

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 Verkehrs betriebe 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-Bahn netz 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 verkehrs technischen 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. Todesstages aufzustellen. Ein entsprechender Beschuß 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.