

Jürgen Hartmann

# "Mobilität in früheren Zeiten"

## Teil 1: Der Frachtverkehr - Fernwege von der Antike bis 1934

Vortrag der Historischen Gesellschaft zu Nienburg/W. am 17.03.2015  
im Vestibül des Rathauses Nienburg  
(Wiederholung des Vortrags vom 14.10.2014 in Kurzfassung)



Meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Begriff der Mobilität reduziert sich heute nicht nur auf die Möglichkeit und die Bereitschaft zu körperlicher, räumlicher Veränderung, sondern ebenso zu geistiger, sozialer und kultureller Veränderung. Dennoch wird unser heutiges Leben von der räumlichen Mobilität geprägt. Schauen wir uns also deshalb deren Entwicklung in Bezug auf unsere historischen Fernwege und den Frachtverkehr auf denselben noch einmal so zu sagen im Zeitraffer an:

Vor etwa 5 - 6.000 Jahren, also in der Jungsteinzeit, dem sog. Neolithikum (von griech.: lithos = Stein) vollzog sich auch bei uns etwas, was wir heute als neolithische Revolution bezeichnen. Darunter ist der Wandel in der Lebensweise des Menschen vom Sammler und Jäger, dem sog. Freibeuter, hin zum sesshaft gewordenen Menschen zu verstehen, der gelernt hatte, Wildpflanzen und Wildtiere zu domestizieren und sich seine Nahrung durch Ackerbau und Viehhaltung selbst zu produzieren. Das war auch der Zeitpunkt des Beginns der Umweltwirksamkeit des Menschen, der nun daran ging, die ursprüngliche Naturlandschaft in eine Kulturlandschaft zu verwandeln. Und ein Bestandteil derselben waren auch die historischen Fernwege, die wir heute unter dem nicht ganz korrekten Sammelbegriff Altstraßen zusammenfassen, denn Straße kommt von lat.: strata und das heißt gepflasterter Weg, und gepflastert waren diese Wege ja nicht. Nach Art und Nutzungszweck dieser Altstraßen kennen wir hierfür u. a. folgende Gattungsbezeichnungen:

Die **Hohen Straßen** waren meist auf Wasserscheiden verlaufende bedeutende Haupthandelswege abseits von Siedlungen.

Die **Heerwege** oder **Heerstraßen** wurden zwar auch vom Heer benutzt, bedeuteten aber auch Wege für große Heerscharen.

Die **Hellwege** (von holl.: "helwech") waren hohe, lichte Wege. Die Bezeichnung war auch gebräuchlich für

Totenwege (von altgerm.: "Helvegr" = Weg zur Unterwelt). Die Bezeichnung Helweg gibt es auch in Verbindung mit Salzstraßen.

Die **Königsstraßen** (z. B. die Via Regia) waren rechtlich dem König zugeordnete Haupthandelsstraßen und standen unter besonderem Friedensschutz.

Die **Hessenwege** waren meist von West nach Ost verlaufende Haupthandelswege zwischen den Niederlanden und Deutschland.

Lassen Sie mich nun einige für unseren Raum besonders bedeutsam gewesene Altstraßen erwähnen. Da wäre z. B. der sog. Frankfurter Weg zu nennen, der von Frankfurt a. M. her kommend über Lemgo



nach Minden verlief. Die Weser querte er südlich der Porta Westfalica auf einer Furt bei Rehme und verlief dann östlich des Durchbruchstals der Weser an der Porta Westfalica im Bereich Levernstieg über das Wesergebirge nach Norden. Der direkte Weg durch die Porta Westfalica war ihm versperrt, da zu der Zeit die Weser keinen Weg im Tal zuließ. Das änderte sich erst mit dem Bau der Coeln-Mindener Eisenbahn im Jahr 1847. Am östlichen Weserufer in Minden kreuzte er mehrere andere Hellwege und nahm dann in nördlicher Richtung seinen weiteren Verlauf über Nienburg und Verden nach Bremen. Der Frankfurter Weg ist

einer der ältesten Fern- und Handelswege unseres Raumes und verband das Rhein-Main-Gebiet mit der Unterweser. Bereits im Altertum war dieser Weg als Zinn- und Bernsteinstraße bekannt. Im Mittelalter hatte dieser Weg den Status einer sog. Königsstraße, einer Via Regia, wie es derer mehrere im überregionalen Fernwegenetz der damaligen Zeit gab. Auf dieser Straßenart galt die sog. Friedenspflicht. Wurde dennoch einmal ein Fuhrmann überfallen und beraubt, so hatte ihm der Grundherr des Weges dessen Schaden zu ersetzen.

Ein weiterer bedeutsamer Weg unseres Raumes war der sog. Hessenweg, der von Hamburg her kommend bei Wedemark den sog. Bremerweg kreuzte und nach Süden verlief. Der Bezeichnung Hesse(n)-weg begegnen wir vielerorts, so z. B. auch für einen aus den Niederlanden kommenden, über Osna-brück nach Mitteldeutschland verlaufenden alten Haupthandelsweg. In der Stiftungsurkunde des Bistums Bremen aus dem Jahr 788 wird ebenfalls ein Hesseweg erwähnt, der auf der Trasse unserer heutigen B 215 zwischen Nienburg und Verden verlief und die Grenze zwischen der Grafschaft Hoya und dem calenbergschen Amt Wölpe bildete.

Der vielleicht bedeutendste alte Handelsweg unserer Heimat war aber wohl der sog. Volkweg. Er ist 788 urkundlich als „viam publicam (öffentl. Weg), quae dicitur Folcwech" erwähnt und von Karl dem Großen als Grenze zwischen den Bistümern Bremen und Minden bestimmt worden. Diese West-Ost-Verbindung führte vom Emsland her kommend an Twistringen, Neuenkirchen, Sulingen, Staffhorst und Wietzen vorbei zu einer Weserfurt bei Sebbenhausen und weiter in Richtung Osten.

Einen gewaltigen Aufschwung nahm der Frachtverkehr ab Mitte des 13. Jahrhunderts durch die Gründung der Deutschen Hanse, die zunächst die Interessen der Kaufleute in den Hansestädten und später auch politische Interessen der Hansestädte vertrat. In die Zeit des ausgehenden Mittelalters fielen auch die ersten Brückenbauten in unserem Raum über die Weser, die wir auf den Stichen von Hoya, Nienburg und Stolzenau in Merians Topographia Westfaliae sehen können.

**Hoya mit Schloß und Weserbrücke, um 1640**



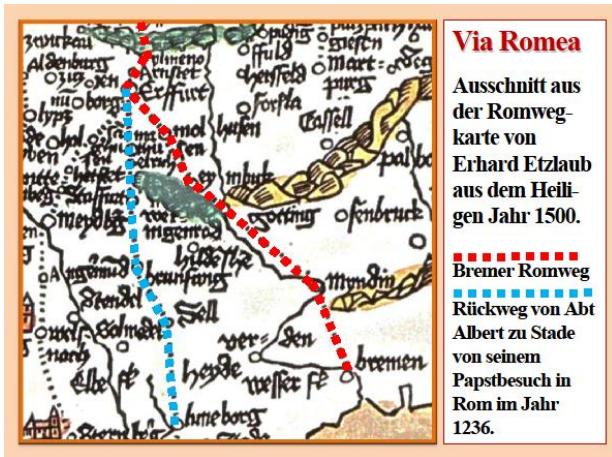
Aus: Merians Topographia Westfaliae; Stich von Wenzel Hollar



**„Nienburg, die fürnehmste Statt in der Graffschafft“, um 1627**

Ausschnitt aus einem Stich von Wenzel Hollar in Merians „Topographia Westfaliae“

Eine wie ich meine interessante und sehr alte Landkarte des geschworenen Landmessers Erhardt Etzlaub möchte ich noch ansprechen, die zum Heiligen Jahr 1500 herausgegeben wurde. Diese Karte ist gesüdet gezeichnet und zeigt u. a. die sog. Romwege, also Pilgerpfade, die von kirchlichen Würdenträgern, so auch dem bekannten Abt Albert von Stade auf ihren Pilgerreisen nach Rom benutzt wurden.



Unsere Altstraßen waren nicht zuletzt wegen der geringen Reisegeschwindigkeiten die reinsten Begegnungsstätten. Hier trafen sich Fuhrleute, Handwerksburschen, Reisende, Wanderhändler, Bettler, Hausierer, Vagabunden, Marktbesucher, sogenannte Zigeuner (auch Tatern genannt), Bauern, Musikanten, Soldaten, Studenten und Mönche und viele andere. Postkutschen gab es im Mittelalter ja noch nicht, diese kamen erst Ende des 17. Jahrhunderts auf. Wer zur damaligen Zeit reisen wollte oder besser gesagt musste, war auf eigene Pferdefuhrwerke angewiesen oder ging zu Fuß.

Weil durch den ständig wachsenden Frachtverkehr auch die Wegelasten immer stärker wuchsen, ließ

König Georg III. durch Verordnung vom 6. Mai 1768 in Hannover von den an den in Abständen errichteten Weg- bzw. Zollhäusern vorbei kommenden Fuhrleuten Wege- bzw. Chausseegeld erheben. Diese Weghäuser waren mit einem Chausseewärter oder Wegegeldnehmer besetzt, deren Aufgabe es war, das von den Fuhrleuten zu entrichtende Wegegeld zu kassieren, was bisweilen wohl nicht so ganz einfach war, wie der Auszug aus dieser Verordnung belegt. Derartige Weghäuser befanden sich u. a. auch im alten Amt Wölpe, an der Holtorfer Mühle, in Nienburg

115

Zu allen Zeiten wird nur einmal, also von Mitternacht zu Mitternacht bezahlet, wenn der binnen dieser Zeit erhaltene Zettel bei der Barriere, wo er ausgegeben ist, vorgezeiget wird.

Von Erlegung des Weg-Geldes ist (außer den Militair-Personen im Dienste, jedoch nur zu Pferde) niemand befreyet und sind alle dertals einzuwendenden Entschuldigungen ohne Nutzen.

Das Weg-Geld ist also von allen und jedem unweigerlich zu bezahlen, den Weg-Geld-Einnehmern oder Weg-Aufsehern ist weder ungebührlich zu begegnen, noch sich bey Vermeidung schwerer Ahndung an selbigen zu vergreifen.



am Wesertor, am Leintor und auch am sog. "Langen Damme".

Bis ins 20. Jahrhundert hinein waren die Chausseewärter, die in Abständen von einer bis eineinhalb Meilen in den Weghäusern postiert waren, für die Reinigung und Ausbesserung der Chausseen zuständig und hatten im Winter Schneestangen als Orientierungshilfen aufzustellen.

Nun noch ein Wort zu denen, die mit ihren großen, mit Planen bespannten Frachtwagen die Waren transportierten, den Fuhrleuten selbst. Waren es noch bis ins 13. Jahrhundert die Kaufleute selbst, ihre Gehilfen oder Knechte, die diese Arbeit verrichteten, so bildete sich danach ein eigener Berufsstand,

der des Fuhrmanns heraus. Diese waren selbstständige Lohnunternehmer, die ihre eigene Zunft hatten. Die Fuhrleute waren meist etwas grobschlächtige Gesellen, die in der Bevölkerung kein allzu großes Ansehen genossen. Die meisten Fuhrleute in unserer Gegend stammten aus dem Raum Brinkum und Leeste, das heute zur Gemeinde Weyhe bei Bremen gehört. Das war auch kein Zufall, sondern hatte im Wesentlichen zwei Gründe: Zum einen wurden über die Bremer Seehäfen schon von je her mehr Waren importiert als exportiert, und da die Eisenbahn Bremen erst 1847 erreichte, mussten zuvor alle Waren und Güter mit Frachtwagen Richtung Süden über Nienburg, Hannover bis nach Nürnberg, aber auch Richtung Osten in den Raum Magdeburg und Braunschweig transportiert werden. Zum anderen fanden durch die Strukturschwäche der Region um Bremen viele Männer, vor allem die nachgeborenen Söhne der Landwirte keine andere Arbeit als bei den Fuhrleuten. Zur Blütezeit des Frachtfuhrwesens zählte man in Leeste und Umgebung über 270 Fuhrleute, nach ihrer Herkunft im Volksmund nur die "Leister" genannt.



Entnommen dem Buche „Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert“ von Professor Dr. Friedrich Nauers, erschienen im Verlag von Franz Neuber, Bremen.



Man trug als Fuhrmann regional unterschiedlich einen blauen Leinenkittel, z. T. mit Applikationen von bunter Seide, dazu eine lange, schwarze Lederhose, hohe Gamaschen und eine Zipfelmütze oder einen Hut. Das Geschirr der Pferde war mit Messingbeschlägen verziert und mit dem gelben Rosskamm als Zeichen der Fuhrleute versehen. Die Fuhrleute hatten ihre festen, beliebten Wirtshäuser, an denen sie einkehren, übernachten und die Pferde versorgen konnten.

Ein solches befand sich auch im heutigen Meinkingsburg an der Königlich Hannoverschen Provinzialchaussee, wobei ich in diesem Zusammenhang und zum Abschluss dieses Vortragsteils noch kurz auf diesen für uns so bedeutenden Heer- und Handelsweg von Hannover nach Bremen zu sprechen kommen möchte. Dieser bis zum Jahr 1785 noch ungepflasterte Weg verlief einst nicht so geradlinig wie unsere heutige B 6, sondern man fuhr oder ritt seinerzeit von Neustadt her kommend die alte Heer- und Handelsstraße über Eilvese quer durch den Grindewald am ehemaligen welfischen Jagdschloss Linsburg vorbei die frühere Schloßstraße hinunter, die heute Grund heißt, mitten durch die Ortschaft Linsburg und über den sog. Langen Damm auf Nienburg zu und weiter auf dem Umweg über Hoya und Syke nach Bremen.

Getragen von der Erkenntnis, dass Handel und Gewerbe in besonderem Maß von einem guten Straßen- und Verkehrsnetz abhängig sind, begann man Mitte des 18. Jahrhunderts auch im Kurfürstentum Hannover mit dem Bau von sog. Chausseen. Darunter verstand man ingenieurmäßig angelegte Straßendämme mit einer meistens 3,60 m breiten Kopfsteinpflasterung, beidseitiger Entwässerung und beiderseits zum Schutz vor Wind und Sonne und zur besseren Orientierung gepflanzten Baumreihen.

Der besagte Verkehrsweg Hannover- Neustadt- Nienburg gehörte zu den ersten Chausseen, die in unserem Raum ausgebaut wurden. Den alten Weg hatte der hannoversche Hof übrigens gerne und häufig genutzt, um mit großem Gefolge zur Jagd den Grindewald und das hier gelegene, 1768 aber abgebrochene Jagdschloss aufzusuchen. Ernst August von Braunschweig-Lüneburg, der erste Kurfürst von Hannover, frönte hier oft und ausgiebig seiner Jagdleidenschaft, während sich seine Gemahlin Sophie von der Pfalz dabei "in dieser Wildernuß", wie sie in ihren Tagebüchern schrieb, zu Tode gelangweilt hat. Postkutschen und Postboten benutzten ebenfalls diesen Weg und auch die englische Post ging zweimal in der Woche von Hannover über Nienburg und Bremen nach England.

Der Ausbau zur Chaussee begann 1777. An dieses Ereignis erinnern noch heute zwei sog. Wegbau- steine, die erhalten geblieben und in zwei Mauern an der Marktkirche in Hannover eingemauert sind. 1785 war der Chausseebau bis Nienburg abgeschlossen und ein Anbauer aus Linsburg namens Cord Meinking errichtete unter Verwendung von Baumaterial aus den Resten des einstigen Jagdschlusses an der neuen Chaussee die schon erwähnte Fuhrmannsherberge, die im Volksmund bald Meinking sine Burg, unser heutiges Meinkingsburg, genannt wurde.

Der Ausbau der heutigen B 214 von Nienburg Richtung Diepholz und weiter nach Osnabrück zu einer Chaussee erfolgte, um das durch den Wiener Kongreß von 1815 zu Hannover gekommene ehemalige



**Hessenwagen; Gemälde von Johann Adam Klein,  
Stadtmuseum Fembohaus Nürnberg**

Fürstentum Ostfriesland und die niedere Grafschaft Lingen verkehrstechnisch besser an das Kernland anbinden zu können. 1849 schließlich wurde der schon erwähnte Hesseweg zwischen Nienburg und Verden, unsere heutige B 215, zu einer Landstraße ausgebaut und aus der Chausseierung der mittelalterlichen Wegeverbindung Lüneburg-Soltau-Nienburg-Minden entstand unsere heutige B 209. Durch die sich verbessernden Wegeverhältnisse kamen ab etwa 1820 auch die schwereren, breitspurigeren Frachtwagen auf, die allgemein als sog. Hessenwagen bezeichnet wurden. Pro vorgespanntem Pferd erlaubten diese Hessenwagen eine Zuladung von



ca. drei bis max. vier sog. Schiffspfund, wobei ein Schiffspfund im Hannoverschen ungefähr drei Zentnern entsprach. Dieser auf diesem Gemälde zu sehende Hessenwagen dürfte also so um die drei bis vier Tonnen an Ladung gehabt haben.

Mit dem Entstehen der Eisenbahnen ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann der Niedergang des Fuhrmannswesens. Aus den Fuhrleuten von einst wurden unsere heutigen Spediteure. Anfangs wurden auch noch Frachtwagen auf die Bahn verladen, wie hier auf diesem alten Dokument unserer bekannten internationalen Spedition Göllner aus Nienburg zu sehen ist.



Nach dem 1. Weltkrieg und der einsetzenden Motorisierung ging man nun daran, nach fahrdynamischen Gesichtspunkten zu planen und die vorhandenen Pflasterstraßen und wassergebundenen Schotterdecken durch Fahrbahndecken aus bituminösem Mischgut oder Beton zu ersetzen.

1934 übernahm dann das Deutsche Reich die Straßen für den Fernverkehr in seine Baulast. Heute sind unsere Fernstraßen die Lebensadern unserer Wirtschaft und unsere moderne und leistungsfähige Straßenbauverwaltung, die sich in Niedersachsen heute Nds. Landesbehörde für Straßenbau und

Verkehr mit ihrem Regionalen Geschäftsbereich Nienburg nennt, sorgt dafür, dass unserer Mobilität auf der Straße fast keine Grenzen mehr gesetzt sind, falls wir nicht gerade auf einer Autobahn im Stau stecken.

Vielen Dank!

#### Literaturhinweise:

GADE, Heinrich: Geschichte der Stadt Nienburg, 1862

GEMEINDE LINSBURG: "800 Jahre Linsburg", Festschrift anlässlich der 800-Jahr-Feier, 2003

HOFFMEYER, L.: Das Amt Wölpe und der Grindewald mit dem landesherrlichen Jagdschloß Linsburg, 1922

HÜCHTING-KATTENESCH, C.-H. : Die "Leister" in Heimatblätter 1934, Ring der Heimatfreunde Brinkum

LK NIENBURG/W., Der Kreisausschuss: Nienburger Heimatbuch, 1936, S. 79 ff.

NEUSTADT A. RBGE.: Geschichte, Mythen, Fakten, Historisches über Neustadt auf riebenberge.de

RAUERS, Friedrich: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, 1907

RAUERS, Friedrich: Geschichte des Bremer Binnenhandels im 19. Jahrhundert, 1913

TICKERT, Hermann: Der Landkreis Nienburg (Weser). Bremen-Horn, 1959

TICKERT, Hermann: Nienburg/Weser - Ein Wegweiser in Stichworten, 1968

TOPF, August: Bilder von der deutschen Landstraße: 1. Der Fuhrmann von dazumal; aus: Die Gartenlaube, Heft 17, 18, S. 265–268, 279–282

WANDERVEREIN PORTA WESTFALICA: Der Frankfurter Weg, 2010

ZIEGLER, Hermann: Aus der Geschichte unserer Heimat, Band 1 - 3, 1973, 1974, 1988