

„Die Straße“

„Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges“

Herausgegeben von Willi Stubenvoll,
Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen,

Umschau Verlag, Frankfurt am Main 1990

ISBN 3-524-69098-X

(S. 63 bis S. 74)

Christof Friedmann

„... die Straße bauen“

Handel und Verkehr auf der Route
Frankfurt-Leipzig

Angefangen hat es mit einer „Straße“, die wir heute höchstens einen Trampelpfad nennen würden. Sie wurde genutzt von Kaufleuten des Frühmittelalters, die mit Sklaven und Packtieren ihre Handelswaren in das Innere des Deutschen Reiches transportierten.¹ Sturm, der 744 das Kloster Fulda gründete, erzählt von thüringischen Kaufleuten, die über Fulda nach Mainz zogen. Es bestand also zu dieser Zeit ein Handelsweg entlang der späteren „Straße“. Bestätigt wird dies noch einmal in einem Kapitular Karls des Großen aus dem Jahre 801. Es erwähnt eine über Eisenach führende „Sächsische Hochstraße“.²

Von einer eigentlichen Straßenführung kann in der Geschichte der „Straße“ erst viel später, im 17./18. Jahrhundert, gesprochen werden. Der Handelsweg wurde bestimmt von der jeweils günstigeren Strecke zwischen zwei Orten. Gleich einem Fluß wichen die Reisenden den natürlichen und künstlichen Hindernissen aus, die sich ihnen und ihren Verkehrsmitteln in den Weg stellten. In der Frühgeschichte der „Straße“ waren es Sümpfe und Flüsse, die die Menschen zwangen, über Bergkämme auszuweichen - daher auch die häufig auftretende Bezeichnung: „Hohe Straße“. Mit den zunehmend befestigten Straßen und den schweren Fuhrwerken waren es gerade die Berge, die sich dem Verkehr in den Weg stellten. Aber auch Raubwesen und Kriege, hohe Zölle und geschlossene Grenzen bestimmten den Verlauf der Straßengeschichte.³

Die historische Strecke läßt sich heute grob in die Abschnitte Frankfurt-Fulda-Erfurt-Leipzig gliedern: Von Frankfurt aus gab es die Möglichkeit, über Bergen auf der Höhe zwischen Niddatal und Kinzigtal auf Fulda zuzugehen. Jedoch wurde bei trockenem Wetter und später, als die Kinzigstrecke befestigt wurde, nur noch ausschließlich der Weg durch das Tal benutzt.⁴ Als Ausweichmöglichkeit nach Süden bot sich von Hanau aus die Birkenhainer Straße und der Eselsweg nach Schlüchtern an. Zwei Wege, die in unseren Tagen als Wanderwege wiederbelebt wurden.⁵ Auch zwischen Fulda und Erfurt gab es neben der

Hauptstrecke und späteren Poststraße über Hünfeld, Vacha, Eisenach und Gotha, Verbindungen über die Rhön und Schmalkalden. Von dort führte die Straße mit geringen Abweichungen im Lauf ihrer Geschichte über Weimar, Naumburg, Weißenfels und Lützen auf Leipzig zu.⁶

Mit der Benennung von Frankfurt und Leipzig zu Messestädten entwickelten sich diese beiden Orte zu Handelszentren zwischen dem Osten und Westen des Reiches.⁷ Über die „Straße“ gingen nun Tuche aus den Niederlanden und England; das als Baumöl bekannte Olivenöl aus Frankreich; Gewürze, Seide und Schmuck waren die „Italienwaren“; Weine von Rhein, Main und Mosel; Pelze aus Nowgorod; Rohleder aus Böhmen; Eisen und Silber aus dem Erzgebirge; Vieh aus den Karpaten und der Puszta; Salz und Waid zum Färben aus Thüringen.⁸

Bis zur Einführung einer Eisenbahnstrecke zwischen den Messestädten war der Transport dieser Waren allein an die Straße gebunden. Auf dem Rücken, auf Packtieren, in Frachtwagen; die Ware mußte schon, bevor sie ihren Weg über die Straße nahm, sorgfältig verstaut und versorgt sein. Die zerbrechlichen Waren wurden in Kisten auf Stroh gebettet, die verderbliche Ware vor Regen und Feuchtigkeit mit Planen geschützt. Die Zug- und Lasttiere erhielten Brandzeichen. Eine genügende Menge Bargeld wurde in den Gürtel um den Bauch gepackt, dazu Wechsel und Empfehlungen zum Einlösen von Krediten bei befreundeten Handelshäusern. Auch Naturelien wie Salz, Wein, Pfeffer oder Safran waren geeignete Tauschmittel.⁹

Der Kaufmann begleitete nicht immer selbst seine Waren. Eine Reise zwischen Frankfurt und Leipzig konnte gut einen Monat in Anspruch nehmen. Zeit ist Geld, und zuhause liefen derweil vielleicht die Geschäfte davon. Die Waren wurden deshalb häufig Kaufmannsgehilfen und Fuhrleuten anvertraut.¹⁰ Diese mußten mit Geld ein Labyrinth von Zöllen, Wegegeldern und Abgaben durch verschiedene Hoheitsgebiete durchqueren. Hinzu kam eine Straße, deren Zustand zu allen Jahreszeiten von den Warenbegleitern große Geschicklichkeit erforderte.¹¹

Hatte man Waren, die an sich nur einen geringen Handelswert besaßen oder Güter, die für eventuelle Räuber unverkäuflich waren, so genügte es, die Fracht einzelnen oder einer kleinen Gruppe von Fuhrleuten anzuvertrauen. Mitunter war es ratsam, kostbare Güter unter der scheinbar wertlosen Last eines Packtieres zu befördern zum Schutz vor neidvollen Blicken,¹² denn, so ein Sprichwort des 16. Jahrhunderts: „Wer barfuß reist, reist am sichersten!“¹³ Es gab aber auch große Züge mit vierzig, sechzig und mehr Wagen, die einen gewissen Schutz vor Raubüberfällen boten.¹⁴ Doch große Züge, so nützlich sie auch waren, hatten viele Nachteile. Sie kamen viel langsamer voran als wenige Fahrzeuge, wodurch die Fracht sich verteuerte - jeder Tag kostete Futter für die Zugtiere und Lohn für den Fuhrmann, und für den Kaufmann konnte ein Tag Verspätung bedeuten, daß er seine Ware nicht rechtzeitig verkaufen konnte.¹⁵ Der Pferdehändler Abraham Mertgens gab 1825 unter dem Titel „Enthüllte Geheimnisse aller Handelsvortheile und Pferdeverschönerungskünste der Pferdehändler“ Ratschläge, die durchaus auch für andere Waren galten: „Daß man bei dem Einkauf der Pferde schon ihre Transportkosten, ihren Unterhalt bis zu ihrem muthmaßlichen Verkauf, die Knechtslöhne, Stallgeld und den möglichen Verlust mit berechnet, und bei der Kaufsumme mit in Ausschlag bringt, um daraus eine Norm für den Verkaufspreis zu gewinnen, der schon bei dem Einkauf bestimmt werden muß. Ein umsichtig und klug speculirender Handelsmann berücksichtigt bei dem Einkauf seiner Ware vorzüglich die Zeit, die Umstände und Verhältnisse, mit und unter welchen er kauft, und

hat bei dem Einkauf stets den Verkauf im Sinne; benutzt alle sich anbietenden Gelegenheiten, und weiß gleichsam von jeder Stunde in dem Ein- und Verkauf Nutzen zu ziehen. Es gab z.B. Fälle, daß wenn ich mit meinen Koppeln die Leipziger Messe zu dem Verkauf bezog, ich doch hier nicht ein Stück verkaufte, und mit meiner Ware in andere Gegenden zog, wo mir die eingetretenen politischen Verhältnisse einen besseren Absatz versprachen, den ich auch hatte."¹⁶

Ochsen waren auch in Mitteleuropa bis in das späte Mittelalter hinein die häufigsten Zugtiere. Noch Karl der Große ließ seine Wagen von Ochsen ziehen. Ihr gleichmäßiger Gang und ihre enorme Stärke waren in der Landwirtschaft und beim Ziehen schwerer Wagen von großem Vorteil.¹⁷ Der Bedarf an Rindern für die Landwirtschaft und für den Fleischverbrauch der expandierenden Städte wurde über enorme Exporte aus Osteuropa gedeckt. Zu einem der wichtigsten Umschlagplätze für Vieh entwickelte sich dabei Buttstadt. Fast der gesamte Handel von Rindern, Schafen und Ziegen in Thüringen und Hessen ging über die Buttstädter Viehmärkte.¹⁸

Anders verhielt es sich mit den Pferden. Sie waren keine ausgesprochenen Milch- und Fleischlieferanten und benötigten zum Einsatz als Arbeitstier Krafftutter. Doch gerade Hafer war ein Hauptnahrungsmittel der Menschen des Mittelalters. Für die Bauern war das Pferd deshalb zunächst ein Nahrungsmittelkonkurrent und blieb ein Privileg von Adel und Klerus. Erst mit der Einführung der Dreifelderwirtschaft und den dadurch erzielten Überschüssen aus der Landwirtschaft kamen die Vorteile des Pferdes gegenüber den Ochsen zur Geltung.¹⁹

Züchtungserfolge und verbesserte Zuggeschirre ermöglichten es, mit großen und kräftigen Pferden schnelle und ausdauernde Tiere zur Arbeit heranzuziehen. Ein gutes Pferd hatte die Zugkraft von 20 Zentnern und konnte bei guter Fütterung am Tag 10-12 Stunden Arbeit leisten.

Eine besondere und oft vergessene Rolle als Packtier des Mittelalters spielte der Esel. Noch im letzten Jahrhundert bezeichnet Heinrich Heine in seiner „Harzreise“ jene kleinen Krämer, die ihre Ware von Ort zu Ort anboten als „Eseltreiber mit ihren Zöglingen“.²⁰ Wie sehr Esel zum Straßenbild gehörten, läßt sich auch aus vielen mittelalterlichen Darstellungen herauslesen, in denen immer wieder diese Packtiere abgebildet sind. Auch vom Klostergründer Sturmî ist überliefert, daß er mit einem Esel durch die damalige Wildnis entlang der Fulda unterwegs war. Aus Furcht, sein Tier könnte von Bären oder Wölfen gerissen werden, errichtete er jeden Abend einen Zaun aus Bäumen und Gezweig.²¹ Sturmîs Esel wird sich dabei zur Not mit Blättern und Geäst als Futter begnügt haben.

Die Anspruchslosigkeit, Ausdauer und Trittsicherheit der Esel machte man sich zunutze beim Transport von Salz aus Thüringen im



*Diese Illustration aus der Manessischen Liederhandschrift zeigt den Esel als Packtier des Kaufmanns im Mittelalter
Codex Manesse, Heidelberger Liederhandschrift
Kat. Nr. H. 1.3*

Tausch gegen Wein aus dem Süden.²² „Thüringische Waldesel“ oder auch „Steinesel“ nannte man diese Tiere, die dem „Eselsweg“ durch den Spessart, der „Eselsbrücke“ bei Gelnhausen und dem Ort Eselsbronn bei Fulda ihren Namen gegeben hatten. Vor diesem Hintergrund hat auch das Märchen der Gebrüder Grimm vom Goldesel seinen Ursprung - Esel transportieren auch Gold und Geschmeide.²³ Als Packtier der armen Leute wurde er im Verhältnis vom Futteraufwand zur Traglast von bis zu drei Zentnern nur noch von dem selten verwendeten Maultier übertroffen.

Eseltreiber, Bauernkarren und Frachtwagen prägten bis in das 20. Jahrhundert hinein das Leben auf der Überlandstraße. Prachtvolle und elegante Kutschen waren dort selten anzutreffen. Überlandreisen bedeuteten eventuell harte Arbeit, wenn man mit Stangen, Balken, Stricken und Reißigbündeln den Weg erst schaffen mußte.²⁴

Auf Reisen gehen bedeutete: „Das Elend bauen“ und war ein feststehender Begriff der deutschen Sprache noch bis in das 18. Jahrhundert hinein.²⁵ In diesem Sinne schreibt auch Friedrich Schiller am 17. April 1785: „... zerstört und zerschlagen“ in Leipzig angekommen von einer „Reise, die ohne Beispiel ist, denn der Weg zu euch, meine Lieben, ist schlecht und erbärmlich, wie man von dem erzählt, der zum Himmel führt ...“²⁶

Der Straßenzustand hatte sich seit den Trampelpfaden des Mittelalters kaum gebessert und war dem zunehmenden Handelsverkehr nicht gewachsen. Ochsendurchtriebe der Viehhändler, Pferdehufe und schwere Wagenräder in verschiedenen Spurbreiten machten bei Regen die unbefestigten Straßen zu einer einzigen Schlamm- und Mistlache.²⁷ Dennoch herrschte wohl ein so reger Verkehr auf den Landstraßen, daß bereits im 13. Jahrhundert eine erste schriftliche „Straßenverkehrsordnung“ aufgestellt wurde: „Die Straße des Königs soll so breit sein, daß ein Wagen dem anderen Platz machen kann. Der leere Wagen soll dem beladenen, der wenig beladene dem schwer beladenen ausweichen. Der Berittene soll einem Fuhrwagen und der Fußgänger einem Berittenen weichen. Befinden sie sich allerdings auf einem schmalen Weg oder auf einer Brücke oder verfolgt man einen Berittenen oder einen Fußgänger, dann soll das Fuhrwerk anhalten, damit diese vorbei kommen können. Der Fuhrwagen, der zuerst auf die Brücke rollt, der soll auch zuerst überqueren - er sei leer oder beladen.“²⁸

Trotz solcher detaillierten Regelungen änderte sich wenig am Straßenzustand selbst. In einer hessischen Polizeiordnung aus dem Jahre 1526 wird eine „aufmerksame Sorge“ befohlen, Straßen und Wege zu bauen. Zwar wurden Wegemeister zur Aufsicht über den Straßenbau eingestellt, die Wegeform blieb jedoch nach wie vor bei den Anwohnern und Gemeinden. Die Landesfürsten dachten kaum daran, Aufwendungen für den Straßenbau bereitzustellen. Lediglich beim Bau von Brücken war es den Anwohnern erlaubt, das Holz hierzu aus herrschaftlichen Waldungen zu schlagen. So begnügte man sich meist damit, Sümpfe notdürftig mit Bohlen aufzuschütten, die jedoch bald wieder verfaulten, und Erdlöcher notdürftig mit Reisig auszubessern.²⁹

Aus dem Jahre 1571 wird von einem so tiefen Loch zwischen Frankfurt und Marburg berichtet, daß ein Tagelöhner, der aus Versehen hineingefallen war, beim Sturz umkam. Erst daraufhin entschloß sich die Straßenmeisterei, die „Unebenheit“ mit 500 Reisigbündeln auszubessern.³⁰

Sofern überhaupt ein systematischer Straßenbau stattfand, beschränkte er sich zunächst gerade darauf, nach Abmessung der Breite beiderseits Gräben zu ziehen und die ausge-

hobene Erde in die Bahn zu werfen. Darüber wurden soviel Steine, Sand und Kies geworfen, wie gerade verfügbar war.

Als Folge der Kampfhandlungen des Dreißigjährigen Krieges waren die Straßen nahezu unpassierbar geworden. 1661 beklagt sich der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel, dessen Aufgabe es eigentlich war, die Straßen seines Landes zu erhalten, über diese Zustände: Die Stege seien zerfallen und die Straßen grundlos, verschlammt, durchlöchert, ausgehöhlt, zerfahren und untüchtig, so daß man ohne Schaden und Gefahr für Menschen, Vieh und Güter nicht darauf fortkommen könne.³¹

Angesichts solcher Straßenzustände ist es leicht nachvollziehbar, daß es bei Adel und Klerus lange Zeit nicht üblich war, im Wagen „die Straße zu bauen“. Als standesgemäße Fortbewegung galt das Reisen zu Pferd. Bis in das ausgehende Mittelalter dienten Karren und Wagen lediglich dem Gütertransport und den Alten und Gebrechlichen, denen keine andere Wahl blieb.³²

Es waren ungefederte Wagen, etwa in der Form, wie sie bis in unser Jahrhundert hinein bei uns als Leiterwagen bekannt waren. Gegen Wind und Wetter wurde über ein Korbgeflecht eine Plane gespannt. Mantelwagen, Gogelwagen, Frauenwagen, Rollwagen waren die Namen der verschiedenen Wagentypen, die sich im wesentlichen glichen: hart und unbequem, in ständiger Gefahr, über den Unebenheiten der Wege umzukippen.³³ Selbst Papst Johannes XXIII. mußte 1415 die schmerzliche Erfahrung machen, daß auch der Wagen des Stellvertreter Gottes nicht unumstößlich ist.³⁴

Die Fuhrleute dieser einfachen Wagen, auch „Haderer“ genannt, trugen zum Zeichen ihres Berufsstandes einen blauen Kittel, dazu ein rotes Tuch und schwere, bis über die Knie reichende Stiefel. Sie mußten geschickt mit der Peitsche umgehen können und etwas von Pferden verstehen, wollten sie mit ihnen vorwärts kommen, sei es mit Fluchen oder guten Worten. Sie rekrutierten sich meist aus den Regionen entlang der „Straße“, wo die Landwirtschaft nicht mehr genügend für alle abwarf. Stattdessen arbeiteten sie für Kaufleute und Gastwirte, oder betätigten sich selbständig als Fuhrunternehmer.³⁵ Der zunehmende Fernhandel zwischen Frankfurt und Leipzig sorgte für genügend Bedarf an Fuhrwerken und Fuhrleuten. 1537 waren allein aus dem Dorf Frammersbach im Spessart 25 Haderer bekannt. 50 Jahre später waren es bereits über 100. Auch Schmalkalden konnte eine beträchtliche Zahl von Fuhrleuten ausweisen.³⁶

Gewöhnlich saß der Fuhrmann zum Anfeuern der Tiere auf einem der hinteren Pferde und trieb von dort sein Gespann an. Dabei konnte ihm die schwere Deichsel empfindlich an die Beine schlagen, wogegen er sich mit dicken, ledernen Stiefelschäften schützte. Später wurden daraus die etwas leichteren „Siebenmeilenstiefel“, so

*Stangenreiter- oder Postillonstiefel dienten dem Schutz der Beine und wurden über den Schuhen getragen, 18. Jahrhundert
Kat. Nr. I. 2.22*



benannt nach der Tagesdistanz einer Eilkutsche des 19. Jahrhunderts - und das waren ca. 50 km. Zu dieser Zeit saß der „Postillon“, auch „Schwager“ genannt, bereits auf dem Bock des Wagens und lenkte von dort sein Gespann.³⁷

Mit Zwischenfällen mußten die Fuhrleute auf ihren Fahrten immer rechnen. Wagenladungen konnten ins Rollen kommen oder die Pferde konnten scheuen. Allein den Bremsschuh unter die Hinterräder zu klemmen, war eine gefährliche Arbeit. In den Geschichten, die sich die Haderer erzählten, erschienen sie dann wieder, die Verunglückten, die keine Ruhe finden konnten: An den Unfallorten scheuten immer wieder die Pferde, bisweilen wurden dort Geister gesehen. Doch mehr zu fürchten hatten sich Fuhrleute wie Reisende vor den Lebenden. Raubüberfälle waren nicht ungewöhnlich. Zum Räuberhandwerk trieb es nicht nur entlaufene Söldner und hungrige Bauern, sondern auch der Neid des verarmten Landadels auf den Reichtum des aufstrebenden bürgerlichen Kaufmanns machte dessen Vermögen zu einem Objekt der Begierde. Die Überfälle nahmen dermaßen überhand, daß Kaiser Rudolph I. 1290 allein in Thüringen, Franken und Schwaben 136 Raubritterburgen zerstören ließ. Zur Abschreckung ließ man Räder und Galgen entlang der Handelsstraßen aufstellen.³⁸ Doch auch wenn vereinzelt Regionen sicherer wurden, kam es immer wieder zu Überfällen. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts machte sich Wigand von Lüder, ein Edelmann aus Fulda, einen Namen als Straßenräuber und Pferdedieb. Er raubte unter anderem im Jahr 1509 zwischen Hersfeld und Alsfeld einige Kaufleute aus. Diese forderten aufgrund des Geleitrechtes den Fürstabt von Fulda auf, ihnen den Schaden zu ersetzen. Die Güter des Fuldaer Ritters wurden beschlagnahmt und er wurde in Abwesenheit zum Tode verurteilt. Der Tod des Landgrafen Wilhelm von Hessen-Kassel 1513 hob das Urteil gegen den Räuber auf und Wigand begann nun von neuem zu rauben - diesmal auf der Leipziger Straße zwischen Vacha und Fulda. Mal waren es Pferde, mal Ochsen, schließlich Güter und Wagen mitsamt den Fuhrleuten, für die er Lösegeld einforderte. Am Ende scheiterte der Raubritter an einem einfachen Fuhrmann, der sich gegen seinen Überfall so heftig zur Wehr setzte, daß er ihn vom Pferde reißen und überwältigen konnte. Gefesselt und geknebelt überbrachte er ihn dem Gericht des Landesfürsten. Am 25. Oktober 1517 wurde Wigand von Lüder mit dem Schwert enthauptet.³⁹

Neben der Beseitigung des Räuberunwesens als Grundlage eines gefahrlosen Verkehrs zwischen Frankfurt und Leipzig war aber vor allem eine Verbesserung der verheerenden Straßen notwendig. Der Gesandte Johann Reinhard von Dalwigk wies 1721 in einem Schreiben an den Landgrafen Karl von Hessen-Kassel auf den Zusammenhang von Handel und Straßenausbau hin, denn es sei „das einzige Mittel, wodurch in einem Lande, welches keine schiffbaren Flüsse besitze, das Kommerzium überall und bis in die geringsten Dörfer gebracht, der Transport von dem einen zum anderen Ort leichter gemacht und mit geringen Kosten, auch mit mehrerer Erhaltung der Wagen, des Geschirrs und der Pferde geschehen, die Passage der fremden Reisenden, hohen und niederen Standes und anderer Personen, auch der Fuhrleute aus diesen Landen und den deutschen Handelstädten gefördert werden könnte, welches Geld und Nahrung ins Land bringen werde, wodurch den Fürsten großer Vorteil erwachse und die Untertanen in den Stand gesetzt würden, ihre Abgaben abzutragen.“⁴⁰

Daraufhin bestellte Landgraf Karl den Johann Reinhard von Dalwigk zum Vorsitzenden einer Wegekommision und erließ noch 1721 ein Reglement, welches die Breite der Straße auf 28 Fuß bestimmte. Des weiteren sollten nach französischem Vorbild die Wege mit Gräben und Durchlässen versehen werden, und, wo eine Reparatur sich nicht mehr lohnte, neue Bahnen angelegt, Umwege abgeschnitten und morastige Stellen mit Steinen und

Kies aufgefüllt werden. Die Mitte der Straße sollte dabei höher sein als deren Ränder.⁴¹

Die Straße und der Straßenbau unterstanden nun direkt dem Landesherren. Eigens eingestellte „Chausseewärter“ hatten für Bau und Unterhaltung zu sorgen. Dem Straßenbau wurde ein eigenes Ministerium gewidmet. Auch Johann Wolfgang von Goethe bekleidete in seiner Weimarer Zeit das Amt des Ministers für Straßenwesen - weshalb er von manchen seiner Zeitgenossen spöttisch als „oberster Straßenkehrer“ bezeichnet wurde.⁴² Wie tüchtig er diese Funktion ausübte, läßt sich aus dem satirischen Reisetagebuch des Andreas Georg Friedrich Rebmann aus dem Jahre 1796 erahnen: „Wahrscheinlich ist Teutschland das einzige Land in der Welt, in welchem man Wegegeld bezahlen muß, wo keine Wege sind, Geleite, wo niemand geleitet wird und Pferde, die man nicht braucht.“⁴³

Mit dem Bau von befestigten Straßen gewann die Kutsche mehr und mehr eine Rolle als Statussymbol unter Adligen und wohlhabenden Bürgern. Doch das „Umsatteln“ vom Pferd zur Kutsche kam teuer: Von dem Frankfurter Bürgermeister Johann Balthasar Kaib (1637-1697) weiß man, daß er in einem Zeitraum von zehn Jahren 1 357 fl (Gulden) allein für den Unterhalt der Pferde und die Wagenreparaturen aufwenden mußte. Dies entsprach in etwa seinem Jahreseinkommen.⁴⁴

Das ursprüngliche gefederte Modell der Kutsche stammte aus einem ungarischen Dorf namens „Kosz“. Anstelle den Wagenaufbau wie bisher direkt auf die Achsen aufzusetzen, hing bei der Kutsche der Kasten in Ketten und Riemen über einem federnden Baum, der die Vorderachse mit der Hinterachse verband. Doch trotz dieser ausgeklügelten Aufhängung waren die Kutschen immer noch unangenehme „Schaukelkästen“. In Berlin wurde daraus schließlich ein Modell entwickelt, dessen Kasten zusätzlich mit Blattfedern vor den Unebenheiten der Straße geschützt wurde. Diese „Berline“ wurde zur beliebtesten Reisekutsche ihrer Zeit. Auch die Postkutschen des 19. Jahrhunderts waren nach dem Prinzip der „Berline“ gebaut.⁴⁵ Der Name „Kutsche“, als Oberbegriff für alle gefederten Wagen, blieb dennoch erhalten.

Ein ständiges Problem war das Umkippen der Kutschen - ein Umstand, der gerade den Postkutschen des 18. Jahrhunderts nicht gerade den besten Ruf nachsagte. So störte sich ein Berliner Zensor an dem Satz einer Novelle: „Der Postwagen fuhr abends um neun Uhr die Friedrichstraße entlang und kippte an der Ecke Leipziger um.“⁴⁶

Auch entlang der Straße Frankfurt-Leipzig könnte die Post im Laufe des 18. Jahrhunderts einen regelmäßigen Personenverkehr einrichten mit festen Poststationen⁴⁷, doch vollzog

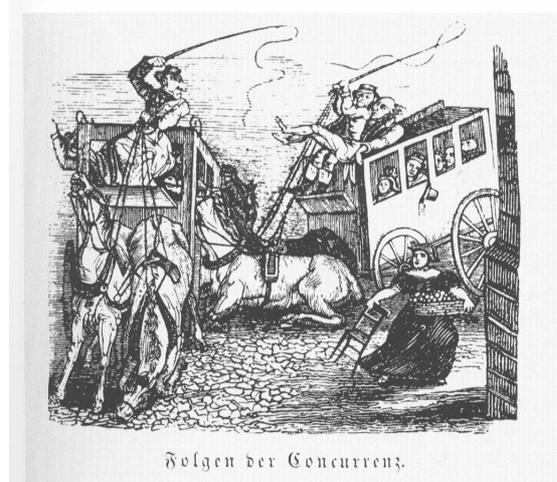


„Postwagen nach Gotha“. In einer Beschwerde beim sächsischen Kurfürsten über das Reisen im offenen und ungefederten Postwagen heißt es: „Sie werden selbst finden, daß es keinen Stuhl, keinen Sitz, keine Bedeckung, kurz weder die geringste Bequemlichkeit, Sicherheit noch Schutz darbietet“. Die Reisenden im „Postwagen nach Gotha“ scheinen sich trotz dieser Unannehmlichkeiten zu amüsieren
Stich von G. E. Opitz um 1825
Kat. Nr. I. 2.24

sich die Entwicklung im Vergleich mit den englischen Postkutschen in einem sehr gemächlichen Tempo. Georg Christoph Lichtenberg (1742-1799) schrieb in seinen „Briefen aus England“ im Jahre 1770: „ (...) wenn ein Mädchen mit ihrem Liebhaber aus London des Abends durchgeht, so kann sie in Frankreich sein, ehe der Vater aufwacht, oder in Schottland, ehe er mit einem Verwandten zu Schluß kommt (...). Hingegen in Deutschland, wenn der Vater den Verlust seiner Tochter erst den dritten Tag gewahr werden würde, wenn er nur weiß, daß sie mit der Post gegangen ist, so kann er sie zu Pferde immer noch auf der dritten Station wieder einholen.“⁴⁸

Mit der Einführung von „Eilwagen“ gelang es, die Geschichte von den Siebenmeilenstiefeln wahr zu machen und gute 50 km am Tage weiterzukommen. Doch nur wenige Jahre später brach auch zwischen Frankfurt und Leipzig eine neue Dimension der Geschwindigkeit an. Ludwig Rellstab notierte darüber 1843 auf seiner Reise von Berlin nach Paris, teils per Kutsche, teils bereits per Eisenbahn:

„Die Reise von Berlin hierher ist jetzt mit einer Schnelligkeit möglich, welche die Eindrücke desselben fast der unbestimmten Verworrenheit eines Traumes gleich macht. Am schnellsten legt man den Weg zurück, wenn man ihn sonntags antritt; denn wer an diesem Tage Berlin mit dem ersten Zuge der Anhalt-Bahn verläßt, kann schon um vier Uhr nachmittags die Weiterfahrt mit der Schnellpost von Leipzig antreten, speist zu nacht in Weißenfels, frühstückt vor Tagesanbruch in Weimar, hält am zweiten Tag seine Mahlzeiten in Eisenach und Buttlar und fährt um 8 Uhr am Dienstagmorgen, also nach einer Reise von 49 Stunden in Frankfurt ein (...) - Ob diese Schnelligkeit für die Reisenden ein Zuwachs von Freude und Wohlbehagen sei, möchte ich lieber mit Nein als mit Ja beantworten (...) Wer da reist, um Eindrücke zu empfangen, wird deren auf kurzen Strecken, langsam (z.B. zu Fuß oder zu Pferde) zurückgelegt, zuverlässig mehr gewinnen, als auf den langen durchflogenen, besonders da sich zur Flüchtigkeit der Bilder, im gleichen Maße die Übersättigung darstellt.“⁴⁹



Diese Karikatur bringt bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Ausdruck, daß mit der Entwicklung der Transportmittel und dem Kampf um das Verkehrsmonopol das Rasen an die Stelle des Reisens trat

Die Straße zwischen Frankfurt und Leipzig war nun eine andere geworden. Nach Fahrplänen wurden Raum und Zeit zwischen den beiden Orten eingeordnet. Einige Zeitgenossen der Romantik beklagten bereits: „Man reist nicht mehr, man kommt jetzt an“,⁵⁰ und zogen die Erlebnisse des Wanderns vor.

Mit dem Bau der Eisenbahn wurde die alte Straße endgültig verlassen. Eine Maschine beförderte nun die Fahrgäste über ein menschenleeres Gleisband durch die zerteilte Landschaft. Die Täler wurden überbrückt, die Berge durchgraben und zerschnitten; ohne Höhen und Tiefen wurde man nun über ein Gleis gefahren, das eben, hart und glatt war. Ein oft gebrauchtes Bild aus der Frühzeit der Eisenbahngeschichte ist die Gewalt eines „Projektils“, mit der dieses „Ungetüm aus Dampf und Eisen“ den Raum durchbrach.

Der Eisenbahnreisende nimmt aufgrund der Trägheit seines Auges die vorbeirasende

Landschaft nur noch flüchtig war. Es ist der Raum, den er an die Zeit verliert, die er gegenüber dem Fußreisenden gewinnt.⁵¹

Im 20. Jahrhundert bricht sich schließlich die betonierte und asphaltierte Straße eine Bahn in die Natur. Mit der alten „Straße“ hat die „Autobahn“ nichts mehr gemein. Ihre Wegführung folgt anderen Gesetzen. Möglichst eben ist sie gebaut, für den reibungslosen Verkehr und sie umgeht weitgehend menschliche Besiedlungen.

Schneller, schneller immer schneller - die Technik des Menschen ermöglicht es inzwischen, Entfernungen per Kabel mit Lichtgeschwindigkeit zu überwinden. Die Zeit wird zu einem immer wichtigeren Faktor. In manchen Branchen hängen von Sekunden Millionenbeträge ab. Wir haben erreicht, wovon unsere Ahnen nicht einmal zu träumen wagten. Auf einem Planeten, der sich nach wie vor in 24 Stunden um sich selber dreht, leben wir in einer anderen Zeit, und damit auch auf einer anderen Erde - doch eilig haben wir es mehr denn je, eingebunden in ein Netz, das wir immer noch mit dem Wort „Straße“ bezeichnen.

Anmerkungen

1 Beatrix Reißig, Handel und Warenverkehr auf der hohen Landstraße, Leipzig 1938, S.4.

2 Georg Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelstraßen in Deutschland, Basel 1958, S. 51 f.

3 Landau, das Kapitel: „Die Straßen im Allgemeinen“.

4 Landau, S.45.

5 Georg Hax, 128 km Eselsweg, Informationen des Spessartbundes e.V., o.O. u. o.J.

6 Landau. S. 49.

7 Reißig, S. 2.

8 Reißig, siehe 1. Kapitel.

9 Norbert Ohler, Reisen im Mittelalter, München 1986, S. 86 f.

10 Landau, vgl. das Kapitel: „Die Straßen im Allgemeinen“.

11 Ebd.

12 B. Traven, Der Karren, Mexico-City 1962, S.55 f.

13 Wulf Schadendorf, Zu Fuß, zu Pferde, zu Wagen, 1000 Jahre Reisen, München 1959, S. 2.

14 Landau, S.52.

15 Traven, S.56.

16 Abraham Mortgens, Die geheimen Künste der Roßtäuscher; o.O. 1852, Reprint, Kiel 1985, S.15 f.

17 Ohler, S. 35 ff.

18 Reißig, siehe 1. Kapitel.

19 Ohler, S. 35ff.

20 Heinrich Heine, Werke, Salzburg o.J., S.653.

21 Ohler, S. 46.

22 Hax

23 vgl. Alexander Scobie, Apuleius and folclore, London 1983.

24 Lászlo Tarr, Karren, Kutschen, Karossen, Budapest 1970, S. 222.

25 Landau, S.36.

26 Tarr, S.263.

27 siehe Schadendorf

28 Eike von Repgow, Sachsenspiegel, Zürich 1984, S.147.

29 Landau, S.19.

30 Ebd.

31 Ebd.

32 Ohler, S.49/50.

33 vgl. dazu: Klaus Beyrer, Die Postkutschenreise, Tübingen 1985.

34 vgl. dazu Abbildung von: von Richental, U.: Satirischer Holzschnitt aus U. von Richentals Werk „Das Concilium, so zu Constanz gehalten ist worden 1414“. „Wie der Papst Johannes XXIII. auf dem Arlberg anno 1115 im Schnee lag.“

35 Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) vom 2. Juni 1989, S.64.

36 Landau, S.35.

37 vgl. dazu: Beyrer, a.a.O., Ledermuseum Offenbach a.M. o.J.

38 Landau, a.a.O., S.29.

39 Ebd., S.21.

40 Ebd.

41 Ebd.

42 Schadendorf, S.4.

43 Beyrer, S.217.

44 Ebd., S.64.

45 Ebd., S.63.

46 Tarr, S.275.

47 siehe: Streckenkarte der Post Frankfurt-Leipzig von 1830.

48 Tarr, S.275.

49 Beyrer, S.248.

50 Schadendorf, S.4.

51 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise, München 1977, S.19.