

Ein seltenes Verkehrszeichen: die Einhemmstelle in Dachau

Zur Funktion und Geschichte des Hemm- oder Radschuhs im alten Oberbayern

Von Cornelia Oelwein

Mitten in Dachau stehen bis heute ein biedermeierlich anmutendes Zollhäusl, daneben eine Tafel mit den Zollarifen und auf einer weiß und blau bemalten Holztafel der Hinweis »Einheimmstelle« unter einer auf den ersten Blick eigenartigen Darstellung. Dieses Ensemble, das wie aus einem Gemälde von Karl Spitzweg entsprungen scheint, ist wohl einzigartig in Bayern. Doch was hat es mit der Tafel auf sich? Die Antwort lautet: Es handelt sich um ein frühes Straßenschild und besagt, dass an dieser Stelle der Hemmschuh, auch Radschuh und vereinzelt Bremschuh genannt, eingelegt werden musste. Ansonsten drohte eine empfindliche Strafe. Man fand diese Tafeln an vielen Orten in Bayern. Sie sind fast alle verschwunden. Mitten in Dachau, wo einst die Hauptstraße den steilen Karlsberg hinab Richtung München führte, hat sich ein Exemplar erhalten. Es dürfte das letzte dieser Art in Bayern sein.

Der Hemm- oder Radschuh

Wer heute von Hemmschuh spricht, denkt in der Regel an liebe Kollegen oder Anverwandte, Bestimmungen oder Ereignisse, die eine Entwicklung, einen Fortschritt behindern. Dabei wird der Hemmschuh eher negativ betrachtet. Auch das Wort »Radschuh« wurde – als man den Ausdruck noch kannte – im übertragenen Sinn so gebraucht. So war zum Beispiel 1873 im Zusammenhang mit dem sogenannten »Kulturkampf« vom *jesuitischen Radschuh*, *vulgo Dogma* die Rede.¹ Doch hatte der Hemmschuh nicht immer ein schlechtes Image. Einst handelte es sich nämlich um ein äußerst nützliches, ja sogar lebensrettendes Instrument im Straßenverkehr. Es gab in Bayern sehr viele Stellen, an denen eingehemmt werden musste, vor allem in bergigen Gegenden. Auf der Strecke von Passau nach Zwiesel etwa musste Mitte des 19. Jahrhunderts 24-mal der Radschuh angelegt werden.²

Bei starken Gefällen konnten Pferdekarren und Fuhrwerke mit unzulänglichen Bremsvorrichtungen leicht übermäßig Geschwindigkeit aufnehmen: Unfälle waren vorprogrammiert. Die Gefährten rasten den Berg hinab, stürzten um, das Unglück war groß. Da wäre es äußerst hilfreich gewesen, wenn man zur Sicherheit einen Hemmschuh angebracht hätte. Allerdings wird das heute kurios anmutende Gerät in der zahlreichen Postkutschen-Poesie sträflich vernachlässigt. Romantische Lieder besingen Postkutschen-Idylle, vom Hemmschuh singt niemand. Nur auf sehr wenigen der stimmungsvollen Bilder aus der in Wirklichkeit alles andere als »guten alten Postkutschen-Zeit« ist ein mitgeführter Hemmschuh hinten am Wagen baumelnd zu erahnen.³ Und romantische Landschaftsbilder wie das Aquarell von Carl Friedrich Heinzmann, das den Blick auf den Starnberger See um 1835 freigibt und neben der Straße eindeutig eine Hinweistafel auf die Notwendigkeit des Einhemmens mittels Radschuhabbildung deutet, ist ebenfalls eine äußerst seltene Ausnahme.⁴

Beim Radschuh handelte es sich um ein Eisengebilde (seltener ein mit Eisen beschlagenes Holzteil), das im Bedarfsfall mit Hilfe einer (Radschuh-)Kette am Rad befestigt wurde. Es gab verschiedene Formen. Für den besseren Halt hatten einige einen Verbindungsstift (vor allem für Fuhrwerke), um das Rad durch die Speichen zu arretieren. Für elegante Kutschen gab es die Form mit etwas größeren seitlichen Begrenzungen. Da die Bremswirkung der damals üblichen Schleifbremsen an



Abb. 1: Das neu gestaltete Schild samt Pflasterzoll-Tarif in Dachau Foto: Verfasserin

Steilstrecken bei Weitem nicht ausreichte, legten die Kutscher einen an der Achse oder am Langbaum des Fuhrwerks befestigten Radschuh vor das rechte Hinterrad, um das Gespann zu bremsen. Oder wie in Meyers Konversations-Lexikon von 1887 nachzulesen ist: *Hemmschuh (Radschuh), Vorrichtung zur Verzögerung der Fahrgeschwindigkeit eines Fuhrwerks, bestehend aus einer schwach gekrümmten eisernen Platte, welche mittels einer hinlänglich starken Kette an dem Achsholz des Vorderwagens oder dem Langbaum befestigt und vor das zu hemmende Hinterrad gelegt wird. Dieses fährt auf den Hemmschuh und ist nunmehr genötigt, mit demselben zu gleiten. Hierdurch wird der Widerstand beträchtlich gesteigert und die Fahrgeschwindigkeit vermindert.*

Die rechte Seite wurde gewählt, damit der rechts sitzende Kutscher stets einen Blick auf den Radschuh haben konnte. Das unbeschuhete linke Hinterrad sorgte für die Spurführung der Kutsche auf der Straße. Folglich forderten Verkehrsschilder vereinzelt: *Vorsicht! Einheimmstelle / Obacht / Radschuh rechts einhemmen!*⁵



Abb. 2: Ein Radschuh, wie er vor allem bei Fuhrwerken Verwendung fand
Foto: Karl Heinz Torge

In der Regel führten die Kutschen und Fuhrwerke neben verschiedenen Reparaturwerkzeugen ihre eigenen Hemmschuhe mit sich, was auch Adolf Freiherr von Knigge anno 1788 bestätigte. Und noch die *Fiaker- und Droschken-Ordnung* in der *Königlichen Haupt- und Residenzstadt München 1869* bestimmte unter § 4: Die Wagen müssen dauerhaft [...] mit einem Radschuh oder einer Schleifsperrre versehen sein.

Meist baumelte der Radschuh hinten an der Kutsche oder dem Fuhrwerk, und nicht selten standen Anzeigen in den Zeitungen, die einen verlorenen, gefundenen, aber auch gestohlenen Radschuh meldeten oder einen zum Kauf anboten. Der Radschuh war allgemein bekannt. Und so lautete anno 1864 auch eine Rechenaufgabe für die Sonntagsschulen: Ein Radschuh wiegt 10 ¼ Pfund und kostet 2 Gulden 3 Kreuzer. Was kostet 1 Pfund?⁶

Verordnungen und Strafen

Die Bestimmungen zu den Radschuhen wurden immer wieder erneuert, und die Strafen bei Nichtbeachten waren saftig. Bereits zum 1. März 1765 war in der damals neu erarbeiteten Mautordnung eine entsprechende Verfügung erlassen worden, die bestätigte, was bereits vorher befohlen war, nämlich dass an den Mautstationen die Boten und Güterfuhrleute nicht durchgelassen werden, ohne daß sie mit einem Radschuhe versehen seyen. Im Unterlassungsfalle aber sollen sie schuldig seyn, von dem nächsten Mauthamte oder Schranken Zollstatt einen Radschuh von 3 fl. [Gulden] paar [bares] Geld an sich zu lösen. Gleichzeitig wurden die entsprechenden Mautämter und Schranken Zollstätten ange-

wiesen, einen Vorrat an Radschuhen vorzuhalten.⁷ Man kann also davon ausgehen, dass auch der Zöllner in Dachau immer ein paar Radschuhe auf Lager hatte oder zumindest haben sollte. In der Mautordnung von 1769 wurde noch einmal bestätigt, dass das Nichtmitführen des Radschuhes mit einer Strafe von drei Gulden belegt wurde, die dem Mautner zu zahlen war. Diese Strafandrohung wurde am 26. Januar 1790 von Alois Freiherr von Kreitmayer im Namen des Kurfürsten Karl Theodor erneuert.⁸ Karl Theodor hatte sich jedoch bereits vorher des Problems in der Verordnung den Fuhrleuten anbefohlenen Gebrauch der Radschuhen über die Berge bey ihren Lastwägen betreffend intensiver angenommen: [...] Und da auch öfters geschieht, daß die Fuhrleute, sowohl einheimische als fremde, auch Bürger und Bauern, über die Berge auf den Chausseen ihre Last- und Dung- dann sonstige schwere Wagen mit Ketten einhängen, dadurch aber die Straßen äußerst ruinirt werden, so verordnen Wir hiedurch weiters gnädigst, daß jeder Fuhrmann schuldig seye, Radschuhe bey sich zu führen, und mit solchen über die Berge hinab zu fahren, welches Unsere sämtlichen Mautämter den fremden Fuhrleuten, der ansonst zu befahren habenden ernstlichen Bestrafung halber, zu eröffnen haben, Unsere Landesunterthanen aber solches bey Vermeidung noch mehr empfindlicher Strafe gehorsamst zu befolgen wissen werden. Wie Wir dann auch jedermänniglich zur schuldigsten Befolgung des ganzen Inhaltes dieser Unserer gnädigsten Verordnung, mittels öffentlicher Verkündung dieses Generalmandats und fördersamt noch durch die, des Endes auf den Chausseen errichtet werdenden Tafeln hiemit ernstgemessen und nachdrucksamst anweisen. So gegeben, Sulzbach den 18. November 1782.⁹ Das heißt: Man kann spätestens seit dieser Zeit davon ausgehen, dass ein entsprechendes Verkehrszeichen in Dachau stand.

Karl Theodors Nachfolger König Max I. ließ am 26. Dezember 1808 durch seinen Minister von Montgelas verlautbaren: Durch den Bericht Unserer General-Direction des Wasser-, Brücken- und Strassenbaues vom 14. d. M., worin Uns die Nothwendigkeit vorgestellt wird, der häufigen Unterlassung des Radschuh-Einhängens in den erforderlichen Fällen, und den vorsätzlichen oder aus Fahrlässigkeit verursachten Beschädigungen der Strassengraben durch angemessene Strafen Einhalt zu thun, verordnen Wir, daß für jeden Unterlassungs- oder Beschädigungs-Fall dieser Art eine Strafe von sechs Gulden bezahlt werden soll, von welcher dem Angeber oder dem Wegmacher jedesmal die Hälfte als Antheil zufällt. In jeder Inspektion ist auf den Straftafeln diese allgemeine gesetzliche Bestimmung zu bemerken.¹⁰ Doch auch diese königliche Verordnung musste immer wieder aufs Neue verkündet werden, da die gesetzlichen Bestimmungen über den Gebrauch des Radschuhes bisher häufig übertreten worden sind. So zum Beispiel am 11. Juli 1817 durch die Königlich-Baierische Regierung des Isarkreises.¹¹ In den folgenden Jahrzehnten und in anderen Landesteilen berief man sich ebenfalls immer wieder auf die allerhöchste Bestimmung vom 26. Dezember 1808.¹²

Die Strafe für Nichteinlegen lag bayernweit jahrzehntelang bei sechs Gulden. Für München wurde etwa am 4. Juni 1858 von der Königlichen Polizeidirektion zur allgemeinen Kenntniß und Darnachachtung gebracht, daß bei dem Herabfahren über dem Tegernseer (Zacherl-) Berg in der Vorstadt Au, dann Giesinger- und Scharfnagel-Berg in der Vorstadt Giesing, endlich Gasteig- und Lüften-Berg sowohl beladene als unbeladene Fuhrwerke aller Art bei Vermeidung einer Strafe von sechs Gulden den Radschuh einzulegen haben.¹³

Freising

Der Strafsatz galt auch in anderen Kommunen¹⁴, wurde jedoch um die Mitte des 19. Jahrhunderts erhöht. Im Polizei-Strafgesetzbuch für das Königreich Bayern von 1862 wurde unter

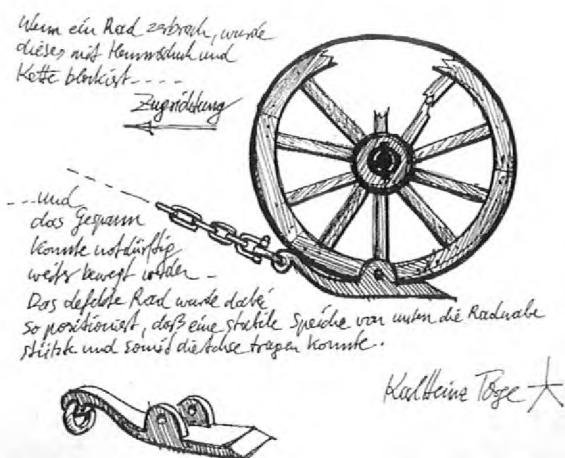


Abb. 3: Ein zweckentfremdeter Radschuh bei einem gebrochenen Rad, Zeichnung von Bildhauer Karl Heinz Torge, Schönenhausen, 2016 © Karl Heinz Torge

Artikel 145 die Anhebung des Strafsatzes auf zehn Gulden festgeschrieben. Aus diesem Grund beschloss am 21. November 1863 etwa der Stadtmagistrat von Freising als Lokal- und Distriktpolizeibehörde: *Die steilen Seitengäßchen hiesiger Stadt, welche ein Einsperren beladener Fuhrwerke erforderlich machen, sowie der Domberg, dürfen nur mit Fuhrwerken befahren werden, die mittels eines Radschuhes eingesperrt sind. Das Einsperren mit der Sperrkette außer der Eisbahn ist wegen Beschädigung des Straßenpflasters nach Art. 145 Ziff. 7 des Polizeistrafgesetzes bei einer Strafe bis zu zehn Gulden untersagt.*¹⁵

Doch bereits damals nahm man es oft mit der Straßenverkehrsordnung nicht so genau. Die Überschreitungen waren allerorts Legion. Kaum ein Monat verging Mitte des 19. Jahrhunderts, in dem etwa bei der Augsburger Polizeibehörde nicht gegen eine oder meist sogar mehrere Personen wegen unterlassener Einlegung des Radschuhes beim Hinabfahren über Berge mit beladenen Wagen verhandelt wurde. Im März 1858 waren es drei Fälle¹⁶, im März 1855 sogar acht.¹⁷ Im Mai 1830 wurden in München fünfzehn Personen wegen unterlassenen Gebrauchs des Radschuhes polizeilich abgestraft.¹⁸ Und so ließen sich ungezählte Beispiele nennen.

Gegenwart

Im Zeitalter von hydraulischen und elektronischen Bremsen, von Antiblockiersystemen und anderen innovativen Erfindungen wird für Nichtanlegen eines Radschuhes keine Strafe mehr fällig. Ganz im Gegenteil: Die moderne Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bestimmt unter § 65 Abs. 3, dass Hemmschuhe *nur als zusätzliche Hilfsmittel und nur dann verwendet werden dürfen, wenn das Fahrzeug mit einer gewöhnlichen Bremse nicht ausreichend gebremst werden kann.* Das dürfte die Straßenbauer freuen. Sie waren nämlich bereits im 19. Jahrhundert wenig begeistert von dem historischen Bremssystem, da die Hemmschuhe massive Straßenschäden hinterließen. Diese mussten jedoch im Sinne der Sicherheit erduldet werden, bis über den modernen Automobilbau neue Bremstechniken zur Verfügung standen – im Grunde eigentlich, bis die tierische Zugkraft abgeschafft war. Da der Hemmschuh die Fahrbahn schnell ruinierte, war er nur bei sehr steil abfallenden Strecken anzuwenden. Für schwächeres Gefälle sollte nur einfaches Hemmzeug, auch Schleifzeug genannt, benutzt werden. Dies waren in der Regel einfache Ketten, die das Rad blockierten. Um die steilen Wegstrecken – oder wie der Bayer sagt: die gachen Strecken – zu entschärfen, wurden bereits in den 1820er-Jahren Vorschläge zu Straßenmodernisierungen gemacht: *Stiege oder steile Stellen in einem Straßen-Zuge werden entweder durch Abtrag und Auftrag in der Art verbessert, daß das auf der Höhe abgetragene unten aufgefüllt wird oder man sucht die Steigungslinie zu verlängern und somit den Stieg zu mindern.*¹⁹ Gelegentlich hielten Hemmschuhe sogar kaputte Räder zusammen; die Wagen fuhren dann gewissermaßen wie auf Schlittenkufen durch den Ort zum Wagner.²⁰ Das war für den Straßenbelag jedoch noch schlimmer als das »normale« Bremsen mit dem Hemmschuh.

Unfallursache: Radschuh

Immer wieder kam es zu Unfällen, sei es, dass man die Aufforderung zum Einhemmen ignorierte; sei es, dass der Kutscher beim Anlegen des Radschuhes im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder kam; sei es, dass das Rad aus dem Radschuh sprang oder dass die Befestigungskette riss bzw. brach. Nur von den wenigsten dieser Unfälle haben wir heute noch Kenntnis. Wenn ein Fuhrwerk im Graben landete, war dies den Zeitungen in der Regel keine Notiz wert. Anders sah es aus, wenn die

Verunglückten prominent waren oder die Sache tragisch ausging, was meist sehr anschaulich-drastisch geschildert wurde.

Friedberg

Am Friedberger Berg, einer der gefürchtetsten Bergstraßen in Bayern, verunglückte etwa am 30. Januar 1826 ein junger Mann: *Die Sperre an seinem mit Holz beladenen Wagen sprang aus, und der Unglückliche gerieth zuerst unter das Sattelpferd, dann unter den Wagen, von welchem ihm das Rad über den Hals und Kopf ging, und er sogleich todt vom Platze getragen wurde.*²¹ Zehn Jahre später ereignete sich ebendort erneut ein schwerer Verkehrsunfall: *Der königl. bayerische General-Major im Generalquartiermeisters-taabe Hr. v. Bauer, in Begleitung des königl. bayerischen Hrn. Majors im Ingenieur-Korps und Referenten im Kriegsministerium, Fhrn. von Schleithelm, welche auf einer Inspektionsreise von München kamen, fuhren Abends nach 8 Uhr mit Extrapost gedachten Berg hinunter. Der Postillon hatte den Radschuh nicht eingehängt; ein Aufhalter brach und die Chaise überschlug sich zweimal dergestalt, daß der Hr. General eine bedeutende Kopfwunde erhielt; der Hr. Major aber drei Knochenbrüche am Arm, Schenkel und einer Rippe erlitt, so daß die Unglücklichen in diesem bedenklichen Zustande nach Friedberg gebracht werden mußten.*²² Und das Münchner Conversations-Blatt klagte wenige Jahre später: *Es scheint, daß jedes Jahr – mit einem Unglück – neuerdings lehren muß, wie gefährlich es ist, ohne Wagensperren den steilen Friedberger-Berg herunter zu fahren und daß die vielen traurigen Erfahrungen nicht hinreichen, Manchen vorsichtig zu machen. Es hätten letzthin vier Personen in einem Wagen beinahe das Opfer dieser oft gerügten Unvorsichtigkeit werden können.*²³ Der Friedberger Berg ist noch heute eine Herausforderung mit seinen 13 Prozent Steigung, und Unfälle sind keine Seltenheit, allerdings nicht wegen eines fehlenden Radschuhes, sondern vor allem bei Eis und Schnee.

München Gasteig

Auch in München ereigneten sich verschiedene Unfälle. Besonders gefährlich war hier der Gasteig (von gacher, steiler Steig), *wo eine große Tafel die Anlegung des Hemmschuhes predigt, welchen Berg aber, trotz der vielen Unglücksfälle, die schwersten Wagen ohne Radschuh und oft sehr schnell herabfahren, so daß 's grausam aussieht*²⁴, wobei hiermit auch bewiesen ist, dass die Ausdrücke Hemm- und Radschuh synonym verwendet wurden.

Landsberg am Lech

Doch die Verwendung eines Hemmschuhes war noch lange keine Garantie für eine unfallfreie Fahrt, etwa wenn Glatteis herrschte, wie am 26. Januar 1836 in Landsberg am Lech, als zwei Herren aus Frankreich *groß beschädigt* wurden, als der Postillon, der ordnungsgemäß den Radschuh angelegt hatte, neben der Kutsche den Berg hinabging, ausrutschte und daraufhin die Pferde durchgingen.²⁵

München Giesing

Ähnliches widerfuhr einem Bauernbuben, *der mit einem beladenen Wagen den Giesinger Berg abwärts fuhr, den Radschuh einlegen wollte, wobei er ausglitschte und hierauf der Wagen über ihn rollte, daß er auf eine jämmerliche Weise sogleich den Geist aufgab.*²⁶ Etwas glimpflicher ging es an derselben Stelle drei Jahre später ab, als ein Hoflakai auf der Rückfahrt von einer Saujagd in Grünwald am Giesinger Berg den Radschuh einhängen wollte. Der Wagen rollte fort, der Lakai wurde umgerissen und *ziemlich stark, wenn auch nicht gefährlich beschädigt.*²⁷ Und als ein Fuhrmann an der Anhöhe bei einem nicht näher bezeichneten Lauterbach *aus Unvorsichtigkeit bei dem zu späten Einlegen des Radschuhes unter den Wagen gekommen und jämmerlich gerädert*

worden war, konnte sich der Journalist die Bemerkung nicht verkneifen: *Möchte doch dieses Unglück zur Warnung dienen!*²⁸ Ein anderes Problem war, dass die Radschuhketten brechen konnten. So wurde im Sommer 1830 in München ein Passant von einem den Gasteigberg herabrollenden Wagen überfahren; der eingelegte Radschuh und Ketten waren entzweygerissen. Der Unglückliche starb nach einer Stunde.²⁹

Wasserburg am Inn

Zu einem besonders aufsehenerregenden Unfall kam es aus demselben Grund am 23. Juni 1848 in der Nähe von Wasserburg am Inn. Das Unfallopfer war keine Geringere als Maria Leopoldine, die Witwe jenes bayerischen Kurfürsten Karl Theodor, der sich viele Gedanken zur Straßensicherheit gemacht hatte. An jenem Tag war sie wohlgenut, wie es heißt, mit einer Kutsche von München Richtung Salzburg unterwegs. An der Wasserburger Poststation hatte man noch die Pferde gewechselt und ein drittes Vorpferd angespannt, denn nach der Innbrücke ging es eine gefährliche, steile Wegstrecke bergan, vorbei am Achazbad und dem Achazkirchlein. Da ereignete sich die Katastrophe: *Es war nachmittags um Viertel über Ein Uhr, als an einem mit 11 Schäffel Korn beladenen Fuhrwagen, der eben den bedeutenden Stadtberg bei St. Achaz abwärts fuhr, die zum Bremsen angebrachte Hemm-Kette brach, wodurch derselbe von der Höhe des Berges schon in unaufhaltbarem Lauf gerieth. Der die Pferde leitende Junge hatte hiedurch alle Gewalt über dieselben verloren, und es mußte für den Fall, daß irgendein Fuhrwerk entgegen käme, ein Unglück geschehen, wenn nicht früher noch ein Sturz seines Wagens erfolgte. Dies geschah nicht. Wohl aber lenkte von unten her ein schöner herrschaftlicher mit 3 Post-Pferden bespannter Reisewagen um die Ecke des Badegebäudes, ehe noch von seinen beiden Postillionen das herabrollende Gespann bemerkt werden konnte. Als man es aber wahrnahm, was es bereits zu spät. Der Postillion konnte nicht mehr ausweichen, das Fuhrwerk krachte in die Kutsche bzw. zwischen die Pferde, die Kutsche stürzte um. Eilends herbeigeeilte Helfer zogen eine bejahrte, aber stattliche Frau aus dem Wagen, die noch Zeichen des Lebens gab. Schnell brachte man sie in die Stube des Badehauses, doch als der Gerichtsarzt knapp zehn Minuten später eintraf, konnte er nur noch den Tod jener Frau feststellen, die durch den Aufschrei *Ach Königliche Hoheit!* ihrer Kammerfrau als Kurfürstin-Witwe erkannt wurde.³⁰ Kammerfrau und Kutscher trugen nur leichte Blessuren davon; über das Schicksal des Unglücksverursachers ist nichts bekannt.³¹*

Der Karlsberg in Dachau

Nicht nur der Friedberger Berg in Richtung Augsburg, sondern auch der »Dachauer Berg« oder »Karlsberg« stand auf der Liste der gefährlichsten Bergstraßen ganz oben. Das wusste man auch in München. In einer Karikatur in den »Fliegenden Blättern« von 1853, in der die oft sehr steilen Einfahrten bei Neubauten in München angeprangert wurden, fluchte der Kutscher, der offensichtlich Erfahrung mit den steilsten der oberbayerischen Bergstrecken gesammelt hatte: *Jetzt bin ich doch schon den Katzenbuckel runter gefahren und den Hirschberg und den Kesselberg, den Dachauerberg und die Hauptstraße bei Landsberg, aber so eine Malefizfahrrerei ist mir doch noch nicht vorgekommen!* Bereits 1790 ließ Kurfürst Karl Theodor die steile Straße vom Marktzentrum hinunter zum Amperübergang verbreitern und »entschärfen« sowie die Mauer anlegen, auf der eine Tafel in lateinischen Worten an dieses Werk erinnern sollte. *Karl Theodor, Kurfürst und des hl. römischen Reichs Verweser ließ diese steile Bergstraße zum Besten der Reisenden und des Handels auf eigene Kosten ebnen – ein Denkmal seiner Sorge für das öffentliche*

*Wohl. 1790.*³² Auch Lorenz Hübner bestätigte 1803, dass Karl Theodor die ehemals sehr steile Straße hatte sanft abgraben lassen.³³ Da dieses aber den Mangel nicht gänzlich abhalf, soll der Kurfürst beschlossen haben, eine ganz neue Bergstraße anzulegen, welche aber durch die vielen Hindernisse, welche die Ueberförderungen der Grund- und Hauseigenthümer in den Weg legten, unterblieb, und es scheint offenbar der landesväterlichen Huld unseres erhabenen Königs [gemeint ist Ludwig I.] [...] vorbehalten, die Beseitigung dieses Uebelstandes zu befehlen, und sich dadurch eine neue Perle in dem Kranze seiner dankbaren Unterthanen zu erwerben. Eine bedeutende Abtragung des Bergrückens würde dort um so leichter zu erzwicken seyn, da die Bewohner Dachaus die abgegrabenen Erdmassen ganz wohl zur Kultivierung ihrer häufigen Moosgründe brauchen könnten, also in jeder Hinsicht dem Werke durch unentgeltliche Fuhren etc. thätigen Beistand leisten würden.³⁴ Offensichtlich hatten schon kurz vor 1800 Einsprüche von Betroffenen die Bauarbeiten verhindert, und so hoffte man nun auf erneute Baumaßnahmen unter König Ludwig I. Doch kam es auch in der Folge nicht zu weiterreichenden Veränderungen. Im Zuge der Baumaßnahmen war 1791 noch das alte Münchener Tor abgerissen worden, das in etwa an der Stelle des um 1820 errichteten und noch heute in veränderter Form bestehenden Zollhäusls stand.³⁵ Der Berg aber wurde nach Karl Theodor »Karlsberg« genannt, auch wenn die Bezeichnung »Dachauer Berg« allgemein weiterlebte. 1804 präziserte Kurfürst Max IV. Joseph, der spätere König Max I., durch seinen Minister Freiherrn von Montgelas bzw. die Churfürstl. Landesdirektion von Baiern, vertreten durch Freiherrn Joseph Maria von Weichs, die Verordnungen seines Vorgängers Karl Theodor, speziell für Dachau. Man schrieb an das Churfürstl. Landgericht Dachau, die Straßenbergmauern und die Befahrung der Bergstraße ohne Radschuh betreffend: *Die Fuhrleute befahren den Dachauerstraßenberg sehr oft ohne Radschuh. Die aber auf so einer Fahrt mit rauher Einsperrung [gemeint ist wohl: einfacher Einsperrung nur mit einer Kette] betroffen werden, sind ohne weiters G[ene]ralmandat mäßig zu bestrafen. Dem bürgerl. Pflasterzollner, der ex aerario eine Klafter Feuchtenholz [= Fichtenholz] beziehen, ist zu bedeuten, daß er allen Fuhrleuten eröffne, daß diejenigen, die über den Berg hinab ohne Radschuh einsperren, sicher gestraft werden. München, den 1. Juni 1804.*³⁶

Unglücksfälle auf dem Karlsberg

Ob die Strafandrohungen gewirkt haben? Vermutlich nur bedingt. *Vorgestern verunglückte ein einspänniges ungehemmtes Fuhrwerk auf dem Dachauer Berge. Soll ein Münchner gewesen sein, hieß es etwa am 23. April 1831 knapp in der »Bayerischen Landbötin«.* Doch oft konnte der Kutscher gar nichts für den Unfall: *Der Dachauer-Berg, ähnlich dem Friedberger, ist einer der gefährlichsten Bergpfade Bayerns und – eine der allerfrequentesten Straßen! Ungewöhnlich viele Unglücksfälle haben sich bereits an dieser Passage ereignet, und zwar in diesem Jahre [1838] schon drei bedeutendere (mehrere minder unglückliche Unfälle abgerechnet).*³⁷ Am 27. April 1838 verunglückte der Schmied von Allach, Vater von 5 Kindern, auf dem Dachauerberge auf eine schreckliche Weise, indem er am Abhang des Berges, wo ihm die Sperrkette brach, unter den Wagen kam, und unter demselben nebst einem Pferde augenblicklich getödtet wurde.³⁸ Im Herbst zuvor war ein Postillion auf dem Dachauer Berg verunglückt, nachdem er vom Bock gestürzt war.³⁹ Am 10. Oktober 1838 bereits kam es erneut zu einem Unglück, das allgemein größeres Aufsehen erregte und wieder einmal die Gefährlichkeit des Dachauer Berges, dessen gefährliche Stelle gewiß auch allen Augsburgern, die nach München reisten, genugsam bekannt ist, vor Augen führte. Ein Augenzeuge berichtete: Ein Mannheimer Fuhrmann war auf dem Weg nach München

unterwegs, da zogen die vordern Pferde nach geschehner Radsperre den Wagen etwas streng an, der Wagen kam in einen solch starken Schwingung, daß selbst die sehr starken Deichselpferde nicht mehr im Stande waren, das rollende Fuhrwerk aufzuhalten, und somit über den Berg hinabgeschleift wurden. Der Fuhrmann, welcher, wie ersichtlich war, helfen wollte, kam unter Pferd und Wagen, wo er geschleift und jämmerlich zugerichtet wurde. Das Fußbein war zweimal zerschmettert, und Nachmittags mußte dem Unglücklichen der Fuß abgenommen werden.⁴⁰

Manchmal gab es jedoch auch Glück im Unglück. So konnte der Schneidermeister Georg Winkler aus München am 17. Juni 1848 dankbar in die »Bayerische Landbötin« setzen lassen: Daß Kinder einen guten Schutzgeist haben, hat sich am Pfingst-Montag den 12. Juni Abends 7 Uhr am Dachauer-Berg bewiesen, wo meine beiden Knaben in einem Einspänner-Chaischen über denselben herabfuhr, und hinter ihnen ein Getreidewagen uneingesperrt einherrollte, so daß in einem Augenblick alles zertrümmert da lag, meine beiden Knaben aber mit Gottes Hilfe unverletzt davon kamen. Allen, welche an meinem Schrecken Antheil nahmen, und zugleich Hilfe leisteten, den herzlichsten Dank in meinem Namen und des Herrn Lohnkutschers Mittermeyer.

Letzte Relikte: Radschuhsäulen und Tafeln

Überall im Lande standen entsprechende Hinweise auf die Notwendigkeit des Einhemmens. Die Tafeln sollten genauso angestrichen sein wie die Oststafeln oder die Wegweiser⁴¹, das heißt in Weiß und (Himmel-)Blau mit schwarzer Aufschrift. Da aber viele der Fuhrleute nicht des Lesens mächtig gewesen sein dürften, wurde stets – ähnlich wie bei heutigen Verkehrsschildern – auch ein Radschuh abgebildet: gewissermaßen ein Piktogramm von anno dazumal. Früher sprach man von Bilderschrift: Daß auch bei uns die Bilderschrift noch nicht ganz außer Gebrauch gekommen ist, sehen wir beispielsweise aus einer Aufschrift, die sich noch hie und da an den Landstraßen findet und in einem abgebildeten Radschuh sammt der Ziffer 10 und einem Ausrufzeichen

besteht, was so viel sagen will, daß wer hier ohne Radschuh einzulegen, hinabfährt, um 10 fl. gestraft wird. Das ist Bilderschrift.⁴²

Ein ganz besonders pfiffiger Reisender stellte an die Redaktion einer Augsburger Zeitung die Frage: Ist im Gesetze die Zeichensprache auch gültig? Und führte aus: An vielen hiesigen Straßenecken sieht man einen Radschuh mit der Unterschrift »einlegen«. Wenn nun ein Hartnäckiger durchaus keinen Radschuh daraus ersehen will, kann man denselben zwingen im Unterlassungsfalle dennoch Strafe zu zahlen, wenn er zugibt, daß er nur Lesen, aber nicht Zeichnen gelernt hat? Die klare Antwort: Ja, man kann.⁴³

Zunächst hatten die Warnungshinweise kein einheitliches Aussehen. Meist handelte es sich um einfache Holztafeln oder Steinsäulen. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts konnten sie auch in Gusseisen ausgeführt werden, wie ein bis heute erhaltenes Beispiel in Lenting beweist. Dort steht an einer Steigung der ehemaligen »Chaussee von München über Ingolstadt in die Oberpfalz« ein Taferl in weißer und himmelblauer Bemalung mit dem Hinweis auf die »Einheimm-Stelle«. Abgebildet ist – wie in Dachau – die vornehmere Hemmschuh-Variante für Kutschen. Das gusseiserne Schild von Lenting dürfte um 1870 im Königlich Bayerischen Hüttenamt Obereichstätt angefertigt worden sein, das bayerische Verkehrszeichen per Katalog anbot.⁴⁴ Auf alten Karten sind vereinzelt auch »Radschuhsäulen« verzeichnet, zum Beispiel am Katzenkopf am Walchensee. Letzte steinerne Radschuhsäulen (auch Bremssteine genannt) sind heute noch aus Böhmen und der Oberpfalz bekannt.

1870 wurde wieder einmal über *allgemeine Warnungstafeln* nachgedacht. Viele waren im Laufe der Zeit überflüssig geworden, nicht aber die Warnungstafeln an Straßenstellen, wo bei dem Bergabfahren der Radschuh eingelegt, oder Radschleifsperrn oder Bremsvorrichtungen und bei Glatteis Eisketten angewendet werden müssen, Art. 145 Ziff 7 des Polizei-Strafgesetzbuches. Und bezüglich dieser Tafeln erschien es als ausreichend, wenn auf denselben eine Radschuhzeichnung mit der Unterschrift »Einheimmstelle« angebracht wird. Wo derartige Radschuhtafeln bereits aufgestellt waren wie in



Abb. 4: Das alte Zollhäuschen und der Hinweis auf die Einheimmstelle, Foto um 1900

Repro: Verfasserin



Abb. 5: Die historische Aufforderung zum Einhemmen neben dem neuen Zollhäuschen vor der Renovierung von 2015

Foto: Verfasserin

Dachau, bedurfte es keiner Veränderung, ansonsten sollten neue gemäß diesen Bestimmungen errichtet werden.⁴⁵ Eine solche Tafel findet man noch heute in Dachau, sodass man annehmen darf, dass sie dieses Aussehen spätestens nach 1870 erhalten hat, wenngleich auch schon vorher mit Sicherheit eine entsprechende Hinweistafel bestanden hatte. Auf alten Fotos ist die Aufschrift *Einhemmstelle* zu entdecken. Später war auf dem Holzschild unter dem noch immer dargestellten eleganten Kutschen-Hemmschuh lediglich der Hinweis *Starkes Gefälle* zu lesen, wohl weil der Autofahrer des 20. Jahrhunderts mit dem Betreff des »Einhemmens« nichts mehr anzufangen wusste. 2015 allerdings wurde das Schild zusammen mit der Rekonstruktion der Tafel des Pflasterzoll-Tarifs, deren Original nebenan im Bezirksmuseum zu finden ist, erneuert. Nun ist wieder eindeutig »Einhemmstelle« zu lesen, in der althergebrachten Schreibweise mit einem »m« samt übergeschriebenen Dopplungsstrich, so wie es auf der alten Aufnahme um 1900 zu sehen ist.

Anmerkungen:

- ¹ Aus: Straubinger Zeitung vom 3. 8. 1873.
- ² So der Kurier für Niederbayern vom 12. 7. 1867.
- ³ Bekannt ist ein Ölgemälde von 1835: Niels Simonsen, Abfahrt einer bayerischen Eilpostkutsche vor der Poststation Giglbach nahe Miesbach. Siehe Klaus Beyer (Hrsg.): *Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900*. Karlsruhe 1992, S. 199.

- ⁴ Antiquariatskatalog Peter Bierl, Eurasburg, 2017/3, S. 11.
- ⁵ Exemplar im Museum für Kommunikation, Depot Heusenstamm.
- ⁶ So Bayerische Schulzeitung (Freising) vom 4. 3. 1864.
- ⁷ Chur-Bayerische Mauth- und Accis-Ordnung, München 1765: *Tarif und Ordnung, wonach die Wegegelder in den Churbaierischen Landen vom 1. ten März 1765 anfangend, bezahlt und eingebracht werden sollen*, S. 2. – Vgl. auch Königlich-Bayerisches Intelligenzblatt für den Isarkreis, München, 16. 7. 1817, Sp. 540.
- ⁸ Regensburger Wochenblatt vom 2. 3. 1790 (Erneuerung 1790 durch Kurfürst Karl Theodor).
- ⁹ Münchener Intelligenzblatt vom 4. 1. 1783.
- ¹⁰ Königlich-Bayerisches Regierungsblatt 1809, Sp. 9f.
- ¹¹ Königlich-Bayerisches Intelligenzblatt für den Isarkreis, München, 16. 7. 1817, Sp. 540.
- ¹² Allgemeines Intelligenz-Blatt der Stadt Nürnberg, 13. 4. 1821; Königlich-Bayerisches Intelligenzblatt für den Rezart-Kreis, Ansbach, 27. 3. 1830; Königlich-bayerisches Kreis-Amtsblatt von Oberbayern vom 12. 1. 1872 und Amtsblatt für das Bezirksamt und Amtsgericht Aichach vom 25. 2. 1872 (Beilage Nro. 8) u. ö.
- ¹³ Neue Münchener Zeitung Morgenblatt vom 7. 6. 1858 (= Münchner Anzeiger, Beilage zu den Neuesten Nachrichten 8. 6. 1858) u. ö.
- ¹⁴ Zum Beispiel Rosenheimer Wochenblatt vom 2. 8. 1857.
- ¹⁵ Freisinger Wochenblatt vom 17. 12. 1863.
- ¹⁶ Augsburger Anzeiger vom 3. 5. 1858.
- ¹⁷ Augsburger Anzeiger vom 30. 4. 1855.
- ¹⁸ Der Bayerische Landbote vom 17. 6. 1830.
- ¹⁹ Monatsblatt für Bauwesen und Landesverschönerung, Heft Januar 1829.
- ²⁰ Für diesen Hinweis danke ich Herrn Karl Heinz Torge, Schrobenhausen.
- ²¹ Der Bayerische Landbote vom 4. 2. 1826.
- ²² Regensburger Zeitung vom 12. 9. 1836 (der Unfall fand am 5. 9. 1836 statt).
- ²³ Münchener Conversations-Blatt vom 14. 3. 1839.
- ²⁴ Der Bayerische Landbote vom 11. 5. 1830. Vgl. auch Der bayerische Volksfreund vom 26. 11. 1830.
- ²⁵ Landsberger Geschichtsblätter 1927, Nr. 8, S. 63 (Aufzeichnungen des Landbergers Karl Theodor Anwander aus den Jahren 1834 bis 1849).
- ²⁶ Der bayerische Volksfreund vom 26. 3. 1834.
- ²⁷ Bayerischer Eilbote vom 21. 1. 1837: *Se. Hoheit der Herr Herzog von Leuchtenberg, die nachgefahren kamen, gerulien sogleich den Beschädigten in Ihren Wagen zu nehmen*.
- ²⁸ Der bayerische Volksfreund vom 10. 9. 1830.
- ²⁹ Das Inland (München) vom 12. 8. 1830.
- ³⁰ Wochenblatt für das Landgericht Wasserburg vom 2. 7. 1848.
- ³¹ 1849 wurde am Achazberg von den Angehörigen der Verunglückten ein Jahrtag begangen und ein neugotischer Gedenkstein errichtet. Er steht noch heute. Vgl. auch Siegfried Rieger: *Das Ableben der hochseligen Frau Churfürstin Maria Leopoldine zu Wasserburg 1848*. In: *Heimat am Inn* 16/17 (1997), S. 143–158.
- ³² Franz Dionys Reithofer: *Chronologische Geschichte von Dachau in Baiern*. München 1816, S. 20f. Inschrift: *Carolus Theodorus, Elector S. R. I. Prov. et Vicarius Praedipitem montis viam Itinerantium commenciavit commodo Aere proprio aequari jussit – Cuius publicae Monumentum MDCCCLXXX*.
- ³³ Lorenz Hübner: *Beschreibung der kurbaierischen Haupt- und Residenzstadt und ihrer Umgebung. Erste Abteilung: Topographie*. München 1803, S. 451.
- ³⁴ Augsburger Tagblatt vom 13. 10. 1838. Vgl. auch Münchner Kurier für Stadt und Land vom 15. 10. 1838, Der Bayerische Landbote vom 15. 10. 1838, Bayerische Landbötin vom 16. 10. 1838, Fränkischer Kurier vom 17. 10. 1838, Bayreuther Zeitung vom 19. 10. 1838.
- ³⁵ Vgl. zu dem Häuschen und den Klagen des Pflasterzollners von 1790: Ursula K. Nauderer: *Zollhäusl. Tafel an Zollhäusl*. In: *1200 Jahre Dachau*, 2005.
- ³⁶ Stadtarchiv Dachau, Akten vor 1945, Fach 049/002.
- ³⁷ Augsburger Tagblatt vom 13. 10. 1838.
- ³⁸ Augsburger Tagblatt vom 1. 5. 1838.
- ³⁹ Augsburger Tagblatt vom 9. 9. 1837.
- ⁴⁰ Augsburger Tagblatt vom 13. 10. 1838; ebenso Bayerische Landbötin vom 16. 10. 1838 u. ö.
- ⁴¹ Königlich bayerisches Intelligenzblatt für die Oberpfalz und von Regensburg vom 30. 6. 1841.
- ⁴² Bayerische Schulzeitung (ein Wochenblatt für die Interessen der Volksschule), Freising 17. 2. 1859, S. 50: *Über das ABC*.
- ⁴³ Augsburger Anzeiger vom 27. 4. 1858.
- ⁴⁴ Josef Eitle: *600 Jahre Hüttenwerk Obereichstätt*. In: *125 Jahre Historischer Verein Eichstätt. Sammelblatt* 103. Jahrgang, Eichstätt 2011, S. 25–32 (Abb. auf Rückseite).
- ⁴⁵ Königlich-bayerisches Kreis-Amtsblatt von Oberbayern vom 2. 9. 1870, Sp. 1876f.

Anschrift der Verfasserin:

Dr. Cornelia Oelwein, Weiherstraße 10, 85304 Ilmmünster