

Königlich-bayerische Wegweiser und Stundensäulen

Von Cornelia Oelwein

Wer durch Bayern reist, kann sie mit etwas Glück entdecken: die weiß und himmelblau gestrichenen Wegweiser aus längst vergangenen Tagen, auch im Landkreis Freising beziehungsweise Landkreis Dachau. Seit über 175 Jahren stehen sie dort und weisen den Weg ins nächste Dorf oder markieren die Grenze der königlich-bayerischen Bezirksamter. Und noch häufiger sind die historischen Meilensteine – einst Stundensäulen genannt – zu finden.

Den rechten Weg zu finden, war gar nicht so leicht

Bis ins 18. Jahrhundert reiste man kaum zum Vergnügen. Die Bauern fuhren höchstens zum nächstgelegenen Markt – doch den Weg kannten sie und bedurften keiner Wegweiser. Anders die fremden Fernreisenden. Auf den Straßen traf man Händler mit Fuhrwerken oder der Kraxe auf dem Rücken, Handwerksburschen auf der Walz, verschiedene Leute, die aus politischen oder familiären Gründen auf Reisen gingen, gelegentlich auch einen Pilger und natürlich fahrendes Volk und Gesindel. In der Zeit der sogenannten Aufklärung wuchs dann das Interesse an fremden Kulturen und Regionen. Die Kavaliertour wurde allgemeine Mode in adeligen Kreisen, doch dabei reisten die Herren in mehr oder weniger bequemen Kutschen quer durch Europa. Auch Johann Wolfgang von Goethe ging auf die »Italienische Reise« anno 1786 mit der Extrapost, also einer eigens von ihm gemieteten Postkutsche. Manche ritten zu Pferd. Die meisten bildungshungrigen Bürger machten sich jedoch per pedes auf den Weg, und das war offensichtlich nicht die schlechteste Art der Fortbewegung. Dass einst eine Reise auch mit der Ordinari-Postkutsche kein reines Vergnügen bedeuten konnte, beweist unter anderem Wolfgang Amadeus Mozart in verschiedenen drastischen Schilderungen: »Ich versichere sie, daß keinem von uns möglich war nur eine Minute die Nacht durch zu schlaffen – dieser Wagen stößt einem doch die Seele heraus! – und die Sitze! – hart wie stein – von Wasserburg aus glaubte ich in der that meinen Hintern nicht ganz nach München bringen zu können! – er war ganz schwierig – und vermuthlich feuer Roth – zwey ganze Posten fuhr ich die Hände auf dem Polster gestützt, und den Hintern in lüften haltend --- doch genug davon, das ist nun schon vorbei! – aber zur Regel wird es mir seyn, lieber zu fus zu gehen, als in einem Postwagen zu fahren.«¹

Der mangelnde Komfort war wohl eine der Ursachen, warum Fußreisende bis weit ins 19. Jahrhundert hinein zum gewohnten Straßenbild gehörten. Selbst die königlich-bayerischen Hofpagen wanderten auf »Schusters Rappen« in den großen Ferien durch Europa.²

Doch Reisen war in jeder Form äußerst anstrengend. Und nicht von ungefähr kommt das englische Wort für reisen (»to travel«) vom französischen »travailler«, sich mühen. Doch der Reisekomfort sollte langsam steigen, nicht nur was die Gasthäuser und die Transportmittel betrifft, sondern auch die Straßen. Und folglich nahm seit dem Ende des 18. Jahrhunderts die Reisefreude stetig zu – egal ob hoch zu Ross, in der Kutsche oder zu Fuß. »Vor vielen Jahren, als im Spessart die Wege noch schlecht und nicht so häufig als jetzt befahren waren...«, beginnt etwa Wilhelm Hauff seine 1828 erschienene Geschichte vom berühmt-berüchtigten »Wirtshaus im Spessart«.

In früheren Zeiten war es allerdings oft äußerst schwierig

gewesen, abseits der Haupttrouten den richtigen Weg zu finden. Straßenkarten gab es nicht – höchstens für die großen Chausseen, die Straßen, die heute als Bundesstraßen mit B 11, 12, 13 usw. durchnummeriert werden. Und selbst diese Karten sind erst um 1800 entstanden. Adrian von Riedl, der gewissermaßen in eigener Regie und auf eigene Rechnung seit 1785 eine »Mappierung« des Landes durchführen wollte, konnte die Karte niemals vollenden. Lediglich Riedls Reiseatlas von Bayern erschien ab 1796 nach und nach im Druck. Darin waren die Orte an den einzelnen Chausseen, den großen Überlandstraße wie Perlen an einer Schnur eingezeichnet. Auch die Stundensäulen. Das war für Reisende sicher ein Hilfsmittel. Von topografischer Genauigkeit war jedoch auch dieses Werk weit entfernt, selbst wenn es für seine Zeit und vor dem Hintergrund, dass es als Privatunternehmung angefertigt wurde, als sensationell gelten darf.³ Reisehandbücher beschrieben ebenfalls nur die großen Routen; auf Nebenwegen waren sie kaum von Nutzen.

Man musste sich also anders behelfen. Noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden deshalb häufig kundige Führer (auch als Wegweiser bezeichnet) von einem Ort zum anderen engagiert, was allerdings auch nicht immer zielführend war. »Verlaß dich nicht auf unverbürgte Wegweiser, und suche ihrer möglichst zu enttrathen«, hieß eine der Verhaltensregeln für Reisende.⁴

Nicht selten verliefen sich die Wanderer heillos im Wald – Märchen und zahllose Erzählungen berichten bis heute davon. Man denke nur an »Hänsel und Gretel«. Kaum eine Reisebeschreibung, kaum ein früher Roman versäumt, diese unerfreuliche Erfahrung zu erwähnen. Man glaubte sogar, dass Gespenster an Kreuzwegen säßen, um den Reisenden irre zu leiten, oder dass böswertige Irrwische und Irrlichter den armen Wandersmann an der Nase herumführten. »Wegweiser mit mitleidigen Armen gab es nicht«, bedauerte etwa Heinrich Hoffmann, der Vater des Struwwelpeters, in seiner »Reise eines Studenten von Frankfurt nach Halle« 1832.

Zwar konnte man hin und wieder auf ein mehr oder weniger verwittertes Holztaferl stoßen. Doch das war die Ausnahme. Wegweiser waren Mangelware, ebenso Meilensteine oder Ortstafeln. Und zudem konnte man nicht sicher sein, ob nicht vielleicht irgendein Schelm den Wegweiser verdreht habe – wenn die Aufschrift überhaupt noch zu lesen war.

Meilensteine und Wegweiser waren auf wenige Straßen beschränkt. In einem in Leipzig erschienen Lexikon des 18. Jahrhunderts ist als Besonderheit zu lesen, dass zwischen London und Oxford gewisse Lapidés (Steine) stünden, die noch aus der Römerzeit stammen sollten. In Sachsen dagegen begann man laut Lexikon erst im Jahr 1682 »hin und wieder durchs Land hölzerne Wegsäulen zu errichten«. »Säulen mit Armen« kamen gar erst ab 1702 hinzu. »Die Arme wurden nur bei Kreuz- und Scheidewege gesetzt, um anzuzeigen, wohin jeder Weg leite. Damit sie desto dauerhafter sein sollten, so wurden sie aus Eichenholz verfertigt.«⁵ Auch in der Mark Brandenburg gab es hölzerne Wegweiser.⁶ Ähnliche Verhältnisse dürfen wir für Bayern annehmen.

Wegweiser wären hilfreich

Neue Wegweiser mussten also her und diese sollten auch noch einigermaßen gut aussehen! Im März 1821 erschien deshalb im

bayerischen »Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung« unter der Überschrift »Wegweiser auf dem Lande« ein entsprechender Aufruf. Man wünschte Wegweiser auch dort, wo statt einer offenen breiten Straße, die Ortschaften »durch allerlei Fahr- und Feldwege oder durch räthselhaft im Walde sich kreuzende Pfade mit einander verbunden sind«. Oft begegnete dem Wanderer dort stundenlang kein Mensch, der ihm Auskunft hätte geben können. Nach einem falsch eingeschlagenen Pfad hieß es deshalb nicht selten »umkehren und den Weg wieder zurückmarschieren«, wenn es einem nicht gelang, »nach zeit- und lustraubendem ängstlichen Umherschweifen im Walde endlich auf den rechten Weg zurück zu kommen«. Dabei wäre so leicht Abhilfe zu schaffen, »indem es hier nichts bedürfte, als an den Stellen, wo die Feld- und Waldwege in verschiedener Richtung sich theilen, an einem nur mannshohen Pfahl auf einem entscheidenden Platze ein Querbrett zu befestigen, auf dem mit dunkelrother oder schwarzer Ölfarbe ein Hauptort, auf den ein solcher Fuß- oder Seitenfahrweg hinführt, kurz genannt würde.« Und der Autor des Artikels schließt: »Man könnte in der That eine solche Fürsorge als eine moralische Landesverschönerung ansehen, da die Landinwohner den Bedürfnissen der Reisenden auf eine so menschenfreundliche Art zu Hülfe kämen.«⁷

Die Worte fanden mannigfachen Anklang und ergänzende Vorschläge wurden gemacht: »Da die hölzernen Pfähle und Tafeln durch den Einfluß der Witterung, oft auch durch Muthwille und Bosheit, sehr bald zerstört werden, so möchten wohl steinerne Wegweiser weit vortheilhafter seyn. Wo es aber an tauglichen Steinen gebricht, wären allenfalls nach antiken Mustern geformte, hohl gegossene eiserne, gut befestigte Wegweiser die dauerhaftesten.«⁸

Als die Forderungen nach neuen Wegweisern, Meilensteinen und Ortstafeln immer lauter wurden, regierte in Bayern König Max I. Es sollte jedoch seinem Sohn und Nachfolger Ludwig I. vorbehalten sein, die guten Ideen in die Tat umzusetzen.

Die neuen Wegweiser kommen

1830 kam es endlich zur »Instruction für Errichtung von Stunden-Säulen, Geländern, Wegweisern und Ortstafeln in Bayern«. Auf allerhöchsten Befehl sollten sie im ganzen Königreich in gleicher Form und mit den gleichen Maßen hergestellt werden. Den jeweiligen Polizeibehörden wurde die Instruktion zu Jahresbeginn zugestellt. Sobald es die Jahreszeit zuließe, sollte mit der Umsetzung begonnen werden.⁹

Man unterschied Wegweiser, die an Straßengabelungen beziehungsweise Kreuzungen aufgestellt wurden, Stundensäulen (= Meilensteinen), die in regelmäßigen Abständen die Straßen begleiteten, Zeichen an den Grenzen der verschiedenen Gerichtsbezirke und Ortstafeln. Laut Anweisung sollten Wegweiser mit dem Hinweis »nach« und dem Ortsnamen errichtet werden und zwar so, dass jeweils zwei Tafeln auf einer Säule angebracht werden, nicht auf zwei unterschiedlichen Pfählen.¹⁰ Auch neue Ortstafeln sollten dort, wo sie unleserlich geworden waren oder ganz fehlten, errichtet werden. »Zu den Namen des Ortes soll der Beisatz: Stadt, Markt, Pfarrdorf, Dorf, Weiler, einzelner Hof hinzugefügt werden.« Die nichtssagende Angabe »Ortschaft« dagegen sollte wegfallen.¹¹ Poststationen sollten mit einem Posthorn bezeichnet werden, die Schriften die gleiche Größe wie auf den Wegweisern erhalten und natürlich sollten die Ortsnamen korrekt geschrieben werden, nicht etwa – wie geschehen – »Nimpfenburg« für Nymphenburg.¹² Allerdings sollten nicht alle Ansiedlungen ein Ortsschild bekommen. »Größere, allgemein bekannte Städte bedürfen keiner Ortstafeln. Eben so sollen diese Tafeln nicht mehr für Orte errichtet



Wegweiser und Ortsschild in Oberzeitlbad, Cde. Altomünster

Foto: E. Echter

werden, welche weit von der Straße liegen.« Dagegen wurde gestattet, »an wichtigen, dazu geeigneten Orten oder Stellen, zum Beispiel am Ammer- oder Chiemsee u. a. darauf sich beziehende topografische Notizen, wenn auch auf besonderen Tafeln, beizufügen. Dieselben sollen aber nur sehr sparsam angewendet und zur Verhütung aller unzumutbaren Anwendung der Aufstellung und die Inschrift derselben von den Regierungen bestimmt werden. Die mit dem topografischen Atlas von Bayern [von Adrian von Riedl] ausgegebenen Repertorien können hierbei zugrunde gelegt werden.«¹³

Als Material für Wegweiser und Ortstafeln verwendete man neben Holz Gusseisen, das in jenen Jahren als Baumaterial gerade in Mode kam – man denke nur an die Bad Kissinger Brunnenhalle, den Münchner Bahnhof oder die Schrannehalle am Münchner Viktualienmarkt. Gusseisentreppen waren der letzte Schrei und viele andere Geräte und Artikel, welche bisher aus Holz oder anderen Metallen hergestellt worden waren, konnten nun »ungleich wohlfeiler und dauerhafter, zum Theil auch leichter, eleganter und geschmackvoller von Gußeisen geliefert werden.«¹⁴ Und zudem hatten die gusseisernen Tafeln und Wegweiser den Vorzug, dass die Namen als Relief erhalten blieben, auch wenn Regen und Wind die Farbe längst abgewaschen hatten.

Rund vier Jahre dauerte die erste Tafel-Aufstellungs-Aktion, die streng überwacht wurde. Abweichungen von den Vorgaben wurden auf Kosten des Verursachers korrigiert.¹⁵ Und wie um alles und jedes in seinem Königreich, kümmerte sich

seine Majestät höchstpersönlich um das Aussehen der damals topmodernen Straßenschilder. Am 14. Mai 1833 bestimmte König Ludwig I. auch noch die genaue Farbe des Anstrichs: »Im ganzen Königreiche sollen die Wegweiser Säulen weiß und himmelblau seyn« und setzte noch nach: »Scharf drauf zu sehen, daß das Blau himmelblau sey, ja kein dunkleres. Dieses ist keineswegs gleichgültig!«¹⁶ Offensichtlich konnten sich nicht alle mit dem Aussehen der neuen Tafeln anfreunden. Doch der König blieb hart: »Ohne Kgl. Genehmigung keine neuen Formen und Farben solcher Tafeln!«¹⁷ So wurde in den bayerischen Gazetten veröffentlicht: »Auf ausdrücklichen Befehl Sr. Maj. des Königs muß bis zum 1. Juli 1834 die Errichtung der Ortstafeln und Wegweiser mit himmelblau und weißem Anstriche vollendet seyn.«¹⁸ Und offensichtlich war sie es auch. Die Neuerung wurde allseits zur Kenntnis genommen und sogar in einer Charade vom 1. September desselben Jahres hieß das Lösungswort: »Wegweiser«.

»Ich Vorderste habe viele Brüder,
Wir laufen bald da und bald dort,
Der eine bergauf und bergnieder,
Der andere auf Ebenen fort.
Zwar bleiben wir, um nicht zu trügen,
Ein jeder stets unverrückt liegen,
Doch Tag und Nacht dienen wir gern,
Dem Bettler, dem Diener, dem Herrn.[...]
So stehet das Ganze bereit:
Es pflegt seine Arme zu strecken,
Und sprachlos ertheilt es Bescheid.«¹⁹

Auch der Steinmetzmeister Anton Ripfel, der in den Jahren 1833 und 1834 mit der Ottosäule in Ottobrunn bereits ein Denkmal am Wegesrand geschafften hatte,²⁰ ließ sich von der allgemeinen neuen Wegweiser-Begeisterung inspirieren. Im Herbst 1834 wurde auf dem Burghügel von Oberwittelsbach das Nationaldenkmal enthüllt. Großartige Feierlichkeiten waren geplant, jede Menge Gäste wurden erwartet. Deshalb spendete der rührige Steinmetz einen Wegweiser an einer Straßenscheide außerhalb von Aichach, sodass auch die Fremden den Weg zum großen Nationalfest fänden.²¹ Der »eigenthümlichen Wegweiser«, der nach seiner Idee mit Genehmigung der königlichen Regierung »im alteutschen Style von rothem Marmor« aufgestellt wurde²² und in leicht veränderter Form bis heute erhalten blieb, fand breite Zustimmung: »Der von dem Steinmetzmeister Ripfel bey Wittelsbach errichtete Wegweiser erhielt von allen Sachverständigen den einstimmigsten Beifall.«²³ Allerdings handelte es sich bei diesem Exemplar um ein singuläres Einzelstück, während die gusseisernen »Weg-Anzeiger« und »Ortstafeln« in Masse gefertigt wurden, etwa vom Kgl.-bayer. Hüttenamt Obereichstätt.²⁴

1840 kam es zu kleinen Veränderungen in der Form, dass nun die Schäfte der »Ortschafts-Tafeln, Wegezeiger und Grenz-Marken« mit einem spiralförmigen Streifen im Abstand von sieben Zoll (= 18,2 cm) verziert wurden – natürlich in himmelblau!²⁵ Heute kennt man diese Bemalung noch bei Wirtshausschildern.

Nicht nur die Herstellung der zahllosen Wegweiser, sondern auch ihr immer wieder zu erneuernder Anstrich war offensichtlich lukrativ und so mancher Farbproduzent versuchte ins Geschäft zu kommen, auch die Ultramarinfabrikanten Zeltner und Heyne zu Nürnberg, die am 7. November 1841 »wegen Anwendung ihrer Fabrikate auf ausschließende Anwendung dieses Ultramarins für den Anstrich der Ortstafeln und Wegweiser« nachsuchten. Bevor der König eine Entscheidung fällte, ließ er jedoch erst einmal nachfragen: »Ob befragliche Farbe genau die für die bayerischen Wappen vorgeschrie-

bene uralthergebrachte, himmelblau nämlich, habe, muß ich erst sehen, bevor ich Entschließung ertheile.«²⁶ Leider ist das Ergebnis der Nachfrage ebenso unbekannt, wie die königliche Entscheidung.

Stundensäulen und Meilensteine

Neben den Wegweisern und Ortstafeln gab es seit der Zeit der alten Griechen und Römer Meilensteine – natürlich nur an den großen Fernstraßen. Dabei handelte es sich vielfach um Postmeilensäulen; sie dienten in der Postkutschenzeit den Postillionen zur Einschätzung von Teilstrecken. In Sachsen etwa standen sie in unterschiedlichen Größen und Gestalten in Abständen von einer Viertelmeile (1722 war die chursächsische Postmeile auf 9,062 Kilometer festgelegt worden und entsprach einer Fahrzeit von etwa zwei Stunden).²⁷ Einige besonders prachtvolle Steine wurden an exponierter Stelle denkmalgleich errichtet, etwa am Oderübergang in Görlitz, wo sich ein solcher Meilenstein bis heute – frisch restauriert – erhalten hat. Auch rund um Berlin haben solche Postmeilensteine überdauert. Diese Steine wurden vom jeweiligen Landesherrn mit Wegweisungs- und Entfernungsangaben versehen, wobei im Königreich Bayern die Entfernungen nicht in Kilometern oder Meilen angegeben wurden, sondern in zeitlichen Dimensionen, weswegen man sie auch »Stundensäulen« nannte. Als solche sind sie in Katasterplänen und frühen Reisekarten eingezeichnet. Gerechnet wurde dabei die Zeit, die ein Wanderer benötigte: Eine Stunde entsprach gut vier Kilometer. »Von München bis an den See sind fünf mäßige Stunden und mithin kann man zu Pferd oder mit einem Fuhrwerke in einem Tage bequem dahin und zurückkommen«, beschrieb etwa Lorenz von Westenrieder die Entfernung von München an den Starnberger See im Jahr 1784²⁸ und ging davon aus, dass man auch noch genügend Muse für einen schönen Aufenthalt hatte.

Ausgehend von einem größeren Ort wurden im ganzen Königreich die runden, gut 1,80 m hohen Steinsäulen durchnummeriert und auf der vorderen Seite die Entfernung von diesem Ort angegeben. Auf den Nebenseiten stand jeweils die Entfernung der nächsten bedeutenderen Orte oder Poststationen in beiden Richtungen. So enthielt zum Beispiel die siebte Stundensäule auf der Straße von München nach Freising auf der Vorderseite die Aufschrift »7 Stunden von München« und auf der Südseite die Angabe »1½ Stunde nach Freising« und auf der nördlichen »3½ Stunden nach Garching«. Diese Anordnung wurde gewählt, »damit den Reisenden die nach dem bezeichneten Orte bestehende Entfernung stets im Gesichte erscheine.«²⁹ Die Nummerierung begann in München und lief bis zur nächsten Kreishauptstadt oder zur Grenze. In jeder Kreishauptstadt »oder wo diese in gerader Linie nicht berührt werden, in jeder größeren Stadt« begann die Zählung neu, jedoch immer in der Stadt, die München näher lag. Sie fanden auf der linken Straßenseite (in der Richtung der aufsteigenden Nummern gesehen) ihren Platz.³⁰ Diese Stundensäulen waren – wie ihre antiken Vorfahren – in der Regel aus Stein, mit weißer Farbe bemalt, mit schwarzer Aufschrift, und zunächst nicht mit eingehauenen Beschriftungen, wie eine entsprechende Instruktion von 1830 vorschrieb. »Die Zahlen der Stunden werden mit arabischen (nicht römischen) Ziffern, und die Aufschrift mit römischen Buchstaben geschrieben. [...] Die Achtelstundenzeichen werden mit 1/8tel, 2/8tel, 3/8tel u. s. w. bezeichnet, und über diesen Bruchzahlen wird die Numer der Stunde, welcher sie angehören, angegeben, jedoch mit einem Zwischenraume, damit diese Zahlen keine Undeutlichkeit veranlassen.« Erst später wurden Kilometerangaben eingemeißelt, wie sie an den relativ zahlreichen, bis heute

erhaltenen Exemplaren zu finden sind. Offensichtlich sollten die Stundensäulen von einem hölzernen Geländer umgeben werden, die wie die hölzernen Stundensäulen anzustreichen waren. An solchen Orten nämlich, an denen die Herstellung einer steinernen Säule mehr als 40 Gulden kosten würde, war es gestattet, dieselben von Eichenholz zu verfertigen, allerdings waren sie nach vorheriger Austrocknung mit Ölfarbe »steingrün anzustreichen und ehe diese Farbe getrocknet ist, mit feinen Sande zu bewerfen, auch auf den Köpfen mit Eisenblech zu beschlagen«.³¹ Diese Eichensäulen haben die Zeiten nicht überdauert – zumindest ist mir kein Exemplar bekannt.

Die alten Schilder sind längst überholt

Auf alten Bildern und Postkarten sind die königlich-bayerischen Orts- beziehungsweise Grenztafeln und Wegweiser erhalten, im Lande wurden sie nach Ende der Monarchie langsam ersetzt und nur wenige haben die Zeiten überdauert. In den 1860er und 1870er Jahren hatte man die Schilder offensichtlich noch erneuert – in der alten weiß und himmelblauen Bemalung. Im Reichsgesetzblatt vom 16. November 1937, die »Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung – StVO) vom 13. November 1937 betreffend«, jedoch wurden die bis heute üblichen gelben Ortsschilder mit schwarzem Rand und schwarzer Aufschrift endgültig festgeschrieben,³² nachdem sie bereits in den Jahren zuvor nach und nach aufgestellt worden waren.³³ Auf den steinernen Stundensäulen waren nach der Reichsgründung 1871 anstatt der alten Stundenentfernung Kilometerangaben eingemeißelt worden, doch für die immer rasanter vorbeirasenden Kraftdroschken waren auch diese Angaben auf dem runden Stein kaum noch wahrzunehmen.

Warn- und andere den Straßenverkehr regelnde Schilder kannte man im 19. Jahrhundert noch nicht. Sie kamen erst seit der Erfindung und der zunehmenden Verbreitung des Automobils hinzu. Vermutlich wurden diese Verkehrsschilder erstmals 1903 durch den Motor-Car-Act in England eingeführt. In Deutschland gab es sie verpflichtend erst ab 1923 durch die Novellierung des Kraftfahrzeuggesetzes von 1909 und durch die »Verordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr« vom 25. April 1925.³⁴ In der Folge war man dann äußerst kreativ in der Findung immer neuer Warn-, Verbots- und Hinweisschilder, die heute in Hülle und Fülle über das Land verteilt an den Straßenrändern und Kreuzungen stehen und zum Teil als überflüssig angesehen werden. Zum 1. September 2009 ist deshalb – nach mehrjährigen Vorarbeiten einer eigens eingerichteten Kommission – ein Schild abgeschafft worden und einige weitere werden seither nur noch »bei besonderen Gefahren« eingesetzt. Dafür waren jedoch gleich vier neue Verkehrszeichen dazu gekommen. Lichter ist es im Schilderwald also nicht geworden. Und nachdem im Jahr 1927 in München die erste Ampel aufgestellt worden war, war es an unseren Kreuzungen richtig bunt.³⁵ Man kann sich heute kaum noch vorstellen, dass es einst Zeiten gab, in denen die Straßenränder öd und leer waren und man sich über ein Schild gefreut hätte.

Die Zeugen der königlich-bayerischen Reiseinformationen dagegen sind selten geworden, doch einige haben sich erhalten – sowohl letzte Meilensteine, als auch weiß und himmelblau gestrichene Wegweiser aus längst vergangenen Tagen. Wer durch Bayern reist, kann mit etwas Glück noch einen solchen Wegweiser oder ein anderes Taferl entdecken.³⁶ Seit gut 175 Jahren weisen sie den Weg ins nächste Dorf oder markieren die Grenze der königlich-bayerischen Bezirksämter. Die meisten der noch erhaltenen Straßenschilder wurden in den letzten

Jahren liebevoll restauriert. Wegen der Wahl der Farben konnte man allerdings nicht mehr bei König Ludwig anfragen, und so haben die Restauratoren von heute nicht immer den richtigen himmelblauen Ton getroffen. Doch schön sind die biedermeierlich anrührenden Tafeln auch in anderen Farben.

Anmerkungen:

- ¹ Robert Münster: »ich würde München gewis Ehre machen«. Mozart und der Münchner Hof. Weibenhorn 2002, S. 104.
- ² Cornelia Oelwein: Die Ferienreisen der königlich bayerischen Hofpagen von 1817 bis 1914. In: ZBLG 67 (2004), S. 331–400.
- ³ Adrian von Riedl: Reiseatlas von Baiern. München 1796ff.
- ⁴ Verhaltensregeln für Wandernde oder Auszug des Hilarii Buchs vom Reisen (erschienen 1824 in Berlin), zitiert nach Beilage des Monatsblatts für Bauwesen und Landesverschönerung 1826, S. 4.
- ⁵ Johann Heinrich Zedler: Großes vollständiges Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste. 64 Bände. Leipzig 1732-1754; zitiert nach Holger Thomas Graf / Ralf Prüve: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800. Frankfurt am Main 1997, S. 82.
- ⁶ Johann Hübner: Curieuses und reales Natur-, Kunst-, Berg-, Gewerck- und Handlungslexikon. Leipzig 1741, Sp. 1295.
- ⁷ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung. München 1821, S. 11–12.
- ⁸ Ebenda, S. 12.
- ⁹ Münchner Tagsblatt, 1. Februar 1830.
- ¹⁰ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1830, S. 25.
- ¹¹ Eine Ortstafel, kombiniert mit einem zweiarmligen Wegweiser, hat sich z. B. in Kreuzpullach (Landkreis München) erhalten. Abgebildet in: Stadt – Land – Fluss. 150 Jahre Land um München rechts und links der Isar. Begleitbuch zur Ausstellung des Landkreises München aus Anlass der Errichtung der bayerischen Landratsämter am 1. Juli 1862, hg. vom Landkreis München. München 2012, S. 24.
- ¹² Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1821, S. 12.
- ¹³ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1830, S. 25f.
- ¹⁴ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1821, S. 32. Im frühindustriellen England hatte mit der ersten gusseisernen Bogenbrücke der Welt in Coalbrookdale anno 1779 der weltweite Siegeszug des neuen Materials begonnen.
- ¹⁵ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1830, S. 26.
- ¹⁶ Signate König Ludwigs I. Ausgewählt und eingeleitet von Max Spindler, hrsg. von Andreas Kraus (Materialien zur bayerischen Landesgeschichte 2). Band 2. München 1989, Signate 1833/235 bzw. 1833/638.
- ¹⁷ Ebenda, Signat 1834/703.
- ¹⁸ Bayerische Dorfzeitung, 15. März 1834.
- ¹⁹ Bayerische National-Zeitung, 1. September 1834.
- ²⁰ Dazu ausführlich Cornelia Oelwein/Jan Murken: Die Ottosäule in Ottobrunn und ihr Stifter Anton Ripfel. Ottobrunn 2009.
- ²¹ Münchner Tagsblatt, 23. August 1834.
- ²² Bayerische National-Zeitung, 18. August 1834. Vgl. auch Bayerische Dorfzeitung, 16. August 1834. Der Bayerische Volksfreund, 13. August 1834.
- ²³ Münchner Tagsblatt, 31. August 1834. Auch in der Bayerischen Landbötin, 30. August 1834, war zu lesen: »Unseres patriotischen Ripfels Wegweiser ward allgemein bewundert.« Vgl. auch Der Bayerische Volksfreund, 13. August 1834; Cornelia Oelwein: »Ragte eine Veste einst himmelan«. 10000 Bayern nahmen vor 175 Jahren an der Enthüllung des Wittelsbacher-Denkmal teil. In: Der Sonntag (Wochenendbeilage des Donaukurier mit seinen Heimatzeitungen) Nr. 34 vom 22./23. August 2009; Cornelia Oelwein: Eine patriotische Geste, in Stein gehauen: Anton Ripfels Wegweiser nach Oberwittelsbach. In: Unser Bayern, Nr. 7/8, 2013, S. 16.
- ²⁴ Josef Eitle: 600 Jahre Hüttenwerk Obereichstätt. In: 125 Jahre Historischer Verein Eichstätt. Sammelblatt. Eichstätt 2011, S. 25–32. Abbildung.
- ²⁵ Wie Anm. 16, Band 4. München 1992, Signat 1840/628.
- ²⁶ Ebenda, Signat 1841/675.
- ²⁷ Zeitschrift »postfrisch« 3, 2012, S. 36.
- ²⁸ Lorenz von Westenrieder: Beschreibung des Wurm- oder Starenbergersees. München 1784, S. 4.
- ²⁹ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung 1830, S. 25.
- ³⁰ Ebenda.
- ³¹ Ebenda.
- ³² Reichsgesetzblatt (RGBl) 1937, Teil I, S. 1179ff, insbesondere S. 1193.
- ³³ Vgl. die »Vorschriften über Verkehrseinrichtungen«. In: Ministerialblatt für die Preußische Innere Verwaltung 1930, S. 448ff.
- ³⁴ RGBl 1909, 437; 1923 Teil I, S. 743; 1925, Teil I, S. 51.
- ³⁵ Die erste Ampel war 1914 in Cleveland/Ohio aufgestellt worden. Vgl. Fabian Trau: Hundert Jahre Rot-Grün und kein Ende. In: Süddeutsche Zeitung vom 5. August 2014.
- ³⁶ Etwa mitten in Mindelheim, wobei hier die Schrift schwarz auf weißem Grund steht. Verschiedentlich sind sie auch in Museen erhalten, z. B. im Stadtmuseum Wasserburg am Inn, hier allerdings bereits in der neuen schwarzen und gelben Bemalung. Überraschend viele weiße und himmelblaue Beispiele haben sich im Gemeindegebiet von Oberhaching (Landkreis München) erhalten.

Anschrift der Verfasserin:
Dr. Cornelia Oelwein, Weiherstraße 10, 85304 Ilmmünster