

Von der Birkenhainerstraße im Nordspessart und ihrer Nachbarschaft

Eine kurzgeschichtliche Plauderei von J. A. Eichelsbacher

Auch wenn Gebirge nicht in die Wolken ragen, riegeeln sie doch den Verkehr ab, engen ihn ein und weisen ihm bestimmte Bahnen. Das tut auch der Spessart, der sich in runder 500 m Höhe massig und breit in das Mainviereck lagert. Wir sehen gerade in unseren Tagen, wie er den Planern der Autobahnlinie Frankfurt-Nürnberg manche schwierige Überlegung aufgibt.

Aber unser guter Main hat ja als Wegebahner in uralten Zeiten Verkehrsprobleme gelöst, die den Spessart angehen. In gemächlichem Zuge infolge des geringen Gefälls auf dem weiten Umwege um das Gebirg hat er eine Furche um den Gebirgsstock gegraben, in der in der Besiedelungszeit der Franken viele Frankendörfer und die Verbindungsstraßen zwischen ihnen ihren Platz fanden. Im 19. Jahrhundert konnten sich auch die Schienenstränge daneben setzen, wenn auch mancherorts der Raum zwischen Fluß und Berghang reichlich knapp bemessen ist. Aus dem Gebirg zieht der Main die in den gewundenen Tälern hin- und herschwingenden Bäche an sich, an denen der Mensch ins Gebirgsinnere drang und in Späthesiedelung den kargen Boden rodete und seine Dörfer in langgedehnten Häuserzeilen erbaute.

Mit diesen natürlichen Wegzügen ließ es der Mensch nicht bewenden. Zwar konnte er von Norden her im Tal der Sinn das nördliche Mainknie bei Gemünden und im Kinzigtal den Untermain erreichen, aber der Spessartblock verursachte eine Wegelosigkeit auf einem Landstreifen von 15 Stunden Breite. Hier bahnten die Bewohner vom alten Schlüchtern her über den Salzort Orb eine Nordsüdverbindung mitten durch den Spessart: über den Engländer, die Steigkoppe, den Schwarzkopf, zu den Deichtrögen, zum Echterspahl, über die Eselshöhe, Krausenbach bis in die Südwestecke des Mains bei Miltenberg. Auf dieser Straße gingen die Salztransporte der Orber Salinen auf Eseln als Tragtieren. Versteht sich, daß dieser Höhenstraße der Name „Eselsweg“ gebührt (über den Nordspessart hinaus hieß sie „Weinstraße“). Vom Eselsweg zweigte bei Rohrbrunn ein Strang gegen Wertheim und damit ins Taubertal ab und ein eigener „Sälzerweg“ ging von Orb nach Gelnhausen und durch das Freigericht Alzenau nach Dettingen an die Maintalstraße. Großzügigkeit der Linienführung kann dieser Nord-Südverbindung nicht abgesprochen werden.

Wenn man auf der Karte den Luftweg von Gemünden gen Westen bis zur Einmündung der Kahl zwischen Daumen und Zeigefinger nimmt, so kann man diese Spanne auf die Maintalstraße um den Spessart gut dreimal übertragen. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß man auch anno dazumal, als die Zeit

noch nicht so kostbar war wie heute, versuchte, den Spessart auf einer möglichst geraden Strecke auf der nicht vom Fluß umrahmten Seite des Vierecks zu durchqueren. Diese uralte Ost-Weststraße zieht von Hanau durch die Bulau und das Freigericht an der Kahl nach dem Birkenhain, über die Wasserscheide zwischen Kahl und Kinzig nach Lohrhaupten, zur Hermannskoppe, der bayerischen Schanze, Prozelter Kuppe und den Zollberg hinab zur Dreiflüssestadt Gemünden und fand ihre Fortsetzung nach Würzburg-Nürnberg. Bei Wiesen kreuzte sie sich mit dem Eselsweg. Via Exercitalis (Heerstraße), Hohe Straße, Nürnberger Straße (Fernziel Frankfurt-Nürnberg), Weinstraße, Schifferweg (Rückkehr der Leinreiter von ihrer Mainbergfahrt) und zuletzt Birkenhainerstraße wird sie benannt. Der letzte, schönste Name soll ihr Bestehen überdauern.

Sie war kein Kunstbau wie neuzeitliche „Chausseen“ oder die Römerstraßen, die im 1. bis 3. Jahrhundert die Kastelle von Miltenberg bis Krotzenburg verbanden. Man hieb Waldschneisen, rodete dürrig, fuhr Radgeleise in den Boden und warf in die eingesunkenen Radspuren umherliegende Steine, wenn die Eintiefungen die Fahrzeuge gefährdeten. So entstand mit der Zeit so etwas wie eine feste Straßendecke, auf der die Karren und Wagen der Anwohner, der zahlreichen im ganzen Reich und benachbarten Ausland bekannten Frammersbacher Fuhrleute, der Glasmacher, die zuerst im Nordspessart Raubbau am Walde verursachten und nach und nach die Glasmacherdörfer des Nordspessarts gründeten, die von Soldknechten bewachten Frachtwagen der Kaufleute des Messeverkehrs Frankfurt-Nürnberg und nicht zuletzt die Troßwagen marschierender Heere mühsam ihres Weges zogen.

Die Sage läßt schon Karl den Großen die Hochstraße benützen. Friedrich der Rotbart soll von Gelnhausen, des Reiches Stadt, auf der Birkenhainer gegen Mainz geritten sein. Da hätten ihn seine Feinde am Altenmarkskopf mit Übermacht überfallen und ihn und sein Gefolge in Not gebracht. Da seien ihm die Bauern der Hohen Mark um den Hahnenkamm mit Waffen zu Hilfe geeilt, wofür er dem kleinen Landstrich der Hochmark Freiheit verliehen von jedem Landesherrn. Nur einen Wagen voll Heu mit einem lebendigen Hahn darauf als dem Zeichen der Wachsamkeit hätten sie fortan in die Kaiserburg Gelnhausen zu steuern gehabt. Ihren Landesobersten hätten sie auf dem Märkerding bei Wilmundsheim (heute Alzenau) in freier Wahl erkoren. Ob der Sage ein geschichtlicher Grund innewohnt, ist nicht zu erfahren, aber das Freigericht besaß seine Freiheit bis 1500 und führt seinen stolzen Namen bis auf den heutigen Tag.

Geschichtlich fest begründet sind Friedrichs I. Beziehungen zu seiner Stadt Gelnhausen. Da heben sich auf der Kinziginsel die efeumrankten Ruinen seiner Burg, des architektonisch schönsten Burgenbauwerks der romanischen Zeit in deutschen Landen, und krönt die herrliche Marienkirche aus seiner Zeit mit ihren hochstrebenden Türmen, ihren prächtigen Steinmetzarbeiten und Kunstschätzen die ehemals freie Stadt an der Reichsstraße des Kinzigtales,

deren Stadtrechte von späteren Kaisern bei Stadterhebungen als Muster verliehen wurden. Gelnhausens große Männer, Joh. Jakob von Grimmelshausen, den Dichter des „Simplicissimus“ und Philipp Reis, den Erfinder des Fernsprechers, mußte jeder Deutsche kennen (Heimatemuseum Gelnhausen).

Grimmelshausen schildert uns anschaulich wie kein anderer die Not des Dreißigjährigen Krieges in seiner Spessartheimat während der jahrelangen Belagerung von Hanau durch die Kaiserlichen (1633 — 35), während der kaiserliche Reiterregimenter auf der Birkenhainerstraße dahinjagten, Schweden bei ihren Verproviantierungsausfällen in die Spessartdörfer ihr folgten und die Bevölkerung in unsagbaren Kriegsgreueln in die Gräber sank oder ins Elend ging.

Geschichtlich nachweisbar ist auch, daß schon Tilly vorher nach der verlorenen Schlacht bei Breitenfeld 1631 auf der Birkenhainerstraße und dem Sälzertweg nach Aschaffenburg eilte um seine dezimierten Völker wieder aufzufüllen. Am 11. November 1631 stürmte der Schwedenobristleutnant Hubald mit 2100 Reitern bei Nacht und Nebel von Gemünden her auf der Hochstraße nach dem Untermain und nahm die starke Festung Hanau im Handstreich, während der Schwedenkönig auf seinem Zuge gegen Mainz von Würzburg her die bequemerre Mainstraße über Miltenberg-Aschaffenburg benützte. Als sein General Horn im Februar 1632 durch Tilly von Bamberg auf Schweinfurt geworfen war, da eilte ihm Gustav Adolf von Mainz her in Gewaltmärschen auf der Birkenhainerstraße zu Hilfe.

Auch in den Kämpfen mit den Franzosen um und nach 1800 hatte die Birkenhainerstraße ihre Rolle als strategische Verkehrslinie noch nicht ausgespielt. Sowohl 1796 als 1800 marschierten auf ihr französische Truppenkörper nach Franken und sehr eilig auf ihr zurück. Und als Napoleon I. nach der Völkerschlacht bei Leipzig durch die Kinzigengen nach Westen strebte, begleiteten ihn Sicherheitsabteilungen auf unserer Höhenstraße, die zu sperren die Wredeschen Seitenkommandos zu spät kamen. Am Zuspät verlor der Bayerngeneral bei Hanau am letzten Oktober 1813 die Schlacht.

Blättern wir in der Geschichte um ein halbes Jahrtausend zurück, so finden wir eine Kampfepisode aus dem 13. Jahrhundert im westlichen Drittel unseres Straßenbereichs, deren Ausgang die Besitzverhältnisse im Nordspessart für alle Zeit bestimmte. Die Grafen von Rieneck, die vor 1200 ihre rheinische Heimat mit ihrem neuen Ansitz im Sinntale vertauschen mußten, waren kaiserliche Vögte über das Stift Peter und Alexander in Aschaffenburg und „über die freyen Leute um und in dem Walde, den man nennet den Specht-hart, an der Kalda...“ Sie strebten in diesem Gebiet nach der Landeshoheit und kamen deshalb mit dem Erzstift Mainz, das zielbewußt zum gleichen Zwecke am Spessarttrand nach Osten drang, in langjährigen blutigen Streit. Die weltliche Macht unterlag und wurde auf die kleine Grafschaft an der Sinn beschränkt. Der Spessart wurde mainzisch. Die Rannenburg bei Alzenau, die

nicht mit der heute noch gut erhaltenen Ronneburg bei Büdingen verwechselt werden darf, mußte 1266 geschleift werden.

Im Wetterauer Raubkrieg ließ König Rupprecht 1405 eine Anzahl Burgen nahe der Birkenhainer Straße niederbrennen, deren Inhaber sich mit dem einträglichen Handwerk des Überfalls auf Reisende beschäftigt hatten. —

Genug der Mär von Kampf und Streit um die Birkenhainer Straße. Lieber wollen wir noch kurz der Zeiten denken, da menschlicher Fleiß aus dem Boden Schätze hob. Hart südlich der Birkenhainerstraße im Bereich des Kahltales bei Geiselbach, Huckelheim, Krombach, Kleinkahl und Sommerkahl grub man schon seit dem 15. Jahrhundert auf Kupfer, Silber, Eisenerze und auf Kohlen. Die Bergwerke machten keinen Besitzer reich, so oft auch die Versuche bis in die neueste Zeit durch andere Unternehmer erneuert wurden. Nördlich der Straße, im Biebergrund bestanden ebenfalls schon vor 400 Jahren Gruben auf Eisen, Kohlen, Silber, Kupfer, Blei und Kobalt. Von 1880 an betrieb Friedrich Krupp A. G. die Bergwerke besonders auf Manganerze und Kobalt. Sie wurden 1925 wegen ungenügender Förderung aufgelassen. Um 1900 begann man bei Kahl am Main die Ausbeutung starker Braunkohlenlager im Tagbau (Gewerkschaft Gustav-Mainbrikett). Die Flöze sind ebenfalls erschöpft. Nur eine Anzahl glitzernder Seen — die landschaftsändernde Kahler Seenplatte — erinnert noch an diesen ehemals blühenden Bergbau. Auch die Orber Salinen sind nicht mehr im Betrieb, aber die Heilquellen in Orb und Bad Soden schenken alljährlich Tausenden ihre Gesundheit wieder.

Gar vieles gäbe es noch zu erzählen von unserer Gegend: von den vorgegeschichtlichen Ringwällen auf den Höhen der Kahl, der Rhön, des Vogelsberges, von landesherrlicher Zerrissenheit im Gebiet, wo Spessart, Vogelsberg und Rhön sich vermählen, wo die Grafschaften Hanau und Ysenburg, die Rienecker und Thüngen, die geistlichen Herrschaften Kurmainz, Fulda und Würzburg auf engem Raume aneinander stießen und Napoleons Länderschacher viel zu tun hatte, von bekannten Burgensitzen der Hutten und anderer bedeutender Geschlechter. Es wäre auch zu berichten, wie gleichlaufender Eisenbahnbau in Nord und Süd und ein verbessertes Wegenetz der Birkenhainerstraße allmählich ihre Bedeutung als Verkehrsstraße nahm und sie als stillen Wald- und Wanderweg zurückließ.

Damit wollen wir die alte Straße verlassen und zweier Männer gedenken, die sich um die Erforschung ihrer Vergangenheit verdient gemacht haben. Am Kreuzungspunkt des Eselsweges mit der Birkenhainerstraße hat der Spessartbund den Gedenkstein erneuert, der an Sanitätsrat Dr. Karl Kihn erinnert. Kihn † 1934, ein Sohn des Kahlgrundes, und Sanitätsrat Dr. Hans Hönlein, 1952 in Lohr verstorben, diesen beiden Spessartvätern verdanken wir die Kenntnis von den Höhenwegen. In ihren Forschungen über den Spessart waren sie prächtige Vorbilder für alle, denen Kenntnis und Pflege des fränkischen Landes und Volkes am Herzen liegen. Auch der Frankenbund wird ihre Namen in Ehren halten.