

Alt-Mögeldorf

HEFT 7

JULI 1984

32. JAHRGANG

MÖGELDORFER SCHLOSSESFEST



Samstag, 7. Juli 1984, 20 Uhr

*
im Park
des Link'schen Schlosses
in der Ziegenstraße

Bei schlechtem Wetter in der ev. Kirche nebenan
Veranstalter: Arbeitsgemeinschaft für Belange und Geschichte Mögeldorfs e. V.



**Monatsschrift der Arbeitsgemeinschaft
für Belange und Geschichte Mögeldorfs e. V.**

70 Jahre Mögeldorfer Straßenbahn

Nürnberg-Fürther Straßenbahn.
Sommerfahrplan 1914. Gültig ab 4. Juli 1914.

Fahrplan der Linie 17

(Wochentags)

**Mögeldorf—Marientunnel—Hauptbahnhof—
Plärrer—Maximilianstraße—Muggenhof.**

10-Minuten-Betrieb zwischen Mögeldorf—Muggenhof
von 6⁰⁰ morgens bis 8³⁰ morgens, von 11³⁰ vormittags bis 2³⁰ nachmittags
und von 5³⁰ nachmittags bis 8⁰⁰ abends.

10-Minuten-Betrieb zwischen Marientunnel—Maximilianstraße
von 8¹⁵ vormittags bis 11³⁰ vormittags.

10-Minuten-Betrieb zwischen Mögeldorf—Maximilianstraße
von 8⁰⁰ nachmittags bis 5³⁰ nachmittags.

20-Minuten-Betrieb zwischen Hauptbahnhof—Mögeldorf
von 8¹⁵ abends bis 12²⁵ abends.

Zwischen Mögeldorf—Marientunnel
von 8¹⁵ vormittags bis 10⁴⁵ vormittags.

Erster Zug ab	N. W. Luitpoldheim—Marientunnel	6 ⁰⁰ morgens
"	Marientunnel—Mögeldorf	6 ¹⁵
"	Mögeldorf—Muggenhof	6 ³⁰
"	Muggenhof—Mögeldorf	6 ⁴⁵
"	Maximilianstraße—Mögeldorf	6 ⁵⁴
Letzter Zug ab	Maximilianstraße—Mögeldorf	8 ³⁰ abends
"	Maximilianstraße—Mögeldorf	8 ⁴⁵
"	Marientunnel—Mögeldorf	8 ⁵⁴
"	Mögeldorf—Muggenhof	9 ⁰⁴
"	Mögeldorf—Maximilianstraße	9 ¹⁴
"	Mögeldorf—Hauptbahnhof	9 ²⁴
"	Hauptbahnhof—Mögeldorf	9 ³⁴
"	Hauptbahnhof—N. W. Luitpoldheim	9 ⁴⁴

Unsere Mögeldorfer Straßenbahn kann am 4. Juli ihr 70jähriges Bestehen feiern.

Bevor die Strecke eröffnet wurde, war Mögeldorf auf die Reichsbahn angewiesen. Es gab da vor allem noch im vorigen Jahrhundert recht berühmte Züge, wie zum Beispiel die Schulzüge, mit denen früh und nachmittags einige hundert Buben und Mädchen, zum Teil bis von Hersbruck kommend, ihren täglichen Schulweg zurücklegten. Vor allem den Mögeldorfer Fahrschülern war der Schrankenwärter an der Gleißhammerstraße ein guter Bekannter. Es war der Schulzen Hewel, der der johlenden und winkenden Jugend immer einen freundlichen Morgen- oder Abend-

gruß bot. Freilich war er auch das Ziel manches jugendlichen Übermutes. Oft kam es vor, daß ihn im Winter die ganze Bande vom Zug aus mit Schneebällen traktierte, aber der Hewel lachte dazu.

Andere Züge wurden als Kaffeezüge bezeichnet. Sie brachten die Nürnberger Damen in die Mögeldorfer Ausflugslokale. Am beliebtesten und frequentiertesten aber waren die sog. Bierzüge. Die Mögeldorfer Brauerei Strebel & Wagner muß damals einen wirklich guten Stoff geliefert haben, was auch aus den Aufzeichnungen des alten Mögeldorfer Geschichtsvereins hervorgeht und des öfteren lobend erwähnt wird. Die Wirtschaft zur Ostbahn, der Trepper, der Osberger, die Friedenslinde und der Ritter St. Georg waren beliebte Lokale, in denen die Nürnberger gern zechten. Und wenn dann der letzte Zug in Richtung Nürnberg, eben der Bierzug, in Mögeldorf angesagt war, dann lief der Stationsdiener durch alle Lokale und rief ab. Der Zug setzte sich nicht in Bewegung, bevor die letzte Stammesgesellschaft den Anschluß erwischte hatte. Ein Fall wird uns überliefert, wo der Bahnhofsvorstand selbst eingriff und zum Trepper eilte, seine Zechfreunde beschwörend, endlich zu kommen, da er den Zug nicht mehr länger warten lassen könne. Es soll aber auch vorgekommen sein, meist am blauen Montag, daß die letzten Zecher mit dem ersten Zug fuhren.

Bau der Straßenbahn

Bereits 1889 wurden angesichts der bevorstehenden Eingemeindung Mögeldorfs (1. 1. 1899) die ersten Überlegungen für den Straßenbahnbau angestellt, die jedoch zu keinem Ergebnis führten. Am 25. 5. 1901 setzte sich der Vorstadtverein Nürnberg-Mögeldorf erstmals für den Ausbau der Straßenbahn ein, den er am 14. 9. 1903 nochmals forderte. In einer anlässlich des 25jährigen Bestehens der Nürnberg-Fürther Straßenbahn im Jahre 1906 herausgegebenen Denkschrift wurde zwar der Ausbau der Straßenbahn nach Mögeldorf vorgesehen, aber dennoch tat sich in den nachfolgenden Jahren nichts. Am 11. 5. 1908 schlug deshalb der Vorstadtverein vor, wenigstens die Straßenbahnlinie von dem damaligen Endpunkt Thumenberger Weg über die Flußstraße zur Mögeldorfer Hauptstraße zu verlängern. Nach weiteren Anträgen und Anregungen von anderen Seiten sah schließlich die Straßenbahndirektion innerhalb der nächsten 5 Jahre u. a. auch den Ausbau der Mögeldorfer Linie mit an erster Stelle vor (Denkschrift vom 10. 11. 1911).

Aber erst nach der endgültigen Beschlußfassung und Planung konnte schließlich am 6. 10. 1913 mit dem Ausbau begonnen werden. Nach 9monatiger Bauzeit wurde die zunächst bis zum Ortszentrum Mögeldorf führende Strecke am 4. 7. 1914 freigegeben. Die Baukosten für die vom Marientunnel abzweigende 3760 m lange Strecke betragen 326344,92 Mark. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie bis zum Schmausenbuck wurde angesichts der Verlegung des Tiergartens am 4. 10. 1937 begonnen. Am 1. 9. 1938 wurde die 1048 m lange und mit einem Kostenaufwand von 227 665,27 RM errichtete Weiterführung bis zum Schmausenbuck abgenommen.

Vom 4. 7. 1914 ab übernahm zunächst die neugeschaffene Linie 17 den Verkehr zwischen Mögeldorf – Hauptbahnhof – Plärrer – Muggenhof, der jedoch bereits ab 16. 8. 1914 auf die Strecke Mögeldorf – Hauptbahnhof eingeschränkt werden mußte. Am 1. 11. 1914 wurde die Linie 17 eingezogen und die Verkehrsbedienung durch die bis dahin zwischen Südfriedhof und Hauptbahnhof pendelnde Linie 8 übernommen. Betriebseinschränkungen zwangen zum Übergang zum 15-Minuten-Betrieb, zeitweilig fuhren die Bahnen in noch längeren Abständen bis zu 60 Minuten, bis schließlich ab 3. 3. 1924 wieder der 10- bzw. 15-Minuten-Takt eingeführt werden konnte. Am 23. 3. 1925 wurde die Linie 8 durch die Linie 17 verstärkt. Nach der Eröffnung des Tiergartens (5. 5. 1939) mußte an den Sonntagen auch noch die Linie 8 E eingesetzt werden.

Während des 2. Weltkrieges waren wiederum erhebliche Einschränkungen des Straßenbahnbetriebs notwendig. Am 11. 8. 1943 stellte zunächst die Linie 17 und ab 10. 9. 1944 die Linie 8 E ihren Betrieb nach Mögeldorf ein.

Wiederholte Bombenschäden brachten gegen Kriegsende den Straßenbahnbetrieb nach Mögeldorf völlig zum Erliegen. Nachdem 15 Monate lang überhaupt keine Straßenbahnverbindung von Mögeldorf zum Hauptbahnhof bestand, wurde der Betrieb am 8. 4. 1946 wieder aufgenommen. Ab 29. 6. 1947 fuhr die Straßenbahn wieder durch die Innenstadt, auf der Strecke Mögeldorf wurde anstelle der Linie 8 die Linie 3 eingesetzt.

Die VAG hat sich bemüht, auf der Strecke Mögeldorf möglichst die neuesten Wagen einzusetzen. So standen der Linie 8 die erst kurz vor Kriegsausbruch 1914 neubeschafften Triebwagen der Baureihe 600 und seit 1925 die damals in Betrieb genommenen Wagen der Baureihen 700 und 800 zur Verfügung. Seit 1933 wurden erstmals Wagen mit einer neuentwickelten Notbremse auf der Linie 8 eingesetzt. Am 25. 4. 1965 erhielt die Linie 3 die ersten Großraumfahrzeuge mit Türen-Schließautomatik und schaffnerlosem Betrieb im Triebwagen. Am 3. 9. 1968 wurde die Linie 3 in den Funksprechverkehr einbezogen und seit 9. 9. 1968 war sie die erste mit Fahrausweis-Entwerter ausgestattete Straßenbahnlinie.

Obzwar die Straßenbahn heute ein schnelles Massenverkehrsmittel ist, wird sie nicht so genutzt, wie es zu wünschen wäre. Zum Arbeitsplatz, zum Einkauf setzen sich Tausende in ihren fahrbaren Untersatz und nehmen ihren Wagen trotz Parkplatzmisere in die Stadt. Ob die S-Bahn eine Besserung bringt?

Nach Archivunterlagen

Die Noriszwerge laden ein: „Kindergartensommerfest“

**am 14. 7. nachmittags ab 14.00 Uhr
im Hof der Ziegenstraße 8 (Alte Noris)**

**mit Bazar, Spielen,
Kaffee, Kuchen, Grillen u. v. m.**

Die Zwerge freuen sich riesig
auf viele große und kleine Gäste!

Der Totenraststein an der Laufamholzstraße wurde wieder aufgestellt

ein Bericht von Franz Flierl

An der Abzweigung der Föhrenstraße von der Prutzstraße (Nähe Laufamholzstraße) können wir seit 24. 5. 1984 einen Totenraststein bewundern. Seine Geschichte reicht weit zurück. Der Stein stand ursprünglich vor dem Anwesen Laufamholzstraße 78. Dort verlief die Flurgrenze Mögeldorfs nach Laufamholz. Wegen der Straßenbauten an dieser Stelle im Verlauf der letzten Jahre (Erweiterung der Laufamholzstraße und Neubau der Prutzstraße) wurde er vom Amt für Denkmalspflege entfernt und bei dem Bildhauer Strattner (Ammerndorf) eingelagert. Dort wurde auch die Renovierung vorgenommen. Aufgestellt wurde er am 24. 5. 1984 ca. 50 m weiter südöstlich von seinem ursprünglichen Standort und zwar, weil dieses Grundstück im Eigentum der Stadt Nürnberg steht, während dies beim alten Standort nicht der Fall war (nach einer mündlich eingeholten Auskunft). Der jetzige Ort erscheint uns aber sehr geeignet, da der Stein dort weniger durch den Straßenverkehr gefährdet ist als direkt an der Laufamholzstraße.

Über die Bedeutung dieses Totenraststeines berichtet uns Leo Beyer: „Hier rasteten die Toten, die auf der Straße von Laufamholz, Schwaig, Röthenbach, Hammer, Ober- und Unterbürg zur Beerdigung nach Mögeldorf gebracht wurden. Bekanntlich hatte man früher keine Leichenhäuser auf den Friedhöfen. Die Toten lagen drei Tage im Sterbehaus. Der Leichenbitter (oder die Bitterin) wanderten unterdessen von Haus zu Haus und in die umliegenden Dörfer, um Verwandte und Bekannte zu bitten, an der Leichenfeier teilzunehmen. Er bekam dafür Brot, einen Löffel Schmalz, vielleicht bei manchem eine Scheibe Speck und ein paar Kreuzer. Unterdessen hatten die Angehörigen den Leichenwagen gerichtet. Es war ein gewöhnlicher Bauernwagen, darauf geflochtene Strohwische, auf denen der Sarg zu ruhen kam. Hatten die



Blick von Nordwesten auf die Säule Juni 84

Angehörigen selbst keine Pferde, wurde ein Verwandter oder der nächste Nachbar gebeten, sein Pferdegespann zur Verfügung zu stellen. Ebenso wurden sechs Sargträger gebeten. Es war etwas Außerordentliches, wenn ein Pferdebesitzer oder Träger ablehnte. Selbst Todfeindschaft hatte hier im Angesicht des Todes zu ruhen.

War der Sarg auf das Fuhrwerk gebettet und die in das Haus gebetenen Verwandten und Bekannten bewirtet, fuhr der Wagen mit dem Toten unter dem Geläute des Dorfglöckchens aus dem Hof. Die Bewohner des Dorfes traten aus den Häusern, schlossen sich dem Trauerzuge an, oder sandten, soweit sie zu Hause bleiben mußten, dem Toten die letzten Grüße nach. In langsamen Schritt ging es auf der Straße in Richtung Mögeldorf. An der Flurgrenze von Mögeldorf hielt der Zug. Hier wartete man auf den Geistlichen und die Singschüler von Mögeldorf, die den Toten einholten. Diese Stätte, auf der der Tote auf seinem Wege zum Friedhof rastete, war heilig, sie durfte eines christlichen Zeichens nicht entbehren. So setzte die Gemeinde oder ein hochherziger Stifter eben ein Steinkreuz in besserer oder geringerer Form an die Stätte. Es entstanden die Totenraststeine. War der Trauerzug an der Totenrast angekommen, hielten die Pferde, der Sarg wurde durch die Träger vom Wagen genommen, auf die Tragbahre gestellt und mit dem Leichentuche bedeckt. Beides hatte der Totengräber von Mögeldorf an Ort und Stelle zu bringen. Die Läutbuben auf dem Mögeldorfer Kirchturm hatten den Zug auf der Straße längst beobachtet. Sobald er an der Totenrast hielt, fingen sie zu läuten an. Der Geistliche, der Kantor mit den Singschülern, alle in schwarzen Umhängen, mit dem Kreuzträger voraus und den auf langen Stangen getragenen Kerzen rechts und links zur Seite, setzten sich unter dem Geläute der Kirchenglocken in Bewegung, den Toten einzuholen.

Waren auch sie an der Totenrast angekommen, verstummten die Glocken für kurze Zeit und der Kantor stimmte den Choral an: „Wer weiß wie nahe mir mein Ende ...“

Der Leichenzug formierte sich aufs neue, voraus das Kreuz, der Kantor mit den Singschülern, dann der Geistliche, hinter ihm der Sarg mit den Trägern und den Verwandten und Bekannten. Die Glocken setzten wieder ein und unter dem Gesang der Singschüler ging es dem Friedhof zu.

In frühgeschichtlichen Zeiten hat man sich vor den Geistern Verstorbener gefürchtet. Man nahm an, daß sie den Lebenden und vor allem den Bekannten übel wollten. Deshalb verschleierte und bedeckte man das Gesicht, um von ihnen nicht erkannt zu werden. Um sie günstig zu stimmen

errichtete man für sie Säulen und Steine, damit sie auf ihnen rasten und ausruhen konnten. Diese Deutung dürfte aber für unsere Mögelderfer Totenrast nicht in Betracht kommen, erklärt uns aber die bei den Trauerfällen heute übliche Verschleierung“.

Der Totenraststein wurde 1945 von amerikanischen Panzern umgefahren und später wieder durch die Stadt Nürnberg aufgerichtet. Er war bereits der dritte seiner Art. Der zweite enthielt in seinem Unterbau eine Kreuzigungsgruppe. Der Nürnberger Steinkreuzforscher Wittmann nimmt nach genauen Messungen an, daß es dieselbe ist, die stark verwittert, in die östliche Friedhofsmauer an der Mögelderfer Kirche eingelassen ist. Nach dem Zerfall und der Neuerrichtung des Males hat man sich in pietätvoller Weise gescheut, die Gruppe wegzuworfen und hat sie auf diese Weise der Nachwelt erhalten. Die Gruppe wird z. Zt. restauriert, wobei die Arbeitsgemeinschaft für Belange und Geschichte Mögeldorfs im Rahmen ihrer kulturellen Arbeit einen Teil der Kosten trägt.

Anmerkung: Dieser Bericht wurde u. a. aufgrund von Unterlagen verfaßt, die der Arbeitskreis für Kultur und Geschichte im Vorstadtverein Laufamholz dankenswerterweise zur Verfügung gestellt hat. Wir danken dafür insbesondere Herrn Wittek und Herrn Fraunholz.

Beitrittserklärung

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur
Arbeitsgemeinschaft für Belange und Geschichte Mögeldorfs e.V.

Name: _____ Vorname: _____

Beruf: _____ geb. am: _____

Wohnung: _____ Ruf-Nr.: _____

Beginn der Mitgliedschaft: _____

Den Jahresbeitrag von DM 12,- (Mindestbeitrag)

a) werde ich an die AGM, Nürnberg, Dientzenhoferstraße 6,
Postscheckamt Nürnberg Kto.-Nr. 257 84-856 oder
Stadtsparkasse Kto.-Nr. 1151 903 überweisen.

b) bitte ich bei mir in bar zu erheben.

(Nichtzutreffendes bitte streichen, bei Eintritt im Laufe des Jahres braucht nur für die vollen Restmonate je DM 1,- bezahlt werden).

Nürnberg, den _____

(Unterschrift)

Klassentreffen der Geburtsjahrgänge 1917/18

Thusnelda-Schule, Schulbeginn 01. 05. 1924

Das 60jährige Klassentreffen fand am 15. 05. 84 in der Gaststätte „Schöne Aussicht“ statt. Zuvor wurden natürlich Fotos angefertigt im Bereich unseres damaligen Schulhauses. Daß wir das Schulhaus betreten durften, dafür bedanken wir uns recht herzlich bei Herrn Rektor Schneider. Unsere Klassentreffen finden jeweils am 2. Dienstag jedes Monats im Wohnstiftcafe Bingstraße 30, 12. Stock, nachmittags ab 14.00 Uhr statt. Noch lebende Schülerinnen und Schüler, deren Anschrift uns noch nicht bekannt ist, sind herzlichst eingeladen. Kommt zu uns.

Wie sagte doch Udo Jürgens:

„Mit 66 fängt das Leben an.“

Adolf Mayr



Fassaden-Probleme?

„Pflegen“ Sie Ihr Haus – und Sie steigern seinen Wert:

● **Unschönes Aussehen**

... mit einer modernen Beschichtung wirkt Ihr Haus wie neu!

● **Fassadenrisse**

... gefährden die Bausubstanz.

● **Wärmedämmung**

... an der Außenwand spart Heizkosten.

● **Holzfenster**

... erhalten statt neue kaufen.

Fragen Sie uns: wir beraten Sie fachmännisch.

Malermester

Walter Veit KG

Paradiesstraße 9

8500 Nürnberg 40

Telefon 44 44 04



Elektrodienst

Horst Deinzer

MEISTERBETRIEB

Planung, Ausführung und Wartung elektrischer Anlagen

Spezialgebiet:

Ölfeuerungen, Steuerungen

Kundendienst

Heizkesselreinigung

8500 Nürnberg-Laufamholz

Hirschbacher Str. 2, Tel. 50 23 60

Schulen in Mögeldorf

Fortsetzungsreihe von F. Männl

Fortsetzung aus dem Juni-Heft

Es wird renoviert und modernisiert

Es ist verständlich, daß die Stadt aufgrund der ungeheueren Kriegszerstörungen an den noch einigermaßen erhaltenen öffentlichen Gebäuden zunächst nur die notwendigsten Unterhaltungsarbeiten durchführen konnte.

Erst nach ca. 20 Jahren war es möglich, an größere Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten zu denken. In den Jahren 1968 – 1972 wurden für das Schulhaus rund 1,6 Millionen DM aufgewendet. Eine neue Heizung wurde eingebaut, durch den Ausbau des Kellergeschoßes entstanden 5 Kursräume, ein Gruppenzimmer und ein Materialraum; der Ausbau des Erdgeschoßes brachte zusätzlich ein Arztzimmer, drei Nebenräume für die Turnhalle, einen Wasch- und Duschaum und eine Kammer für die Milchausgabe.

Außerdem waren im Jahre 1967 drei Schulzimmer frei geworden, die bis dahin von der Berufsschule belegt waren.

All diese Maßnahmen konnten die Schulraumnot zwar lindern, nicht aber beenden, denn innerhalb von 10 Jahren waren die Schülerzahlen von 600 in 16 Klassen im Jahre 1964 auf 850 im Jahre 1974 gestiegen, verteilt auf 25 Klassen. Die vorhandenen Schulzimmer reichten nicht aus.

Notbehelfe

Notlösungen riefen die Eltern zu spektakulären Aktionen. Die Kinder von Laufamholz besuchten wie heute von der 7. Klasse an die Hauptschule Thusneldastraße. Aus Platzmangel faßte das Stadtschulamt den Plan, eine Klasse in ein Schulhaus nach Langwasser zu schicken. In einem Taxikonvoi fuhren die aufgebrachten Eltern vor das Rathaus der Stadt und protestierten mit Erfolg.

Als weitere Variante schulte man Kinder, die an der Grenze zum Zabo wohnten, in das Schulhaus Scharrerstraße ein. Vorschläge des Elternbeirates und der Schulleitung, auf dem Schulhof als Interimslösung einen Schulpavillon aufzustellen, stießen bei der Stadt auf Ablehnung, denn sie hatte inzwischen die Weichen für eine endgültige Lösung der Schulprobleme in unserer Region gestellt:

1. war 1973 mit dem Bau der Grundschule Billrothstraße begonnen worden, der 1974 vollendet sein sollte,

2. erfolgte im gleichen Jahre die Erweiterung der Teilhauptschule Moritzbergstraße (Laufamholz),
3. sollte im Jahre 1974 der zerbombte Westflügel der Thusneldaschule wieder aufgebaut werden.

Bis all diese Maßnahmen zum Greifen kamen, mußte sich die Stadt zur Behebung der Schulraumnot jedoch eine Zwischenlösung einfallen lassen. Man mietete ab 1972 im evangelischen und katholischen Gemeindehaus je eine Raum für zwei Grundschulklassen.

Als in der Billrothschule im Herbst 1974 der Unterricht aufgenommen wurde, war die Grundschule infolge der neuen Schulsprengelteilung entlastet, die beiden ausgelagerten Klassen konnten in ihr Schulhaus zurückkehren, der Hauptschule fehlten nach wie vor Klassenzimmer. Da in der Billrothschule genügend Platz war, lagerte man dorthin zwei Haupt- schulklassen aus bis zur Fertigstellung des Westflügels.

Neubau des Westflügels



Schulhaus Thusneldastraße – Neuer Westflügel

Foto: Lauchs

Um gleich zwei anstehende Schulprobleme zu lösen, beschloß die Stadt, den Westflügel des Schulhauses neu zu erstellen. Zum einen fehlten, wie bereits aufgeführt, der Hauptschule Klassenräume, zum anderen herrschte an der Sonderschule für Körperbehinderte – damals Spastiker genannt – in ihrem Zentrum im Schmausenschloß drangvolle Enge.

Die schulaufsichtliche Genehmigung für den Bau des dreigeschoßigen Klassentraktes mit 6 Unterrichtsräumen ließ lange Zeit auf sich warten und wurde schließlich nur mit der Auflage erteilt, den neuen Anbau zu unterkellern, nachdem er auf einem Ruinengrundstück entsteht.

Die Stadt wollte diese Auflage dazu nutzen, auch die Kellerräume auszubauen, um zusätzliche Klassenzimmer zu schaffen. Doch dazu hatte die Regierung in Ansbach erneut Einwände. Diese Erweiterung meinte man dort, gehe über das notwendige Raumprogramm hinaus. Also ließ man die Kellerräume zunächst unausgebaut.

Fortsetzung folgt

*Ihr zuverlässiger Partner
für alle Probleme
rund um den Druck:
Satz, Litho, Offset,
Buchdruck, Binden*



*Druckerei Karl Seubert oHG
Metthingstraße 49
8500 Nürnberg 30
Telefon (09 11) 40 60 41*