

Straßburger Fernverkehr – Straßenbau nach Verkehrschaos am Schwabweg

Peter Maile

1. Ein Gerichtstermin zur Fronbeteiligung und Baubeginn

Es ist der 31.3.1516: Die Landvogtei Ortenau ist zu gleichen Teilen an den Bischof von Straßburg und Graf Wilhelm von Fürstenberg verpfändet. Melchior von Schauenburg ist bischöflich-straußburgischer Amtmann in Oberkirch. Nach dem historischen Gerichtsprotokoll¹ sind die Vertreter der Fronpflichtigen aus Griesheim, Sand und Schweighausen² an diesem Tag nach Oberkirch geladen. Die Griesheimer hatten sich beim Bischof und beim Graf von Fürstenberg über die Anweisung des Schauenburgers beschwert, wonach sie beim Bau einer neuen Landstraße zwischen Sand und Urloffen mit zu fronen hätten. Die Trassenführung ist durch das westlich von Urloffen gelegene Eichwaldgebiet *Mechich* geplant. Die Griesheimer haben bisher die Arbeiten mit *stoltze, hochmutige, tratzige* und *verdriessige wort* boykottiert und bringen vor, dass die Fronverfügung des Amtmanns ungerecht sei. Griesheim sei schließlich an der neuen Straße nicht Anlieger. Es würden andere Gemeinden und Höfe viel näher an der geplanten Strecke liegen. Von dort solle man Fronpflichtige beiziehen.

Über diese *Supplication* [Beschwerde] soll nun Verhandlung geführt und die abschließende Entscheidung verkündet werden. Vertreter der Obrigkeit sind Jakob von Oberkirch, der Schaffner zu Sasbach und Amtmann Melchior von Schauenburg.

Sowohl die Beschwerdeführer als auch der Schauenburger bringen ihre Sicht der Dinge nochmals vor. Das Urteil ergeht: die Beschwerde wird abgelehnt. Zur Begründung wird ausgeführt:

- Die neue Straße werde von Fremden und Einheimischen benötigt.
- Die vorhandene Landstraße wird vom überörtlichen Verkehr gemieden. Die Fuhrleute suchten sich andere, aber für deren Transporte ungeeignete örtliche Wege. Für diese Beanspruchung seien diese Ortswege weder vorgesehen noch geeignet und würden *nidergelegt, dem gemeinen land zum nachteil*. Diejenigen, welche die Wege tatsächlich brauchen, könnten diese nur [noch] mit Problemen nutzen. Sie würden *an pferden und lyb schaden nemmen, wodurch vil böse schwür gethan, dodurch sich mancher sein lyb uns seel verdamt*.

- Zum Straßenneubau werden nicht nur die Beschwerdeführer, sondern auch die Fronpflichtigen aus Sand und Schweighausen, Windschlag, Ebersweier und Bohlsbach herangezogen. Die Griesheimer werden darauf hingewiesen, dass auch die Landstraße *von willstetten* [Willstätt] *durch ir dorf gon [nach] offenburg* verlaufe. Die Griesheimer würde ja auch Hilfe erwarten, wenn bei Arbeiten in ihrem Bann die Arbeitsleistung Dritter notwendig werde³.

Weil das Frühjahr bereits angebrochen ist, wurde auch vorgebracht, in der Landwirtschaft sei jetzt keine Zeit zu solchen Arbeiten. Auch da macht die Obrigkeit nicht mit: ein weiterer Aufschub des Straßenbaus wird nicht mehr geduldet. Es wird deutlich gedroht: Auch wegen Terminnot darf nicht gemurrt werden, jedes *verdriessige wort* eines Bauern ist dem Amtmann zu melden und soll bestraft werden. Fronarbeit für die neue Straße geht jeglicher Feldarbeit vor.

Aus der Lage der Ausweichstrecke kann geschlossen werden, dass Transport und Verkehr von und nach Straßburg Ursache der Ortenauer Verkehrsprobleme und des Straßenneubaus waren. Unmittelbarer Nutznießer der neuen Straße wäre auch der Straßburger Bischof, der seinen Sommersitz in Renchen nun schneller als bei der Fahrt über Offenburg erreichen würde. Manches bleibt aber unklar: Genauere Angaben dazu, wo sich denn konkret aus der Nutzung durch Überland-Transporte dem *gemeinen Land* zum *nachteil* ergab, fehlen in der Niederschrift. Auf den ersten Blick erscheint auch die Begründung der Griesheimer schlüssig: der Ort wie auch Bohlsbach, Windschlag und Ebersweier gehören zum Gericht Griesheim der Landvogtei. Die Arbeiten sollen aber in Sand beginnen – das ist „Ausland“ in der Grafschaft Hanau-Lichtenberg. Der östliche Endpunkt der neuen Straße soll Urloffen sein – der Ort gehört zwar zur Landvogtei, aber im „Gericht Appenweier“ – und kein Mann aus jenem Verwaltungsbezirk soll fronen. Für heutige Betrachtung ergibt sich eine zusätzliche Frage: Wieso kam aus Bohlsbach, Windschlag und Ebersweier nicht auch ein Einspruch gegen den Fronbescheid? Diese Gemeinden waren „vom Bauort“ (wie Griesheim) für die damalige Zeit schließlich auch weit entfernt.

2. Ein Weg über den Kniebis und im Renchtal

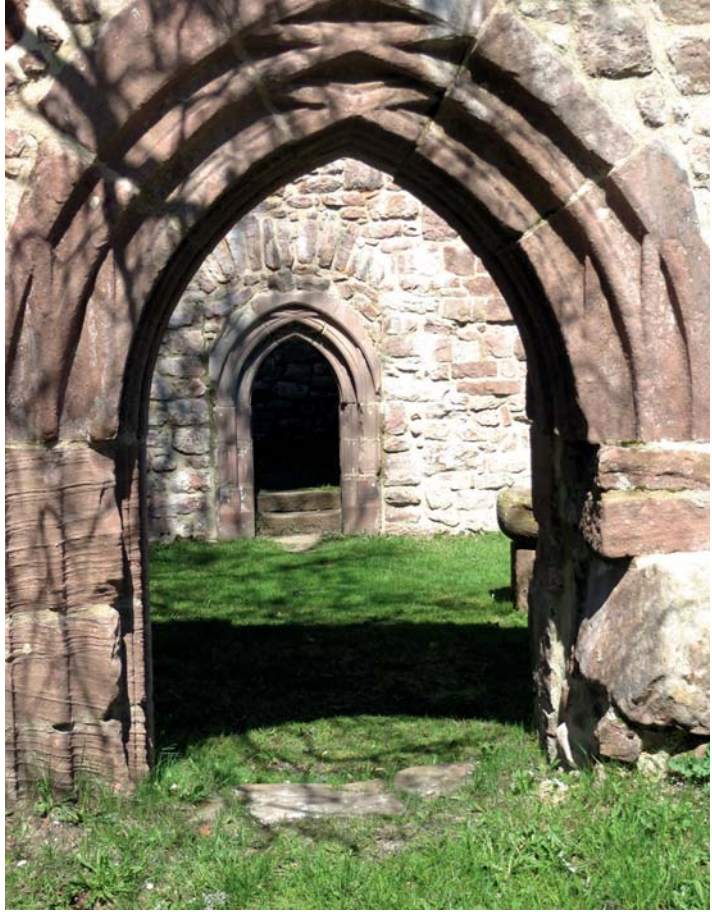
Im Hochmittelalter ist in der Ortenau als überörtliches Straßennetz noch die Trassenführung der römischen Militärstraßen dominant. Kurz vor Offenburg⁴ kreuzt die rechtsrheinische römische Straße Riegel–Offenburg–Renchen–Ladenburg die

unter Kaiser Vespasian erbaute Kinzigtalstraße Straßburg–Rottweil. Diese Ost-West-Achse wurde 1391 aufgewertet durch die Inbetriebnahme der *Langen Bruck* von Straßburg über den Rhein nach Kehl. Das war über Jahrhunderte die nördlichste Brücke über den Fluss. Auf den über 700 restlichen Kilometern bis zur Mündung gab es (bis ca. 1850) keinen festen Übergang mehr. Ein Jahr nach Fertigstellung stellte der Kaiser das Bauwerk unter seinen Schutz. Die Brücke führte zu weiterer Bündelung des Verkehrs – nach Ost wie nach West. Dementsprechend ziehen sich die Kontakte der Straßburger Kaufleute von England über Paris im Westen zu Handelsplätzen im Osten: Augsburg, Nürnberg, Ulm. Von diesen Orten läuft der Verkehr weiter, u. a. nach Regensburg und Wien, Venedig oder Prag. Fünf wichtige Orte werden um 1500 in einem kurzen Gedicht zusammen genannt:

*Venediger Macht,
Augsburger Pracht,
Nürnberger Witz,
Straßburger Geschütz,
Ulmer Geld
regiert die Welt.*⁵

Je gradliniger eine Straßenverbindung, desto schneller ist man am Ziel, das galt auch schon im Mittelalter. Von Straßburg aus bedeutete aber der Weg durch das Kinzigtal zu den im Gedicht genannten Städten einen immensen Aufwand gegenüber einer direkteren Trasse, weil eine riesige Ecke (über Schramberg bzw. Rottweil) „ausgefahren“ werden musste. Vermutlich hatten schon die Römer ab und zu die Schwarzwaldhöhen vom Renchtal aus (auf dem Weg nach Rottenburg a. N.) überschritten. Um das Jahr 1200 entwickelt sich von Oppenau aus ein steiler Weg auf den Roßbühl und dann zum Kniebis⁶. Fremde brauchten zum Finden der richtigen Route einen Wegweiser⁷. Von dort kommt man weiter nach Dornstetten (Freudenstadt wird erst 1599 gegründet), über Rottenburg und Tübingen geht es nach Ulm.

Die „neue“ Trasse über den Kniebis war von Straßburg aus der kürzeste Transportweg zum schwäbischen Nachbarn und weiter nach Osten. Kaufmannshandel über den Kniebis ist ab ca. 1250 verbürgt, der Weg auf der Höhe ist da noch ein unbefestigter Fuß- und Reitpfad. Dieser Pfad bekommt im Jahr 1303 das Ziel als Namen: er wird nun *Swobeweg*⁸ genannt und wurde zum (für Anwohner dort fronpflichtigen⁸) Abschnitt der Handelsstraße Paris–Straßburg–Ulm. An der Grenze zwischen dem späteren



*Abb. 1: An der
Klosterruine in
Kniebis – Foto
Verfasser*

Baden und Württemberg entstand ein Hospiz und daraus ein Kloster als Raststätte und Zuflucht. Drei Jahre vor dem Gerichtstermin der Griesheimer ist das Kloster nun zum zweiten Mal abgebrannt. Die Landesherren beidseitig der Grenze erachten ein funktionierendes Kloster dort oben für notwendig, aber zum Wiederaufbau fehlt beiden Seiten ganz profan das Geld. Der Herzog von Württemberg und der Straßburger Bischof versenden deshalb Bettelbriefe, doch ohne ausreichende Wirkung. Der bald darauf ausbrechende Bauernkrieg verhindert auch den schnellen Wiederaufbau. Im Zug der Reformation wird dann das Kloster aufgelöst⁶. Die Ruine steht noch im Dorf Kniebis.

Im Renchtal hinab bis nahe der Landstraße aus Offenburg finden sich keine Hinweise auf den Schwabweg mehr. In Zimmern hat sich der Name des Weges an der Ortsstraße zum Nachbardorf erhalten. Das gesamte Gewann südlich der Straße Zimmern–Zusenhofen heißt nach der Gemarkungskarte (1859) ab der Landstraße [= B3] *Am Schwabweg*⁹. Der Schwabweg bzw. Abschnitte daraus sind „als Nebeneffekt“ bei Grundstücksgeschäften mit dokumentiert worden, da bei Änderungen oder Überprüfungen stets die Anstößer [= Eigner bzw. Nutzungsbe-

rechtiger angrenzender Grundstücke] benannt wurde. Im Urkundenverzeichnis der Altarpfründen der Offenburger Heiligkreuzkirche findet sich für Urloffen/Appenweier:

Erblehen [B2] in Appenweier vom 13. November 1544
... stost oben auch auf des Stüelingers Hoffgut, unden uf den Schwabweg ... Item ein Jeuch Veldt Brachackher, ... mit einer seitten an Schwabweg, und deß ... Stüelingers Hoffgut, stost ... unden uf den Schwabweg ...

Kauf [B166] in Urloffen am 9. Februar 1426
Kaufurkunde Inhaltendt ... Item ein ackherlin am Schwabweg, einseit an Bartholomes[Name] ...¹⁰.

Auch in Urkunden zu den Schauenburgern gibt es Eintragungen zum Schwabweg. Hans von Schauenburg wird als Lehensmann im Saalbuch des Heinrich von Geroldseck aufgeführt. In der Eigentumsauflistung wird allerdings nicht Schwabweg, sondern nur die Schreibweise *Schwaweg* gebraucht.

(ca. 1400) hat Hans von Schauwenburg den man nennet Neúnecker zu Lehen ... Hof zu Appenwyler mit ... 3 Juch an dem Schwaweg, ein Strang an der Gasse ... und 1 Juch stößt auf den Schwaweg gegen einander ... 1/2 Juch zu Vrlauff Brucke an dem Schwaweg,¹¹

Doppelten Bezug hat ein Geschäft des Cunrat von Schawenburg zum Weg: Er veräußert seinen Hof am Schwabweg an Probst und Konvent des Klosters auf dem Kniebis.

(1331, Juni 23) Herr Cunrat von Schawenburg und seine Ehefrau ... verkaufen ... Ihren Hof in dem Dorf Zimbern ... gelegen an dem Schwabenweg ... an den Probst und Konvent des Gotteshaus ... auf dem Knibuz [= Kniebis] uf dem walde¹².

3. Der erste Teil des Schwabwegs

Der Swobeweg zum Kniebis beginnt an der alten Landstraße von Willstätt nach Offenburg, nachdem Griesheim passiert ist. Die Lage der alten Landstraße entspricht heute der Straße „am Kreuzweg“ in Griesheim, nur einige Schritte nach dem (heute) südlichsten Haus zweigt der *Schwabweg* nach Osten ab. Die Namensänderung von *Swobeweg* zu *Schwabweg* ist dabei keine Transkription ins Hochdeutsche: der „neu“ anmutende Name wurde schon 1557 bei einer Lehenserneuerung¹³ so geschrieben.

Mit hoher Sicherheit ist gegenüber 1516 der Wegverlauf auf den ersten ca. 250 Meter etwa parallel nach Norden versetzt und schwenkt an der folgenden Doppelkurve auf die alte Trasse zu-

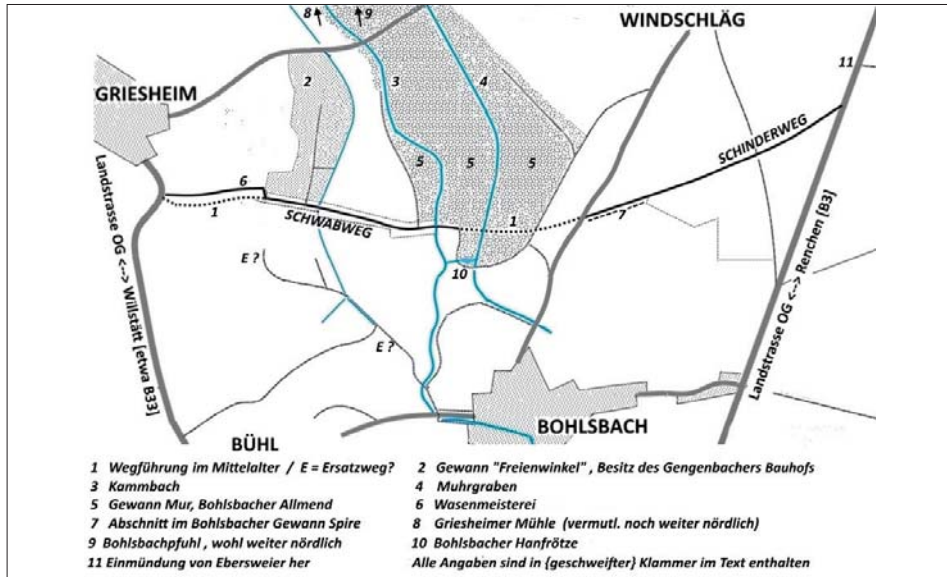


Abb. 2: Schwab- und Schinderweg ca. 1840 bei Griesheim/Bohlsbach/Windschläg – Verfasser

rück. Nah diesem Versatz befand sich über Jahrhunderte die Wiesenmeisterei {6 = s. Kartenkennziffern}. Auf der Gemarkungskarte Griesheim (1858)¹⁴ ist das Gebäude noch verzeichnet. Weiter im Verlauf kommt man in die heutige Kammbachschenke, durchgängig die Allmend {5} von Bohlsbach. Dort lagen die *Muermatten* [Moormatten]. Die Sumpfwiesen-Landschaft um den Kammbach {3} und weitere größere und kleinere Zuflüsse wie der Muhrgraben {4} machten den Sumpffarakter der Senke nach Norden hin immer ausgeprägter. Die Tieflage des natürlichen Geländes ist von der (jetzt in Dammlage geführten) Straße Griesheim–Windschläg (Teilstück oben im Plan) bei der Durchfahrt heute deutlich erlebbar. Irgendwo nördlich der Straße hatte der Bach im Moor einen See gebildet. Der war als *Bohlsbachpfuhl* {9} im Jahr 1242 Eckpunkt der Grenze des städtischen Offenburger Pfarrsprengels zur kirchlichen Versorgung „auf dem Land“ durchs Kloster Gengenbach. (Die Offenburger Stadtteile Rammersweier, Zell-Weierbach, Bühl wurden bei dieser Grenzziehung erstmals urkundlich genannt.) Im Mittelalter war die Sumpffzone höchstens bei längerer Trockenheit oder im Winter einigermaßen zu durchqueren. Noch im 19. Jahrhundert erklärt ein Militärbuch das Areal als im Grunde unpassierbar.¹⁵

Am Kammbach {3} knickt der Weg heute nach Süden ab und passierte 1840 die Hanfrötze {10}. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die bisherige Trassenlinie sich etwas entfernt mit den „Schinderweg“ fortsetzt. Der Wegname ist älter, im Jahr 1557 schreibt man *Shindwege*¹⁶.

Das heute fehlende, leicht gebogene alte Wegstück {1} zwischen Schwab- und Schinderweg ist durch andere, in späteren Zeiten sinnvollere Wege ersetzt worden. Schwabweg und Schinderweg werden außer durch die sanft geschwungen und dadurch fast modern wirkende Trasse auch durch die Namen verbunden: Alte Straßenverbindungen wurden nach der Richtung benannt, in der sie benutzt werden. Der Schwabweg ab Griesheim führt nach Ost zu den Schwaben, von Ost in Richtung West gesehen führt die Trasse zur Wasenmeisterei {6}, dem Standort der Abdeckers bzw. (mittelalterliche Bezeichnung) des „Schinders“. Schon wegen des Gestanks dort lag dieser Platz stets außerhalb von Siedlungen. So wird der Schwabweg – nach West gesehen – zum Schinderweg. Der Schwab/Schinderweg mündet (Richtung Ost/Nord) spitzwinklig auf die Landstraße aus Offenburg [B3]. Nur wenig weiter nach Norden versetzt befand sich, nach Nordosten abgehend, die Abzweigung {11} nach Ebersweier. Der Schwabweg (mit Fortsetzung Schinderweg) war damit Abkürzung zwischen zwei Landstraßen, er verringerte die Strecke von Griesheim nach Appenweier/Urloffen um etwa 3,5 km und umging die Grenze zwischen der Reichsstadt Offenburg und der Landvogtei. Das war für jeden Straßennutzer interessant – egal ob sein Ziel weiter im Norden (Renchen, Baden-Baden) oder hinter dem Kniebis bei einem Handelsplatz weiter im Osten lag.

4. Entwicklung des Teilstücks bei Bohlsbach

Auf Bohlsbacher Gemarkung lässt sich die Entwicklung des Schwabwegs vom „ab und zu benutzten Pfad“ über „örtlichen Weg“ zu einer „regionalen Wegeverbindung“ bis zur „Handelstrasse“ verfolgen.

- a) Nach dem Anstieg aus der Kammbachschenke läuft der Schwab-/Schinderweg durch eine Ecke im Bohlsbacher Gewann Spire {7} und setzt sich im Windschläger Gewann Wolfental fort. Üblich für Wege ist, dass sie auf eigenem Grundstück verlaufen (sonst wäre der Nachweis durch „Anstößer“ auch im Mittelalter sehr erschwert gewesen). Die Spire war wohl die erste landwirtschaftliche Feldfläche in Bohlsbach. Der Weg läuft hier nicht auf einem eigenständigen Grundstück, sondern quert per Überfahrtsrecht mittig die Äcker. Auf dem östlich anschließenden Windschläger Gelände setzt sich der Weg dann wie ein Rodungsweg auf eigenem (= öffentlichen) Grundstück fort. Kein Bauer lässt (insbesondere starken) Verkehr seinen Acker mittig queren.

Das gibt arbeitstechnisch weder heute noch früher Sinn, man muss faktisch zwei Teilgrundstücke bearbeiten und kann wegen des Wegs von einer Teilfläche nichts ernten. Deswegen lagen (und liegen) Überfahrtsrechte bei Äckern immer am Rand der Flurstücke, außer es existieren z. B. landschaftliche Besonderheiten. Das ist hier nicht der Fall. Daraus kann man schließen: Die Rodung und nachfolgende Nutzung des Ackerlandes auf der Spire erfolgten, bevor der mittige Weg existierte. Vermutlich ergab sich dort ein schmaler, zunächst wenig frequentierter Pfad. Die spätere Nutzungsvergrößerung hat sich in der Folge „eingeschliffen“. Bei der Urbarmachung in Windschlag blieb dort der Rodungsweg auch als Schinderweg im Allgemeineigentum.

- b) Abschnitte des Schwabwegs auf Bohlsbacher Gemarkung waren schon vor 1303 intensiv vom örtlichem Verkehr genutzt. Das ergibt sich aus der Hofgründung am Ort durch das Gengenbacher Kloster. Das Gut ist im Jahr 1287 in einem Privileg von Papst Nikolaus IV. als „Bauhof“ des Klosters genannt worden¹⁷. Ca. 60% seines Ackerlandes lag 1577 im heutigen Gewann „Freienwinkel“¹⁸. Der Bauhof musste vor Nutzung das Areal erst freimachen bzw. roden. Schon diese Arbeiten und der spätere Fruchtanbau im Gewann waren von Bohlsbach aus nur über den Schwabweg auszuführen – und vor 1287 erfolgt.
- c) 1351 wurde die Landvogtei Ortenau vom Kaiser an den Bischof von Straßburg verpfändet. Nach der Übernahme der Landvogtei verfügte der Bischof eine Verwaltungsreform, die erfolgreich war und deshalb über Jahrhunderte auch bei anderen „Landesherrn“ Bestand hatte. Das Gesamtareal der Landvogtei wurde in einzelne Bezirke gegliedert (die Gerichte) und welcher Ort Verwaltungs- und Rechtszentrum war. Ein Gericht war Griesheim zugeordnet und hatte außer dem Hauptort die Dörfer Waltersweier und Weier, Bühl, Bohlsbach, Unter-Rammersweier (mit dem später abgegangenen Schambach), Windschlag und Ebersweier.

Sinnvolle Infrastruktur brauchte auch nach mittelalterlichem Verständnis Straßenverbindungen, die möglichst effektiv (= kurz + kaum Kurven) waren und die, ohne Dritte einzubinden, ausreichend sicher funktionierten. Der Dritte, der nicht eingebunden werden sollte, war die Reichsstadt Offenburg. Und das war sichergestellt: Waltersweier, Weier und Bühl erreichten den Verwaltungsmittelpunkt Griesheim direkt, ohne den Offenburger Bann zu berühren. Der Kresenweg verband Unter-Rammersweier mit Schambach und Bühl und umging so die reichsstädtische Gemarkung. Auch

der Schwabweg tangiert den Offenburger Bann nicht. Für Bohlsbach, Windschlag und Ebersweier war die Trasse von Schwabweg und Schinderweg die wesentliche Verbindung nach Griesheim als Amtssitz, zum Schinder und auch zur Mühle. Nördlich vom Freienwinkel lag die Griesheimer Mühle {8}. Die war Bannmühle, hatte also Benutzungszwang für die zum Gericht gehörenden Dörfer. Der Schwabweg war regionale Verbindung geworden.

Verkehrstechnisch hätte das Konstrukt „Gericht Griesheim“ ohne die Trasse Schwabweg/Schinderweg eher schlecht als recht funktioniert. Das gibt markanten Bezug zum Protokoll der Verhandlung im Jahr 1516: Für Fronarbeit am Straßenneubau sind von den Amtsträgern genau die Gemeinden des Gerichts Griesheim verpflichtet worden, die innerhalb der Einheit „von Grenze zu Grenze“ (= von Grenze vor Sand bis zur Grenze zum Gericht Appenweier) vom Verkehrsfluss über Schwabweg/Schinderweg abhängig waren. Der „Abkürzungspfad“ war notwendiges infrastrukturelles Straßenelement geworden.

- d) Die Aufwertung des zuerst einfachen Verbindungspfades spiegelt sich auch in Einträgen im schon zitierten Saalbuch des Geroldseckers. Das um 1400 entstandene Verzeichnis nennt für Grundstücke in Bohlsbach Pächter, welche offenkundig bereits von ihren Vätern eingegangene Lebensverhältnisse weiterführen. Daraus ergibt sich, dass der Beschrieb der fraglichen Äcker mit seinen jeweiligen Anstößern (und damit auch des anstoßenden Abkürzungspfades) deutlich vor 1400, also zeitnah zur Schaffung des Gerichtsbezirkes, entstanden sind. Gesteigerter Verkehr aus der Existenz der *Langen Bruck* ist sicher nicht in die Liste eingeflossen. Trotzdem zeigt sich die weit gestiegene Bedeutung des Pfades für örtliche und regionale Angelegenheiten durch die dort genannte Fronpflicht zum Unterhalt der Trasse – der noch immer als Pfad bezeichnet wird.

Das Saalbuch nennt:

*Heinrich Mahler von Offenburg, Sohn des + Hans Mahler [leistet Abgaben für] 2 Juch Acker im Bann Bohlsbach an dem Fronpfad nach Cunz Borten ...*¹⁹

*Reinbold v. Ortenberg, Sohn des Bertold von Ortenberg [leistet Abgaben für] ... 1 Juch am Fronpfade nach des + Suselmann von Ortenberg und der Fruogen Gut, 1 Juch am Fronpfade nach des alten Schultheißen und der Fruogen Gut, 2 Juch an der Landstrasse abwärts.*²⁰

5. Chaos im Verkehr

Auf dem Schwabweg war mindestens bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts der überörtliche Handelsverkehr in erster Linie mit Reitern und ggf. mit Packpferden unterwegs. Wer den Weg nicht kannte, ließ sich von einem Griesheimer den Weg weisen. Reisende gingen zu Fuß. Aus der Nutzung mit Packpferden ergibt sich auch, dass Wege auch bei starken Steigungen geradlinig durchgingen – das ist mit Pferden machbar. Serpentinien sind im Mittelalter nicht bekannt.

Seltener waren einachsige Karren, gezogen von max. zwei Pferden, als Transportmittel. In diesen Fällen ging der Fuhrmann je nach Strecke nebenher oder saß auf. Die Räder waren immer groß, um Höhenunterschiede der unebenen Wege auszugleichen und nicht in den meist unbefestigten Untergrund einzusinken. Das hat bei steinigem oder trockenem Boden gut funktioniert. Die Karren waren wendig und wurden auch von Bauern z. B. beim Einbringen der Frucht genutzt.

Zweiachsige Wagen gab es nur sehr wenige. Wenn, dann waren auch hier die Räder alle gleich und möglichst groß. Wegen der starren Vorderachse war Lenkung nicht möglich und „Kurven fahren“ ein hartes Geschäft. Der Wagen musste u. U. dann um eine Ecke gewuchtet werden – was immer auch Straßenschäden verursachte. Sebastian Brandt zeichnet 1502 noch zweiachsige Transportwagen mit starrer Achse. Ab Ende des 15. Jahrhunderts begann, zunächst beim Militär, sich langsam technischer Fortschritt in Form des Drehschemels an der Vorderachse durchzusetzen. Diese Erfindung machte die Achse drehbar und erlaubt einerseits, Kurven zu fahren, und andererseits in der Kurve auch gute Zugkraftumsetzung.²¹ Schweres Geschütz verlangte pfleglicheren Transport. Die drehbare Vorderachse funktioniert umso besser, wenn die Vorderräder kleiner sind. Das ermöglicht einen größeren Einschlag und damit kleineren Wendekreis. Albrecht Dürer zeichnet 1518 „die große Kanone“ mit diesen technischen Details.²²

Die Belastung der Straßen ist auch aufgrund der militärtechnischen Entwicklung nach oben geschnellt. Markantes Beispiel dazu ist der Feldzug 1504 von Kaiser Maximilian I. im Krieg gegen Pfalzgraf Phillip. Letzterer verliert dabei sein hälftiges Pfandrecht an der Landvogtei an den Fürst von Fürstenberg. Maximilian leiht nicht nur Geschütze in Straßburg,⁵ sondern führt auch zumindest ein Geschütz mit, das bei der Belagerung der Burg Ortenberg eingesetzt wird. Der Villinger Chronist Hug beschreibt es als *eine schwere Büchse, die man mit 24 Pferden gen Gengenbach führte*. Sie wog 120 Zentner (ca. 6 Tonnen)²³.

Man kann sich die Beanspruchung der un- oder wenig befestigten Straßen bei Verkehr mit solchen Lasten vorstellen. Über den Schwabweg wäre von Westen her nicht einmal die Kamm-bachsenke erreicht worden. Im Vergleich dazu war ein örtlicher Ernte-Garbentransport mit dem einachsigen Wagen ein echtes Leichtgewicht.

Die meisten Verkehrswege waren in der Breite beschränkt und unbefestigt. Es gab durchaus Erfahrungsgrößen für Straßenbreiten, die sich einerseits nach den Verkehrsmitteln richteten, die auf der jeweiligen Trasse zu erwarten waren (z. B. mit oder ohne Viehtrieb) und andererseits nach der Beurteilung, ob „Gegenverkehr“ zu berücksichtigen war. Der Schwabweg ist aber als Pfad entstanden, da reichte zunächst eine Pferdebreite mit ca. 5 Fuß²⁴. Schon mit nur örtlichem Verkehr wurde der Pfad sicher zur Karrenbreite ausgedehnt, aber z. B. Landstraßenbreite wurde nie erreicht.

Das Kernproblem am Schwabweg war der unbefestigte Untergrund. Was für ein einzelnes Pferd auch bei dauerfeuchtem Boden noch ausreichte, war für den in der Masse immer stärker werdenden Verkehr mit Sicherheit nicht mehr ausreichend. Bindiger oder gar mooriger Boden lässt sich auch mit modernen Mitteln nicht straßentauglich verdichten. Auffüllen von Fahrinnen mit Erdreich bringt keine nachhaltige Verbesserung. Die Räder drückten sich in den weichen Grund u. U. bis zur Achse ein. Man darf dabei nicht vergessen, dass heute nur der „gute“ Teil des Schwabwegs sichtbar ist. Die Durchquerung des Gewanns Mur war noch schwieriger.

Die Zerstörung von unbefestigten Wegen und Straßen durch immer schwerere und mehr Transporte trat nicht nur beim



Abb. 3: Einachsiger Karrentransport – Anonymer Holzschnitt als Nachahmung einer Abbildung aus Heinrich Steinlöwel: *Aesopus Vita et Fabulae*, Verlag Johann Zainer, Ulm 1476 – Verfasser



Abb. 4: Zweiachsiger Wagen, nicht lenkbar – Ausschnitt aus Sebastian Brant: *Vergil Aeneis*, Strassburg 1502. gemeinfrei URL <<https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Frachtwagen.jpg>>

Schwabweg, sondern in vielen Gegenden Deutschlands auf.²⁶ Symptomatisch ist: Es wurden schlechte Wegabschnitte immer wieder umfahren, sodass schließlich mehrere Wagenspuren nebeneinander her liefen. Sumpfige Stellen (z. B. Mur) oder steilere Anstiege konnten die Fuhrwerke (ob örtlich oder Händler) sogar unter Umständen gar nicht (mehr) aus eigener Kraft überwinden und mussten Hilfe abwarten oder holen.

Es erscheint wahrscheinlich, dass aus den umliegenden Dörfern auch Hilfe kam.²⁶ Der Schwabweg verläuft westlich des Gewanns Mur {5} bis zum westlichen Ende des Gewanns Freiwinkel {2} nicht auf einem „normalen“ Straßengrundstück, sondern das Grundstück ist ein Streifen von 15 bis 25 m Breite.²⁷ Dieser Streifen ist wie das Gewann Mur {5} Gemeindegrund. In ihm spiegeln sich die Mehrfachspuren aus Befahrung des weichen Untergrunds.

Von der neuzeitlichen Doppelkurve bis einschließlich dem Gewann Mur war der Weg manchmal nur schwerst befahrbar. Dies machte auch das Gelände nördlich vom Schwabweg zur Nutzung unzugänglich, u. U. wurde auch der Zugang zur Griesheimer Bannmühle erheblich erschwert.

Es kann sein, dass von Fuhrleuten eine Ersatzroute {E} versucht wurde. Unterlagen darüber gibt es nicht. Eine Ersatzroute war/wäre aber mit Sicherheit nicht dauerhaft, weil zwar die „Mur“ umgangen wurde, aber zumindest vom Schwabweg bis zum nächsten Querweg Richtung der Landstraße Willstätt–Offenburg (das ist der Weg am Fuß des Gellertberges) die gleichen Probleme mit den Fahrrinnen nach kurzer Zeit aufgetreten sind oder wären. Und damit wäre ein weiterer Teil der Gemarkungsfläche von Bohlsbach nur schwer oder gar nicht zugänglich gewesen.

Als Zusammenfassung ergibt sich: Vielfacher Verkehr über den Schwabweg zwischen Landstraße Willstätt–Offenburg und dem Schinderweg war irgendwann bei Schlechtwetter oder gar Schlechtwetterperioden nicht mehr möglich, weil der Untergrund von Radspuren tiefgründig und komplett durchgepflügt war. Damit war nicht nur der überregionale Transport beeinträchtigt, sondern ganz massiv die Infrastruktur des Gerichtes Griesheim geschädigt.

Auf dem Kniebis drohte der Kollaps auf dem Pfad aus gleichartigen Gründen (Moore) um 1600, dort wurde 1605/06 eine Straße auf einem Knüppeldamm gebaut.²⁸ Aber dort war kaum regionaler Verkehr vorhanden.

Man kann sicher sein, dass die Grundeigentümer in Bohlsbach deutliche Klage beim Amtmann und z. B. beim Bischof führten. Melchior von Schauenburg kannte die Verhältnisse in

Bohlsbach und Sand: In beiden Orten gab es ein Gültgut der Schauenburger. Es spricht für „die Obrigkeit“, dass ein Straßenneubau als einzige Lösung gesehen und durchgesetzt wurde.

Es kann auch durchaus angenommen werden, dass die in der Verwaltungseinheit Griesheim hauptbetroffenen Gemeinden Windschlag, Bohlsbach und Ebersweier früh erkannt haben, dass die Fron für die neue Straße die effektivste Art von Selbsthilfe darstellte – und die Gemeinden deshalb auf einen Einspruch gegen die Fron von vorn herein verzichteten ... und (als Spekulation) die Fronbeteiligung von Griesheim schlicht als gerecht ansahen. Dort hatten sich die Fuhrleute vielleicht nach der Passage des Schwabwegs kurz erholt.

Anmerkungen und Quellen

- 1 Franz Josef Mone 1866, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 1866, Bd. 19, Artikel: Straßenbau vom 14. bis 16. Jahrhundert (S. 129ff) hier: 12) Die Landstrasse von Urloffen nach Sand in der Ortenau, S. 143f. URL <https://reader.digitalesammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb10022250_00001.html>
- 2 Schweighausen wurde im 30-jährigen Krieg zerstört und nicht mehr aufgebaut.
- 3 Zur Zeit des Straßenbaus bestehen folgende Zugehörigkeiten: Schweighausen und Sand (als Ausgangsort der neuen Strasse) sind Eigentums der Grafen von Hanau –Lichtenberg. Der Gerichtsbezirk wird gebildet aus Altsand, Neusand und Schweighausen und ist dem Amt Willstätt der Grafen zugeordnet.
Griesheim, Bohlsbach, Windschlag und Ebersweier sind Teil der Landvogtei Ortenau im Gericht Griesheim. Zum Gericht Griesheim gehören ausserdem: Unterrammersweier, Waltersweier und Bühl, sowie das Untergericht Zunsweier mit Elgersweier und Schutterwald. Der östliche Endpunkt der neuen Straße liegt in Urloffen, also wieder in der Landvogtei, aber im Gericht Appenweier. Zum Gericht Appenweier gehören weiter Appenweier, Zimmern, Unternesselried, Zusenhofe und Nußbach (mit Weilern).
- 4 Die Abzweigung (heute Freiburger Platz) in Offenburg lag um 1500 fast 1 km vor der damaligen Stadtmauer.
- 5 Gedicht: URL <https://de.wikipedia.org/wiki/Ulmer_Münz>
In Ulm wurde einerseits mit dem Barchant-Handel Geld verdient (Handel damit geht bis nach England), anderseits werden in Ulm seit ca. Jahr 1100 Münzen geprägt. Nürnberg ist für mittelalterliche Geschützfabrikation bekannter als Straßburg. Straßburg hatte aber soviel Geschütze, dass Maximilian I. beim Feldzug 1504 (Landshuter Erbfolgekrieg) für die Belagerung u. a. von Offenburg und Burg Ortenberg von Straßburg erbittet ...*zwei Hauptstücke und sechs Schlangen zu leihen und die Geschütze mit... Kriegsvolk, das jetzt aus den Vorlanden heranzieht, in das Lager im Dorf Hofweiller zu schicken.* URL: http://www.regesta-imperii.de/id/1504-08-02_2_0_14_4_0_3302_19023
- 6 Kniebis: Stadt Oppenau, Archiv – Herr W. Brümmer, Rathausplatz 1, D-77728 Oppenau
- 7 Franz Josef Mone, 1866, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 1866, Bd. 19, Artikel: Straßenbau vom 14. bis 16. Jahrhundert (S. 129ff.) hier: ab S. 133 Route nach Augsburg. Wegweiser an der Straße mit Pfosten und Pfeil gab es nicht. Es wurden Einheimische für die Führung auf den richtigen Weg engagiert. Das war in Griesheim sicher genauso. Noch 1582 braucht ein Rat des Bischofs von Straßburg, mit dem Pferd nach Augsburg auf dem Weg, zwischen Oppenau und dem Kniebis einen einheimischen Führer.
- 8 Swobeweg + Fronpflicht: Stadt Oppenau, Archiv – Herr W. Brümmer, Rathausplatz 1, D-77728 Oppenau
- 9 Plan Urloffen von 1859: URL:< <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-469577-1>

- 10 Andre Gutmann 2013/14 für das Stadtarchiv Offenburg: (A) Kopial- und Zinsbuch (1583) und (B) Urkundenverzeichnis der Altarpfründen (um 1610/15), daraus B2/S. 320 und B166 [fol78v] S. 513
- 11 Dr. Christoph Bühler: Veröffentlichung: /ca. 1400/Saalebuch des Heinrich v. Geroldseck, Herrn zu Lahr, URL: <http://www.buehler-hd.de/reg/lehenbuch.pdf> hier: fol. 83v–85v auf S. 1
- 12 Otto Gartner: Die Regesten der Herren von Windeck von 1130–1349. In: Die Ortenau 49, 1969, hier 314.
- 13 Urkunde: Verzeichnis der Güter in Bollspacher Hof gehörig i. J. 1557, hier Absatz 20 *Item ... Matten vff den vnnndn Muehrmatten ... stossenn oben vff den Schwabweg...*
- 14 Karte URL <<http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=4-468347-1>>
- 15 A.S. [Anonymer Verfasser] Der Rhein, Frankreich, Venetien. Militärische Skizzen. Wien 1861, Druck+Verlag: Typographisch-literarisch-artistische Verlagsanstalt. S. 34.
Die Stellung von Offenburg oder an der Kinzig hat ihren rechten Flügel am Austritt des Durbachs in das Rheinthal, und dehnt sich über Bolsbach bis Bühl. Der rechte Flügel ist durch die Höhen zwischen dem Bolsbach und Durbach bezeichnet, – die Fronte des linken Flügels wird durch die vorliegenden Versumpungen des Bolsbaches gedeckt.
- 16 wie 12, hier Absatz 14: ... *stost oben vff die Muergassen, vnnnd vndenn uff den Shind wege.*
- 17 ed. Lünig, das teutsche Reichsarchiv, hier Specilegium Ecclesiasticum Bd. 18 P.III S. 301–303: Bulla confirmationes alle Privilegien, Rechte und Freyheiten der Abteey Gengenbach v. Papst Nikolaus IV, Rom
- 18 wie 12. Der Hof hatte eine gesamte Ackerfläche (ohne Matten) von ca. 50 Juch. Der Name des Gewanns war 1577 noch *Abtsgrund*. Der spätere Bezeichnung Freienwinkel nimmt die Rechtsstellung der im Bauhof Wohnenden auf. Der Hof war – wie alle wesentlichen Gengenbacher Besitzungen – seit 1337 durch Dekret König Ludwigs von Bayern frei von Steuern und Diensten, nur der Vogt in Ortenberg erhielt pro Hof und Jahr als Abgabe ein Pfund Pfeffer.
- 19 wie 10, hier fol. 93v–94 auf S. 6
- 20 wie 10, hier fol. 101a–102 auf S. 8
- 21 Hans-Ulrich Schiedt in: Historisches Lexikon der Schweiz, hier: Wagen und Karren. URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D48993.php>
- 22 Dürer: <https://de.wikipedia.org/wiki/Feldschlange>
- 23 Der komplette Beschrieb ist: *Im gleichen Jahr kamen viele Geschütze von Innsbruck heraus, darunter auch eine schwere Büchse, die man mit 24 Pferden gen Gengenbach führte. Sie wog 120 Zentner (ca 6 Tonnen). Es war das hupsest stuck, das je ein Mensch gesehen hatte, und schoß eine Kugel aus Erz; sie war nicht sehr groß, aber man konnte sie nur mit aller Kraft bis an die Brust heben.* URI: http://www.regesta-imperii.de/id/1504-08-08_4_0_14_4_0_3321_19042
- 24 In Anm. 1 sind innerhalb des Artikels Beispiele zu Wegbreiten benannt. Die genannte Breite des Reitpfades wurde danach mit 1,6-facher Fußpfadbite = 5 Fuß insg. = ca, 1,5 m berechnet
- 25 Schon 1398 (!) wurde bei Mölln (zwischen Lübeck und Lüneburg) der Strecknitzkanal zum Transport des Lüneburgers Salzes gebaut. Die anschwellenden Salztransporte hatten die Straßenverbindungen so zerstört, dass der Transport per Schiff als einzige Lösung erschien und 350 Jahre so erfolgte. Die Beschreibung des Schadensablaufs ist fast identisch. Siehe auch der Straßenbau auf dem Kniebis 1605 in Anmerkung 28. Salztransporte: URL: <<http://www.rondeshagen.com/Kanalstart.html>>, dann: Strecknitzkanal von 1398–1900
- 26 Im Gerichtsprotokoll sind als einheimische Zugtiere ebenfalls nur Pferde genannt. Das ist ungewöhnlich, Ochsen/Kühe wurden eher häufiger in der Landwirtschaft eingesetzt. Pferde waren teurer. Auf jeden Fall waren dann genügend schnelle Zugtiere parat – und mit Vorspannhilfe ließ sich auch etwas verdienen.
- 27 Maße mit dem Lineal ermittelt. Gemessen im „Auszug aus der Grundkarte der Stadt Offenburg M 1 : 5000, Stand 1992.
- 28 Knüppeldamm URL: <<https://www.kniebis.de/home/leben-im-dorf/geschichte>>, dann: Lebensader Kniebisstraße