



GÜNTHER EBERSOLD

**DIE VON MOSBACH NACH BUCHEN
„ZIEHENDE CHAUSSEE“ UND
GOETHES REISE IM JAHR 1815**

verlag regionalkultur

Titel: Die von Mosbach nach Buchen „ziehende Chaussee“
und Goethes Reise im Jahr 1815
Autor: Günther Ebersold
Photograph: Jürgen Alberti
Herstellung: verlag regionalkultur
Satz: Jochen Baumgärtner, vr
Umschlaggestaltung: Jochen Baumgärtner, vr

ISBN 978-3-89735-665-8

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet
über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Diese Publikation ist auf alterungsbeständigem und säurefreiem Papier
(TCF nach ISO 9706) gedruckt entsprechend den Frankfurter Forderungen.

© 2011. Alle Rechte vorbehalten.

verlag regionalkultur

Ubstadt-Weiher • Heidelberg • Neustadt a.d.W. • Basel

Korrespondenzadresse:

Bahnhofstraße 2 • 76698 Ubstadt-Weiher Telefon 07251 36703-0 • Fax 07251 36703-29

E-Mail: kontakt@verlag-regionalkultur.de • Internet: www.verlag-regionalkultur.de

INHALT

VORWORT	5
DIE CHAUSSEE	7
Chausseebau im 18. Jahrhundert	7
Streckenskizze von Mosbach bis Buchen	8
Mosbach	10
Auf der Hochebene	13
Der Schindbuckel	16
Oberschefflenz	16
Straßensteine und Wegweiser	19
Straßenräubereien	30
Von Oberschefflenz nach Buchen	31
Buchen	36
Das Ende der Chaussee	40
GOETHES HERBSTFAHRT 1815	41
ANMERKUNGEN	55
Karten und Pläne	57
Quellen	57
Literatur	57
Abbildungsnachweise	59

Kies, die durch den Druck der Fahrzeuge und vor allem durch Regenwasser eine Verbindung mit der Schotterschicht eingingen.

Deutsche Fürsten, die wirtschaftspolitisch ähnliche Ziele wie die Franzosen verfolgten, sahen sich veranlaßt, dem französischen Beispiel im Straßenbau zu folgen. Mit der Sache übernahmen sie das Wort, das fast zwei Jahrhunderte gebräuchlich blieb. Erst in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts kam es aus der Mode. Im „Duden“ von 1996 wird es mit dem Zusatz „veraltend“ geführt. Besonders Kurfürst Karl Theodor, während seiner Mannheimer Zeit ein eifriger Anhänger des Merkantilismus, ließ es sich angelegen sein, den Straßenbau zu fördern, vorhandene Geleitstraßen zu „chaussieren“ und Furten zu überbrücken. 1776 war die Strecke Heidelberg-Mosbach fertiggestellt, erst 1789 wurde Oberschefflenz erreicht. Entlang der Straße bezeugen noch heute drei Denkmäler mit ihren Inschriften Karl Theodors Verdienste um den Ausbau der „kurpfälzischen Chaussee“.

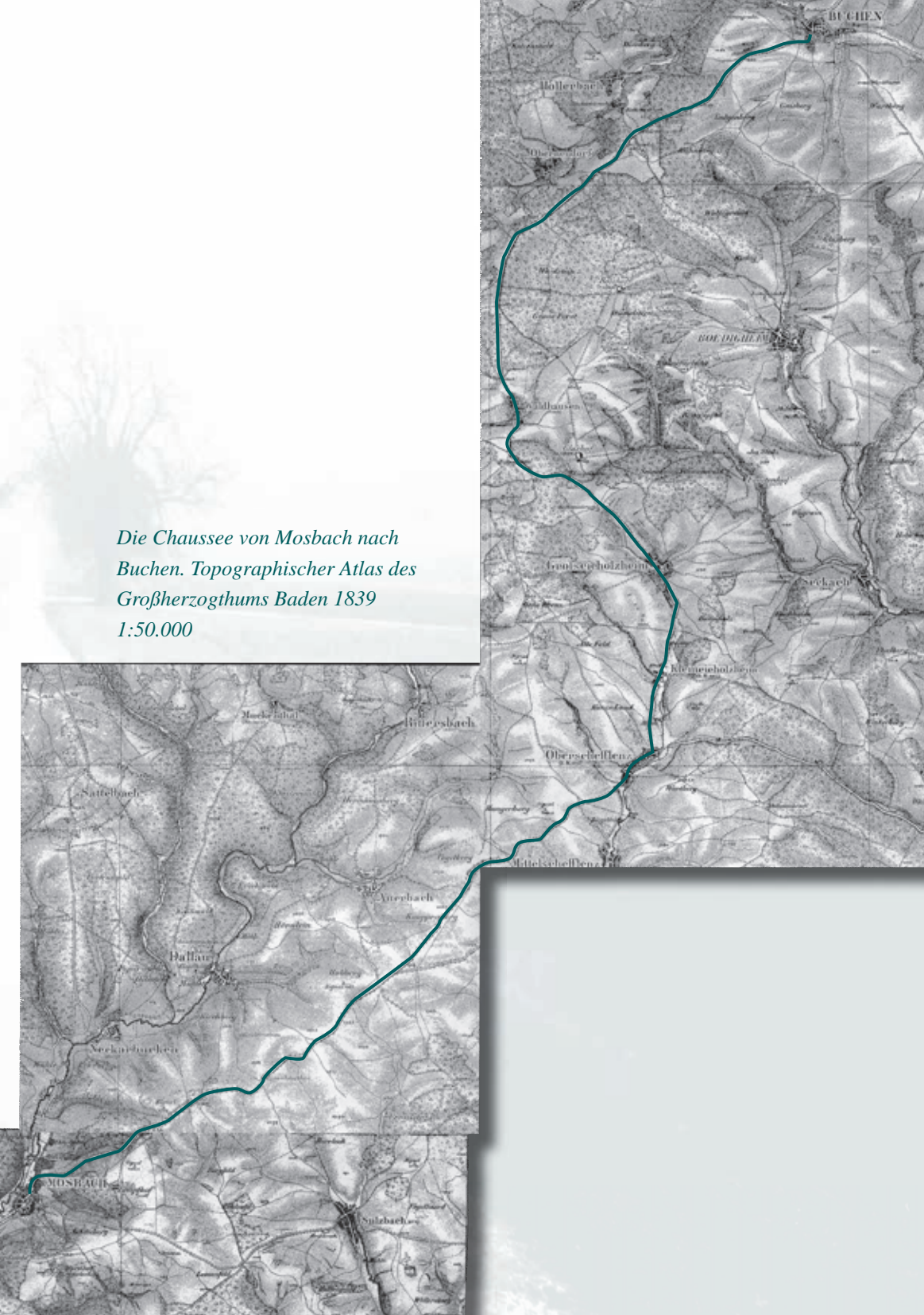
STRECKENSKIZZE VON MOSBACH NACH BUCHEN

Wenn im Folgenden die Chaussee von Mosbach über Oberschefflenz, Klein- und Großbeicholzheim und Waldhausen nach Buchen beschrieben werden soll, so ist eine Beschränkung auf die Zeit zwischen 1810 und 1850 aus zwei Gründen notwendig:

- 1) erst ab 1810 existierte eine durchgehende Chaussee
- 2) ab 1850 verlor die Chaussee wegen zweier Straßenneubauten ihre Bedeutung

Im Grunde handelte es sich ohnehin um zwei Chausseen. Die Strecke von Mosbach bis Oberschefflenz war Teilstück einer alten West-Ost-Verbindung von Frankreich über Nürnberg nach Böhmen oder über Leipzig nach Polen und Rußland, für die entsprechend verschiedene Namen bekannt waren: Königstraße (via regia), Reichsstraße (via publica), Frankenstraße, Leipziger Straße oder Sachsenstraße. Goswin Widder, der kurpfälzische Geschichtsschreiber, bemerkte 1786: „Durch die Stadt [Mosbach] ziehet die von Heidelberg über Adelsheim und [Tauber] Bischofsheim nach Franken und Sachsen führende Landstrase.“⁴³ Wenn der Reisende, der nach Buchen und dar-

*Die Chaussee von Mosbach nach
Buchen. Topographischer Atlas des
Großherzogthums Baden 1839
1:50.000*



überhinaus nach Würzburg wollte, in Oberschefflenz die Sachsenstraße verließ, bewegte er sich auf einer weniger traditionsreichen Straße. Widder schrieb: „Durch das Dorf [Oberschefflenz] ziehet eine gemeine, ausserhalb aber die ordentliche Landstrase nach Buchein [Buchen] und Amorbach.“⁴ Hatten die Reichsritter, die von Kleineicholzheim bis Waldhausen das Sagen hatten, den Ausbau der Straße nach Kräften hintertrieben, so kamen die Leiningen über die Planung nicht hinaus, und erst in badischer Zeit wurde der Chausseebau in Angriff genommen und 1810 beendet.

MOSBACH

Im Hohen Mittelalter war Mosbach Reichsstadt, vom Kaiser des öfteren verpfändet und wieder ausgelöst, von 1415–1499 Residenzstadt einer pfälzischen Seitenlinie, bis 1803 kurpfälzische Oberamtsstadt. Nach der kurzen Periode Leiningen Herrschaft war Mosbach ab 1806 badische Amtsstadt mit knapp über 2.000 (1802: 2.061) Einwohnern. Durch das Untertor gelangte man in die von Mauern umschlossene Stadt. Zuerst galt es allerdings Chausseegeld und Pflasterzoll zu zahlen. Das geschah an der Wegegeldstelle (heute Haus Pippig), der gegenüber auch gleich die Poststation (heute Haus Conradt Optik) lag.

Die gerade verlaufende Hauptstraße macht zwischen Rathaus und Marktplatz eine Wendung nach links, ehe sie ab Keßlergasse einigermaßen gerade auf das Obertor, das 1825 abgerissen und durch zwei Torhäuser ersetzt wurde, zuhält. Um den Aufstieg zur Schefflenzer Höhe – die Mosbacher nannten den Aufstieg „Schefflenzer“, die Schefflenzer „Mosbacher Steige“ – vom Gutleuthaus durch das „Flürlein“ über den Galgenberg zu vermeiden, plante man die Straßenführung entlang der Elz bis Dallau, verzichtete aber schließlich aus Kostengründen auf die Ausführung. Der Aufstieg blieb also und erfolgte über die Mittelklinge.

Hatte der Reisende das Obertor durchfahren, blieb er zunächst noch auf der schnurgerade verlaufenden Hauptstraße, bog rechts in die (heutige) Sulzbacher Straße ein und folgte darauf der „Alten Schefflenzer Steige“ am 1809 aufgelösten Franziskanerkloster (heute Land-



Abb. 2 Die Wegegeldstelle am Mosbacher Untertor



Abb. 3 Eine Dole an der alten Chaussee