

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.

Von den Bundesfreunden

„In Büchern schwelgen . . .“

Prof. em. Dr. Otto Meyer, Würzburg, zum 75. Geburtstag
am 21. September 1981



Reproduktionsfoto: Eichel, Schweinfurt

Gerd Zimmermann hat in einer Festschrift aus Anlaß des 65. Geburtstages von Otto Meyer darauf hingewiesen, daß das Buch- und Bibliothekswesen im Mittelalter den heute zu Ehrenden schon als jungen Historiker gefangen hielt, wie überhaupt versprengte Bücher und Fragmente es Otto Meyer in besonderer Weise angetan haben. Aber nicht nur die Bücher des Mittelalters, sondern der ganze geschichtliche Zeitabschnitt als Forschungs- und Lehrgebiet schlechthin ist die geistige Welt des rüstigen, kenntnisreichen, jederzeit zum Fachgespräch aufgelegten Ge-

burtstagskinds, den im Menschlichen seine Bescheidenheit in hoher Weise auszeichnet.

Mit der Historischen Gesellschaft Coburg verbindet Meyer, jahrelang deren korrespondierendes, seit 1980 deren Ehrenmitglied — hierüber wurde in Heft 1/1981 dieser Zeitschrift berichtet — seit der wissenschaftlichen Vorbereitung des 900. Gedenkjahres (1956) der Erstnennung des Namens Coburg eine unauflöbliche Freundschaft, weswegen sich diese Gesellschaft hier und heute stellvertretend auch für die Freunde des Frankenbundes und im Frankenbund zu Wort melden möchte. Schon Friedrich Schilling, Coburg, hat darauf hingewiesen, daß Meyer ein Nestor mittelalterlicher fränkischer Landesgeschichte, es immer wieder verstanden hat, die Geschichte unserer Region in den großen Zusammenhang zur Reichsidee zu stellen, so z. B. im Festvortrag vor 25 Jahren im Coburger Rathaus („Ottonisch-Saalische Reichsidee und Reichswirklichkeit“) oder im Festvortrag aus Anlaß des 60jährigen Bestehens der Historischen Gesellschaft Coburg am 6. November 1980 („Reichsidee und Polenpolitik im 11. Jahrhundert im Blick auf die Erstnennung Coburgs vor 925 Jahren“).

Der gebürtige Münchener wuchs in Berlin auf, wo er noch die Kaiserzeit, aber auch die Weimarer Republik miterleben sollte. Er studierte an der dortigen Friedrich-Wilhelm-Universität (heute Humboldt-Universität). Der überzeugte Katholik sah sich — so Gerd Zimmermann — dem Mißtrauen der NS-Dozentenschaft ausgesetzt, die es vermochte, seine Übungen zur mittelalterlichen Geschichte und auch seine Habilitation zu hintertreiben, die dann erst 1941/42 in