraße (aus Richtung Wöhrd und Mögeldorf) und ebenso am Wöhrder Talübergang in Richtung Wöhrd (aus Richtung Hauptbahnhof bzw. St. Peter und Mögeldorf) bereits 3 doppelgleisige Abzweigungen in der Mögeldorfer Strecke mit eingebaut, die aber 1922 wegen Materialmangels und nachdem auch die Wöhrder Linie wegen des Krieges und seiner Folgen nicht mehr weitergebaut und fertiggestellt werden konnte, wieder beseitigt wurden. Nachdem im Jahre 1932 die Weiche für die aus der Kinkelstraße in Richtung Endhaltestelle Mögeldorf und Schmausenbuck beiderseits abzweigenden Gleise erneuert werden mußte und der rechte Gleisbogen in Richtung Schmausenbuck ohnehin kaum befahren wurde, baute man aus Sparsamkeitsgründen an Stelle einer neuen Weiche nur noch den linken Gleisbogen für den laufenden Betrieb ein, während der rechte Bogen bis 1937 nicht mehr angeschlossen war. Am 4. Oktober 1937 begannen die Bauarbeiten in der Schmausenbuckstraße für die Verlängerung zum Neuen Tiergarten, mit Probefahrt und behördlicher Abnahme am 1. September 1938. Die neue Strecke verlief in Straßenmitte und ab Falterstraße auf eigenem Bahnkörper im Wald und endete hier in zwei Schleifen. Sie hat eine Länge von 1048 m mit insgesamt 2434 m verlegtem Gleis und kostete 227 665,27 RM.

Von 1931 bis 1962 zweigte zu dem südlich der Ostendstraße in Höhe der Erhardstraße befindlichen städtischen Materiallagerplatz, auf dem auch die Straßenbahn Pflastersteine usw. gelagert hatte, von Osten her ein einfaches Zufahrtsgleis ab. Seit 1960 dient als Zufahrt zu dem etwas weiter östlich neu angelegten Gleisbaulagerplatz eine doppelgleisige Abzweigung, wodurch sich die bisherige Anlage an der Erhardstraße erübrigte. Von 1944 bis 1946 bestand in der Kressengartenstraße in Höhe des ehemaligen städtischen Lagerplatzes ein einfaches Gleisdreieck mit Zufahrtsgleis zum Milchhof, das als Verladegleis für die seitens der Straßenbahn betriebene Milchbeförderung im letzten Kriegsjahr 1944 diente und später wieder abgebaut wurde.

(Fortsetzung folgt!)

Wie Mögeldorf zu seinen Straßennamen kam 3. Fortsetzung

Im Juniheft wurde über die Straßen berichtet, die nach dem 2. Weltkrieg entstanden und nach bekannten Persönlichkeiten benannt wurden. So z. B. sind im Wohngebiet südlich der Eisenbahnlinie, zu beiden Seiten der Schmausenbuckstraße nach bekannten fränkischen Baumeistern benannt; im Wohnbezirk Ebensee wählte man die Namen bekannter Ärzte.

Die Straßen nördlich des Bahngeländes wurden nach bekannten **Dichtern und Schriftstellern** benannt (soweit die Namen in den übrigen Teilen der Stadt noch nicht vertreten waren), z. B.:

Kinkelstraße von der Schmausenbuckstraße an der Gaststätte „Volksgarten“ im Bogen westlich bis zur Apotheke. Gottfried Kinkel (1815–1882) war Dichter und Kunsthistoriker.

Freiligrathstraße (frühere Bahnhofstraße) von der Schmausenbuckstraße am Postamt nach Osten bis zum Bahnhof, dann nach Norden abbiegend bis zur Ortsstraße. Ferdinand Freiligrath (1810–1876) schrieb freiheitliche und exotische Gedichte.

Laubestraße von der Laufamholzstraße bei den Lederwerken Kromwell südlich bis zum Bahngelände.

Heinrich Laube (1806–1884) war Theaterleiter und Schiftsteller.

Prutzstraße von der Laufamholzstraße nach Süden über die Eisenbahnbrücke bis an den Waldrand.

Robert Prutz (1816–1872) war Dichter und Schriftsteller.

Die Straßen im Siedlungsgebiet, das die Mögelderfer „Block“ nennen, (im Süden von der Ostendstraße, im Westen von der Ringbahnlinie und im Norden vom Steilhang zur Pegnitz begrenzt), wurden nach verdienstvollen **Nürnberger Wissenschaftlern** benannt:

Würfelstraße vom Ende der Marthastrasse am Pegnitzhang im Bogen nördlich bis zur Wurfbeinstraße.

Andreas Würfel (1718–1769) war Historiker in Nürnberg.

Wurfbeinstraße von der Würfelstraße nach Osten bis zur Erhardstraße.

Leonhard Wurfbein (1581–1654) war Jurist und Historiker in Nürnberg.

Kiefhaberstraße von der Wurfbeinstraße nach Osten bis zur Speckhartstr.

Johann Karl Siegmund Kiefhaber (1762–1837) war Historiker in Nürnberg und Universitätsprofessor in München.

Wagenseilstraße von der Ostendstraße nordwestlich in Richtung zum Pulversee bis zur Würfelstraße.

Johann Christoph Wagenseil (1633–1705) war Universitätsprofessor und Schriftsteller in Altdorf b. Nürnberg.

Speckhartstraße von der Grünanlage an der Ostendstraße nach Norden bis zur Wagenseilstraße

Gustav Speckhart (1852–1919) war der weitbekannte Mögelderfer Kunstuhmacher.

Johann-Sörgel-Weg von der neuen Brücke in Wöhrd entlang der Pegnitz bis Mögeldorf. Das letzte Stück von der Gärtnerei Speckhart bis zur Mögelderfer Hauptstraße ist links und rechts bebaut.

Johann Jakob Christ. Sörgel (1830–1881), ein reicher Privatier, ließ die Wöhrder Wiese zur Anlage ausbauen.

Fortsetzung folgt! HaSt

Was tut sich in Mögeldorf?

Ausbau weiterer Parkplätze am Tiergarten

Kürzlich ist am Tiergarten gegenüber der Kunstakademie ein Parkplatz für Omnibusse eingerichtet worden. Der bisher von den Omnibussen beanspruchte Parkplatz steht nun uneingeschränkt den PKW-Fahrern zur Verfügung. Ein weiterer Parkplatz ist im Herbst vergangenen Jahres nördlich des neuen Tiergartenhotels entstanden. Außerdem ist an der Ostseite des Hotels seit einiger Zeit eine Wendeschleife mit weiteren Parkplätzen im Bau, die in einigen Wochen fertig werden dürften.

Mögeldorfer Eigentumswohnungen am kommenden Wöhrdersee

Gegenüber den Neubauten der Gemeinde St. Karl an der Ostendstraße weist seit einigen Wochen eine Tafel auf die an dieser Stelle auf der Pegnitzhochterrasse neu entstehenden „Eigentumswohnungen mit Blick auf den Wöhrdersee“ hin. Danach sind 70 Wohnungen (1-4 Zimmer) und Eigentumsläden geplant. Wenn der obere See – wie wir an anderer Stelle ausführten – auch noch einige Jahre auf sich warten lassen wird, so bewegt er doch schon jetzt – ähnlich wie am Zeltnerhügel – die Wohnungsplaner und sicherlich auch manchen Wohnungsinteressenten.

PSN-Mitgliederversammlung stimmt Hallenbad zu

Wie wir dem Mitteilungsblatt des Postsportvereins entnehmen, stimmte die Mitgliederversammlung am 22. 3. 1969 mit überzeugender Mehrheit dem geplanten Bau eines Hallenbades in Ebensee zu.

Aus der Erkenntnis, daß in Nürnberg zu keiner Zeit genügend Bäder zur Verfügung stehen, daß fast alle 4 000 Mitglieder des PSN auch schwimmen wollen, daß in den nächsten Jahren 500 Wohnungen durch die Post in Ebensee errichtet werden und vor allem auch mit Rücksicht auf die schwimmsportlichen Interessen des Vereins, nicht zuletzt aber auch im Hinblick auf das allgemeine Interesse der Bevölkerung Mögeldorfs und der näheren Umgebung, hält der Verein es für notwendig, das Hallenschwimmbad zu errichten. Es ist an ein Schwimmbecken mit 25 x 12,50 m mit 1,80 m Wassertiefe gedacht. Ein Lehrschwimmbecken im Ausmaß von 16,6 x 9 m mit einer Wassertiefe von 0,60 bis 1,20 m soll Kindern die Möglichkeit geben, in möglichst jungen Jahren das Schwimmen zu erlernen.

Gelegentlich der Richtfeier für die Erweiterungsbauten des PSN haben der Bundespostminister und der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg eine wohlwollende Unterstützung der Pläne des PSN in Aussicht gestellt.

Abendmusik im Mögeldorfer Volkspark

Am 12. 6. 1969 hatte das Städtische Kulturamt unsere Vorstadt wieder mit einem Abendkonzert bedacht, das – wie im Vorjahr – von dem Blasorchester der Verkehrs-AG unter der Leitung von Herrn Alois Pschiebl ausgeführt wurde. Von schönem Wetter begünstigt, hatten sich wieder zahlreiche Mögeldorfer Musikfreunde eingefunden, die die musikalischen Darbietungen mit Beifall aufnahmen. Auch an dieser Stelle sei dem Kulturamt und dem Orchester nochmals herzlich gedankt.

He