

Seiten freie Ausblicke. So schenkt sie dem Wanderer eine herrliche Weite des Blickes, befreit den Geist von allem erdhaft Schweren und vermittelt eine gelöste Entspannung, die ihm neue Kraft schöpfen läßt“.

Diesem Loblied auf die Rhönlandschaft aus der beschwingten Feder des Rhönvaters Karl Straub seien noch einige nüchterne Ergänzungen angefügt.

Die Rhön war im Laufe ihrer Geschichte niemals eine staatliche Einheit. Im Mittelalter teilten sich die 744 gegründete Abtei Fulda, das im Jahre 1000 mit dem riesigen Salzforst beschenkte Hochstift Würzburg und das mächtige Grafenhaus Henneberg in ihren Besitz. Heute haben die Bundesländer Bayern und Hessen, wie auch das zur DDR gehörige Thüringen an ihr Anteil. Fränkisch, bzw. bayerisch ist nur der Süden und Südosten des Gebirges; auf diese Teile konzentrieren sich auch die Besichtigungen der Bundesstudienfahrt 1972 des Frankenbundes.

Hans-Peter Schäfer

Die Entwicklung des Verkehrsnetzes in der bayerischen Rhön

Vom Beginn der Neuzeit bis zum Eisenbahnbau

„Der Rhöner hat im Frühjahr und Herbst wenig, fast gar keine Arbeit, im Nichtstun bringt er jährlich Monate hin, es bedarf nur der Anleitung“¹⁾ zum Straßenbau, schrieb 1849 der über die miserablen Straßenverhältnisse seines Distrikts erboste Bezirksarzt von Bischofsheim/Rhön an die Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg. Die Eingabe des Arztes ist verständlich, wenn man sich überlegt, daß im Jahr 1849, also rund 100 Jahre nach dem Beginn des fränkischen Chausseebaus, im Bereich der bayerischen Rhön nur die Straße von Neustadt/Saale über Bischofsheim nach Tann auf der ganzen Strecke chaussiert und somit durchgehend gut befahrbar war.

1. Das Straßennetz zu Beginn der Neuzeit

Die Rhön war aufgrund ihrer Landesnatur seit jeher ein wirtschaftlich schwaches Gebiet, das den Fernverkehr nicht gerade anzog. Darüber hinaus war die Durchquerung der Rhön wegen des Reliefs und der weitständigen Besiedlung nicht nur schwierig, sondern im Winter sogar gefährlich gewesen: Noch 1803 mußte beispielsweise die würzburgische Regierung in Zusammenarbeit mit der Regierung von Sachsen-Eisenach Maßnahmen erarbeiten, um in Zukunft die winterlichen Schneeverwehungen ungefährlicher zu machen, weil bis 1803 alljährlich einzelne, in den Schneewehen der Rhön verirrt Leute umgekommen waren²⁾. Unter solchen Umständen war es nicht weiter verwunderlich, daß der alte Handelsverkehr die Rhön regelrecht umging: Der Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden verlief entweder zwischen Vogelsberg und Rhön hindurch fuldaaufwärts von Hersfeld nach Fulda und von dort nach Brückenau, bzw. weiter östlich zwischen Rhön und Thüringer Wald hindurch werraufwärts nach Meiningen und von dort über Henneberg-Mellrichstadt nach Mainfranken, bzw. über Römhild oder Hildburghausen nach Coburg, Bamberg und Nürnberg. Zwischen Ost und West folgte der Verkehrsaustausch südlich der Rhön der Main-Linie, während er nördlich der Rhön, beispielsweise zwischen Frankfurt und Leipzig, meist über Fulda-Hünfeld-Vach lief. Diese Verhältnisse sind

in etwa auch in der ersten großen deutschen Straßenkarte, der *Totius Germaniae Novum Itinerarium Studio* der Gebrüder JUNG aus Rothenburg vom Jahr 1641 wiedergegeben³⁾. Die verschiedenen historischen Meilenzeiger und einige Altkarten bestätigen die hier skizzierten Verhältnisse.

Man darf sich nun freilich die Rhön auch in historischer Zeit nicht ganz ohne Verkehrsnetz vorstellen. Einige Verkehrswege über das Gebirge waren spätestens seit der Besiedlung des Rhönvorlandes vorhanden und in Benutzung, und die wichtigsten unter ihnen erschienen gegen Ende des späten Mittelalters als Geleitsstraßen der Würzburger Bischöfe bzw. der Äbte von Fulda. Soweit der heute bayerische Bereich der Rhön angesprochen ist, sind die Verbindungen Hilders-Fladungen, Kaltenordheim-Fladungen und Gersfeld-Mosbach-Bischofsheim/Rhön als Geleitslinien belegt⁴⁾. Wie groß die Verkehrsbedeutung dieser Geleitslinien war, mag eine Episode aus dem Jahr 1522 veranschaulichen. Der Abt von Fulda lag damals mit dem Bischof von Würzburg um die Geleitzuständigkeit südwestlich Hammelburgs in Streit. Vor Ausbruch der Auseinandersetzungen war es die Regel gewesen, daß die fuldaer Kaufleute über Brückenau und Hammelburg nach Würzburg zogen. Infolge des Geleitsstreits zwischen den beiden geistlichen Landesherrn war die Strecke Fulda-Brückenau-Hammelburg-Würzburg blockiert. Um nun den eigenen Kaufleuten trotz der Geleitsquerelen bei Obereschenbach eine Möglichkeit zum Besuch der Würzburger Messe zu geben, bot der Abt von Fulda seinem geistlichen Mitbruder in Würzburg an, die Kaufleute zur bevorstehenden Messe von Gersfeld her über die Himmeldunklen⁵⁾ zu vergeleiten, wo sie würzburgischerseits an der Landwehr in Empfang genommen und über Bischofsheim-Neustadt/Saale-Münnerstadt-Rannungen-Pleichfeld nach Würzburg weiter vergeleitet werden sollten. Der Würzburger Bischof lehnte dieses Ansinnen aufgrund seiner anderslaufenden Interessen ab⁶⁾. Die hier angesprochene Geleitslinie von Bischofsheim/Rhön über die Himmeldunklen, Mosbach nach Gersfeld, die 1596 unter Fürstbischof Julius Echter's Bestandsaufnahme der hochstift-würzburgischen Geleitslinien im Detail erwähnt ist⁷⁾, besaß also in der Regel keine Bedeutung für den Nord-Süd-Verkehr. Als einfache Wegverbindung zwischen Gersfeld und Bischofsheim war sie freilich bis zu dem in bayerischer Zeit erfolgten Distriktsstraßenbau Bischofsheim-Frankenheim-Gersfeld gebräuchlich. Noch deutlicher ist die geringe Verkehrsfunktion für die weiter nördlich gelegene Geleitsstrasse Hilders-Fladungen belegt. Hier formulierte bereits das Würzburger Geleitsbuch von 1596:

„Vom Amt Auersberg oder Hilders aus hat das Stift (Würzburg) soweit sich die zentbarliche Obrigkeit dessen Orts erstreckt, gegen Fulda und andere, wiewohl es, weil das rüegsam wenig geschicht, zu geleiten“⁸⁾.

Das Würzburger Geleitsbuch bringt im allgemeinen keine näheren Angaben über den jeweiligen Straßenverlauf. Wir finden diese erstmals in einer aus dem Jahr 1634 stammenden⁹⁾, heute in der Handschriftenabteilung der Niedersächsischen Universitäts- und Staatsbibliothek Göttingen aufbewahrten Altkarte. Das für die bayerische Rhön einschlägige Detail dieser, aus der schwedischen Besatzungszeit des Hochstifts Würzburg stammenden Karte ist nebenstehend verkleinert wiedergegeben. Das Wegenetz von 1634 besitzt erstaunliche Gemeinsamkeiten mit dem heutigen Straßennetz in der Rhön: Die damals erstmals kartographisch festgehaltenen Verbindungen von Bischofsheim/Rhön über Weisbach-Sondernau-Oberelsbach-Urspringen-Sondheim-Fladungen-Rüdenschwinden-Leubach nach Hilders und von Bischofsheim über den damals anscheinend noch existierenden Hof oder Weiler u f f d e r h o h n M u h r nach Wüstensachsen und dann das Ulstertal abwärts über Melperts-Seiferts-Thaiden-Batten-Hilders und Lahrbach nach Tann sind bis heute in etwa beibehalten. Vergessen ist heute die westlichste Streckenführung der Karte von 1634, die von Bischofsheim her über den sog. „Hasenhof“ nach Grumigt lief, dann zwischen Wasserkuppe und Schafstein hindurch nach Reulbach führte und über Wickers-Hilders wieder auf die direkte Strecke Bischofsheim-Wüstensachsen-

Tann stieß. Da andererseits im Hochstift Würzburg auch während der schwedischen Besatzungszeit die alten Verkehrsverbindungen und Verkehrsgepflogenheiten nachweislich fortbestanden, ist kaum anzunehmen, daß die Wegverbindung über den damaligen „Hasenhof“ als episodische Streckenführung aus schwedischer Zeit zu werten ist.

Die Straßenbaulast für die Geleitsstraßen oblag im Hochstift Würzburg nach WEIG¹⁰⁾ dem Würzburger Bischof, bzw. dessen Beauftragten, nicht aber den einzelnen Anliegern. Die Geleitsstraßen waren die einstigen Haupt- und Fernstraßen. Straßenreparaturen wurden im Hochstift Würzburg vor dem Chausseebau nur sehr unzureichend und allem Anschein nach auch nur dann durchgeführt, wenn der Verkehr abzuwandern drohte. Für den Bereich der Rhön konnte ich bislang keine Hinweise auf derartige Straßenreparaturen finden. Dies ist angesichts der funktionalen Zweit- und Drittrangigkeit der dortigen Geleitsstraßen nicht weiter verwunderlich.

2. Einflüsse des Chausseebaues

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts begann mit dem Chausseebau in Franken erstmals die Anlage sorgfältig befestigter Landstraßen. Die Rhön sollte hierbei leer ausgehen, denn das administrative Ziel dieser Chausseebauten war es, den Verkehr möglichst durch das eigene Territorium zu leiten und möglichst lange im eigenen Territorium zu behalten. Für den nördlichen Bereich des Hochstifts Würzburg spekulierte man infolgedessen auf einen möglichst hohen Nutzen und Profit vom deutschen Nord-Süd-Verkehr, den man sich durch eine entsprechende Trassenführung der neuen Chaussee sichern wollte. Ein Chausseebau durch die Rhön kam für den Würzburger Bischof daher gar nicht erst in Frage, weil eine derartige Streckenführung allein schon zu viele Steigungen erfordert hätte, die für den erhofften Frachtverkehr viel zu hinderlich gewesen wären. Darüber hinaus hätte Fulda wahrscheinlich ebenso die Weiterführung einer würzburgischen Chaussee unterbunden, die etwa parallel zu der 1774 unter Fürstbischof Heinrich von Bibra begonnenen fuldischen Chaussee¹¹⁾ (von Fulda über Brückenau nach Hammelburg) durch die Rhön verlaufen wäre, wie die Würzburger Fürstbischöfe nie einen Anschluß von Hammelburg nach Würzburg chaussieren ließen.

Ein etwaiger Chausseebau von Würzburg über Arnstein in Richtung Kaltennordheim stand ebenfalls außer Debatte, nachdem die Grenze zwischen Kaltennordheim und Fladungen 1599 aufgrund eines von Fürstbischof Julius Echter mit Sachsen geschlossenen Vertrages für den gesamten Fernverkehr gesperrt worden war¹²⁾. Ausserdem erhoffte die Regierung des Hochstifts Würzburg durch den 1773 beschlossenen¹³⁾ Bau einer Chaussee von Würzburg über Werneck nach Meiningen sowohl den Nord-Süd-Verkehr als auch den Verkehr von und nach Sachsen in verstärktem Maße durch das Hochstift Würzburg führen zu können. Hierbei war es schwer genug, die Wünsche Sachsen-Weimars und Sachsen-Eisenachs nach einer Chausseeführung über Ostheim¹⁴⁾ abzuwehren.

Der Bau der östlich an der Rhön vorbeiziehenden Chaussee von Würzburg nach Meiningen war erst knapp vor der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert abgeschlossen. Zur Zeit der Säkularisation gab es in der Rhön keine einzige ausgebaute Straße. Kein Wunder also, wenn Reisende im Winter hin und wieder im Gewirr der Heuwege und Schneewehen vom „rechten Weg“ abkamen und sich verirrtten.

Die nebenstehende Karte ist ein etwa auf 2/3 verkleinertes Detail einer aus dem Jahr 1634 stammenden Karte des Hochstifts Würzburg. Diese für Besatzungszwecke hergestellte JUNGsche Altkarte brachte wohl die erste detailliertere kartographische Darstellung des Wegenetzes im heutigen Unterfranken.

Foto: H.-P. Schäfer, Geogr. Institut Würzburg

HILDERS

MEININGEN

FLADUNGEN

OSTHEIM

BISCHOFSHHEIM

MELLRICHSTADT

NEUSTADT



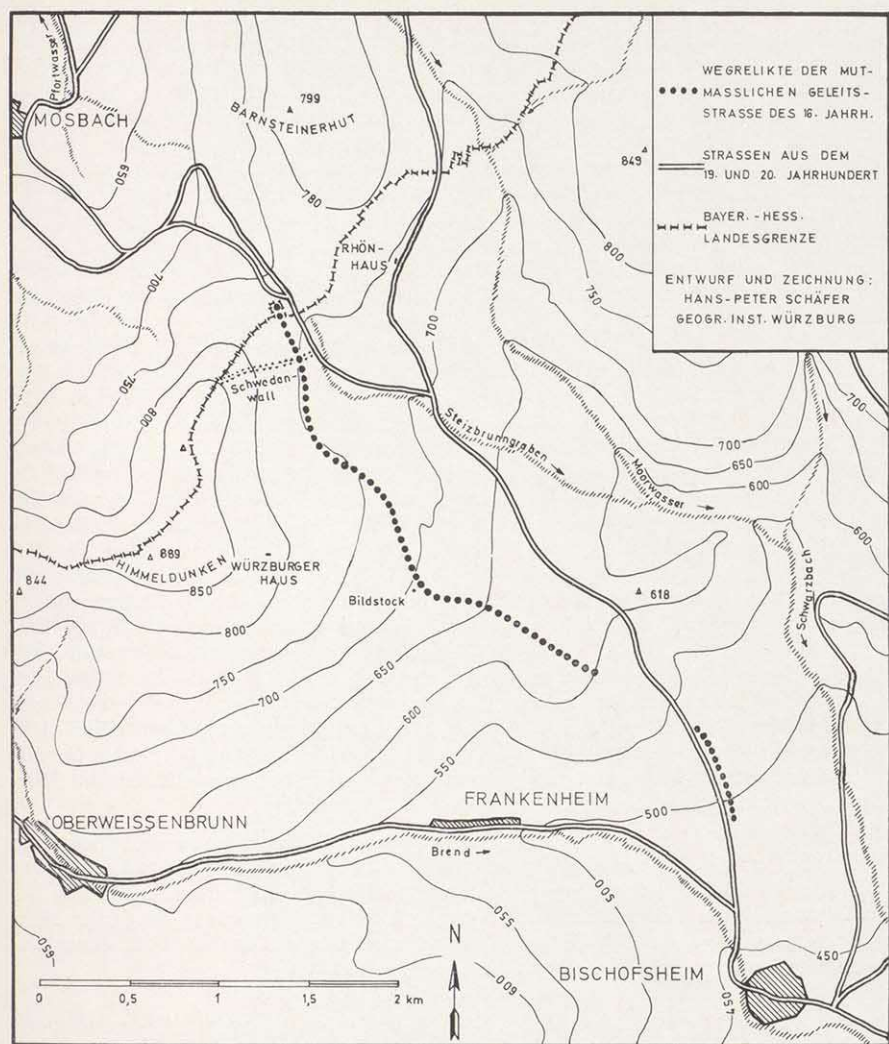
Nach der Säkularisation waren die Bemühungen der neuen Würzburger Regierung im Bereich der Rhön zunächst darauf beschränkt, die dortigen Hauptverbindungswege aus Sicherheitsgründen zu markieren. Wir erfahren so, daß die Wegverbindungen von Bischofsheim über Wüstensachsen nach Hilders, von Fladungen über Leubach und Frankenheim nach Hilders, von Fladungen über Rüdenschwinden nach Wüstensachsen, von Wüstensachsen nach Frankenheim, von Wüstensachsen nach Gersfeld, von Reulbach über den Gangolsberg nach Stetten und Urspringen, ebenso von Hilders über den Gangolsberg nach Stetten und Urspringen, von Ginolfs nach Gersfeld und von Stetten nach Gersfeld, weiterhin von Urspringen nach Sondheim über den Wüstensachsener Pfad oder über den Gangolsberg als die damals gebräuchlichsten Straßen über die Rhön zu sichern waren¹⁵⁾. Der eigentliche Ausbau des Straßennetzes über die Rhön sollte noch einige Zeit auf sich warten lassen.

Der regionale und überregionale Verkehr des Großherzogtums Würzburg, bzw. des späteren Unter-Main-Kreises, begann sich weitgehend auf die beiden Chausseen westlich und östlich der Rhön auszurichten. Obwohl man nicht gerade wenig Gebühren für die Benutzung der beiden Straßen zu zahlen hatte, fanden sie einen ständig wachsenden Zustrom, da man auf ihnen nicht nur bequemer, sondern – insbesondere bei größeren Entfernungen – letztlich sogar billiger fuhr, weil man rascher vorwärts kam, weniger Anspann, bzw. keinen Vorspann benötigte und aufgrund der kürzeren Reisezeiten weniger Rasten, Aufenthalte und Übernachtungen einlegen mußte. Wer beispielsweise aus der Rhön von Fladungen oder Bischofsheim nach Würzburg fahren wollte, quälte sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts in der Regel nicht mehr, wie zu Zeiten vor dem Chausseebau, auf den etwa gleich schlechten Wegen über Hammelburg oder Euerdorf-Arnstein nach Würzburg, sondern lenkte zunächst zur Chaussee Meiningen-Mellrichstadt-Münnerstadt, um auf ihr nach Würzburg zu gelangen. Anfangs war aus den oben genannten Gründen die westliche, von Fulda über Brückenau nach Hammelburg ziehende Chaussee in Richtung Würzburg weniger befahren, weil sich die Chausseelücke bis Würzburg doch sehr negativ bemerkbar machte.

Diese von den Chausseen ausgelöste räumliche Veränderung des funktionalen Verkehrsgefüges blieb nicht ohne Einfluß auf das administrative Denken. Bereits kurz nach der Säkularisation begann man den weiteren Ausbau des Straßennetzes nach den vorhandenen Chausseen auszurichten.

Für den Bereich der Rhön sei dies am Beispiel der Strecke Neustadt/Saale-Bischofsheim/Rhön gezeigt. Diese Verbindung zählte nicht zu den frequentierten großen Hauptstraßen, wie etwa der Abschnitt Würzburg-Ochsenfurt, der unter Staatsregie chaussiert wurde. Die Stichstraße von Neustadt, also von der Chaussee weg, nach Bischofsheim sollte aufgrund ihrer funktionalen Zweitrangigkeit von den einzelnen Distrikten, die sie durchlief, in Hand- und Spannfron ausgebaut werden¹⁶⁾. Obwohl definitiv angeordnet war, welche Gemeinden für diese Straßen in Fronarbeit zu konkurrieren hatten¹⁷⁾, gab es sehr bald Unstimmigkeiten über die Verteilung der Baulasten, die wiederum die Fertigstellung der Straße endlos hinauszögerten. So weigerte sich der Distrikt Mellrichstadt zunächst mit Erfolg, für den gemeindemarkungsfreien Staatsforst an der Schweinshecke die Baukosten zu tragen, weil für den Distrikt aus der genannten Forstabteilung keine Steuergelder anfielen¹⁸⁾. Aus diesem Grunde unterblieb der Straßenausbau während der gesamten toskanischen Regierungszeit an der Schweinshecke ebenso, wie im Areal der staatlichen Forstverwaltung von Neustadt/Saale, wo für Weg- und Straßenreparaturen pro Jahr ganze 10 Gulden zur Verfügung standen¹⁹⁾. Derlei Vorkommnisse waren in der Frühzeit der bayerischen Verwaltung Frankens keine Seltenheit. Sie belegen, daß die schleppende Landeserschließung beileibe nicht nur auf den eingangs zitierten Müßiggang der Landesbewohner zurückgeführt werden darf.

Nach der endgültigen bayerischen Machtergreifung kamen die Impulse für einen Ausbau des Weges von Neustadt/Saale nach Bischofsheim in erster Linie von der Distriktsverwaltung des Landgerichts Bischofsheim. Der Distrikt Bischofsheim lag



Die alte Geleitsstraße von Bischofsheim/Rhön über Mosbach nach Gersfeld stieg auf dem First des Bergsporns zwischen der Brend und dem zum Schwarzbach ziehenden Steibrunn-Graben zu der Geländeeinsattelung Himmeldunke/Hohe Hölle-Barnsteinerhut, von wo die Altstraße über Mosbach nach Gersfeld hinabstieg.

abseits der beiden Chausseen Fulda-Brückenau-Hammelburg, bzw. Meiningen-Neustadt/Saale-Würzburg, und drängte auf einen Anschluß an die Verkehrsadern der damaligen Zeit²⁰⁾. Die Zentralverwaltung des Unterrheinkreises gab dem Ausbau des Weges durch das Brend-Tal den Vorzug vor einem Straßenbau durch den Sinngrund nach Brückenau, weil die Chaussee von Neustadt bis Würzburg durchgehend ausgebaut war. Hierdurch wurde die Zuordnung Bischofsheims nach Neustadt wesentlich gestützt und vielleicht sogar zementiert.

In der Verfügung, mit der die Kgl. Landesdirection Würzburg 1816 die anliegenden Landgerichtsdistrikte zur Mitarbeit am Straßenbau im Brend-Tal antrieb, stützte sie sich interessanterweise noch auf die ersten hochstift-würzburgischen Landesverordnungen zum Chausseebau aus den 1750-er Jahren ²¹⁾. Da sich die am Straßenbau nach Bischofsheim ohnehin nicht interessierten Landgerichte Mellrichstadt und Neustadt zunächst der Verfügung widersetzen, in den steuerfreien staatlichen Forstabteilungen für den Grundherrn Staat die Straßenbaukosten zu übernehmen, verfiel die Wegstrecke in zunehmendem Maße. Als sie an der Schweinshecke offensichtlich nur noch unter Gefahr befahren werden konnte, sah sich Wasser- und Straßenbaudirektion des Unter-Main-Kreises gezwungen, die Straße im Bereich der Schweinshecke gänzlich neu anzulegen. Die staatlicherseits durchgeführten Baumaßnahmen waren so gekonnt, daß die nur 7 Fuß breite Neubaustrecke, die wenigstens vorläufig die alte Strecke ersetzen sollte, im Jahr darauf bereits unpassierbar war, so daß 1818 wieder der alte Hohlweg durch die Schweinshecke befahren wurde ²²⁾. Dies nur als kleine Illustration der Straßenbaupraktiken zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Verhandlungen über die Verteilung der Baulast, vor deren Klärung der Straßenbau nicht aufgenommen wurde, zog sich aufgrund der zersplitterten Besitzverhältnisse bis 1824 hin. Erst nachdem der König, bzw. das Staatsministerium des Inneren, bereit waren, einen Beitrag zum Straßenbau an der Schweinshecke zu leisten, waren die anliegenden Landgerichtsdistrikte mit dem Straßenbau einverstanden. Des fast 20-jährigen Hin und Hers müde, und um gegebenenfalls zu erwartenden, ständigen Reparaturkosten aus dem Wege zu gehen, beschlossen die Ortsvorsteher der Distriktsgemeinden ²³⁾, die Wegstrecke durch die Schweinshecke „als Vizinalstraße nach den Regeln des Straßenbaus“ ²⁴⁾ herstellen zu lassen. Die in Zusammenhang mit der Vergabe der Bauarbeiten genannten Richtlinien, nach denen die Straße herzustellen war ²⁵⁾, zeigen, daß man die Straßenbautechnik durchaus beherrschte, daß aber die Kosten eines rascheren und wirklich dauerhaften Ausbaus des Straßennetzes die Wirtschaftskraft der Anliegergemeinden überfordert hätte, weil man wegen des bis dahin völlig fehlenden Grundbaues der Wege ganz neu beginnen mußte. Das gleiche gilt für den damals wirtschaftlich anscheinend völlig ausgebluteten bayerischen Staat. Infolge Finanzmangels wurstelte man in den folgenden Jahren und Jahrzehnten weiter.

Der schon vor dem Anschluß des Großherzogtums Würzburg an das Königreich Bayern begonnene Ausbau der Straße von Neustadt/Saale nach Bischofsheim war bis Ende der 1820-er Jahre so gut wie fertiggestellt, während die vom Distrikt Bischofsheim seit der Übernahme durch Bayern geforderte Verbindung durch das Sinn-tal nach Brückenau zur Zeit der eingangs zitierten Eingabe des Bischofsheimer Bezirksarztes immer noch nicht ausgebaut war ²⁶⁾.

3. Der Straßenbau des Königreichs Bayern bis zum Beginn des Eisenbahnbaus

Der bayerische Ausbau des Straßennetzes im Unter-Main-Kreis, bzw. im späteren Unterfranken und Aschaffenburg, krankte unter dem Finanzmangel des bayerischen Staates und dem engherzigen Verkehrskonzept seiner Regierung. Im Gegensatz etwa zu den großzügig angelegten Chausseebauten der Fürstbischöfe erfolgten unter bayerischer Herrschaft keine ins Auge fallenden Straßenverlegungen, weil man staatlicherseits nicht in der Lage war, den dazu notwendigen Grunderwerb zu finanzieren. Der bayerische Straßenbau erstreckte sich daher mehr oder minder auf einen Ausbau des vorhandenen Wegenetzes. Inwieweit dabei kleine Wegkorrekturen vorgenommen wurden, ist heute oft nur noch schwer festzustellen, weil viele dieser Baumaßnahmen aus der Zeit vor der ersten kartographischen Landesaufnahme datieren, und weil die in den Bauakten häufig erwähnten Situationspläne nahezu komplett verschwunden sind.

Den Ausbau des Straßennetzes prägten teilweise sogar rein fiskalische Erwägungen: Bad Kissingen war für Bayern nicht nur als Staatsbad von höchstem Interesse, sondern besaß wegen der dortigen Saline für das bayerische Salzmonopol größte

Bedeutung. Die staatliche Begünstigung der Kissinger Saline war ihrerseits nicht ohne Einfluß auf den Straßenbau des Straßennetzes der bayerischen Rhön. Während man sich sonst regierungsseits bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts so gut wie überhaupt nicht um den Ausbau der Gemeindeverbindungswege kümmerte, zwang die Kgl. Finanzkammer Würzburg bereits 1826 die Gemeinden der gesamten südöstlichen Rhön zur Wegreparatur²⁷⁾. Sie sollte die regelmäßige Holzbelieferung der Saline sichern und natürlich auch verbilligen und so den eigenen Fiskus stützen. Da die damals angelegten Verbindungswege wegen der vorgenommenen Straßenbefestigungen vielfach beibehalten wurden, prägt die damals erfolgte Ausrichtung der Verbindungswege nach Bad Kissingen zusammen mit dem Relief noch heute die räumliche Struktur der Nebenstraßen im Südosten der Rhön.

Die mit der Verbindung Neustadt/Saale-Bischofsheim vergleichbare Straße von Mellrichstadt nach Fladungen, die ihren Ausgang ebenfalls von der unter den Würzburger Fürstbischöfen gebauten Chaussee Würzburg-Meinungen nahm, war zu Beginn der 1830-er Jahre anscheinend nicht nur in gutem Stand, sondern auch sehr beliebt. Weil sie zwischen Stockheim und Nordheim das Territorium der sachsen-weimarschen Enklave Ostheim durchlief, suchte die bayerische Regierung 1830 geradezu nach einem Vorwand für eine Straßenumgehung der Enklave²⁸⁾, die den Schmuggel, insbesondere die „Salzschwänzerei“, unterbinden sollte. Im Bereich des Rhönvorlandes wurden die Straßen Stockheim-Wilmars-Filke und Unsleben-Wechterswinkel bzw. Neustadt-Wollbach-Wechterswinkel-Bastheim-Unterelsbach-Oberelsbach später auch als regelrechte Umgehungsstraßen der Enklave ausgebaut. Die Lage und Ausdehnung der Ostheimer Enklave war schließlich auch einer der Gründe, weshalb zwischen Bischofsheim und Fladungen nie eine bedeutende West-Ost-Verbindung über die Hohe Rhön zustande kam²⁹⁾. Als 1821 der Bau einer Straße von Neustadt/Saale nach Tann zur Debatte stand, der den Handelszug von der Weser bei Hersfeld über Hünfeld und Geisa nach Bayern lenken sollte, lehnte die Regierung des Unter-Main-Kreises in ihrem Gutachten die vorgeschlagene Verbindung u. a. deswegen ab, weil diese Straße notwendigerweise durch die Enklave Ostheim hätte laufen müssen, wenn man keinen Umweg machen wollte³⁰⁾. Der bayerische König, der seine Stellungnahme erst unter dem Eindruck des Würzburger Regierungsgutachtens formulierte, lehnte diese Streckenführung ab, weil sie seiner Ansicht nach die „notorischen Salzeinschwänzungen“ in den Unter-Main-Kreis zu sehr erleichtert hätten, und weil zu wenig finanzielle Mittel verfügbar waren³¹⁾. Die Litanei ähnlicher Straßenbauprojekte über die Rhön, die an der Enklave Ostheim und an der territorialen Randlage der bayerischen Rhön scheiterten, ließen sich weiter fortsetzen.

Ein Umschwung kam erst 1834 mit der Gründung des deutschen Zollvereins. Aufgrund der nun getroffenen Abmachungen vermochte sich die bayerische Regierung zum Bau einiger Vizinalstraßen, also Straßen 2. Ordnung, über die Rhön durchzurängen, so von Oberfladungen über Melpers in Richtung Kaltennordheim³²⁾. Der kurze, auf bayerischem Gebiet liegende Straßenabschnitt wurde 1835 fertiggestellt. Im gleichen Jahr war endlich die bis dahin immer hinausgezögerte Straße über die Hohe Rhön nach Wüstensachsen und ulstertalabwärts Richtung Tann in Bau. Jahrhunderte alte Straßenzüge konnten also erst unter dem Einfluß des Zollvereins ausgebaut werden.

Damit war das Straßennetz der Rhön in den Grundzügen des 19. Jahrhunderts geschaffen. Die folgenden Jahre galten der Streckenverbesserung der einzelnen Straßenzüge. Bevor man bayerischerseits nach den Gebietsabtretungen von 1866 das Straßennetz stärker auf die neuen Grenzverhältnisse ausrichtete, trat die Eisenbahn auch in der Rhön ihren Siegeszug an. In vergleichsweise rascher Folge wurden von Neustadt nach Bischofsheim (1885), von Mellrichstadt nach Fladungen (1898) und von Brückenau nach Wildflecken (1908) Stichbahnen gebaut, die die mühsam angelegten Straßen ersetzten. Der weitere Ausbau des Straßennetzes in der Rhön blieb schließlich der jüngsten Vergangenheit vorbehalten, als der „Eiserne Vorhang“, Massenmotorisierung und Ausflugsverkehr einen neuerlichen Ausbau des Straßennetzes erforderten.

Anmerkungen :

- 1) Eingabe vom 24. April 1849, Bayerisches Staatsarchiv Würzburg (BStAW), Reg. Abg. 43/45 Nr. 10748.
- 2) Note der Wbg. Regierung vom 7. Nov. 1803, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 2639.
- 3) Eine eingehendere Interpretation dieser Karte folgt in Kürze in meiner Dissertation über die Entwicklung des Verkehrsnetzes im östlichen und nördlichen Unterfranken.
- 4) Würzburger Geleitsverzeichnis von 1596, BStAW, Würzburger Standbuch Nr. 789 fol. 13 f.
- 5) ca. 6 km NW von Bischofsheim.
- 6) BStAW, Würzburger Standbuch Nr. 726, fol. 40 f. – Vgl. auch WEIG, Gebhard: Das Ius Conducendi der Bischöfe zu Würzburg. Bislang unveröffentlichtes Dissertations-Maschinenmanuskript, Würzburg 1970, S. 105 ff.
- 7) BStAW, Würzburger Standbuch Nr. 789, fol. 13.
- 8) BStAW, Würzburger Standbuch Nr. 789, fol. 14.
- 9) Datierung nach SCHERZER, Walter: Johann Georg Jungs Karte des Hochstifts Würzburg von 1634 für die sächsischen Herzöge Bernhard und Ernst von Weimar, Mainfr. Jahrb. 14, 1962, S. 221-245.
- 10) WEIG, a. a. O. S. 196 ff.
- 11) GARTENHOF, Kaspar: Bad Brückenau in fuldischer Zeit 1747-1815, Mainfr. Hefte 20, Würzburg 1956, S. 33.
- 12) Rechtsauskunft der Regierung des Unter-Main-Kreises vom 18. Febr. 1831, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11709.
- 13) BStAW, Repertorienbuch WK 44-48, fol. 135 Nr. 4378.
- 14) BStAW, Repertorienbuch WK 44-48, fol. 137 Nr. 4398.
- 15) Verfügung vom 25. Juli 1805, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 2639.
- 16) Verordnung des churfürstlichen Landescommissariats vom 1. Nov. 1805 an das churfürstl. Landgericht Mellrichstadt, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 17) Verordnung vom 1. Nov. 1805, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 18) Stellungnahme des Landgerichts Mellrichstadt vom 17. Juli 1817, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765. –
Die einschlägige Waldabteilung am Schweinberg östlich von Schönaun an der Brend hatte ursprünglich dem Kloster Wechterswinkel gehört. Nachdem die Nonnen in der Reformationszeit davongelaufen waren, hatte Fürstbischof Julius Echter 1592 den Klosterbesitz für das Hochstift Würzburg eingezogen. Nach dem Reichshauptdeputationsschluß war die Waldung 1803 unmittelbar in Staatsbesitz übernommen worden, ohne Teil einer Gemeindemarkung zu sein. Aktennotiz der Regierung des Unter-Main-Kreises vom 14. Dez. 1822, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 19) Mitteilung des Landgerichts Neustadt vom 6. Aug. 1816, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 20) Vgl. die Reihe der Eingaben des Landgerichts Bischofsheim an die Regierung des Unter-Main-Kreises, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 21) Verfügung vom 19. Juli 1816, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 22) Gutachten des Ortsvorstehers von Kollertshof vom 14. 1. 1818, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11765.
- 23) Bericht des Landgerichts Bischofsheim vom 11. Febr. 1824, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11766.
- 24) Aktennotiz der Regierung des Unter-Main-Kreises vom 3. Mai 1824, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11766.
- 25) Aktenhinweis vom 6. April 1824, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11766.

- ²⁶⁾ Eingabe vom 24. April 1849, BStAW, Reg. Abg. 43/43 Nr. 10748.
²⁷⁾ Verfügung vom 1. Juni 1826, Reg. Abg. 43/45 Nr. 10751.
²⁸⁾ Anfrage des kgl. Staatsmin. d. Innern vom 11. März 1830, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11709.
²⁹⁾ Vgl. etwa das Gutachten d. Reg. d. Unter-Main-Kreises vom 17. Nov. 1820, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 10751.
³⁰⁾ Gutachten vom 26. Sept. 1821, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 10751.
³¹⁾ Mitt. d. kgl. Staatsmin. d. Finanzen vom 8. Nov. 1821, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 10751.
³²⁾ Baugenehmigung durch das kgl. bayer. Staatsmin. d. Innern vom 22. Febr. 1833, BStAW, Reg. Abg. 43/45 Nr. 11709.

Wilhelm Schleicher

Lukas-Cranach-Ausstellung in der Staatsbibliothek Bamberg

Wie im vergangenen Dürer-Jahr hat die Staatsbibliothek Bamberg Grund genug, vom Cranach-Jahr 1972 Notiz zu nehmen.

Zwar gibt es – anders als bei Dürer – keinen Beleg für Aufenthalte und Wirken Cranach's in dieser Stadt. Sitzmanns Vermutung, er habe in der Werkstatt Katzheimers mitgearbeitet, blieb unbestätigt, wenn auch unterstellt werden darf, daß der Kronacher Bürger auf der Durchreise in seiner „Landeshauptstadt“ Station gemacht hat.

Was in der Ausstellung (voraussichtlich bis Mitte Juli während der üblichen Bibliotheks-Öffnungszeiten) in Auswahl gezeigt werden kann, ist Joseph Hellers Sameleifer zu danken: Etwa 50 Blätter Druckgraphik, Buchillustrationen aus der Cranach-Werkstatt und Dokumente zu Hellers Cranach-Forschungen. Bei den zwei Handzeichnungen ist noch fraglich, ob sie dem Meister selbst zugeschrieben werden dürfen. Auch bei der Druckgraphik der Wittenberger Zeit, die Heller, schon im Hinblick auf sein Cranach-Buch, ziemlich vollständig zusammengetragen hat, ist die Forschung über den Anteil der Söhne und der Werkstatt noch auf dem Wege. Für seinen ersten Versuch einer Monographie über den fränkischen Landsmann stellte sich das Problem noch nicht; Heller bot das Material geordnet an, Zuschreibungen aus zweiter Hand und unbestätigte Katalognotizen nicht verschmähend. Ursprünglich sollte der junge Handelsmann, der soeben im Nürnberger „Exil“ seinen künstlerischen Horizont erweitert hatte, nur einen Beitrag zu Jaecks Künstlerpantheon liefern. 1821 erschien aber als Buch von 532 Seiten in der Kunz'schen Buchhandlung

Berichtigung

zu „Lukas Cranach – der Maler mit dem Schlangenzeichen“ (Heft 5/72):

Wie uns Bundesfreund Verwaltungsgerichtspräsident a. D. Professor Dr. Schiedermaier mitteilt, war Lukas Cranach kein Apotheker, erhielt aber trotzdem 1520 durch Kurfürst Friedrich den Weisen von Sachsen das Privileg für eine Apotheke

in Wittenberg (nicht Weimar); Lucas Cranach ließ die Apotheke durch den Apotheker Hans Seyfried betreiben (Schelenz: Geschichte der Pharmazie 1904, S. 436; Adlung-Urdang: Grundriß der Geschichte der deutschen Pharmazie, 1935, S. 114 und 198 f. sowie Dr. Schiedmaiers Gesetzeskunde für Apotheker 6. Aufl. 1969, S. 19).