

## Historische Entwicklung des Gebiets

### Das Gerbereiviertel vor dem 19. Jahrhundert



Bild: Erlangen von Südwesten, Meynier, 1812 (aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990)



Bild: Erlangen vor dem Bau der Neustadt, kolorierte Federzeichnung aus der Reinhardtschen Chronik, um 1774 (Stadtarchiv)

#### Das Gerbereiviertel

Das Viertel wurde gegen Ende des 17. Jahrhunderts den französischen Gerbern zugewiesen, die mit den Hugonotten nach Erlangen gekommen waren. Die Notwendigkeit einer Ansiedlung außerhalb der Stadt entstand dadurch, dass ihr Gewerbe sowohl der Wassernähe bedurfte, als auch stark geruchsbelästigend war. (Noch im 19. Jahrhundert baten die Einwohner um Umbenennung des Gebietes, da der Name Vorurteile erweckte.)

Das Gebiet hatte bis Mitte des 19. Jahrhunderts einen rein handwerklichen Charakter. Eine Ausnahme macht hier das markgräfliche Waschhaus, das 1718 erbaut, aber schon 1766 an einen Weißgerber verkauft wurde.

Die Zahl der Gerbermeister schwankte zwischen 2 und 5. Das Einwohnerbuch von 1751 macht zu den Berufen der Gerbereibewohner folgende Angaben: zwei Weißgerbermeister, ein Kutler, ein Fischer, drei Strumpfwirker und ein Brandweimbrenner. Weißgerber und Strumpfwirker sind zwei Berufsgruppen, die Erlangen über seinen engen regionalen Raum hinaus bekannt machten. [...]

Bevor 1686 mit den Hugonotten auch Handschuhmacher nach Erlangen kamen, waren hier vor allem Rotgerber ansässig.

Die französischen Flüchtlinge, daran interessiert, hier ihr Handwerk auszuüben, brachten die Weißgerber mit. [...]



Bild: Weißgerber, Holzschnitt, 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts (aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“)

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 8-11

#### Das Gerbereiviertel

Herausgeber:  
Stadt Erlangen

Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)

Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990

Mit der Ansiedlung der Gerberei beginnt für das Gerbereiviertel (und die Mühlen) eine Entwicklung, die bis in die Gegenwart von zwei Merkmalen gekennzeichnet ist.

Einerseits hatte dieses Gebiet von Anfang an eine Sonderstellung. Durch die abgesetzte Lage war es schon immer planerischen Eingriffen leichter zugänglich. Es zeigt sich aber, dass diese im Laufe der Jahrhunderte nicht immer von Erfolg begleitet waren.

Andererseits sind sowohl Planungen als auch die verschiedenen Nutzungen des Gebietes typisch für ihre Zeit, wir können an ihnen entlang Schritte der gesellschaftlichen Entwicklung bis zur Gegenwart nachvollziehen.

Referat für  
Planen und Bauen



## Historische Entwicklung des Gebiets

### Das Gerbereiviertel im 19. und 20. Jahrhundert



Bild: Gerber an der Regnitz, im Hintergrund Thalemühle, um 1895, Fotograf: Friedrich Morgenroth (SAE, VLS.b.297)



Bild: Gerberlei No. 11, ca. 1930 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Gasthaus Goldenes Hufeisen, ca. 1937 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 24-25

#### Das Gerbereiviertel

Deutlicher machten sich die Folgen der Industrialisierung erst nach dem 1. Weltkrieg in diesem Viertel bemerkbar:

- die Bewohner arbeiten zumeist in Betrieben industriellen Zuschnitts und bei der Eisenbahn.
- die Ansiedlung verschiedener Fabriken ist Beispiel für den durch die gesellschaftliche Entwicklung entstehenden neuen Bedarf.

In diesem Zeitraum siedelten sich im „Gerbereiviertel“ die Steidelsche Fabrik für feinmechanische Arbeiten, die Bleistiftspitzerfabrik Möbius und die erste Erlanger Glas-, Gebäude-, Straßen- und Teppichreinigungsanstalt Joseph Düsel an.

Der Bedarf an Bleistiftspitzern weist auf die erhöhte Bedeutung schriftlicher Zeichen hin, hervorgerufen durch zunehmende Bürokratisierung und innerbetriebliche Arbeitsteilung (Verwaltung, ökonomische und technische Planung).

Auch Reinigungsunternehmen als selbständige Betriebe weisen auf die zunehmende Arbeitsteilung hin. Während sich immer weniger bürgerliche Haushalte Dienstkräfte leisten können, steigt die Tendenz, in Produktionsbetrieben unproduktive Arbeiten, wie z. B. das Reinigen, nicht mehr von eigenen Arbeitskräften ausführen zu lassen.

#### Das Gerbereiviertel

Herausgeber:  
Stadt Erlangen

Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)

Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990

Im Gerbereiviertel selbst machte sich die neue Zeit zuerst in einem deutlichen Anwachsen der Einwohnerzahl bemerkbar.

Im industriellen Aufschwung in Deutschland verzeichnete Erlangen ein jährliches Bevölkerungswachstum zwischen 3-9%, eine Folge des allgemeinen Dranges von Arbeitskräften in die Stadt. Die Sozialstruktur des Viertels wandelt sich. Dominierten noch 1850 die selbständigen Gerbermeister, so betreiben 1890 nur noch zwei ihr Gewerbe im Viertel.

Dagegen nimmt die Zahl der lohnabhängigen Bewohner zwischen 1866 und 1890 deutlich zu. Bis zum 1. Weltkrieg sind diese Bewohner der Gerberei hauptsächlich in den nichtindustriellen Gewerbebranchen Erlangens beschäftigt.

Referat für  
Planen und Bauen





## Historische Entwicklung des Gebiets „Altensteinsche Palais“ und „Rödelheimkanal“



Bild: Erlangen von der Südwestseite, Zeichner: Klüster, Lithograph: Herrlein, um 1835 (Stadtarchiv, VI.A.4-48)



Bild: Das Altensteinsche Palais, gebaut 1751, Ansicht von der Gartenseite (Zeichnung aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990)



Bild: Ausschnitt aus dem Plan „Erlangen im Jahre 1822“, westlicher Stadtrand mit Altensteinschem Palais und Gerberwerk, Joseph Platner, 1822 (Stadtarchiv)

### Altensteinsche Palais

In der näheren Umgebung des Gerbereiviertels fällt ein Gebäude besonders auf: Das „Altensteinsche Palais“.

Ursprünglich ein Gerberhaus an der Stadtmauer, erbaut 1751, von Gottlob Baron Altenstein neuerbaut und durch markgräfliches Privileg von allen Lasten (Einquartierung, Haussteuer) befreit. Besonders dem Platz zur Stadt hin widmet der Baron seine Aufmerksamkeit. Der ehemalige „Zimmerplatz hinter der französischen Kirche“ bekommt eine Kastanienallee, daher sein damaliger Name „Die Plantage“.

1805 erwirbt die Königlich Preussische Friedrich-Alexander-Universität das Haus. 1841 kauft die Eisenbahnverwaltung das Grundstück für das zukünftige Bahnhofsgebäude.

### Rödelheimkanal

Um 1694 ließ der Markgraf einen Kanal für die Gerber anlegen. Dieser wurde vom Rödelheimbach aus durch die Gerberei geführt und mündete schließlich in die Schwabach. Durch starke Regenfälle wurde diese Arbeit jedoch bald zunichte gemacht.

Der Kanal füllte sich an mehreren Stellen mit losgeschwemmter Erde, wodurch der Fluss des Wassers gehemmt wurde.

Eine Reparatur erschien zu teuer, daraufhin wurde der Graben wieder eingeebnet.

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 12

### Nähere Umgebung

In der näheren Umgebung des Gerbereiviertels fallen zwei Aspekte besonders auf: Das „Altensteinsche Palais“ (an der Stelle des heutigen Bahnhofsgebäudes) und die Anlage des Rödelheimkanals für die ansässigen Gerber.

Herausgeber:  
Stadt Erlangen  
Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)  
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990



## Historische Entwicklung des Gebiets „Plan der königl. bayr. Universitätsstadt Erlangen“, 1907

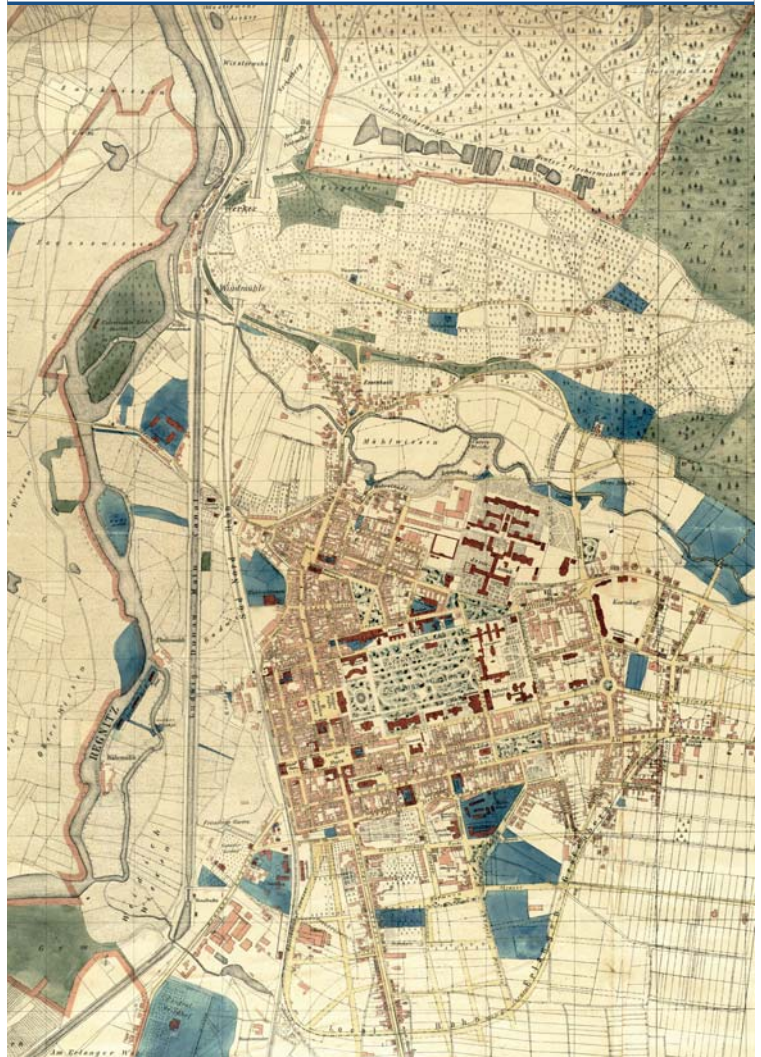


Bild: „Plan der königl. bayr. Universitätsstadt Erlangen“, 1907, Lithographie, z.T. handkoloriert (Stadtarchiv IV.E.55)  
Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 16-17

### Zerschnitten

Das Gebiet westlich der Stadt Erlangen erfährt durch zwei große planerische Projekte des einsetzenden industriellen Zeitalters ein neues Gesicht: wo heute der Frankenschnellweg (A73) entlangläuft, begann man 1835 mit dem Abschnitt Nürnberg-Bamberg des Ludwig-Donau-Main-Kanals, der am 5. Mai 1843 eröffnet wurde.[...]

Die allorts herrschende rege Bautätigkeit fand ihre Fortsetzung beim Bau der bayerischen Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Am 25. August 1844 wurde die Strecke zwischen Nürnberg und Bamberg eröffnet, wobei die Fahrt durch den über 300 m langen Erlanger Burgbergtunnel - den ersten Eisenbahntunnel Bayerns - eine Sensation war.[...]

Herausgeber:  
Stadt Erlangen  
Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)  
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990





## Historische Entwicklung des Gebiets

### Der Ludwig-Donau-Main-Kanal



Bild: Kanal bei der Martinsbühler Kirche, 1910 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Ausschnitt aus dem Generalbalken-Übersichtsplan, Arch. Prof. Otto Lase, 1928 (Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung)



Bild: Kanaldenkmal an den Werken, o.J. (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)

Die bayerische Regierung gab 1826 dem Oberbaurat Erhr. von Fehmann den Auftrag zur Ausarbeitung eines Projektentwurfs für einen Donau-Main-Kanal.

„...Ich bin auf das vollkommenste überzeugt, daß durch den höheren Ertrag der bayerischen Staatswaldungen, welchen dieser Kanal hervorbringen müßte, die Baukosten vollkommen gedeckt und gerechtfertigt würden, abgesehen von allen anderen wichtigen Vortheilen desselben ...“  
(Zwischenbericht Fehmanns vom 2. Dez. 1828)

[...] Den Ausschlag zum Baubeschluss gab die irrationale Besessenheit König Ludwigs I. von der alten Kanalidee. Ohne die inzwischen in England offensichtliche Überlegenheit der Eisenbahn zur Kenntnis zu nehmen, entschied er sich am 18. Mai 1829 für den Bau. [...]

Statt der veranschlagten 10 Mio. Gulden Baukosten betrug die Gesamtsumme schließlich 17 Mio. Gulden; die Eröffnung verzögerte sich immer wieder durch Dammbrüche und Hochwasserschäden. Am 5. Mai 1843 wurde endlich die Kanalstrecke Nürnberg-Bamberg feierlich eröffnet, das Erlanger Kanaldenkmal wurde am 15. Juli 1846 enthüllt. Zur Rückfahrt benutzten die per Schiff angereisten Nürnberger und Bamberger Delegationen dann freilich die Eisenbahn.

Über 100 Schleusen waren notwendig, so dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der getrieblen Schiffe nur 1,5 km/h betrug. Daher erwies sich der Kanal im Vergleich zur viel schnelleren Eisenbahn als verkehrstechnischer Anachronismus. Zudem verringerten die zu geringen Abtauchstiefen der Kanal-Zubringer Donau und Main einerseits und die für die Schleusen zu breiten Donau-Schiffe andererseits den Frachtvorteil niedriger Kanalgebühren: ab 1863 wuchsen die Verluste stetig, 1881 passierten den Kanalhafen in Erlangen nur noch etwa 200 Schiffe.

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 16-17 u. 18-19

#### Der Ludwig-Donau-Main-Kanal

Noch heute erinnert das Kanaldenkmal an der Westseite des Burgbergs an jenes Bauwerk. Für den Bau des Frankenschneidwegs (A73) wurde das Kanaldenkmal versetzt.

Der alte Kanalhafen lag dort, wo sich heute die Feuerwehr befindet.

Herausgeber:  
Stadt Erlangen  
Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)  
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990



## Historische Entwicklung des Gebiets

### Die Eisenbahn



Bild: Burgbergtunnel, 1874 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Bahnhof Erlangen, ca. 1890 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Bahnhof Erlangen, o.J. (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)

„... wir müssen Schienenwege in Bayern haben, wir mögen wollen oder nicht. Wir müssen sie sogar in großer Ausdehnung haben, nicht bloß von Norden nach Süden, sondern von Osten nach Westen, sie mögen kosten, was sie wollen ...“  
(Freiherr von Weveld, Mitglied der bayerischen Abgeordnetenkammer, 1843)

Allerdings brauchte es bis in die vierziger Jahre hinein, bis auch die Mehrheit der bayerischen Abgeordnetenkammer den Eisenbahnbau als notwendiges Übel begriff. Viele Bankiers und Großaktionäre hatten ihn längst als lukratives Geschäft erkannt und sich 1836 zu einer privaten Nordbahn-Aktiengesellschaft zusammengeschlossen, wobei man den Bau einer Linie von Nürnberg nach Bamberg-Coburg weiter nach Norden plante. Die bayerische Regierung hingegen genehmigte stattdessen die Subskription des Baukapitals für die Nordbahnroute über Bamberg-Kulmbach-Hof in Richtung Leipzig. [...]

Mit Aufnahme der Bauarbeiten zwischen Nürnberg und Bamberg (August 1842) begann nach langen Planungen und Verhandlungen endlich der Bau der staatlichen, schließlich „Ludwigs-Süd-Nordbahn“ genannten Linie unter der neu gegründeten Kgl. Eisenbahnbau-Commission.

Bei der offiziellen und feierlichen Streckeneröffnung am 25. August 1844 zog die von Maffei/München gebaute „Bavaria“ einen 14 Waggons langen Festzug mit 300 Passagieren.

Die fränkischen Streckenabschnitte wurden bis 1849 vollendet, die gesamte, schließlich über Augsburg bis Lindau reichende Linie war bis 1853 fertiggestellt.

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 17 u. 20-21

#### Die Eisenbahn

In den Jahren 1845 bis 1855 werden fast 6000 km gebaut; 1870 gibt es in Deutschland fast 20.000 km Bahnstrecken.

Der Eisenbahnbau löste eine Veränderung aus, die alle Bereiche des Lebens erfasste - die Wirtschaft, die Industrie, die Technik und auch die Lebensgewohnheiten.

Herausgeber:  
Stadt Erlangen  
Grundlagen:  
Stadtarchiv Erlangen  
Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
(Pläne, Fotos, Grafiken)  
Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
Planungsbüro Prof. Sieverts  
1990



## Historische Entwicklung des Gebiets Veränderungen nach 1945



Bild: Der Großparkplatz als Baustelle (Fotograf: Gertold Glasow - Stadtarchiv VLA.b.1127)



Bild: Aufgefülltes Kanalbett, um 1960 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Frankenschnellweg, 1987 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Durchgang Gerberei, das ehemalige „Markgräfliche Waschhaus“, Dezember 1937 (Fotograf: Friedrich Morgenstern - Stadtarchiv VLR.b.412)



Bild: Durchgang Gerberei, 1987 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 26

### Veränderungen nach 1945

Die gesellschaftlichen Veränderungen nach 1945 zeigen auch im Gerbereiviertel ihre Auswirkungen. Nach dem 2. Weltkrieg wird die Bundesrepublik Deutschland von einer zunehmenden Individual-Motorisierung erfasst. Gegen Ende der 70er Jahre beginnt der Strukturwandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft wirksam zu werden. Straßentransporte, Verwaltung und Umschlagplätze für Waren werden immer wichtiger.

Dies alles hat auf die Stadt und ihre Viertel Auswirkungen. Neue Verkehrsadern müssen entstehen, um so die Innenstadt zu entlasten und den Verkehrsfluss zu steigern. Zusätzlich schafft die Ansiedlung von Verwaltung und großen Geschäftshäusern in der Innenstadt einen riesigen Platzbedarf.

Referat für  
Planen und Bauen



## Historische Entwicklung des Gebiets Veränderungen nach 1945

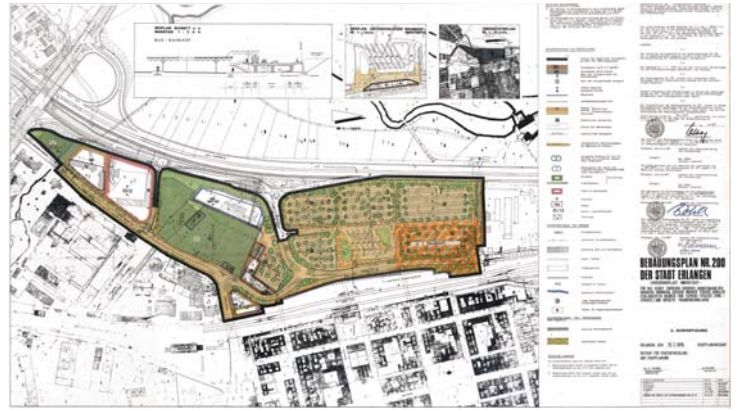


Bild: Bebauungsplan Nr. 200 der Stadt Erlangen - Großparkplatz und Innenstadt, 1976



Bild: Luftbild von Westen, 1978 (Fotograf: Buchof & Boel OHC, Nürnberg - Stadtarchiv VLA.b.734)



Bild: Parkhaus eröffnet im Mai 1982 (Foto aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990 - Fotograf: unbekannt)



Bild: Blick vom Parkdeck Richtung Süden, 2015 (Fotograf: Werner Vogge/Stadt Erlangen)

Text: Sieverts, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Bonn, S. 28

### Das Gerbereiviertel als Lösung der Verkehrsprobleme

In den Anfängen der 60er Jahre enthalten die Planungen in ihrem Kern schon den heutigen Bestand: Nutzung des Gerbereiviertels als innerstadtnahen Parkplatz, Ausbau der Münchener Straße zur Entlastung der Innenstadttachsen und den Ausbau der regionalen Nord-Süd-Verbindung durch den Frankenschnellweg.

Als erstes Großprojekt wird 1970 der Frankenschnellweg verwirklicht. Von diesem Zeitpunkt an beschleunigt sich der Trend, das Gerbereigebiet den Bedürfnissen der „mobilen Dienstleistungsgesellschaft“ anzupassen.

Mitte der 70er Jahre wird die Münchener Straße ausgebaut und an den Frankenschnellweg angebunden. Kurze Zeit später wird der Parkplatzausbau beschlossen.

Referat für  
Planen und Bauen





# Historische Entwicklung des Gebiets

## „Wöhrmühle“ und „Thalermühle“



Bild: Die Wöhrmühle von Westen, Bleistiftzeichnung, 1797 (aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990)

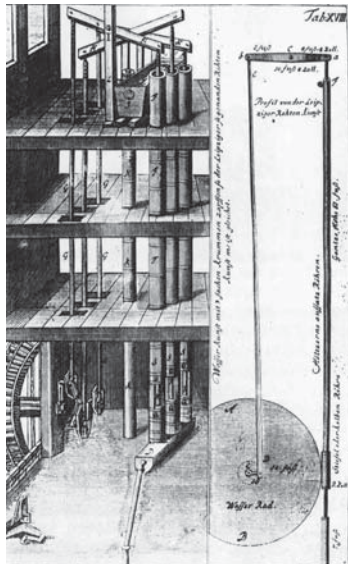


Bild: Funktionszeichnung eines Wasserdruckwerks. Das Druckwerk der Thalermühle diente zur Versorgung der Wasserkunst im Schloßgarten, s.l. (aus der Studie „Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs“ von 1990)

### Die Wöhrmühle

Die Wöhrmühle (anfangs „Pöppelmühle“ genannt) wurde in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erbaut. Bis zum Jahr 1709 gehörte sie nicht zur Stadt Erlangen, sondern zum Amt Baiersdorf. Anfangs nur für Getreide benutzt, später wurde sie durch eine Walkmühle erweitert. Im Dreißigjährigen Krieg brannte das Gebäude ab und wurde 1687 von Johann Schmidt neu errichtet. 1763 erhielt Konrad Schmidt die Bewilligung zur Einrichtung einer Schleifmühle. Die Mühle blieb bis ins 19. Jahrhundert im Besitz seiner Familie.

1775 verfügte die Mühle über 9 Mahlgänge inklusive Gerbgang, Malzgang (Malzbrechgang für Braugerste) und Hirsegang, einen Griebschwung und Säuberer, eine Schneidsäge sowie eine Walk- und Schleifmühle.

1827 errichteten die Gebrüder C. A. Schmidt und J. C. Schmidt mit dem Handlungs-Commiss J. C. Fleischmann auf der Wöhrmühle eine Tuchfabrik.

### Die Thalermühle

Die Thalermühle wurde 1705 zur Speisung der Springbrunnen im Schloßgarten erbaut. Ihr ursprünglicher Name war „Die Mühle bei der Wasserkunst“.

Zu Ehren der Markgräfin Sophie von Brandenburg-Bayreuth wurde sie in „Sophienmühle“ umbenannt. Einige Jahre später schenkte der Markgraf die Mühle dem Zimmermeister und Müller Johannes Jakob Thaler. Mit der Schenkung war die Verpflichtung verbunden, das Druckwerk für die Wasserkünste in Gang zu halten. Das Wasser wurde in unterirdischen Bleiröhren auf den Wasserturm (den heutigen „Karzer“ in der Wasserturmstraße) getrieben, von wo es in den nahen Schlossgarten geleitet wurde. Außer dem Druckwerk befanden sich noch eine Mahl- und eine Holzschneidemühle in der Thalermühle. [...] Nach wie vor beherbergt sie die „Hochfürstliche Wasserkunst“.

Text oben: Sievert, Thomas et al. (1990): Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs, Blatt S. 14-15  
 Text unten: Engelhardt, Thomas (2013): Gewerbe am Fluss, in: Stadtmuseum Erlangen (Hrsg.), STADT-Land-Fluss

### Gewerbe am Fluss

Das mittelalterliche Erlangen wurde durch die Eszenbacher Mühle an der Schwabach versorgt, bis um 1628 die Wöhrmühle an der Regnitz errichtet wurde. Abgesehen von diesen beiden zählen die Brucker Mühle, die Neumühle und die Königsmühle zu den ältesten des heutigen Stadtgebiets. [...]

Mit Gründung der Hugenottenstadt begann ein neues Kapitel der Erlanger Mühlengeschichte. An der Regnitz entstand nördlich der Altstadt ein Gewerbeplatz mit wasserbetriebenen Werken, und auch beim Sandwöhrd, an der Schwabach und im benachbarten Frauenaarach wurden neue Mühlen errichtet. Die sich verbessernde Mühlentechnik erlaubte die effektivere Nutzung der Wasserkräfte, sodass Mahl-, Stampf-, Säge- und Schleifmühlen oft miteinander kombiniert wurden. [...]

Herausgeber:  
 Stadt Erlangen  
 Grundlagen:  
 Stadtarchiv Erlangen  
 Auswahl und Digitalisierung der Abbildungen  
 (Pläne, Fotos, Grafiken)  
 Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs  
 Städtebauliches Gutachten im Auftrag der Stadt Erlangen  
 Planungsbüro Prof. Sieverts  
 1990

