

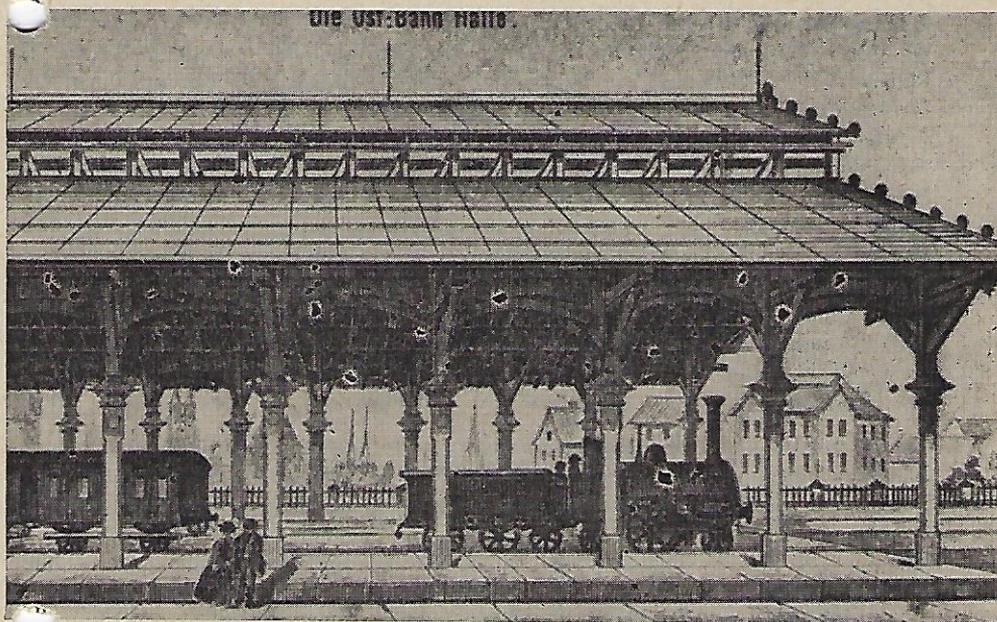
# Alt-Mögeldorf

HEFT 5

MAI 1959

7. JAHRGANG

## 100 Jahre Mögelderfer Eisenbahn



*Das Bild zeigt den Ausgangspunkt der Ostbahn auf dem Gelände des 1. Staatsbahnhofes am Färbertor in Nürnberg 1859.*



Mitteilungsblatt der Arbeitsgemeinschaft für Belange und  
Geschichte Mögeldorfs e. V.

# Zum 100 jährigen Bestehen der Mögeldorfer Eisenbahn am 9. Mai 1959

von Hans Sturm

## 1. Die Verkehrsverhältnisse vor 100 Jahren:

Damals gab es noch kein Auto, keine Straßenbahn und im Osten von Nürnberg keine Eisenbahn. Zwischen Mögeldorf und der Stadtmauer von Nürnberg stand außer der bekannten Wirtschaft „Tullnau“ kein einziges Haus. Auf der sandigen Hochterrasse des südlichen Pegnitzufers breitete sich ein magerer Föhrenwald aus. Der Fahrweg zwischen Mögeldorf und Nürnberg erreichte am Frauentor die Stadtmauer. Auf dieser holperigen Straße erfolgte durch amtlich zugelassene Botenfürherwerke wöchentlich zweimal der Warenaustausch zwischen Stadt und Land.

## 2. Siegeszug der Eisenbahn:

Als erste Eisenbahn Deutschlands wurde die „Ludwigsbahn“ zwischen Nürnberg-Plärrer und Fürth-Freiheit am 7. Dezember 1835 eröffnet. Dies war nur durch die fortschrittliche Einstellung der damaligen Stadtvertretung Nürnbergs ermöglicht worden. Etliche Jahre später entschloß sich auch der bayerische Staat zum Bau von Eisenbahnen. Der erste Staatsbahnhof in Nürnberg wurde vor dem Färbertor auf dem großen Tuchbereitungsplatz erbaut. Er bestand aus einer Einsteig- und Güterhalle, je zwei Lok- und Wagenschuppen und einer Reparaturwerkstätte. Weil die Landesvertretung eine Nord-Südlinie für vordringlich hielt, wurde 1844 die Strecke von Nürnberg bis Bamberg gebaut und fünf Jahre später Nürnberg - Roth - Pleinfeld eröffnet. Auch ein Privatunternehmen stellte sich in den Dienst der Verkehrsverbesserung: Die „Ostbahngesellschaft“ plante eine West-Ostverbindung mit dem Anschluß an die Donaumonarchie bis Prag. Als erstes Teilstück wurde von Nürnberg aus die Linie Mögeldorf - Hersbruck l. d. P. projiziert.

## 3. Soll die Ostbahn in Richtung Mögeldorf oder Fischbach gebaut werden?

Bereits während der Planung der Bahnlinie auf dem südlichen Hochufer der Pegnitz tauchte ein Hindernis auf, das eine Linie von Nürnberg über Mögeldorf nach Lauf fast zum Scheitern gebracht hätte:

Die Forderungen der Bauern für die Grundstücke, die zum Bahnbau benötigt wurden, waren so hoch (1 Tagwerk = 594 fl.), daß sich die Ostbahngesellschaft mit einer Umleitung der Linie von der Tullnau über Fischbach nach Altdorf und von da nach Hersbruck - Amberg befaßte. Die Überprüfung ergab aber, daß die von Altdorf angestrebte Streckenführung nicht nur wegen des großen Umweges, sondern auch wegen der Überwindung eines Höhenunterschiedes von 140 m und wegen zu geringer Besiedlung abgelehnt werden mußte. Damit war die Linienführung über Mögeldorf - Lauf gesichert.

## 4. Die „Mögeldorfer Bahn“ wird 1859 eröffnet:

Nach Abschluß der Planungsarbeiten wurde an der Ostseite des Staatsbahnhofes in Nürnberg vor dem Färbertor ein eigener Bahnhof für die neue Ostbahn erbaut. Er bestand aus einer Einsteighalle aus Holz, sowie je zwei Lok- und Wagenschuppen. Die zweigleisige Linie verlief entlang der heutigen Ringstraße, nach Überquerung

der Tullnau, zunächst bis Mögeldorf. Hier wurde ein Stationsgebäude aus Sandstein, ein Güterschuppen und ein "Abtrittgebäudchen aus Holz" errichtet. Ein geschäftstüchtiger Bürger erbaute in Bahnhofsnähe die Gastwirtschaft „zur Ostbahn“, die bereits vor Eröffnung der Bahn in Betrieb genommen wurde. Ostwärts von Mögeldorf konnte weder für Laufamholz noch für Schwaig eine Haltestelle genehmigt werden, denn beide Siedlungen waren damals noch unbedeutende Dörfer. Bahnhofsgebäude wurden nur in Röthenbach, Lauf l. d. P., Ottensoos, Henfenfeld, Hersbruck l. d. P. und Happurg aus fränkischem Sandstein in einheitlichem Baustil errichtet. (Das Bahnhofsgebäude für Happurg steht noch; aber es hält dort kein Zug mehr, seit die Station Pommelsbrunn an der Flugrenze der beiden Dörfer gebaut wurde.)

Weil die Linienführung der Ostbahn größtenteils dem Verlauf der alten Handelsstraße von Nürnberg nach Prag folgte, gab es im meist ebenen Gelände nur geringe bauliche Schwierigkeiten zu überwinden. Außer einigen schienengleichen Übergängen mußten nur kleine Wasserdurchläufe angelegt werden. Die benötigten Sandsteine lieferten für den Bedarf in unserem Bereich die Brüche am Schmausenbuck. Die Backsteine und Ziegel wurden in Herrnhütte und Ziegelstein gebrannt. Die imprägnierten Eichenschwellen stammten aus der Kelheimer Gegend. Die Eisenbahnschienen lieferten die Firmen Klett u. Co. und J. W. Späth, Dutzendteich. Alle Bauarbeiten wurden gewissenhaft und termingemäß ausgeführt, so daß am 9. Mai 1859 die Strecke Nürnberg - Hersbruck feierlich eröffnet werden konnte. Auch der weitere Ausbau der Ostbahn machte gute Fortschritte. Jeder Teilabschnitt war bis

*Für Ihre Urlaubsreise*

die beliebten



## RÜCKFAHRKARTEN

Ausgabe an Jedermann, nach jedem Ziel, zu jeder Zeit

**10 — 35% FAHRPREISERMÄSSIGUNG**

Geltungsdauer: bis 93 km 4 Tage, über 93 km zur Hinfahrt 4 Tage und zur Rückfahrt 2 Monate. Fahrtunterbrechung und sofortige Rückfahrt möglich.

Während der Sommermonate stark verbilligte Sonderfahrten nach Berchtesgaden, Oberstdorf und Kufstein-Innsbruck. Ausbleibezeit bis zu 4 Wochen.

Nähere Auskunft bei unseren Fahrkartenausgaben und aml. Reisebüros.

**BUNDESBAHNDIREKTION NÜRNBERG**

ins einzelne durchgeplant. Bereits zum Jahresende 1859 wurde Schwandorf erreicht, 1860 Cham und 1861 die Landesgrenze bei Furth i. W. Dort war schon der Anschluß an die böhmische Ostbahn bis Prag vorbereitet.

#### 5. Aus dem Bericht über das 1. Geschäftsjahr:

Die Einnahmen waren bedeutend höher als die Ausgaben. Während des ganzen Jahres war nur ein Unfall zu verzeichnen. Den Verletzten betreute der Pensions- und Unterstützungsverband der Eisenbahn. Für jeden größeren Bahnhofsbereich war ein Bahnarzt aufgestellt.

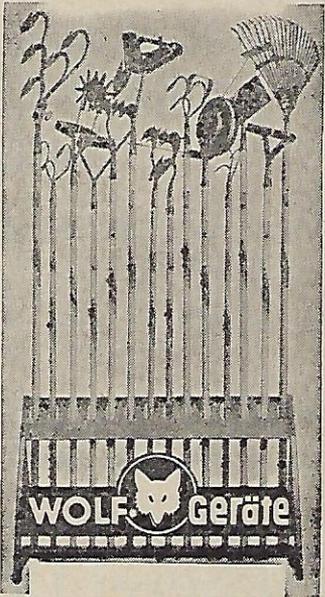
Im Mögeldorf Bahnhof wurden im 1. Betriebsjahr folgende Fahrkarten abgesetzt: 1. Kl. = 29; 2. Kl. = 1007; 3. Kl. = 8743; außerdem 77 für Hunde.

Wie sehr sich damals die Bevölkerung mit „ihrer Bahn“ verbunden fühlte, geht daraus hervor, daß man die vier Züge am Tag nicht nach der Abfahrtszeit benannte, sondern volkstümlich bezeichnete: Der Frühzug war der „Schülerzug“. Am frühen Nachmittag verkehrte zwischen Nürnberg und Mögeldorf wegen des regen Ausflugsverkehrs der „Kaffeezug“. Gegen Abend entstieg dem „Bierzug“ meist wohlbeleibte Männer, und um Mitternacht fuhr der „Lumpensammler“ nach Nürnberg. Im Sommer mußten an schönen Sonntagen nach Mögeldorf zusätzlich einige „Sonder-Kaffeezüge“ fahren.

#### 6. Verkehr und Einnahmen wachsen von Jahr zu Jahr:

Anfänglich war Mögeldorf nur eine Anhaltestelle für die Züge mit Personen- und Güterverkehr. 1864 übernahm sich die Gemeindevertretung um eine Postexpedition im Bahnhofsgebäude. Als die „Anhaltestelle“ in eine „Einnahmerei“ mit eigener Kasse umgewandelt worden war, erfolgte die Genehmigung. Der Stationsvorstand wurde Post- und Bahnexpeditor in einer Person. Eine Kontrolle ergab, daß an einem Tage folgende Fahrkarten abgesetzt wurden: 8 nach Röthenbach, 7 nach

**Alles für den Garten**  
vom Pflanzholz bis zum Rasenmäher



aber von

**Eisen Franke**

Nürnberg, **Färberstraße 44**  
Laufamholzstraße 16

Große Auswahl... sehr preiswert

Motormäher mit Benzin- und Elektromotor



### — WIR BAUEN AUF! —

Während der Bauzeit geht der Verkauf in den bisherigen Räumen unbehindert weiter. Der Ladeneingang ist jeweils deutlich gekennzeichnet. Wie bisher werden wir Sie in allen Sportfragen bestens beraten und zu Ihrer Zufriedenheit bedienen.

Lauf, 4 nach Ottensoos, 4 nach Hersbruck, 2 nach Neunkirchen, 2 nach Amberg, 17 (2. Kl.) und 92 (3. Kl.) nach Nürnberg. Verbilligte Fahrkarten gab es für das Militär nach den Garnisonstädten Sulzbach, Amberg und Regensburg. Vom Bahnhof Mögeldorf wurden Frachtgüter nach Pilsen, Prag und Wien befördert. Die Kassenkontrolle ergab einen Einblick in die damaligen unübersichtlichen Währungsverhältnisse: Die Stationskasse, ein Zigarrenkistchen, enthielt am Tag der Kontrolle: 1 Rolle Gulden, mehrere Rollen Sechser und Groschen als Wechselgeld; außerdem Kronenthaler, Doppelvereinsthaler, Preußenthaler, Konventionsthaler und je eine Banknote zu 10 und 50 fl.

Der wirtschaftliche Aufstieg Deutschlands nach dem Krieg 1870/71 zeigt sich am Ergebnis einer Kassenkontrolle im Sommer 1873. Sie erfolgte durch einen Beamten der Kgl. Bay. Staatseisenbahn, denn die „Privatbahn der Ostbahngesellschaft“ war vom bayerischen Staat übernommen und seinem Eisenbahnnetz angeschlossen worden. In der Stationskasse des Bahnhofes Mögeldorf befanden sich an diesem Tage 15,87 Mark Wechselgeld, 28 Goldstücke à 20 Mark, 3 Dukaten, 2 einfache englische Sovereigns und 5 Francs. Die Beamten waren glücklich wegen der vereinfachten Abrechnung der Geldsorten seit Einführung der Markwährung und stolz darauf, daß auf dem kleinen Bahnhof in Mögeldorf bereits internationaler Reiseverkehr herrschte. Die Akten melden aus dieser Zeit, daß wegen des starken Personenverkehrs für die Reinigung des Stationsgebäudes höhere Gebühren angefordert werden mußten und ein ständiger „Adspirant“ für die Post- und Bahnexpediton eingestellt wurde. Arbeit gab es genug: Zum Abendzug mußten mehr als 200 Fahrkarten ausgegeben werden. Die monatlichen Einnahmen der Stationskasse betragen im Durchschnitt 30000 Mark, die der Postkasse 5000 Mark. Die Ostbahnlinie hat sich also damals sehr gut rentiert.

#### 7 Eine neue Bahnlinie sollte der bewährten Ostbahn den Todesstoß versetzen:

Der Anschluß an das Eisenbahnnetz brachte für die Ortschaften auf dem südlichen Pegnitzufer viele Vorteile. Darum bemühten sich auch die Gemeinden jenseits des Flusses im Jahre 1875 um eine Bahnlinie. In wiederholten Bittgesuchen und persönlichen Vorstellungen bewarben sie sich bei der Kgl. Staatsbahndirektion in München um die Errichtung einer Bahnlinie: Nürnberg - Lauf r. d. P. - Hersbruck r. d. P. - Bayreuth. Sie versuchten, die Bedeutung der Bahnlinie links der Pegnitz herabzusetzen und beantragten, die zweigleisige Hauptbahn in eine eingleisige Nebenbahn umzuwandeln oder ganz einzustellen. Dafür sollte die Bahnlinie rechts der Pegnitz gebaut werden. Gegen diesen Plan setzten sich aber die Gemeinden an der „alten Bahn“ mit allen Mitteln zur Wehr. In Protestversammlungen und Resolutionen begründeten sie die wirtschaftliche Bedeutung „ihrer Bahn“ und beantragten,

die „alte Ostbahn“ als Hauptverbindungsline bestehen zu lassen und von Hersbruck l. d. P. aus eine Abzweigung, also eine Nebenlinie nach Bayreuth zu bauen. Alle Eingaben der Interessengruppen, die damals mit vorbildlich schöner Handschrift in mehrfacher Ausfertigung und in „untertänigster“ Form verfaßt waren, wurden von Landtag, Staatsregierung und Bahndirektion gewissenhaft nachgeprüft. Das Ergebnis der langwierigen Verhandlungen war ein guter Kompromiß: Die „alte Ostbahn“ blieb bestehen. Die neue Bahn von Nürnberg über Lauf r. d. P. - Hersbruck r. d. P. bis Bayreuth wurde mit einem großen Kostenaufwand 1877 als Hauptverkehrsline zweigleisig gebaut.

Die Gemeinden diesseits und jenseits der Pegnitz haben den damaligen Konkurrenzkampf längst vergessen. Sie sind dafür dankbar, daß zwischen Nürnberg und Hersbruck zwei Bahnlinien bestehen, die sich beide gut rentieren.

3. Was noch in den Akten des Verkehrs-Archivs der BBD-Nürnberg über die „Ostbahn“ aufgezeichnet ist:

1888 war die Vorstandsstelle der Kgl. Post- und Bahnexpedition Mögeldorf neu zu besetzen. Nachdem unter den 7 Bewerbern kein „Militärwärter oder bevorzugter Gendarm“ war, wurde der Beamte Freiherr v. Reitzenstein ernannt.

Am 1. Januar 1899 wurde die Postexpedition Mögeldorf von der Bahnexpedition getrennt und in ein selbständiges Postamt III. Klasse verwandelt. Vom gleichen Tage ab gab es auf unserem Bahnhof eine Perronsperre. 1901 gehörte zum Bahnhof Mögeldorf folgendes Personal: 1 Oberexpeditor, 1 Expeditor, 2 Adjunkte, 4 Stationsdiener, 4 Wechselwärter, 1 Hilfswechselwärter, 1 Bahnmeister, 1 Hilfsaufseher, 1 Vorarbeiter, 1 Hilfsarbeiter.

Der Personenverkehr zwischen Mögeldorf und Nürnberg ging seit Eröffnung der Straßenbahnverbindung fast ganz auf dieses neue Verkehrsmittel über. Andererseits fahren viele Nürnberger infolge des günstigen Einheitstarifs der Straßenbahn nicht vom Hauptbahnhof aus mit der Eisenbahn in Richtung Hersbruck l. d. P. sondern steigen erst in Mögeldorf ein. Auch auf der Rückfahrt verlassen sie den Zug meist bereits in Mögeldorf und fahren von da aus nach Hause.

Zum Schluß sei noch angeführt, daß während des letzten Krieges einer der beiden Schienenstränge abmontiert und anderswo verwendet wurde.

Zur 100 Jahrfeier unserer alten Ostbahn haben wir Mögeldorfer den Wunsch, daß sie wieder zweigleisig ausgebaut werden möchte. Der BB-Direktion aber sei noch herzlich gedankt für die Verschönerungsarbeiten im Bereich des Bahnhofes.



Bahnhof Mögeldorf bis 31. März 1959

## Zur Mögeldorfer Kirchweih

Nicht immer wurde die Mögeldorfer Kirchweih an Pfingsten gefeiert. Vor 1416 war unser altes Mögeldorfer Kirchlein eine Johanniskirche, das Fest wurde deswegen am Sonntag nach Johanni begangen. An diese Johanniskirche erinnern heute noch zwei Johannesfiguren, die im Jahre 1907 erneuert und rechts und links am Hauptportal angebracht sind: Johannes der Täufer und Johannes der Evangelist. Auch im Chor hat man neuerdings dieser Tatsache Rechnung getragen, indem man auf die Postamente wieder Johannesfiguren gesetzt hat.

Bei der Erhebung Mögeldorfs zur eigenen Pfarrei im Jahre 1414 - vorher war Mögeldorf an Altdorf bzw. Rasch angeschlossen - wurde die kleine bereits vorhandene Kirche (Kapelle) als Chorraum verwendet, an den man 1414-16 das große Schiff, dem Chor gemäß im gotischen Stil anschloß. Die kleine Mögeldorfer Kirche wird (nach Würfel) bereits in den Jahren 1300, 1315, 1339 und 1349 genannt. In letzterem Jahre war es Kaiser Karl IV., der sich mit seinen Truppen am Mögeldorfer Friedhof lagerte.

Wie schon erwähnt, gehörte die Kirche nach Altdorf. Der „Altdorfer Kirchensatz“, der außer Mögeldorf auch Rasch, Leinburg, Feucht und Kornburg umfaßte, wurde mit dem Amte Altdorf des öfteren verkauft. Bis 1299 war er Reichsgut, wanderte dann mit dem Amte in diesem Jahre an die Nassauer, 1350 an die Burggrafen von Nürnberg, 1374 durch Erbgang an Herzog Swantibor von Pommern, der eine Burggrafentochter zur Frau hatte, 1393 an Herzog Rupprecht von der Pfalz. Die Wittelsbacher lösten im Jahre 1400 die Kirchen vom Amte Altdorf und schenkten den ganzen „Kirchensatz“, um bei diesem urkundlichen Ausdruck zu bleiben, der Universität Heidelberg zur Ausstattung. Unter der Führung von Rasch mußten dem Rektor der Universität jährlich 100 Gulden gereicht werden. Der Rektor ernannte auch 126 Jahre lang die Geistlichen von Mögeldorf.

Im Jahre 1526 wurden die Altdorfer Kirchen von dem Kurfürsten Herzog Ludwig in Baiern von Heidelberg zurückerworben und im gleichen Jahre an die Stadt Nürnberg weitergegeben, die seit 1504 bereits das Amt Altdorf selbst besaß. Damit war unsere Mögeldorfer Kirche wieder in der Heimat verankert.

Um 1400 umfaßte der Mögeldorfer Kirchensprengel (nach dem Schürstabschen Geblechtbuch) folgende Ortschaften: Mögeldorf - Fischbach - Laufamholz - Zerzabelshof, Schwaig, Malmsbach und Birnthon. Laufamholz und Zerzabelshof feiern ja heute noch ihre Kirchweih mit Mögeldorf.

Aus einem Ratsverlaß vom 31. Juli 1547 geht hervor, daß sich der Mögeldorfer Pfarrer „zu den Leuten mit Reichung ihrer pfarrlichen Rechten um St. Jobsten her gesessen prauchen laß, ime darumb eine verehrung zu versprechen“. Mit Beginn der Mögeldorfer Tauf- und Eheschließungsbücher im Jahre 1547 - die Totenbücher beginnen erst im Jahre 1576 - sind die Einträge von jenseits der Pegnitz enthalten. Angesichts dieser Tatsache entschloß sich der Rat im Jahre 1560 den Kirchensprengel um St. Jobst, der bis Ziegelstein reichte, infolge des ihm zustehenden jus parochiale mit Mögeldorf zu vereinen.

Haben die Geistlichen von Mögeldorf schon früher, von 1537 auf jeden Fall gegen eine „Verehrung“ den Kirchensprengel bis Ziegelstein mitversehen, ab 1560 ist Jobst eine Filiale von Mögeldorf. Der letzte Pfarrer von Mögeldorf, der Sonntag nachmittags in St. Jobst predigte, war Thomas Beck (1685 - 1696). 1696 wurde St. Jobst von Mögeldorf getrennt und zur eigenen Pfarrei erhoben.

Im Jahre 1516 splitterte von Mögeldorf bereits Fischbach ab, das sich durch Kirchenbau selbständig machte. Allerdings begrub es seine Toten noch längere Zeit auf dem Mögeldorfer Friedhof, gegen eine Gebühr von 9 Gulden jährlich.

1856 wurde Röthenbach nach Rückersdorf und Glaihammer nach St. Peter eingepfarrt.

Bei der zweiten Weihe der Kirche am 3. Pfingstfeiertag 1416 - damals hatten die hohen Feste noch drei Feiertage - wurde die Kirche auf die Heiligen St. Nikolaus und St. Ulrich geweiht, dabei aber ausdrücklich festgestellt, daß die Weihe des Jahres, des alten Kirchleins, der Sonntag nach der Geburt des heiligen Johannes ist. Es wurde also bei der zweiten Weihe ein Patroziniumswechsel vorgenommen. Den neuen Patron St. Nikolaus sehen wir ebenfalls am Hauptportal, wie er seine Gaben austeilte. Die drei Frauen, die die Gaben in Empfang nehmen, verkörpern eine Jungfrau, eine Frau und eine Witwe, an dem Schmuck und der Kleidung zu erkennen.

Und wenn wir nun an Pfingsten unsere Kirchenweihe aufs neue feiern, dann wollen wir uns an dem alten und ehrwürdigen und schön gelegenen Kirchlein freuen und seiner gedenken, wie es viele alte Mögeldorfer in diesen Tagen draußen in der Welt tun. Uns erreichen zum Feste viele Briefe, vor allem aus Übersee. Lina Lauter, Tochter des Pfarrers Lauter, schreibt aus Cleveland, Ohio:

„Du Gotteshaus auf sonniger Höh', wie schaust du so lieblich ins Tal,  
wie lieb ich dich, mein Heimatland und grüß dich viel tausendmal.“

Und John Horlamus aus Topeka, Kansas (inzwischen verstorben):

„85 Jahre! Die Augen sind schwach, die Ohren taub, der Geist nicht mehr wach. / Doch seh' ich mein Kirchlein auf Mögeldorfs Höh' und hör seine Glocken ganz in der Näh. / Und um mich die Jugend, das Dorf und der Wald, die Stimme der Mutter, die mahndend mir galt: / Bleib in der Heimat, denke an mich. Heimat, ach Heimat! Ich grüße dich. by

Unser Mitglied *Trost der Jüngere*, der *Maler unserer Nürnberger und Mögeldorfer Heimat* und unseres *Mögeldorfer Kirchleins*, ist nicht mehr (+ 15. 4. 1959). Noch vor 2 Jahren besuchte er, im hohen Alter, jeden unserer monatlichen Vorträge und jede Veranstaltung und gehörte zu uns und unserer Heimat mit Leib und Seele.

Gott schenke ihm Frieden!