



Bibliographische Daten

Titel: Programm für den Bau und Betrieb einer Städt. Regie-Straßenbahn in Nürnberg - Fürth sowohl ohne als mit Rücksichtnahme auf den Ankauf des alten Betriebsnetzes der Nürnberg-Fürther Straßenbahngesellschaft

Signatur: Amb. 8. 1534

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.

wahrhaftig noch lange nicht, und es wird gewiß sehr viele Leute geben, die sagen werden, lieber 10 \mathcal{L} extra zahlen, als gar nicht fahren können. Wie gesagt: es wäre dies der schlimmste Fall! Höchstwahrscheinlich aber werden sich die Betriebsdirektionen der beiden „feindlichen“ Netze (wir sind nämlich für 2 Betriebsdirektionen auch im Falle des Ankaufes des alten Netzes und für eine Unterhaltungs-, Bau- und Stromversorgungsdirektion, die alsdann den beiden nicht mehr feindlichen Netzen gemeinsam wäre) recht bald über einen Umsteigetarif zu 15 \mathcal{L} verständigen, wodurch dann vielleicht der Weg erspart wird, den man jetzt in München zu beschreiten beabsichtigt, daß man nämlich wegen der entstehenden Defizite für größere Strecken wieder zum 15 \mathcal{L} -Tarif greifen will. Unter allen Umständen aber wäre der 15 Pfennig-Umsteigetarif als ein willkommener Vorläufer für den eventuellen späteren 10 Pfennig-Umsteigetarif zu begrüßen. Die Strecke Maxbrücke (Fürth) bis zum Schmausenbuck wäre z. B. für 10 \mathcal{L} freilich außerordentlich billig. Daß bei geteiltem Besitzstand der beiden Netze auch über den Ausstellungs- und Zinssaffomodus der Abonnementskarten und deren gegenseitige Gültigkeit eine Einigung erzielt werden kann, glauben wir annehmen zu dürfen.

Daß man die straßenbahnliche Situation des Stadtgebietes etwas näher ins Auge, so fällt es sofort auf, daß man in Nürnberg mit radialen und mit ringförmigen Straßenbahnlinien allein nicht wohl auskommen kann. Dem Stadtgebiet zwischen der Fürther Staatsbahnlinie, der Ludwigsbahn, dem Pegnitzfluß und der St. Johannisstraße z. B. ist mit ringförmigen Straßenbahnlinien sehr wenig gedient. Der ganze dortige Verkehr ist der Hauptsache nach ein radialer. Dasselbe gilt von dem Stadtgebiet, welches zwischen Schoppershof, dem Pegnitzfluß und der Amberger Bahnlinie gelegen ist. Anders verhält sich wieder die Sache bei dem transversal gelagerten Steinbühl und den gleichartig situirten Gärten h. d. Beste. Wenn hier zu den radialen Linien nicht ringförmige Zubringlinien hinzukommen, welche die Fahrlustigen aufnehmen und in geeigneter Weise den Verkehr derselben weiter vermitteln, würde man nur über ein ziemlich lückenhaftes Netz zu verfügen haben. Wo also der Verkehrszweck nicht durch eine rein radiale Linie, wie z. B. „Lorenzkirche, Duzendteich“, oder durch eine rein ringförmige Transversallinie, wie z. B. „Blärer, Sternthor, Königsthor, Lauserthor“, erreicht werden kann, wird es notwendig sein, daß beim neuen Straßenbahnnetz, ähnlich wie es beim bestehenden schon der Fall ist, ein aus Radial- und Transversallinien kombiniertes System in Anwendung gebracht werde.