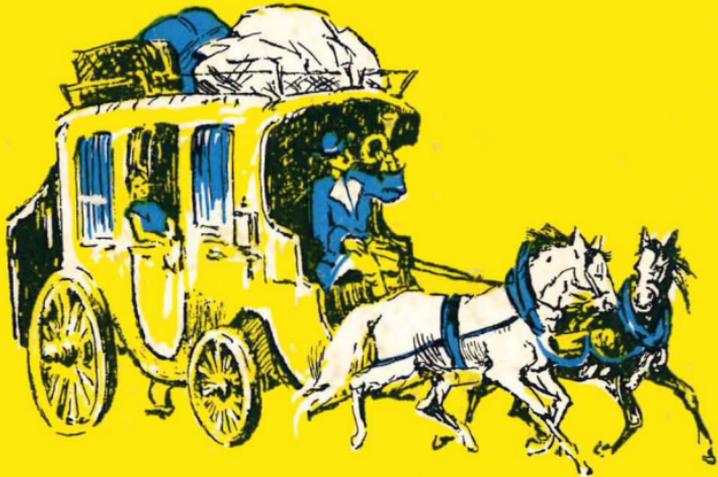


HERBERT SCHÖNEBAUM



Aber der Wagen rollt





HERBERT SCHÖNEBAUM
ABER DER WAGEN ROLLT

Lizenz Nummer 359 - 690/15/51

1.-20. Tausend

Alle Rechte vorbehalten

Copyright 1952 by Jugendbuchverlag Ernst Wunderlich in Leipzig

Satz und Druck in Borgis Bodoni-Antiqua

VEB Deutsche Graphische Werkstätten, Leipzig - III/18/97

HERBERT SCHÖNEBAUM

*Aber
der Wagen rollt*

Stationen einer
kulturgeschichtlichen
Entwicklung

Mit Zeichnungen von Lieselotte Finke-Poser

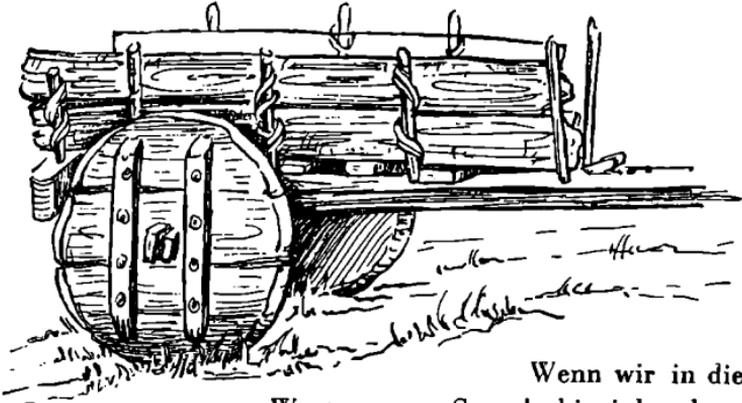
JUGENDBUCHVERLAG ERNST WUNDERLICH

INHALT

<i>Von den ersten Wagen</i>	5
<i>Der Kultwagen</i>	11
<i>Zu Schutz und Wehr</i>	16
<i>Völker wandern</i>	25
<i>Auf Messen und Märkten</i>	33
<i>Der Erntewagen</i>	39
<i>Der Wohnwagen</i>	44
<i>Die Kutsche</i>	49
<i>Die Postkutsche</i>	57
<i>Der Omnibus</i>	64
<i>Der Kinderwagen</i>	71
<i>Die letzte Fahrt</i>	75
<i>Der Handwagen</i>	78
<i>Der Fernlaster</i>	81
<i>Worteläuterungen</i>	87
<i>Verzeichnis der Abbildungen</i>	92

VON DEN ERSTEN WAGEN

Der technische Kniff



Wenn wir in die Worte unserer Sprache hineinhorchen, dann erschließen sich Zusammenhänge aus Zeiten, von denen sonst keine Denkmale mehr zeugen.

Unser deutsches Wort *Wagen* hängt zweifellos mit einer sprachlichen Wurzel zusammen, aus der auch das lateinische Wort *vehiculum* stammt, bei uns als das Fremdwort *Vehikel* bekannt. Der Wagen, das Vehikel, ist ein Fahrzeug, das irgend etwas trägt, transportiert. Die Wurzel *weg, veh* deutet auf Bewegung – in diesem Wort steckt die gleiche Wurzel – sagen wir: auf rollende Bewegung. Nun verrät uns die Sprachforschung noch etwas sehr Wichtiges. Alle Bezeichnungen für die Teile des Wagens, wie Achse, Deichsel, Rad, Nabe, Felge, Lünse, sind im Bereich der indoeuropäischen Sprachen unverwandt; dagegen gibt es keinen Sprachenbereich, in dem die Bezeichnungen für die Teile des Wagens eine größere Wortgruppe verwandten Ursprungs bilden. Man wird wohl mit Fug und Recht daraus schließen dürfen, daß der Wagen im Gebiet der indoeuropäischen Sprachen, also des Sanskrit und Litu-

Slawischen bis zum Keltischen, aufgekommen und fortentwickelt worden ist. Natürlich ist es nicht ausgeschlossen, daß man anderwärts vereinzelt auch eine „rollende Bewegung“ gekannt hat. Jeder technische Kniff kann im Grunde überall dem Hirn des Menschen entspringen. Und der Wagen ist in seiner Erscheinung ein technischer Kniff.

Es handelt sich letzten Endes darum, eine Tragfläche auf Räder zu stellen. Das klingt sehr einfach, und doch ist es ein großer Fortschritt, Tragflächen und damit Lasten nicht mehr über Walzen zu rollen, sondern diese Flächen und die darauf befindlichen Lasten zugleich mit Rädern zu bewegen, so daß die Räder mitlaufen. Niemand weiß, wer das zuerst gemacht hat. Der oder die Erfinder des Rades und des Wagens sind unbekannt geblieben. Es gibt Landschaften und Gegenden, die von vornherein für eine solche Form der Bewegung ausscheiden. Unwegsame Hochgebirge, dichte Urwälder, sandige Wüsten, Dschungeln und Sumpfbereiche sind nicht befahrbar, selbst Mittelgebirge können wegen der großen, mit dem Nutzen nicht recht in Einklang zu bringenden Anstrengungen oft nicht befahren werden. Im unwegsamen Gelände schleppen heute noch Mensch und Tier – Pferd, Maultier, Esel, Rind, Kamel, Lama und Elefant – oft in Karawanen die Lasten mühsam über weite Strecken. Erleichterung ist es schon, wenn die Lasten hinter den Tieren hergeschleift werden.

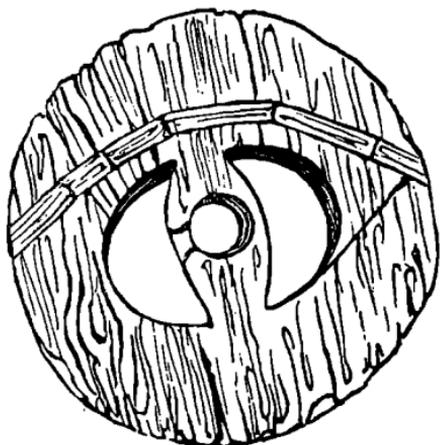
Zum Wagen gehört der Weg, die Straße oder die Möglichkeit, im offenen Gelände eine Fahrstrecke zu markieren. Die feste, harte Ebene ist der gegebene Boden für das Fahren. Es wird verständlich, warum ursprünglich die von der indoeuropäischen Sprachgruppe nördlich wohnenden finnischen Völker in ihren dichten Waldgebieten, die östlich streifenden Turktataren in ihren Gebirgen, Stein- und Sandwüsten den Wagen zunächst nicht kannten und warum es heute noch Erdräume gibt, in denen der Wagen nicht benutzt wird oder nicht benutzt werden kann.

Der Wagen setzt die Herstellung des Rades und den Bau

des die Tragfläche stützenden Gerüsts, des Untergestells, voraus. Rad und Achse sind die wichtigsten Teile des Wagens; beide sind nicht voneinander zu trennen, wenn ein Wagen entstehen soll. Eins ohne das andere läßt die Grundform des Wagens nicht erscheinen.

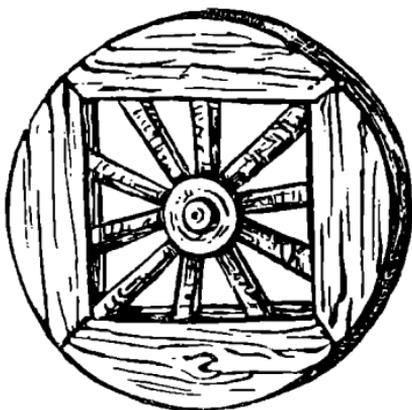
Anfangs verwandte man Scheiben von hartem Holz als Räder und verband sie in mäßigem Abstände fest mit kantigen oder runden Balken. Die Achse drehte sich mit den Rädern und erzeugte an der Tragfläche einen reibenden und ausschleifenden Widerstand, der die häufige Erneuerung der Achse und der Tragfläche nötig machte. Nur langsames Fahren war möglich. Der höllische Lärm, den solche

Wagen verursachten, ist nicht nur für das klassische Altertum überliefert; auch die alten Chroniken von den Samogeten in Litauen und Livland berichten, daß man von sehr fernher den Krach ihrer Wagen hörte, und von den Polovzern in



Südrußland heißt es, daß ihre Wagen in der Nacht kreischen wie auseinandergejagte Schwäne – am Tage achtete man nicht darauf.

Schon etwas besser wurde es, als man darauf kam, die Achse still-



zulegen und das Obergestell mit ihr fest zu verbinden, die Räder in einer hölzernen Nabe laufen zu lassen und sie durch eine hölzerne Lünse an der Achse festzuhalten. Die Reibung wurde in die Nabe verlegt. Gewiß war der Verschleiß noch immer ganz erheblich, aber der Wagen lief besser. Noch heute gibt es Gegenden, in denen dieses primitive Gefährt hergestellt und benutzt wird, so in



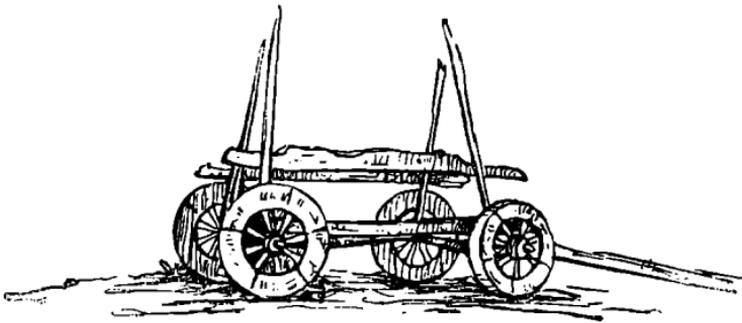
Bosnien und Montenegro, und es mag auch andernorts noch üblich sein, die Wagen so zu bauen. Es war sicher nicht handwerklicher Ehrgeiz, der diese „Wagner“ beseelte, wenn sie nur in Holz arbeiteten. Mangel an Metall und Unkenntnis, dies an entscheidender Stelle zu verwerten, ließen einen Wagen so und nicht anders entstehen.

Eine wichtige Erfindung ersetzte die Radscheibe durch das gespeichte Rad. Es war leichter und elastischer. Freilich war eher ein Bruch zu befürchten. Die Speichung

wurde ursprünglich durch Ausschneiden aus der Scheibe erreicht, erst sehr viel später ging man zum Felgenbau über.

Einen großen Fortschritt im Wagenbau bedeutete es schließlich, als Bronze und dann Eisen verwendet wurden. Im mittleren Europa wurden eher ganz aus Metall gegossene Räder hergestellt, als daß sich Wagenbauer und Schmied zu gemeinsamer Arbeit zusammenfanden.

Die ältesten Wagen waren einachsige und zweirädrige. Von den kleinasiatischen Phrygern berichtet Plinius aber, daß ihr Wagen mit vier Rädern fahre. Bestimmt hätte dies der Schriftsteller nicht so nachdrücklich erwähnt, wenn hier eben nicht eine Abweichung gegenüber sonstigen Wagengebilden festzustellen gewesen wäre. Das Fahren mit vier Rädern wurde nicht dadurch erreicht, daß man etwa zwei zweirädrige Wagen aneinander befestigte. Das hat es zwar auch gegeben. Das eigentlich Neue aber bestand in der Verbindung der beiden Achsen durch eine Längsachse. Mit den vierrädrigen Wagen ergaben sich weit größere Möglichkeiten für den Transport. Aber noch lag das Fahrzeug ziemlich unbeholfen auf der Straße. Eine Kurve konnte man nur in großem Bogen fahren. Das Umkehren war geradezu ein Problem. Man brauchte dazu einen ansehnlichen Raum, und ohne Krach ging es sicher dabei



nicht ab. Erst mit der Erfindung der lenkbaren Vorderachse und der Verringerung des Durchmessers der Vorderäder wurde ein leidlich brauchbares Fahrzeug erreicht. Alles andere, was später hinzukam, vervollkommnete wohl den Wagen, änderte aber im Grunde nichts mehr an seinem Wesen.

Es erweist sich als geschichtliche Tatsache, daß es unter den Indoeuropäern die Kelten gewesen sind, die sich besonders mit dem Wagenbau befaßt haben. Fast alle sprachlichen Bezeichnungen für die Wagenarten im Spätlateinischen gehen auf keltische Wörter zurück und sind als Lehnwörter in andere Sprachen übergegangen. Die Kelten haben den offenen zweirädrigen Wagen gekannt, sie überspannten ihn auch mit einer Plane, sie benutzten den von einem Baldachin überragten vierrädrigen Wagen, einen vierrädrigen Reisewagen, den zwei- und vierrädrigen Karren und Kastenwagen und viele Abarten. Das Fahren von Personen war wohl auch anderen Völkern bekannt; es scheint aber bei den Kelten besonders beliebt gewesen zu sein. Man muß füglich fragen, ob die vielen Wagenarten, denen wir in der Folgezeit und auch noch jetzt gerade in Frankreich und auf den britischen Inseln begegnen, und der hochentwickelte Fahrsport in diesen Ländern nicht auf eine alte Tradition zurückgehen.

Auch die östlichen Länder haben eigene Wagenarten erfunden, das beweisen die Namen Kalesche, Droschke und Kutsche. Davon wird besonders zu sprechen sein.

Aber der Wagen rollt, wo, wann und wie, wozu und wobei?

Wir werden sehen, wie dies Gerät sich gestaltet und wie es den Menschen in seiner gesellschaftlichen Entwicklung begleitet.

DER KULTWAGEN

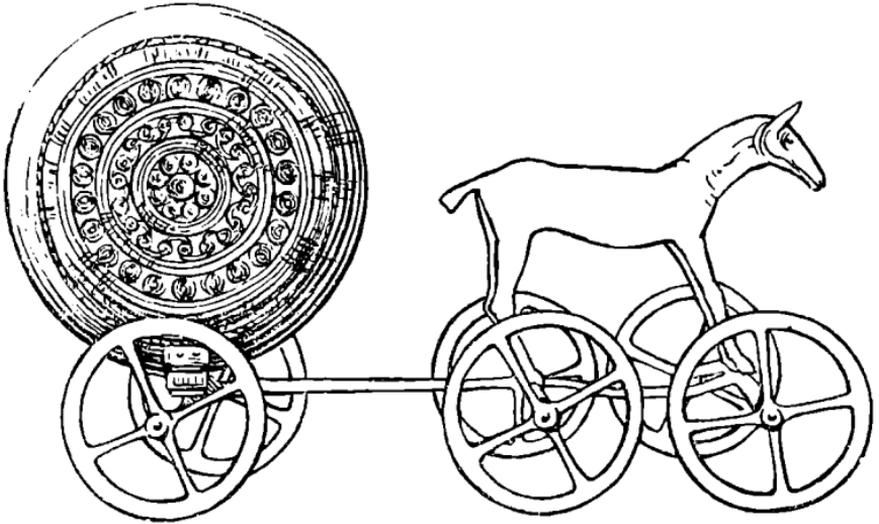
Die Gottheit fährt zu den Menschen

Im Frühling feiert, so sagte man im alten Griechenland, Zeus mit der jugendlichen Göttin Hera seine Vermählung, die „heilige Hochzeit“. Dann sprossen aus der durch den Regen des Himmels befruchteten Erde Kräuter und Blumen in mannigfaltiger Pracht. Und an Orten, wo Hera besonders verehrt ward, so in Argos, beging man zu dieser Zeit das Vermählungsfest des göttlichen Paares unter allerlei hochzeitlichen Gebräuchen. Man führte das Bild der Göttin in bräutlichem Schmuck auf einem Wagen umher und bekränzte es mit Blumen. Der Wagen – er soll ein Kunstwerk seltenster Art gewesen sein – wurde von zwei unsterblichen Rossen oder nach andern Überlieferungen von Rindern gezogen. Aus Silber bestanden Naben, Sessel und Deichsel, von Gold war das Joch dieses Wagens, und der Kranz der Räder, die Speichen und Schienen waren von kupfernem Erz, die Achse aus Eisen. Jo, die schöne und liebliche Priesterin der Hera, und die Horen, die Pflegerinnen der Ordnung in der Natur, schirrten den Wagen an und ab. Es will nach der Art der Bespannung scheinen, als sei dieser Wagen gedacht als ein zweirädriges Gefährt, ähnlich einem Triumphwagen, auf dessen Plattform die Göttin gleichsam wie eine Lenkerin saß. Nicht schnell fuhr der heilige Wagen durch die Gefilde. Man möchte glauben, daß Jo und die Horen das Gespann an Zaum und Zügel hielten, feierlich und gemessen mit in die erwachende Natur hinauszogen und die lebende Welt aufriefen, ihren Kreislauf zu beginnen.

Und welch eigenartiges Gegenstück findet sich in des Tacitus *Germania*: „Gemeinsam verehren sie die Nerthus, das ist die Mutter Erde. Diese, so meinen sie, mische sich in das Treiben der Menschen und komme von Volk zu Volk

gefahren. Es liegt auf einer Insel im Nordmeer ein heiliger Hain. Darin steht ein geweihter Wagen mit einer Hülle bedeckt. Nur der Priester darf ihn berühren. Er merkt die Gegenwart der Göttin im Heiligtum und geleitet ehrfürchtig ihren mit Kühen bespannten Wagen. Dann sind die Tage froh und festlich die Stätten, wo die Göttin einzuziehen und gastlich zu weilen geruht. Niemand geht in den Krieg, niemand greift zu den Waffen, verschlossen ist jegliches Eisen. Es ist die einzige Zeit, da sie Ruhe und Frieden kennen, da sie ihn lieben, bis der Priester dann wieder die Göttin, des Umgangs mit sterblichen Menschen satt, in ihren heiligen Bezirk zurückbringt. Dann werden Wagen, Umhüllung und – wenn man es glauben darf – die Göttin selbst in einem unzugänglichen See gewaschen.“ Es wird ein schwerer, vierrädriger Karren mit Scheibenrädern gewesen sein, den langsame, träge Kühe, weiß in der Farbe, gemessen durchs Land zogen. Ob auf einer Plattform ein rohes Standbild der Nerthus sich erhob, ob es genügte, daß der „heilige“ Wagen der Göttin bei den Menschen einkehrte und die Fluren umzog – das alles wissen wir nicht. Nur, daß der feierliche Zug Freude und Lust brachte, daß er Frieden zum Anbau des Landes gebot und die Waffen mit dem Holzpflug vertauschen ließ – „verschlossen ist jegliches Eisen“ –, das wird uns berichtet.

Man muß alle Einzelheiten der Hera- und Nerthus-Verehrung – sie sind natürlich nicht unwichtig – abstreifen, um wahrzunehmen, daß es sich um den gleichen Frühlingsbrauch handelt: Die Gottheit der erwachenden Natur ruft die Menschen auf, die schöpferische Jahreszeit zu nutzen, das Land zu bebauen. Die Gottheit muß sich sinnfällig dem Menschen zeigen, sie muß zu ihnen – im Bild – kommen. Daher der feierliche Umzug auf dem heiligen Wagen mit ausgewählten Tieren unter Begleitung von Priesterinnen und Priestern. Die Art des Wagens entspricht natürlich den Gegebenheiten des Landes, hier Griechenlands, dort Germaniens.

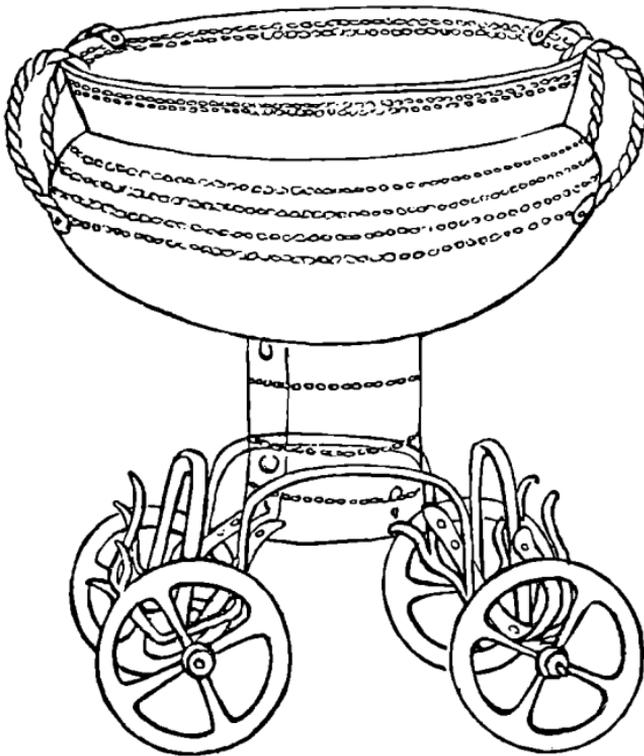


Wenn heute noch in der blühenden Stadt Italiens Florenza, in Florenz, am Ostermontag auf dem Domplatz ein mit Blumen überschütteter Wagen, bespannt mit zwölf weißen Rindern, zum Umzug sich in Bewegung setzt, so ist das im Grunde dasselbe, nur in christlichem Gewande. Der Frühling wird gefeiert. Das Wesentliche des Brauches ist, daß gefahren wird. Wagen und Gespann stehen im Mittelpunkt, ihnen ist Schmuck zuteil geworden, so daß sie kaum noch zu sehen sind. Man weiß kaum, welcher Art der Wagen ist, so ist er in bunte Tücher und prächtige Girlanden eingehüllt. Und wenn er sich in Bewegung setzt, dann jauchzt die Bevölkerung und zieht mit, dem Frühling zu Ehren.

Nicht nur zum Frühlingsanfang fuhr in Rom der „heilige Wagen“ auf. Bei allen festlichen Gelegenheiten, wie auch zum Beginn der Zirkusspiele, erschien der mit vier Pferden bespannte prächtige Wagen, auf dem Bildsäulen der Götter standen. In feierlichem Zuge wurden die „Götter“ zu einer bevorzugten Stelle gebracht, wo sie zum Schutz des Festes niedergestellt wurden. Nach dem Schluß der Spiele wurden die Bildsäulen in ebenso feierlichem Zuge wieder eingeholt.

Der Wagen, die Tensa, wie er hieß, wurde zu nichts anderem verwendet, er war ein „heiliger Wagen“.

Heilige Wagen gab es überall, in allen Zonen und Ländern. Was Wunder, daß geschickte Hände sich fanden und den Wagen der höchsten Verehrung nachbildeten. Zu Trundholm auf Seeland wurde eine solche Darstellung gefunden, der sogenannte Sonnenwagen. Auf einem Räderpaar ruht eine aufgerichtete Scheibe, deren eine Seite vergoldet ist und als Sonnenscheibe gedeutet wird. Das Pferdchen auf einem vierrädrigen Gestell vor dem Wagen wäre ohne Gestell zu klein. So aber ergibt es mit dem Wagen ein einheitliches Bild, das zeigt, was zur Verehrung der Sonne als Gottheit getan wurde. Zu heiliger Stätte fuhr der heilige Sonnenwagen in feierlicher Prozession. Wer vermag freilich



zu sagen, ob der Fund von Trundholm ein einmaliges Kunstwerk war, oder ob wir es mit einem uns erhaltenen Wallfahrtsgegenstand zu tun haben, den einige, sicher nicht viele, sich erwerben konnten?

Von gleicher Art, also auch die Nachbildung eines Umzugswagens, ist der Bronzewagen aus Judenburg im Steiermärkischen. Hier zeigen sich Szenen, die sich bei einem Hirschopfer abgespielt haben mögen. In der Mitte des Wagens ragt eine weibliche Göttergestalt empor, die die Opferschale trägt. Daß Opferschalen getragen wurden, deutet auch der Wagen an, der im Torfmoor von Ystad in Schweden gefunden wurde, übrigens wieder eine kleine Nachbildung.

Heilige Wagen sind Erscheinungen bei Völkern mit Naturreligionen oder bei Völkern, die sich ihre Gottheiten, von denen man glaubt, daß sie die jahreszeitlichen Veränderungen in der Natur heraufführen, selbst in kultischer Verehrung nahebringen. Mit dem festgegründeten Wissen um den ewig sich wiederholenden Naturvorgang schwindet der Glaube an die persönlich wirkende Gottheit. Bitte und Dank im Gottesdienst für das Tun der Menschen sind als geistige Begegnung der Rest einer früher anschaulichgreifbaren Zusammenkunft mit den Kräften der Gottheit selbst.

ZU SCHUTZ UND WEHR

Hurtige Rosse am Streitwagen

. . . Aber Achilleus

rief alsbald den Scharen der tapferen griechischen Streiter, umzugürten das Erz und vorzuspannen dem Wagen jeder die Ross'. Und sie sprangen empor und hüllten Geschmeid um. Jetzt betraten die Sessel die Reisigen, Kämpfer und Lenker, diese voran. Und es zog des Fußvolkes dickes Gewölk nach, Tausende – mitten sodann den Patroklos trugen die Freunde.

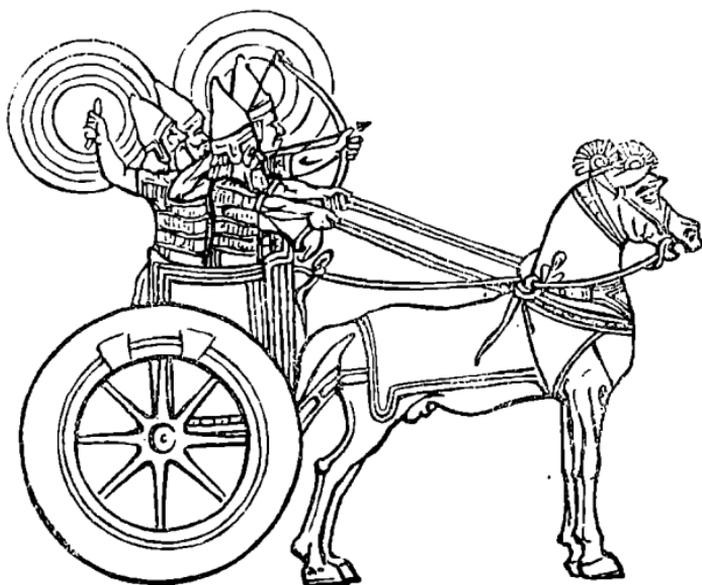
So singt der Dichter der Ilias von dem Zuge zum Totengerüst, auf dem der gefallene edle Patroklos den Flammen übergeben werden sollte.

Achill und die Kämpfer um Troja sind ohne den zweirädrigen Kampfswagen nicht zu denken. Sie fuhren damit an den Gegner heran. Der Lenker auf dem Sessel führte den Wagen beiseite oder zurück, der Kämpfer sprang ab und kämpfte zu Fuß. Bei günstiger Wendung sprang er wieder auf und stellte in der Verfolgung den Feind aufs neue; fiel der Kampf ungünstig aus, raste der Besiegte auf seinem Wagen davon, und der Gegner verfolgte ihn.

Der Streitwagen ist von den Griechen nicht erfunden worden. Er wurde übernommen von andern Völkern. Aber eben im dreizehnten Jahrhundert v. u. Z. scheint er völlig üblich gewesen zu sein, wenn nicht Homer im dreiundzwanzigsten und vierundzwanzigsten Gesang seines Epos' die Dinge so schildert, wie sie erst zu seiner Zeit waren.

Pferde vor den dahinfliegenden Streitwagen zu spannen, dieser Brauch ist älter, als im Kampf die leichtfüßigen Tiere zum Reiten zu verwenden. Ein echter Kampf war in ältesten Zeiten nur der Waffengang zwischen Mann und Mann. Um die Kämpfer nicht vorher durch eine Marschleistung zu ermüden und um sie plötzlich an den Feind zu bringen, dazu wurde der Wagen benutzt.

Als die Kassiten, ein westpersisches Volk, am Beginn des zweiten Jahrhunderts v. u. Z. nach dem Sturz der Hammurabidynastie durch die vorderasiatischen Hettiter in das geschwächte Babylonien einfielen, erschienen sie auf Streitwagen. Sie sind es wohl, die dieses Kampfmittel zuerst benutzt und seinen großen Vorteil erkannt haben. Sie machten ihn in den Ländern um das östliche Mittelmeer bekannt. Von ihnen lernten die rätselhaften Hyksos, die „Fürsten der Wüstenländer“ – das bedeutet nämlich ihr Name – sie kennen. Mit ihren Streitwagen eroberten sie Ägypten, wo diese Waffe dann ganz besonders ausgebildet wurde. Thutmosis I. um 1530 v. u. Z. ist der erste Pharao, der auf solchem Wagen dargestellt wurde; er war das königliche Gefährt geworden. Sehr viel später zeugen andere Darstellungen wieder vom Streitwagen. Aber jetzt ist er der symbolische Ausdruck der Herrschergewalt. So erblicken wir auf einem Relief den Assyrier Salmanassar III. (um 850 v. u. Z.) auf einem Streitwagen, dem die Leibwache folgt, auf einer



andern Darstellung Tiglatpileser III. (730 v. u. Z.), und im Vorderasiatischen Museum zu Berlin in einem Relief, das aus dem siebenten Jahrhundert v. u. Z. stammt, einen assyrischen Streitwagen mit drei Kriegern und einem Wagenlenker.

Von Persien scheint der Streitwagen auch nach Indien und China gekommen zu sein; Persien war auch das Land, das eine besondere Art des Streitwagens entwickelte. In der Schlacht bei Kunaxa oberhalb Babylons im Jahre 401 v. u. Z. fuhren Wagen auf, die an den Naben der Räder rechts und links mit gekrümmten, sichelartigen Schwertern versehen waren. Damit sollten zu Boden gestürzte Kämpfer unschädlich gemacht werden, daß sie den vorstoßenden Kriegern nicht in den Rücken fallen konnten.

Eine letzte Nachricht über die Verwendung des Kriegswagens überliefert uns Cäsar in seinem Buch über den Gallischen Krieg. Er erzählt da von den keltischen Briten, daß sie in den Feind hineinfuhren, vom Wagen aus ihre Speere warfen, dann absprangen und mit Schwert und Schild zu Fuß kämpften. Waren sie siegreich, fuhren sie weiter, den Feind zu verfolgen, bei einer Niederlage wandten sie sich auf dem Wagen zur Flucht – ganz ähnlich, wie dies bei den Griechen geschildert worden ist.

Über zwei Jahrtausende hat der Streitwagen, geschätzt und gefürchtet, den Völkern des Altertums gedient. Als dann bei Medern und Skythen die Reiterei aufkam und auch bei anderen Völkern üblich wurde, verlor er seine Bedeutung und verschwand. Er hat aber sicher einmal so gewirkt wie das erste Feuergeschoß, wie die ersten Panzer der Gegenwart.

Nicht jeder konnte den Wagen besteigen; seine Handhabung erforderte Können und Umsicht. Ausgesuchte Männer, kräftige, ja man möchte sagen, athletische Gestalten standen auf der schmalen Plattform. Ihr Kampf, vor allem ihr Sieg, wurde gefeiert in Liedern und Erzählungen. Und als die Wagen in Massen eingesetzt wurden, wurde es

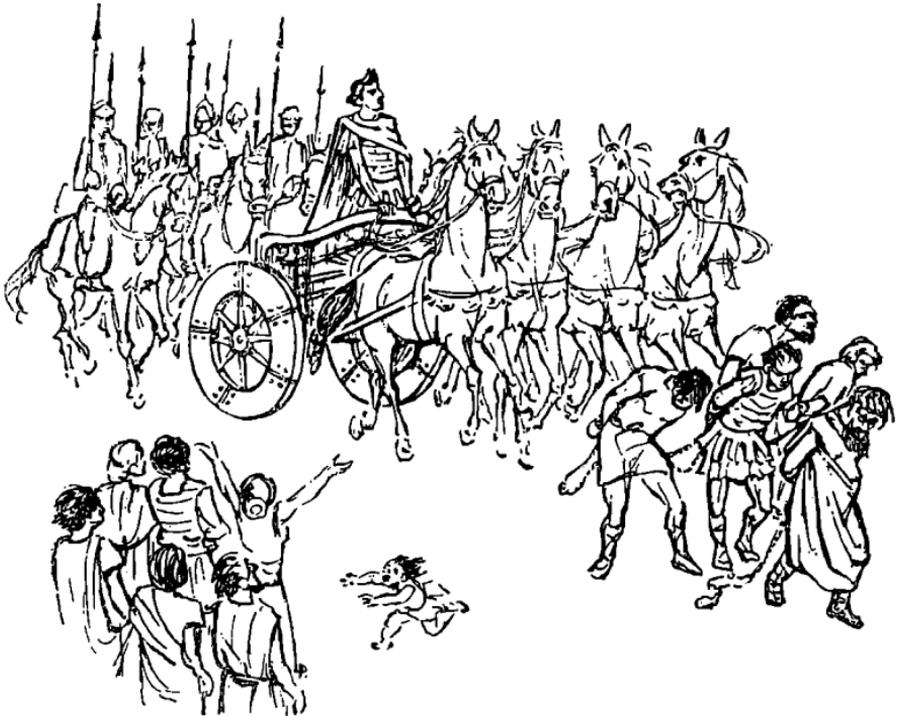


der führende Wagen, von dem man sang und sagte. Auf ihm zog der Herrscher als erster in den Streit, und sein Kampf wurde der entscheidende schlechthin. Daneben bildeten ausgesuchte Männer einen Waffenadel, der neben der Priesterschaft ein neuer Stand wurde, geachtet und geehrt von allen, wenn der Sieg errungen war, verachtet und verflucht nach einer Niederlage. Es steht außer Zweifel, daß sich mit der neuen Kriegerkaste eine „Militarisierung“ anbahnte: Der Kampf um Nahrungsräume und Weideplätze wurde zum politischen Kampf um Macht und Herrschaft und verleitete zu Eroberung und Unterjochung.

Im Feldzug entstanden, wird der Kriegsadel im Frieden ansässig; er wird mit Grund und Boden belohnt, er wird feudal. Sein Einfluß wird groß; er hält ihn mit allen Mitteln. Er will auch seinen eigenen Gott für sich und verlangt, daß dieser, der Kriegsgott, in der Reihe der Gottheiten den ersten Platz einnehme. Der Kriegsgott aber verlangt dauernd Opfer: er will nicht befriedet werden, sondern befriedigt. Nur in Entfaltung von Macht, die keine Grenzen kennt, kann dies aber geschehen. So gehen selbst friedliche Länder auf Eroberung aus und schwärmen von Macht, von Weltmacht.

Das ruhige, friedliche Ägypten mit seiner hohen Kultur unter Thutmosis III. um 1450 v. u. Z. hat sein „Weltreich“ errichtet, das von Äthiopien bis an den Euphrat reichte. Die Kämpfer auf den Streitwagen haben es von Schlacht zu Schlacht er„fahren“ und gehalten. Und dieser riesige Raum wird nacheinander von Assur, von Persien und schließlich von Mazedonien in dem gleichen politischen Streben eingenommen, auf Zeit gehalten, auch erweitert, und wieder verloren. Streitwagen kämpfen gegen Streitwagen; nicht nur der Partner hat ihn, der Gegner hat ihn auch. Man setzt Massen von Wagen ein. Das Kampfmittel fängt an, sich selbst aufzuheben. Reiterei und Fußvolk tauchen auf, Reiter sind wendiger, Fußkämpfer beständiger.

Immer, auch in früheren Zeiten, war der Streitwagen nach gewonnenem Kriege auch zu anderen Zwecken benutzt worden. Sieg brachte Beute, auch oft recht wertvolle Beute, sie mußte geborgen werden. Beute einzubringen, kann ein ruhiges Geschäft sein. Man braucht dazu nicht die



raschen Rosse; Rinder fahren sie auch sicher heim. Es ist ja ein seltsam Ding, schwere Ochsen vor dem leichten, zweirädrigen Kriegsfahrzeug zu sehen, und doch zeigt sie uns ein Relief.

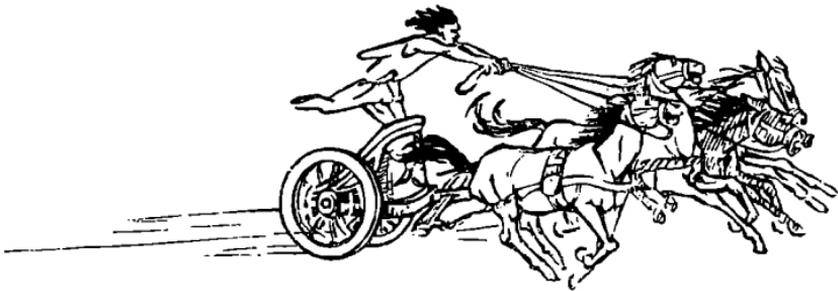
Da ist schon die Verwendung als Jagdwagen passender. Mit Bogen und Speer wurden von ihm aus Tiere gejagt und erlegt. Geschickt fuhr der Lenker das Dreigespann dem Jagdwild entgegen, und vom Wagen aus sausten Pfeile und Speere auf die Gehetzten herab. Wieder durfte nicht jeder das leichte Gefährt besteigen. Es waren Herrscher und da-



neben Waffenadlige, die so die Jagd betrieben. Reliefs und Siegel künden uns von diesen Nimrods der Steppen und Wüsten.

In prunkvoller Form begegnet uns der alte Streitwagen, wenn der römische Senat einem Feldherrn die höchste Ehrung zuerkannte, den Triumphus. Auf besonders verzierten, mit vier Rossen bespannten Wagen zog er vom Marsfeld aus durch die Stadt auf das Forum und von da zum Kapitol. Nicht mehr flüchtig war dieser Wagen, Beschläge und Verzierungen hatten ihn schwer gemacht, straff mußten die Zügel die Rosse zähmen. Stolz stand der Triumphator an der Brüstung in goldgesticktem Purpurgewand, das elfenbeinerne Adlerzepter in der Hand und Lorbeer auf dem Haupte. Daß seinem Wagen die vornehmsten Gefangenen, Häuptlinge und Könige, gesenkten Hauptes in Fesseln voranschritten, galt der urteillosen Menge als Beweis der Tüchtigkeit des Feldherrn und der Truppen, die hinter dem Wagen an seinem Ruhme teilhatten.

In Nachahmung antiker Gebräuche haben in der Zeit der Renaissance die Machthaber sich auch gern auf solchen Triumphwagen gezeigt. Große Künstler haben es in prunkvollen Bildern festgehalten. In üppiger Phantasie stellten sie schließlich auch lorbeergekrönte Geisteshelden auf den



Wagen, um zum Ausdruck zu bringen, daß auch ihnen fürstliche Huldigung gebühre.

Immer schon hatten Krieger die müßig dastehenden Wagen bespannt und im Wagenrennen laufen lassen. Es waren wiederum die besten, die auch diesen „friedlichen“ Kampf durchstanden und um den Preis rangen. Die andern sahen zu und weideten sich am Anblick des kraftstrotzenden Spiels.

Konnte dieser Wettkampf nicht auch in friedlichen Zeiten Männer und Jugend begeistern? Das Wagenrennen als reine Sportleistung kam auf. Nicht mehr im freien Gelände, sondern im ovalen Rund der Arena kreisten die Wagen durch den Sand. Nicht nur zwei Rosse zogen den Wagen; drei, vier, vielleicht manchmal noch eins oder zwei mehr wurden von geschickten Lenkern gezügelt. Es war nicht mehr der adlige Krieger, der jetzt auf dem Wagen stand, es war der geübte und mit allen Schlichen vertraute Berufsfahrer, der Matador. Seinem Siege klatschten tobende Zuschauer frenetischen Beifall. Lange Zeiten hindurch hat sich ein Publikum an solchem Schauspiel ergötzt. Und wenn in Rom nach dem Einfall der „Barbaren“ diese aufregenden Zirkusrennen aufhörten - in Byzanz liefen die Vierergespanne, die „Quadrigen“, noch viele Jahrhunderte!

Der Weg vom Streitwagen zur Quadriga der Arena ist wohl ein treffendes Beispiel, wie Dinge, die erst einer herausragenden Klasse das Gepräge geben, im Laufe der Geschichte ihren ursprünglichen Sinn verlieren und sich mit dem Verlangen der breiten Masse treffen, der eigentlichen Leistung Beifall zu zollen – eben hier dem geschickten Fahren. Es handelt sich nicht mehr um die kriegerische Leistung, sondern um den sportlichen Wettkampf, bei dem Schwert, Speer und Lanze wegfallen und nunmehr an ihrer Stelle Peitsche und Zügel, die gewiß auch früher da waren, die größte Bedeutung erlangen.

Man soll nicht glauben, daß unsere heutigen Trabrennen in irgendeinem Sinne sich aus dem alten Wagenrennen herleiten lassen. Heute handelt es sich um das Zuchtpferd und seine Gangart und nicht um Fahrzeug und Fahrer, die zwar auch wichtig sind, aber erst in zweiter Linie. Beim antiken Wagenrennen durften die Rosse gewiß auch nicht abgerackerte Tiere sein, aber der Mann auf der Quadriga war der, auf den jeder schaute. Er war in aller Munde – heute wettet man auf das Pferd!

VÖLKER WANDERN

Die Behausung auf Rädern

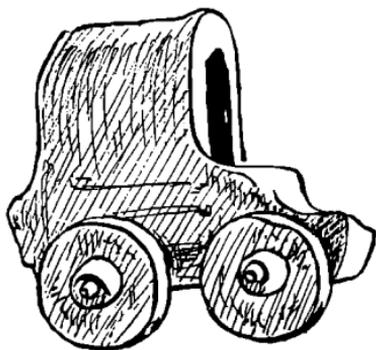
Jeder lernt bei uns in der Schule, daß es eine große Völkerwanderung gab, die nach einigen Vorläufern etwa im letzten Viertel des vierten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung begann und über mehr als zwei Jahrhunderte dauerte. Manche haben vielleicht auch von einer dorischen, einer äolischen und einer ionischen Wanderung gehört, die die Stämme der Griechen gegen Ende des zweiten Jahrtausends vor Beginn unserer Zeitrechnung in die Siedelgebiete führte, in denen ihre glanzvolle Geschichte abläuft. Wenige kennen die Wanderungen der Völker im alten, vorderen Orient von Anfang bis Mitte jenes Jahrtausends, und nur der Fachmann weiß etwas von den großen Völkerverschiebungen in Ostasien. Großzügig sprechen die Vorgeschichtler von Wanderungen urgeschichtlicher Völker über weite Räume, Wanderungen, die an auffallenden Reihen oft nur sehr spärlicher Funde notdürftig glaubhaft gemacht werden.

Völkerwanderungen hat es immer gegeben. Oft sind aber Eroberungszüge und natürliche Ausbreitungen von Völkern auf kleine Entfernungen hin schon als Völkerwanderungen bezeichnet worden. Echte Völkerwanderungen großen Stils, eben dauerndes Verlassen von Wohnsitzen ohne Aussicht, ja, mit völligem Verzicht auf Rückkehr sind gewiß seltener. Die gewaltige Wanderung, die im allgemeinen das Völkergefüge des geschichtlich bekannten Altertums schuf und eben die von den Römern so betrachtete „barbarische“ Völkerwanderung, die mit Festsetzung der Germanenstämme und -völker endete, sind echte Völkerwanderungen. Daneben gab es immer noch Völker, die im wiederholten Wechsel ihrer Wohnsitze ihre Geschichte durchliefen. Nie aber kann man den Wechsel der

Weideplätze von Nomaden als Völkerwanderung bezeichnen. Das, was diese Nomaden besitzen, ihr Zelt und ihre kleine Habe, binden sie an ihre Reittiere, ihre Pferde oder Kamele. Sie durchziehen mit ihren Herden von Pferden und Schafen – Rinder haben sie meist nicht – wohl ansehnliche Strecken, aber nie suchen sie feste Wohnsitze. Zu vorübergehender Behausung führen sie Zelte oder Jurten mit.

Ein dauerndes Verlassen von Wohnsitzen ist ohne den Gebrauch des Wagens undenkbar; denn es müssen Hab und Gut, es müssen Frauen, Greise und Kinder mitgenommen werden. Für den Schutz in der Nacht und bei schlechter Witterung muß gesorgt sein. Völker, die so wandern, besitzen auch Rinderherden, für die man längeren Aufenthalt sucht. Am neuen Wohnplatz zieht man auf Jahre, vielleicht auf Jahrzehnte den Holzflug durch den Boden und wartet die Ernten ab. In solche Siedlungsplätze, auch wenn sie nicht auf die Dauer sicher sind und eine Weiterwanderung immer wieder droht, rückt man mit Wagen ein. Sie bleiben Zuflucht und Schutz.

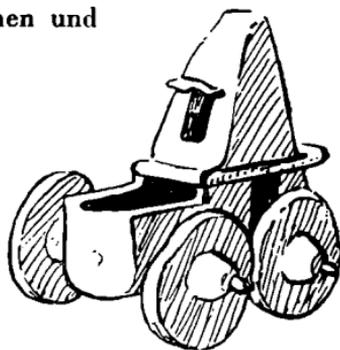
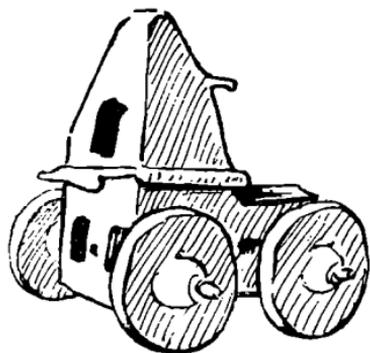
Hippokrates, der bekannte griechische Arzt und Zeitgenosse Platos, berichtet von sagenumwobenen Völkerschaften um den unteren Don: „Hier wohnen auch die Skythen und werden Nomaden genannt, weil sie keine Häuser haben, sondern in Wagen wohnen. Von diesen Wagen sind die kleinsten vierräderig, andere aber sechsräderig. Sie sind mit Filzdecken umhüllt und wie Häuser gebaut, die einen mit zwei, die andern mit drei Gemächern. Diese „Häuser“ bieten Schutz gegen Regen, Schnee und Sturm. Die Wagen werden von Rindern, teils von zwei, teils von drei gezogen. Auf diesen Wagen leben nur die Frauen; die Männer reiten auf Pferden.“ Noch Horaz, der große Dichter der römischen Kaiserzeit, singt von diesen Skythen, deren Wagen förmlich herumschweifenden Häusern gleichen, und der berühmte Geschichtsschreiber Tacitus, sagt von den Sarmaten, den westlichen Stämmen



jener Völkerschaften, daß sie auf Wagen und Pferden leben.

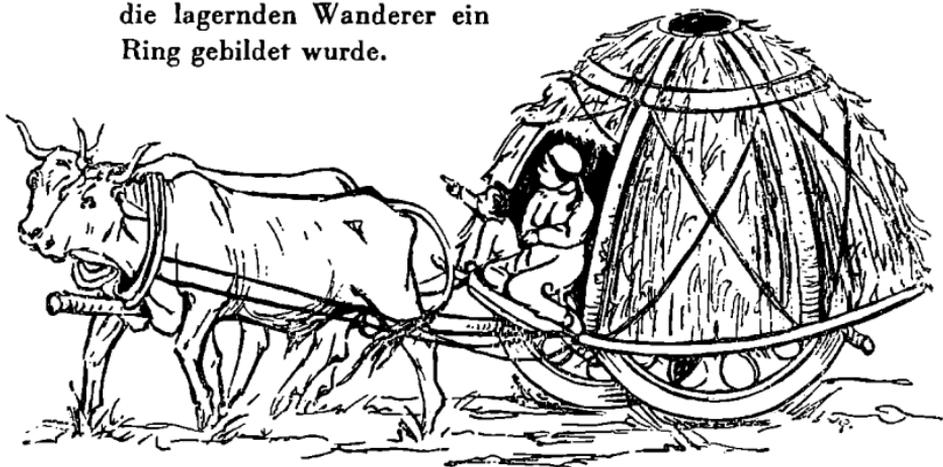
Wir können uns heute noch eine recht gute Vorstellung von diesen Fahrzeugen machen, denn uns sind kleine Nachbildungen, vielleicht Kinderspielzeug aus Terrakotta, erhalten, die sich in Kertsch gefunden haben. Auf vier

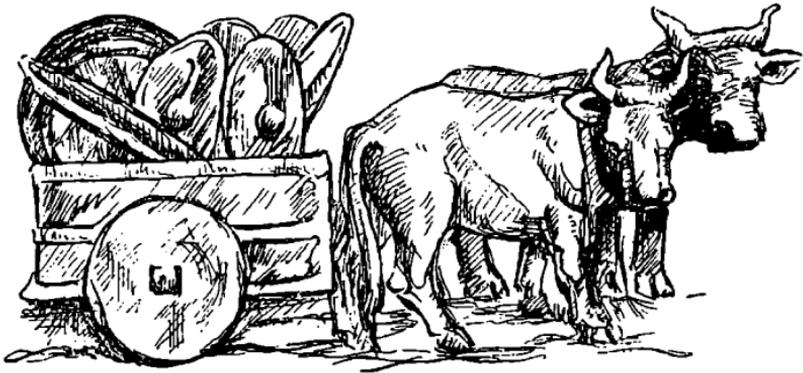
Scheibenrädern sitzt ein Kasten; die Achsen gehen durch den Kasten hindurch. Auf dem einen dieser Wagen erhebt sich in hoher Rundung ein solches „Haus“, auf dem andern ein prismatischer Turm. Der eine ist wohl ein Wohnwagen, der andre scheint ein Wachtwagen zu sein. Wenn ein solcher Skythenwagen sechsräderig war – ob dies durch Zusammenfügung oder durch einheitlichen Bau erreicht wurde, wissen wir nicht –, war das „Haus“ entsprechend länger und konnte wohl auch, wie berichtet wird, in Räume untergeteilt sein. Daß es vielleicht auch zweiräderige Wohnwagen gegeben haben mag, darf man aus dem heutigen Gebrauch eines solchen Wagens bei den Tataren nördlich des Kaukasus bis hin zur Wolgamündung schließen. Wenn auch die Tataren einer anderen Völkergruppe zugehören als die Skythen und



Sarmaten, so hat doch gleiche Lebensgewohnheit den Bau ähnlicher Wagen mit sich gebracht.

Betrachten wir eine Völkerwanderung, die uns in all ihren Erscheinungen leidlich gut bekannt ist, den Zug der Kimbern, Teutonen und Ambronen in der Zeit von 113 bis 101 v. u. Z., so begegnen wir dem Gebrauch des Wanderwagens auf allen Strecken des tragischen Zuges. Plinius der Ältere, ein lateinischer Schriftsteller, dem wir ausführliche Nachrichten über die Germanen verdanken, spricht deutlich von „Häusern, die dem Wagen aufgesetzt sind“, sagt also dasselbe aus, was für die Skythen und Sarmaten überliefert ist. Dieser Wanderwagen spielte in der Entscheidungsschlacht bei Vercellä eine besondere Rolle. Plutarch, der in griechischer Sprache von den großen Männern der Antike, auch von Marius, erzählt, schildert, daß die Wagen der letzte Rückhalt der geschlagenen Feinde waren. Seit seiner vielleicht etwas legendenhaften Erzählung hat sich die Vorstellung von einer festen Wagenburg der Germanen gebildet und fortgepflanzt, als sei sie eine durchaus ständige Erscheinung gewesen. Annehmen kann man aber mit einiger Sicherheit nur, daß auf der Wanderung während der Nacht und in Ruhepausen mit den Wanderkarren immer um die lagernden Wanderer ein Ring gebildet wurde.





Ein weiteres Zeugnis für den Gebrauch des Wagens auf Wanderungen bietet ein Relief an der Ruine des gewaltigen Denkmals bei Adamklissi in der südlichen Dobrudscha dar, das das Gedächtnis der Kämpfe gegen die Eindringlinge in das römische Reich verewigen sollte. Wir sehen einen Wagen mit gespeichten Rädern und einer aufgelegten Tragfläche, auf der Frau, Kind und Greis sitzen. Ein kräftiger Mann geht zu Seiten des Ochsengespannes. So primitiv die Darstellung auch ist, so verrät sie doch, in welcher Weise etwa Germanen durch die Länder zogen. Es will scheinen, als sei dieser Wagen gegenüber dem unbeholfenen Wanderkarren schon weiter durchgebildet gewesen. Vermutlich hat dem Schöpfer dieses Reliefs ein Wagen vorgeschwebt, an dem mindestens an Rädern und Achse Metall verwendet wurde. Der Wagen besitzt keinen Wohnaufbau; wir haben uns eine Wanderung in warmer Jahreszeit vorzustellen. Da das Denkmal von Adamklissi vermutlich zur Zeit Trajans errichtet wurde, scheinen die Dargestellten Bastarnen zu sein. Diese Germanen, die schon seit 220 v. u. Z. an die Pforten des römischen Reichs klopfen, hatten sich um die Donaumündung festgesetzt und beunruhigten von dort aus die Provinz Mösien. Trajan hat sich um die Wende des ersten Jahrhunderts u. Z. bemüht, in diesen nördlichen Gegenden der Balkanhalbinsel Ordnung zu schaffen; des-

halb hat man wahrscheinlich ihm zu Ehren das Denkmal errichtet.

Wenn der Wagen von Adamklissi trotz der primitiven Darstellung schon eine fortgeschrittene Art verrät, so ist dagegen das Relief auf der Marcussäule, die zwischen 180 bis 193 n. Z. in Rom errichtet wurde, besonders gut geeignet, noch den alten Wanderkarren mit Scheibenrädern zu veranschaulichen. Ein zweirädriger Kastenkarren, voll beladen, ist durch Schilde der Krieger an den Wagenwänden überhöht. Dem Schöpfer dieses Reliefs ist es besonders gut gelungen, die beiden Zugochsen darzustellen. Kaiser Mark Aurel, dessen Taten die Säule verherrlicht, hatte schwere Kämpfe mit Sarmaten, Jazygen, Quaden und Markomannen, lauter Völkerschaften nördlich der mittleren Donau, zu bestehen. Der Wanderwagen muß nun seinen Legionären ganz besonders charakteristisch für diese Völker gewesen sein, sonst wäre er wohl nicht so betont in das Relief der Säule gekommen.

Von da an fehlen uns Beschreibungen und Darstellungen des Wanderlebens, und die eigentliche Völkerwanderung beginnt erst! Wir müssen aber annehmen, daß auf den gewaltigen Zügen Wanderkarren in Mengen mitgerollt sind; denn die Völker suchten Wohnsitze nicht nur für die Krieger, sondern auch für ihre Familien. Es wurden weite Strecken bewältigt, natürlich mit jahrzehntelangen Zwischenpausen. Die vielen Generationen, die diese Wanderungen erlebten, waren sicher nie länger hintereinander auf den Wagen als die Kimbern, Teutonen und Ambronnen in den Jahren 113 bis 101.

In kleinerem Maßstabe haben alle deutschen Stämme das Wandern mit dem Karren kennengelernt. Mit der Zeit wurden die Wagen gediegener, viele Mängel verschwanden, technisch-handwerkliche Verbesserungen ließen Schwierigkeiten überwinden. Auch in der Bespannung traten Änderungen ein. Zähle, langsame Ochsen wurden mit schwereren oder leichteren Pferden vertauscht. Der Wanderwagen ist

nicht mit der Völkerwanderungszeit verschwunden. Er rollte später durch die Prärien Nordamerikas, er rollte auf den Pads Südafrikas.

Die Kriegswirren der jüngsten Vergangenheit haben Millionen im Wagen auf die Straße gezwungen. Nicht mehr Wanderwagen alten Typs führten die geplagten Menschen über weite Strecken; die Seßhaftigkeit hat ihn verschwinden lassen. Nur die notdürftigste Habe führte jeder mit sich. Jedes Gefährt, dessen man habhaft werden konnte, mußte Dienste leisten, um den Schrecken des Krieges auszuweichen, um den harten Folgen verlorenen Krieges Genüge zu leisten.

AUF MESSEN UND MÄRKTEN

Mit Packwagen und Rollwagen

Messen und Märkte sind ohne Warenmuster und Waren nicht denkbar; Waren und Warenmuster müssen aber an den Ort des Verkaufs und der Schauausstellung gebracht werden – natürlich durch Wagen. Markt und Verkehr sind miteinander unlöslich verbunden. Heute rollen die Verkaufsgüter, wenn nicht auf den „Lastern“, meist auf dem Schienenstrang heran und werden dann „abgerollt“. Das ist nicht immer so gewesen.

Wir versetzen uns in frühere Jahrhunderte. Auf schlechten Straßen schleppten sich schwerbepackte Wagen, mit sechs Pferden bespannt, dahin, um etwa zur Leipziger Messe zu kommen. So eine Fahrt war nicht ungefährlich. Die Züge wurden von Raubrittern und Buschkleppern bedroht. Abgabehungrige Fürsten erpreßten die Kaufleute. Das waren aber nicht ihre einzigen Nöte. Viel mehr setzten ihnen die Wege zu. Wir vernehmen die Klagen der Fuhrleute: „Wie wir schon mehrmalen, sowohl selbst, wenn wir zur Messe hierher und von da zurückgereist sind, als auch vornehmlich in Ansehung des Transportes unserer Güter die Folgen der üblen Wege empfunden haben, also haben wir bei jetziger Messe Ursache gehabt, uns darüber zu beklagen. Wir haben nur mit äußerster Beschwerlichkeit, mit vielem Zeitverlust und mit der größten Gefahr unsere Reise vollenden können. Das Fuhrwerk wurde außerordentlich verteuert, und viele Güter sind nicht zu gehöriger Zeit hier angekommen. Auch die Fuhrleute selbst sind zum Teil zugrunde gerichtet worden. Wir können versichern, daß der elende Zustand der Wege über alle Vorstellungen sei und daß der uns und anderen Reisenden dadurch verursachte Zeitverlust, Unbequemlichkeit und Schaden von nicht geringer Beträchtlichkeit sei. Viele





Käufer und Verkäufer, welche sonst die hiesigen Messen besuchen, lassen sich gewiß zum Teil durch die Ungemächlichkeiten, die sie bei den schlechten Wegen zu befürchten haben, abhalten, hierher zu kommen, wodurch teils an sich der aus dem Zusammenschluß der Fremden entstehende Vorteil vermindert wird, teils auch die Handlung gar leicht auf die Folge in Abnahme kommen kann.“ Das ist deutlich. Es war ein mühevoller Beruf, sich mit den schweren Wagen auf den schlechten Straßen zu bewegen. Gewiß war das Fahrzeug fest gefügt. Auf gut gebauten Rädern mit festen Achsen saß ein breitausladender Kasten, den man während der Fahrt kaum sah, da die riesige Plane alles einhüllte. In der Umhüllung waren die Ballen, Kisten und Fässer gut verstaut, so daß jedes bißchen Laderaum ausgenutzt war. Der Wagen war schon schwer, die Lasten machten ihn noch schwerer, so daß zwei, ja auch drei Gespanne nötig waren, ihn fortzubewegen. Solche Zufahrt nach Leipzig dauerte lange, denn oft mußten Ruhetage eingelegt werden, da der Packwagenverkehr nicht auf Pferdewechsel eingerichtet war, höchstens konnten einmal Vorspanndienste in Anspruch genommen werden.

Die Packwagen fuhren meist zunächst nicht in den Stadtkern ein, sondern bis auf einen Platz vor der Stadt. Auf dem Packhof in Leipzig war eine große Wagenhalle errichtet, in die die Wagen einfahren konnten. Was gab es da nicht alles zu erledigen! Zöllner und Güterbeschauer traten heran, um allerlei Abgaben und Verpflichtungen aufzuerlegen; es galt, die Ladung „freizumachen“. Das war nicht einfach. Stadtschreiber und Landesakzise-einnehmer waren eifrig darauf bedacht, zu dem Ihrigen zu kommen. Einige Wagen, deren Fuhrleute regelmäßig kamen, fuhren nach den Ausspannungen und Gasthöfen, in deren Höfen sich bald ein lebhaftes Gewühl entwickelte. Es wurde abgeladen; Kisten, Ballen und Fässer standen herum. Und nun fanden sich die einheimischen Kaufleute und „Faktoren“ ein, um sich von der Ankunft der Wagen

zu überzeugen. Es war nicht mehr Sache der Fuhrleute, die die Wagen in die Stadt gebracht hatten, für die Zustellung der Waren zu sorgen, das besorgten die Spediteure.

Da kamen die starken Männer mit der sogenannten Schleife. Das war ein sehr primitives Gefährt: zwei eisengeschiente, durch Querhölzer miteinander verbundene Kufen, auf die die Kisten und Ballen verladen wurden. Ein Pferd schleifte diesen „Schlitten“ durch die holperigen Straßen der Stadt. Als am Ende des achtzehnten Jahrhunderts einige Spediteure mit der alten Gewohnheit brachen und ihre Schleifen auf Räder stellten, gab es ganz besondere Schwierigkeiten. Ein Spediteur wurde für alle, die es taten, auf die Ratsstube geladen und „räumte ein, daß er die Kaufmannsgüter, so er zur Waage und nach Hause bringen ließe, auf einer Schleife, so mit vier Rädern versehen wäre, fahren lasse. Da dieses dem Stückpflaster erstaunenden Schaden täte“, hieß es, „so würde ihm hiermit untersagt, die Güter auf dergleichen mit vier Rädern versehenen Schleifen von einem Ort zum andern bringen zu lassen.“ Der Einwand, daß die Räder sehr breit wären, „daß sie dem Steinpflaster weniger Schaden als die andern Schleifen tun könnten“, erreichte nichts. Der Kampf um die Zulassung der kleinen „Rollwagen“ ging hin und her. In einem Gutachten erfahren wir über die Angelegenheit noch Näheres: „Man bedient sich seit einigen Jahren in Leipzig zum Hin- und Herschaffen der Kaufmannsgüter eines Wagens, welcher aus einer Schrotleiter besteht, die auf zwei Achsen liegt, woran vier niedrige Räder stecken, ohngefähr 9 bis 10 Zoll im Durchmesser, 4 bis 5 Zoll Dicke und mit eisernen Schienen belegt. Dieser Wagen mag zwar zum Fortbringen großer Lasten auf einmal gar bequem sein, ist aber für das Pflaster auf den Gassen und in den Höfen desto schädlicher. Es werden öfter 6 bis 8 große Ballen aufgeladen, welche zusammen wenigstens 15 bis 20 Zentner, vielleicht noch schwerer sind. Verteilet man nun

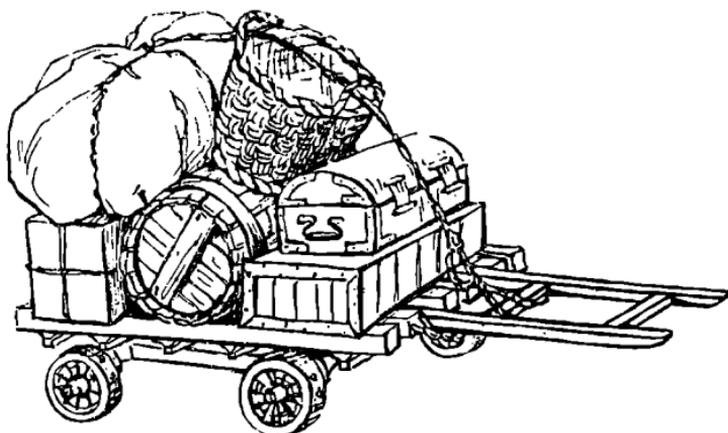


diese Last unter die vier Räder, so übt jedes von ihnen einen Druck von $3\frac{3}{4}$ bis zu 5 Zentnern unterwärts aus, die Schwere des eigenen eisenbeschlagenen Wagens ungerechnet. Dieser Druck wird durch die schütternde, hin- und herschwankende Bewegung auf den Pflastersteinen zugleich zum Stoße und daher ansehnlich vermehret. Das Pflaster in Leipzig besteht aus lauter gegrabenen, meistens kleinen Feldsteinen, welche rundlich, zuweilen etwas oblong und öfters spitzig sind, folglich selten mehr als eine flache Seite und nicht leichte das erforderliche Lager haben. Daher können dergleichen Steine niemals recht feste gegeneinander gespannt und im Grunde sattsam verwahrt werden, wenn man sie gleich wie gewöhnlich in dem Sande mit der Handramme zusammenzutreiben sucht. Es ist daher auch diese Art von Pflaster bekanntermaßen die schwächste und schlechteste, die also desto sorgfältiger geschont sein will. Zu dem Schaden, der solchergestalt an dem Pflaster dieser Stadt geschieht, kommt noch derjenige hinzu, welcher durch die gewaltsame Erschütterung den

Gebäuden nach und nach zugefügt werde. Man hat sehr deutlich gemerkt, daß, wenn dieser beladene Wagen nahe bei den Häusern in engen Gäßchen vorbeifährt, das Wasser in den Gefäßen schwankt. Obwohl auf den Schleifen freilich nicht leicht so viel auf einmal fortgebracht werden kann als auf dem Wagen, so leidet hingegen auch das Pflaster bei jenen ohne allen Vergleich weniger als bei diesem. Denn auf der Schleife drückt die Last, und wenn sie auch so groß als auf dem Wagen wäre, auf viele Steine zugleich, auch fällt das Auseinandertreiben der Steine bei der Schleife ganz weg.“

Trotz alledem war der kleine Rollwagen auf dem Weg. Er war eine große Bequemlichkeit, „weil man bei trockenem und nassem Wetter mit wenig Pferden große Lasten fortbringen könne. Denn ist das Wetter trucken, so ruiniert man nicht nur die Pferde, so bei geringer Last vor die Schleife gespannt sind, und wenn man sie anstrengt, in das Pflaster einhauen, daß das Feuer umherspringet und damit weit mehr am Pflaster Schaden tue als bei diesen Wagen. Es sind auch diese Wagen keine neue Erfindung, sondern rühren aus Hamburg und Braunschweig her, da man seit längerer Zeit sich solcher bedient. Da nun hier in Leipzig erlaubt ist, mit Frachtwagen einzufahren, so mit 8 und 12 Pferden bespannet 80 bis 100 Zentner geladen haben, so rühren wohl die bemerkten Gleise nicht von den beklagten Wagen her, sondern von den vielen Frachtwagen, und die Räder der kleinen Wagen korrigieren die von großen gemachten Gleise. Man darf nur die Gassen untersuchen, wo die größeren, zum Exempel von Lüneburg und nach Wien, ein- und auspassieren. Den Gebäuden kann dieser Wagen auch nicht mehr Schaden tun, als die großen Frachtwagen. Es wird ein jeder, zumalen der in Eckhäusern des ersten Stockes wohnt, bemerken, daß schon eine scharf fahrende Kutsche oder Post die Häuser erschüttert, fast mehr als ein Frachtwagen. Alte Häuser sind es gewöhnt, und die neuen werden es gewöhnt werden.

Der kleine Wagen ladet meist auf der Gasse auf, und im Vorbeifahren wird er gewiß weniger gemerkt als wie eine Post. Alles aber auch beiseite gesetzt, so glaube ich, daß man der Handlung zu Gefallen einige Thaler Pflasterlohn nicht achten sollte, da doch der größte Teil der Einwohner Leipzigs von Kaufleuten leben muß. Die Hauptursache von unserem schlechten Pflaster ist, daß wir seit zehn Jahren keinen tüchtigen Steinsetzer haben.“



Volle achtzig Jahre ging der Kampf um Für und Wider des „Rollwagens“. Man fuhr damit und fuhr auch nicht, man wurde bestraft und auch nicht bestraft, kurz, es war nach und nach eine völlig ungeklärte Lage eingetreten. Auch als man um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts nun schließlich doch den Rollwagen laufen lassen mußte, suchte man noch kurze Zeit durch allerhand kleinliche Verordnungen diese Art von Güterverkehr zu hemmen. Man stürzte sich jetzt förmlich auf die Benutzung der Schrotleiter, weil einmal oder mehreremal die Ketten gerissen und Personen verletzt worden waren. Erst in den siebziger Jahren des Jahrhunderts war nach langem Hin und Her der gesamte „Rollwagenstreit“ beendet. Seitdem fahren die Rollwagen ungestört durch die Stadt.

Keineswegs darf aber jeder „rollen“. Von allem Anfang waren die Besitzer dieser Wagen organisiert, und der „Rollwagenverein“ spielte im gesamten Speditionswesen die ausschlaggebende Rolle. Die Güterdirektionen der Eisenbahnen, bevor es eine Reichsbahn gab, und dann die Reichsbahndirektionen, schlossen Verträge mit den organisierten Spediteuren ab, wonach niemand anders „ab“- und „zurollen“ durfte.

Die „Rollkutscher“ sind Menschen, die heute alle kennen. Mit ihrer großen Lederschürze und der umhängenden Tasche, mit ihrer fast überall gleichen Mütze sind sie förmlich uniformiert. Es sind die starken Männer, deren Griffe an Kisten und Säcken „sitzen“ und die oft mit Leichtigkeit Lasten bewegen, gegenüber denen der Unerfahrene hilflos dasteht. Es sind Männer, deren rauhes Benehmen oft Anlaß zum Spott gibt, die aber im Grunde aufrechte Menschen sind, denen nur manchmal Verdruß und Mißgeschick beim Laden und Abladen die Galle überlaufen lassen. Lange, sehr lange schon sind sie organisiert. Die alten „Schröter“ und die späteren „Rollkutscher“ gehören zu den ältesten organisierten Arbeitern und sind heute als Transportarbeiter in einer Schlüsselstellung unseres Handels und Wandels.

Der Rollwagen ist noch heute nicht durch den Lastkraftwagen verdrängt. Wohl wird hier und da motorisiert „angerollt“, aber nur in verschwindendem Maße. Vollkommen verschwunden ist der alte Packwagen nur auf den Landstraßen. Er hatte sich noch bis ins erste Jahrzehnt unseres Jahrhunderts im Botenfuhrwerk des Nahverkehrs gehalten; aber mit der Entwicklung des Schienennetzes und der Überlandkraftwagen ist er aus dem Straßenbilde verschwunden.

DER ERNTEWAGEN

Der Fluren Segen wird eingebracht

Schwer herein schwankt der Wagen kornbeladen;	bunt von Farben auf den Garben liegt der Kranz.
---	---

Ein vertrautes Bild für jeden Landbewohner, wenn der letzte Wagen mit den vollen Weizengarben einfährt. Obenauf sitzen die sonnengebräunten Schnitterinnen mit ihren weißen Kopftüchern und halten in ihren Händen den Erntekranz mit den bunten Bändern. Die Schnitter gehen zu beiden Seiten und stützen mit Gabeln und Rechen die schwankende Last. Die Gespanne sind am Kumt oder Joch geschmückt. Mancher Städter hat in seinen Ferien wohl dieses Bild gesehen. Es ging ihm dabei auf, daß das Brot, das er sorglos ißt, der harten Arbeit fleißiger Leute, die wochenlang vom frühen Morgen bis zum Sonnenuntergang geschuftet haben, zu danken ist.

Aber wo steckt denn eigentlich der Wagen? Die Räder rollen, mehr sieht man nicht, die „fahrende Feime“ verdeckt alles. Erst wenn wieder abgegabelt wird, kommt der Wagen zum Vorschein, und schließlich steht er da wie ein Skelett. Das ist unser Erntewagen. Wir sehen ein auffallend langes Untergestell, aus Holz gefügt, mit hohen Rädern. Gefedert ist der Wagen nicht. Zwei breitsprossige Leitern liegen mit ihren unteren Holmen auf der auffallend schmalen Tragfläche auf, die oberen Holme haben einen Abstand von mehr als zwei Metern. Sparren halten die beiden „Leiterbäume“ zusammen. Ein ziemlich starres, sperriges Gebilde ist dieser „Leiterwagen“. Im Felde und auf harten Wegen wird er auf- und niedergeschüttelt. Auf schnelles Fahren ist er nicht eingerichtet. Ihn gut und für sichere Fahrt zu beladen, erfordert Geschick; das Schichten und „Banseln“ will gelernt sein. Leicht ist es noch, den eigentlichen Lade-

raum mit seinem trapezförmigen Querschnitt anzufüllen; dann beginnt aber das Kunststück. Die Garben müssen so aufgerichtet werden, daß sie den Laderaum um ein wenig verbreitern. Gewiß, der Bauer hilft sich damit, daß er durch ein auf die oberen Holme horizontal aufgelegtes Balkengitter die Ladefläche vergrößert. Er kann es aber nur bis zu dem Maße tun, als Scheunen und Toreinfahrt es zulassen. Auch die Höhe der Beladung will bedacht sein. Nicht nur Torbögen, auch Bahnüberführungen und Drahtleitungen, schließlich die Kronen der Bäume an den Wegen setzen Grenzen. Wenn ein Wagen so „nach Maß“ beladen ist, wird der Längsbalken übergelegt und festgebunden. Die Schnitter kämten den Getreideberg mit dem Rechen ab, um lockeres Getreide, das dann „geschleppt“ wird, abzustreifen – und los geht die Fahrt! Noch schwieriger ist das Beladen des Wagens mit Heu. Dies erfordert noch bedeutend mehr Geschick, so aufzugabeln, daß die Ladung festliegt. Hier ist das gute „Banseln“ die Hauptsache.

Gut beladene Getreide- und Heuwagen in ihrer abgerundeten Form sind von Malern und Zeichnern sehr oft dargestellt worden. Die Bilder strahlen die Ruhe nach harter Arbeit aus, künden aber kaum etwas von der unsäglichen Mühe der Ernte.

Im Mai, wenn die Kartoffeln „drin“ sind, wird der Erntewagen aus der Scheune gezogen und mit frischem Grün geschmückt. Bänke werden eingebaut und fort geht's zu einer „Leiterwagenpartie“, etwa auf eine „Schulreise“, auf eine Fahrt der Jugend in Gegenden, die mit der Bahn nicht erreicht werden. Gar nicht ungefährlich ist eine solche Fahrt, immer droht zum Beispiel ein Durchrutschen, aber die Dorfjugend kennt die Gefahren und vermeidet sie. Man kann nicht sagen, daß dies Fahren bequem sei, aber was kümmert das die fröhlich Singenden!

Nicht in allen Gegenden ist der Leiterwagen als Erntewagen in Gebrauch. Wo neben Getreide viel Hackfrüchte, insonderheit Rüben und Kraut, angebaut werden, bedient

man sich eines Erntewagens, der einem gewöhnlichen Brettwagen ähnelt, nur daß seine Seitenwände in gleichem Winkel zur Tragfläche stehen wie die Leiterbäume beim Leiterwagen. Auf einem solchen Wagen können Getreide – dann aber meist mit aufgelegtem Balkengitter –, aber auch Kraut, Kartoffeln und Rüben, eingefahren werden. Die

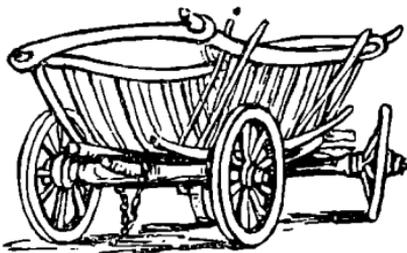


Wagen sind an sich schwerer; nur starke Pferde oder Ochsen können sie ziehen. Heute ersetzt meist der Traktor das lebende Gespann.

Zuweilen ist der Erntewagen etwas anders gestaltet. Ganz aus Holz ist das Gefährt in Bosnien gefertigt. Auf beiden Wagenachsen liegen zwei Balken der Länge nach, in denen Stangen stecken. Getreide und Heu werden in der Form eines Stadels gleichsam aufgesteckt. Diesen Wagen zu laden, ist nicht wenig Geschick vonnöten. Es ist ungemäin schwierig, eine sachgemäße Ladung durchzuführen; aber das ist dort geübt, wie alle andern uns ungewohnten Fertigkeiten in dem nicht leichten Landbau jener Gegenden.

Vielerorts ist ein zweirädriger Erntewagen in Gebrauch. In weiten Gegenden des deutschen Niederlandes benutzt man zweirädrige Kastenkarren mit auffallend großen Rädern und besonders breiter Spurweite. Er ist eigentlich ein Alles-Karren, denn er wird zu allen in der Landwirtschaft überhaupt nötigen Fahren benutzt, kann aber nur von einem starken Ochsen oder einem schweren Kaltblüter in der Gabel gezogen werden. Nicht gering sind die Lasten, die diese Tiere bewältigen. Leicht mag noch Getreide sein. Aber ein solcher Wagen voll Kraut, Kartoffeln oder Rüben will vom Felde zum Gut eingebracht sein!

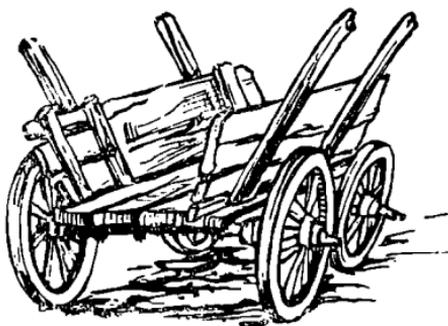
Es ist eben so, daß nur ausgesprochene Getreidegegenden einen besonderen Erntewagen kennen, nicht einmal Wiesen- und Weidelandschaften, die doch einen bedeutenden Futteranfall haben, besitzen ihn. Der besondere Erntewagen – meist der Leiterwagen – gehört zum charakteristischen Inventar des Vollbauern, dem des alten „Anspanners“ oder „Hüfners“. Er ist ein Symbol der bäuerlichen Schicht in den „Kornkammern“, den Gegenden mit einer ausgeprägt gepflegten Landwirtschaft, eben der echten Bauerngegenden. Seit mehreren Jahrhunderten ist der bäuerliche Besitz zerstückelt worden. Infolge von Erbteilung sind Halb-, Viertel-, Achtel-, gar Sechzehntel-„Hufen“ entstanden, Betriebe, die nicht mehr den Charakter eines Gutes, sondern den einer Wirtschaft oder, wie man auch sagte, einer „Gartennahrung“ haben. Natürlich sind dann auch die Ernten geteilt. Es lohnt sich für den einzelnen nicht mehr, einen besonderen Erntewagen zu halten. Man fährt den geteilten Segen der Fluren mit



irgendeinem andern Wagen ein.

Wenn durch die Bodenreform diese Wirtschaften wieder anwachsen, wenn dazu lebensfähige Neubauerngehöfte entstehen,

so ist neben andern gesteigerten Bedürfnissen auch der Gebrauch von Erntewagen wieder in den Vordergrund gerückt worden. Noch ist die Anschaffung solcher Spezialwagen nicht möglich, weil an-



deres vordringlich ist. In gegenseitiger Bauernhilfe⁷ müssen die Wagen ausgeliehen werden. Solche Hilfe auf dem Dorf ins Werk zu setzen, ist im allgemeinen nicht schwierig. Das Dorf ist schon seit alten Zeiten auf Nachbarschaftshilfe angewiesen gewesen. Es ist beinahe so, als hätte sich der Geist aus der Zeit der Gründung des Dorfes, die nur in Gemeinschaft vor sich ging, fortgepflanzt. Das letzte Jahrhundert hat eine verhängnisvolle Vereinzelung der bäuerlichen Anwesen gebracht, so daß die Nachbarschaftshilfe beinahe nur noch auf Beseitigung von Gefahr und Schäden in Feuers- und Wassersnot beschränkt war. Aus der Fernhaltung von Not und Gefahr, die die Dorfbewohner schon immer nahe aneinander gebracht hat – Einzelgänger hat es immer gegeben – ist jetzt ein Bewußtsein der Zusammengehörigkeit entstanden, das sich in positiven Aufbauleistungen zeigt. Beim Anspannen hat's begonnen, und es gibt heute kaum etwas, wo die gegenseitige Hilfe sich nicht zeigte. Da braucht auch nicht mehr jeder einen Erntewagen. Doch wird es das Ziel der erweiterten Wirtschaften und der neuen Gehöfte sein, zu einem eigenen zu kommen, denn er gewährleistet die Sicherheit in der Bergung des Ertrags der bäuerlichen Arbeit – und darauf kommt es an. Und wenn der Erntewagen mit dem Zweigespann das Symbol des Vollbauern war, ganz gleich, ob die Besitzinheit noch die Größe eines „Anspanngutes“ hatte, so ist es förmlich heute der Erntewagen *allein*, der im Bedarfsfall von einem Traktor gemeinschaftlichen Besitzes seinen Bestimmungen zugeführt wird.

DER WOHNWAGEN

Fahrendes Volk

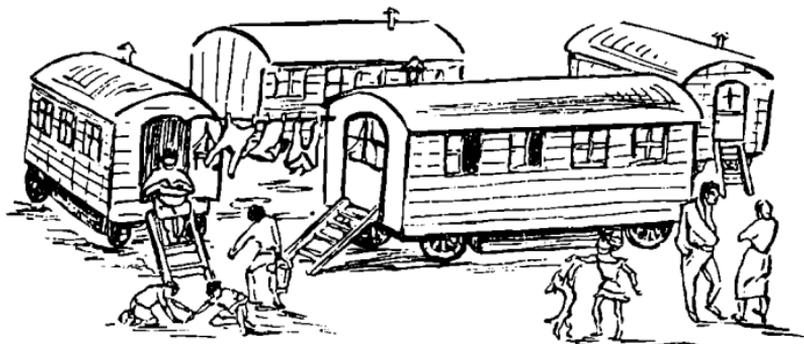
Wir kennen sie alle, die Gaukler, Taschenspieler, Zauberer, Possenreißer, Musikanten, Kraftnauken, Feuerfresser, Schwertschlucker, Seiltänzer, Puppenspieler, Geisterbeschwörer, Karussellbesitzer, die auf Jahrmärkten und Volksbelustigungen auftauchen. Wer ist nicht schon gern in einem „Panoptikum“ gewesen, wo Abenteurer von ihren Reisen Wunderliches ausstellen, viel Wahres und sehr viel Unglaubliches! Und alle wissen, daß diese Leute in Wohnwagen hausen, die hinter der Schaubude stehen, die Deichsel unter den Wagen geschoben. Der Wagen hat ein langes Untergestell mit kleinen Rädern, die bei längerem Aufenthalt abgenommen werden können – der Wagen wird aufgebockt. Auf dem Gestell ruht ein großer Kasten, überwölbt von einem runden Dach. Der geräumige Kasten ist meist untergeteilt in Schlafräum und Wohnküche, beide an den Längsseiten erhellt durch kleine Fenster, die oft mit Gardinen versehen sind. Ein kleines Treppchen an der Rückseite schafft den Eingang.

Es gibt allerlei Arten, vom freundlichen, sauberen, mit Blumenkästen an den Fenstern, bis zum verwahrlosten Karren. Zu dem Wohnwagen gehört meist ein Kastenkarren für den Transport der „Requisiten“ und ein mit Seitenstangen versehener Tafelwagen für den Transport der „Bude“ und ihrer Teile.

Bei Rast werden die Wagen zu einem Ring zusammengefahren. So entsteht ein Platz, der zur Verrichtung aller kleinen Arbeiten benutzt wird, oft erkennbar an aufgehängter Wäsche. Bei einem Wohnwagen entsteht förmlich ein Siedelplatz, freilich oft nur auf Tage oder Wochen.

Man muß sich billig fragen, warum das „Fahrende Volk“ so lebt, man müßte doch meinen, daß in unsern fortschritt-

lichen Zeiten auch andre Möglichkeiten des Wohnens bestehen. Keinesfalls darf man daran denken, daß der Wohnwagen etwa gebraucht würde wegen einer durch Wohnungsnot entstandenen Beengung im Wohnraum. Er ist sehr alten Datums und ist in keiner Weise an eine Wohnwirtschaft gebunden. Seitdem es „Fahrendes Volk“ gibt, gibt's auch solche Wagenunterkünfte. Er hat seinen Ursprung in ganz anderen Dingen.



„Fahrende Leute“ galten seit dem Altertum über das Mittelalter hinweg bis in unsere Tage als „unehrlich“, das heißt, als Menschen, die rechtlich, kirchlich und sozial außerhalb der Gemeinschaft standen. Sie kamen zu diesem Schicksal eben wegen ihrer mangelnden Seßhaftigkeit. So nahmen im Mittelalter die großen rechtlichen Aufzeichnungen, wie Sachsenspiegel und Schwabenspiegel, die Stadtrechte und Landesverordnungen dieses Volk bei ihren Bestimmungen immer aus. Das war eben der auffallende Zwiespalt: auf der einen Seite ergötzte man sich an den Darbietungen dieser Leute, auf der anderen Seite wollte man ihnen nichts gönnen und zulassen, was der „ehrsame“ Bürger und Bauer genoß. Dazu kam natürlich, daß bei aller Ergötzlichkeit man damals hinter den Künsten doch immer den Teufel vermutete. Und mit Leuten, die mit dem Teufel im Bunde standen, wollte man nichts zu tun haben.

Sie durften nicht beherbergt werden. Was Wunder, daß sie sich anders halfen! Sie blieben unter sich und wohnten bei ihrer Habe. Eine Wohnung mußte es sein, die beweglich war. Der Wohnwagen, sicher erst in weniger stabilen Formen, vielleicht mit Planen – es gibt noch solche – wurde dann zum Haus auf Rädern. Das Dasein auf diesen Wagen verstärkte die außergesellschaftliche Haltung des „Fahrenden Volkes“ und isolierte es noch mehr.

Wie oft sind die fahrenden Leute ganz allgemein als Zigeuner bezeichnet worden! Ja, diese seit dem neunten Jahrhundert in Europa nachweisbaren braunhäutigen Menschen, wohl indischen Ursprungs, die sich allmählich über alle Länder ausbreiteten, am meisten in Südosteuropa, wanderten, fühlten sich in ihrer Umgebung als andere Menschen und wurden auch überall als „unehrliche“ Leute angesehen. Sie blieben für sich in ihrer Gemeinschaft und lebten nach ihren Gesetzen, die nirgends aufgeschrieben waren. Das ganze Volk der Zigeuner ist bis heute wenig erforscht, obwohl sie besonders auf den Pferdemarkten ständige Gäste waren und ihre Wohnungen die Neugier vor allem der Kinder erregten.

Früher war kaum ein Unterschied zwischen eigentlich „Fahrendem Volk“ und umherziehenden Schauspielern, wieweil hier durch die Art des Dargebotenen auch eine andere Linie in die Belustigung kam. Die Aufführung von Schauspielen erfordert eine Bühne, erfordert ihren Aufbau und ihren Wechsel, damit die „Aktionen“ ordentlich ablaufen konnten. Gewiß gab es schon sehr bald Komödienhäuser, die meist von fürstlicher Schatzkammer unterhalten wurden. Aber die wandernden Truppen waren damit nicht erledigt. Sie spielten eifrig und hatten viel Zuzug, wohl kaum wegen der Stücke, sondern wegen der derben Harlekinaden in den Pausen und auch im Stück selbst. Die Schauspieler fuhren auf ihrem „Thespiskarren“, eben einem Wohnwagen mit noch andern Fahrzeugen von Ort zu Ort, und selbst, wenn sie ihre Bühne nicht mehr selbst

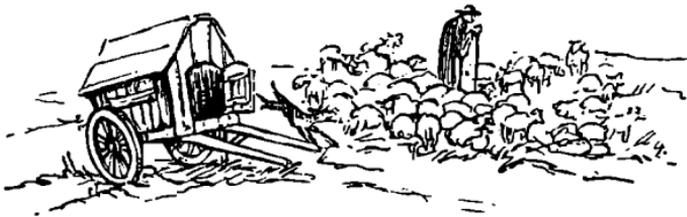
aufbauten, sondern in Komödienhäusern Einzug hielten, bedienten sie sich noch lange der Wohnwagen für ihren persönlichen Aufenthalt.

Und wer kennt sie nicht, die großen Wanderzirkusse mit ihrem großen Wohnpark, zu dem außer Wirtschafts- und Gerätewagen auch ein erheblicher Teil von Wohnwagen gehört. Zwar bewegt sich die Karawane nicht mehr immer über die Landstraße – sie tut es noch, wenn sie motorisiert ist –, sondern benutzt eigene Transportwagen der Eisenbahn. Damit wird aber im Wohnwesen der Truppe nichts geändert, weiter dient der Wohnwagen für Darsteller und technisches Personal. Wohl hat er sich in vielen Dingen vervollkommnet; er ist mit Komfort versehen, so daß die Bewohner sich in ihm wohlfühlen, jedenfalls unabhängiger und sorgloser als in einem Gasthaus. Sie kennen eine feste Wohnung nur für die kältesten Wintertage, ja viele vermögen sich auch da nicht von dem Wagen zu trennen. Das kleine Rohr an der Seite des Wagens oder auf dem Dach deutet an, daß nicht nur für das tägliche Kochen, sondern auch für die Heizung gesorgt werden kann.

Manche Veränderung der Wagen ist von pffiffigen Leuten erdacht worden. Da wird eine Flanke mit einem Giebel versehen, rasch zum Schaufenster und einer Auslage umgestellt, und schon ist ein Verkaufsladen entstanden, der zwar keine Tiefe hat, aber eben ausreicht, um die Waren anzubieten.

Der Wohnwagen, das erkennen wir, dient in den meisten Fällen Menschen, die abseits vom täglichen Leben ihr Dasein verbringen und verbringen müssen. Von den in Wohnungen und Siedlungen lebenden Menschen wird das Dasein im Wohnwagen entweder mit Verachtung betrachtet oder in idyllischer Romantik verherrlicht. Verachtung verdienen die Wohnwagenbewohner nicht; sie legen aber auch keinen Wert auf die Romantik. Für sie ist das Hausen im Wagen der Alltag. Anders mag es bei denen sein, die zu ihrem Vergnügen im modernen Luxuswohnhänger ihres Autos durchs Land fahren.

Geschwunden ist vom Wohnwagen unserer Tage das Vorurteil für die „Unehrlichkeit“ ihrer Bewohner etwa im mittelalterlichen Sinne, daß sie außerhalb unseres Gemeinschaftslebens stünden. Gesetz und Recht schließen sie nicht aus, Gesetz und Recht verlangen aber die Innehaltung der Verordnungen und Bestimmungen, die für alle gelten. Und da muß die Polizei zuweilen einmal Lässigkeit feststellen, die nicht böse gemeint und auch aus der Unstetigkeit des Alltags erklärlich ist. „Fahrendes Volk“ ist eben so. Das Leben auf dem Wohnwagen bringt eine selbständige Sorglosigkeit mit sich. Wer sich aber korrekt verhält, ist auch auf der abseits aufgefahrenen Wohnung voll zum Volke gehörig und der Segnungen teilhaftig, die eine gesellschaftliche Ordnung mit sich bringt.



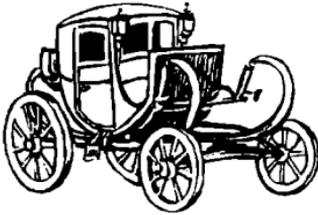


Hinks-River/53



DIE KUTSCHE

Für einen, zwei, drei –



Immer haben schon einer, zwei oder drei fahren mögen, sei es, daß sie alt und gebrechlich waren, sei es, daß sie von Amts wegen fahren sollten und mußten, sei es, daß sie Geschäfte abwickeln, sei es, daß sie sich verlustieren wollten. Nun waren die vorhandenen Fahrzeuge für die Beförderung von Personen zu einem engen Zwecke und auf kurze Zeit nicht immer so geeignet, wie es nötig und erwünscht gewesen wäre.

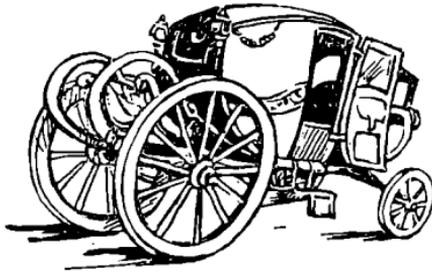
Da lebte um 1500 in dem Dorfe Kocs bei Győr (Raab) in Ungarn ein kluger Wagner. Er baute einen leichten Personenwagen, dessen Obergestell auf Federn saß und ein schützendes Dach hatte. Außerdem war der Wagen von der Seite aus zu besteigen. Das Gefährt wurde beliebt und ganz Kocs baute solche Wagen. Flinke, warmblütige Pferde zogen sie spielend über das ebene Gelände. Der Bischof von Győr fuhr darin zu seinen Gemeinden, der Obergespan kam schneller und besser vom Fleck. Der Wagen erhielt den Namen kocsi, was „das aus Kocs Stammende“ bedeutet, und noch heute heißt im Ungarischen der Wagen, ja sogar der Eisenbahnwagen „kocsi“. Im nahen Wien wurde er Kutsche genannt und trat von dort seinen Siegeszug um die Welt an. Die Fugger und Welser fuhren in der Kutsche, vom Kaiser Karl V. war bekannt, daß er sie als Wagen benutzte; alles, was Namen und Ruf hatte, bediente sich der Kutsche. Kutschpferde wurden gehandelt, und der Kutscher war eben der Mann, der diesen leichten Wagen geschickt über die Straßen brachte, später der Wagenführer schlechthin bei allen Wagen. Der Name Kutsche blieb dagegen nur an dem Personenwagen haften.



War die Kutsche im Anfang nur der Wagen für die Vornehmen, so trachteten bald die Bauern danach, ihn auch zu besitzen, nicht zwar zum täglichen Gebrauch, aber für die feierliche, sonntägliche Ausfahrt, für das Einholen von Gästen, kurz für Gelegenheiten, in denen sie beweisen wollten und konnten, daß sie auch etwas galten.

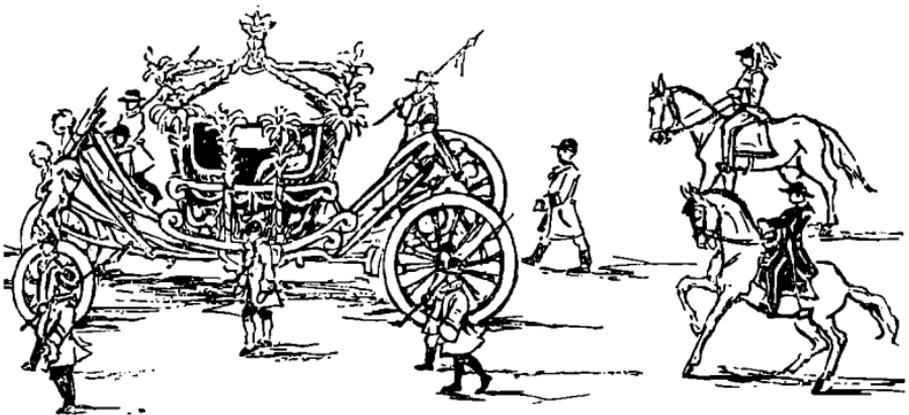
Nun ist es das Eigentümliche, daß sich die Kutsche in ihrem Heimatland zunächst nicht weiter entwickelte, man begnügte sich lange, sehr lange Zeit mit dem einfachen kocszi. Aber auf deutschem Gebiet und schließlich weiter westlich in Frankreich und England ist dieser Wagen in allen möglichen und auch oft wunderlichen Formen gebaut worden. Insonderheit waren es die Fürsten und ihre hohen Beamten, die Adligen und die reichen Bürger, die immer mehr Prunk entfalteten. Man schmückte den Wagen an Rädern, am Obergestell, am Gespann, und schließlich auch den Kutscher, der in besonderem Anzug, mit Mantel und Hut auf dem Bocke saß. Der Kutscher erhielt „gespendete Klei-





„dung“, die Livree, von Haus aus eine adlige Kleidung, die ein Lehnsmann tragen durfte, schließlich die Kleidung eines Dieners.

Kutschenfahren wurde eine beliebte Unterhaltung, eine Gelegenheit, sich zu zeigen mit dem, was man hatte oder vorspiegelte zu haben. Der Luxus wurde so weit getrieben, daß die Landesfürsten oft dagegen einschritten; ja die Geistlichen predigten von den Kanzeln dagegen. Herzog Julius von Braunschweig, der aufgeschlossene Fürst in der zweiten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts, der Gründer der Universität Helmstedt, verbot 1588 das Kutschenfahren seinen Hofbediensteten, Beamten und Adligen, weil es die männliche Tugend, Redlich-, Tapfer-, Ehrbar- und Standhaftigkeit deutscher Nation beeinträchtigen



werde und gleich „dem Faulenzen und Bärenhäuten“ wäre, Ein braunschweigischer Staatsbediensteter sollte sich zur Ausführung seiner Obliegenheiten aufs Pferd schwingen oder zu Fuß gehen.

Aber die Kutsche verbreitete sich trotzdem immer weiter. In England wurden mannigfach verschiedene Obergestelle erfunden. Man überschlug sich förmlich, für jeden Zweck einen besonderen Wagen zu konstruieren. In Frankreich war man mehr darauf bedacht, die Kutsche zu verfeinern. 1602 fuhr die erste verglaste Kutsche, und ein halbes Jahrhundert später rollten die ersten Prunkwagen durch Paris und nach den Schlössern. Eine Ausfahrt des Königs und seiner Minister war ein Aufzug, bei dem jeder stehenblieb.

In Paris entstand aber auch die Mietskutsche. Monsieur Sauvage – er war sehr kultiviert und nicht wild, wie sein Name besagt – wohnhaft in der Rue St. Martin in einem Haus, das ein Schild mit dem Bilde des schottischen Heiligen Fiacrius trug, kam auf den Gedanken, den Bürgern der Stadt einen Wagen zu vermieten, damit sie auch einmal ausfahren konnten. Es war ein zweispänniges Gefährt, das in der Form nicht von der Kutsche abwich; aber eben zunächst nicht den Prunk trug, der an den königlichen Karossen zu sehen war. Der Volksmund nannte diese Kutsche „Fiaker“. Man verbindet heute mit diesem Namen die Romantik des schönen Wien. Der Fiaker erreichte auch tatsächlich seine Weltberühmtheit nicht in Paris, sondern in den Städten der ehemaligen habsburgischen Monarchie, wo er zu den Kennzeichen des täglichen Lebens gehörte wie Kaffeehaus und Korso. Man konnte nur mit Fiaker fahren – in Wien, noch besser in Budapest! Schnelle, flinke Pferde, gezügelt von einem meist in Heiduckenuniform gekleideten Kutscher, fuhren den Wagen mit unglaublicher Geschicklichkeit und Schnelligkeit durch die Straßen. Alle großen Städte Europas, insonderheit Warschau und Bukarest, haben diesen Wagen als ihr charakteristisches Gefährt übernommen. Später erhielten seine Räder noch



Gummireifen. Nun konnte man sich als Insasse fühlen wie ein großer Herr.

Im östlichen Europa, von Rußland ausgehend, dann aber vor allem in Polen gebräuchlich, kam bald ein Wagen auf, der als leichtes, unbedachtes Fuhrwerk mit niedrigen Rädern unter dem Namen Droschke zum bevorzugten Mietwagen wurde. Gewiß war dieser Dreisitzer ursprünglich zweispännig, in Rußland sogar dreispännig, aber in den Großstädten wurde die Droschke zum charakteristischen Einspanner, der örtlich verschiedene, sogar verschiedenklassige Arten herausbrachte. 1814 wurde ein Droschken-dienst in Berlin privilegiert, andere Städte folgten nach. Seitdem hat sich das Droschkenwesen sehr entwickelt, und der Droschkenbesitzer wurde zu einer charakteristischen, oft verspotteten Figur des Großstadtlebens. Auch hier brachte die Motorisierung eine grundlegende Änderung. Wir aber wissen alle nur zu genau, daß in den Zeiten des Treibstoffmangels die alten Droschken wieder aus ihren Remisen gezogen





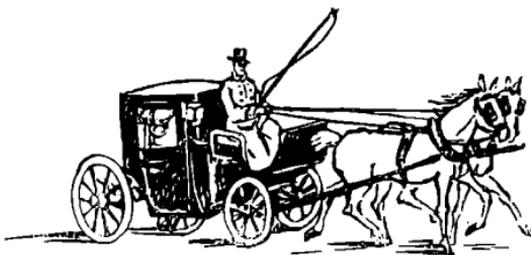
wurden, um wenigstens behelfsmäßig dem nötigsten Verkehrsbedürfnis, vor allem für Krankentransporte, zu entsprechen.

Wollte früher jemand in einer Droschke fahren, so vereinbarte er mit dem Kutscher den Preis und verhandelte hin und her. Mancher Fahrgast ist weidlich über die Ohren gehauen worden. Mit der Einführung des automatischen Taxameters wurde ein großer Fortschritt erzielt. Er zeigt nach der Länge der Fahrstrecke einen angemessenen festen Preis an.

Eine andere Art des Kutschwagens ist der Landauer, von dem die einen sagen, daß ihn der Engländer Landow erfunden habe, andere wieder, daß er zuerst in Landau in der Pfalz gebaut wurde.

Es handelt sich um einen schweren, viersitzigen Wagen, dessen Verdeck in Hälften vor- und rückwärts auseinandergeschlagen werden kann.

Seit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts ist dieser Wagen bekannt, ein Wagen, der ausreichend Schutz vor den Einflüssen schlechter Witterung bot. Der Landauer wurde ein besonders repräsentativer Wagen. Er wurde der Wagen für Hochzeiten und Begräbnisse. Für solche Zwecke entwickelte sich aus dem Landauer das geschlossene Coupé, denn wenn schon vielleicht die Brautleute sich auch gern vor der Öffentlichkeit sehen lassen wollten, so war die Trauergesellschaft doch mehr



der Landauer das geschlossene Coupé, denn wenn schon vielleicht die Brautleute sich auch gern vor der Öffentlichkeit sehen lassen wollten, so war die Trauergesellschaft doch mehr

beruhigt, wenn sie von der Außenwelt nicht gesehen wurde.

Im Volksmund hatte sich für einen Kutschwagen noch der Ausdruck Equipage eingebürgert. Er ist heute fast verschwunden, nur Ältere kennen ihn noch.

Die große Zeit der Kutsche ist vorüber, und doch hat sie auch heute noch einen eigenen Reiz. Es bedeutet für Brautleute noch heute etwas, wenn sie nicht im alltäglichen Auto, sondern im festlichen Brautcoupé zur Trauung fahren. Es ist auch für den Städter jederzeit ein Vergnügen, wenn er auf dem Lande einmal eine Kutschfahrt unternehmen kann. Er hat das Gefühl des Behaglichen, des Ruhigen gegenüber dem Tempo des Autos und der Großstadtverkehrsmittel.

Heute ist der Kutschwagen als Sport- und Geländewagen in den verschiedensten Formen in Gebrauch. Er fährt auf Fahrturnieren; aber gerade da zeigt sich deutlich, daß es nicht mehr auf den Wagen ankommt, sondern auf die Führung der Gespanne, des Viererzugs, des Fünfer- oder Sechserzugs. Nicht der Wagen wird bewertet, sondern die Gangart der Pferde.

Der englische König fährt noch heute ins Parlament zur Verlesung der Thronrede in einer Staatskarosse, die die Spuren eines Zeitalters trägt, in dem äußerer Prunk zum Beweis



der Geltung diene. Da ist noch deutlich zum Ausdruck gebracht, was die Kutsche einmal bedeutete: sie war ehemals das Fahrzeug der hohen und höchsten Herren. Dann wurde dies Kulturgerät, wie anders, in das Bürgertum übernommen und dort manchmal mit viel Anstrengung und oft über die eigenen Verhältnisse hinaus beibehalten, und zuletzt wurde die ehemals herrschaftliche Kutsche zum Mietwagen, dessen sich jeder bedienen kann, der Lust hat und das Geld dafür aufbringt.

Kutschenfahren blieb aber immer noch verhältnismäßig teuer. So führte die Spannung zwischen Preis und Bedarf dazu, das Gefährt für ein, zwei, drei und vier Personen mehr und mehr abzutun und einen Wagen zu ersinnen, der für alle dient und allen nützlich ist.

DIE POSTKUTSCHE

Schwager auf dem Bocke

Hoch auf dem gelben Wagen
sitz' ich beim Schwager vorn,
vorwärts die Rosse traben,
lustig schmettert das Horn.
Täler und Wälder und Matten,
leuchtendes Ährengold,
möchte gern ruhen im Schatten –
aber der Wagen rollt.

Bewußt romantisch spielend umkleidet Rudolf Baumbach eine Tatsache, die mit Unerbittlichkeit den Reisenden erfaßte. Er konnte nicht mehr über seine Fahrzeiten bestimmen. Er mußte sich einer Einrichtung fügen. Wegen seiner einprägsamen Melodie wurde das Lied dem Thüringer Bibliothekar nachgesungen bis heran an die Gegenwart. Wir lächeln heute, auch wenn wir gern noch bei Lenau hören vom „rauhem Postillon“. Längst knallt nicht mehr seine Peitsche, schallt nicht mehr „von flinken Rossen vier der Hufe Schlagen, die durchs blühende Revier traben mit Behagen“. Wir sind heute andere Entfernungen gewöhnt und anderes Tempo. Wir müssen mit der Minute rechnen, dem Bruchteil der Minute – aber die gelbblauen Postillone waren schon stolz in dem Bewußtsein, daß sie den Reisenden gegenüber feste Abfahrtszeiten und Ankunft vertreten mußten. Sie mußten mit ihrem Gefährt pünktlich an den Gasthöfen zur Post und an den Posthaltereien sein, wo sie einem anderen Schwager mit frischen Pferden Kutsche, Insassen und Last übergaben.

Seit wann rollt die Postkutsche?

Es war im Jahre 1690. Unruhige Zeiten! Im Osten drängten Truppen aus allen deutschen Landen die Türken aus

Ungarn zurück. Im Westen befreiten deutsche Heere die von den Franzosen „reunierten“ Gebiete. Befriedet war die Mitte Europas.

Da steht in Frankfurt auf dem Römer, von der Bevölkerung, vor allem von der Jugend, umlagert, ein merkwürdiges Gefährt. Vier gutgebaute Pferde schlecken Hafer und Häcksel aus den Krippen. Auf der Rückseite des Wagens wird schweres Gepäck verstaut. Sechs gutgekleidete Männer stehen vor dem Wagenverschlag und unterhalten sich, ab und zu kriecht einer in den Wagen, um an seinem Platz noch etwas zu richten. Zwei gestiefelte Männer räumen die Krippen weg. Das Gespann, die Räder werden nochmals gemustert. Die Männer steigen ein, die beiden „Wohlmontierten“ klettern auf den Bock, die Pferde treten hin und her – und dann setzt sich der Wagen in Bewegung. Die neugierigen Zuschauer winken und rufen: „Glück zu!“ Der eine auf dem Bock nimmt sein blankes Horn vom Rücken und bläst einen Abschiedsgruß. Noch geht es im Schritt über das holprige Pflaster; auf der Straße nach Hanau fangen die Pferde an zu traben. Sie traben wacker zum ersten Mal diesen Weg.

Wohin ging die Reise? Die erste Postkutsche der Thurn und Taxis fuhr von Frankfurt nach Nürnberg. Die „Generaloberpostmeisterei“, die seit den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts den Post- und Botendienst versah, hatte sich entschlossen, außer den „Postreutern“ für die Beförderung von Briefen auch Wagen für die regelmäßige Beförderung von Personen einzustellen. Beschwerlich war freilich die Reise. Schlecht waren die Straßen, und lang der Aufenthalt in Aschaffenburg, Gemünden, Würzburg, Kitzingen, Marktbreit und Ansbach. Aber Pferde- und Personalwechsel waren gut vorbereitet, und so gelangte man nach vielen angenehmen und unangenehmen Unterbrechungen und Kontrollen zuerst in vier, später in drei-undeinhalb Tagen in die berühmte Reichsstadt, gerüttelt und geschüttelt, müde und abgespannt. Überall, wo der

Postillion an den Posthaltereien vorüberfuhr, gab er sein Signal, damit die Briefschaften, die sonst der Postreuter mitnahm, bereitlagen.

Wer waren die Männer, die eine solche Fahrt antraten? Da stand er, der Postmeister von Frankfurt, ein Beamter der Thurn und Taxis, der Zeuge sein wollte von der neuen „Route“. Und dort unterhielten sich Kaufleute von Frankfurt, die prüfen wollten, ob sie mit der neuen Einrichtung besser kämen als früher, wenn sie sich mühsam von Ort zu Ort mit einem Mietfuhrwerk „fortkleppern“ mußten. Wenn das Vorhaben sich günstig entwickelte, was für Aussichten boten sich! Was für Geschäfte konnte man machen? Der Kunde wollte ja die Handelsherren auch einmal sehen! Zukunftsbilder gaukelten in den Hirnen. Nicht mehr nur die Fürsten und Potentaten, nicht mehr nur die Herren Gesandten, nicht mehr nur die ganz großen Kaufleute wie ehemals die Fugger, Welser, Höchstetter und jetzt ihre Nachfolger konnten im eigenen Wagen von Kontor zu Kontor, auch die weniger Reichen im Kaufmannsstande, auch die Krämer konnten von Ort zu Ort fahren. Welches Leben konnte in den Städten erstehen, wenn sich der Handel erweiterte! Wieviel Bürger konnten Nahrung und Brot finden, welchen Aufschwung konnte das zuarbeitende Handwerk nehmen! Freilich, es würde auch die Konkurrenz wachsen, und die Reichsstadt, die ganze Bürgerschaft, müßte sich anstrengen, um den „Platz“ zu halten. Derartige Gedanken beherrschten die Kaufleute, die nun die Postkutsche bestiegen.

Der Frankfurt-Nürnberger „Kurs“ wurde zur ständigen Einrichtung, und anderwärts ahmte man, auch unter Nichtachtung der Thurn-und-Taxis'schen Bevorrechtung, das Postkutschenfahren nach, so daß allmählich ein ganzes Netz von „fahrenden Reisen“ mit wohlabgestimmtem „Routenplan“, auch bei Berücksichtigung der anschließenden „reutenden Posten“, entstand. Von Amsterdam bis Memel konnte man fahren – elf Tage brauchte man dazu –,

und in dieser nördlichen Stadt übergab man die Briefschaften nach Moskau den „Reutern“. Ein Kaufmann, der weiterfahren wollte, bediente sich eines Einzelwagens, der ihn in zehn Tagen über Smolensk nach Moskau brachte. Billig war freilich das Reisen nicht, Verdruß gab es auch. Es war nicht ungefährlich, dieses Fahren auf den Straßen, man mußte auf allerlei gefaßt sein.

„Meine Herren, nehmt Se seck in Acht, hier wird umsmetten“ – rief einst ein Postillion an gefährlicher Stelle. Alle Reisenden hatten bange Minuten und klammerten sich aneinander, als könnten sie die schwankende Kutsche halten. Und wie immer gab es auch Miesmacher, die da sagten, es könne „für niemand gesund sein, wenn er eine oder zwei Stunden vor Sonnenaufgang aus dem Bett in die Postkutsche muß, daß er bis in die Nacht hinein in vollster Hast von Ort zu Ort weitergebracht wird . . . Wird eines Mannes Gesundheit oder Geschäft gefördert, wenn er mit kranken, alten Personen oder mit heulenden Kindern fährt, wenn er allen Launen sich fügen muß, durch stinkende Düfte vergiftet, durch Schachteln und Ballen zum Krüppel gedrückt wird? Ist es ihm gesund, wenn er auf schlechten Wegen umgeworfen wird, bis an die Knie in Dreck waten muß und in der Kälte hockt, bis neue Pferde herbeigeht sind, welche die Kutsche weiterziehen?“ Nun, Angsthasen hat es immer gegeben – sie sollen zu Fuß gehen!

Größer war doch die Zahl derer, die das „Förderliche und Angenehme“ solchen Reisens zu schätzen wußten. „Auch dürfen wir billig unter die Wohltaten der neuen Einrichtung derer fliegenden Postkutschen dieses rechnen und zählen, daß selbiger Benützung wie allbereit zu unterschiedlichen Malen vermeldet und geschehen, Gelegenheit zu ehrbaren Hochzeiten zu geben pfliget, deren einige gar fürtrefflich geglückt.“ Manch ein Bräutigam „flog“ zu seiner Braut mit „Schwagers Wagen“. Zum Trauergeleit kam der Betrübe freilich kaum zur Zeit, wenn er aus größerer Entfernung herbeieilen wollte.

Man kann wohl sagen, daß um 1800 die „europäische Welt“ durch die Postkutsche erschlossen war. Wer nicht gerade Seume hieß, der zu Fuß den Erdteil von Nord nach Süd durchwanderte, bediente sich der Postkutsche. Auch Goethe war ein Freund davon; er fuhr damit auf den St. Gotthard und gelangte mit ihr nach Italien. Und Pestalozzi etwa führte seine einzige weite Reise von Zürich nach Leipzig und von da ins Erzgebirge mit dem Schwager durch.

Eine Reise mit der gelben Kutsche war eine Aufregung. Wochen zuvor schon stellte sich das Reisefieber ein. Vielleicht dachte mancher an Lieder, deren Dichter niemand kennt, die aber damals alle sangen, wie die russischen Strophen:

Seht ihr drei Rosse vor dem Wagen
und diesen jungen Postillion?
Von weitem höret man ihn klagen
wie eines dumpfen Glöckleins Ton.

Still ist der Wald, öd sind die Auen,
und er, er stimmt sein Liedchen an,
singt von den Augen, schönen blauen,
die er nicht mehr bewundern kann . . .

Oder er dachte an Spott und Witz, die man ersonnen hatte, wenn die Fahrt einmal schief gegangen war. Wie oft haben Reisende buchstäblich das „Nachsehen“ gehabt, wenn der Wagen besetzt war und sie nicht mitkamen! Der Verdruß machte sich oft in kräftigen Flüchen kund, und es fragte sich nur, wer dies besser konnte, der gepeinigter Schwager, die ungeduldig „Sitzenden“, die die Abfahrt nicht erwarten konnten, oder die „Versetzen“.

Gern hätten Gastwirte, Bäcker, Bierbrauer, Weinschenken oft längere Aufenthalte gesehen, um zu „ihrer Nahrung“ zu kommen. Andere wieder bedauerten nicht die

wahrlich nicht geringen Unfälle. Achsen- und Radbrüche waren den Schmieden und Stellmachern willkommen, und die Sattler freuten sich, wenn Zügel und Stränge rissen. Der Chirurgus und der Barbier hielten Schienen und Pflaster bereit, und den Wagen umschlich der Apothekenprovisor mit „Pülverchen“ für Kopf- und Magenschwächen. Scheel stand der „Vorspanner“ da, wenn sich der Schwager mit seinen Pferdekräften selbständig gemacht hatte, und kleine Mädels wollten für ein paar Pfennige ihre Blumensträußchen verkaufen.

Vielen mag es ergangen sein wie Matthias Claudius, der immerhin beglückt schrieb: „Wir sind hier richtig angekommen, und Frau und Wagen haben gut gehalten, ist uns auch auf dem Wege gottlob kein Unfall begegnet, nur, versteht sich, zwischen Münden und Göttingen wären wir bald umgeworfen worden und an einigen anderen Dreckorten auch, wo die herrliche hannöversche Chaussee fehlt.“ So mancher mußte aber anders berichten. Wir verstehen den Sinn des Wortes: Glückliche Reise! vollkommen, wenn wir an das Postkutschenfahren denken, auf das der Anspruch gemünzt war.

Die Postkutsche war für die Zeit ihres Entstehens und ihrer Blüte ein recht komplizierter und „comfortabler“ Wagen. Schmied und Wagner hatten etwas geschaffen, was in ihrer Gemeinschaftsarbeit wohl nicht das Kunstvollste, aber eben doch das Gediegenste darstellt. Fest und leicht mußte die Kutsche sein, sie mußte „federn“. Sie mußte sechs bis acht „Insassen“ mit ihrem Gepäck, das man nicht gering schätzen darf, tragen und fahren. Ein solcher Wagen bedeutete eine Gipfelleistung für alle beteiligten Handwerker.

Die Postkutsche fährt nun nicht mehr. Überall hat die Eisenbahn den Straßenverkehr überflügelt, und wo er sich noch hielt, ist aus dem Schwager der Chauffeur geworden, der seine schrille Hupe ertönen läßt. Auch die Reisenden sind andere geworden. Der Werktätige, der zur Arbeits-

stätte fährt, hat den Vorrang. Heute wie einst haben Leute, deren Fahrt nicht „wichtig“ ist, das „Nachsehen“. Und die Post selbst hat sich andere Wege gesucht. Briefe und Pakete befördern die Schnellzüge, schnelle Nachrichten laufen durch die Drähte und Ätherwellen.

DER OMNIBUS

Für alle

Der „Omnibus“, das heißt eben „für alle“, ist ein Wagen, bei dem es darauf ankommt, möglichst viele Personen zu niedrigem Preise zu befördern, damit „Alle“ mitfahren können. Das konnte dadurch geschehen, daß man bei Seiteneinstieg das Coupé in entsprechendem Maße teilte oder daß man bei Einstieg von hinten – diese Form wurde üblich und immer wieder ausprobiert – die Sitze an den Längsseiten anbrachte.

Monsieur Sauvage, der den Fiaker schuf, war ein geschäftstüchtiger Mann, aber seine Erfindung war der Fiaker eigentlich nicht; er hat nur ein vorhandenes Fahrzeug auszunutzen gewußt. Blaise Pascal, der große Denker, war gewiß nicht deswegen ein kluger Mann, weil er den Omnibus erfand, aber es zeigt sich, wie eine vielseitige Begabung auch bei Dingen des Alltags einen Vorstoß unternimmt. Und gleich erkannten kapitalkräftige Männer den Wert der Erfindung. Mit dem Herzog von Roannes und andern Adligen wurde im gleichen Jahre 1662, als der erste Fiaker Sauvages lief, das Pariser Omnibusunternehmen begründet. Man nannte den neuen, achtsitzigen Wagen die „Karosse zu fünf Sous“, also den Wagen zu fünfundzwanzig Pfennig für die Person. An der Eröffnungsfahrt nahm Ludwig XIV. selbst teil. Auf fünf Strecken wurden solche Wagen eingesetzt. Fünfzehn Jahre fuhren die „Carrosses à cinq sous“ in Paris, dann hatten sie sich überholt und verschwanden wieder aus dem Straßenbild.

Später haben Städte, die verhältnismäßig ebene Straßen hatten, immer wieder versucht, mit dem Omnibus die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Allen voran gingen London und Berlin. Um besonders für das Fahrzeug zu werben, begann man Wagen zu bauen, die ein Oberdeck hatten. Es

war ein großes Vergnügen, die auf der Einsteigplattform errichtete Wendeltreppe emporzusteigen und sich dann auf der Fahrt den Straßenverkehr von oben zu besehen. Städte, die fortschrittlich sein wollten, folgten dem Beispiel. So hat die Messestadt Leipzig 1842 im Ratsgutachten sich geäußert, daß „die Anlegung von regelmäßigen Omnibusfahrten auf drei verschiedenen Linien als eine zweckmäßige anzusehen ist, da dergleichen Vehikel, deren großer Nutzen in den Städten, wo ein geregelter Omnibusdienst stattfindet, sich längst unwiderleglich bewährt hat zur Bequemlichkeit des Publikums, auch des weniger bemittelten, und zu einer wünschenswerten erleichterten Verbindung der Stadt mit der Umgebung diene. Das Unternehmen scheint einen guten Erfolg zu versprechen, so daß es auch von Dauer sein wird“. Diese Empfehlung hat auch einen Unternehmer angeregt, um ein Privileg einzukommen, worauf ihm aber mitgeteilt wurde, daß „der Rat nicht berechtigt sei, das von ihm erbetene Privilegium zur Errichtung eines Omnibuswesens zu erteilen“. Anscheinend wollte man die Fahrten in Konkurrenz durchgeführt wissen. Die Pläne blieben unausgeführt.

Achtzehn Jahre später rührte sich die Presse Leipzigs und erörterte breit dies Verkehrsproblem. Wir lesen: „Wenn man die Ausdehnung Leipzigs näher ins Auge faßt, so wundert man sich mit Recht, daß in einer so volkreichen Stadt – 57000 Einwohner! –, deren intelligente Bewohner den Wert der Zeit recht wohl zu schätzen wissen, noch nicht regelmäßige Omnibusfahrten eingerichtet sind. Als Dresden vor zwanzig Jahren nur wenig mehr Einwohner zählte, fand man dort schon mehrere Omnibuswagen in Bewegung, welche in Zwischenräumen von halben zu halben oder ganzen Stunden regelmäßig von einem gewissen Punkte der inneren Stadt aus fuhren und auf dem Wege nach einem näher oder entfernter liegenden Punkte der Stadt oder außerhalb derselben alle sich meldenden Passagiere aufnahmen. Diese Einrichtung bietet jedem bei

schlechtem oder sehr heißem Wetter Gelegenheit, für einen oder zwei Groschen schnell, bequem und gesund an Ort und Stelle zu kommen. Das Angenehme und die Bequemlichkeiten, welche die regelmäßigen Omnibusfahrten auch weniger Bemittelten bieten, kann nur der beurteilen, der in einer Stadt, wo eine solche Einrichtung besteht, dieselbe benutzt hat. Zum Beispiel: Eine Hausfrau ist, dienstags oder sonnabends, eine schwere Bürde von Markteinkäufen tragend, auf dem Rückwege nach ihrer Wohnung begriffen. Es ist ein heißer Tag. Die arme Frau ist schon bei Besorgung ihrer Einkäufe etwas in Schweiß geraten, und hat sie sich dabei oder bei einer gepflogenen Unterhaltung mit einer zufällig getroffenen Freundin etwas verspätet und eilt nun, der Last des schweren Marktkorbes fast erliegend, ihre Wohnung zu erreichen. Da – Welch herrliche Einrichtung! – ertönt hinter ihr das Gebimmel des Glöckchens, welches ihr die Nähe des heraneilenden Omnibusses anzeigt. Sie hält in ihrem Eilmarsch atemlos inne, winkt dem Kondukteur, der Wagen hält, und in wenigen Sekunden hat die Ermattende der Omnibus mit seinen bequemen Sitzen aufgenommen. Für nur einen Groschen fährt sie dieser nach Hause, wo sie wohlbehalten und in heiterer Stimmung noch zeitig genug ankommt, um ihrem geliebten Gatten das Mittagbrot bereiten zu können.“

Am 12. August 1860 fuhr denn auch endlich der erste Omnibus in Leipzig. „Leipzig ist glücklich! Kein Unternehmen ist wohl mit größerem Humor begrüßt worden, als die beabsichtigte Errichtung der Omnibusse. Aber nun hat das Publikum einen Omnibus mit Berliner Kondukteur (!) – und ist glücklich. Der Omnibus hat ein Komitee, dieses hatte ein Festessen und konnte über den erfreulichen Anfang glücklich sein. Die erste Abfahrt auf die Zentralstation war ein Volksfest: der Neumarkt, die Grimmaische Straße mit teilnehmenden Neugierigen gefüllt und binnen kurzem der Omnibus sowohl innen wie oben besetzt. Das wiederholte sich bei jeder Tour. Dreimal

gab ich mich diesem hier bisher ungewohnten Genusse hin und erquickte mich an den strahlenden Blicken meiner Umgebung. In den Straßen sah ich die Fenster geöffnet, und liebliche Mädchenaugen verfolgten lächelnd die Passagiere. Neben diesem hatte man Aussicht auf unser reizendes Elstertal und erblickte den Himmel durch vom Verdeck herabhängende Beine. Den Passagieren ist daher anzuraten, gut versohlt zu sein. Alle schwelgten im Vollgenuß ihres irdischen Daseins. Dank aber besonders den Damen, die am ersten Tage den Mut hatten, das Institut so wacker zu unterstützen. Nur mögen sie den Umfang der Toilette wenigstens sonntags mehr dem Interesse des Unternehmens anbequemen und auf vorzügliche Stahlreifen bedacht sein, daß niemand in die Verlegenheit kommt, sich wegen der Fahrt versichern zu müssen. Unglücklicher wird es den Cafés ergehen. Statt einer Tasse Mokka zieht man gewiß die Annehmlichkeit einer Omnibusfahrt vor; diesselbe regt im gleichen Maße das Nervensystem an, ist ebenso vielseitig und überdies länger.“ So schrieb eine Leipziger Zeitung.

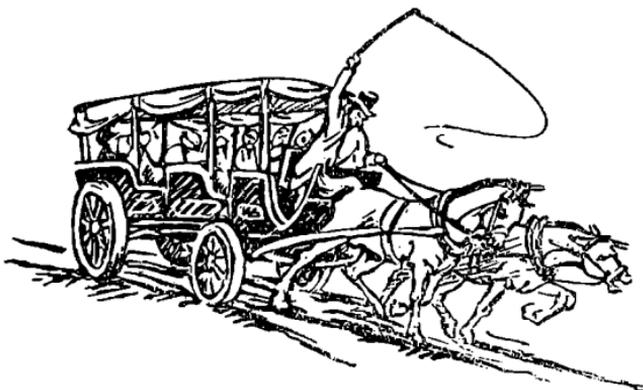
Zehn Jahre erfreute sich der Unternehmer der uneingeschränkten Ausübung des Omnibusverkehrs. Dann aber kam wie überall der Schienenverkehr, zuerst die Pferdebahn und darauf die elektrische Straßenbahn. Gewiß hatte der Omnibusverkehr beträchtliche Einbußen, manche Strecken kamen zum Erliegen. Es kam nur darauf an, sie an solchen Strecken einzusetzen, wo die Straßenbahnen nicht fuhren. Das ist nicht immer gewagt worden, so daß der Omnibus vielerorts verschwand. Erst die Motorisierung im Verkehr brachte dies Fahrzeug in neuer Form wieder. Das hing mit der Schnelligkeit und Wendigkeit der neuen Omnibusse zusammen. Der motorisierte Omnibus konnte weit hinaus ins Gelände fahren; er konnte Vororte verbinden, ohne in die Stadt einzudringen. Er konnte mit größerer Gelenkigkeit im Fahrplan in verkehrsreichen Stunden eingesetzt werden, kurz, der Omnibus ist *das*

Großverkehrsmittel der Gegenwart geworden. Noch kämpfen Straßenbahn und Omnibus um den Vorrang. Soviel steht fest, daß bei Neueinrichtungen der Omnibus vorgezogen wird, selbst wenn es über die Zwischenform des sogenannten „Obus“ geht, also des Omnibus' mit elektrischer Oberleitung.

Nicht nur im städtischen Verkehr spielt der Omnibus die größte Rolle, auch im Überlandverkehr hat er sich neben der Eisenbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel entwickelt. Es ist erstaunlich, wie der Omnibus das Netz des Verkehrs erweitert hat. Man kann wohl sagen, daß auch das einsamste Dorf den Vorteil davon verspürt.

Doch muß noch eines Omnibus' gedacht werden, dem die Eigenschaft „Für alle“ schlecht ansteht. Seitdem polizeiliche Transporte von Aufgegriffenen vor sich gehen, bedient man sich eines Omnibus', der täglich von Polizeiwache zu Polizeiwache fährt, um die Festgenommenen zum Verhör an zentrale Stelle zu bringen. Der Volksmund hat diesem Gefährt den Namen „Grüne Minna“ gegeben, ohne daß man weiß, wie der Name aufgekommen ist. Die „Grüne Minna“ ist der Omnibus, nicht für alle schlechthin, sondern nur für alle, die nicht gut tun.

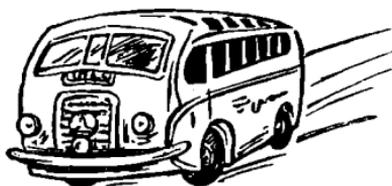
Doch wieder zu einem freundlicheren! Da sah man 1822 vor den Toren Berlins einen Wagen, der leichter war als der Omnibus. Er bot Sitze an den Längsseiten oder in Querreihen und hatte über dem ganzen Obergestell ein baldachinartiges Dach. Der Hofagent Kremser hatte ihn erdacht und als vielsitzigen, offenen Mietwagen für Landpartien in Verkehr gestellt. Der Kremser wurde beliebt bei Vereinen, bei kleinen Zirkeln, Stammtisch- und Kegeln, die sich einmal recht vergnügen wollten. Er bot die Möglichkeit zum Ausschmücken mit frischem Grün und Girlanden, mit Fahnen und Transparenten, am Abend mit Lampions. Es fehlte bei den Ausfahrten nie das Faß Bier, und der Spaßmacher waren viele auf dem Wagen. Es gibt heute noch wenige Kremser, sie sind rar geworden wie



Museumsstücke. Und doch tauchen sie hier und da auf. Wohl hat der Kremser manches: gute Aussicht, er gewährte immer ein Gemeinschaftserlebnis der Ausgelassenheit und Freude, aber die Zeit idyllischer Behaglichkeit, stundenlang in Trab und Schritt durch die Gegend zu fahren, ist dahin. Heute will man schnell an einen Ausflugsort gelangen. Nicht mehr das Fahren ist die Hauptsache, sondern der Aufenthalt am Ziel, und den erhält man schneller und sicherer, wenn man sich anderer Verkehrsmittel bedient. Wenn heute der Kremser auftaucht, will man sich bewußt lustig machen. Man *will* Jux und Allotria treiben – und das mag auch sein und soll man dem nicht verargen, der sich so einmal eine Entspannung gönnt. Freilich bedarf es dazu eines guten Humors, und der ist nicht so leicht und billig!

Der motorisierte Omnibus, das Fahrzeug für alle, ist heute so recht geeignet, im Berufsverkehr die Werktätigen an Ort und Stelle zu bringen. Große Werke und Fabriken, die im freien Gelände liegen, lassen die Arbeiter und Angestellten mit werkseigenen Wagen an- und abfahren. Bei großen Veranstaltungen, Kongressen und Versammlungen ist der Omnibus unentbehrlich geworden. Die Besuche vieler schöner und denkwürdiger Orte sind ohne ihn nicht möglich. Selbst weite Strecken bis zu tausend und mehr

Kilometern werden mit dem schnellen und wendigen Auto-für-Alle bewältigt, und der Straßenpassant steht mehr als einmal am Rande und bestaunt die Fahrzeuge nach Bauart und Farbe, freut und wundert sich über die oft sinnigen, meist ausgefallenen Namen, und stellt dann schließlich neugierig die Herkunft fest, nachdenkend, wie menschliche Erfindergabe und Werkarbeit uns alle nahe aneinander bringen können, wenn man dies nur in Frieden will.



DER KINDERWAGEN

Die Fahrt ins Leben

Wie hilflos ist das Kind nach seiner Geburt! Jedes Kücken kann sofort laufen, jedes Entchen schwimmt sofort, gewiß kann nicht jeder Vogel sofort fliegen, und jedes Hündchen und jedes Kätzchen krabbelt zunächst nur unbeholfen, aber der kleine Mensch kann auf lange Zeit überhaupt nicht von der Stelle. Die Mutter ist froh, wenn der Säugling beginnt, mit den Händen zu greifen und mit den Beinen zu strampeln. Ehe er aber auf die Beine kommt, dauert's geraume Zeit, und der erste geglückte Laufversuch wird laut bejubelt. Aber von Anfang an muß der Säugling ja bewegt werden, erst in der Wohnung und später an der frischen Luft. Überall und zu allen Zeiten lag diese Aufgabe in den Händen der Mutter, ja buchstäblich in ihren Händen, denn das Kind wurde auf den Arm genommen, es wurde im Stekkissen getragen. Nun geschieht dieses Tragen bei vielen Völkern bis auf den heutigen Tag in geschickt gewundenen Tüchern, die das Kind entweder auf der Brust, später auf dem Rücken der Mutter in eine ruhige Lage bringen, so daß die Last kaum verspürt wird. Wo noch so gehandelt wird, gibt es keinen – Kinderwagen.

Ein sehr alter Gegenstand der Kinderstube ist die Wiege, und jeder hat schon gesehen, daß Mütter die Kinder durch Hin- und Herwiegen beruhigen. Andere hängten das Kinderkörbchen in ein Gestell mit Rädern und fuhren es hin und her – der Stubenwagen war erfunden. Er ist auf dem Dorfe entstanden, aber eigentlich nicht nur als Stubenwagen, sondern als Kinderwagen, der hinaus vor die Tür, hinaus in den Garten gefahren wurde, wo dem kleinen Erdenbürger Sonne und Luft guttun konnten. Dort stand er. Alle waren bei ihrer Arbeit, und wenn das Kleine schrie, ging jemand hin – ein paarmal Hin- und Herschieben, und



das Kind war ruhig. Das ist der Sinn des Fahrens auf diesen plumpen Rädern. Nicht weit will man den Wagen fahren, und so genügt der schlichte Bau.

Für größere Ausfahrten wurden dann die eigentlichen Kinderwagen erfunden. Zuerst waren es Korbwagen mit großen, plumpen Rädern, später sorgten die Fabriken dafür, daß sie immer komfortabler wurden. Einmal dunkel, dann hell, erst auf gewöhnlichen Wagenfedern, dann in Lederriemen hängend, erst hoch, dann niedrig, erst mit engangefügter, dann mit geschwungen abstehender Lenkstange, erst mit Eisenbereifung, dann mit Gummireifen in aller Stärke, erst ohne, dann mit angebautem Körbchen für alle Utensilien der Säuglingspflege, erst mit steifer, aufzusetzender Plane aus Korbgeflecht, dann mit zurückklappbarer Wachstuchplane, erst alles Gestänge schlicht gestrichen, dann alles verchromt! Alle Errungenschaften der Technik, die sich irgendwie anbringen ließen, wurden wahrgenommen und dem Benutzer und Käufer angeboten. Bis auf die Spurweite, die gleich blieb, hat sich im Laufe der Zeit wohl alles geändert – der Kinderwagen wurde ein Modeobjekt! Der Kauf eines Kinderwagens ist für beinahe alle jugendlichen Mütter *das* Problem. Beileibe darf er nicht altmodisch sein!

Grausam ist das Schicksal eines Kinderwagens. Meist wird er verkauft wenn er nicht mehr gebraucht wird, und läuft weiter in einer anderen Familie. Beliebte waren ausgediente Kinderwagen bei Zeitungsträgerinnen. Bei ihnen

ist das alte hochgestellte Modell beliebter als das moderne niedrige; es läßt sich daran besser hantieren. Andern dient ein alter Kinderwagen als Transportgerät für den Haushalt. Mancher Kinderwagen aber ist im Keller verrostet, bis sich findige Jungen darüber hermachten und ihn „demontierten“. Entweder wird das Untergestell als Ganzes genommen, ein Brett aufgelegt, und die Jungen haben ihr „Auto“. Oder die Räder werden abgenommen, ein Pflock durch die Nabe gesteckt und daran das Rad mit einem Stock im Wettlauf durch die Straßen gejagt. Einmal aber, wenn das Spiel seinen Reiz verloren hat, endet das Rad auf dem Müllhaufen.

Der Kinderwagen beherbergt das Kind wohl meist ein Jahr. Es fängt an zu sitzen, es fängt an zu stehen, Bänder müssen den kleinen Mann schützen, der immer wie ein Steuermann nach vorn sehen will. Aber bald läuft das Kleine und will laufen. Da ist der schwere Kinderwagen nicht mehr praktisch. Nun hat die Industrie einen Wagen konstruiert, der leichter ist und sich zusammenklappen läßt, den Sportwagen. Er ist eigentlich ein fahrbares Lehnstühlchen, aber mit der Möglichkeit, daß es gestreckt werden kann, so daß müde Kinder zwar nicht bequem wie im Kinderwagen, aber eben doch schlafen können. Natürlich ist der Sportwagen ein ausgesprochener Som-



merwagen. Er ist eine Hilfe für die oft gequälte Mutter und den Vater, die sonst das müde gewordene Kind tragen müßten.

Mädchen spielen sehr gern Mutter und wollen ihre Puppen auch im Wagen fahren. Der Puppenwagen ist das getreue Abbild des Kinderwagens, ja sogar der Sportwagen wird nachgeahmt.

Der Kinderwagen, wie er bisher vor unseren Augen erschien, ist im wesentlichen eine städtische Angelegenheit geworden. Man sehe den modischen Kinderwagen draußen einmal auf holperigen Feldwegen! Er ist fehl am Platze. Wenn man auf dem Dorfe die Kinder mit aufs Feld nehmen wollte, schaffte man sich früher einen kleinen Handwagen an, der schön farbig gestrichen war und ein Verdeck aus Korbgeflecht oder buntem Tuch hatte. Es gibt Gegenden, die den von der Stadt überkommenden Kinderwagen noch heute ablehnen und bei ihrem altgewohnten Handwagen bleiben.

Wohl jeder ist mit einem der beschriebenen Kinderwagen ins Leben hineingefahren, mag er einfach oder luxuriös gewesen sein. Ist der Mensch erwachsen, verläßt er sich auf seine Beine. Wenn sie ihn nicht mehr tragen – was wird dann?

DIE LETZTE FAHRT

Man bringt einen Toten hinaus

Am Anschlagbrett am Tor der Bürgermeisterei des Dorfes ist zu lesen: „In den späten Abendstunden des gestrigen Tages ist der Maurer Martin Kirsten nach langer Krankheit verstorben. Die Beerdigung findet Donnerstag 15 Uhr statt. Sechs Männer zur Rechten und zur Linken des Hauses tragen wie üblich den Verstorbenen auf den Friedhof.“ Das ist kurz und bündig die amtliche Ankündigung. Und dann kommen sie nacheinander an, die dunkel gekleideten Männer; sie wenden sich von der Trauerversammlung ab und bleiben in der Nähe der Bahre. Nach dem letzten Abschied heben je drei zur Rechten und zur Linken, man muß schon sagen, fachmännisch, als hätten sie nie etwas anderes getan, den Sarg auf die Schultern, die andern sechs gehen ihnen je drei zur Seite, um auf dem langen Weg zum Friedhof zur Ablösung bereit zu sein. Gewiß seufzen die Männer über den langen Weg: „Warum wird denn nicht gefahren wie beim wilden Andrä aus dem Oberdorf? Als wir den heimschafften, haben wir Brendel Oswalds Tafelwagen genommen, das Bahrtuch paßte, der Sarg war mit Kränzen bedeckt.“ – „Du hast recht, Paul, wir hatten den schönsten Leichenwagen. So könnt's doch immer gemacht werden.“ – „Die drüben in Neusorge nehmen einen einfachen Brettwagen, es kommt nur auf den Schmuck an“, sagte wieder einer, „es wäre natürlich schön, wenn wir auch schwarze Pferdedecken hätten.“ – „Man müßte überhaupt immer so beerdigen wie in Grünbach, die hatten einen Leichenwagen in Schwarz und Silber mit einer Krone auf dem Dach. Vier Säulen tragen das Dach. Dazwischen sind schwarze Vorhänge. Für die Pferde haben sie auch schwarze Decken, so daß nur die Augen herausgucken, und auf dem Kopf schwarze Federbüsche.“ –



„Nein, nein, dafür bin ich nicht, das ist städtisch. Ich weiß, die Leute wollen das gern so, aber bei uns ist es genau so feierlich. Den Toten tragen, ist eine Ehre, und ihm nach unserm Brauch das Geleit geben auch.“

Nun sind reiche und verdiente Männer und Frauen schon immer besonders feierlich zur letzten Ruhe gebracht worden. Vom Trauerzug eines sächsischen Kurfürsten von Freiberg nach Dresden wurde lange in allen Dörfern, die diesen Zug erlebten, erzählt. Die Kirchenbücher berichten des großen und breiten davon und erwähnen stets die von vier Gespannen gezogenen Wagen. Es war überaus prächtig. Der Fürst sollte gleichsam in allem Prunk dem Volke noch einmal gezeigt werden. Ein fürstlicher Leichenwagen um 1700 ist ein wahres Kunstwerk. Alle Bauteile des Barock, aller plastische Schmuck der Zeit, wie Kränze, Ranken, Putten, Vasen und Laternen, Kronen und Krönchen sind angebracht worden. Schwarz, mit Gold und Silber abgesetzt, ist der ganze Wagen mit seinen schwarz behangenen Gespannen wahrlich ein feierlicher Anblick! Das Bürgertum sah diese Aufzüge und nahm an ihnen teil. War es ein Wunder, daß es den Prunk nachahmte? Wurde ein Konferenzminister mit sechs Pferden beerdigt, so war es doch wohl angebracht, daß ein reicher Kaufherr deren vier bekam. Findige Unternehmer schlugen daraus Kapital. Das ganze Begräbnis der Firma „Pietät“ oder „Heimkehr“ zu übertragen, wurde zum guten Ton und – war bequem! Sie stellte den Wagen und die Sargträger mit dem Zwemaster

auf dem Kopf. Der Tod machte nicht gleich! Es wurde nach Klassen begraben. Schmuck und Zier der Wagen war sorgfältig abgestuft. Der Armenwagen entbehrte aller Verzierungen und Schnörkel. Manch einer, der Unsterbliches geschaffen hat, ist in solchem Wagen zur Ruhe gebracht worden. Man denke an Mozarts letzte Fahrt, bei der dem armseligen Wagen nur der verlassene Hund gefolgt sein soll – und doch trauerte bald die ganze Welt um den Meister im Reiche der Töne.

Der Gebrauch des Leichenwagens ist heute in Abnahme begriffen, vor allem in der Großstadt. Nur selten sieht man noch einen „Kondukt“. Wohl gibt es in kleineren Städten, in Marktflecken und Dörfern einen „Trauerzug“, ein Geleit vom Sterbehaus zum Grab, aber auch da wird der Verbliebene mehr und mehr sehr bald nach Erledigung der ärztlichen und heimbürgerlichen Maßnahmen mit einem schlichten, schwarzen Wagen oder auch mit anderen Fahrzeugen zur „Totenhalle“ abgeholt, um am Tage der Trauerfeier von dort in die Kirche, die Halle oder ans Grab getragen zu werden. Nur beim Ableben großer Persönlichkeiten wird für eine Überführung, um der Bevölkerung Gelegenheit zum Abschied zu geben, in alter Weise der Leichenwagen mit mehreren Gespannen oder bei Staatsoberhäuptern die Lafette benutzt; aber auch da fährt im Geleit schon oft das Auto in einem zur Kraft des Motors in umgekehrtem Verhältnis stehenden Tempo.



DER HANDWAGEN

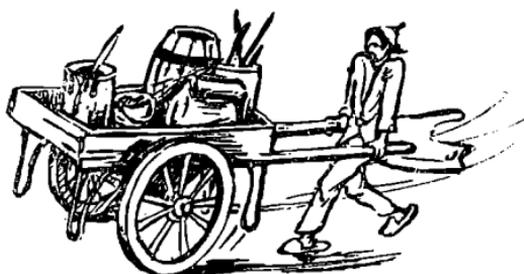
In der Not muß jeder selbst rollen

Immer hat der Mensch Lasten, die er nicht anders fortzubringen vermochte, mit Rollen dahin geschafft, wohin sie sollten. Bau- und Transportarbeiter tun das heute noch, denn nicht immer und überall steht ein Kran zur Verfügung. Es hat aber auch Lebenslagen des Menschen gegeben, in denen er aller Zugkräfte entsagen mußte. Es gibt Gegenden, wo er selbst seinen Wagen ziehen oder schieben muß, es sei denn, daß er, wie früher etwa die Fleischer, einen Hund vorspannte, bis der Tierschutzverein ein Verbot durchsetzte, Hunde nicht als Zugtiere zu verwenden!

Der Handwagen ist eigentlich stets eine Verkleinerung der üblichen großen Fahrzeuge. Er erscheint zunächst meist als Leiterwagen. Mit ihm transportiert man Koffer vom und zum Bahnhof, holt man Obst und Kartoffeln heran, fährt man die Wäsche zur Wäscherei und zur „Rolle“, kurzum, es sind die kleinen Erleichterungen des Haushalts, die dieser Wagen gewährt. Manche ziehen einen Kastenwagen vor. Auf dem Lande ist ein langgestreckter Brettwagen sehr gebräuchlich; er eignet sich besonders für das Herbeischaffen von dürrer Holz und Reisig und war bis zur Einrichtung der Milchabfuhr durch die Großmolkeereien der Milchwagen, ja man möchte sagen, er war der kleine Wirtschaftswagen.



Die Tafelwagen der Handwerker, der Tapezierer und Tischler sind leichte, gefederte Wagen, die nicht dazu dienen, große Lasten zu bewegen, sondern neu angefertigte oder reparaturbedürftige,



sperrige, breitausladende Einzelstücke bequem zu befördern.

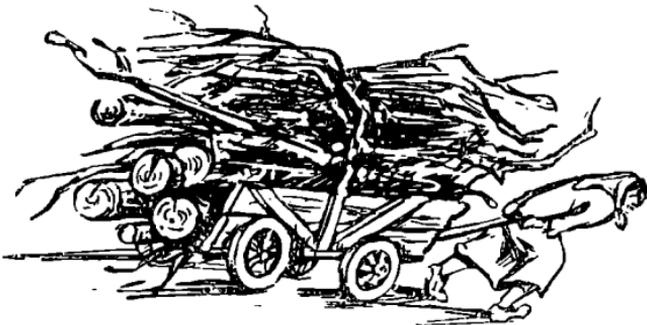
Vielfach verwenden Bauhandwerker, Schlosser, Maler, Dachdecker, Ofensetzer den zweiräderigen Tafelwagen, der durch Aufsatzbretter zum niedrigen Kastenwagen gemacht werden kann. Er wird so beladen, daß der Fahrer die Last ohne Anstrengung im Gleichgewicht hält. Gut „austaxiert“, ist's erstaunlich, was mit solchem Gefährt bewältigt werden kann. Stabile Wagen vermögen zwölf Zentner zu tragen und können von einem Mann gezogen oder geschoben werden.

Zu großem Ansehen ist der Handwagen in den Zeiten des Krieges und der Nachkriegszeit gekommen. Seine Briketts und Kartoffeln mußte jeder selbst holen. Glücklich waren die, die einen Handwagen besaßen. Aber, was sollten die andern machen! Bekanntlich ist das Wagenausleihen nicht beliebt – dem andern geht bestimmt am Wagen etwas verloren oder entzwei, und der Schadenersatz ist unter Bekannten immer eine peinliche Sache. Da wurden denn Handwagen gewerbsmäßig vermietet. Aber es gab auch viele, die es mit dem Sprichwort hielten: „Man muß sich nur zu helfen wissen.“ Da sah man, wer technisch beschlagen war! Wer vermag sie zu zählen, die Typen der kleinen Rollwagen in den Städten, die die Schleifen



von einst ersetzt. Stolz war der Erbauer, wenn er sagen konnte, daß sein Wagen drei Zentner trug. Die meisten waren auf weniger „geeicht“. Die Räder der Kinderwagen mußten heran. Recht schlecht waren die ersten Lieferungen der Wagenindustrie, die primitive „Rollwagen“ mit Holzrädern anbot; erst später wurden bessere Typen gebaut. Brauchbar waren die zweirädrigen „Roller“, die mit fester Deichsel zum Schieben und Ziehen eingerichtet waren. Niemand vermag zu ermessen, wieviel Lasten das deutsche Volk in seinen Einzelpersonen von Großeltern bis hin zu den Kindern etwa in der Zeit von 1940 bis 1950 bewegt hat. Und wenn jetzt die kleinen Rollwagen allmählich weniger zu sehen sind – ganz zu entbehren sind sie noch nicht –, so zeigt sich auch darin, daß eine Gesundung des Wirtschaftslebens eingetreten ist. Bei etwas bedachter Organisation und Planung werden die Kohlen- und Kartoffelhändler auch in kleineren Mengen als früher ihre Lieferungen anfahren können. Die Wägelchen werden sicher noch nicht ganz verschwinden; sie bleiben für kleinere Transporte beliebt. Wer selber anpackt, braucht nicht andere zu bemühen.

Aber die zunehmende Verbannung aller dieser Notfahrzeuge in den Keller ist ein unverkennbares Zeichen wirtschaftlicher Besserung. Die Inanspruchnahme anderer technischer Kräfte für die Bewältigung der Lasten zeigt deutlich die Verlagerung des gesamten Daseins. Allmählich ist eine sinnvollere Verteilung der Kräfte eingetreten, die sich bei weiterem Aufbau bewähren wird.



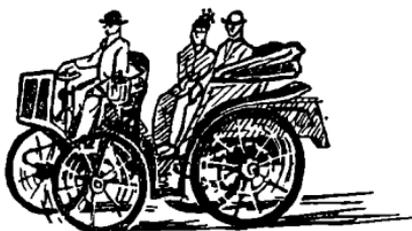
DER FERNLASTER

Mit dem Achttonner übers Planziel hinaus

Es ist kein Zweifel, der Schienenstrang und die Eisenbahn, sei es zuerst mit Dampf, dann mit Elektrizität, haben den Verkehr umgestellt, aber auch die Personen- und Güterwagen der Eisenbahn sind Wagen, sind nach dem Grundprinzip des Wagenbaus mit Rad, Achse und Tragfläche gebaut. Doch sie sind gebunden an den Schienenweg, an die Bahnhöfe, wo ausgestiegen wird, ohne am endgültigen Ziel zu sein, wo Güter eigentlich nie ausgeladen, sondern nur umgeladen werden. Sie sind gefesselte Pferdekkräfte. Sie haben den Gebrauch von Pferdewagen kaum verringert, eher gesteigert. Nur der Überlandverkehr kam auf Jahrzehnte fast zum Erliegen. Postkutsche und Packwagen fuhren nur noch auf kleineren Strecken und im Bereich der Städte, bis sie auch dort mehr und mehr verschwanden.

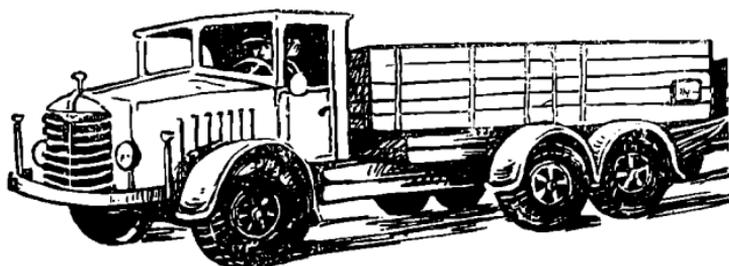
Die grundlegende Veränderung brachten Öl und Motor, und zwar deshalb, weil sie sich auch im Bau der Wagen selbst ausprägte. Das sieht man an jedem Personenauto, an jedem Lastkraftwagen.

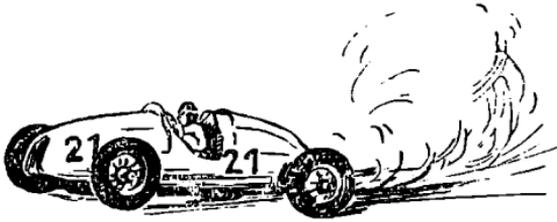
Das Fahrgestell (Chassis) eines Kraftwagens mußte eine große Veränderung erfahren, weil das Fahrwerk, das an sich mit Rädern, Achsen, Bremsen und Lenkung nur sinngemäße Vervollkommnungen der früheren Wagenteile darstellt, nun mit dem Triebwerk verbunden wurde. Der Kraftantrieb lag bis dahin außerhalb des Wagens, wurde *vorgespannt*, jetzt wird er *eingespannt*. Das erforderte ganz grundsätzliche Umgestaltung. Motor mit Ventilator und Kühler, mit Kuppelung, Getriebe und Wellen wurden mit dem Fahrgestell verbunden. Wie das geschah, das ist das Werk des Konstrukteurs und macht schließlich den Typ des neuen Wagens aus. Daß man natürlich am Fahrgestell



sinngemäße Änderungen anbringen mußte, ist selbstverständlich. Man ging bald darauf aus, so schnell zu fahren wie nur möglich. Es mußten Höchstgeschwindigkeiten festgelegt werden, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten. Daneben freilich trachtet der Motorsport nach Steigerungen, die im normalen Verkehr nicht tragbar sind, sondern nur Materialprüfungen und Geschicklichkeitsproben sind. Wichtig für den Güterverkehr wurde, was beim ersten Aufkommen der motorisierten Wagen noch nicht so deutlich feststand, daß man Wagen bauen lernte, mit denen man unweit größere Lasten barg, als je mit Gespannen bewältigt werden konnten.

Das war nur möglich, weil man die Hauptteile des Wagens wesentlich verbesserte. Die Achsen wurden aus bestem Stahl hergestellt; die Räder wurden verfestigt, man kehrte, nachdem die Speichenräder sich für die Reinigung als ungünstig erwiesen hatten, zum Scheibenrad zurück oder überdeckte die Speichung, die natürlich das Rad leicht macht, mit einer Metallscheibe. Die Räder bekamen Kugellager und Gummireifen, erst Vollreifen, dann Luftreifen. Die Drehschemellenkung, bei der die ganze Vorderachse verdreht wurde, wich der Achsschenkelenkung: nur





die Vorderräder werden verdreht. Sie sind nicht starr, wie die Hinterräder, auf der Achse befestigt, sondern auf Achschenkeln gelagert, die bei der Drehung des Lenkrades durch ein Getriebe in der beabsichtigten Richtung verdreht werden.

Zum ersten Male spielt auch der Bau der Bremsvorrichtung in der Geschichte des Wagens eine ausschlaggebende Rolle. Man konstruierte die Felgenbremse.

Es ist eine bedeutsame Wissenschaft um den Kraftwagen. Darauf kann hier nicht eingegangen werden, wohl aber muß die Leistung dieser Wagen im Zusammenhang mit dem gesellschaftlichen Leben Berücksichtigung finden. Natürlich ist sie abhängig vom Fahrwerk und Triebwerk, und der Fachmann betrachtet sie nur von dieser Seite her. Es ist aber sehr charakteristisch, daß der Laie den Wert des Wagens eigentlich nach seinem Oberbau bestimmt. Man fragt, wieviel Personen befördert werden, ob ein Wagen offen oder geschlossen ist. Man kennt den zweisitzigen, offenen Sportwagen. Jeder Junge weiß, was eine Limousine ist, ohne die Kenntnis zu haben, daß dieser Wagen zuerst in Limousin in Frankreich gebaut wurde. Alle sprechen mit Kenntnis von einem Kabriolett, jenem ge-



geschlossenen Wagen mit nach hinten herabklappbarem Verdeck und versenkbaren Seitenfenstern, und jeder staunt, wenn alle diese Wagen durch Annehmlichkeiten und Geschmack sich zu übertrumpfen suchen.

Aber zum Luxus dienen diese Wagen in den wenigsten Fällen. Sie dienen dem öffentlichen Leben. Es sitzen darin Kaufleute und Fabrikleiter, Männer und Frauen der Regierung und Verwaltung, Ärzte, die Größen in Kunst und Wissenschaft. Sie alle verkürzen die „tote Zeit“ zwischen ihren Aufgaben und Pflichten, sie erhöhen das Tempo ihrer Leistungen, von denen immer wieder außerordentlich viel abhängt. Oft kann eine einzelne mehrstündige Fahrt eines einzigen Mannes Arbeit und Brot geben für viele Menschen auf lange Zeit hinaus. Der Lästermund, der vom „Herumkutschen in der Weltgeschichte“ spricht, würde bald geschlossen sein, wenn es eine genaue Übersicht dessen gäbe, was die Personenwagen leisten.

Aber was ist im Wirtschaftsleben ein Personenkraftwagen gegenüber dem Lastkraftwagen! Kaum jemand schaut hin, wenn er durch die Straßen donnert, höchstens, wenn er besonders schwer ist. Da sind sie alle, die Eineinhalb- bis Zweitonner, die als Lieferwagen laufen und keines besonderen Chassis' bedürfen, die Drei- bis Fünftonner mit einem den Anforderungen des hohen Gewichts angepaßten Lastwagenchassis. Achttonner werden für gewöhnlich mit drei Achsen ausgerüstet und werden so zum Sechsradwagen. Ansehnlich sind die Lasten, die mit solchen Wagen bewältigt werden, denn der Wagenkasten vermag je nach Bau viel aufzunehmen. Der Verwendungszweck ist natürlich mannigfaltig. Es gibt eigentlich nichts, was sich diesem Lastwagen versagen könnte. Mit Anhänger versehen, entstehen förmliche Lastzüge, die über ein gutgepflegtes Straßennetz rollen. Der „Fernverkehr“ ist eine alltägliche Erscheinung und aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken. Die Fahrer haben ihre eigenen Unterkünfte und ihre Tankstellen; sie wissen genau, wo sie zu parken haben.

Die Entwicklung der Lastkraftwagen hat die Beförderung der Güter vom Schienenweg in bestimmtem Maße abgezogen. Nicht ohne Bedeutung war dafür, daß vom Ladeort bis zur Empfangsstelle die Güter nicht umgeladen zu werden brauchen und im ganzen der Fahrtweg weniger festgelegt ist als beim Schienenverkehr. Der Transport, der zu Anfang auf der Landstraße vor sich ging und dann weitgehend auf den Schienenweg verlagert wurde, kehrt auf die Straße zurück. Die stille Behaglichkeit des alten Fuhrverkehrs ist freilich dem Tempo gewichen! Vielleicht empfinden wir dies gar nicht mehr so, denn die völlig veränderte Einstellung des modernen Menschen zur Zeit erheischt dieses Tempo. Das sieht man schon daran, daß der vom Lastwagen getrennte Traktor erst dann für den Frachtverkehr ernstlich brauchbar wurde, als er bei all seiner unheimlichen Zugkraft auch schneller fuhr. Den alten langsamen Traktor konnte man noch vor die alten Fahrzeuge aller Art spannen, der schnelle Traktor verlangt besonders gebaute Wagen.

Unsere Wirtschaft ist auf Zeit und Maß angelegt. Eine Vorbedingung des Plangedankens ist der schnelle und sichere Verkehr. Jeder Wettbewerb – und die ökonomische Planung ist eine Kette von Wettbewerben – verlangt, feste Termine zu bestimmen und einzuhalten. Was die Betriebe und Fabriken erzeugen, muß schnell dorthin, wo man danach verlangt. Einen beträchtlichen Teil davon bewältigen die Fernlaster, die Giganten der Landstraße. Sie rollen Tag und Nacht, im Sommer und im Winter. Sie kommen aus allen Ländern, donnern an uns vorbei und verschwinden in der Ferne.

Kaum einer, der diesen Verkehr erlebt, macht sich Gedanken, höchstens den, brav auszuweichen, um nichts zu gefährden, und vielleicht auch den, zu helfen, wenn Wege gewiesen werden sollen. Der Wanderer auf der Straße hegt noch den Wunsch, ein Stück mitgenommen zu werden. Aber all dies Denken und Wünschen bewegt sich sozusagen

am Wagen vorbei. Erst ein tieferes Besinnen trifft das Sinngefüge der ganzen Erscheinung. Jeder, der am Steuer sitzt oder als Beifahrer mitfährt, jeder, der die Wagen auf Tour schickt, jeder, der sie belädt und entlädt, steht im großen Plan der Wirtschaft, der nicht erfüllt wird, wenn nur einer versagt, der auch nicht gelingen kann, wenn der Wagen versagt. Wie der Bauer sein Pferd hütet und pflegt, um stets und auf Dauer sich der Dienste zu versichern, die es leistet, so hütet und pflegt der Fahrer unserer Lastkraftwagen sein Fahrzeug, nicht nur, weil Pannen Verdruß bringen, sondern aus innerer Verantwortlichkeit gegenüber dem Ganzen.

Gerade angesichts solcher Überlegungen werden die Zusammenhänge klar, die zwischen einem Gerät und dem Menschen, der es ersann, bestehen. Der Mensch gibt dem Gerät Wirkungskraft, und dieses fordert von ihm Pflege und Sorge. Der Wagen ist nur dann von Kraft und Segen,

wenn er rollt.

WORTERLÄUTERUNGEN

Achilleus, grch., lat. Achilles. Siehe Ilias!

Ambronen, siehe Kimbern!

Antike, griechisch-römisches Altertum.

Äolische Wanderung, sagenhafter Zug griechischer Stämme, die in historischer Zeit auf einigen nördlichen Inseln des Ägäischen Meeres und an der Nordwestküste Kleinasiens saßen. Siehe Dorische und Jonische Wanderung!

Apothekenprovisor, Verwalter, auch Gehilfe einer Apotheke.

Argos, auch Argolis, Landschaft in Südgriechenland, auf dem Peloponnes.

Barbaren nannten die Griechen alle Nichtgriechen, deren Sprache ihnen unverständlich war, ursprünglich sogar die Römer. Solche Sprachen waren ihnen ein Gekrächz, „bar-bar“. Später bezeichnete man im Altertum als Barbaren alle, die nicht an der Kultur der Griechen Anteil hatten.

Barock, Kunstrichtung des 17. und 18. Jahrhunderts, die im Gegensatz zur Renaissance in Grundriß, Aufbau und Schmuck die geschwungene Linie betonte, später das ganze Zeitalter.

Bastarner, germanisches Volk um 220 v. u. Z. um die Donaumündung am Schwarzen Meer.

Briten, keltische Bewohner Englands, die 55 bis 54 v. u. Z. von Cäsar bekämpft wurden. Nach ihnen heißen die Engländer heute noch Briten.

Byzanz, das heutige Istanbul, auch Konstantinopel, die Hauptstadt des Oströmischen Kaiserreiches.

Cäsar, Gajus, Julius C., römischer Staatsmann und Feldherr, 100 bis 44 v. u. Z., der allmählich zum alleinigen Beherrscher Roms wurde. Seine Berichte über die Eroberung Galliens von 58 bis 51 v. u. Z., über den Einbruch in germanisches Gebiet und den Einfall in England bilden das Buch vom „Gallischen Krieg“, ein hochbedeutendes Geschichtswerk nach Sprache und Inhalt.

Chirurgus, Wundarzt.

Claudius, Matthias, deutscher Dichter (1740 bis 1815), bekannt durch seine volkstümliche Wochenschrift „Wandsbecker Bote“ und durch Volkseigentum gewordene Lieder, wie „Der Mond ist aufgegangen“.

comfortabel, bequem, behaglich.

Coupé, Abschnitt, abgesonderter Raum eines Wagens, später auch kurzer, halboffener Wagen ohne Vordersitz, eine Halbkutsche.

Dorische Wanderung, Zug griechischer Stämme aus der mittelgriechischen Landschaft Doris nach Südgriechenland (Peloponnes) etwa um 1100 v. u. Z. Siehe äolische und jonische Wanderung!

Forum, Marktplatz des alten Roms.

Frankfurter Römer, das alte Rathaus der Stadt Frankfurt a. M., 1405 bis 1413 erbaut.

frenetisch, toll, rasend.

Fugger, Augsburgs Kaufmannsfamilie, erwarb durch kaufmännische und bergbauliche Unternehmen große Reichtümer. Das Haus Fugger war das größte europäische Bankhaus des Frühkapitalismus.

Gallischer Krieg, siehe Cäsar!

Girlande, Blumenranke.

Hammurabi, babylonischer König um 1800 v.u.Z. Das unter ihm geltende Recht blieb, in einen Denkstein eingemeißelt, der Nachwelt erhalten als die älteste bekannte Gesetzsammlung.

Harlekinaden, Possenspiel, Hanswurststreiche.

Heiduckenuniform, Kleidung von Kutschern, die einer ungarischen Miliz zu Fuß nachgebildet wurde. Sie besteht aus Rock mit Verschnürung, kurzen Hosen, langen Stiefeln und Husarentschako mit herabwehenden Bändern.

Hera, griechische Göttin, Gemahlin des Zeus.

Hetiter, ein mächtiges Volk mit indo-europäischer Sprache im östlichen Kleinasien, das um 2000 v.u.Z. Syrien unterwarf und mit den Ägyptern kämpfte.

Hippokrates, griechischer Arzt (460 bis 377 v.u.Z.), Begründer der ärztlichen Wissenschaft.

Hofagent, Vermittler von Geschäften im Interesse einer fürstlichen oder gräflichen Hofhaltung.

Horen, Göttinnen der Jahres- und Tageszeiten oder des Zeitwechsels überhaupt. Hüterinnen der Ordnung und Regelmäßigkeit, des Schönen und des Liebenswürdigen.

idyllisch, ursprünglich ländlich, hirtens- und schäfermäßig, dann einfach, unschuldig, reizend.

Ilias, Dichtung des sagenhaften griechischen Dichters Homer, berichtet vom „Zorn des Achilleus“ während der Belagerung Trojas durch die Griechen. Während sich Achilles vom Kampfe fernhält, wird sein Freund Patroklos getötet.

Indoeuropäer, indoeuropäisch, Bezeichnung für die Zugehörigkeit zu der großen Sprachen- und Völkergruppe, die über einen Teil Asiens und fast ganz Europa verbreitet ist und der Inder, Perser, Armenier, Albaner, Litauer, Slawen sowie Griechen, Römer, Germanen und Kelten zugehören; früher auch als Indogermanen bezeichnet.

isolieren, absondern.

Jazygen, Nomadenvolk in den Steppen nördlich vom Schwarzen Meer, das bis in das Donaukarpatenland wanderte, wo heute noch Reste leben.

Jonische Wanderung, Wanderung der ältesten Stämme Griechenlands nach den ägäischen Inseln und der Westküste Kleinasiens. Im Mutterlande blieben Teile in Attika und auf der Insel Euböa. Siehe äolische und dorische Wanderung!

Kapitol, zweigipfliger Burgberg Roms mit Tempel des Jupiter, Wahrzeichen der Stadt Rom.

Karl V., deutscher Kaiser 1519 bis 1556 (1500 bis 1558).

Kelten, Zweig der indoeuropäischen Sprachen- und Völkerfamilie, der am weitesten nach Westen vordrang. Sie lebten um 500 v. u. Z. in Österreich, Süddeutschland, Norddeutschland bis zum Harz und zur Weser, der Schweiz und Frankreich. Von da sind sie westwärts nach Spanien, England und Irland, südwärts nach Oberitalien, ostwärts nach Thrazien und Kleinasien gewandert.

Kertsch, Hafenstadt am Ostzipfel der Halbinsel Krim.

Kimbern, germanisches Volk, das um 120 v. u. Z. aus der Heimat in Holstein, Schleswig und Jütland aufbrach. Mit ihnen zogen die Teutonen von der nordfriesischen Küste, und die Ambronon, die ihren Wohnsitz um die Elbemündung und anschließend an der Küste bis Friesland hatten. In Südfrankreich und Norditalien wurde der Zug nach verlustreichen Schlachten durch die Römer aufgehalten und zerstreut.

Komfort, siehe komfortabel.

Komitee, Ausschuß zur Erledigung einer bestimmten Aufgabe.

Kondukteur, Führer, Begleiter, Schaffner bei Postwagen, Eisenbahnen, Straßenbahnen.

Korso, Spazierfahrt oder Spaziergang zu bestimmten Tageszeiten, im allgemeinen kurz vor Tisch oder kurz vor dem Abendessen, besonders in größeren Städten der alten habsburgischen Monarchie, in Italien und in Frankreich.

Krinoline, sehr weiter Frauenrock, der durch ein Drahtgestell oder durch Reifen ausgespreizt wurde.

Kurs, Lauf und Richtung eines Fahrzeuges, auch Reihenfolge dieses Laufs; Kursbuch.

Lafette, Kanonenkarren; Gestell, auf dem das Geschützrohr aufliegt, **Lampion**, Papierlaterne.

Landrecht, Sammlung von Rechtsgrundsätzen, die weder für die Städte noch für Grundherrschaften galten. Die wichtigsten Sammlungen sind Sachsen- und Schwabenspiegel. Der Sachsenspiegel, das älteste und bedeutendste Rechtsbuch des Mittelalters, wurde zwischen 1220 und 1235 von Eike von Repgow in niederdeutscher Sprache aufgezeichnet. Der Schwabenspiegel, das große süddeutsche Rechtsbuch, wurde als ‚Kaiserrecht‘ etwa um 1275 zu Augsburg in Umarbeitung des Sachsenspiegels abgefaßt, wobei allgemein deutsches Recht eingearbeitet wurde.

Ludwig XIV., französischer König, 1643 bis 1715 (1638 bis 1715) vgl. reuniert!

Marius, römischer Feldherr aus Bauerngeschlecht (156 bis 86 v. u. Z.), Sieger über die Kimbern und Teutonen.

Mark Aurel, römischer Kaiser aus altem plebejischem Geschlecht 161 bis 180 (121 bis 180). Die zu seinen Ehren errichtete 29,6 Meter hohe Säule auf der Piazza Colonna in Rom zeigt in Reliefs auch Szenen aus den Kriegen mit den Germanen.

Markomannen, germanischer Stamm, der in Böhmen und Mähren saß, nach Kämpfen mit Mark Aurel der Grundbestand für den Bayernstamm.

- Marsfeld**, Exerzierplatz des alten Roms, auch Platz für Volksversammlungen.
- Matador**, hervorragender Kämpfer.
- Mokka**, besonders starker Kaffee, benannt nach der Stadt Mokka am arabischen Meerbusen.
- Mösien**, römische Provinz südlich des Donaulaufes von der Drinmündung bis zum Schwarzen Meere.
- Nomaden**, umherschweifende Hirtenvölker.
- Obergespan**, der höchste staatliche Beamte eines ungarischen Komitats.
- Pascal**, Blaise, französischer Philosoph und Mathematiker (1623 bis 1662).
- Patroklos**, siehe Ilias!
- Pestalozzi**, schweizerischer Menschheitserzieher (1746 bis 1827).
- Phryger**, indoeuropäisches Volk in Westkleinasien.
- Plato**, griechischer Philosoph (427 bis 347 v. u. Z.).
- Plinius**, der Ältere, römischer Offizier und Verwaltungsbeamter (23 bis 73 u. Z.). Sein Sammelwerk „Naturkunde“ ist eine allerdings nicht ganz zuverlässige Fundgrube für die Kultur des Altertums.
- Plutarch**, griechischer Schriftsteller (46 bis 120 u. Z.), lebte lange Zeit in Rom. Seine „Parallelen Lebensbeschreibungen“ stellen jedesmal einem Römer einen Griechen gegenüber, um die Gleichwertigkeit beider Völker zu zeigen.
- Polovzer**, ein untergegangenes Türkvolk an der unteren Wolga, das als „Kumanen“ unter bestimmten Sonderrechten in Ungarn aufgenommen wurde.
- Potentaten**, Gewalthaber, Vertreter der Obrigkeit.
- Putten**, Kindergestalten in Bildnerei und Malerei, mit Flügeln oder ohne Flügel.
- Quaden**, germanisches Volk, kämpfte mit den Markomannen gegen Rom, rar, selten.
- Reisige**, im Mittelalter schwerbewaffnete Reiter. Im Mittelhochdeutschen bedeutet „reise“ einen Kriegszug.
- Renaissance**, die europäische Geschichtsepoche seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, die ihren Namen von der Erneuerung des gesamten Lebens auf Grund der „Wiedergeburt“ des griechisch-römischen Altertums erhielt.
- „reuniert“**, bezieht sich auf die Tätigkeit der „Reunionskammern“ unter Ludwig XIV., die untersuchen sollten, welche Gebiete früher einmal zu Frankreich gehört hätten, um sie mit Frankreich zu „reunieren“, das heißt, „wieder zu vereinigen“.
- Romantik**, hier nicht die literarische Richtung zu Beginn des 19. Jahrhunderts, sondern die allgemeine Geschmacksrichtung zum Schönen, Malerischen, Anmutvollen, Wunderbaren, Nichtalltäglichen in allen Erscheinungen des Lebens.
- Route**, Reiseweg.
- Sachsenspiegel**, siehe Landrecht!
- Sarmaten**, indoeuropäisches Nomadenvolk in Südrußland, das durch seine Reiter und Bogenschützen im Altertum berühmt und berüchtigt war.

Schatulle, hier die Privateinnahmen und das Privatvermögen eines Fürsten, worüber er frei verfügen konnte.

Schwabenspiegel, siehe Landrecht!

Seume, Johann Gottfried, deutscher Dichter (1773 bis 1810), der zu Fuß weite Länder durchwanderte. Von zahlreichen Wanderungen hat er zwei dichterisch dargestellt in den Büchern „Spaziergang nach Syrakus“ und „Mein Sommer im Jahre 1805“.

stabil, standhaft, dauerhaft, fest.

Stadtrecht, das besondere Recht der Städte. Es ist dadurch entstanden, daß das geltende Landrecht den wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen der Städte angepaßt wurde und besondere Privilegien der Fürsten und besondere Rechtsbeschlüsse der städtischen Gemeinwesen dazukamen.

Tacitus (50 bis 120 u. Z.), hoher römischer Staatsbeamter, Geschichtsschreiber. Die hier angegebenen Tatsachen entstammen der „Germania“ (98 u. Z.), der berühmten Beschreibung des Landes und der Bewohner Germaniens.

Tataren, Sammelname für türkisch sprechende Völker Osteuropas auf der Krim, im Wolgagebiet und im Uralgebiet.

Teutonen, siehe Kimbern!

Terrakotta, gebrannter Töpferthon.

Thespiskarren, Wagen, mit dem der Schauspieler Thespis etwa um 530 v. u. Z. aus seiner ländlichen Heimat Ikarien nach Athen kam. Man pflegt seitdem den Wagen von Wanderbühnen „Thespiskarren“ zu nennen.

Tour, die Reise schlechthin, namentlich wenn der Reisende zu seinem Ausgangspunkt zurückkehrt.

tragisch, verhängnisvoll, traurig, mitleidswürdig.

Triumphus, Triumph, die höchste Ebrung eines römischen Feldherrn. Sie wurde vom Senat bewilligt, wenn der Feldherr nach Rom zurückkehrte und beweisen konnte, daß in einer Schlacht des Krieges mindestens 5000 Feinde gefallen waren. Der feierliche Aufzug ging vom Marsfeld über das Forum zum Kapitol.

Typ, eigentlich der Abdruck, der mit einem Schlag bewirkt wurde, dann übertragen „Musterform“, „Grundgestalt“.

Welser, reiches Augsburger Kaufmannsgeschlecht, das auch nach Übersee regen Handel trieb. Bartholomäus Welser erhielt für die Zeit von 1528 bis 1545 Venezuela zur Ausbeutung.

wohlmontiert, hier „gut und sachgemäß gekleidet“.

Zeus, griechischer Gott, Oberhaupt der Götterfamilie.

Zoll, Längenmaß von 2,54 cm.

Abbildungen im Text

Seite	5	Abchazische Arba
„	7	Oben: Rad aus Tanamaren und den Pfahlbauten Norditaliens Unten: Primitives Wagenrad aus Montenegro
	8	Wagen der Polovzer
	9	Bosnischer Erntewagen
„	13	Der Sonnenwagen von Trundholm
„	14	Kleiner Bronzewagen aus Ystad
„	17	Assyrischer Streitwagen
„	19	Der Streitwagen als Jagdwagen
„	21	Triumphwagen
„	22/23	Wagenrennen im alten Rom
„	27	Skythische Wagen, Tonspielzeug aus Kertsch
„	28	Wohnwagen der Funduran-Tataren
„	29	Barbarenwagen, Relief an der Marcussäule in Rom
„	35	Die Schleife
„	37	Leipziger Rollwagen
„	41	Erntewagen
„	42	Leiterwagen
„	43	Brettwagen
„	45	Schausteller auf der Reise
„	48	Schäferkarren in Niederdeutschland
„	49	Chaise zur Zeit Napoleons I.
„	50	Prachtwagen Ludwigs XIII.
„	51	Staatskarosse Ludwigs XIV.
„	50/51	Krönungswagen der englischen Könige
„	53	Oben: Landauer. Unten: Equipage
„	54	Oben: Mietdroschke. Mitte: Ländliche Kutsche. Unten: Coupé
„	55	Oben: Rikscha. Unten: Leichter Rennwagen, Zehnspanner, Wagonette
„	69	Kremser
„	70	Moderner Reiseomnibus
„	72	Kleiner Handwagen mit Scheibenrädern
„	73	Stubenwagen im Garten
„	76	Leichenbegängnis eines Kurfürsten
„	77	Leichenbegängnis Mozarts
„	78	Zweirädriger Karren und Rollfix
„	79	Oben: Tafelwagen eines Handwerkers. Unten: Schubkarre
„	80	Handwagen
„	82	Das erste Automobil
„	83	Rennwagen für Autosport
„	82/83	Fernlaster mit Anhänger

Farbige Tafeln

Griechischer Streitwagen
Planwagen
Postkutsche
Omnibus 1860

