

Das Deutschordens- und Heimatmuseum in Bad Mergentheim

Mergentheim hatte es zunächst schwer, die Erinnerung an seine Geschichte wach zu halten, die fast sechs Jahrhunderte lang vom Deutschen Orden gepflegt worden war; 1809 als der Deutsche Orden durch einen Machtspruch Napoleons in den Rheinbundstaaten aufgelöst wurde, fiel es an das neugeschaffene Königreich Württemberg. Die neuen Herren aber taten vieles, um die Spuren des Deutschen Ordens zu tilgen, erst recht, als es um den Peter- und Paulstag 1809 zu einem bewaffneten Aufstand gegen die Okkupanten kam, der blutig niedergeschlagen werden mußte. Wappen des Ordens am Schloß und in Stadt und Land wurden entfernt, schwere beladene Ochsenkarren sollten nach Stuttgart und Ludwigsburg, von ihrer Last — Bücher, Bilder, Möbel, Intarsienfußböden aus dem Besitz des Ordens — dem neugekrönten König von Napoleons Gnaden helfen, seinen Glanz zu mehren. Das große, ehrwürdige Schloß der Hochmeister jedoch diente fortan profanen, wechselnden Zwecken: Als Residenz des württembergischen Herzogs Paul, der sich als Erforscher Nordamerikas einen Namen machte, aber auch als Kasino, Polzeitschule und Schule. In seinem Verwaltungsbügel wurden die Beamten des Deutschen Ordens von württembergischen Beamten abgelöst. 1914 endlich begann im Schloß unter dem rührigen Heimatfreund Karl Fleck der Aufbau eines „Bezirksheimatmuseums“, in dem versucht wurde, die Geschichte Tauberfrankens, vor allem aber die Geschichte der Deutschordensstadt Mergentheim wieder wach zu rufen.

Wie aber war die Geschichte dieser Stadt verlaufen? Ein kurzer Abriss mag dies deutlich machen:

Mergentheim, am Tauberübergang der „via regia“ gelegen, die Würzburg und Augsburg verband, wird 1058 erstmals urkundlich genannt, die früheste Kirche aber bestand wohl schon um 720/750. Auch weiß man, daß die Taubergrafen bis 1024 vermutlich hier in Mergentheim saßen. Nach 1109 legten die Herren von Weikersheim, die sich später Herren von Hohenlohe nannten, und die hier reichen Besitz hatten, im Osten des Ortes eine Wasserburg an. 1190 faßte der Johanniterorden Fuß, gründete das Spital zum Heiligen Geist und erwarb 1207 das Pfarrpatronat.

1219 waren Andreas, Heinrich und Friedrich von Hohenlohe dem Deutschen Orden bei und schenkten ihm ihren Besitz in und um Mergentheim. Heinrich wurde 1232 Deutschmeister, 1244 Hochmeister des Ordens, er war der erste, der sich gewöhnlich hier aufhielt.

*Bundesleitung und Schriftleitung grüßen zum Beginn des
21. Jahrgangs
unserer Zeitschrift alle Bundesgenossen und Leser und wünschen herzlich
Segen und Glück*

Im 13. Jahrhundert entwickelte sich Mergentheim zur Stadt. Gleichzeitig stärkte der Deutsche Orden seine Position und baute seit 1289 die Ordensburg weiter aus. 1294 legten mit dem Bischof Adalrich von Naumburg die lange Reihe der Kaiser- und Königsbesuche. Im 16. Jahrhundert gelang es schließlich dem Deutschen Orden, die Bürgerschaft zu überwältigen. 1540 erhielt er von Kaiser Ludwig dem Bayern das überlieferte Stadtprivileg, alle alten Rech-



Das Schloss zu Bad Mergentheim.

Foto: Gröner, Bad Mergentheim

te der Bürger wurden kastriert. Spätere Aufstände der Stadt gegen den Deutschen Orden – zuletzt im Bauernkrieg – blieben erfolglos.

1526 wurde diese fränkische Stadt, die damals mit ca. 2000 Einwohnern eine kleine Mittelstadt war, Residenz der Hoch- und Deutschmeister. Sie erhielt in der Folgezeit von diesen Reichsfürsten ihr bauliches und kulturelles Gepräge, sie nahm nun teil am Glanz und Elend des Deutschen Ordens. Kaiser und Könige hielten ihren Linzug, Feldherren stützten um ihren Besitz. Aber auch die Mönche hatten eine Heimstatt. Blasius Berwart, der große Baumeister der deutschen Renaissance, verschönte Ende des 16. Jahrhunderts die Residenz, in der Barockzeit wirkte Balthasar Neumann beim Bau der Schloßkirche mit, der junge Ludwig van Beethoven spielte 1791 im Hoforchester des Hochmeisters Maximilian Franz Erbherzog von Österreich die Beethoven, der Hildebrigo Carl Maria von Weber sah im selben Jahre zu, wie sein Vater mit einer Nürnberger Schauspieltruppe Hochmeister, Ritter und Hofstaat im Theatersaal des Schlosses unterhielt.

1808 schloß Stadt und Umland zunächst in tiefen Schlaf zu sinken. Doch 1826 entdeckte der Schiffer Franz Gebrig mit seinen Schafen die erste Heilquelle. Die Geschichte des Heilbades begann, an dessen früher Entwicklung Eduard Märker, der 1848 bis 1851 in Mergentheim lebte und hier einige seiner wichtigsten Werke schuf, regen Anteil nahm.

Diese Geschichte von Stadt und Heilbad, die Geschichte und die städtische und bäuerliche Kultur des übrigen Tauberfrankens, aber auch die ganze Geschichte des Deutschen Ordens, sollen im Bad Mergentheimer Museum lebendig werden.

Die Erweiterung der Aufgabenstellung auf die Ordensgeschichte im ganzen ergab sich eigentlich folgerichtig nach dem 2. Weltkrieg, als mit Ost- und Westpreußen das alte Kernland des Deutschen Ordens verloren ging, und als das Baltikum aus dem deutschen Kulturkreis ausschied. Dies erkannt zu haben, ist das bleibende Verdienst des langjährigen Museumsleiters Karl Herk. Wenn hier die Leistungen des Deutschen Ordens und deutscher Menschen im Osten gereizt werden sollen, so geht es nicht darum, „Märiten für kalte Krieger und Renarchisten“ zu schmälern, es geht schlicht um ein ehrliches Bekenntnis zu einem wesentlichen Teil deutscher und europäischer Geschichte. Damit aber ist der ursprünglich regionale Rahmen unseres Museums gesprengt. Nach Verwirklichung aller Pläne wird es das einzige umfassende Deutschendensmuseum Deutschlands sein, wird es doch die Geschichte dieses Ordens von seiner Gründung in der Zeit der Kreuzzüge bis in die Gegenwart zeigen!

Vor diesem Ziel liegt aber noch ein weiter Weg. Vieles wird weiter davon abhängen, welche persönliche und materielle Unterstützung der Bad Mergentheimer Museumsverein, der Träger des Museums ist, und der das Museum mit nebenamtlichen, freiwilligen Helfern betreift, finden wird!

Immerhin ist beabsichtigt, einen Teil der heimatgeschichtlichen Sammlungen und einen Teil des Deutschendensmuseums, angereichert durch Leihgaben namhafter deutscher Museen, im Laufe des kommenden Winters und Frühjahrs wieder zu eröffnen. Nachdem wir seit 1970 das ganze Haus zu einer gründlichen Bestandaufnahme und Neuaufstellung geschlossen hatten, stellen wir uns dann einer – hoffentlich wohlverstandenen – Kritik.

Zum Beginn des fränkischen Straßenbaus

(Teil 2)

Aus dem Ausschreibungsamt des fränkischen Kreises erging am 4. August 1764 die kaiserliche Verordnung zur Abänderung Auftragsbriege deren Commencien... die verfallene Haupt- und Commencialstraßen wiederum in guten brauchbaren Stand zu setzen. ¹⁾ Im vorausgegangenen Artikel Frankreich, 1972, Heft 3 S. 112 mit 113 wurde der klägliche Zustand gezeigt, in dem sich unsere fränkischen Straßen im 18. Jahrhundert vor dem Beginn des Chausseebaus befanden. Dort sei Straßenzustände waren bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts nahezu in allen deutschen Ländern ödlich. Aus diesem Grund hatte das Karlsruherkongium bereits 1745 auf dem Frankfurter Wahlkonvent eine Beseitigung dieser Mißstände gefordert ²⁾.

Bereits die kaiserliche Verordnung auf Betreiben des Fürstbischofs von Bamberg und Würzburg, Adam Friedrich von Seinsheim, gegen Ende des Jahres 1765 vom fränkischen Kreis verhältnißlich übernommen wurde, erging für das Hochstift Bamberg im gleichen Sommer die einschlägige Verordnung. aus dieser Allverordnunge Kaiserlicher Verordnunge sowohl, als auch aus eigenem Antrieb zu beständiger Beförderung zu gemeiner Wohlfaht Unsere Fürstl. Bambergischen Hochstifts-Landen haben wir den gütigsten Entschluß gefaßt, die städtische Land- und Commencialstraßen dieser Unserer Kayserl. Hochstifts auf eine recht vollkommenen, und dauerhaft Art vermehrt deren zuführender ordentlicher Chausseen, anbauen, und herstellen zu lassen" ³⁾. Damit war der Staatschaft für den Bamberger Chausseebau gefallen. Man übernahm in der Bauweise offensichtlich Würzburger Erfahrungen, nachdem man dort schon seit dem 1730er Jahren unter Orientierung an schwäbischen und kurpfälzischen Vorbildern ⁴⁾ erfolgreich mit dem Chausseebau experimentierte.

Die ersten Bamberger Chausseen wurden vom bischöflichen Lustschloß Marquardsburg nach Memmelsdorf und von Drossendorf über Giech nach Schellitz gebaut. Sie zeichnen sich bereits durch einen – gemessen an gleichzeitigen anderen deutschen Chausseen – hohen technischen Stand aus, da sie im Gegensatz etwa zu den damaligen altpfälzischen Straßen einen rechten Grundbau und seitliche Leitstrichen besaßen. Die Bauweise der beiden Chausseen ist in der nebenstehenden Abbildung 1 im Profil wiedergegeben. Die fürstbischöflichen Chausseen der Hochstifte Bamberg und Würzburg besaßen in der Regel eine Gesamtbreite von vierzig Schuh, wobei die befestigte

Abb. 1:

Die Musterprofile der ersten Bamberger Chausseen belegen, daß sie bereits mit rechten Grundbau versehen waren, der je nach Straßenfunktion schwächer (Fig. 1) oder stärker (Frachtweg) (Fig. 2) gehandelt wurde.

Quelle: BStAB, Foto: H.-P. Schäfer, Geogr. Inst. Würzburg.

Abb. 2:

Im fränkischen Kreis wurden die Chausseen auf Kreisverlauf nach einer vom Würzburger Capitain Bredt entwickelten Bauweise angelegt.

Quelle: BStAW, Foto: H.-P. Schäfer, Geogr. Inst. Würzburg.

Profil

Der neu-angelegten Chaussée von dem Hochfürstlich-Samboraischen
 Hof- und Residence-Schloß Marquards-Haus nach Meim-
 unstedt.

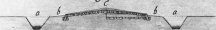
Fig. 1.



Profil

Der neu-angelegten Chaussée von Drosendorf über den dortigen
 Anger nachher Giech und Scheßlitz.

Fig. 2.



Not. 11. Die hier sind zum Anfang, wird die Chaussee mit einem
 gewöhnl. 4. Fußtiefe für den Fußpfad, dann 14. für den Graben,
 darüber also 20. die hier heißt zwischen dem 2. Graben, ist also die
 Breite des ganzen Straßes 29. Fuß 10. Schuss über dem

Ritter

Captain

Fahrhahnbreite rund fünf Meter betrug. Diese Norm war vom Würzburger Capitain Bender (Büder) entwickelt – vgl. nebenstehende Abbildung 1 – und gegen den Widerstand verschickener Stände als kreisverbindlich eingeführt worden⁹. So hatte sich insbesondere das Hochstift Bischoflich gegen die generelle Norm von 40 Schuh Breite gewehrt¹⁰, weil dadurch der Chausseebau wegen der vielen Hohlwege, die verbreitert und ausgebaut werden mußten, und wegen des vermehrten Steinbedarfs einen noch höheren Kostenaufwand verhofft. Die weiteren Chausseebestimmungen des fränkischen Kreises verlangten für neu anzulegende Chausseen einen soliden Unterbau aus großen Steinen und darüber eine Deckschicht aus Kies, und in Ermangelung dessen aus verschlagenen Steinen. Gegen diese Bestimmung wandte sich vor allem die Reichsstadt Nürnberg¹¹, weil auf deren Territorium gute Bausteine eine Mangelware waren.

Welche Routen von den einzelnen Kreisständen ausgebaut werden mußten, war nicht exprimis verbit festgelegt. Es hieß nur *de Heer- und Commercial-straßen*. Diese Formalisierung wurde die Wurzel späterer Auseinandersetzungen, weil die Chausseen auch in Franken als Instrument merkantilistischer Wirtschaftspolitik gehandelt wurden. Jeder größere Kreisstand erwarb sich durch eine heiser Ansicht nach besonders geschickte Chausseepolitik einen Gewinn für seinen Staatskoffer und eine Förderung seiner Wirtschaftsmacht. Aus diesem Grund richtete sich das Hauptinteresse der einzelnen Kreisstände weniger auf die Bauweise der künftigen Chausseen als auf die Verteilung der Lasten und die Höhe der nachher einzufordern Chaussegelder. Waren 1785 auf Kreiszebene die Cabellfahrten, die Bespannung der Frachtwagen mit mehr als vier Pferden und eine größere Wagenlast als vierzig bis achtundvierzig Zentner zur Schonung der neuen Straßen verboten worden¹², so folgte mit der Regelung der Chaussegelder die einschneidendste Neuerung, da diese Besatzungsgelder zusätzlich zu den früher allein üblichen Zöllen hinzukamen. Den heutigen Autofahrer reizen die damaligen Gebührenbelastungen trüben. Für jede Wegstunde Chaussee, das waren rund 1,7 Kilometer, hatte der Benutzer pro Zugpferd oder Reitpferd einem Kreuzer Chaussegeld an den Territorialherren zu bezahlen. Zur Orientierung: 60 Kreuzer waren ein Gulden, und ein einzelner Tagelöhner verdiente beispielsweise beim Würzburger Chausseebau pro Arbeitstag 14 Kreuzer¹³. Hierbei darf förtlich nicht übersehen werden, daß eine Frachtfuhr auf guten Chausseen im Vergleich zu dem alten Erdbeweg nach zeitgenössischen Angaben trotz halber Bespannung doppelt so schnell vorankommen konnte.

Der Verlauf der neuen Chausseen sollte nach Kreisbeschluß möglichst gestreckt sein¹⁴. An diese Vorschrift hielten sich die einzelnen Kreisstände in unterschiedlicher Weise. In territorial vernetzten Gebieten wurde häufig der alte Verlauf genau beibehalten, weil man sich auf eine neue, bessere Trasse nicht einigen konnte bzw. wollte. Die kleineren Kreisstände und die Reichsritterschaft hatten insgesamt an dem relativ neuen Chausseebau wenig Interesse, weil er ihnen die geringsten Vorteile versprach, während umgekehrt die fürstlichen Chausseen des Würzburger Bischofs oder der Ansbacher Markgrafen allein schon durch ihren auf weite Strecken schneurgeraden Verlauf ihren politischen Bauherrn vertieften. Ein großer Teil unserer heutigen förtlichen Bundesstraßen – wie etwa die von Würzburg über Geldersheim-Münnerstadt-Melktstach in Richtung Meiningen, die B 23 von Würzburg über Dettelbach nach Ebrach, oder die B 13 von der Bezirksperse bei Ebern

Jahreswende

Alfred Dörs

Das Jahr versinkt
im Licht der Sonne.
Das Lebens-Wegen schwarzten
auf der Waage,
bereit,
dem Groß und Nein
der dunklen Stunden
zu entsagen.
Die reinen Ziele
Friede, Freiheit
ragten in die Zeit.

Über Uffenheim nach Ansbach – ist allein schon durch die vielen schmerzgeraden Straßensehneite als ursprüngliche Chausseeanlage des 18. Jahrhunderts erkennbar. Wenn die Straße dabei bevorzugt von Dorfkirchen zu Dorfkirchen zu ziehen scheint, darf dies nicht als Ausdruck einer besonderen Frömmigkeit des fränkischen Volkes und erst recht nicht als Einfluß Napoleons interpretiert werden. Dazwischenliegende Effekte waren das aus Frankreich übernommene non-plus-ultra damaliger Straßenbaukunst¹⁾, denn eine vollständige Chaussee mußte nach Auffassung der Ingenieure nicht nur zweckmäßig und dauerhaft, sondern auch schön und imposant sein²⁾. Daß über letztere Auffassung bereits im 18. Jahrhundert die Anschauungen auseinandergingen, beweist heute noch die oben erwähnte B 23. Ihre im sparsameren Bamberger Hofstadt gelegene Fortsetzung von Burgweilheim-Burgbrunn nach Bamberg hat heute noch mehr Kurven als der Streckensehneite von der Abzweigung zwischen Rotendorf und Bichelried nach Ubrach, weil man in Bamberg nicht immer so wollte, wie es sich die Würzburger (trotz Personalkontakten)

Anmerkungen:

Sämtliche mit BStAB (Bayerisches Staatsarchiv Bamberg) gekennzeichneten Anmerkungen sind der Akte des fränkischen Kreises II 2, Nr. 228 des Staatsarchivs Bamberg entnommen.

¹⁾ BStAB. – ²⁾ Die kaiserliche Verordnung vom 4. Aug. 1764 berief sich ausdrücklich auf die Forderungen der Kurfürsten, vgl. auch kaiserliches Ministerialschreiben vom 29. Aug. 1764, BStAB. – ³⁾ Bamberger Landverordnung vom 7. Juni 1765, BStAB. – ⁴⁾ Bayer. Staatsarchiv Würzburg (BStAW), Fünfl. Kreisakten 499. – ⁵⁾ Kreisconclusum vom 14. Dez. 1781, BStAB. – ⁶⁾ Eingabe des Hochstifts Eichstätt vom 14. Dez. 1783, BStAB. – ⁷⁾ Eingabe der Reichsstadt Nürnberg vom 18. Dez. 1783, BStAB. – ⁸⁾ Kreisconclusum vom 15. Dez. 1783, verfaßt im Kreis-Palast vom 30. Okt. 1781, BStAB. – ⁹⁾ Saund 1764, BStAW, Würzburger Beschlüsse 36 271. – ¹⁰⁾ Kontinuation vom 11. Jan. 1768, BStAW, Fränkische Kreisakten 28. – ¹¹⁾ Vgl. LEIDER, Christian Friedrich von: Vollständiger Inbegriff aller bey dem Straßenbau vorzukommenden Füllen... Frankfurt 1778, S. 180 f.; „...wer aber gleichwohl behaupten wollte, daß die französischen Chaussees genau so gerichtet seyen, und man hiernach von Straßburg bis Callmar 12. Stunden lang immer nur schön richt aufziehen, und von beyden Seiten die Thiere beständig im Gesick behalt, verricht dadurch, daß er nicht darauf sehr gegossen hat, die Kirchhöfen von diesen Stößen auf dem Anhöfen nur dazwischen vor und hinter sich gehen zu lassen, wo ein Winkel angebracht werden ist.“ – ¹²⁾ Vgl. das von einem unbekannten Verfasser geschriebene Handbuch: Aus Erfahrungen gesammelter theoretisch-praktischer Unterricht in dem Straßen- und Brückenbau, Zweibrücken 1786. – Foto: Hans-Peter Schäfer
Text zu den Abbildungen: