

"Fränkische Heimat"

Beiträge zur fränkischen Heimart- und Volkskunde

PROF. GERHARD PFEIFFER

Zur Geschichte der Nürnberg-Fürther Straße

19 5 8

FRANKENVERLAG LORENZ SPINDLER NÜRNBERG

Prof. Dr. Gerhard Pfeiffer:

Der Neubau der Nürnberg-Fürther Straße im Beginn des 19. Jahrhunderts

Die Voraussetzungen des Straßenbaus um das Jahr 1800

König Friedrich Wilhelm II. von Preußen ließ, nach dem Thronverzicht des letzten fränkischen Markgrafen, im Januar 1792 von den Fürstentümern Ansbach und Bayreuth Besitz ergreifen. Damit kam in das bisherige politische Gleichgewicht der Kräfte im Fränkischen Reichskreise ein neues beunruhigendes Moment herein. Denn die „fränkischen Provinzen“ des Preußischen Staates stellten nun ein Mittel zielbewußter Machtpolitik eines Staates dar, der den Rahmen eines Territoriums des Heiligen Römischen Reichs längst abgestreift hatte.

Exponent dieser Politik in Franken war der kgl. Staatsminister Karl Freiherr v. Hardenberg, der spätere preußische Staatskanzler. Trotzdem sein König i. J. 1796 die freiwillige Unterwerfung Nürnbergs unter die preußische Krone nicht anzunehmen gewagt hatte, sah Hardenberg weiterhin in dem Erwerb Nürnbergs für Preußen eine wichtige Aufgabe der preußischen Politik. Er faßte dieses Ziel zunächst im Hinblick auf die wirtschaftliche Bedeutung der Reichsstadt ins Auge. Es würde, so betonte er in einer Denkschrift 1) des Jahres 1797, „vorteilhaft für das Commerz“ sein, wenn Nürnberg preußisch würde. Die trotz aller Niedergangserscheinungen immer noch unleugbare wirtschaftliche Bedeutung Nürnbergs würde sich vor allem in einer Steigerung der

Staatseinkünfte, insbesondere aus der Accise, äußern. Nürnberg und sein Landgebiet würden außerdem die voneinander räumlich getrennten Fürstentümer Ansbach und Bayreuth einander territorial näher bringen. Solche Gründe mußten die Bemühungen um den Erwerb Nürnbergs wachhalten.

„Ist Nürnberg für uns verloren“, so meinte der preußische Staatsmann 1797 weiter, „so muß man suchen, die Vorstädte emporzubringen“. So förderte man nach Möglichkeit die kleinen Handwerker in den Vororten Nürnbergs, die man 1796 ohne Rücksicht auf Nürnbergs Hoheitsansprüche besetzt hatte.²⁾ Man stärkte bewußt Fürth. Die Verlegung der markgräflichen Bank von Ansbach nach Fürth war eine solche deutliche Kampfmaßnahme gegen Nürnberg. Eine Hebung des Wirtschaftslebens der Markgrafschaft ging eben auf Kosten Nürnbergs.³⁾

Aber auch ohne den Blick auf die Nürnberger Konkurrenz suchte Preußen seine fränkischen Provinzen wirtschaftlich zu fördern und so die Steuerkraft seiner Einwohner zu stärken. „Zur Beförderung des inländischen Verkehrs sowohl als des auswärtigen Handels sind“ - darüber war sich Hardenberg klar⁴⁾ — „gute Landstraßen und deren vorteilhafte Richtung vorzüglich notwendig“. Deshalb nahm die preußische Verwaltung energisch den Ausbau der Landstraßen in Angriff.⁵⁾ Als wichtigste Verkehrsstraße mußte sie ihre Fürsorge vor allem der Frankenstraße schlechthin, der Fernstraße von Frankfurt nach Nürnberg, widmen. 1799 war man mit ihrem Ausbau soweit gekommen, daß der Straßenabschnitt von Burgfarnbach nach Fürth verbessert wurde. Man mußte sich fragen, ob nicht die Fortführung dieses Straßenbauvorhabens bis zu den Vororten Nürnbergs zweckmäßig sei.⁶⁾

Diese Frage konnte die Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach vorbehaltlos bejahen.⁷⁾ Die Rentabilität schien von vorneherein gesichert. Bei dem starken Verkehr würden die Straßenunterhaltungskosten durch das Chausseegeld sicher gedeckt werden. Außerdem war ein handelspolitischer Erfolg zu erhoffen: Fürths Gewerbe würde aufblühen, „wenn man das Nürnberger Publicum durch einen guten Weg zu Vergnügungsreisen nach Fürth einladete“. Ferner lag die Lenkung des Nürnberger Handelsverkehrs über Fürth im Zollinteresse. Nürnbergs Handel war nämlich in der letzten Zeit wegen der schlechten Straßenverhältnisse von der „Frankenstraße“ auf den Weg über Bamberg ausgewichen, der nur auf 6 Stunden durch preußisch-Bayreuther Zollgebiet führte.

So setzte sich denn die Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach auf Grund eines Referates ihres Direktors Kracker mit Bericht vom 16. Januar 1800 für den Gedanken des Ausbaus der Straße von Nürnberg nach Fürth ein. Politische Schwierigkeiten, die man „vor der Reoccupation der Landeshoheit“ bei der Reichsstadt Nürnberg und bei dem Hochstift Bamberg zu erwarten gehabt hätte, brauchte man — vor allem seit dem preußischen Vorgehen gegen Nürnberg 1796 — nicht mehr zu befürchten. So waren eigentlich nur die straßenbautechnischen Probleme zu lösen und natürlich die Frage der „vorteilhaften Richtung“, der „zweckmäßigsten Direction“ der Straße zu klären.

bisherigen Verbindungswege zwischen Nürnberg und Fürth

Für den heute rückschauenden Betrachter könnte es verwunderlich erscheinen, daß eine solche Frage zur Diskussion stand. Denn rein geometrisch ist ja die heutige „Fürther Straße“ in Nürnberg als annähernd gerade Linie so offenkundig die kürzeste Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth, daß sie die Frage nach einer evtl. zweckmäßigeren Verbindung ausschließt. Vor 150 Jahren jedoch boten sich, wie aus einem Bericht⁷⁾ der Chausseebaukommission vom 5. Juli 1800 hervorgeht, zwei Möglichkeiten an: der Ausbau der „Haupttheeres- und Geleitsstraße“, die in einer Länge von 1692 Ansbacher Ruthen vom Nürnberger Neutor aus zwischen Johannisfriedhof und Sternschanze hindurch über Schniegling zur Dooser Brücke führte und im Zuge der heutigen Kurgartenstraße und Hornschuchpromenade in Fürth ihre Fortsetzung fand. Daneben aber bestand eine 1640 Ansbacher Ruthen lange „Land- und Commerzstraße“ auf dem südlichen Pegnitzufer, die etwa vom Knick Hornschuch-Promenade/Kurgartenstraße aus sich von der Geleitsstraße trennte und mit Krümmungen ungefähr im Zuge der Muggenhofer Straße und der Bärenschanzstraße in Nürnberg verlief. Von beiden Straßen zweigten außerdem noch Nebenwege ab. Der nördliche, in den Katasterblättern als „Stadtweg“ bezeichnete Weg verlief über Wetzendorf im Zuge der heutigen Wetzendorfer Straße, um beim Schanzendurchlaß vor dem Johannisfriedhof die Hauptstraße zu erreichen. Er wurde von leichten Fuhrwerken zur Vermeidung des tiefen Sandes auf der Hauptstraße benutzt. Der südliche, auch nur für leichte Fuhrwerke geeignete Nebenweg verlief über Leyh und erreichte im Zuge der heutigen Eberhardshofstraße die „alte Straße“ auf dem Südufer der Pegnitz zwischen der Bärenschanze und dem Rochusfriedhof.

Die alte Heeres- und Geleitstraße

Als die Entscheidung über den Ausbau einer der in Betracht kommenden Straßen gefällt werden mußte, war die bedeutendste unter ihnen ohne Zweifel die Geleitsstraße vom Neutor in Nürnberg über die Dooser Brücke nach Fürth.

Man wird freilich nicht behaupten können, daß diese Heeres- und Geleitsstraße im Zuge der ältesten Fernverbindung vom Frankfurter Raum nach Regensburg verlaufen sei.8) Wer von Frankfurt kam, hätte ja bald nach Überschreitung der Rednitz bei Fürth sogleich über die Pegnitz auf deren Nordufer setzen und im Zuge des Rennweges und der heutigen Flurstraße in Nürnberg kurz vor Mөгeldorf erneut auf das Südufer überwechseln müssen, wenn er ins Donaugebiet gelangen wollte. Die Straßenführung nach Doos setzt außerdem einen Brückenbau voraus.9)

Das im Unterlauf der Pegnitz hier besonders steil eingeschnittene Gelände ließ erst weiter unterhalb eine Furt, die zudem nur bei niedrigem Wasserstand durchschritten werden konnte, finden. Weist nicht schließlich auch die Bezeichnung „Neutor“ in Nürnberg darauf hin, daß erst nachträglich dieses fünfte Stadttor 10) für einen verhältnismäßig jüngeren Straßenzug geschaffen wurde? Nürnberg ist aber zunächst auf dem Nordufer der Pegnitz entstanden, als sich am Hang des Burgberges eine Kaufmannssiedelung entwickelte. Die Mutterkirche dieser Siedelung war die Kirche St. Peter und Paul in Poppenreuth. Die Nordhälfte der Nürnberger Altstadt, die Sebalder Seite, ist auch zweifellos während der gesamten reichsstädtischen Zeit die bedeutendere, die wirtschaftlich dominierende geblieben. Sie war Sitz der Kaufmannschaft, sie umschloß den Haupt- und Herrenmarkt sowie das Rathaus. Es ist klar, daß der Verkehr sich dorthin zog und dorthin gerichtet blieb.

Seit dem Ausgang des Mittelalters läßt sich nun nachweisen, daß Heereszüge aus dem Nordwesten über die Dooser Brücke nach Nürnberg gelangten. Als 1489 König Maximilian I. mit 200 Pferden nach Nürnberg kam, zog ihm eine Ratsgesandtschaft bis zur steinernen Brücke bei Doos entgegen und geleitete ihn feierlich durch das Neutor.11) Hans Sachs schildert anschaulich, wie i. J. 1538 der Nürnberger Rat eine Musterung bei Doos und Poppenreuth abhielt. 12) 1552 zog Markgraf Albrecht Alcibiades von Poppenreuth her gegen Nürnberg. Während Gustav Adolf von Fürth aus durch das Spittler Tor in Nürnberg einzog, wurde die Straße über

die Dooser Brücke von den Heeren im österreichischen Erbfolgekrieg, im Siebenjährigen Krieg und in den Koalitionskriegen benützt. 13)

Vom 15. bis 18. Jahrhundert läßt sich also diese Straße als Heeresstraße nachweisen. Sie hat im gleichen Zeitraum vor allem als Geleitsstraße gedient. Gerade darüber liegt ein reichhaltiger archivalischer Stoff vor, weil das Geleitsrecht immer wieder Anlaß zu Streitigkeiten gegeben hat.

Geleit ist die Ausübung des Königsschutzes auf den Straßen. Denn ebenso wie die königlichen Märkte standen auch die königlichen Straßen unter dem Königsfrieden. Diesen Schutz ließ der König ursprünglich durch die Grafen ausüben. Auch nach der Territorialisierung des Reiches bleibt man sich bewußt, daß das Geleit ein Recht des Königs ist. Noch der Nürnberger Reichslandfriede von 1298 stellte ausdrücklich fest: Niemand darf geleiten, er habe denn das Geleit vom Reiche.14) Das Geleit ist also ein vom König verliehenes Hoheitsrecht.

Für den Kaufmann schließt dieser Schutz die Pflicht zur Erlegung von Gebühren ein. Deshalb wird vielfach Geleit und Zoll, theloneum und conductus, gleichbedeutend gebraucht, ohne es freilich zu sein. Die Geleitsgebühren bedeuten zugleich für den Kaufmann die Gewähr für Sicherheit auf der Straße und den Anspruch auf Schadenersatz im Falle der Beraubung auf offener Reichsstraße. So kennen wir aus den Geleitsverträgen der Burggrafen von Nürnberg und der Grafen von Hohenlohe aus den Jahren 1313 und 1326 nicht nur ihre wechselseitige Absprache über das Kaufmannsgeleite in ihren Ländern und über die Geleitsgebühren, sondern auch die Klarstellung des Grundsatzes: Wenn irgendeinem Kaufmann im Land oder Gebiet eines der Vertragspartner ein Schaden an Leib oder Gut durch Pfändung oder Raub zustößt, so soll der Landesherr, in dessen Gebiet dieser Fall eintritt, den Schaden erstatten. 15) Es lassen sich denn auch Fälle nachweisen, in denen der Geleitsherr für die Entschädigung der beraubten Kaufleute eintreten muß. Als z. B. 1413 ein großer Kaufmannszug zwischen Weißenstadt und Eger ausgeplündert wird, steht der Burggraf von Nürnberg, dem auf jener Straße Geleitsrecht und Geleitspflicht zustand, für die Entschädigung der Kaufleute ein.16)

In Nürnbergs Umgebung war im 14. Jahrhundert der Reichsschultheiß für das Geleit auf den Reichsstraßen zuständig. Im Privileg vom Jahre 1313 legte nämlich König Hein-

rieh VII. fest, der Reichssschultheiß müsse die gemeinen oder Königsstraßen schützen und auf ihnen die Reisenden sicher geleiten.17) Seit dem Übergang verschiedener Funktionen des Schultheiß an den Rat der Reichsstadt findet sich in einem Privileg Karls IV. dieses Recht unter den Befugnissen, die dem Rat zustehen.18)

Nun hatte ein grundlegendes Reichsgesetz v. J. 1232, die *Constitutio in favorem principum*, das Geleitsrecht als Zubehör der Landesherrschaft der Reichsfürsten behandelt.19) Als Reichsfürsten fühlten sich schließlich auch die Nürnberger Burggrafen, die in dieser Stellung 1363 ausdrücklich bestätigt wurden.20) So sehen wir denn auch die Burggrafen im 14. Jahrhundert das Geleit ausüben, ja Burggraf Johann errichtete 1357 mit Erlaubnis Kaiser Karls IV. in Burgfarnbach ein neues „Geleit“, das auf Einspruch Nürnbergs hin noch im gleichen Jahre vom Kaiser aufgehoben wurde.21) In einer Urkunde König Wenzels für Burggraf Friedrich V. vom Jahre 1381 wurde das Geleitsrecht als Zubehör der landesherrlichen Rechte behandelt.22)

Es konnte nicht ausbleiben, daß der Anspruch, das Geleit auszuüben, in dem Augenblick strittig wurde, als die Frage der Landeshoheit im Nürnberger Umland zwischen den Burg- bzw. Markgrafen und dem Rat aufgerollt wurde. 1386 war in der Nürnberger Umgebung von burggräflichen Geleitsrechten nur in Tennenlohe, Bruck, Vach und Ritzmannshof die Rede, nicht von Fürth.23) 1469 beschwerten sich aber die Nürnberger darüber, daß der markgräfliche Amtmann in Fürth nur dann den Nürnberger Kaufleuten Geleit geben wollte, wenn sie es schon von Nürnberg aus nähmen, „das doch vor nit gewest sey.“24) Im Harrasischen Vertrag, den 1496 Markgraf Friedrich von Brandenburg mit dem Rat der Reichsstadt Nürnberg schloß, mußte doch von Seiten Nürnbergs der neu aufgerichtete „Zoll“ zu Fürth und Ferrieden anerkannt werden.25)

Dieser rechtlichen Verschiebung entsprechend geleiteten noch 1449 die Nürnberger Stadtknechte die Räte des Würzburger Bischofs von Fürth bis Nürnberg.26) Der Markgraf legte aber 1472 in Nürnberg dagegen Verwahrung ein, daß Nürnberger Stadtknechte einen Neumarkter, der vom markgräflichen Schaffer in Fürth einen Geleitzettel für seine Reise „uf seiner gnaden straßen bis gein Feriden“ genommen habe, im Interesse der Nürnberger Gläubiger gefangen nach Poppenreuth geführt hätten, als er „hinder der stat Nurmberg hinzugeen gein Boppenrewt zugegangen sey“.27)

1489 nimmt, wie wir sahen, eine Ratsdeputation König Maximilian erst an der Dooser Brücke in Empfang, 1517 beansprucht Markgraf Casimir erneut das Geleitsrecht bis zur Stadt Nürnberg, bis zu den Stadtmauern, ja bis zur Burg. Für die Markgrafen ist die Straße über die Dooser Brücke bis zum Neutor des Heiligen Reiches und ihre Geleitsstraße.²⁸⁾

Die Streitigkeiten, die über die Ausübung des Geleitsrechtes von den Nürnberger Stadtmauern an entstehen, erlauben uns so Schlüsse auf frühere Handelswege und die Festlegung des genauen Straßenzuges, der später für die Kaufmannszüge zur Frankfurter Fasten- und Herbstmesse, aber auch für die Verbringung der Reichskleinodien zur Kaiserkrönung nach Frankfurt gewählt wurde.

Mit aller Vorsicht darf mit den hier vorgetragenen Beobachtungen die Vermutung begründet werden, daß ursprünglich der Verkehr aus dem Maindreieck über Fürth in den Regensburger Raum auf dem Südufer der Pegnitz blieb, daß er aber nach der Entstehung der Kaufmannssiedelung bei der Nürnberger Burg von hier durch das Tiergärtnerort über Wetzendorf und Poppenreuth verlief, um von Fürth aus über Unterfarnbach dann Ritzmannshof zu erreichen. Der Versuch, den in der Mitte des 14. Jahrh. der Burggraf machte, ein neues Geleit in Burgfarnbach zu errichten, deutet darauf hin, daß die Kaufleute nunmehr über dieses Dorf nach Veitsbronn zogen, um dort die „Alte“ und Hochstraße über Puschendorf weiter zu benutzen. Im gleichen Jahrhundert dürfte man in Nürnberg, um die steile Bergstraße zum Tiergärtner Tor zu vermeiden, für die nach Nordwesten ziehenden Kaufleute das Neutor geschaffen haben. Erst im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts scheint dann der Weg über Wetzendorf-Poppenreuth zugunsten der Straße über die vor 1427 gebaute steinerne Brücke bei Doos aufgegeben worden zu sein.

Die Auseinandersetzungen zwischen der Reichsstadt und den Hohenzollern, den Burggrafen zu Nürnberg und Markgrafen zu Brandenburg, die für die Reichsstadt immer eine große Gefahr bedeuteten, veranlaßten den Nürnberger Rat, die Stadtmauern nicht nur wohl in stand zu halten, sondern sie auch den Erfordernissen der fortschreitenden Kriegstechnik anzupassen. Deshalb wurden nach den Ratsschlägen Antonio Vasannis aus Malta seit 1538 den Stadtmauern Bastionen vorgelagert und seit 1556 die Türme an den Hauptstadttoren als Rundtürme zur Bestückung ihrer oberen Plattform mit Artillerie ausgebaut.

Seit 1556 lassen sich Streitigkeiten nachweisen, die dadurch entstanden, daß der markgräfliche Geleitshauptmann erklärte, der Schneller, der Schlagbaum, vor dem Neutor sei infolge dieser Festungserweiterung nach Westen verrückt worden.²⁹⁾ Der Markgraf müsse aber das Geleit soweit beanspruchen, „wie der Schneller vor Jahren, ehe die Stadt und der Graben so gewaltig erweitert worden“, gestanden sei. So reiten denn die Geleitshauptleute auf die Brücke beim Neutor, 1566 sogar zwischen äußeres und inneres Tor.³⁰⁾ Die Nürnberger Stadtsoldaten hindern sie mit vorgehaltenen Hellebarden daran, ja der Zaum des Gauls des Amtmanns von Cadolzburg, der das Geleit übernehmen soll, wird dabei einmal von einer Hellebarde berührt. So sieht sich die Geleitmannschaft veranlaßt, durch ihren Hauptmann feierlich dagegen zu protestieren, daß sie mit Gewalt an der Ausübung des vollen Geleitsrechtes gehindert werde. Der Rat der Reichsstadt läßt seinerseits durch einen Kanzlisten Protest einlegen gegen die Verletzung des Nürnberger Hoheitsrechtes durch den Ritt des Geleitshauptmanns auf die Brücke. Gegen diesen Anspruch erhebt der Geleitshauptmann Reprotestation,³¹⁾ da er, wie er es 1657 in seinem Bericht ausdrückt, überzeugt ist, vor dem Neutor auf seiner „fürstlichen Durchlaucht Territorio zu stehen“. ³²⁾

Der Streit beschäftigt³³⁾ den Kaiser und den Reichstag von 1575/76. Da er aber unentschieden bleibt, werden die Vorgänge, die sich vor dem Neutor wiederholen, zum Rechtszeremoniell, durch das beide Parteien ihren Anspruch wahren. Da eine Entscheidung in dem Reichskammergerichtsprozeß zwischen der Reichsstadt Nürnberg und den Markgrafen über Fraisch, Geleit, neue feste Häuser und Befestigungsrecht nie ergangen ist, sind diese „solemnia“ fast 2 1/2 Jahrhunderte hindurch geübt worden: Der Geleitshauptmann sprengt mit seinem Pferde auf die Neutorbrücke, wendet aber so rechtzeitig, daß die Hinterbeine des Pferdes auf die Brücke, die Vorderbeine auf das Erdreich vor der Brücke zu stehen kommen. Dann folgen Protest, Replik und Duplik, ³⁴⁾ während die Geleitsreiter jenseits des Schnellers den Vorgang beobachten. Inzwischen versammeln sich die an der Fahrt teilnehmenden Kaufleute mit ihren Wagen auf den Johannisfeldern, müssen sich aber 1649 sagen lassen, daß sie sich am Neutor unter das Geleit der Markgräflichen hätten stellen müssen.³⁵⁾

Der Formalismus bemächtigt sich auch der übrigen Geleitsfragen. Lautete z. B. noch 1403 die Anweisung des Burggrafen an seine Amtleute dahin, sie sollten die Nürnberger

Kaufleute sicher geleiten, wenn der Rat oder die Kaufleute des Geleits im burggräflichen Gebiet bedürften oder sie einen Tag vorher darum bitten würden, 36) so ist auch die Inanspruchnahme des Geleits in der Spätzeit, im 18. Jahrhundert, genau geregelt.37) Die Bitte um Geleit muß 14 Tage vor dem Aufbruch des Kaufmannszuges oder des Reichsinsignientransports in Ansbach ausgesprochen werden. Nachdem die daraufhin ergehenden Schreiben der Ansbacher Kanzlei die zuständigen Amtleute erreicht haben, begibt sich das markgräfliche Geleitpersonal über die Dooser Brücke und Schniegling nach Nürnberg. Beim Durchschreiten des Gatters der Schanze bei St. Johannis präsentiert die Nürnberger Wache das Gewehr. Dieser Vorgang wiederholt sich am Neutor beim Einzug der Mannschaft in die Stadt. Als Quartier der Geleitmannschaft wird eines der guten Herbergen der Sebalder Seite, etwa der Gasthof „zur goldenen Gans“ (Winklerstraße 15) oder „zum Bitterholz“ (Karlstraße 1) oder sehr häufig „zum roten Roß“ (Weinmarkt 14) gewählt.38) Der Rat läßt hier den Ankömmlingen als Gruß zwölf zweimäßige Kannen Wein, zehn Kannen Franken- und zwei Kannen spanischen Wein, kredenzen. Dann haben die Kaufleute Gelegenheit, gegen Erlegung der Geleitgelder die Geleitszettel39) zu lösen.

Tags darauf verläßt das Geleitpersonal durch das Tiergärtnerort die Stadt. Vor dem Tor hängt sich der Geleitshauptmann das Geleitszeichen, eine Kette mit dem markgräflichen Wappen,40) als Zeichen seiner Hoheitsfunktion um die Brust und reitet zum Neutor herab. Währenddessen bläst der Türmer, um die Kaufleute zu veranlassen, sich zu sammeln. Es folgt vor dem Neutor das Rechtszeremoniell und nun kann der Geleitzug aufbrechen.41)

Auch für die Reise ist alles eingehend geregelt. Denn die Kaufleute sind ja verpflichtet, nicht von der Geleitsstraße abzuweichen und sich nicht „ungleitlich“ zu verhalten.42) Die Tagesreisen und die Raststätten sind festgelegt. Am ersten Tage geht es mittags bis Fürth, die Abendrast wird in Neustadt a. d. Aisch gehalten. Bis zum nächsten Mittag gelangt man nach Kitzingen und erreicht abends Würzburg. Während Einzelreisende, wie z. B. Sebald Welscher43) i. J. 1577, den Spessart nicht scheuen, reisen die Geleitzüge meist am 3. Tage nach Tauberbischofsheim, erreichen am Mittag des 4. Tages Kilsheim und abends Miltenberg. Die Mittagsrast des 5. Tages wird in Klingenberg gehalten, in Aschaffenburg wird übernachtet. Am Mittag des 6. Tages gelangt man nach

Steinheim, um abends das Ziel der Reise, Frankfurt, zu erreichen.44)

In den gleichen Stationen vollzieht sich die Rückreise und das Geleitpersonal tut sich an den Raststätten auf Kosten der Kaufleute gütlich, 1649 im „Bitterholz“ in Fürth so sehr, daß es im Trunk die Gewehre verliert.45) Aber hier in Fürth geht es zum Abschied noch einmal sehr zeremoniell zu. Denn es sei, so wird berichtet, „die ganze Glaitgesellschaft in dem Wirtshaus zum Bitterholz46) von den Nürnbergischen Kaufleuten gewöhnlichermaßen mit einer Mittagsmahlzeit tractiert worden, wobei man zum ersten die Gesundheit der beeden hochfürstlichen Häuser (zu Ansbach und Bayreuth), darnach des Nürnbergischen Magistrats und endlich der dasigen Kaufmannschaft ausgebracht habe“.47)

Die Entscheidung zugunsten der Landstraße südlich der Pegnitz

Als die preußische Verwaltung sich mit der Frage des Ausbaus der Straße zwischen Nürnberg und Fürth beschäftigte, war sie frei von irgendwelchen Bindungen an die Tradition, wie sie sich bei den Geleitszügen entwickelt hatte. 1797 hatte Hardenberg in seinem bereits erwähnten Gutachten festgestellt: „Unter die Vorrechte des Hauses Brandenburg, womit dasselbe von Kaiser und Reich beliebt ist, gehören auch die kaiserlichen Geleite, die ehemals mehr politischen Wert hatten und von Nürnberg aus nach Frankfurt und Leipzig ausgeübt wurden. Die Kaufleute, welche die Messen beziehen, werden nämlich durch eine Art von militärischer Escorte, die sie in Nürnberg abholt, begleitet. Eben dieses Geleite findet bei Transportierung der Reichskleinodien statt. Itz hat die Sache, zumal nach Vindication der Landeshoheit, gar keinen wahren Nutzen und ist mehr als eine Antiquität zu betrachten“.48)

War aber das Geleitsrecht nur noch eine historische Antiquität, so war auch die Verwaltung nicht an die Geleitsstraße als Handelsstraße gebunden. Sie erwog daher rein rational als Zweckmäßigkeitsfrage das Problem, ob diese Geleitsstraße ausgebaut werden solle.

Dafür sprach, daß sich die Quartiere und Geschäfte der Nürnberger Kaufleute ganz überwiegend auf der Sebalder Seite befanden und daß die Reichsstadt die Geleitsstraße bereits bis zum Johannsfriedhof gepflastert hatte, sodaß also die Längendifferenz zwischen der Straße auf dem Nord- und

Südufer der Pegnitz bei den Erwägungen außer Betracht bleiben konnte.

Gegen den Ausbau der Geleitsstraße sprachen aber doch gewichtige Gründe. Einmal hätte die Dooser Brücke durch eine massive neue Brücke ersetzt werden müssen, wofür die Kosten auf 8000 bis 10 000 Gulden veranschlagt wurden. Sodann wäre die Straße zwischen Dooser Brücke und Schniegling zu verbreitern gewesen. Da aber die Äcker dort zum Teil über dem Straßenniveau lagen, wäre man gezwungen gewesen, Erde abzufahren. Schließlich war zu erwägen, daß das Baumaterial von Süden her angefahren werden mußte, also weitere Wege zur Baustelle eingerechnet werden mußten.⁴⁹⁾

In Berlin 50) bediente sich Hardenberg eines gebürtigen Franken als Sachbearbeiters in Straßenbaufragen, des Ansbacher Offizierssohns Karl von Altenstein, der 1793 in die Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach eingetreten war, 1799 in das Generaldirektorium nach Berlin berufen wurde und später, 1821, als einer der führenden Männer das neu errichtete Amt eines preußischen Kultusministers übernahm.

Das Ergebnis der Berliner Beratungen war, daß man sich gegen den Ausbau der Geleitsstraße und für die südlich der Pegnitz verlaufende Landstraße entschied.⁵¹⁾ Von den in Ansbach angestellten Erwägungen war in Berlin auch der staatswirtschaftliche Gesichtspunkt berücksichtigt worden, nämlich die „Hoffnung“, „der Vorstadt Gostenhof auf diese Art mehr Verkehr zu geben“. Das mag uns hier und heute einfüchtig erscheinen, lag aber in der Richtung der preußischen Politik, die von Preußen besetzten Nürnberger Vororte auf Kosten der Reichsstadt Nürnberg um jeden Preis zu fördern.

Die für den Straßenbau verantwortlichen Männer

In Franken traten bei den Beratungen über das Straßenvorhaben vor allem zwei Persönlichkeiten hervor, die z. T. verschiedene Pläne entwickelten.

Der eine war Johann Philipp Gustav von Welling.⁵²⁾ 1751 geboren, hat er seit 1771 in nassau-saarbrückischen Diensten gestanden, arbeitete zunächst als Geheimer Kabinettssekretär, wurde 1778 Oberchausseedirektor, 1781 erster fürstlicher Kammerjunker, Chef des Hofmarschallamtes und Oberaufbau- und Chausseedirektor, dann 1783 Direktor der Schlösser der Grafschaften Saarbrücken, Saarwerden und der Herrschaft Ottweiler. Seine Tätigkeit als Hofarchitekt hat mehrfach Tadel erfahren. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß er die

seiner Baufürsorge anvertrauten Barockgebäude, wie die Schlösser Ludwigsberg und Karlsbrunn oder das Schloß in Saarbrücken, und die Brücke über die Saar im Sinne des Mode werdenden Klassizismus rigoros umzugestalten suchte. Bereits 1785 trat an seine Stelle in der Bauleitung der Schlösser Balthasar Stengel. An der Jahrhundertwende finden wir v. Welling in Fürth, wo er den Bau des Hauses des Direktors der Fürther Bank, v. Denzel, plante.⁵³⁾ Dieser Bau, Bäumenstr. 32, ist anlässlich des Neubaus des Amtsgerichtes 1895 abgebrochen worden. Auch er erweist sich als Typus frühklassizistischer Formengebung. Später ist v. Welling von dem Polizeidirektor Wurm als Polizeioffiziant vorgeschlagen worden. Sein Adel wurde 1817 in Bayern anerkannt.⁵⁴⁾ Nachdem er in Nürnberg Wohnsitz genommen hatte, verzog er 1825 wieder nach Fürth.

Sein Antipode beim Chauseebau war in gewissem Sinne ein Sprößling aus einer Ansbacher Beamtenfamilie, Christ. Ludwig Vetter,⁵⁵⁾ Sohn des Johann Peter Ludwig Vetter, des Bruders des bekannten Ansbacher Ingenieurhauptmanns und Kartographen Johann Georg Vetter. Christoph Ludwig Vetter (geb. 1739, gest. 1813) hatte als langjähriger markgräflicher Ingenieurhauptmann in der Chausseebaukommission mit und unter Weiß doch das größere Gewicht in der preußischen Verwaltung und setzte sich daher in den meisten Fragen bald durch.

J)ie er|len Planungen

v. Welling hatte vorgeschlagen⁵⁶⁾: Beim Austritt der Landstraße aus Fürth solle sie 42 m weit in gerader Richtung in den Acker verlaufen, dann für 392 m im stumpfen Winkel nach links führen, sodaß sie (am Ostende der heutigen Hornschuchpromenade) die alte Fürther Straße wieder erreichen würde. Von dem dann erreichten Punkte aus solle man den Spittlertorturm in Nürnberg anvisieren und würde so auf 1261 rh. Ruthen 57), d. h. auf etwa 4 1/2 km eine schnurgerade verlaufende Straße erhalten, die im Bereich der heutigen Bärenschanzstraße wieder zum Teil den alten Straßenzug berühren würde. Da man aber so auf die Bärenschanze stoße, müsse man wieder im stumpfen Winkel für etwa 50 m nach rechts biegen, um das Torgatter zwischen Bärenschanze und Rochusfriedhof zu erreichen.

Die von Weiß und Vetter vertretene Chausseebaukommission wendete dagegen ein, daß der Straßenbau billiger kommen würde, wenn man sich mehr nach dem Zuge der bis-

herigen Straße richtete. Es würde dabei nichts „aufgeopfert als der schöne Prospekt, den die auf 1261 Ruthen sich erstreckende gerade Linie gewähren würde, wiewohl manchem Reisenden auf einer dergleichen Straßenstrecke, wo ihm nur ein und der nämliche Gegenstand beständig vor Augen bleibt und immer nur näher zu sein scheint als er es ist, Langeweile davon zugehet“.

Hardenbergs Entscheidung fiel zugunsten Vettters. Des- sen Planung erfordere nicht die vielen Güterentschädigungen, die v. Wellings Vorschlag nach sich ziehen würde. Es solle daher die neue Straße im Zuge des alten Weges, diesen nur begradigend, zunächst bis zum Punkt K des heute nicht mehr feststellbaren Risses, d. h. bis zur heutigen Einmündung der Muggenhofer Straße in die Fürther Straße, gebaut werden.

Chaussee ober Pflasterstraße?

Nun mußten viele Fragen der Bauausführung geklärt werden. Für eine Landstraße lag es nahe, wie es v. Welling tat, an eine Kieschaussierung zu denken, und auch Hardenberg vertrat diese Ansicht.⁵⁸⁾ Denn, so meinte er, das „Pflaster, vorzüglich, wenn es etwas schadhafte wird, ist sehr unbequem“. Die Chausseebaukommission und, ihrem Vorschläge folgend, die Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach setzten sich jedoch für die Pflasterung der Straße ein. Hardenberg ging auf ihren Vorschlag insoferne ein, als er entschied, es solle eine kleine etwa 30 Ruthen lange Probestrecke bei Fürth gepflastert werden. Er würde „sodann diese Probe bei seiner Anwesenheit in den fränkischen Provinzen selbst beaugenscheinigen, und nach dem Befund soll sodann weitere Entschliebung erfolgen“.

Der angekündigte Besuch fand statt. Am 25. Novbr. 1800 besichtigte Hardenberg die Probestrecke. In seiner Begleitung befand sich der Präsident der Kriegs- und Domänenkammer Ansbach, der gebürtige Mecklenburger v. Schuckmann, der 1795 nach Franken versetzt worden war, aber seit 1798 als Geheimer Oberfinanzrat meist in Berlin weilen mußte. Dann hatten sich sein Vertreter in Ansbach, der Vizepräsident Frhr. v. Dörnberg, der später als bayerischer Regierungspräsident in Regensburg gestorben ist, ferner der Kriegs- und Domänenkammerdirektor Kracker sowie der Ingenieurhauptmann Vetter eingefunden.

Das Ergebnis der Besichtigung war, daß die Straße zunächst in gerader Linie bis zum Punkt K als Pflasterstraße ausgebaut werden sollte.

Straßenbreite und Straßenbäume

Hinsichtlich der Straßenbreite war man großzügig.⁵⁹⁾ Man sah eine Breite von insgesamt 38 Nürnberger Werkschuh, d. h. rund 11,50 m vor. Da davon an beiden Seiten ein Bankett von rund 1,80 m abging, blieben für die eigentliche Straßennutzfläche knapp 8 m Breite übrig. Den Eindruck der ehemaligen Straßenbreite kann man sich noch heute in der Nürnberger Straße in Fürth verschaffen.

Während man — wie sich später herausstellte: sehr zum Schaden der ganzen Anlage — von Chausseegräben absah, erwoag man die Frage der Bepflanzung der Banketts mit Chausseebäumen recht eingehend, v. Welling hatte sich für eine Bepflanzung mit italienischen Pappeln eingesetzt. Diese würden nach seiner Ansicht der „auf eine volle Stunde in der Ebene hingeführten Hauptstraße ein herrliches Asehen verleihen“⁴ Die Chausseebaukommission erklärte sich zunächst gegen eine Baumbepflanzung, einmal, weil die Bäume im Sandboden nicht gedeihen würden, zum andern, „weil die große, arme, holzhungerige und dabey sehr mutwillige Volksklasse zu Fürth und Nürnberg anfänglich die Baumpfähle jedesmal über Winters unfehlbar entwenden und 100 Bäume ruinieren würde, bis 5 ihren Wachstum erhielten“. Die Ansicht v. Wellings machte sich aber der Vizepräsident der Kriegs- und Domänenkammer v. Dörnberg zu eigen, sodaß 1801 dann doch damit begonnen wurde, in je 2 Ruthen, also etwa 7 m, Abstand Pappeln zu pflanzen. Die Entscheidung zugunsten der Pappeln war gefallen, weil Vogelbäume als zu teuer galten.⁶⁰⁾ Die Schloßgärtnereien sollten möglichst den Baumbedarf zu decken suchen. Stiche und Lithographien des vorigen Jahrhunderts, etwa mit Darstellungen des kgl. Heerlagers zwischen Nürnberg und Fürth 1824 oder der Eröffnung der Ludwигseisenbahn haben den Anblick der Fürther Straße mit dieser Pappelbepflanzung festgehalten. Seit den 1860er Jahren verschwanden die Pappeln, sie wurden z. T. durch Ulmen und Ahorne ersetzt,⁶¹⁾ bis auch diese später dem Ulmensterben und den Verkehrsbedürfnissen zum Opfer fielen.

Die Beschaffenheit des Baumaterials

Als Pflastermaterial kamen nur Steine aus den Steinbrüchen bei Wendelstein in Betracht. Dieser sog. Wendelsteiner Quarzit ⁶²⁾ ist ein Sandstein, der durch seine Versetzung vor allem mit Quarz und Schwerspat die für den Straßenbau notwendige Festigkeit besitzt. Das Tausend die-

ser Steine sollte 20 fl. kosten. Von diesen 20 fl. kamen dem Rat der Stadt Nürnberg als Eigenherrschaft der Brüche 5 fl. zu. Die preußische Verwaltung akkordierte mit den Steinbruchbesitzern auf 15 fl. für das Tausend mit dem Bemerkten, man würde sich wegen der fehlenden 5 fl. schon mit Nürnberg auseinandersetzen. Man hielt es aber nicht für erforderlich, selbst Schritte in dieser Sache in Nürnberg zu unternehmen. Die Reichsstadt reagierte daher sofort sauer. Der Polizeiassessor Wurm wußte daher bald zu melden: Da „die Nürnbergische Eigenherrschaft“ keinen Nutzen von den zum Chausseebau gelieferten Pflastersteinen habe und „aus Handelsgrundsätzen gegen den Chausseebau eingenommen“ sei, suche sie die Steinbrecher zu verhetzen. Hatte man doch, um die Lieferung der Pflastersteine zu hintertreiben, in Nürnberg größere Bestellungen von Mühl- und Bausteinen in die Wege geleitet.

Die preußische Verwaltung erwog Gegenmaßnahmen. Da ja die Landeshoheit in Wendelstein de facto von Preußen ausgeübt wurde, zog man in Erwägung, auf Grund des Bergregals einen eigenen Steinbruch in Staatsregie zu errichten. Als im Januar 1801 angesichts des im Frühjahr beginnenden Straßenbaus der Rat der Reichsstadt ein Verbot erließ, Pflastersteine aus den Wendelsteiner Brüchen zum Fürther Straßenbau zu liefern, schrieb die Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach kurz entschlossen an den Rat. Man fragte, ob die Nachricht vom Verbot der Lieferung der Pflastersteine zutreffe, was der Anlaß für dieses Verbot sei und ob die Ratsherren bereit seien, das Verbot aufzuheben. „Sollten wir binnen acht Tagen keine genügende Antwort erhalten, so werden wir dies als ein Zugeständnis des Verbotes, ohne daß dieselben solches mit hinreichenden Gründen zu rechtfertigen wissen, ansehen und danach unsere weiteren Maßregeln nehmen“. Das Kreisdirektorium in Schwabach wurde gleichzeitig angewiesen, für den Fall der Behinderung der Pflastersteinlieferung von jedem Mühlstein, der die WendeJ-steinbrüche verlassen würde, einen Zoll von 3 fl. zu erheben.

Nürnberg begründete sein Verbot. Die Stadt berief sich auf den 1791 geschlossenen Vertrag, 62a) nach dem der Bau von Straßen im Gebiet des Lorenzer Waldes als Recht der Reichsstadt anerkannt sei. Der Bau beeinträchtigte daher die Gerechsamkeit der Reichsstadt. Außerdem sei die Stadt Eigentümerin der Steinbrüche. Die 5 fl. je 1000 Pflastersteine, die ihr zustünden, würden ihr aber vorenthalten.

Die Randverfügung, die man in Ansbach auf diese Antwort setzte, lautete dahin, daß man „die Beantwortung jenes Schreibens nicht für notwendig halte“ . . .

So ging denn ein kalter Kleinkrieg zwischen Nürnberg und Ansbach wegen der Wendelsteiner Pflastersteine an. Nürnberg hatte den kleinen Vorteil für sich, daß die Bevölkerung, daß die Steinbruchbesitzer und Steinbrecher zur Stadt hielten. Aber die preußische Verwaltung: Hammerschmidt, der preußische Richter zu Röthenbach b. St. Wolfgang, und der Ungelter Pröll, der sich sogar wegen der Zollerhebung von den Mühlsteinen durch die Bevölkerung bedroht fühlte, setzte sich kraft der staatlichen Macht, die hinter ihr stand, durch.⁶³)

Als die Pflastersteinlieferung für den Straßenbau immer noch nicht schnell genug erfolgte, erließ die Ansbacher Kammer kurzerhand ein Verbot, bis zur Vollendung der Straße irgend welche Steine „an Fremde“ ohne besondere Erlaubnis der Kammer zu liefern. Da man ja aber auch in Nürnberg Bausteine brauchte, wurden sie heimlich nach Nürnberg gefahren. Es gelang den preußischen Beamten festzustellen, daß im Winter 1801/2 rund 30 000 Steine nach Nürnberg „verschleppt“ worden seien. 798 Steine konnte man noch knapp vor den Toren der Reichsstadt anhalten. Die übrigen lagen bereits in der Peunt und im Bauhofzwiner. So konnte man nur den Steinbruchbesitzern die Strafe auferlegen, die vor den Toren der Stadt festgehaltenen Steine ohne Bezahlung und ohne Fuhrlohn zum Straßenbau zu fahren.

Es mag auffallen, daß die preußischen Behörden die Steinlieferung immer wieder forcierten. ⁶⁴) Im August bedrohte nämlich die Kreisdirektion in Schwabach diejenigen Wendelsteiner Schutzverwandten mit Ausweisung, die auswärts arbeiteten und nicht in den Steinbrüchen. Man setzte für das Zehntausend nicht zum vereinbarten Termin gelieferter Steine eine Konventionalstrafe von 10 fl. fest. Im Sommer 1802 begaben sich der Vizepräsident v. Dörnberg und der Kammerdirektor Kracker persönlich in die Wendelsteiner Brüche, um eine Beschleunigung der Steinlieferung zu erzielen, ⁶⁵) und im folgenden Winter ermächtigte Hardenberg die Kammer in Ansbach zur Zahlung von Prämien an die Steinbrecher, die das verakkordierte Soll übertrafen. Stand hinter dem Straßenbauvorhaben vielleicht doch auch die Rücksicht auf militärische Bedürfnisse im Zeitalter der Napoleonischen Kriege? Zu einem gewissen Grade werden die Maßnahmen aber schon verständlich, wenn man bedenkt, daß die Chausseebau-

kommission für den Straßenbau den hohen Bedarf von rund 1 Million Pflastersteinen errechnet hatte.

Erst nachdem dieser Bedarf gedeckt war, ließ der Druck der preußischen Verwaltung auf die Steinbruchbesitzer und auf Nürnberg nach: Für den Mai 1804 wurde das Verbot des Verkaufs von Steinen nach Nürnberg aufgehoben.⁶⁶⁾

Auch die Anfuhr der Pflastersteine ging nicht ohne Schwierigkeiten vor sich. Sie wurde durch Zwangsfuhren der Bauern bewerkstelligt. Da die Entschädigung der Bauern nach dem Tausend der herbeigefahrenen Steine mit 2 fl. 3 Kreuzern erfolgte, hatten die Bauern ein Interesse daran, möglichst kleine Steine zu fahren, obwohl die Chausseebauverwaltung eine Mindestgröße ⁶⁷⁾ für die Pflastersteine festgesetzt hatte. Da alles kleinere Steinmaterial als unbrauchbar zurückgewiesen wurde, entstand Streit darüber, wer für die Kosten und den Transport der zu kleinen Steine aufkommen sollte.

Die für die Verteilung der Fuhrleistungen auf die einzelnen Bauern angestellten Erhebungen über die Leistungskraft der Dörfer ergaben, daß die Orte nördlich der Pegnitz, z. B. Vach, Manhof und Stadeln, unter den Durchzügen und Einquartierungen der französischen Armeen. im allgemeinen stärker gelitten hatten als die südlich der Pegnitz liegenden Weiler wie Gaismannshof, Höfen oder Großreuth und Kleinreuth bei Schweinau. Als wohlhabend werden die Orte Muggenhof und Schniegling und die Nürnberger Vororte Gostenhof, Himpfelfhof, Gibitzenhof, Lichtenhof, Steinbühl und Sandreuth bezeichnet.

Von der Stellung der Fronfuhren wurden auch Gemeinden und Güter betroffen, die davon befreit zu sein beanspruchten. So mußte sich die Fürther Kaufmannschaft, für die auch der Kaufmann Löhe, der Vater Wilhelm Löhes, des Schöpfers der Neuendettelsauer Anstalten, unterschrieb, mit Eingaben gegen die Belastung des Fürther Transportgewerbes wehren. So beschwerten sich auch die Gutsbesitzer in Lichtenhof und Humelstein über diese Auflagen, durch die ihr Besitz zum Bauernhof herabgedrückt würde.

Die Durchführung des Straßenbaus bis Muggenhof

Dem Bau der Fürther Straße hatten sich also mancherlei Widerstände entgegengestellt. Diese wurden aber von der preußischen Verwaltung deswegen ohne innere Hemmungen beiseitegeschoben, weil die Beamten, auch soweit sie aus Franken stammten, sich schnell daran gewöhnten, bei der Er-

füllung einer dem öffentlichen Wohl dienenden Staatsaufgabe keine Rücksicht auf Tradition, Gewohnheitsrecht und fremdes oder privates Interesse zu nehmen. Gerade deshalb schritt auch der Bau der Straße von Fürth nach Nürnberg außerordentlich schnell voran.

Im April 1801 begann der Bau, Ende Mai waren bereits die ersten 400 m ausgebaut und im Herbst des Jahres arbeiteten die Straßenbauer bereits an der Stelle, wo die alte Geleitsstraße — im Zuge der Kurgartenstraße — zur Dooser Brücke abzweigte.⁶⁸⁾ Damit waren etwa 1200 m fertiggestellt. Inzwischen war man daran gegangen, ein Chausseegeldeinnehmerhaus in Fürth, an der Stelle des heutigen Anwesens Nürnberger Straße 3, zu errichten.⁶⁹⁾ Vom 1. Juni 1802 an wurde dort das Chausseegeld für die Benutzung der Teilstrecke bis vor Muggenhof erhoben.⁷⁰⁾

Der Fortführung des Straßenbaus in gerader Linie bereitete die Senke des sog. Muggenhofer Tales einige Schwierigkeiten.⁷¹⁾ Es ist dies das Gelände, durch das man ein Menschenalter später den Ludwigskanal hindurchführte und in dem noch jetzt eine Nürnberger Kläranlage eingerichtet ist. Wollte man nicht nach Süden ausweichen, so mußte man das Tal irgendwie überqueren. Man entschloß sich, den Talübergang nicht durch einen Brückenbau zu überwinden, sondern für die Straße Futtermauern, die innen mit Erdreich gefüllt wurden, zu errichten. Damit wurde die Muggenhofer Wasenmeisterei, die Abdeckerei für gefallenes Vieh, beseitigt. Um Unfälle zu vermeiden, wurde an der Böschung ein einfaches Holzgeländer hergestellt, dahinter eine lebende Hecke gepflanzt, die nach dem Verfall des Holzgeländers dessen Funktion übernehmen sollte. Diese Arbeiten füllten das Jahr 1802 aus. Anfang September dieses 2. Baujahres war der Punkt K, d. h. die heutige Einmündung der Muggenhofer Straße in die Fürther Straße, erreicht. Knapp 2,14 km waren in 2 Jahren vollendet worden.

Das Rondell

Stolz auf die damit vollbrachte Leistung machte im März 1803 der Ingenieurhauptmann Vetter in Berlin den Vorschlag⁷²⁾, zur Erinnerung an den denkwürdigen Straßenbau an dieser Stelle, also auf halber Strecke, einen Obelisk zu errichten, den man seitlich an einer Straßenausbuchtung aufstellen könnte. Vetter wurde von Hardenberg für diese Anregung belobigt und sein Vorschlag gebilligt. Aber man solle

nicht auf einer Seite eine Ausbuchtung für das Denkmal, sondern ein Rondell herstellen, in dessen Mitte der Obelisk Platz finden könne. Dessen Aufstellung solle bis zur Vollendung des ganzen Straßenbaus verschoben werden. So wurde zunächst das Rondell hergestell und an seiner Rundung eine Anzahl von Ruheplätzen für müde Wanderer errichtet. Nach Vollendung des Straßenbaus kam man jedoch auf den Plan der Denkmalserrichtung nicht mehr zurück.

Die Teilstrecke Muggenhof - Gostenhof

Als Vetter diese Denkmalspläne entwickelte, war die Frage des Weiterbaus der Fürther Straße entschieden. Schon im Jahre 1800 hatte der Vizepräsident der Kriegs- und Domänenkammer in Ansbach, Frhr. von Dörnberg, geäußert 73): „Wenigstens wünsche ich für meine Person von ganzem Herzen, daß bey einer Anlage, die auf die Ewigkeit gemacht wird, nicht blos von einer kürzeren und weit schöneren Linie abstrahiert werde, weil die Anlage etwas kostbarer und den Feldbesitzern minder angenehm ist. Soviel weiß ich gewiß, daß bey Anlage neuer Chausseen in den alten preußischen Provinzen hierauf nicht Rücksicht genommen würde und von K (d. h. der Einmündung der Muggenhofer Straße in die Fürther Straße) nach M (d. h. dem Gatter zwischen Bärenschanzstraße und Rochusfriedhof, also unweit der Einmündung der Eberhardshofstraße in die heutige Fürther Straße) gewiß die blaue Richtung (wie sie im Riß eingetragen war) genommen werden würde.“

Als im November 1801 die Arbeit im Gelände ruhte, aber die Planung für das nächste Jahr weitergeführt werden konnte, mußten Weiß und Vetter, die Männer der Chausseebaukommission, auf eine Entscheidung drängen.74) Noch einmal betonten sie, daß die von Welling in Aussicht genommene Trace, die sich der alten Straße nähere, das Gatter bei der Bärenschanze verfehle, also kurz vor Nürnberg einen Knick in der Straßenführung erforderlich mache.

Dieser Plan hatte daher wenig für sich. Er schloß sich nicht der alten Straßenführung an, machte also Grundstückskäufe nötig und erreichte doch nicht das Ideal der Zeit, die schnurgerade Straße bis zum Ziel. So mußte sich eigentlich das Problem den Zeitgenossen als die Alternative darstellen, ob man die Straßenführung im Zuge der heutigen Muggenhofer und Bärenschanzstraße beibehalten und an ihr nur kleine Korrekturen und Begradigungen vornehmen sollte oder

ob man vom Punkt K aus unmittelbar eine gerade Linie nach dem Gatter bei der Bärenschanze wählen wollte.

Um dieser zweiten Lösung, die Vetter für die richtige hielt, Nachdruck zu verschaffen, handelte er.⁷⁵⁾ Er steckte im März 1802 die von ihm projektierte geradlinige Straße auf etwa 200 Ruthen mit Pfählen ab, bis Regen ihn an der Weiterarbeit hinderte. Nun wollte er hören, was man dazu sagen würde.

Wie zu erwarten, liefen sofort die Beschwerden der betroffenen Bauern ein. Die Muggenhofer erklärten, zwar sei die Kgl. Majestät von Preußen „von der Vorsehung Überhaupt auserwählt, Cultur, Flor und Aufnahme in die beneidenswürdigen preußischen Staaten auf ganz vorzügliche Art zu verbreiten“ und der König würde ganz sicher hier eine „Sandsteppe in einen anmutigen lachenden Spaziergang umschaffen“; aber sie, die Bauern, würden durch den neuen Straßenzug nicht nur Land verlieren, sondern auch durch das unaufhörliche Reiten, Fahren und Viehtreiben mit der dabei eintretenden Staubentwicklung Schaden an ihren Feldfrüchten haben und Diebstähle der Reisenden befürchten müssen. Sie bäten daher, an der alten Straßenführung festzuhalten. Diesen Beschwerden traten auch die Gutsherren der Bauern, die v. Leonrod und die Petz von Lichtenhof, bei, die sich mit ihrem Einspruch an das Generaldirektorium in Berlin wandten.

Um sich mit den Bauern auseinanderzusetzen, hatte Vetter auf den 8. April eine Bauernversammlung einberufen. Auf ihr ergab sich, daß die Bauern bereit waren, sich mit Geld abfinden zu lassen. Für die rund 10 Ansbachischen Morgen zu je 360 Quadratfuß war eine Kaufsumme von etwa 2620 fl. nötig. Diese Summe schien auch in Berlin nicht zu hoch, wenn man dafür eine geradlinige Straßenführung erzielen konnte. Hardenberg stimmte daher am 31. Juli 1802 der von Vetter vorgeschlagenen Linienführung zu. Die Bauern baten nur, den Bau von Gostenhof aus auf den Punkt K durchzuführen, um eine Schädigung ihrer Äcker durch die Steinfuhren zu vermeiden. Das wurde ihnen zugesichert. Als aber Vetter die ganze Trace hatte abstecken lassen, waren sie schließlich doch damit einverstanden, daß der Bau von Muggenhof aus weitergeführt wurde.⁷⁶⁾

Die Projektierung der Fürther Straße in zwei Bauabschnitten, die durch den Punkt K getrennt werden, wirkt sich bis zum heutigen Tage aus. An dieser Stelle, beim Muggenhofei' Schulhaus, macht die Straße einen Knick von 2° nach

Norden. Diese kleine Abweichung von der Geraden fällt aber den Passanten so wenig auf, daß man sie heute erst darauf aufmerksam machen muß.

Im Sommer 1803 und während des ganzen Jahres 1804 konnte nach Klärung dieser Fragen so rüstig an der Straße gebaut werden, daß sie bis zum Winter des 4. Baujahres vollendet wurde. 77) Ihre Gesamtkosten von 64 654 fl. blieben hinter dem Voranschlag⁷⁸⁾ zurück. Mit Stolz konnte der Chausseebaumeister Menzel aus Langenzenn, der im zweiten Bauabschnitt immer mehr die Leitung der Arbeit in die Hand genommen hatte, berichten, daß der Bau in und außerhalb Deutschlands viel Aufsehen gemacht hätte.

Die Straße in der ersten bayerischen Zeit

Der Unterhalt der Fürther Straße ist in der ersten bayerischen Zeit vernachlässigt worden. Außerdem war ihr östlicher Teil zu schnell und nicht sorgfältig genug gebaut worden, sodaß sich da, wo Lehm und Letten nicht entfernt worden waren, bald Risse und Löcher zeigten. 79) Nun rächte es sich auch, daß man das Profil nicht genügend gewölbt und an den Seiten keine Straßengraben ausgehoben hatte. „Bei Regengüssen“, so wird 1819 berichtet, „bildet die Straße einen Wassergraben und Winterszeit eine Eisbank.“ 80) Man müsse befürchten, auf dieser Straße Hals und Bein zu brechen. Nach einer Eingabe des Hallamts in Fürth war es „erbarlungswürdig anzusehen, wie Pferde und Wägen herumgeworfen werden; denn nur das schwere Fuhrwerk, welches auf den sandigen Nebenwegen nicht fahren kann, bedient sich noch dieses Weges, das übrige leichte Fuhrwerk meidet diese Strecke, weil solches Gefahr läuft, ganz zusammengestoßen zu werden.“ Die Nebenwege glichen einem Sandmeer. „Hier konnte man täglich mehrere Lastwägen mit 18 bis 20 Vorspannpferden sich halbe Tage herumarbeiten sehen, um, handhoch mit Schaum und Staub bedeckt, kaum einige hundert Schritte zurückgelegt zu haben.“

So mußte man ein Einsehen haben und für die Straße etwas tun. Man entschloß sich zu einem grundlegenden Umbau. Aus einer Pflasterstraße sollte eine Chaussee werden. Dafür war es nötig, im wahrsten Sinne des Wortes das Oberste zu unterst zu kehren. Die Pflastersteine wurden Grundwerk, aus der Packlage gewann man den Schotter, der Kies für die Straßendecke wurde aus Leyh beschafft. 81)

Aber der Umbau ging langsam vor sich. 1821 werden Beschwerden laut, die Straße sei aufgerissen, aber an den Neubau gehe man nicht heran. Um den Straßenbau zu beschleunigen, weist man auf den Verkehr anlässlich der bevorstehenden Fürther Kirchweih hin.⁸²) Im folgenden Jahr beklagt man sich, alle Straßen würden von auswärts nach Nürnberg zu, niemals von Nürnberg nach auswärts gebaut, sodaß der Satz gelte: Je näher Nürnberg, desto schlechter die Straßen. Schließlich kommt doch der Umbau schneller in Gang, 1823 kann er mit einem Kostenaufwand von nochmals 35 000 fl vollendet werden.⁸³) Jetzt wird auch das letzte Stück der Fürther Straße, von der Palisade bei der Bärenschanze bis zum Spittler Tor, in Auftrag gegeben.⁸⁴)

Die Folgen des Straßenbaus

Der Neubau der Fürther Straße durch die preußische Verwaltung während der kurzen Zeit ihrer Wirksamkeit in Franken hat weitgehende Folgen gehabt.

Es verödete nun die Geleitsstraße vom Neutor über die Dooser Brücke.⁸⁵) Sie galt für den bayerischen Staat nur noch als Gemeindegeweg, als Vizinalstraße, befahren von den Gemüsebauern, die von Wetzendorf, Schniegling, Poppenreuth oder Doos zum Nürnberger Markt gelangen wollten. Das Staatsärar lehnte daher ihren weiteren Unterhalt ab.

Auch die alte Fürther Straße auf der Südseite der Pegnitz verlor ihre Funktion. An ihr wurde 1864 das Zentralgefängnis errichtet; sie wird schließlich zu Beginn des Ersten Weltkrieges durch den Bau des Justizpalastes in zwei nicht mehr mit einander zusammenhängende Hälften zerschnitten, die als Bärenschanzstraße und Muggenhofer Straße weiter bestehen.

Durch die neue mit der Fürther Straße geschaffene Verkehrsmöglichkeit rückten Nürnberg und Fürth näher aneinander, im Guten wie im Bösen. Die Verkehrsfrequenz zwischen den beiden Städten nahm zu, und schon 1802, noch während des Baues der neuen Straße, bat ein Fürther Geschäftsmann, der Wirt zum Reichsadler, um die Genehmigung seines Planes, zweimal täglich mit einer Diligence für 12 Personen eine regelmäßige Fahrtmöglichkeit zu schaffen.⁸⁶) 1821 zählt man täglich 40 bis 50 Fuhrwerke, die die Straße befahren.^{86a}) Die Straße gilt als „unter allen Straßen des Königreichs (Bayern) am meisten befahren“. Damit wächst die Konkurrenz zwischen den Nürnberger und Fürther Lohnkutschern.⁸⁷)

Die Nürnberger beschwerten sich 1830 darüber, daß die Fürther Kutscher ihre Kutschen in der Ludwigstraße in Nürnberg parken lassen und daß dadurch „die schöne mit dem Namen S. Majestät des Königs gezierte Ludwigstraße in einen Fiakerstall umgewandelt würde“. Umgekehrt müßten die Nürnberger Lohnkutscher in Fürth ihre Kutschen am Hallplatz bei der katholischen Kirche parken lassen, während ihre Fürther Kollegen günstiger weiter stadteinwärts die ihren aufstellen, nämlich am Königsplatz bei dem Gasthof zu den drei Königen. Tatsächlich erreichen die Nürnberger Kutscher mit ihrer Beschwerde, daß der Nürnberger Magistrat eine Anordnung erläßt, nach der die Fürther Kutscher, ohne anzuhalten, umkehren oder aber vor der Stadt, in Gostenhof am Plärrer, parken müssen. Darüber kommt es zu Streitigkeiten, die bis an den königlichen Hof in München gebracht werden. Man ringt durch Kampftarife miteinander und man erlebt aus diesem Anlaß den „Ausbruch roher und bössartiger Leidenschaften.“ Das Ministerium des Innern weist aber die Fürther ab. Was den Fürthern in Fürth recht ist, soll den Nürnbergern in Nürnberg billig sein.

Die bedeutsamste Folge des Straßenbaus war, daß sie zum Bau der Nürnberg-Fürther Ludwigseisenbahn ermutigte.⁸⁸) Hier bot sich eine fast ebene Strecke, deren Steigung kaum 1:1000 betrug. Längs der Fürther Straße konnte man eine fast gerade Linienführung wählen, bei der irgendwelche Kurven nicht zu Geschwindigkeitsherabsetzungen zwangen. Vor allem aber lag hier eine Nahverbindung zwischen zwei Städten vor, zwischen denen, nicht zuletzt durch die preußische Wirtschaftspolitik, eine starke Verkehrsfrequenz die Rentabilität des Bahnbaus garantierte. Schon bald nach dem Bau der Straße stellte man fest, daß an die 200 000 Personen die Straße benutzten. Zur Rentabilitätsberechnung des geplanten Bahnbaus veranstaltete man 1833 eine Verkehrszählung. Man konnte 612 470 Personen und rund 30 420 Fuhrwagen konstatieren, die in diesem Jahre zwischen den beiden Städten hin und her verkehrt hatten. Tatsächlich erwies sich auch die Rentabilitätsberechnung als richtig. 1836 benutzten 450 000 Personen die Ludwigsbahn.⁸⁹)

Aber gegen den Bahnbau wehrte sich das heimische Fuhrgewerbe. Die Fuhrunternehmer sahen mit Sicherheit voraus, daß die Eisenbahn ihnen Konkurrenz machen und ihnen unfehlbar das Transportgeschäft auf der Fürther Straße verderben würde. Als der Bahnbau grundsätzlich nicht mehr aufzuhalten war, suchten sie ihn daher von der Fürther

Straße fern zu halten. Das eilende Dampfroß würde ja die Pferde auf der Straße zum Scheuen bringen. So tauchte der Gedanke auf, man solle die Bahn vom Neutor über Schniegling und Doos nach Fürth führen. Es war dies ein letztes Aufleben des Bewußtseins, daß hier im Zuge der ehemaligen Geleitsstraße eine Verkehrsmöglichkeit zwischen den beiden Städten hätte ausgebaut werden können.

Diese Funktion hatte aber endgültig die neue Fürther Straße übernommen. Immer größer wurde ihre Bedeutung, als 1881 der Bremer Kaufmann Alfes die Nürnberg-Fürther Pferdebahn auf ihr einrichtete und dieses Unternehmen 1896 zum elektrischen Betrieb übergang. 90) Damit verstärkte sich noch mehr die Tendenz, die der Bau der Fürther Straße ausgelöst hatte: Die Verlagerung des Schwerpunktes des Nürnberger Geschäftslebens von der Sebalder Seite auf die Lorenzer Seite. Noch einmal bei der Planung des Bahnbaus von München nach Nürnberg und von Nürnberg nach Bamberg hatten sich Magistrat und Kaufmannschaft verzweifelt gegen diese Entwicklung gestemmt, als der Bahnhof im Süden der Stadt angelegt werden sollte. Die staatliche Bahnbauverwaltung blieb aber bei ihrem Plan und machte auch nicht das Zugeständnis der Errichtung des Bahnhofs am Plärrer. Damit war die Umsiedelung der Hotels nach dem Süden der Stadt und die Entfaltung der Lorenzer Seite zur Geschäftscity auf Kosten der stiller werdenden Sebalder Seite unaufhaltsam geworden.

Die Fürther Straße ist ein wichtiges Ergebnis der kurzen preußischen Regierungstätigkeit in Franken gewesen. Rational in der Planung, ohne Rücksichtnahme auf die Tradition, ja fast brutal gegen Widerstände, hat die preußische Verwaltung die Straße gebaut gegen den Willen der Reichsstadt Nürnberg und gegen die Interessen ihrer Kaufmannschaft, jedoch im Interesse der „fränkischen Provinzen“ Preußens und zur Förderung der Wirtschaft Fürths und Gostenhofs. Aber die Früchte dieser Arbeit sind doch sehr bald nicht nur der Stadt Fürth, sondern auch der Stadt Nürnberg voll und ganz zugute gekommen. Denn die Straße hat zur Entfaltung der modernen Wirtschafts- und Verkehrsstruktur beider Städte wesentlich beigetragen.

ANMERKUNGEN

- 1) Christian Meyer, Hardenberg und seine Verwaltung der Fürstentümer Ansbach und Bayreuth (Breslau 1892) S. 121
- 2) Ludwig Eisen, Vor den Toren Alt-Nürnberg, Geschichte der Vorstadt Gostenhof und des Siechkobels St. Leonhard (Nbg. 1923) S. 27
- 3) Gottfried Zoepfl, Fränk. Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung, Bayer. Wirtschafts- und Verwaltungsstudien 3 (1894) S. 289
- 4) Christian Meyer a. a. O. S. 117
- 5) Fritz Hartung, Hardenberg und die preuß. Verwaltung in Ansbach und Bayreuth (Tübingen 1906) S. 253 f
- 6) Ueber die „Frankenstraße“ auch Zoepfl S. 5
- 7) StA Nbg. Reg. v. Mittelfr. Abg. 1900 Nr. 12 638, Ber. v. 16. 1.1800
- 8) Zum folgenden vgl. die Altstraßenkarte von Wilh. Funk in Herzogenaurach, ein Heimatbuch (1949) b. S. 16, und Wilh. Kraft in: Franken, Land, Volk, Geschichte und Wirtschaft (Nbg. 1955) S. 434
- 9) Soweit ich sehe, wird die steinerne Brücke bei Doos erstmalig in einer Verkaufsurkunde der Mühle in Doos 1427 Aug. 27 (Stadtarch. Nbg., Urkundenreihe) genannt. Die früheren Verkaufsurkunden (1394 Jan. 14 und Aug. 29, 1376 Febr. 1 und Sept. 8, 1362 Mai 28, ebda.) erwähnen sie noch nicht. Ueber die Furt: Fritz Schnellbögl und Hans Hubert Hofmann, Gelegenheit der Landschaft (Hersbruck, 1952) S. 32 Nr. 739
- 10) Ueber die Vierzahl der Stadt-„Viertel“ und Stadttore jetzt: Joh. Schultze, Die Stadtviertel, in: Blätter f. deutsche Landesgeschichte 92 (1956) bes. S. 25 f. Im 13. Jhd. sind nach Ausweis des Nürnberger Urkundenbuchs für Nürnberg nur vier Stadttore nachweisbar, das Laufer- und Frauentor, das Spittler- und Tiergärtnerort.
- 11) Chroniken der deutschen Städte 11 (Leipzig 1874) S. 722
- 12) Gerh. Pfeiffer, Der Wehrgedanke in Nürnberg's reichsstädtischer Zeit, in: Nürnberger Schau 1939 S. 341
- 13) Ernst Mummenhoff, Alt-Nürnberg in Krieg und Kriegsnot I (Nbg. 1916) S. 14, III (Nbg. 1919) S. 84. Stefan Donaubauer, Nbg., i. d. Mitte des 30jährigen Krieges, in: Mitt. d. Ver. f. Gesch. d. Stadt Nürnberg, 10 (1893) S. 200
- 14) MG Const. IV Nr. 33
- 15) Mon. Zoll. II Nr. 500 und 616; Hohenloh. UB II Nr. 72 und 266
- 16) Wilh. G. Neukam, Ein Einbruch in das burggräfliche Geleite, in: Mitt. d. Ver. f. Gesch. d. Stadt Nürnberg 42 (1951) bes. S. 102*ff
- 17) [v. Wölckern] Hist. Nor. dipl. (Nbg. 1738) Nr. 71: Scultetus Nurembergensis, qui pro tempore fuerit, stratas communes vel regias vulgariter appellatas defendere ac per eas secure conducere debeat quoslibet transeuntis. Aehnlich ist die Lage noch 1347: [v. Wölckern] Nr. 123
- 18) [v. Wölckern] Nr. 207. Vgl. Ernst Pitz, Die Entstehung der Ratsnerrschaft in Nürnberg (München 1956) S. 99. Zum folgenden auch Joh. Ferd. Roth, Gesch. d. Nürnbergischen Handels IV (1802) S. 54 ff. Joh. Müllner, 7. Relation. G. Zoepfl a. a. O. S. 41 ff, bes. S. 49
- 19) MG Const. II Nr. 171
- 20) Mon. Zoll. IV Nr. 2

- 21) [v. Wölckern] Nr. 152; die Erlaubnis zur Errichtung des Geleits
Mon. Zoll III Nr. 371
- 22) Mon. Zoll. V Nr. 85
- 23) Mon. Zoll. V Nr. 181; Friedr. Lippert, Der Verkehr auf den Bay-
reuther Geleitsstraßen, in: Arch. f. Gesch. u. Alt.kde. v. Oberfranken
31, 2 (1931) S. 96
- 24) StA Nbg. A Lade S I L 1 Nr. 9 (Inhaltsangabe in D Akt 4040)
- 25) [v. Wölckern] Hist. Nor., Dipl. Nr. 409
- 26) StANbg. A Lade S I L 13 Nr. 10 (Inhaltsangabe D 4040)
- 27) StANbg. A Lade S I L 12 Bündel 1 (Inhaltsangabe D 4040)
- 28) StANbg. A Lade S I L 13 Nr. 18 (1529) märkgräfliches Geleit auf
Fürth „uff des heiligen Reichs und unser glaitstraßen“. Ein Nbg.
Ratskonsulentengutachten v. 1536 (ebda. SIL 13 Nr. 20) geht
davon aus, daß die Markgräflichen das Geleit „bis gen Nurnberg
an die mauern“ beanspruchen
- 29) StA Nbg. B Lade S I L 193 Nr. 16
- 30) StA Nbg. B Lade S I L 193 Nr. 17
- 31) StA Nbg. B Lade SIL 193 Nr. 14 und 15
- 32) StA Nbg. Ansb. Archivakten 1625
- 33) StA Nbg. E Lade S VII L 123 Nr. 236
- 34) Vgl. die Schilderung aus dem Ende des 18. Jhds. bei Gustav Braun
in: 52. Jahresbericht d. Hist. Ver. f. Mfr., 1905. Nach B Lade S I
L 193 Nr. 14 wird ein Geleitmann, der nicht weit genug auf die
Brücke ritt, 1 Tag und 1 Nacht in Ansbach auf den Turm gesperrt.
- 35) StA Nbg. B Lade SIL 193 Nr. 18. Nach B Lade SIL 193
Nr. 14 wurden i. J. 1593 nach altem Herkommen die Geleitszettel
auf dem Johanner Feld übergeben.
- 36) StA Nbg. D Akt 1671
- 37) StA Nbg. Ansbacher Archivakten 809
- 38) Vgl. z. B. StA Nbg. Ansb. Archivakt 1954 (v. J. 1693), Ansb. Archiv-
akt 1626
- 39) Geleitszettelformular: Ansb. Archivakt 1625
- 40) Wilh. Funk, Deutsche Rechtsdenkmäler (Nbg. 1938) S. 121 und Ab-
bildungsanhang
- 41) Vgl. z. B. den Bericht v. 19. 4. 1732 in StA Nbg. Ansb. Archivakt
1626. Die knappe Schilderung eines Geleitszuges bei Aug. Sperl,
Ahnenbilder und Jugenderinnerungen (München 1922) S. 149
- 42) StA Nbg. D Akt 1954
- 43) Ursula Koenigs-Erffa, Tagebuch des Sebald Welsler, in: Mitt. d. Ver.
f. Gesch. d. Stadt Nbg. 46 (1955) S. 304 f.
- 44) StA Nbg. D Akt 2057
- 45) StA Nbg. B Lade S I L 193 Nr. 18
- 46) am Helmplatz gegenüber der heutigen Feuerwache gelegen
- 47) StA Nbg. Ansb. Archivakt 809
- 48) Christian Meyer a. a. O. S. 51; vgl. dazu Zoepfl a. a. O. S. 287
- 49) StA Nbg. Reg. Mittelfranken Abg. 1900 Nr. 12 638
- 50) Vgl. z. flgd. Dtsch. Zentralarchiv Merseburg Rep. 44 C Polizeidep.
Nr. 124. Ich bin diesem Archiv für Auskunfterteilung und Ueber-
lassung eines Mikrofilmes zu großem Dank verpflichtet.

- ö1) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 638, Reskript Hardenbergs v. 20. 11. 1800
- 52) Ueber v. Welling verdanke ich Auskünfte dem Geschichtsverein f. d. Saarland, dem Stadtarchiv Frankfurt a. M. und dem Staatsarchiv Koblenz. Lit.: Thieme-Becker, Allg. Lexikon d. bildenden Künstler Bd. 35 S. 358. Nach A. Köllner, Gesch. der Städte Saarbrücken u. St. Johann I (Saarbr. 1865) S. 414 f. u. K. Lohmeyer, Friedr. Wilh. Stengel, in: Mitt. d. Hist. Ver. f. d. Saargegend 11, 1911 S. 173, wird er als „sogenannter“ und „angeblicher“ Oberbaudirektor, von W. Zimmermann in: Kunstdenkmäler der Stadt und des Landkreises Saarbrücken (Düsseldorf 1932) S. 108, 291 usw., als unbedeutend, seine Tätigkeit als verderblich gekennzeichnet. Nach der Meinung des Chausseeinspektors Menzel in Langenzenn besaß v. W. nicht die notwendigen Eigenschaften eines Chausseeaufsehers: StA. Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 643; Maximilian Gritzner, Bayerisches Adelsrepertorium (1880) S. 422
- 53) Nach Bericht Krackers v. 16. 1. 1800 in StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 638
- 54) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 KdI Tit. Ia Nr. 44a. Die Kenntnis dieses Aktes verdanke ich Herrn Dr. Hirschmann. Vgl. auch Stadtarch. Nbg. Einwohnerregister.
- 55) Ueber ihn erhielt ich eine dankenswerte Auskunft von Herrn Prof. Dr. Hauck-Erlangen. Ueber die Familie vgl. Karl Hauck, Joh. Gg. Vetter, in: Jahrb. f. fränk. Landeskforschung 11/12 (1953) S. 299 ff bes. S. 317
- 56) Z. flgd. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 638 im StA. Nbg.
- 57) 1200 rhein. Ruthen entsprachen 1264 Ansb. Ruthen. Die rhein. Ruthe ist 3,766 m
- 58) Reskript v. 17. 3. 1800 in StA. Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12638
- 59) Max III Josef hatte 1767 für Baiern 7,64 m Straßenbreite (ohne Graben) vorgesehen; vgl. Gottfried Hartung, Die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im 19. Jhr. und ihre Zukunft, Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit bes. Berücksichtigung Bayerns, 16 (Leipzig 1902) S. 11. Das flgde. auch nach dem zit. Reg. Akt Nr. 12 638
- 60) Reskr. Hardenbergs v. 24. 1. 1802: StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12639
- 61) Reg. Mfr. Abg. 1932 Titel Bausachen 85 II
- 62) Sigmund Klein in: Zentralbl. f. Mineralogie 1935 S. 231 ff. Auch das flgde. zunächst auf Grund des zit. Regierungsaktes 12 638
- 62a) StA Nbg. Brandenburg-Ansbacher Verträge mit Nürnberg Nr. 139
- 63) StA Nbg. Amtsger. Schwabach 66; Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 639
- 64) Z. flgd. der gleiche Amtsgerichtsakt
- 65) StA Nbg.. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 640
- 66) StA Nbg. Amtsger. Schwabach 66
- 67) Als Mindestgröße war festgelegt: 8x8, 7x9 oder 12x5¹/₂ Zoll Grundfläche (StA Nbg. Amtsgericht Schwabach 66)
- 68) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 639
- 69) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 638 (Entscheidung Hardenbergs v. 22. 6. 1801)
- 70) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 781

- 71) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 639
- 72) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 641
- 73) am 1. 10. 1800 ebda. Nr. 12 638
- 74) ebda. Nr. 12 640
- 75) ebda. Nr. 12 640
- 76) ebda. Nr. 12 640 und 12 641
- 77) ebda. Nr. 12 642. Beginn der Chausseegelderhebung an der Bärenschanze ab 1. 12. 1805: Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 781. Später wurde der hier stehende Schlagbaum nachts beleuchtet.
- 78) Einer der ersten Voranschläge hatte sich auf etwa 72 000 fl. belaufen. v. Welling hatte die Kosten erheblich niedriger geschätzt.
- 79) Schon 1806 traten Schäden auf: Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 12 643. Klagen über den schlechten Straßenzustand anlässlich eines in Aussicht genommenen Besuchs des bayerischen Königspaares: Reg. Mfr. Abg. 1932 Tit. Bausachen Nr. 81 II im StA Nbg.
- 80) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 Titel Bausachen 83 I; dazu auch Stadtarch. Fürth Akt: Herstellung der Straße von Fürth nach Nbg.
- 81) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 Titel Bausachen Nr. 83 I
- 82) Man befürchtete auch, zugunsten des vom Fürsten Wrede gewünschten Straßenbaus Ellingen-Roth benachteiligt zu sein.
- 83) StA Nbg. Straßen- und Flußbauamt Nbg. 35
- 84) Der bereits 1807 erwogene Plan, dieses Stück auszubauen, wurde durch das Votum des Landesdirektorialrats Frhr. v. Lochner zu Fall gebracht: StA Nbg. Rentkammer Nbg. 45. Spätere Schicksale der Straße, bes. die Abwälzung der Straßenunterhaltslast an die beiden Städte: StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 Bausachen Nr. 83 III ff
- 85) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 Bausachen Nr. 83 I desgl. 81 I
- 86) StA Nbg. Ansb. Archivakten 1540 und 1541
- 86a) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1932 Bausachen Nr. 83 I
- 87) StA Nbg. Reg. Mfr. Abg. 1900 Nr. 4915; über Streitigkeiten i. J. 1821 ff vgl. auch Stadtarch. Nbg. Alt. Mag. registratur II. 8. 3. Nr. 131
- 88) Z. flgd. vgl. [Max Beckh] Deutschlands erste Eisenbahn Nürnberg-Fürth (Nbg. 1935), bes. S. 51, 65 ff, 79 ff, 90, 92 ff, 109 ff
- 89) 1837 sind es 467 394 Personen; vgl. August Heßler, die Entwicklung des Nürnberger Wirtschaftslebens v. d. Einverleibung in Bayern bis zum deutschen Zollverein, Diss. Erlangen 1928, S. 71
- 90) Nürnberg-Fürther Straßenbahn 1881-1935, S. 17 ff; 50 Jahre elektrischer Betrieb, 65 Jahre Straßenbahn S. 5 und 15.

Dem Erstdruck in den Fürther Heimatblättern lag die topographisch, ungenaue Reproduktion, das Panorama Nürnbergs mit der Fürther Straße, gez. von f. Dizler, gestochen von Friedrich Geißler, Milte des 19. Jahrhunderts, bei.

Abbildungen der Straßenverbindungen Nürnberg- Fürth finden sich in IV. Schtvenmer/G. Pfeiffer, Geschichte Nürnbergs in Ihlddokumenten (1970/71) Nummer 8, 263, 265.