

Ägypten", ehe ihn Kurfürst Friedrich der Weise nach Wittenberg berief. Auf seine schon eingangs erwähnte Vielseitigkeit, auf seine einzelnen Werke kann wegen der hier gebotenen Kürze nicht näher eingegangen werden, doch soll zumindest seine Freundschaft mit Martin Luther nicht unerwähnt bleiben.

Cranachs Stil erfaßt auch der kunsthistorisch Ungebildete schnell, und sein Signum bestätigt im Zweifel auf vielen seiner Werke die Herkunft. Während er von 1504 bis etwa 1506 ein verschränktes Monogramm aus L und C verwendete, stellte er von 1506 – 1514 beide Buchstaben einzeln neben eine gekrönte Schlange, die seit 1537 (nach dem Tode seines Sohnes Hans, 1536) mit Vogelflügeln dargestellt wird.

Am 16. Oktober 1553 starb Cranach in Weimar, wo er seit 1552 bei seiner verheirateten Tochter Barbara gewohnt hatte.

Oft wird die Frage gestellt, welche Bauten aus der Zeit Cranachs noch bestehen. Nun, Kronach war eine in vielen Kriegen (u. a. Hussitenkrieg, 30jähriger Krieg) stark bedrängte, aber nie vom Feind eingenommene Festungsstadt. In der von Mauern, Türmen und Toren umgebenen Altstadt stammen noch heute die Erdgeschosse mancher Bauten aus dem 15. Jahrhundert. Auch das unterirdische Kellersystem, das z. T. in mehreren Stockwerken alle Häuser der Altstadt miteinander verbindet und sich sogar bis zur Festung Rosenberg zieht, ist zum größten Teil schon vor Lucas Cranach entstanden. Teile der Stadtmauer, des Stadtgrabens, Aufbauten auf Toren und Türmen sind erhalten. Viele Teile der kath. Stadtpfarrkirche St. Johannes und deren herrliches Portal kannte bereits Lucas Cranach. Manche Häuser, die bei Belagerungen beschädigt wurden oder gar abbrannten, mußten neu aufgebaut werden, manche Verteidigungsanlagen sind in der Zwischenzeit erweitert worden. Von der gewaltigen Festung Rosenberg stand damals schon im wesentlichen die innere Schloßanlage, und es ist anzunehmen, daß Cranach bei seinen vielen Schlössern, Burgen und Wehranlagen, die auf seinen Bildern zu sehen sind, sich an seine kleine, auch heute noch sehr malerische, bezaubernde Heimatstadt erinnerte

fr 134

Georg Kanzler

Pfingsten

Du Schöpfer,
Geist!
Die lichte Apfelblüte
duftet Dir,
der Rose Feuerzungen
glühen Dir,
im Korn des Windes Säuseln
sagt von Dir,
es rühmt die Seele Dich, ein
Hauch von Dir,
Du Schöpfer,
Geist!

Zum Beginn des fränkischen Straßenbaus

Am 10. August 1738 berichtete Balthasar Neumann an den Fürstbischof von Bamberg und Würzburg, Friedrich Karl Graf von Schönborn, daß der Ebracher Abt den *bösen* Weg von Ebrach nach Burgwindheim reparieren lassen möchte, und daß der Abt deshalb mit ihm über die in Frankreich gesehenen *schönen Wege* gesprochen hätte ¹⁾.

Diese in den Würzburger Bauakten zufällig erhaltene Notiz wirft ein bezeichnendes Schlaglicht auf die fränkischen Straßenverhältnisse der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: Man orientierte sich bei den um diese Zeit vor allem im Hochstift Würzburg verstärkt einsetzenden Bemühungen um die Herstellung dauerhafter Landstraßen eindeutig am französischen Vorbild. Infolge der dezimierten Quellenlage muß heute jedoch teilweise offenbleiben, inwieweit der Chausseebau, der sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in den fränkischen Landen als regelrechte Innovation durchsetzte, direkt von Frankreich übernommen wurde. Balthasar Neumann hatte zweifellos 1723 die französischen Chausseen auf seiner Studienreise nach Paris und Versailles kennengelernt, und es ist anzunehmen, daß er diese Kenntnisse auch bei den von ihm betreuten Straßenreparaturen anwandte. Darüber hinaus muß Balthasar Neumann auf seinen vielen Baureisen aber auch die Chausseebauversuche einzelner rheinischer Stände erlebt haben, und abgesehen davon blieben Balthasar Neumanns Straßenbauten insgesamt Ausnahmerscheinungen, da der planmäßige Chausseebau im Hochstift Würzburg erst in den 1750er Jahren begann. In Franken war das Hochstift Würzburg unter Fürstbischof Adam Friedrich von Seinsheim (1755-1779) später allerdings der antreibende Stand im fränkischen Straßenbau, nachdem man nicht nur erkannt hatte, daß ein einträglicher Handel ohne geeignete Verkehrswege unmöglich war, sondern sich auch zu der Bereitschaft durchgerungen hatte, für diesen angestrebten Handel – in Franken bestimmte damals der Merkantilismus die Straßenbaupolitik ²⁾ – die notwendigen Voraussetzungen und somit die dazu notwendigen Opfer zu leisten.

Wie katastrophal wir uns die Wegeverhältnisse vor dem Chausseebau vorstellen müssen, lassen die aus dem 18. Jahrhundert verbliebenen Wegrelikte erahnen: Selbst die bedeutendsten fränkischen Fernstraßen zogen vielfach nur als enge und im allgemeinen tief ausgefahrene Hohlwege dahin. Im Franken östlich des Limes hatte es bis zum Beginn des Chausseebaus keinen planmäßigen Kunststraßenbau gegeben, wenn man von einigen Pflasterstrecken der Städte oder in der Nähe von Klöstern absieht, und daher waren die Wege im 18. Jahrhundert im allgemeinen so sehr ausgefahren und ausgeschwemmt, mit hin in einem so miserablen Zustand, daß keiner der fränkischen Kreisstände ohne eigenen Straßenbau erwarten durfte, neuen und zusätzlichen Handelsverkehr ausgerechnet auf die Wege seines Territoriums locken zu können. Dabei hatte es auch zuvor keineswegs an Verordnungen zum Bau der Landstraßen gefehlt. Fürstbischof Julius Echter von Mespelbrunn erinnerte beispielsweise im Oktober 1599 einen seiner verantwortlichen Amtsmänner recht energisch daran, doch dem an alle Amtsleute des Hochstifts hinausgegebenen Befehl zur Straßenreparatur nachzukommen, als den Fürstbischof weiterhin täg-