

lungen und Remisen, das große Wirtshaus und die Badestube, einschließlich des Baders. Im Jahr 1600 wurden in der Schankstatt 48.447 Liter Wein verkauft. Die 1601 in Frammersbach, Wiesthal und Ruppertschütten registrierten 274 Männer hätten demnach pro Kopf 176,8 Liter im Jahr Wein konsumiert.

Im 30-jährigen Krieg hatte das Dorf zwei Schwedendurchzüge zu ertragen. Die Schankstatt blieb vom 22. Februar 1631 an für zwei Jahre geschlossen. Der Keller zu Lohr rettete sich mit sämtlichen Steuereinnahmen per Schiff nach Mainz, der Ortpfarrer vermerkt in den Tauf- und Heiratsmatrikeln plötzliche feindliche Einfälle. Von November 1634 bis September 1638 erlosch nahezu jede wirtschaftliche Aktivität. Der Ort wurde geplündert (u.a. 300 Pferde wurden geraubt, ohne das Zugvieh zu zählen). Außerdem waren Kriegskontributionen zu zahlen und einquartierte Kriegsvölker zu verköstigen; viele Häuser wurden zerstört, viele standen unbewohnt.

Ein Großteil der Bewohner floh, wurde vertrieben oder ermordet: Gerade noch 77 Männer, 91 Frauen und 244 Kinder sind in der Spätphase des Krieges (1640) verzeichnet. Es dauerte lange, bis sich der Ort von diesem Kollaps erholte.

Ein Durchbruch gelang den Fuhrleuten erst wieder gegen Anfang des 19. Jahrhundert. Ihr Monopol gewannen sie allerdings lediglich auf der Strecke Frankfurt-Nürnberg zurück. Ihre Klage im Jahr 1809 über die Konkurrenz auf der Strecke Frankfurt-Amsterdam sollte zumindest die Ansprüche weiter manifestieren. Das Ende des traditionellen Frachtfuhrwesens war jedoch festgeschrieben: Seit 1797 beschäftigten sich englische Ingenieure mit dem Problem, Dampf als Zugkraft einzusetzen – Pferdestärken, in der eigentlichen Wortbedeutung, waren damit ineffizient geworden. Mit dem Ausbau ihres Streckennetzes übernahm dann die Bahn auch den Transport von Ferngut.

## Alte Verkehrswege im Gebiet der Rhön und zwischen Main und Werra

von

*Jochen Heinke*

Aus der Vor- und Frühzeit gibt es so gut wie keine, aus dem frühen Mittelalter nur spärliche Informationen über die damals genutzten Verkehrswege. Mit dem zunehmenden Handel im Hochmittelalter verbesserte sich die Quellenlage, denn nun steht die Nutzung der Straßen im Zusammenhang mit fiskalischen Abgaben: Neben den Zollabgaben wird wegen der häufigen Überfälle auf Händler das Geleit eingeführt, das von den Beauftragten des Kaisers auf ausgewählten Straßen gegen Geld gewährt wird. Für bestimmte Waren, meist sind es die Messewaren, wird die Nutzung der Geleitstraßen vorgeschrieben, und damit sich jeder daran halten kann,

wird deren Verlauf anhand einer Auflistung der Orte, durch die sie führen, auch beschrieben. Bei den Pilgerfahrten nach Rom, Jerusalem und Santiago de Compostella werden in sogenannten Itineraren auch die Orte an den Routen beschrieben, durch die die Pilger zogen.

### *1. Die Ausrichtung der vorzeitlichen Hauptverkehrswege im Bereich der Rhön*

Natürlich gibt es wie überall keine urkundliche Belege über die Verkehrswege, die von

den Kelten benutzt wurden. Wenn man von einem Grabungsquerschnitt zu DDR-Zeiten in einem Hohlweg bei der Steinsburg (Thüringen) absieht, sind mir ansonsten keinerlei Altstraßenbefunde aus keltischer Zeit in unserem Gebiet bekannt.<sup>1)</sup>

Aus einzelnen prähistorischen Fundstellen auf keltische Straßen zu schließen, ist sicherlich nicht zielführend. Doch geben die Siedlungsschwerpunkte und deren Ausgrabungsfunde ein wenig Aufschluß darüber, wie die Verbindungen großräumig verlaufen sein könnten. Die Bereiche im Streutal von Ostheim und Mellrichstadt bis zu dem heutigen Bad Neustadt, das Grabfeld und sogar das Gebiet bis zur Hohen Rhön waren in keltischer Zeit dicht besiedelt.<sup>2)</sup> Es war ein Bereich, in dem sich Verkehrswege von West nach Ost und von Nord nach Süd kreuzten. Von Westen aus dem Marburger Land und der Wetterau zum Thüringer Wald und zum Raum bei Hallstadt am Main, von Norden über den Thüringer Wald hinunter zum Main.<sup>3)</sup> Ganz interessant ist es, die Fundstellen beim Bau der Autobahn A 71 mit dieser Vermutung abzugleichen: Auf beiden Seiten des Thüringer Waldes, im Erfurter Becken bis zu den Höhen des Thüringer Waldes sowie von der Werra bis in den Raum Bad Neustadt wurden Vorzeitfunde aus vielen Siedlungsperioden gemacht.

Doch südlich von der Saalebrücke bei Hollstadt gibt es keine dokumentierten Funde auf der Autobahntrasse mehr. Dort beginnt der Bildhäuser Forst, der jenseits von Münnersstadt in die Ausläufer des Hesselberger Waldes übergeht. Daher ist anzunehmen, daß die vorzeitlichen Verkehrswege sich – anders als die heutige Autobahn – auf dem Höhenrücken zwischen Wern und Fränkischer Saale bis in die Gegend von Werneck fortsetzten und sich danach auf dem rechten Hochufer des Main an ihm entlang bis hinunter zum südlichen Knie des Maindreiecks orientiert haben. Dort finden sich bei Segnitz ein Gräberfeld aus der Hallstattzeit und am gegenüberliegenden Ufer bei Marktbreit das Zweilegionnenlager der Römer. Aus der Limesforschung wissen wir, daß die Kastelle der Römer meist dort standen, wo die uralten Verkehrswege in

das römische Gebiet eintraten und zu römischen Straßen wurden. Jenseits des Mains setzen sich die vorzeitlichen Fundstellen und Befestigungen über das Taubertal fort.

## 2. Alte Straßen in der Römerzeit und im frühen Mittelalter

Das Gebiet zwischen Main und Thüringer Wald gehörte nicht zum römischen Herrschaftsgebiet, weswegen dort auch keine römischen Straßen zu finden sind. Anzunehmen ist deswegen, daß die alten Verkehrswege noch bis in die frühe Fränkische Zeit genutzt worden sind. Durch politische Veränderungen, z.B. in der Zeit der Thüringer am Main, könnten erste Ablenkungen von den ursprünglichen Verläufen erfolgt sein.

## 3. Alte Straßen zur Zeit der Gründung des Klosters Fulda

In der ersten Hälfte des 8. Jahrhunderts faßte Bonifatius den Entschluß, an der Fulda ein Kloster zu gründen. Er hatte wohl auf seinen Reisen bereits einen günstigen Platz ausgesucht und bat den Fränkischen Hausmeier Karlmann um das dazu benötigte Land, das heutige Fuldaer Becken mit der Stadt Fulda. Für die Beurkundung und Grenzbeschreibung mußten feste Grenzmarken bekannt sein, weswegen Bonifatius den Hersfelder Einsiedler Sturmius damit beauftragte, solche ausfindig zu machen. In der Vita Sturmi, die rund 50 Jahre später im Kloster Fulda von dem Mönch Egil verfaßt wurde, wird dieser Vorgang dargestellt, wenn auch etwas verherrlichend. So erhalten wir Kenntnis von vier damals bereits vorhandenen alten Verkehrswegen, die auch das Rhöngebiet tangierten.

Der sicher bedeutendste ist die Ansanvia, „jene alte Straße, die die Handelsreisenden aus der Gegend der Thüringer nach Mainz führt.“ Über ihren Verlauf ist bekannt, daß sie von Eisenach über Vacha durch die nordwestliche Rhön nach Hünfeld zur Fulda lief, bei Kämmerzell auf einer damals schon vorhandenen Holzbrücke (!) den Fluß überquerte und dann auf den Höhen westlich von Fulda über die östlichen Ausläufer des Vogelsber-



ges an Frankfurt vorbei nach Mainz zog. Es ist der wichtige Verkehrsweg, der mit nur geringen Veränderungen – etwa die Ablenkung in und durch das Fliede- und Kinzigtal und nach Frankfurt – bis in die heutige Zeit existiert und der als Frankfurt-Leipziger Straße, auch des Reiches Straße und „*Via Regia*“ bekannt ist.

Über einen anderen Verkehrsweg läßt es sich trefflich streiten. Nicht über seine Existenz, sondern darüber, ob er als „*Ortesweg*“ – so wird ein Weg in der Vita Sturmi genannt – wirklich durch die Rhön geführt hat. Fest steht aber, daß ein Pferdeknecht, der Sturmius bei der Grenzfindung behilflich war und den er auf dem „*Ortesweg*“ (= Kammweg) traf, aus der Wetterau kam und in das Grabfeld weiterzog. Wir haben hier also einen Weg, der von West nach Ost durch die Rhön verlief und der vermutlich auch schon in der Vorzeit begangen wurde.<sup>4)</sup>

Noch ein dritter Weg ist aus der Gründungsgeschichte des Klosters Fulda<sup>5)</sup> bekannt: Im Jahre 778 drohte ein Überfall der Sachsen auf das Kloster. Die Mönche wollten die wertvolle Reliquie, den Leichnam des Bonifatius, in Sicherheit bringen und flohen mit ihm gen Hammelburg. Nachdem die erste Etappe ihrer Reise nach nur rund 6 km in Bronnzell (Proxima Cella) zu Ende war, erreichte sie am Ende des zweiten Tages „*in der Gegend der oberen (kleinen) Sinn*“, vermutlich zwischen Motten und Brückenau, die Nachricht, daß die Gefahr gebannt sei und sie wieder zurückkehren könnten. Hier haben wir nun die früheste urkundlich gesicherte Erwähnung einer Verkehrsverbindung von Fulda nach Hammelburg, die sicher in ein Nord-Süd-Straßennetz eingebunden war und auch weiter nach Würzburg führte.

Bronnzell und die „*obere Sinn*“ lassen erahnen, daß der Weg über die Höhen des Landrückens in das Tal der Kleinen Sinn geführt hat. Wie man weiter gegangen wäre, ist leider nicht bekannt. Anzunehmen ist, daß beim heutigen Bad Brückenau die Sinn gequert wurde und der weitere Weg nach dem Erreichen des Quellgebietes der Schondra auf den Höhen zwischen Thulba und Schondra bis zur Fränkischen Saale führte.

#### 4. Die Verbindung vom Main zum Thüringer Wald

Die nächsten urkundlichen Erwähnungen eines alten Verkehrsweges in der Rhön betreffen nun ausschließlich unterfränkisches Gebiet. Es ist die Verbindung vom Main zum Thüringer Wald, die Teilstrecke der wohl kürzesten Route von Nord- und Ostsee zu den Alpen war. Dies machte im Mittelalter ihre Bedeutung aus. Diese Straße setzte sich in mehreren Bahnen über den Thüringer Wald fort. Die wichtigsten mittelalterlichen Pässe lagen bei Oberhof, zwischen Schmalkalden und Friedrichroda sowie zwischen Schleusingen und Ilmenau.

##### Heerstraße

Aus dem Jahre 1076 gibt es einen Hinweis auf die Existenz dieses alten Verkehrsweges, ohne daß er mit Etappenorten erwähnt wird: In der Fränkischen Altstraßenforschung wird die Auffassung vertreten, daß Heinrich IV. auf ihr von Würzburg aus zur Schlacht bei Strowa – es lag etwa beim heutigen Mellrichstadt – aufbrach, sie also als Heerstraße für die Schlacht diente. Der Ort der Schlacht ist unter Altstraßengesichtspunkten besonders interessant; er war ein Altstraßenknotenpunkt, und dort verzweigte sich die alte Straße aus dem Maingebiet in mehrere Zweige. Zum Beispiel in eine Straße nach Schmalkalden und weiter über den Thüringer Wald, in der Altstraßenforschung mit dem Gattungsnamen „*Hohe Straße*“ belegt. Auf ihr zogen die Sachsen nach der Schlacht ab und brannten auf ihrem Rückweg drei Tage später die Stadt Schmalkalden nieder.

##### Pilgerstraße

Schon vor der ersten Jahrtausendwende setzten Pilgerfahrten nach Rom und Jerusalem und auch nach Santiago de Compostella ein. Manche Pilger verfertigten Reisebeschreibungen und hielten die einzelnen Etappenorte auf ihrer Reise fest. Besonders aufschlußreich ist die des Abtes Albert von Stade, der darin seine Rückreise von Rom beschrieb, die er im Jahre 1236 unternahm. Er kam über Rothenburg und Ochsenfurt nach



Würzburg und zog über Schweinfurt, Münnerstadt, Neustadt nach Meiningen und Schmalkalden, danach über den Thüringer Wald nach Gotha. Von dort setzte er seine Reise durch den Harz nach Stade bei Hamburg fort. Ein weiteres Itinerar, das Hauksbók des Rompilgers Hauke Erlandson aus Island, beschreibt zwischen dem Thüringer Wald und Rothenburg nahezu den gleichen Weg als den Romweg. Seine Beschreibung wird ebenfalls in das 13. Jahrhundert datiert. Die Reisebeschreibung des Abtes Albert von Stade, veröffentlicht in seiner Weltchronik in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts, dürfte als die erste urkundliche Nennung der Straße, die vom Thüringer Wald nach Würzburg führt, gelten, weil ihr Detailreichtum es ermöglicht, den Verlauf der alten Straße im Gelände relativ genau zu bestimmen.

Frankfurt, insbesondere aber an die zwischen Leipzig und Nürnberg verloren haben. Dies läßt sich an der Romwegkarte des Nürnberger Kartenstechers Etzlaub festmachen, die er mit dem Beginn des Heiligen Jahres 1500 veröffentlichte. Darin führte der Rompilgerweg nun nicht mehr über Neustadt Würzburg, sondern von Erfurt über Coburg und Bamberg nach Nürnberg, im Westen über Marburg und Frankfurt. Er folgte nun also den Haupt-handelstraßen, was ja auch logisch erscheint, da dort sicher die nötige Infrastruktur vorhanden war. Doch ist die Romwegkarte keine „amtliche“ Karte und auch nur als Reisevorschlag zu verstehen, denn das Sprichwort „Viele Wege führen nach Rom“ hat sicher auch seine Bedeutung.

## 5. Wege zum Fiscus Salz

*„In diesem Jahr (790) wurde kein Kriegszug von dem König unternommen. Um aber nicht den Anschein zu haben, daß er die Zeit müßig hinbringe, fuhr der König zu Schiff auf dem Main hinauf nach dem Palast, den er zu Salz in Deutschland an der Saale erbaut hatte und kehrte dann wieder auf demselben Fluß zu Thal nach Worms zurück“ (Einhard: Vita Caroli Magni).*

Die Frage, auf welchen Wegen die Fränkischen Herrscher zur Pfalz Salz gelangten, ist noch nicht endgültig beantwortet. Selbst der Hinweis in der Vita Caroli Magni, daß Kaiser Karl im Jahre 790 mit dem Schiff den Main hinauf zu seiner Pfalz Salz gefahren sei, wirft Fragen auf, denn bekanntlich wird die Pfalz ja beim heutigen Bad Neustadt an der Fränkischen Saale vermutet, weswegen er auch auf der Fränkischen Saale mit dem Schiff gefahren sein müßte. Daß dies möglich war, was häufig angezweifelt wird, beweist der Vergleich mit der Altmühl. Deren Wasserführung ist ebenso vergleichbar wie das geringe Gefälle: Auf 95 km zwischen Gemünden und der Brendmündung hat die Fränkische Saale eine Höhendifferenz von nur 75 m.

Doch selbst wenn er zu Schiff auch die Fränkische Saale hinauf gefahren wäre – woran ich keine Zweifel hege – so muß seine Begleitung auf dem Landweg gezogen sein. Der dafür in Frage kommende Verkehrsweg

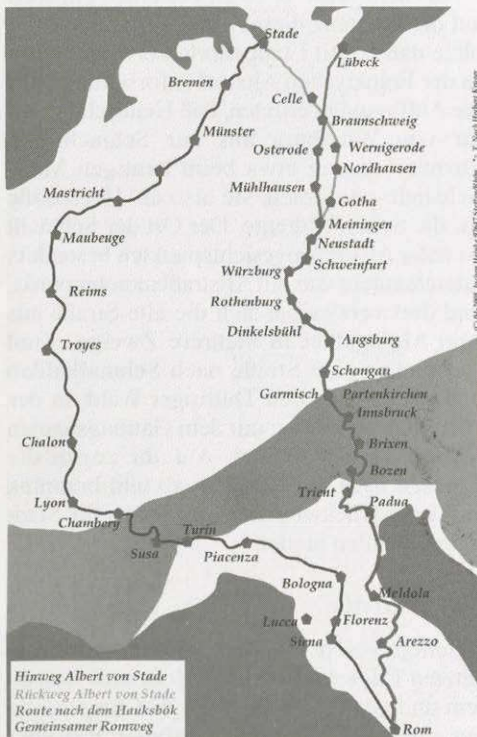


Abb. 1: Mittelalterliche Pilgerwege.<sup>6)</sup>

Mit dem zunehmenden Handel dürfte die Straße zwischen dem Thüringer Becken und Süddeutschland ihre einstige große Bedeutung an die Straßen zwischen Leipzig und

kann aus topographischen Gründen nur auf dem östlichen Ufer der Fränkischen Saale verlaufen sein. Dort haben wir die urkundliche Nennung einer heute verschwundenen Straße – allerdings erst im 16. Jahrhundert.<sup>7)</sup>

Neben zwei weiteren Erwähnungen der Fränkischen Saale als Reiseweg führten weitere herrschaftliche Reisen in und durch die Rhön:<sup>8)</sup>

- Karl der Große reiste 793 von Regensburg nach Salz;
- Ludwig der Fromme kam 826 von Ingelheim über Würzburg nach Salz; 832 reiste er von Augsburg über Salz nach Mainz;
- König Ludwig d.J. reiste im Februar 878 nach einer Versammlung in Frankfurt nach Salz, wo er sich bis zum Mai aufhielt und danach wieder nach Frankfurt zurückkehrte;
- Arnulf von Kärnten reiste im Jahre 895 von Trebur nach Fulda, dann nach Salz und weiter nach Regensburg.

Aus den wenigen Beispielen läßt sich erkennen, daß es im Mittelalter zwei Hauptrichtungen gab, auf denen Verkehrswege verliefen, die in bzw. durch die Rhön führten: Von Würzburg nach Norden sowie von Fulda durch die Hohe Rhön nach Osten.

Für den direkten Weg durch die Rhön zwischen Salz und Fulda gibt es nur wenige Varianten. Es existieren zwar aus den Orten entlang der Hohen Rhön teils tief in den basalthaltigen Boden eingeschnittene alte Rhönwege, doch dürften sie hauptsächlich durch die starke Nutzung beim jährlichen Abtransport des Heues von der Hochrhön entstanden sein.<sup>9)</sup> In Frage kommen die Wege, die auf relativ direkter Linie zwischen Fulda und Neustadt liegen und deren Bedeutung sich aus den zu unterschiedlichen Zeiten genutzten Befestigungswerken sowie aus eventuell damals vorhandenen Durchlässen (Schlägen) durch die Würzburger Landwehr (Höhl) ergibt. An solchen Wegen liegen die frühfränkische Werinfriedesburg am Gangolfsberg



Abb. 2: Alte Straßen durch die Hochrhön (JH).



oberhalb von Oberelsbach und Urspringen, die Hildenburg oberhalb von Hausen und Stetten sowie die Osterburg am einzigen urkundlich erwähnten Übergang zwischen Gersfeld und Bischofsheim.

Für die östliche Fortsetzung der herrschaftlichen Reiseroute jenseits der Fränkischen Saale in Richtung Bamberg und Regensburg kommt nur der heute sogenannten Haßberge-Rennweg in Frage, der jedoch – anders als heute im Bereich der Haßberge-Altstraßenforschung verbreitet – bereits im Neustädter Becken begann und sich durch den Bildhäuser Forst in die Haßberge fortsetzte. Die Weisach- und Baunachtalstraße spielte für das Gebiet der Rhön so gut wie keine Rolle.

Auch ob eine weitere „Hauptbahn“, wie sie Georg Landau<sup>10)</sup> nennt, als Reiseweg für diese Zeit in Frage kommt, läßt sich nicht belegen. Nach Landau führte diese uralte Straße von Frankfurt kommend als Hochstraße durch den westlichen Spessart (auf Abschnitten der Birkenhainer Straße und des Eselsweges), über den Landrücken und durch das Dammersfeld bis in die Gegend des „Roten Moos“ (Moor). Es war dies sicherlich keine Handelsstraße, wohl aber Heerstraße im 30jährigen Krieg (sogenannte Schwedenschanzen in ihrem Verlauf) und als Reisewege möglicherweise die kürzeste Verbindung von Mainz nach Erfurt. So wurde sie zumindest in dem Vergleich von 1363 zwischen Erzbischof Gerlach von Mainz und dem Abt Heinrich von Fulda bezeichnet.

Noch zu erwähnen ist eine Straße, die das Kloster Fulda mit seinen Besitzungen Remlingen und Holzkirchen im Waldsassengau verband.<sup>11)</sup> Auch sie gehörte sicher zu den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen, kam von Norddeutschland, lief ab Hersfeld links des Fuldaflusses, danach über den Landrücken und die Breite First – wo sie noch heute „Weinstraße“ heißt – querte die Sinn in der Gegend von Altengronau, um dann auf der Höhe zwischen Schondra und Sinn als „Hohe Straße“ zum wichtigen Straßenknoten bei Gemünden zu ziehen, wo sie sich neben anderen Zweigen auch jenseits des Mains fortsetzte.

## 6. Veränderungen im Straßenwesen

Etwa ab dem 8. Jahrhundert begann im ostfränkischen Reich eine tiefgreifende Veränderung im Straßenwesen: Die Franken hatten an den Flußübergängen Stützpunkte errichtet, die sich nach und nach zu Städten entwickelten. Zwischen den oft gar nicht so weit entfernt voneinander gelegenen Orten entwickelten sich – vermutlich planmäßig – in den Tälern neue Verkehrsverbindungen, die teilweise die alten ablösten. Führten die frühen Verkehrswege fast ausschließlich über die Höhenrücken, entstanden in dieser Zeit die ersten Talstraßen. Dies war nur möglich, weil der fränkische Staat über eine Verwaltung verfügte, die in gewissem Umfang Straßen baute und Brückenbauten errichtete und, was besonders wichtig ist, auch befahrbar hielt.

So dürfte spätestens ab dem 12. Jahrhundert das Straßennetz so ausgesehen haben, wie es bis zum Bau der Chausseen in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts genutzt wurde. Zwar hat es sicher schon damals zwischen allen Orten direkte mit den damaligen Fahrzeugen mehr schlecht als recht befahrbare Verbindungen gegeben. Doch wesentlich waren die Straßen, auf denen der einträgliche Messehändlerverkehr abgewickelt wurde: Dies waren die Messegeleitstraßen.

Die damit verbundenen Einnahmen waren so wichtig, daß die urkundliche Erwähnung über sie, ihren Verlauf, die Waren, die darauf transportiert wurden und natürlich das Geleitgeld und die Zölle gut dokumentiert sind. Weitere Gattungen von Straßen aus dieser Zeit sind die Weinstraßen, die Heerstraßen und später die Poststraßen.

Für das Gebiet der Rhön sind im wesentlichen nur die geleitfähigen Straßen dokumentiert. Es steht aber außer Zweifel, daß auch Heerstraßen durch die Rhön führten. Solche sind in der Jung'schen Hochstiftskarte eingezeichnet, doch läßt sich ihr genauer Verlauf wegen der Ungenauigkeit der Karte kaum nachvollziehen. Es würde den Rahmen sprengen, hier auch auf die nicht dokumentierten Straßen einzugehen, von denen es Spuren im Gelände gibt. So beschränke ich mich auf die Straßen, die im Würzburger Geleitstraßenverzeichnis, in Itineraren und in den ersten



Reisekarten aufgeführt bzw. eingezeichnet sind.

## 7. Hauptstraßen, die das Gebiet zwischen Main und Thüringer Wald tangierten

Bevor ich auf die Straßen im Gebiet Main-Rhön näher eingehe, will ich noch kurz die Hauptstraßen beschreiben, die das Gebiet zwar tangierten, aber nicht hindurch führten. Die beiden wichtigsten lagen nördlich und südlich und gingen von Nürnberg aus.

- Die in Jörg Gails „Raissbüchlin“ aus dem Jahr 1563 als „Nürnberger Straße“ bezeichnete Verkehrsverbindung führte über Bamberg durch das Baunachtal, weiter über Römhild in das Werratal nach Meiningen und von dort über Berka nach Kassel. Sie tangierte das Gebiet Rhön-Saale östlich und nördlich. Stationen auf ihr in der Region sind u.a.: Sternberg, Trappstadt, Römhild, Meiningen, Wasungen.<sup>12)</sup> Von ihr zweigten

im Werratal mehrere Straßen ab, die über den Thüringer Wald führten.<sup>13)</sup>

- Die Geleitstraße von Nürnberg im Süden nach Frankfurt hingegen tangiert das Gebiet Main-Rhön nur insofern, als von ihr in Würzburg die nach Norden durch das Gebiet führenden Straßen abzweigten.
- Im Westen und Nordwesten der Rhön war es die „Frankfurt-Leipziger Handelsstraße“. Sie zog, wie oben bereits erwähnt, von Frankfurt durch das Kinzigtal nach Fulda. Weiter ging es durch das heute sogenannte Hessische Kegelspiel mit der Stadt Hünfeld über Vacha und Eisenach nach Leipzig. Ihre Befahrbarkeit im Kinzigtal war allerdings insbesondere wegen der häufigen Überschwemmungen sehr witterungsabhängig und deswegen höchst problematisch.

Das Gebiet der Rhön wurde also im Mittelalter und der Neuzeit auf drei großen, für den Handelsverkehr bedeutenden, Straßenzügen umfahren. Als einziger bedeutender Straßenzug für das Gebiet Main-Rhön bleibt also nur die

## 8. Die Straße von Würzburg über Neustadt nach Sachsen

Den beiden o.g. Pilgeritineraren ist zu entnehmen, daß die für das Gebiet Main-Rhön wichtige Route von Würzburg zum Werratal bzw. über den Thüringer Wald im 13. Jahrhundert im Deutschen Reich zu den bedeutenden gehörte. Ihre Bedeutung scheint sie auch beibehalten zu haben, denn, obwohl sie nicht auf dem Weg zwischen zwei bedeutenden Handelsstädten lag, ist „neustat“ bereits in einer der ersten Karten eingezeichnet, nämlich in der aus dem Jahre 1524 stammenden Nürnberger Straßenkarte von Georg Erlinger.

Daß die Straße in dem ältesten Deutschen Routenhandbuch, Jörg Gails „Raissbüchlin“ (1563)<sup>13)</sup> fehlt, hat wenig zu bedeuten, denn es fehlen darin auch andere wichtige Straßen wie z.B. die Handelsstraßen von Frankfurt nach Leipzig. 1584 sind „Neustat“ und „Mellerstat“ in der Deutschlandkarte von Gerhard Mercator eingezeichnet. Im Jahre 1641 er-

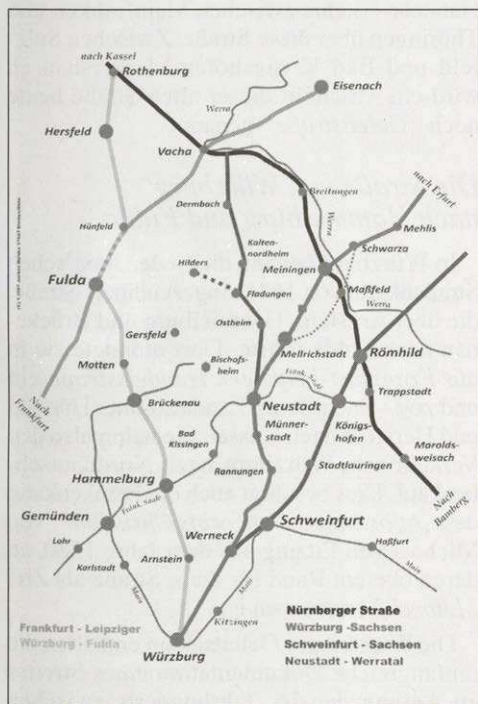


Abb. 3: Altstraßen zwischen Main und Thüringer Wald.<sup>14)</sup>

scheint sogar der gesamte Straßenzug der „*Straße von Würzburg nach Sachsen*“ mit den Stationen „*Wirtzburg*“, „*Wernegh*“, „*Münnerstatt*“, „*Neustat*“ und „*Mellerstat*“ in der Jung’schen Straßenkarte „*Totius Germaniae Novum Itinerarium*“.

Sie zweigte in Würzburg von der *Frankfurt-Nürnberger Geleitstraße* ab, auf der der Messeverkehr von Nürnberg nach Frankfurt abgewickelt wurde<sup>16)</sup> und verlief im großen und ganzen etwa so wie die heutige Bundesstraße 19. Auf ihrer gesamten Länge zwischen Würzburg und Neustadt scheint es jedoch auf einzelnen Streckenabschnitten mehrere Trassenführungen gegeben zu haben, die zeitweise nebeneinander genutzt worden sind,<sup>17)</sup> so zwischen Würzburg und Werneck. Auch über ihren Verlauf zwischen Oberwerrn und Münnerstadt gibt es unterschiedliche Auffassungen und insbesondere auch nachweisbar unterschiedliche Trassen.

Über ihren genauen weiteren Verlauf von Neustadt nach Mellrichstadt gibt es so gut wie keine Hinweise. Man nimmt im allgemeinen an, daß es im Zuge des Streutals nach Mellrichstadt ging. Hier verzweigte sich die Hauptroute:

- Die vorgeschriebene Geleitstraße führte dann von Mellrichstadt über Eussenhausen und Henneberg nach Meiningen.
- Ein weiterer Zweig, die sogenannte „*Weinstraße*“, führte über Mühlfeld, Schwickershausen und Ritschenhausen nach Obermaßfeld. Sie ist eine Hochstraße und ist sicher die ältere Verbindung. Ihre Sperrung ab den Jahren 1588/1589 belegt die Bedeutung der als Ersatz vorgeschriebenen Verbindung über Bibra nach Ober- und Untermaßfeld im Werratal, von wo es über Rohr, Schwarza und Mehliß über den Thüringer Wald in das Erfurter Becken ging. Diese Streckenführung ist auch aus der Jung’schen Straßenkarte ersichtlich.
- Ein weiterer Abzweig, die sogenannte „*Hohe Straße*“, über Schmalkalden zum Thüringer Wald ging von Mellrichstadt aus, überschritt bei Walldorf die Werra und setzte sich über Schmalkalden und den Thüringer Wald in Richtung Gotha fort.<sup>18)</sup>

## 9. Die Straße von Schweinfurt über Königshofen zum Thüringer Wald

Die zeitweise sicher „größte Konkurrenz“ der Straße von Würzburg nach Sachsen ist die bei Werneck nach Schweinfurt abzweigende und über Stadtlauringen nach Königshofen führende Straße, die sich in ihrem weiteren Verlauf nach Römhild mit der *Nürnberger Straße* vereinigte, ab dem Werratal jedoch den Weg über Schleusingen und den Thüringer Wald nach Erfurt nahm. Ihr Verlauf ist mit den Stationen Schweinfurt, Lauringen, Königshofen und Meiningen in der Jung’schen Straßenkarte von 1641 enthalten.

Im Jahre 1631 waren auf ihr die Truppen von König Gustav Adolf unterwegs. Sie zogen von Erfurt über Arnstadt, Schleusingen, Königshofen nach Schweinfurt und Würzburg. Ihre Funktion auch als Heerstraße war sicher ein Grund dafür, daß Königshofen unter Fürstbischof Julius Echter als Festung ausgebaut wurde. Offenbar verlief in „normalen Friedenszeiten“ auch ein Großteil des Handelsverkehrs zwischen Mainfranken und Thüringen über diese Straße. Zwischen Sulzfeld und Bad Königshofen-Merkershausen wird ein Abschnitt dieser alten Straße heute noch „*Geleitstraße*“ genannt.

## Die Straße von Würzburg nach Hammelburg und Fulda

In Würzburg begann die in der Jung’schen Straßenkarte von 1641 eingezeichnete Straße, die über Arnstein, Hammelburg und Brückennau nach Fulda führte. Dort mündete sie in die *Frankfurt-Leipziger Handelsstraße* ein und zog – nach Georg Landau – über Hünfeld und Hersfeld nach Kassel. Sie nahm also den Verkehr von Würzburg nach Norddeutschland auf. Dies bestätigt auch die Frankenkarte des „*Atlas Itinerarium orbis Christiani*“ von Michael von Eitzing aus dem Jahre 1580, an deren oberem Rand für diese Straße als Ziel „*Lübeck*“ angegeben ist.

Die Würzburger Geleitsakten enthalten die umfangreiche Dokumentation eines Streites zu Anfang des 16. Jahrhunderts zwischen dem Hochstift Würzburg und dem Reichskloster Fulda:<sup>19)</sup> „*Wegen des Streites über die*



beiderseitigen Geleitsgrenzen in diesem Gebiet verweigerte das Würzburger Hochstift die Annahme des Geleits für die Fuldischen Kaufleute an den Übergabestellen an der „Hanbuche“ bei Weyersfelden/Obereschbach und der nur 6 km entfernten bei der (heutigen) Wüstung Hundsfeld/Bonnland. Da insbesondere von Seiten Fuldas Interesse bestand, den Verkehr aufrecht zu erhalten, schlug Fulda 1519 vor, das Geleit künftig von Fulda über Gersfeld, Bischofsheim, Neustadt und Münnerstadt nach Würzburg zu führen.“<sup>19</sup> Insgesamt dauerten der Streit und die mit ihm verbundene Sperrung der Straße wohl ein halbes Jahrhundert, was auf keine allzu große Verkehrsbedeutung der Trasse schließen läßt.

#### 10. Die Straße von Neustadt durch das Feldatal zum Werratal

Mit den nachfolgend aufgeführten Verbindungen komme ich bereits zu den weniger bedeutenden Straßen in der Rhön. Diese Straße führte über die nördliche Hohe Rhön und überwindet dabei Höhen bis zu 800 m. Dies ist sicher in Anbetracht der Höhenunterschiede, die im Thüringer Wald überwunden werden mußten, nichts Besonderes. Doch im Thüringer Wald, wo ein vergleichsweise reger Handelsverkehr vorherrschte, der auch das Gewerbe des Vorspanns hervorbrachte, wurden die Wege wohl befahrbar gehalten. Aus dem Gebiet der Hohen Rhön, die durchaus noch von weiteren Verkehrswegen überquert wurde, ist weder darüber, noch über ein Vorspanngewerbe etwas bekannt.

Durch eine würzburgisch-sächsische Vereinbarung aus dem Jahre 1599 wurde diese Verbindung zwischen Fladungen nach Kaltennordheim (und damit vom Tal der Fränkischen Saale zum Werratal) für den Fernverkehr gesperrt. Noch Ende des 17. Jahrhunderts war der Schlag durch die Landwehr Höhl beim Burgstall Melpers (etwa 4 km nördlich von Fladungen) durch eine eiserne Kette versperrt. Dies auch noch zu einer Zeit, als die heutige Bundesstraße 285 zwischen Reichenhausen und Melpers auf weimarischem Gebiet bereits gebaut war, sich jedoch noch nicht auf würzburgischem Gebiet fortsetzte.<sup>20)</sup>

An dieser Verkehrsverbindung liegt auf dem Stellberg bei Melpers eine der wenigen uralten Burgruinen der Rhön, was sicher auf eine sehr frühe Bedeutung schließen läßt. Des weiteren ist sie Teil der „Hohen Straße“, die aus dem Feldatal zumindest bis nach Ostheim v.d. Rhön führte. Diese Straße – vom Werratal bei Vacha nach Fladungen und weiter nach Neustadt – stellt eine Abkürzung gegenüber der Werratalstraße dar. Ihre Sperrung bedeutet deswegen, daß sich auf ihr ein Handelsverkehr entwickelt hatte, der von seiten Sachsen-Weimars vermutlich nicht gerne gesehen wurde. Über seinen Umfang bzw. seine Bedeutung ist allerdings nichts bekannt. Sicher ist aber, daß diese Straßensperrung sich nachhaltig ungünstig auf den Wirtschaftsraum Rhön auswirkte und das Werratal begünstigte.

#### 11. Die Geleitstraße von Neustadt nach Hilders

Es gab noch eine weitere Straße, die die Hohe Rhön bei der sogenannten Schweden-schanze am Salkenberg (oberhalb von Fladungen-Leubach) querte. Auf ihr fand das würzburgische Geleit von Neustadt in das Amt Auersberg (Hilders) statt, was aber höchst selten geschehen sein dürfte.<sup>21)</sup>

#### 12. Die Straße von Gersfeld über Bischofsheim nach Neustadt

Wie oben schon erwähnt, schlug der Fuldaer Abt zur Lösung des Geleitstraßenstreites bei Hammelburg die Führung des Geleits über Gersfeld, Bischofsheim, Neustadt und Münnerstadt nach Würzburg vor. Nachzuweisen ist die von Gersfeld als „Hohe Straße“ zum heutigen Schwedenwall führende Straße. Nutzungsrelikte in Form von tiefen Hohlwegen im Basalt sieht man ab dem Schwedenwall über die Gibietzenhöhe hinunter nach Bischofsheim. Diese Verbindung war über viele Jahrhunderte die einzige zwischen Bischofsheim und Gersfeld und wurde Anfang des 19. Jahrhunderts auf Gersfelder Seite als „gut konditionierte“ Straße ausgebaut.<sup>22)</sup>

Doch über ihren weiteren Verlauf durch das Brendtal, insbesondere ab Schöna, ist wenig



bekannt. Der „Abriß“ des Salzforstes aus dem Jahre 1589, die sogenannte Salzforstkarte, zeigt keine klare Straßenführung durch das östliche Brendtal. Auch die die „Geografische Mappe des Fürstlichen Hochstifts Würzburg“ des Leutnants Carl von Fackenhofen aus dem Jahre 1791 zeigt noch keine durchgehende Straße durch das Brendtal. Vielmehr führt der Weg ab Schönauf durch den Schweinsberger Forst nach Lebenhan und weiter nach Brend.

### 13. Altstraßenspuren am Osthang der Hoehrhön und östlich davon

Wie oben kurz erwähnt, führen von allen Orten am Osthang der Rhön alte, sogenannte Rhönwege hinauf zur Langen Rhön. Sie dürften in erster Linie regionalen oder sogar nur lokalen Charakter haben. Doch befanden sich an oder in der Nähe von manchen dieser Rhönwege Befestigungsbauwerke (s.o.); einige führten auch durch die Würzburger Landwehr und waren an Schlägen zu kontrollieren.

Einige dieser Wege setzten sich auch weiter durch das Gebiet östlich der Hoehrhön fort. Auch dieses wird von vielen Altstraßenspuren durchzogen. So befindet sich auf der Höhe östlich der Streu zwischen Brüchs und Ostheim die „Hohe Straße“, die mehrere Zweige in das Tal entsendet. Einige davon setzen sich über die Höhen des Heidelberggebietes (nicht zu verwechseln mit dem Heidelberg) und des Hundsruicks Richtung Bad Neustadt fort.

Auch das Gebiet zwischen dem Elstal und dem Brendtal wird von zahlreichen ausgeprägten Altstraßenspuren durchzogen, deren Fortsetzung mit Unterbrechungen manchmal über eine längere Strecke zu verfolgen ist. Sie beginnen in Oberelsbach und Urspringen, bei Weisbach und Sondernau, aber auch bei Wegfurt im Brendtal und ziehen in Richtung Bastheim bzw. zu den Orten Reyersbach, Braidbach, Rödles und Lebenhan. Nicht zuletzt führt eine alte Hochstraße etwa vom Neustädter Haus nach Osten und erreicht bei Hohenroth das Neustädter Becken. Auch sie entsendet mehrere Zweige in das Brendtal, die z.T. mit den Altstraßen im Gebiet zwischen Brend und Els in Verbindung standen.

Inwieweit diese Altstraßen mit denen über die Hoehrhön in Verbindung stehen, muß noch geklärt werden. An der Erforschung bzw. Kartierung dieser Straßen arbeite ich seit 1999 und hoffe, die Arbeiten 2009 GPS-dokumentiert abschließen zu können.

*In eigener Sache: Meine Altstraßenforschung und meine Veröffentlichungen erfolgen meist mit dem Ziel, den Interessierten das Thema so anzubieten, daß sie die alten Straßen nachvollziehen und in ihrer Freizeit die noch vorhandenen Spuren im Gelände entdecken können. In diesem Sinne ist auch mein Buch „Unterwegs auf den Straßen unserer Urahren“ angelegt, das 2002 erschien (ISBN 3-936622-10-8). Aufsätze zum Thema „Alte Straßen heute erleben“ finden Sie auch auf meiner Website [www.rhoen-active.de](http://www.rhoen-active.de); sollte sich ein Verlag finden, wird es eine Fortsetzung meines Buches ausschließlich mit dem Erleben der alten Verkehrswege zwischen Main und Thüringer Wald zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit den Kanu geben. Meine Beschäftigung mit den Verkehrswegen zwischen dem Main und dem Thüringer Wald wurde vor einem Jahr durch eine Initiative bestärkt, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Rompilgerweg des Abtes Albert von Stade und des Isländischen Hauksbók zu einem Europäischen Kulturweg zu machen. Sie hat sich mittlerweile durch die Beteiligung von Leuten aus den Rastorten, die in den Itinerearen genannt sind, konsolidiert und wird ihre Arbeit als Verein vermutlich im Februar 2009 aufnehmen.*

### Anmerkungen:

- 1) Gall, Werner: Hohlwegforschung in Südhthringen, in: Urgeschichte und Heimatforschung, Bd. 24. Weimar 1987, S. 5ff.
- 2) Siehe Ausgrabungen und Veröffentlichungen der „Archäologischen Arbeitsgruppe Rhön-Grabfeld“.
- 3) Hahn, Heinrich: Das Wededreieck von Fulda, in: Buchenblätter. Beilage der Fuldaer Zeitung für Heimatfreunde, Nr. 6, 1987, S. 21.
- 4) Heinke, Jochen: Der alte Weg aus der Wedereiba in den Graffeldgau, in: Fuldaer Geschichtsblätter 1998, S. 37ff.



- 5) Martin, Thomas: Klosterleben und Reichspolitik. Die Anfänge des Klosters Fulda 744–842. 1989.
- 6) Eigene Nachzeichnung mit Ergänzungen auf der Basis der Karte von Hermann Krüger in: Ders.: Das Stader Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250, in: Stader Jahrbücher 1956 u. 1957.
- 7) Schäfer, Hans-Peter: Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Schweinfurt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (Hrsg. v. Historischen Verein Schweinfurt e.V. u. d. Freunden Mainfränkischer Kunst u. Geschichte e.V. Würzburg). Würzburg 1976 (Kartenbeilage Straßen im östlichen Mainfranken um 1600).
- 8) Benkert, Ludwig: Bad Neustadt. Die Stadtchronik. Bad Neustadt 1985, S. 12.
- 9) Heinke, Jochen: Kartierung der alten Rhönwege im Bereich der Langen Rhön (Ms. unveröffentlicht).
- 10) Landau, Georg: Beiträge zur Geschichte der alten Handels- und Heerstraßen, in: Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde. Heft 1. ND Kassel 1958.
- 11) Hist. Atlas Bayern. Gemünden, Karlstadt, Marktheidenfeld, S. 18f.
- 12) Krüger, Herbert: Das älteste deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails „Raissbüchlin“. Graz 1974, S. 94, Tab. 29.
- 13) Ebd.
- 14) Jochen Heinke, 10/2008.
- 15) Krüger, Raissbüchlin (wie Anm. 14), Kartenbeilage.
- 16) Dabei zweigte sie natürlich auch vom Postkurs Nürnberg, Würzburg, Frankfurt ab.
- 17) Näheres unter Ziff. 5.1.
- 18) Ender, Armin: Alte Straßen- und Wegeführungen im Raum Meiningen, in: Urgeschichte und Heimatforschung. Bd. 24. Weimar 1987, S. 52ff.
- 19) Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 9).
- 20) Von Ostheim, Thon: Die Rhönberge, in: Fabri's Neues geographisches Magazin. Bd. 1. 1785/86 (erhalten von Werner Zeise, Ostheim).
- 21) Schäfer, Straßennetz (wie Anm. 9).
- 22) Heinke, Jochen: „Beinahe eine Geleitstraße“, nachzulesen unter: [www.rhoen-active.de](http://www.rhoen-active.de).