

"Ries-Chronik" Jahrgang 1913 und 1914: Verlängerung des Pegnitz-Brückkanales mit Anbau eines zweiten Brückbogens an dessen Nordkopf von Mai 1913 bis Juni 1914.

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2003, teilweise mit Anmerkungen  
Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2009

## 1. Artikel aus einer Fürther Zeitung vom 22. Oktober 1913

### "Die drei Brücken an der Dooser Enge"

Obgleich die Dooser Enge noch auf Nürnberger Gebiet liegt, ist sie doch so hart an der Stadtgrenze und dem Zentrum Fürths viel näher als dem Nürnbergs, dass es berechtigt ist, wenn das Interesse der hiesigen Einwohnerschaft an dem bevorstehenden Umbau der beiden gewölbten Brücken sehr stark ist. Die Arbeiten haben auch daher für Fürth ihre besondere Bedeutung, weil sie bestimmt sind, eine Regulierung des Pegnitzabflusses, namentlich bei Hochwasser, herbeizuführen.

Ob zum Vorteile Fürths, das soll allerdings nicht gerade beschworen werden.

Der Umbau der Dooser Enge steht ferner aus einem anderen Grunde jetzt im Bereiche der öffentlichen Diskussion; das Gemeindegremium soll sich entschließen, ob es die vom Neubaubureau für die Regulierung der Pegnitz angebotenen 20.000 Kubikmeter bei der Enge zu gewinnenden Erdmaterialien für die Dammschüttung zu einer neuen Pegnitzbrücke im Zuge der Jakobinenstraße verwenden will. Überdies wird das Flussbild an der Stadtgrenze, das schon durch die großartige Anlage der "König-Ludwig-Quelle" gewonnen hat, auch durch die neuen Uferbauten ein anderes Gesicht erhalten.

Die Dooser Enge hat ihre Geschichte. Das Charakteristische ist ja jenes Wasser über dem Wasser, die geniale Führung des Kanals in einem hochgewölbten, künstlichen Steinbette über die Pegnitz hinweg.

Die Kanalbrücke ist jetzt wie der Kanal 70 Jahre alt. Am 6. März 1843 wurde er eröffnet.

Einen Wandel in der Benützung hat die Straßenbrücke durchgemacht.

Man könnte annehmen, sie sei ursprünglich zur Überleitung der Straße für die Verbindung mit Schniegling und Poppenreuth geschlagen worden.

Das ist nicht der Fall. Die Brücke diente bis 1876 als Eisenbahnbrücke. Über sie hinweg ging damals der Schienenstrang der Südnordbahn von Nürnberg nach Erlangen.

Auf die vielen Klagen hin ward die Linie nach Erlangen über den hiesigen Hauptbahnhof geführt. Bald wurde die alte Linie abgebrochen, und über die Brücke legte man die Straße, die nach Schniegling einbiegt.

Damit machte sich eine andere Brücke überflüssig, die älteste Pegnitzbrücke, die in nächster Nähe zu jener stand und den Passanten diente.

Es war ein hölzernes Bauwerk, das aber an architektonischer Schönheit nichts Besonderes aufzuweisen hatte; deshalb zögerte man nicht mit dem Niederreißen.

Umso mehr, als sie schon ziemlich baufällig war und man wegen der Unterhaltung mancherlei Schwierigkeiten hatte. Noch 1872 waren diese sehr heftig.

Das Bezirksamt Nürnberg hatte ausgesprochen, dass die hiesige Stadtgemeinde zu Leistung der Handdienste für Unterhaltung der Brücke verpflichtet sei.

Der Magistrat gab nicht klein bei, sondern machte von dem Rechtsmittel des Rekurses Gebrauch. In der Überlieferung heist es, *"unter ausführlicher Darstellung des Sachverhaltes und der Rechtslage dieser schon seit vielen Jahren schwebenden Angelegenheit"*.

Diese Holzbrücke bestand schon seit 1609; ihre steinernen Widerlager sind jetzt noch sichtbar. An derselben Stelle war schon vor 1609 eine Brücke. Bei dem Bau in jenem Jahre fand man auf dem Grunde viele "Kriegsrüstung".

Ob man bei den jetzigen Arbeiten auch auf solche interessanten Dinge stoßen wird?

## 2. Artikel einer Fürther Zeitung vom 18. Juni 1914

### "Eröffnung der neuen Dooser Kanalbrücke"

Gestern ist, nachdem am Montag in die fertig gestellte Dooser Kanalbrücke zur Feststellung der Wasser-Dichtigkeit des Brückenbaus Wasser eingelassen worden war, die zu dieser Prüfung vorgesehene dreitägige Frist abgelaufen. Es hat sich dabei die vollständige Wasserdichtigkeit des Brückenbaues ergeben.

Die alte, nunmehr von 18 auf 41 Meter erweiterte Kanalbrücke kann demnach ihrer Bestimmung übergeben werden. Zu diesem Zweck muss die Absperrungsschranke (Holzfaschine) gegen Kronach zu, die das Eindringen von Kanalwasser in die in Arbeit befindliche Kanalbrücke abzuhalten hat, entfernt werden. Die Absperrungsschranke in der Richtung gegen die Fürtherstraße ist bereits vor einigen Tagen zur Ermöglichung der Einlassung von Wasser in die Kanalbrücke entfernt worden. Der in dieser eingebaute Wassertrog hat eine Tiefe von etwa 1,5 Metern. Der Teil des Troges, der in den Brückenbau eingefügt ist, hat zur Erzielung seiner Wasserdichtigkeit einen wasserdichten Zementverputz erhalten, der durch Asphaltfilzplatten abgedeckt ist, die noch durch aufgetragenen Monierplattenanstrich gegen Beschädigung durch Kanalschiffe geschützt werden.

Diese Dichtung hat sich, wie gesagt, in den letzten drei Prüfungstagen vollständig bewährt und wird darnach auch auf absehbare Zeit ihren Zweck erfüllen.

Ein erfreulicher Beweis für die sichere Arbeit, die das K. Neubauamt für die Pegnitzregulierung in Nürnberg mit diesem Bau, dessen Fertigstellung etwas über 7 Monate bei einer durchschnittlichen Beschäftigung von etwa 70 Arbeitern in Anspruch genommen hat und 60.000 Mark kostete, geleistet hat, ist, dass der angebaute Brückenteil nach Einlass des Wassers, sich nicht im geringsten gesenkt hat, obwohl die Menge des letzteren doch naturgemäß einen großen Druck ausübt.

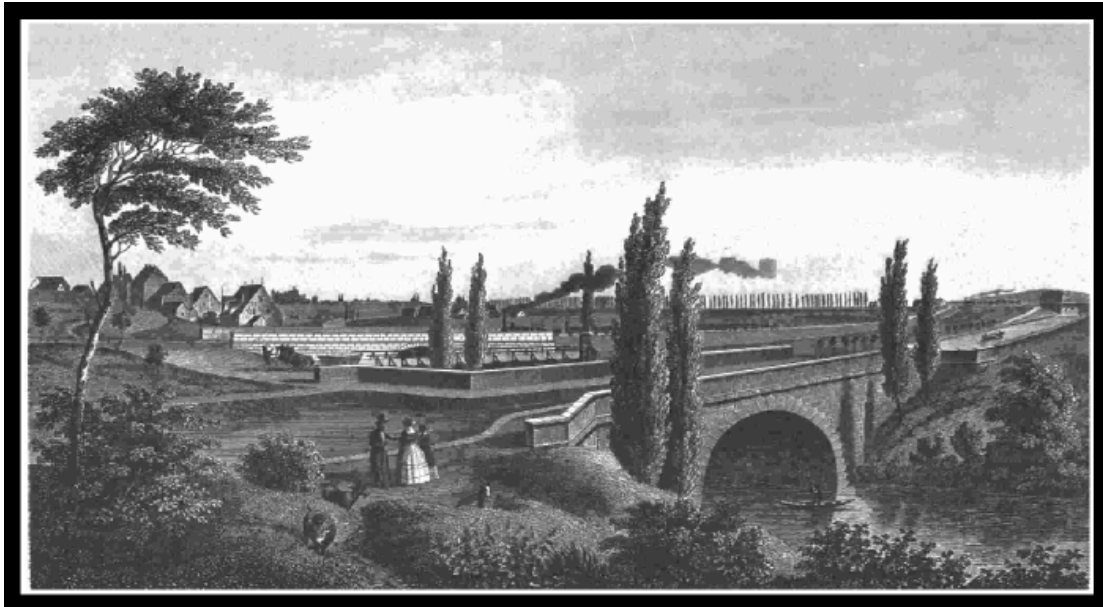
Ein Wasserablass-Ventil befindet sich in dem neuen Brückenteil nicht, da ein solches in dem alten angebracht ist, das genügt, um bei zu hohem Wasserstand in der Brücke die überflüssige Wassermenge ablaufen zu lassen.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der dortigen Pegnitzregulierung werden unverzüglich fortgesetzt. Der große Bagger, der die Erd-Aushebungsarbeiten für das dortige Pegnitz-Reservebett bis jetzt leistete und bei zehnstündiger Arbeitszeit im Tag eine höchste Arbeitsleistung von 800 Kubikmetern vollbringt, wird jetzt sofort die Erdschichten abheben, die der Durchführung des Reservebettes unter der parallel zur Kanalbrücke laufenden Straßenbrücke über die Pegnitz im Wege stehen.

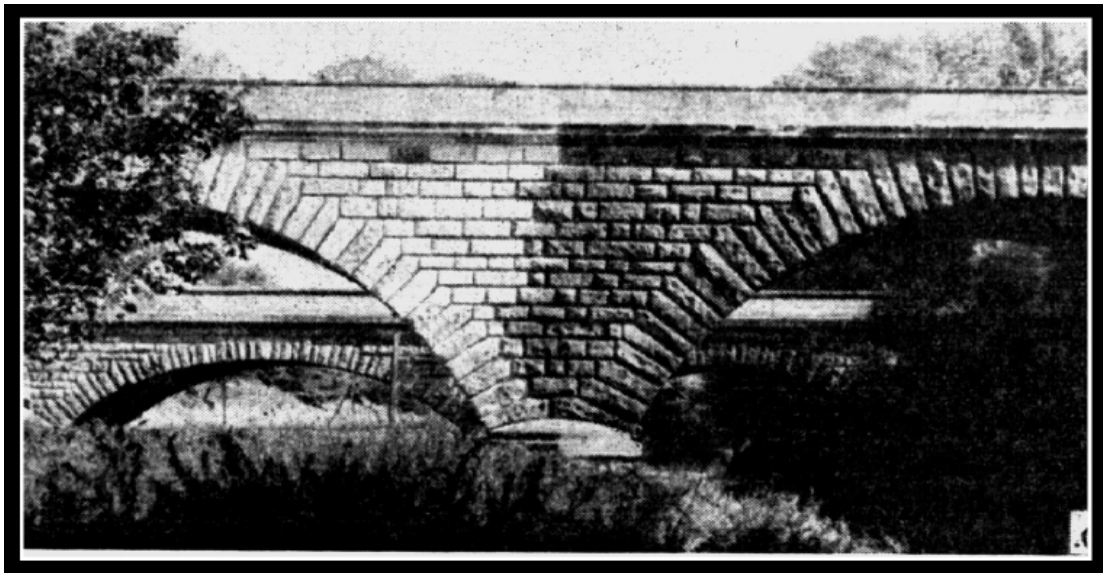
In wenigen Tagen wird der Bagger an dieser Stelle schon tüchtige Arbeit hinter sich haben. Man kann dann auch daran gehen, die durch den Brückenbau unter dem neuen Bogen naturgemäß befindliche "Wüstenei" in Ordnung zu bringen. Wenn der Bagger dort durch ist, wird zum Schutz der Sohle gegen Angriffe des Wassers der Boden ausgepflastert und damit er sauber aussieht, begrünt. Wenn in diesen Tagen nach Beseitigung der Holzfaschine die Kanalbrücke wieder in Betrieb genommen ist, wird das Wasser aus der bisherigen, dem Schiffsverkehr dienenden Notkanalbrücke durch deren Ventil in die Pegnitz abgelassen, was innerhalb eines Tages geschehen sein wird, dann ihr Ein- und Ausgang in den Kanal zugeschüttet und damit eine Notbrücke für den Straßenverkehr für die Zeit geschaffen, während der die Straßenbrücke über die Pegnitz jetzt durch einen Bogenbau erweitert wird, was unverzüglich in Angriff genommen wird.

### 3. Artikel einer Fürther Zeitung vom 18. Juni 1914

Die Straßenbrücke über die Pegnitz bei Doos wird vom 1. Juli 1914 an umgebaut. Während des Umbaues wird der Straßenverkehr über die Notbrücke geleitet, welche bisher während des Umbaues des Brückkanales als Notbrücke für den Kanalschiffverkehrsverkehr diente. Während des Umbaues hat der gesamte Straßenverkehr über die Notbrücke stattzufinden.



Der Pegnitz-Brückkanal Stahlstich von Alexander Marx 1845



Der erweiterte Pegnitz-Brückkanal 1914

Foto aus: Prof. Bizer "Verschüttete Pegnitztäler in Nürnberg-Fürth" Erlangen 1957