



Abbn.:

oben: „Postwagen nach Gotha“
Aquarell von G.E. Opitz, 1825

unten: „Die Gefahren der Eisenbahn“,
Karikatur um 1850



Auf Reisen gehen bedeutete früher: „Das Elend bauen“ und war ein feststehender Begriff der deutschen Sprache noch bis in das 18. Jahrhundert hinein. In diesem Sinne schrieb 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“.

Der Straßenzustand hatte sich bis ins 19. Jahrhundert hinein seit den Trampelpwegen 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. Als Folge des Dreißigjährigen Krieges waren die Straßen nahezu völlig unpassierbar geworden. 1661 beklagte 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, verschlammmt, durchlöchert, ausgehöhlt, zerfahren und untüchtig, so dass man ohne Schaden und Gefahr für Menschen, Vieh und Güter nicht darauf fortkommen könne.

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. Jahrhunderte lang dienten Karren und Wagen lediglich dem Gütertransport und den Alten und Gebrechlichen, denen keine andere Wahl blieb.

Trotzdem gelang es, auch entlang der Straße Frankfurt - Leipzig im Laufe des 18. Jahrhunderts einen regelmäßigen Personenverkehr mit festen Poststationen einzurichten. Dieser Personenverkehr war oft schlecht organisiert und mit allerlei Mühsal verbunden. Es fuhren ungefederte Wagen, etwa in der Form, wie sie bis ins 20. 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.

Ein anschauliches Beispiel liefert das Aquarell von G.E. Opitz aus dem Jahre 1825, welches den „Postwagen nach Gotha“ darstellt. Über diesen ging im gleichen Jahr eine Beschwerde beim sächsischen Kurfürsten ein: „Sie werden selbst finden, dass es keinen Stuhl, keinen Sitz, keine Bedeckung, kurz weder die geringste Bequemlichkeit, Sicherheit noch Schutz darbietet.“

Mit dem Bau von befestigten Straßen und der Verbreitung der „Kutsche“ erfuhr der Reiseverkehr wesentliche Verbesserungen. Das ursprüngliche gefederte Modell der Kutsche stammte aus einem ungarischen Dorf namens „Kosz“. Anstatt 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. Mit der Einführung dieser „Eilwagen“ gelang es, gute 50 km am Tage weiterzukommen.

Aber nur wenige Jahre später brach auch zwischen Frankfurt und Leipzig eine neue Dimension der Geschwindigkeit an. Der Journalist und Dichter 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 (. . .)“