

# 60 Jahre seit Kriegsende

Beilage zur VAGmobil 2/2005 der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

## Reichsparteitag, Luftangriff und Wiederaufbau

### Nürnbergers Nahverkehr

„Fröhliche Leute? Da kann ich mich nicht erinnern, dass da Fröhliche mitgefahren sind.“ Wenn Erika Hutzler an ihre Zeit als junge Aushilfsschaffnerin bei der Nürnberg-Fürther Straßenbahn vor 60 Jahren zurückdenkt, kommt ihr nicht viel Positives in den Sinn. Nach über 5 Jahren Krieg waren die Menschen müde und abgestumpft. Nicht wenige von ihnen hatten große Hoffnungen in die neuen nationalsozialistischen Herrscher gesetzt, obwohl diese im März 1933 einen beträchtlichen Teil des rechtmäßig gewählten Stadtrates sowie den liberalen Oberbürgermeister Luppe gewaltsam des Amtes enthoben hatten. Für die Straßenbahn und den Omnibusbetrieb änderte sich mit der „Gleichschaltung“ auf den ersten Blick nicht viel. Auch unter dem neu eingesetzten „braunen“ Bürgermeister Willy Liebel und dem jähzornigen Gauleiter Streicher blieben die wirtschaftlichen Probleme des städtischen Unternehmens bestehen, Nachwirkungen der im Herbst 1929 hereingebrochenen Weltwirtschaftskrise. Trotz sinkender Fahrpreise nahm die Zahl der Passagiere weiter ständig ab, weil viele arbeitslos waren oder sich das Fahrgeld wegen des geringen Einkommens nicht leisten konnten. Noch



Ein Lächeln in schwieriger Zeit: Seit 1941 glichen dienstverpflichtete „Arbeitsmädchen“ den Personalmangel aus, der wegen der vielen Einberufungen zur Wehrmacht bei der Straßenbahn herrschte.

ende an der Spitze der „Städtischen Werke und Bahnen“ stand, konnte an dieser Situation vorerst nichts ändern. Als Mitglied des ab August 1933 nur noch aus Nationalsozialisten bestehenden Stadtrates verfügte er über gute Verbindungen zu den Machthabern.

### Mehr Fahrgäste

Mit dem langsam einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung, der zum Teil Hitlers aggressiver Rüstungspo-

Die beeindruckende Zahl von 100 Millionen beförderten Passagieren im Jahr 1929 wurde im „Dritten Reich“ erst im Weltkriegsjahr 1939 wieder erreicht.

Zu Recht erregten die Nürnberg-Fürther Straßenbahnen in diesen Jahren mit den technischen Innovationen ihres Ingenieurs Friedrich Schwend überregional Aufmerksamkeit: Er entwickelte nicht nur die Konstruktion von Weichen und Kupplungen weiter, sondern erfand auch eine „Nutzbremsschaltung“, die einen Teil der Bewegungsenergie beim Bremsen wieder in Strom umwandelte. Die Schaltung wurde zwischen 1933 und 1940 schrittweise in fast allen Triebwagen installiert. Überlegungen, dass der Straßenbahnfahrer seinen Dienst eines Tages nicht mehr im Stehen versehen müsste, sondern sitzen könnte, wurden wegen des beim Bremsen nötigen Kraftaufwandes in einem Zeitungsartikel aber als „Zukunftsmusik“ bezeichnet.

### Millionenstadt auf Zeit

Da Nürnberg von den Nationalsozialisten als „Stadt der Reichsparteitage“ ausersehen worden war, stand der Straßenbahn- und Omnibusbetrieb vor riesigen Herausforderungen. Zwischen 1933 und 1938 kamen alljährlich im September große Massen von Parteiangehörigen in die Stadt, um an Paraden oder Aufmärschen teilzunehmen und sich Reden führen-

einandersetzungen zwischen den vom Marschieren müden Teilnehmern kam. Besonders häufig passierte dies an den Endhaltestellen der Straßenbahn, wo meist deutlich zu wenige Autobusse bereit standen, um die Teilnehmer zurück in ihre Zeltlager zu bringen. Wer hier keinen Platz fand, musste am Ende eines anstrengenden Tages noch bis zu 5 Kilometer Fußmarsch ins Zeltlager zurücklegen.

### Ständchen für Hitler

Zu allem Überfluss blieben viele Straßenbahnen bereits in der Innenstadt stecken, weil die Gleise dort durch Menschenmassen blockiert waren. Die Ursache hierfür lag häufig in der Eitelkeit kleiner Parteiführer, die sich weigerten, ihre Kolonne neben den Gleisen marschieren zu lassen. „Unangemeldete Standmusiken“ vor Hitlers Hotel und häufige kurzfristige Änderungen des Programms sorgten zusätzlich für Probleme.

Der gewaltige Parteitagsverkehr war nur noch mit Hilfe auswärtiger Kräfte zu bewältigen: Was beim Reichsparteitag 1935 mit 220 aus Berlin angereisten Schaffnern begann, nahm bis 1938 schnell die Dimension von fast 1.000 zusätzlichen Schaffnern, Busfahrern und Mechanikern samt Fahrzeugen aus 7 deutschen Großstädten an.

### Nahe am Kollaps

Weil jedes Jahr mehr Teilnehmer nach Nürnberg kamen, wurden die logistischen Probleme immer größer. Im Anschluss an den Parteitag



Generaldirektor Paul Bayer war Mitglied in Partei und SS. Später wurde er als „Mitläufer“ zu einer Geldstrafe verurteilt.

im Frühjahr 1934 wurden einzelne Strecken eingeschränkt, um die Kosten zu senken, denn die Bilanz der Straßenbahn wies seit 1929 alljährlich rote Zahlen auf. Auch der im August 1933 eingestellte Generaldirektor Paul Bayer, der bis Kriegs-

politik zu verdanken war, begann sich die Lage zu bessern. Die Fahrgastzahlen stiegen wieder. Die von den Nationalsozialisten propagandistisch geschickt verkaufte wirtschaftliche Erholung relativiert sich aber in Hinblick auf die Verkehrsbetriebe:



Während der Reichsparteitage wurden bis zu 1.000 Schaffner aus anderen Großstädten – hier Dresdener – in Nürnberg eingesetzt.

1935 war intern von einem „Versagen“ der Straßenbahn die Rede, die beispielsweise während zwei Dritteln der Woche nicht in der Lage gewesen war, den ständig durch Massen überfüllten Bahnhofplatz zu befahren. Auch Hitler blieben die Probleme nicht verborgen, weil viele Inhaber von Eintrittskarten gar nicht erst zum jeweiligen Veranstaltungsort gelangten. Oberbürgermeister Liebel berichtete der NSDAP-Partei-Zentrale in München: „Beim SA-Appell z. B. waren die Tribünenplätze ausverkauft. Trotzdem waren im Zeitpunkt des festgesetzten Beginnes des Appells auf den Zuschauerplätzen noch so große Lücken, dass der tatsächliche Beginn immer wieder hinausgeschoben werden musste.“ Natürlich waren auch die verhinderten Zuschauer unzufrieden. Liebels Fazit: Es habe während des



Die Stadionlinie fuhr ab 1936 als „Hochbahn“ über die Allersberger Straße, um Konflikte mit den marschierenden Kolonnen zu vermeiden.

Entscheidungen getroffen und wieder über den Haufen geworfen wurden. Geld spielte anscheinend eine untergeordnete Rolle. Zudem standen durch die staatlichen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen billige Arbeitskräfte in großer Zahl zur Verfügung. Rechtzeitig zum Parteitag 1938 fuhr die Straßenbahn nun entlang

gangbarer und wirkungsvoller organisatorischer Maßnahmen die Straßenbahn mit ihren technischen Anlagen am Ende ist.“ Als Abhilfe erwog der Generaldirektor sogar ein Fahrverbot für alle Uniformierten am Hauptwochenende des Parteitages. Außerdem forderte er in einer Denkschrift neue Investitionen ins Straßenbahnnetz in Höhe von fast 7 Millionen Reichsmark. Angesichts der damaligen Kosten von 20 Pfennig pro Fahrt lässt sich ermesen, dass es sich hierbei um einen beträchtlichen Betrag handelte.

Als dringendste Notwendigkeit zur Lösung der Verkehrsprobleme während der Reichsparteitage sah Bayer den Bau einer vierspurigen Schnellbahn vom Osten des Altstadtrings nach Fischbach bis Sommer 1940. Die neue Verbindung erschien auch deshalb dringend nötig, weil das in der Nähe des Valznerweiher gelegene Volksfest der Organisation „Kraft durch Freude“ seit 1937 ebenfalls an zog. Weil aber schon der für 1939 geplante „Parteitag des Friedens“ wenige Tage vor dem deutschen Angriff auf Polen abgesagt wurde, blieben der Straßenbahn weitere Belastungsproben erspart. Die ge-

plante Schnellbahnstrecke nach Fischbach wurde nie gebaut.

### Verdunkelung

Als der deutsche Überfall auf Polen am 1. September 1939 den Beginn des Zweiten Weltkrieges einläutete, kam es auch im Nürnberger Stadtverkehr schnell zu ersten Änderungen. Einschränkungen gab es zunächst für die Omnibuslinien, da „kriegswichtige Güter“ wie Reifen und Benzin nun vor allem der Wehrmacht zur Verfügung gestellt werden

gespenstische Atmosphäre; heran nahende Züge ließen sich selbst aus der Nähe nur schwer erkennen, weshalb vor allem ältere Menschen durch Aufrufe in der Zeitung davor gewarnt wurden, nachts die Gleise ohne Begleitung zu überqueren. Zu auffälligen Beeinträchtigungen des öffentlichen Nahverkehrs kam es während der ersten Kriegsjahre aber nur selten. Bis zum Sommer 1940 wurden sogar noch neue Straßenbahnwagen in Dienst gestellt, die ursprünglich für den Parteitagbetrieb bestellt worden waren. Zur



Geschmückter Zug anlässlich der Einweihung der „Unterpflasterstrecke“ am 4. September 1938, nur wenige Tage vor Beginn des Parteitages.

Parteitages „eine Unsumme von Erbitterungen und Verärgerungen“ bei den Fahrgästen gegeben. Der Diktator selbst, der vor allem die schlechte Propagandawirkung leerer Ränge fürchtete, war erzürnt und ordnete Verbesserungen des Straßenbahnnetzes an. Nun wurde erstmals Geld zur Verfügung gestellt, um spezielle „Parteitagswagen“ anzuschaffen, die über wenige Sitz-, aber viele Stehplätze verfügten.

### Lösungsversuche

Außerdem sollte in den folgenden Jahren das Streckennetz ausgebaut werden, um einen möglichst „störfreien“ Betrieb der Straßenbahn zu ermöglichen. Schon zum Parteitag 1936 konnte dann die neu gebaute „Hochbahn“ in Richtung Stadion eröffnet werden, die die Allersberger Straße mittels einer Überführung querte und somit nicht mit marschierenden Kolonnen kollidierte. 2 Jahre später wurde an der gleichen Stelle noch einmal ganz neu geplant, was zumindest erahnen lässt, wie kurzfristig unter nationalsozialistischer Regie manche

der Frankenstraße durch einen unterirdischen Tunnel in Richtung Kongresshalle und Stadion – ein Teilstück wird heute noch für die Linie 7 genutzt. Weil in diesem Jahr wegen des kurz zuvor erfolgten „Anschlusses“ Österreichs noch mehr Teilnehmer nach Nürnberg kamen, wurde am besonders zuschauerintensiven „Tag der Wehrmacht“ ein neuer Rekord erreicht: über 1 Million Fahrgäste an einem einzigen Tag.

In seinem Bericht machte Generaldirektor Bayer allerdings deutlich, dass die Straßenbahn damit endgültig an ihre Grenzen gestoßen ist. Insgesamt waren während der Parteitagwoche 6,3 Millionen Menschen befördert worden, womit das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr noch einmal um ein Fünftel angewachsen war. An fast allen Tagen war es wieder zu Handgemengen an den Haltestellen gekommen, wo sich der Ordnungsdienst der SS mitunter tausenden vom langen Warten erbosten Menschen gegenüber sah. Bayer stellte fest: „Der Reichsparteitag 1938 hat einwandfrei gezeigt, daß nach der Ausschöpfung sämtlicher irgendwie



1938 wurde die Stadionlinie erneut umgebaut und erhielt einen Tunnel entlang der Frankenstraße. Links oben die SS-Kaserne im Bau.

mussten. In einigen Fällen wurden Fahrzeuge gleich komplett eingezogen. Auf den Straßenbahnverkehr wirkten sich von Beginn an die Luftschutzbestimmungen aus, die eine zunehmend striktere Verdunkelung der Wagen vorschrieb, um bei Nacht kein aus der Luft erkennbares Ziel zu bieten. Die Scheinwerfer der Bahnen und viele Fenster wurden überklebt. Im Inneren war nur noch eine bläuliche Beleuchtung zulässig. Dadurch erhielten nächtliche Straßenbahnfahrten nicht nur eine beinahe

gleichen Zeit experimentierte man mit technischen Neuerungen wie der, den Fahrer über Mikrophon und Lautsprecher zu seinen Fahrgästen sprechen zu lassen und so den durch den ganzen Zug gehenden Klingeldraht überflüssig zu machen. Als im 2. Kriegsjahr noch große Siegeszuversicht herrschte, wurden insgesamt 137 veraltete Wagen des Fahrzeugparks auf Anordnung des Ministeriums in die besetzten Ostgebiete verkauft, unter anderem nach Krakau und Kattowitz. Damals fanden



Bauarbeiten im Rahmen der Verbreiterung des Altstadtrings (Maxfeld an der Kreuzung Äußere Bayreuther – Pirckheimer Straße). Im Hintergrund Straßenbahnzüge der Linien 5 und 15.



Mit täglich bis zu einer Million Fahrgästen erreichte die Straßenbahn während der Reichsparteitage ihre äußerste Belastungsgrenze. Nicht selten kam es zu Konflikten um die begehrten Plätze zwischen den vom langen Marschieren müden Teilnehmern.

die Kampfhandlungen noch in weiter Entfernung von Nürnberg statt.

Im Sommer 1941 kamen erstmals 2 Fahrzeuge der Städtischen Bahnen dem Krieg sehr nahe: Angemietet vom neuen Gau Steiermark im angegliederten Österreich wurden 2 Nürnberger Omnibusse mitsamt Fahrern ins gerade erst besetzte Jugoslawien geschickt. Ein halbes Jahr lang transportiert sie Polizisten zu gegen Partisanen gerichteten Aktionen, bei denen es laut Abschlussbericht bei „schwierigsten Nacheinsätzen“ mehrfach zu gewaltsamem Einschreiten „gegen die dort hausenden Banden“ kam. Die beiden Fahrer wurden besonders dafür belobigt, dass sie ihre Busse ohne Schäden nach Nürnberg zurückbrachten.

### Zerstörung aus der Luft

Ab Sommer 1942 erreichten die alliierten Luftangriffe auch Nürnberg. Bis März 1943 kam die Straßenbahn noch glimpflich davon: Durch den Luftdruck zersplitterten Fenster, vor allem im Nebenwerk Johannis. Im Laufe der nächsten 2 Jahre wurden die von amerikanischen und englischen Bombern verursachten Schäden immer heftiger. Nach jedem Angriff mussten kilometerlang Oberleitungsdrähte neu verlegt, zerstörte Wagen abgeschleppt und die Gleise von Schutt befreit werden. Dies geschah meist in erstaunlich kurzer Zeit, da die Wiederherstellung des Nahverkehrs nicht nur aus zivilen Gründen oberste Priorität besaß. Nach dem Luftangriff vom 30./31. März 1944 erklärte die Stadtverwaltung unter Berufung auf den Gauleiter: „Die Normalisierung des Verkehrs der Straßenbahnlinie 8 ist ein ganz

dringendes Bedürfnis, um die zahlreichen Klagen der Rüstungsindustrie über ungenügende Beförderungsmöglichkeiten nach den im Süden der Stadt liegenden Werken zu stillen.“

### „Aushilfspersonal“

Weil viele Straßenbahner zur Wehrmacht eingezogen waren, musste zur Aufrechterhaltung des Betriebes auswärtiges Personal herangezogen werden. Diesmal wurden neben „HJ-Schaffnern“ vor allem dienstverpflichtete „Arbeitsmädchen“ des Reichsarbeitsdienstes als Aushilfschaffnerinnen tätig. Junge Frauen von 18 oder 20 Jahren, die während der ersten Tage ihres Dienstes in erster Linie damit beschäftigt waren, sich mit dem Nürnberger Streckennetz vertraut

zu machen. Eine von ihnen war Erika Hutzler aus Ansbach, die vor die Wahl gestellt worden war, ob sie als Flakhelferin oder bei der Straßenbahn tätig werden wollte. Sie kam im Herbst 1944 in die bereits stark zerstörte Stadt und wurde mit anderen jungen Aushilfschaffnerinnen ins kalte Wasser geworfen. Fast ohne Einweisung ging es um 5:00 Uhr morgens zur ersten Frühschicht, wo sie prompt für Verwunderung sorgte, weil sie nicht sagen konnte, ob ihre Straßenbahn zum Bahnhof fuhr oder nicht. „Ich vergesse den ersten Tag nicht. Das war eine Katastrophe!“, sagt Erika Hutzler noch heute. Einprägsam waren für sie auch der ständige Hunger sowie die eisige Kälte, der man oft schutzlos ausgesetzt war, weil wegen der vielen Bombenschä-

den selbst im Winter offene Sommerwagen eingesetzt wurden. Um sich aufzuwärmen, stieg sie deshalb manchmal an der Wendeschleife



Da einige Lager weit von der nächsten Straßenbahnhaltestelle entfernt waren, kam den Bussen eine wichtige Rolle im Pendelverkehr zu.

aus und rannte der Bahn hinterher, was selbst die gewöhnlich mürrischen

fahren Fahrgäste dieser Zeit zum Schmunzeln brachte.

### Ein dunkles Kapitel

Viel schwerer hatten es allerdings Kriegsgefangene sowie „Ostarbeiterinnen“ und „Ostarbeiter“, die unter erbärmlichen Arbeitsbedingungen ebenfalls mithelfen mussten, den Betrieb der Straßenbahn aufrecht zu erhalten. Vor allem wurden weibliche Zwangsarbeiterinnen aus der Ukraine und anderen Ländern Osteuropas eingesetzt. Diese waren gewaltsam und unter Bedrohung ihrer Familien in tagelangen Bahntransporten nach Deutschland gebracht worden. Bei der Straßenbahn mussten sie zunächst Wagen reinigen, wurden später in den Werkstätten aber auch zu schweren, für Männer vorgesehenen Arbeiten herangezogen. Trotzdem mussten sie mit äußerst geringen Nahrungsrationen zurecht kommen, wurden für jedes Fehlverhalten mit drakonischen Strafen bedroht und blieben in ihren primitiven Unterkünften den regelmäßigen Luftan-

griffen schutzlos ausgeliefert, weil ihnen das Betreten der Bunker strikt verboten war.

Die VAG hat sich mit diesem dunklen Kapitel ihrer Geschichte auseinandergesetzt und sich an dem im Jahr 2000 eingerichteten Fonds zur Entschädigung ehemaliger Zwangsarbeiter gemeinsam mit der EWAG – heute N-ERGIE Aktiengesellschaft – mit 1,2 Millionen Mark beteiligt.

### Letzte Lebensader

Vor allem im letzten Kriegsjahr musste die Straßenbahn zunehmend auch die Aufgabe des innerstädtischen Gütertransports übernehmen. Denn die wenigen noch vorhandenen LKWs erhielten kaum Kraftstoff zugeteilt, und selbst die während des Krieges auf Gasbetrieb umgestellten städtischen Busse konnten nur noch in Ausnahmefällen fahren. So gab es ab Sommer 1943 einen regulären Straßenbahn-Gepäckverkehr zwischen Fürth und Nürnberg,



Wie hier an der Haltestelle Dutzendteich sollte der Bau von Fahrgastschleusen aus Holz und Stacheldraht dabei helfen, die Menschenmassen während der Reichsparteitage zu kanalisieren.

zusätzlich wurde Gemüse vom Großmarkt sowie Bier im Auftrag einer Brauerei in die Stadt transportiert. Nach dem für Nürnberg so verheerenden Luftangriff vom 2. Januar 1945 waren 70 Prozent der Straßenbahnwagen zerstört oder beschädigt, und auch Oberleitungen und Gleise waren nur an wenigen Stellen unversehrt. Es dauerte immer länger, bis nach einem Luftangriff der Betrieb einzelner Linien wieder aufgenommen werden konnte. Für den Personenverkehr mit Omnibussen durfte nun auf Anweisung des Gauleiters „kein Tropfen Treibstoff mehr verfahren werden“. Die wenigen Bahnen waren so überfüllt, dass es mehrfach zu tödlichen Unglücksfällen kam, weil Menschen am äußeren Gitter der Wagen mitzufahren versuchten.

Nachdem sie eine zeitlang noch für Aushilfstätigkeiten in der Stadtverwaltung eingesetzt wurden, schickte man Erika Hutzler und die meisten anderen „Arbeitsmädchen“ nach



Bei einem Luftangriff am Plärrer aus den Schienen geschleudertes Wagen der Linie 13. Im Hintergrund das sogenannte Hansahaus, das als einziges Gebäude der historischen Bebauung heute noch erhalten ist.

weniger stark betroffene Einrichtungen der Straßenbahn waren durch Plünderungen gänzlich unbrauchbar geworden. Oft hatten verzweifelte Stadtbewohner die Inneneinrichtung eines Wagens noch wäh-

Mühsam mussten nach Kriegsende in den notdürftig renovierten städtischen Werkstätten die Wagen, von denen häufig nur noch der Unterbau verwendet werden konnte, wieder hergerichtet werden.

Es dauerte fast 2 Monate, bis die erste Straßenbahnlinie mit zunächst 31 Wagen wieder zwischen Plärrer und Muggenhof – einige Tage später dann auch weiter bis nach Fürth – verkehrte. Damit war wenigstens der westliche Teil der Stadt wieder erschlossen, in dem einige Wochen später die Eröffnungssitzung der „Nürnberger Kriegsverbrecherprozesse“ stattfinden und die Aufmerksamkeit der Welt nach Nürnberg lenken sollte. Der Autobusverkehr rollte auch nur langsam wieder an, übernahm allerdings schon im Sommer 1945 die Verbindung Nürnbergs mit wichtigen Punkten im Umland. Mit anfangs 15 Omnibussen verkehrten schon im Juli regelmäßige Linien nach Erlangen, Schwabach, Hersbruck und sogar ins 44 Kilometer entfernte Ansbach. Vor allem wegen des akuten Reifenmangels fuhren die Busse sonntags zunächst nicht.

Der weitere Aufbau des Straßennetzes ging nur langsam voran, weil sich die Instandsetzung der beschädigten Wagen, Gleise und Ober-



Mit voller Wucht kam der Krieg schließlich nach Deutschland zurück: Halle des Werkes St. Peter nach dem Angriff vom 2. Januar 1945.

leitungen äußerst mühsam gestaltete. Zudem musste man sich mit der Bürokratie der amerikanischen Militärregierung auseinandersetzen, die unter anderem dem Straßenbahnpersonal das Tragen von Uniformen verbot. Als die Belegschaft der Hauptwerkstätte Muggenhof am 7. Mai 1946 das Jubiläum „50 Jahre Elektrische Straßenbahn Nürnberg“ begehen wollte, gab es nur wenig Grund zu feiern. Die extra für diesen Tag eingesetzte historische Pferdebahn musste auch ein Jahr nach Kriegsende noch an einer Ruinenlandschaft vorüberziehen. In der ganzen Stadt war nur gut die Hälfte des Gleisnetzes bereits wieder befahrbar.

## Richtung Bundesrepublik

Erst zwei Jahre später, im Juni 1948, schuf die Währungsreform wieder einen gewissen finanziellen Spielraum, so dass die Anschaffung neuer Wagen möglich wurde. Allerdings bemühte man sich wegen der weiterhin schwierigen finanziellen Lage um den Rückkauf beschädigter Wa-

gen aus Belgien, die während des Krieges zur Reparatur dorthin verfrachtet worden waren.

Vor der Währungsreform waren die Züge heillos überlastet. Der Grund: Für Geld gab es kaum Waren, jeder konnte mit dem beinahe wertlosen Geld Straßenbahn fahren. Ein wichtiger positiver Effekt der Währungsreform lag für die Straßenbahn deshalb darin, dass sich die viel zu hohen Fahrgastzahlen auf ein vertretbares Niveau absenkten. Viele überlegten es sich, ob sie wirklich 20 Pfennig der neuen Mark für eine Fahrt ausgeben sollten.

Noch im gleichen Jahr wurde zwischen Schweinau, Mühlhof und Stein mit den „Obussen“ eine für Nürnberg ganz neue Technologie erprobt: Dabei handelte es sich um Omnibusse, die zwar nicht auf Schienen fuhren, aber über eigene Stromabnehmer Energie aus den Oberleitungen bezogen. Durchsetzen konnten



Idylle mitten im Krieg: Hochzeitsfoto vor gemietetem Straßenbahnwagen mit verdunkeltem Scheinwerfer im Jahr 1942, Fürther Straße.

House, schon weil die Ernährungslage in der Stadt immer prekärer wurde. Am Mittag des 16. April 1945, wenige Tage vor der Einnahme Nürnbergs durch die US-Armee kam der Nahverkehr in der Stadt endgültig zum Erliegen. Zu diesem Zeitpunkt war kein einziger der ursprünglich über 500 Wagen mehr betriebsfähig. Die Straßenbahn erlebte somit eine echte „Stunde Null“.

## Mühsamer Neubeginn

In der fast völlig zerstörten Stadt, deren Einwohnerzahl sich während des Krieges annähernd halbiert hatte, fehlte es an allen Ecken und Enden. Die Straßenbahn war von 200 Unterbrechungen im Gleisnetz betroffen, und von den Oberleitungen waren nur 5 Prozent unversehrt geblieben. Alle Fahrzeughallen, Werkstätten und sonstigen Betriebsgebäude waren schwer beschädigt oder komplett zerstört. Selbst vom Luftkrieg

rend eines Fliegerangriffs abmontiert. Besonders Brennholz war im Winter 1944/45 äußerst begehrt. In den chaotischen Tagen der Kapitulation war dann alles verschwunden, was sich irgendwie verwerten ließ.



Zug der Linie 3 am Königstor im Jahr 1947. Der Triebwagen ist vorne mit englischsprachigen Hinweisen für US-Soldaten beschriftet.

## Impressum

**Herausgeber:**  
VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft  
Nürnberg

**Verantwortlich/Redaktion:**  
VAG Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:  
Horst Gautier, Elisabeth Seitzinger (CvD)

**Freie Mitarbeiter/Redaktion:**  
GESCHICHTE FÜR ALLE e.V. – Institut  
für Regionalgeschichte  
Internet: [www.geschichte-fuer-alle.de](http://www.geschichte-fuer-alle.de)  
Text: Markus Urban  
Bildrecherche: Bernd Windsheimer

**Fotos:**  
VAG-Archiv, Archiv der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V., Stadtarchiv Nürnberg

**Kontakt:**  
VAG Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Am Plärrer 43, 90338 Nürnberg  
Telefon: 09 11/2 71-36 13,  
E-Mail: [presse@vag.de](mailto:presse@vag.de)

**Layout/Produktion:**  
Schultze, Walther und Zahel  
Werbeagentur GmbH, Nürnberg  
Internet: [www.swz.de](http://www.swz.de)

**Erscheinungstermin der Beilage:**  
2. Mai 2005

© 2005 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft,  
Nürnberg