

Dr. Alexander Mayer  
Vacher Str. 213g, 90766 Fürth  
Tel.: 0172 / 98 34 175  
<http://www.dr-alexander-mayer.de>

## Rundbrief des Stadtheimatpflegers Nr. 66

10.09.2010

### Tag des offenen Denkmals (12. September 2010)

Im Jahre 1984 wurden in Frankreich die ersten „Journées Portes ouvertes monuments historiques“ durchgeführt. 1991 griff der Europarat die Idee auf und so folgte 1993 in Deutschland der erste entsprechende „Tag des offenen Denkmals“. Seit 2003 beteiligen sich alle 48 europäischen Länder. Das gemeinsame Ziel: Die Öffentlichkeit für die Bedeutung des kulturellen Erbes zu sensibilisieren und Interesse für die Belange der Denkmalpflege zu wecken.

### Führung zur Fürther Verkehrsgeschichte:

Start der Führung zur Fürther Verkehrsgeschichte ist auf der kleinen Freiheit am Paradiesbrunnen, jeweils um 10, 12, 14 und 16 Uhr. Die Tour führt entlang der Ludwigsbahntrasse bis zur Stadtgrenze, vorbei am historischen Lokschuppen und von dort über das Rundfunkmuseum zum ehemaligen Dooser Brückkanal und dauert etwa zwei Stunden. Im Folgenden einige Eckpunkte:

Vom Ausgangspunkt am Standort des Fürther Ludwigsbahnhofes geht es zum König-Ludwigs-Brunnen, der an einen Besuch König Ludwig II. im Jahre 1866 erinnert. Der König kam auf dem Pferde nach Fürth und nicht etwa mit einer Kutsche oder mit der Ludwigsbahn.

Die Linienführungen der von den Preußen angelegten Chaussee zwischen Nürnberg und Fürth und in der Folge jene der Ludwigsbahn waren nicht unwesentlich durch eine Flusschleife der Pegnitz an der Nürnberger Straße (Bereich Einmündung Engelhardtstraße) bedingt, die 1961 begradigt wurde.



Fürth im Jahre 1705 vom Osten gesehen, links das Brandenburger Haus, heute steht hier das Rathaus. Im Vordergrund die Fürther Pegnitzschleife an der heutigen Engelhardtstraße mit dem Weg nach Nürnberg. Diese Schleife wurde Ausgangspunkt der 1800 bis 1804 gebauten preußischen Chaussee nach Nürnberg (heute: Nürnberger Straße), zu der wiederum die Ludwigseisenbahn parallel geführt wurde. (Stich: Alexander Boener 1705)

Von der Ecke Kirchenstraße/Königswarterstraße kann man einen kurzen Blick auf das wenig repräsentative neue Stellwerk der Bundesbahn an der Gebhardtstraße werfen. Entlang der Trasse der Ludwigsbahn geht es zur U-Bahnstation Jakobinenstraße, mit deren Eröffnung am 20. März 1982 das U-Bahn Zeitalter in Fürth begann. Ein kurzer Abstecher zur Karolinenstraße bringt uns zu einer Kuriosität: Zur Befestigung einer Böschung wurden Steinblöcke benutzt, auf denen die Schienen der Ludwigsbahn verliefen. Eventuell handelt es sich um die originalen Steinblöcke aus dem Jahre 1835.

Entlang der Hornschuchpromenade geht es zum historischen Lokschuppen an der Stadtgrenze, der nach wie vor verfällt. Den vielen positiven Willensbekundungen zur Erhaltung stehen bisher zu wenige konkrete Schritte gegenüber. Der Lokschuppen (bzw. ein Vorgängerbau) stammt eventuell schon aus dem Jahre 1844, in ihm wurden ursprünglich Rangierloks abgestellt, die zwischen der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) und der Ludwig-Süd-Nordbahn rangierten.

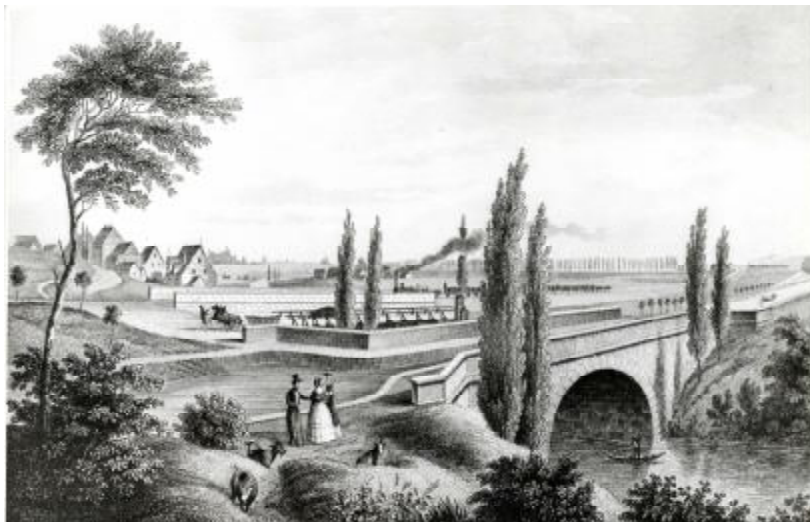


Verfällt weiter: Der historische Lokschuppen an der Stadtgrenze

Vorbei an der einzigen Tankstelle für Erdgasautos in Fürth geht es zum U-Bahnhof Stadtgrenze, er wurde am 4. November 1970 eröffnet, diente damals aber zunächst als Haltestelle für die Straßenbahn.

Das Autohaus Pillenstein gegenüber steht für die zunehmende Massenmotorisierung: Gab es in Fürth kurz vor dem Ersten Weltkrieg gerade mal neun privat zugelassene Automobile (in Nürnberg acht), so sind es heute weit mehr als 70.000. Die Firma Pillenstein wurde 1924 als Handel mit gebrauchten Fahrrädern in der Mohren-

straße eröffnet, 1948 wurde der Autoverkauf aufgenommen.



Der Endpunkt der Führung im Jahre 1845: Der Dooser Brückkanal nach Eröffnung der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (25. August 1844). Links im Hintergrund Doos, dann (von oben nach unten): Brücke der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, Wegbrücke (nach 1876 abgebrochen), Brückkanal (heute A 73) und unten die Pegnitz. Der Zeichner (Vorlage für Stahlstich v. A. Marx) stand im Bereich der heutigen Kleingärten an der Kl. Mainau.

Durch den neu geschaffenen Fußgängerdurchgang von der Kurgartenstraße geht es am Rundfunkmuseum vorbei zum Endpunkt der Führung. Der ehemalige Dooser Brückkanal überspannte bis zum Abriss für die A 73 (Frankenschneidweg) die Pegnitz. Hier stand auch die Dooser Wegbrücke, sie war lange Zeit eine

Hauptverbindung zwischen Nürnberg und Fürth. Parallel zum Dooser Brückkanal verlief von 1844 bis 1876 zudem die Ludwig-Süd-Nord-Bahn. Erst 1876 wurde sie über den Fürther Hauptbahnhof geführt, die Eröffnung wurde seinerzeit in Fürth mit

Freudenfesten begrüßt. Ähnliche Freudenkundgebungen sind bei der Fertigstellung der S-Bahn nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten.

Weitere Veranstaltungen zum Tag des Denkmals finden in der Gustavstraße 48/50 und am Marktplatz 11 statt, siehe:

[http://www.fuerth.de/desktopdefault.aspx/tabid-125/1105\\_read-17796](http://www.fuerth.de/desktopdefault.aspx/tabid-125/1105_read-17796)



Die „Fürther Kreuzung“ um 1845 (sie lag 50 Meter östlich dem Schnittpunkt A 73/B8, am späteren, aber inzwischen auch schon ehemaligen „Quelle-Bahnhof“). Links ein Zug der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, rechts die Ludwigsbahn. Direkt rechts neben dem Bahnhofsgebäude ein Pferdewagen als Zubringer von der Ludwigsbahn (leider nur schwer erkennbar), direkt rechts neben dem Wagen ein Gebäude, das eventuell schon der noch bestehende Lokschuppen an der Stadtgrenze sein könnte (Dachform und Fenster sind jedoch anders). Man beachte auch die Signalanlage in der Bildmitte, rechts davon an der Bahnlinie das älteste Bahnwärterhäuschen Deutschlands, das 1967 leider abgerissen wurde. Im Hintergrund die Silhouette von Fürth, die Alleebäume rechts im Bild standen an der Chaussee, heute Nürnberger/Fürther Straße.

Freundliche Grüße

Dr. Alexander Mayer