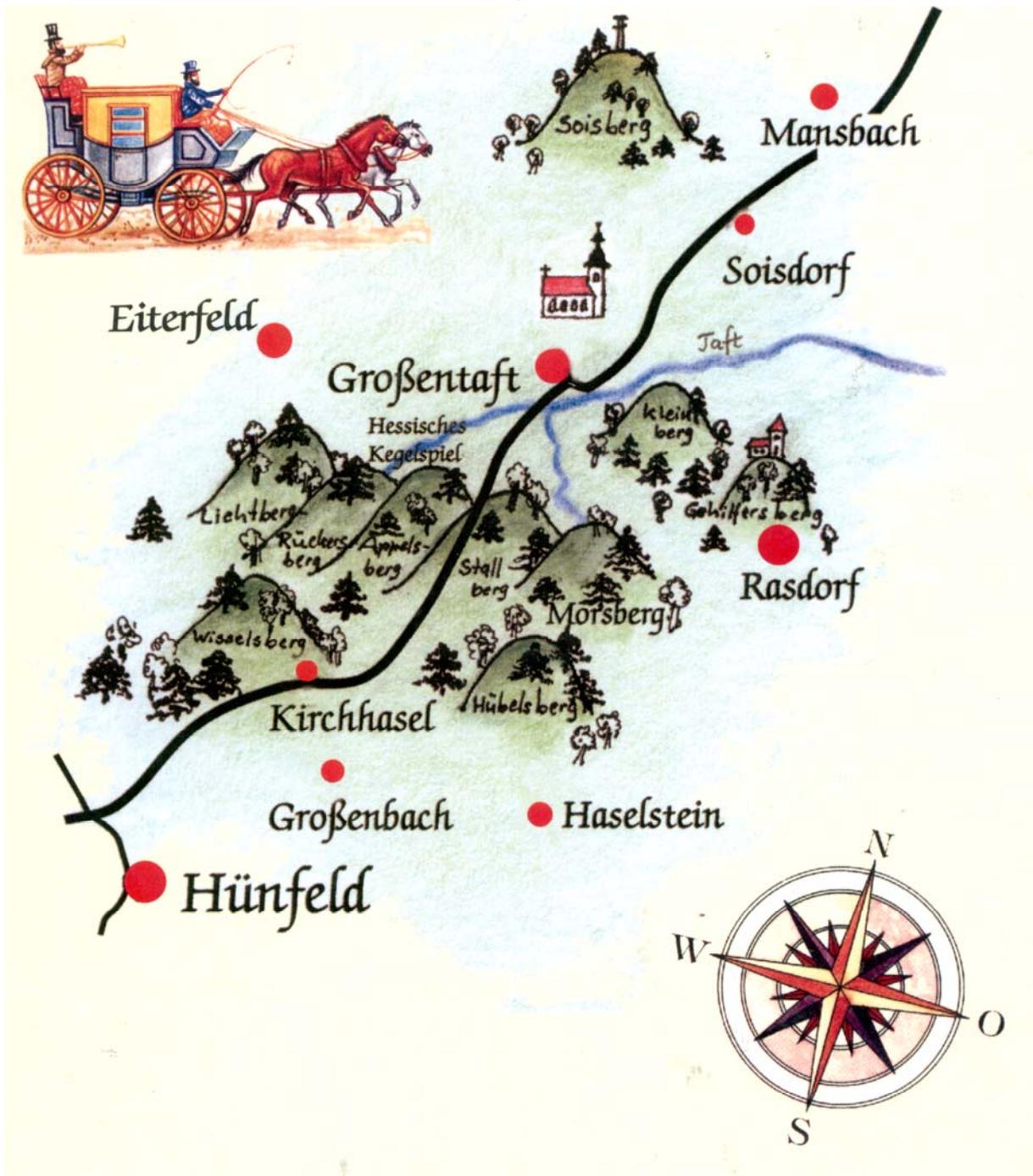


# Großentaft

Ein Dorf an der "Alten Straße"

7





## Impressum

Herausgegeben im Auftrag der  
Großgemeinde Eiterfeld von:

Heinz Kleber,  
Heinrich-Leo Ebert,  
Thomas Sondergeld;

Einbandgestaltung:

Claudia Sondergeld;

Fotos von:

Ebert, Heinrich-Leo,  
Kohlmann, Albert,  
Krieg, Walter,  
Sondergeld, Thomas,  
Sturm, Erwin  
und weiteren Einwohnern von Großentaft.

Zeichnungen von:

Dr. Müller, Matthias;  
Sondergeld, Claudia.

Druck:

Fa. S-F Druck Saurwein, Hofbieber

Satz und Layout:

Holger Nordhoff, Jever

Buchbinder:

Fa. Helmut Vogel, Neuhof

PDF Dokument:

Fa. Infocom, Hünfeld

## 1 4. Die alte Straße – Schicksalsweg für unser Dorf

### 4.1. Die Straße als Verkehrs- und Handelsweg

Das vorliegende Buch wurde von den Autoren mit Bedacht „Großentaft – ein Dorf an der alten Straße“ genannt, weil diese Straße, die über viele Jahrhunderte mitten durch unseren Ort führte, die Geschichte unseres Dorfes weitestgehend geprägt hat.

Gemeint ist eine der bedeutendsten Straßen Deutschlands, die alte Handels- und Heerstraße von Frankfurt a. M. nach Leipzig, eine Straße also, die zwei bedeutende deutsche Messestädte miteinander verband.



Französische Kriegskarte von 1761

Schon in ur- und frühgeschichtlicher Zeit waren Menschen diesen Weg gezogen. So ist es kein Zufall, dass besonders in den Orten an oder in der Nähe dieser Straße Ausgrabungen gemacht wurden, die von frühzeitiger Besiedlung an diesem uralten Handelsweg, der Antsanvia, zeugen (Antsan = Berghöhe, via = Weg oder Straße). Vom Mündungsgebiet des Mains durch die Wetterau, über den Vogelsberg führend, wurde bei Kämmerzell die Fulda überquert, und weiter zog die Antsanvia von Oberrombach über Sargenzell nach Kirchhasel, wobei sie nördlich von Hünfeld die Haune überschritt, über Großentaft, Soisdorf, Pferdsdorf nach Vacha. Die frühen Straßen waren Höhenwege, die manchmal Tagereisen lang über die Höhen der Berge führten, den Wasserscheiden entlang. Sie liefen von den Bergen abwärts, wenn das Gelände es notwendig machte. Später wurden die Straßen vorwiegend an den Abhängen angelegt, danach in den Tälern. Die Frankfurt – Leipziger Straße des Mittelalters führte das Kinzigtal herauf, über den Landrücken nach Flieden, Neuhof und weiter über die Ausspann bei Johannesberg und über die Brücke bei Kohlhaus nach Fulda. Von hier folgen die Bundesstraßen B 27 und B 84 dem damaligen Straßenverlauf bis auf die Höhe hinter Hünfeld. Vor Kirchhasel vereinigten sich die frühe und die mittelalterliche Straße.

Fügen wir hier noch den genauen Straßenverlauf durch die Gemarkung und den Ort Großentaft an: Von Kirchhasel – Stendorf kommend ging sie am Westhang des Stallberges vorbei und kam auf dem Sattel zwischen Stallberg und Appelsberg (Flurbezeichnung „auf der Blösse“) in die Gemarkung von Großentaft. Durch die Flur „Radmannsgraben und Kiesrain“ führte sie unweit des „Farzborn“ (von Fahrt oder Furt abgeleitet) durch „die Zwebich“ dem Dorfe zu. Diese Flur wird noch heute „An der alten Straße“ genannt. Im Dorf ging sie durch die Rainbaumstraße (früher Leimengasse) zum „Alten Wirtshaus“ (ehemalige Försterei). Dort überquerte die Straße das Auewasser und danach die Taft. In nordöstlicher Richtung – Gasse und Mühlweg – verließ sie die Ortslage. Am Südhang des Hünberges – vorbei am Hünborn – führte sie weiter in die Gemarkung Treischfeld.

In Großentaft zweigte eine alte Straßenverbindung nach Hersfeld ab.

Eine urkundliche Bestätigung, dass die „Alte Straße“ durch unseren Ort führte, finden wir im Thurn und Taxis'schen Zentralarchiv in Regensburg. In einem Visitationsbericht des Fürstlichen Post Direktors Franz Ludwig von Berbich aus dem Jahre 1755 über die Poststellen der sächsischen Postroute von Frankfurt bis Vacha beschreibt er u. a. die Aufgaben der Poststelle Hünfeld und die Postbeförderung nach Fulda bzw. Vacha. Eine Wegebeschreibung nach Vacha nennt die zu passierenden Orte: „Durch Hasel (fuldisch), eine Stunde von Hünfeld, Großtafft (fuldisch), Sußdorf (fuldisch), Mansbach (v. Mansbachisch), Preißbach (hessisch), Vacha (hessisch). Die Wege sind fest, jedoch wegen der hohen Steigen bei Vacha, Preißbach, Mansbach, Großtafft sehr beschwerlich.“

Die Frankfurt – Leipziger Straße bot, wie alle Straßen des Landes, einerseits den Menschen in den Orten, durch die sie führten, die verschiedensten Erwerbsmöglichkeiten, andererseits brachten durchziehende Soldaten Einquartierungen und Plünderungen mit sich. Nicht selten traten auch ansteckende Krankheiten oder gar Seuchen auf. Mit dem Bau der Eisenbahnlinien und der damit zusammenhängenden Verlagerung vieler Transporte und auch der Personenbeförderung auf die Schiene verloren die Straßen immer mehr an Bedeutung, gewannen sie jedoch durch die einsetzende Motorisierung wieder zurück.

In frühgeschichtlicher Zeit gab es natürlich nicht so ausgebaute Straßen, wie wir sie aus der Gegenwart kennen. Das mögen damals einfache Saumpfade gewesen sein, die nur einem Wanderer oder einem Reit- oder Lasttier Platz boten. Eine treffende Beschreibung dieser Wege finden wir bei Lohfink in „Bilder aus der Geschichte der Stadt Hünfeld.“



So heißt es dort:

*„Als dann im frühen Mittelalter auch der Fahrbetrieb einsetzte, wurde neben dem alten Saumwege eine breitere Fahrrinne geschaffen. Diese war, wie die Straßen im Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert überhaupt, eine Hochstraße. Sie war ein ganz primitiv angelegter Weg, mehr für Reiter und Tragtiere bestimmt. Es fuhren aber auf ihr auch die damals gebräuchlichen zweirädrigen Karren schon schwere Lasten von Handelsplatz zu Handelsplatz.“*

Handelsbeziehungen zwischen den einzelnen Gebieten des damaligen Europa gab es schon vor der Ausbreitung des Christentums. So wurden aus Russland Pelze eingeführt, Bernstein gelangte als Handelsgut von der Ostsee über Wien bis in das Römerreich, Metalle wurden vor allem in Spanien und Griechenland gefördert und verarbeitet, Töpferwaren wurden in Griechenland und Rom hergestellt und Salz besonders in Österreich und im Gebiet des heutigen Deutschland gewonnen. Mit diesen Materialien bzw. daraus hergestellten Waren oder Schmuckgegenständen wurde schon vor mehr als 2000 Jahren eifrig Handel getrieben. Dafür wurden bestimmte Wege benutzt, die dann oftmals Namen bekamen wie Bernsteinstraße, Salzstraße und dergleichen.

Der Anfangs- und auch der Endpunkt unserer alten Straße waren Zentren wichtiger Handelsverbindungen. So führte von Frankfurt bzw. Mainz rheinabwärts ein alter Handelsweg bis in die Niederlande und rheinaufwärts eine Straßenverbindung bis nach Frankreich bzw. zum Bodensee und weiter nach Österreich, in die Schweiz und nach Italien. In südöstlicher Richtung führte eine Straße über Aschaffenburg und Würzburg nach Nürnberg.

Auch Leipzig war ein bedeutendes Handelszentrum. Von hier aus konnte man im Norden die Nord- und Ostsee erreichen, im Osten Dresden und schließlich Krakau, im Südosten Prag und im Süden Nürnberg und Augsburg, das im Mittelalter eine große wirtschaftliche Bedeutung besaß.

Von der Frankfurt – Leipziger Straße zweigten einige bedeutende und auch weniger wichtige Nebenstraßen ab.

Erst vom 13./14. Jahrhundert ab wurden die Straßen meist in die Täler verlegt. Diese ließen sich vielleicht mit schlechten Feldwegen aus unserer Zeit vergleichen. Erst im 17. und 18. Jahrhundert wurden befestigte Straßen gebaut.

Zur Querung von Flüssen wurden breite Furten genutzt, die später durch einfache Holzbrücken und ab dem 14. Jahrhundert auch durch steinerne Brücken ersetzt wurden.

Über Anlage und Ausbau der alten Straße heißt es bei Ludwig Steinfeld in „Chronik einer Straße“:

*„In Verordnungen wurde zwar die Breite der Straße festgelegt, aber sie wurde nur selten eingehalten. Die Wege sollten so breit sein, dass ein Wagen dem anderen ausweichen konnte; eine günstige Regelung, denn in einer anderen Verordnung hieß es, dass neben dem Wagen noch Gehen oder Reiten möglich sein müsse. Auf einer 1469 erhobenen Klage, dass die Reichsstraße zu eng sei, wurde erkannt, man solle einen Knecht zu Pferde setzen und einen Reisespieß quer über den Sattel legen und wo dieser anstoße, so weit solle die Straße geräumt werden. Es wurde auch festgelegt, dass die Straße nicht umgepflügt werden durfte und die Wiesen und Äcker Abstand davon halten müssten.“*

Für die Instandhaltung der Straßen waren in den meisten Fällen die Gemeinde bzw. auch die Ämter zuständig, sie konnten dieser Aufgabe aber oft mehr schlecht als recht nachkommen, da sie damit überfordert waren. Für die Aufsicht über die Straßen wurden in Hessen schon im 15. Jahrhundert Wegemeister eingesetzt. Sie waren für die Überwachung und bauliche Unterhaltung der Straße zuständig, konnten aber nicht viel bewirken, da kaum Gelder dafür vorhanden waren. Es gab keine Befestigung der Straße, sondern auf dem gewachsenen Boden nur mehr oder weniger ausgefahrene Spuren ohne jede Wasserabführung. So kann man sich gut vorstellen, welche Staubwolken man im Sommer auf sich nehmen musste, während bei nassem Wetter Schlammflöcher auf dem Weg das Fortkommen behinderten.



Die „Alte Strasse“ in der Flur Großentaft

Immer wieder gab es Beschwerden von Fuhrleuten über die schlechten Straßenverhältnisse. So ist ein Anschreiben des Landgrafen Wilhelm VI. von Hessen-Kassel von 1651 an seine Beamten erhalten geblieben, das auf diese Zustände, die sich durch den Dreißigjährigen Krieg noch verschlimmert hatten, hinwies. Es heißt dort:

*„Es ist eine Zeit viel Klagens gewesen und allerhand ungleiche Nachreden sowohl von Aus- und Inländischen darüber ergangen, dass in unserem Fürstenthume hin und wieder die Steinwege in und vor den Städten, sowie die Landstraßen und Fahrwege auf dem Felde und in den Wäldern ganz böse, brüchig und unbrauchbar, theils auch mit Gebüsch und Gesträuchen hier und da bewachsen sind, so guthentheils daher rühret, dass dieselben bei den vergangenen langwierigen Kriegsläufte und durch die mannigfachen Märsche der Truppen und die mitgeführten schweren Geschütze und Munitions- und Bagagewagen fast sehr ausgefahren und verderbt worden, ohne dass man, wie in Vorjahren und in friedlichen Zeiten geschehen, irgend daran gebessert und aufgeräumt hat, so dass nunmehr, es sei mit Kutschen oder Wagen, zumal wenn diese beladen sind, nicht mehr darauf fortzukommen ist und die Fahrzeuge oft ganz steckenbleiben, so dass man entweder an Pferden und Geschirr Schaden leidet, oder sich genötigt sieht, von der Straße auszuweichen und die nächstgelegenen Wiesen und Fruchtfelder, zu nicht geringem Verderben derer Besitzer, zu einer gemeinen Landstraße zu machen.“*

Das ganze Mittelalter hindurch verlief diese bedeutende Handelsstraße mit einem lebhaften Reise-, Post- und Frachtverkehr durch unseren Ort. So wie in anderen Städten und Dörfern entlang der Straße profitierten auch hier die Einwohner von diesem Handelsweg. Viele Reisende kehrten in den an den Straßen gelegenen Wirtshäusern ein oder übernachteten gar dort. In den Poststationen mussten die Pferde gewechselt werden.

Dazu bekamen örtliche Handwerker mit dem zunehmenden Verkehr auf der Straße Arbeit. Wagner oder Stellmacher hatten zerbrochene Räder oder Wagenteile zu reparieren. Die Schmiede mussten die Reifen auf die hölzernen Wagenräder aufziehen oder Räder ganz neu anfertigen und die Zugtiere beschlagen. Sattler hatten die gerissenen oder abgenutzten Riemen, das Zaumzeug und die Geschirre zu reparieren oder gar zu ersetzen. Fuhrleute oder auch örtliche Bauern mit eigenem Gespann wurden benötigt, wenn größere Steigungen zu bewältigen waren.

In größeren Werkstätten wurden Pferdesättel für die berittenen Reisenden oder auch Kutschen mit immer besserer Federung hergestellt. Solche Chaisen, Reisewagen oder Landauer werden heute meist als Raritäten in speziellen Museen gezeigt. In Weimar kann man heute noch Goethes Halbchaise bewundern, die er von Herzog Carl August 1792 als Geschenk bekam. Sie soll so gut gefedert gewesen sein, dass man während der Fahrt auf der Landstraße mit einem Federkiel schreiben konnte.

In Großentaft gab es im ausgehenden 17. und beginnenden 18. Jahrhundert eine Gastwirtschaft mit Herberge und Stallung für 15 Pferde. Für Vorspanndienste in Richtung Hünfeld hatte der Wirt sechs Rindviecher, vermutlich Ochsen, im Stall. Des weiteren gab es vier Schmiede, drei Wagner und Stellmacher und drei Schuhmacher und Sattler im Ort.

In früheren Jahrhunderten waren die Menschen auf der Straße meist zu Fuß unterwegs. Ein Pferd oder auch einen Esel als Reittier konnten sich die wenigsten leisten. Nur Adlige oder geistliche Würdenträger ritten auf einem Pferd durch die Lande. Trieb es einige aus reiner

Abenteuerlust in andere Länder, so wollten sich andere dem Kriegsdienst oder ansteckenden Krankheiten entziehen. Obwohl sie kein Fahrzeug besaßen, sprach man vom „fahrenden Volk“. – Oftmals waren solche Menschen zu zweit oder auch zu dritt unterwegs, besaßen als „Gepäck“ nur wenige Sachen, die sie in einem Bündel bei sich trugen, und verdingten sich hin und wieder zu leichten Hilfsarbeiten. In den Wintermonaten kamen sie oft als Bettler in den Städten unter.

Im Hochmittelalter waren es die Minnesänger, die von einer Burg zu anderen zogen und als Dichter ihrer Zeit den Adligen und ihren Familien mit Liedern die Langeweile vertrieben und auch Neuigkeiten – meist in Versform – verbreiten halfen.

Später zogen allerlei Spielleute mit Pfeife, Trompete oder Dudelsack durch die Lande, Bänkelsänger verbreiteten ihre Moritaten. Dazu kamen Komödianten oder Puppenspieler, die in den Orten an den Straßen ihre Stücke aufführten und Erwachsene ebenso wie Kinder mit ihrer Kurzweil unterhielten. Nicht zuletzt gab es Gaukler und Akrobaten, die von einem Ort zum anderen zogen, den Menschen ihre Künste vorführten und sich so einen geringen Lebensunterhalt verdienten.



Die alte Werrabrücke bei Vacha aus 1346

Was so alles auf der Straße umherzog, wird in einer Verordnung von 1742 deutlich. Man versuchte das fahrende Volk einzuschränken:

*„Bettler und Vaganten, seien es Christen oder Juden, Deserteurs oder abgedankte Soldaten, Hausierer und solche Leute, welche zum Verkauf allerhand geringe Lumpen-Sachen, Zahn-Pulver, Haarpuder, Blumensträuße, Schuhschwärze, gedruckte Lieder und dergleichen herumtragen und unter diesem Schein eigentlich betteln, hauptsächlich auch die schändlichen Lieder absingen, fahrende Schüler, Leirer, Sack- und andere Pfeifer, Hackbrettler (das Hackbrett war ein primitives Musikinstrument), Riemenstecher usw.“*

In erster Linie war die Straße aber ein Fernhandelsweg.

Frankfurt ist seit dem 13. Jahrhundert Messestadt und wurde schon frühzeitig als das „Kaufhaus der Deutschen“ bezeichnet. Messezeit war im Frühjahr und dann noch einmal im Herbst. Dann gab es die Weinmesse und den Pferdemarkt und seit dem 15. Jahrhundert, nach der Erfindung des Buchdrucks, gibt es in Frankfurt die Büchermesse. Auf der Messe konnten alle Waren gekauft und mitgenommen werden. Der gesamte Römer- und der Liebfrauenberg waren mit Buden bedeckt. Das ganze Mainufer entlang war zur Messezeit ein großes Gedränge.

Die Leipziger Messe gibt es schon seit dem 12. Jahrhundert, und die Stadt wurde zum Zentrum des Handels nach Nord und Süd wie nach Ost und West. Seit 1268 gab es in Leipzig drei Messen im Jahr: zu Ostern, zu Michaelis (im September) und zu Neujahr. Vom 18. Jahrhundert an gewann die Leipziger Messe eine größere Bedeutung als die in Frankfurt. Besonders treffend wurde sie 1834 von Carl Julius Weber charakterisiert. Er schrieb u. a.:

„Leipzig muss man zur Zeit der Messe besuchen. Das bunte Gemenge in allen Nationaltrachten und Sprachen findet sich nicht an den Ufern des Mains. Deutsche aus allen Gegenden – Franzosen, Briten, Holländer, Italiener, Ungarn, Böhmen, Polen, Dänen, Schweden, Russen, Griechen, Türken, Armenier aus Tiflis, Nordamerikaner, selbst tartarische Shawlhändler aus dem fernsten Hochasien und zuletzt an 400 Herren Buchhändler. Vorzüglich sind es Russen, Polen und Griechen, die den Pelzhandel treiben, der oben ansteht, dann kommt Schafwolle, Baumwolle, Colonialwaren, französische, englische und sächsische Fabrikate und zuletzt – Bücher -. Der Handel erzeugt Wohlstand und Luxus.“

Bei der Fahrt von Frankfurt nach Leipzig wurden mehrere Ländergrenzen passiert, und überall musste Zoll gezahlt werden. Zollhäuser und Schranken sorgten dafür, dass niemand die Landesgrenze passierte, der nicht seine Gebühr entrichtet hatte. Erst ab 1835 – nach Gründung des deutschen Zollvereins – fielen diese Zollgrenzen innerhalb Deutschlands weg. Sie hatten den freien Handel arg behindert und die Waren auch erheblich verteuert.

Eine andere Schwierigkeit für die beladenen Kaufmannswagen waren enge Gassen und niedrige Stadttore, die zu einem ernstzunehmenden Hindernis wurden. In Gelnhausen mussten alle Wagen durch die enge Pfarrgasse fahren. In einem alten Vers heißt es dazu:

Von Leipzig an der Pleiße  
bis Frankfurt an den Main,  
wird's auf der ganzen Reise  
die engste Stelle sein.

Auch die Krämerbrücke in Erfurt mit der Ostdurchfahrt durch die Ägidienkirche bot kaum mehr Platz, und so wurde den Fuhrleuten schon beim Beladen der Wagen und auch während der gesamten Fahrt wahrhaftig großes Können abverlangt. Neben dem allgemein schlechten Zustand der Straßen waren da zeitweise Gefahren von Überfällen durch Raubritter, aber auch alles mögliche Gesindel trieb sich – besonders nach dem Bauernkrieg und auch nach dem Dreißigjährigen Krieg – raubend und plündernd auf der Straße herum und wurde zu einer Gefahr für den friedlichen Handel. Oft ließen Kaufleuten ihre Transporte deshalb von bewaffneten Knechten bewachen.

Im 14. Jh. wurden die Grundherren zu Geleit verpflichtet, um die Sicherheit der Reisenden und der Kaufmannsfuhren zu gewährleisten. Dafür musste eine Gebühr entrichtet werden, und ein Geleitbrief wurde ausgestellt.

Frühzeitig diente die Straße den verschiedensten Wallfahrern und Pilgern, die meist zu Fuß oder als Reiter unterwegs waren. Fulda war schon im frühen Mittelalter das Ziel vieler Pilger, die dort das Grab des heiligen Bonifatius besuchen wollten.

Einen weiten Weg hatten die Wallfahrer nach Santiago de Compostela in Nordspanien. Fuldaer Äbte, Adelige und viele einfache Gläubige pilgerten zum Grab des Apostels Jakobus. Ein Servitenmönch aus Vacha verfasste eine Wegebekreibung nach Santiago, die als Büchlein im Jahre 1500 erstmals aufgelegt wurde. Auch Wallfahrer nach Rom waren keine Seltenheit.

Entlang der Straße entstanden im Lauf der Zeit Hospitäler und auch Herbergen, in denen die Pilger übernachten konnten und auch gepflegt wurden. Am bekanntesten wurden das „Kleine Hospital“ in Erfurt und ein weiteres in Eisenach am Fuße der Wartburg, das von der hl. Elisabeth gegründet worden war.

Neben vielen einfachen Menschen hat auch manch prominente Persönlichkeit die Frankfurt – Leipziger Straße als Reiseweg benutzt. Auf einige von ihnen soll hier etwas näher eingegangen werden. So lässt sich bereits für das Jahr 782 der erste Besuch Karls des Großen in Fulda nachweisen, und auch sein Sohn und Nachfolger Ludwig der Fromme hat das Grab des heiligen Bonifatius besucht.

Friedrich Barbarossa soll achtmal das Fuldaer Kloster besucht haben, und Chronisten haben in fünf Jahrhunderten allein 55 Besuche von Kaisern oder Königen in der Stadt registriert, die einerseits dem Kloster erhebliche Kosten verursachten, denn es musste die Gäste ja beherbergen, andererseits aber seine Bedeutung ebenso wie die der Stadt in früherer Zeit deutlich werden lassen. Und schließlich konnte das Kloster durch mancherlei Schenkungen seine wirtschaftliche Macht erheblich vergrößern.

Eine besondere Bedeutung erlangte Frankfurt, als es 1356 durch die Goldene Bulle Wahlstadt der deutschen Kaiser und seit 1562 auch Krönungsstadt wurde. So sind dort in reichlich 200 Jahren zehn deutsche Kaiser gekrönt worden. Und jede Wahl bzw. Krönung eines Kaisers war damals ein bedeutendes Ereignis, der Zustrom an Menschen war kaum zu bewältigen. Dabei spielte die Frankfurt - Leipziger Straße als Reiseweg eine wichtige Rolle.



Preußischer Personenpostwagen um 1730

Im Jahre 1764 wurde Joseph II. in Frankfurt zum Kaiser gekrönt. Der junge Goethe hat es selbst erlebt und auch darüber geschrieben. Das war ein gesellschaftliches Ereignis, zu dem offizielle Besucher aus allen möglichen Ländern eingeladen waren. Aber auch viele Kaufleute und fahrendes Volk besuchten bei einer solchen Gelegenheit die Stadt, um die zahlreichen gekrönten Häupter zu sehen oder auch einfach, um hier Geschäfte zu machen.

Hatte die Stadt damals etwa 25 000 Einwohner, so sollen bei der Kaiserkrönung 1790 allein 100 000 Gäste in Frankfurt gewesen sein.

Über einen der bedeutendsten Herrscherzüge auf dieser Straße im 16. Jahrhundert berichtet Steinfeld in seinem Buch „Chronik einer Straße“. Es handelt sich um die Reise des französischen Herzogs Heinrich von Anjou, der zum König von Polen gewählt worden war, von Frankreich nach Krakau.

*„Er reiste Ende Dezember 1572 mit einem großen Gefolge von 250 Edelleuten und militärischer Begleitung von 1400 Hakenshützen oder mit Hellebarden und Schwertern Bewaffneten. Die Suite war elegant „ausstaffiert“, Säbel, Sättel und Zaumzeug der Pferde waren aus vergoldetem Silber und mit Edelsteinen besetzt. Die Franzosen und die Polaken waren mit so viel goldenen Ketten behangen, dass die „hungrigen Burschen des Birkenhains und Drasenbergs Lüsten dazu bekommen haben“, und auch einer ihrer Wagen beraubt wurde. Es war ein schier endloser Zug von Fußgängern, Reitern, Karren und Kutschen unterwegs auf der Straße.*

Nachdem er zum König von Frankreich gewählt worden war, reiste Heinrich von Anjou nach drei Monaten auf einer anderen Route zurück, während 350 seiner Begleiter im Mai 1574 wieder über die Leipzig – Frankfurter Straße heimwärts zogen.“

Auch Reichstage, die in Orten entlang der Straße oder auch in deren Nähe stattfanden (z. B. Gelnhausen 1180, Erfurt 1289 oder Worms 1521) sorgten immer wieder dafür, dass auf der Frankfurt – Leipziger Straße reger Verkehr herrschte. Und so mögen unsere Vorfahren in Großentaft in den vergangenen Jahrhunderten oftmals die stattlichen Kutschen mit ihren höfisch gekleideten Insassen oder die vornehmen Reiter betrachtet haben, wenn sie auf der Straße durch den Ort zogen, und sie hatten auch manchmal ihren kleinen Anteil, wenn einige im Dorf übernachteten oder wenn Vorspanndienste, Pferdewechsel oder Reparaturen jeglicher Art notwendig wurden.

## 4.2 Kriegszüge und Truppenbewegungen auf der alten Straße

Nicht nur in Friedenszeiten war die Straße Handelsweg und Verkehrsader für die Menschen. Immer wieder wurde sie bei kriegerischen Auseinandersetzungen als Transportweg für Landsknechte und Soldaten sowie für Kriegsgerät genutzt.

Sicher war das auch im Mittelalter so, doch dazu gibt es – mit Ausnahme der Kämpfe gegen das Raubritterunwesen – kaum irgendwelche Überlieferungen. Erst für den Bauernkrieg liegen dazu einige Quellen vor. So ist z. B. Thomas Müntzer, der bekannte Anführer der Bauern, 1525 auf seinem Weg von Südwestdeutschland nach Thüringen über die Frankfurt – Leipziger Straße gezogen, und die aufständischen Bauern, die Geisa nicht einnehmen konnten, nahmen ihren Weg über Rasdorf und Hünfeld nach Fulda. Selbst Landgraf Philipp von Hessen hat auf seinem Kriegszug nach Fulda die alte Straße über Hünfeld benutzt. Dabei ließ er Großtaft niederbrennen.

Aber auch nach dem Bauernkrieg, dem insgesamt etwa 150.000 Menschen in Deutschland zum Opfer gefallen waren, gab es besonders im 16. Jahrhundert eine Reihe von kriegerischen Auseinandersetzungen, durch die das Hochstift Fulda arg in Mitleidenschaft gezogen wurde, wobei die alte Straße immer wieder eine Rolle gespielt hat.

Da gab es im Zusammenhang mit den religiösen Streitereien der deutschen Fürsten untereinander nach der Reformation im Jahre 1546 einen Kriegszug des protestantischen Kurfürsten von Sachsen im Bunde mit dem Landgrafen von Hessen gegen den mächtigen deutschen Kaiser Karl V., der aber sein Ziel, das kaiserliche Heer und die mit diesem verbündeten Truppen zu besiegen, nicht erreichte. Auf dem Rückzug legte das geschwächte Heer der Sachsen und Hessen in Fulda und Umgebung vier Rasttage ein. Die Bevölkerung musste die 26 000 Soldaten nicht nur kostenlos verpflegen, sondern es wird auch über Plünderungen und die Zahlung einer Kontribution von 30 000 Gulden berichtet, die innerhalb von wenigen Tagen aufzubringen waren.

Im folgenden Jahr zogen die Kaiserlichen über die alte Straße nach Thüringen, um dort die den Besiegten abgenommenen Geschütze, das Pulver, die Kugeln und weitere erbeutete Gegenstände in Empfang zu nehmen.

Bereits wenige Jahre später, im März des Jahres 1552, zog ein Heer von 11 000 Mann unter Führung des Grafen Christoph von Oldenburg durch das Fuldaer Land, um unter dem protestantischen Kurfürsten Moritz von Sachsen erneut gegen die kaiserlichen Truppen vorzugehen. Diesmal mussten 10 000 Reichsthaler Kriegsentschädigung gezahlt sowie Geschütze und Munition abgegeben werden. Durch Vermittlung des Landgrafen Wilhelm IV. von Hessen konnte erreicht werden, dass sich die Plünderungen und Verwüstungen im Gebiet des Hochstifts Fulda diesmal in Grenzen hielten.

Nach einigen Jahren relativer Ruhe zog 1591 erneut ein Heer aus Reitern und Fußvolk, das dem Kurfürsten von Sachsen unterstand, durch das Buchenland.

Angaben über die Stärke dieser Truppen liegen nicht vor.



Landsknecht

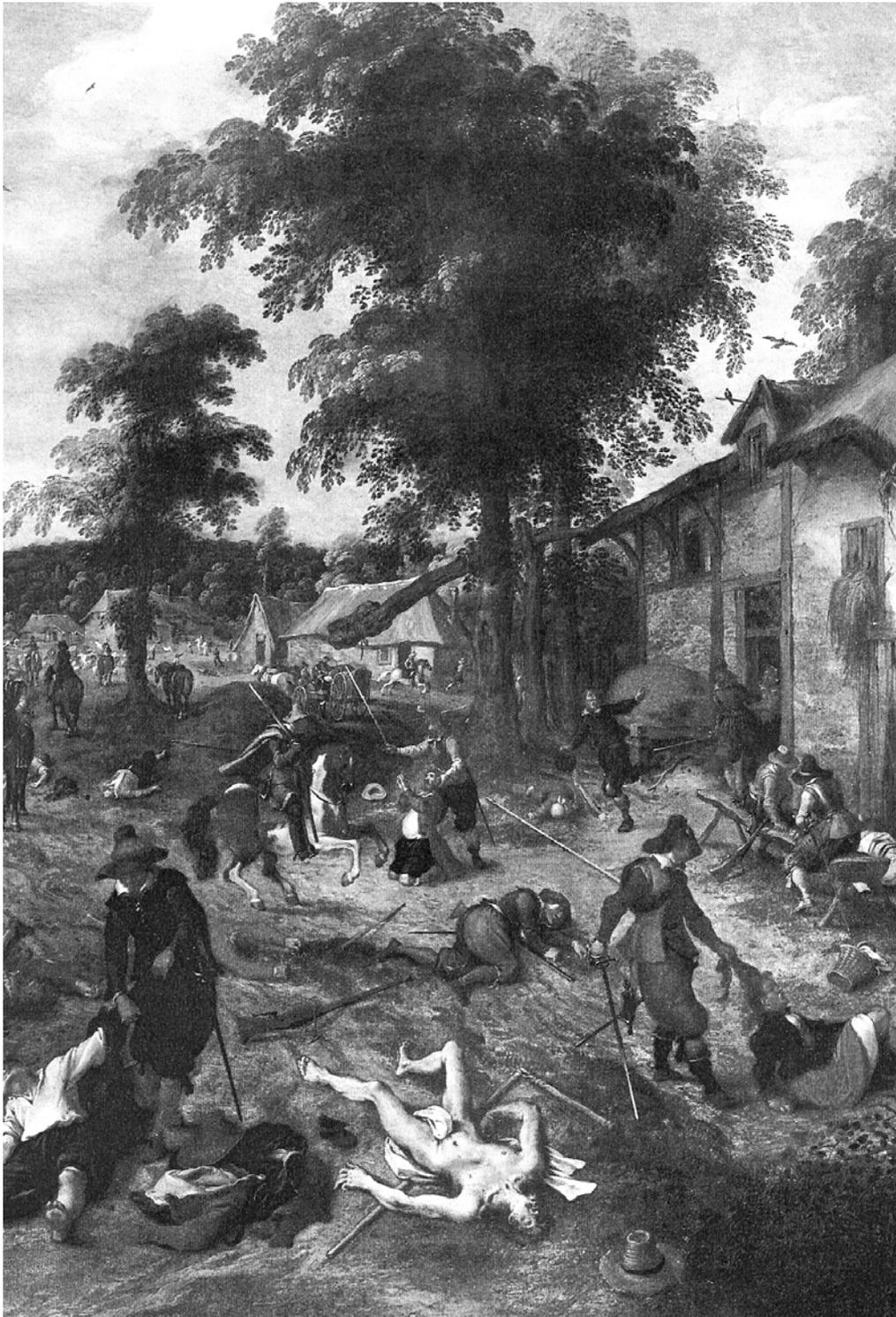
Und schließlich quartierten sich 1597 nochmals spanische Soldaten für längere Zeit hier ein, die wegen des Krieges zwischen Frankreich und den Niederlanden nach Deutschland gekommen waren. Sie mussten hier auf Kosten des Landes bzw. der Bevölkerung untergebracht und gepflegt werden.

Weitere Überlieferungen gibt es über Kriegszüge auf dieser Straße während des Dreißigjährigen Krieges, der den friedlichen Handel zeitweise ganz zum Erliegen brachte. Über mehrere Jahrzehnte zogen die Heere der beiden Kriegsparteien, der protestantischen Fürsten und der mit ihnen verbündeten Länder, die sich in der „Union“ zusammengeschlossen hatten, und des Kaisers und seiner Verbündeten, wozu zeitweise ebenfalls fremde Länder gehörten, deren Bündnis sich „Liga“ nannte, immer wieder auf der Straße, einmal Richtung Osten, dann wieder westwärts, und die Menschen in den Orten, durch die die Truppen zogen, waren die Leidtragenden.

Zu den Soldaten, die meist als Söldner im Heer dienten, gehörten neben Deutschen aus den verschiedensten Landesteilen vor allem Franzosen und Schweden, aber auch Kroaten, Spanier, Wallonen und Menschen anderer Völker. Dabei waren viele ganz einfach aus Abenteuerlust dabei, andere betrieben das Kriegshandwerk aus einer persönlichen Notlage heraus. Und weil die Kriegsparteien nie über ausreichend Geld aus regulären Steuern verfügten, musste der Krieg selbst die Kosten dafür aufbringen. So gab es bei dem kaiserlichen Heerführer Wallenstein das geflügelte Wort: „Der Krieg ernährt den Krieg!“ Und darunter hatten die Bewohner der Ortschaften an der Straße vor allem zu leiden. Bauern und Bürger mussten die Truppen immer wieder durch Quartierbereitstellung, Verpflegung und Geldzahlungen unterhalten. Deshalb zogen große Heere vor allem dort entlang, wo sie aus dem Lande versorgt werden konnten. So sind nachweislich alle bedeutenden Heerführer des Dreißigjährigen Krieges mit ihren Soldaten über die Frankfurt – Leipziger Straße gezogen, angefangen bei Wallenstein (1629) über Graf Tilly (1631), der zeitweise Oberbefehlshaber des Heeres der Liga war, bis zum kaiserlichen General Piccolomini (1635). Und selbst der schwedische König Gustav Adolf hat streckenweise die Straße genutzt.

Die Truppenscharen verliefen selten in disziplinierter Form, und so waren Plünderungen und die Drangsalierung der Bevölkerung an der Tagesordnung. Vielfach flüchteten die Menschen aus den Dörfern in die nahen Wälder. Bei ihrer Rückkehr fanden sie von ihrer Habe oft nur noch Reste vor, und das Vieh war von den Soldaten geschlachtet worden, wenn es nicht rechtzeitig versteckt werden konnte.

Die durchziehenden Armeen wüteten besonders in den letzten Jahren des Krieges mit enormer Brutalität unter der Bevölkerung, wobei es keinen Unterschied gab zwischen den beiden Kriegsparteien. Die Folge waren Hunger und Seuchen im Land, die viele Menschen dahinrafften. So gab es während des Dreißigjährigen Krieges zwei große Pestepidemien (1624/26 und 1634/36), denen mancherorts mehr als die Hälfte der Einwohner zum Opfer fielen.



Grausamkeiten des Dreißigjährigen Krieges

Im Jahre 1631 haben hessische Truppen im Stift Fulda großen Schaden angerichtet. In den Dörfern um Hünfeld und Rasdorf haben sie die Kirchen ausgeplündert und die meisten Kühe, Schafe und Schweine geschlachtet oder mitgenommen. Auch Großentaft ist dabei sehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Sicher ist es übertrieben, wenn man sich erzählt, dass im Ort lediglich ein Mann den Krieg überlebte, weil er in einem hohlen Baum am Dorfbende gewohnt hat. Vielmehr muss angenommen werden, dass sich doch einige Bewohner in den umliegenden Wäldern verstecken konnten und nun zurückkehrten. Aber es waren sicherlich nicht viele, die diese schreckliche Zeit überlebt haben. Erst nach und nach stieg die

Einwohnerzahl wieder an. Gab es in Großentaft 1633 insgesamt 81 Haushaltungen, so waren es 1677 erst 21 Familien. Die Anzahl von 81 Besitzern konnte erst 1713 wieder erreicht werden.

Die Folgen des Dreißigjährigen Krieges waren erst Jahrzehnte nach Friedensschluß im Wesentlichen überwunden.

Besondere Belastungen für die Menschen in den Orten, die an der Frankfurt – Leipziger Straße lagen, gab es auch im Siebenjährigen Kriege (1756 – 1763).

Österreich hatte sich mit Russland, Frankreich, Kursachsen und einigen süddeutschen Ländern verbündet, um das vom Preußenkönig Friedrich II. (auch Friedrich der Große genannt!) erobertes Schlesien zurückzugewinnen. Auch Schweden und Dänemark kämpften zeitweise an der Seite der österreichischen Kaiserin. Da Preußen England und die deutschen Staaten Hannover, Braunschweig und Hessen/Kassel auf seine Seite ziehen konnte, entwickelte sich dieser Krieg zur größten militärischen Auseinandersetzung in Europa im 18. Jh., aus der Preußen und seine Verbündeten nur durch das Ausscheiden Russlands aus dem Kriege als Sieger hervorgehen konnte.

Schon 1757 zog eine starke französische Armee in Richtung Osten, und besonders die Stadt Fulda hatte in den Jahren bis 1759 stark unter Einquartierungen zu leiden. Brotgetreide, Heu, Stroh und Hafer war in extra eingerichtete Magazine zur Versorgung der Soldaten und der Pferde abzuliefern, und nur das Allernötigste durfte behalten werden. Später zogen auch hessische, preußische, österreichische und hannoversche Truppen durch das Fuldaer Land und belasteten die Bewohner schwer.

Zuchtlosigkeit, Rücksichtslosigkeit und Grausamkeit gegenüber der Zivilbevölkerung in Städten und Dörfern waren Wesenszüge auch dieses Krieges.

Außerdem wurden oft hohe Kontributionen gefordert. So konnte die Stadt Hünfeld 1760 die angedrohte Zerstörung nur durch die Zahlung von 6.000 Gulden Kriegsentschädigung verhindern.

Zwar liegen keine Berichte über die Lasten der Bewohner von Großentaft vor, aber die Straße, auf der die fremden Truppen entlangzogen, führte nun einmal durch unser Dorf, und da haben die Bewohner sicher Ähnliches erlebt wie in den Kriegen zuvor.

Für die Gemeinde Nüst, die etwas abseits der Frankfurt – Leipziger Straße lag, haben Chronisten aus der Unterbringung und Verpflegung fremder Truppen und ihrer Pferde sowie aus den geforderten Geldzahlungen eine Gesamtschadenssumme von mehr als 19.000 Gulden aus dem Siebenjährigen Krieg errechnet.

Charakteristisch für diesen Krieg ist auch der nachfolgende Bericht über die erneute Besetzung Fuldas durch die Verbündeten im Sommer 1762. Zitieren wir dazu aus einem Beitrag von A. Sieburg über das Fuldaer Land im Siebenjährigen Krieg, veröffentlicht im „Jahrbuch des Kreises Fulda 1981“:

*„Ungeheuere Lieferungen von Getreide und Fourage wurden ausgeschrieben, Staunen erregende Brandschatzungen auferlegt, und das nicht nur einmal, sondern wiederholt. Der General von Luckner gestattete eine Stunde Plünderung der Stadt, diese Stunde aber dauerte sechs Tage lang. Selbst die Luckner unterstehenden Obristen verabscheuten diese Taten. Das tut nicht ein Feldherr, sondern ein Schurke und Räuber.“*

So ist es kein Wunder, dass die Einwohner in den Ortschaften entlang der alten Straße aufatmeten, als der furchtbare Krieg zu Ende war, und es dauerte Jahrzehnte, bis alle Wunden verheilt und alle entstandenen Schulden bezahlt waren.

## 5. Großentaft - abseits der Straße

### 5.1. Verlegung der Straße über Rasdorf

Eine grundlegende Verbesserung im Straßenwesen trat ein als der Fuldaer Fürstbischof Heinrich v. Bibra (1759 - 1788) erkannte, dass zur wirtschaftlichen Entwicklung seines Landes, insbesondere für gute Handelsbeziehungen, ordentliche Straßen notwendig waren. Das war für Fulda um so wichtiger, weil das kleine Land mitten in Deutschland außer seiner zentralen Lage eigentlich kaum irgendwelche Vorzüge besaß. Von 1764 bis 1788 führte er ein umfangreiches Straßen- und Brückenbauprogramm durch, das zu dieser Zeit in Deutschland fast einzigartig dastand und alle wichtigen Verkehrswege, an deren Schnittpunkt Fulda lag, leicht passierbar machte. So wurde beschlossen, zunächst die bedeutendste Verkehrsader, die durch das Fuldaer Land führte, die Frankfurt - Leipziger Straße, im Zeitraum von 1764 bis 1771 auszubauen.

Man bediente sich beim Straßenbau einer neuen, von Frankreich übernommenen Methode, nach der zunächst eine Packlage aus groben Steinen als Grundlage eingebracht wurde, auf die dann kleinere Steine und Sand oder Split kamen. Material an Basalt war ja in der Rhön überall genügend vorhanden. So wurden regelrechte Kunststraßen - Chausseen genannt- angelegt, die für die damalige Zeit einen gewaltigen Fortschritt darstellten und den Handel mit Hilfe von Pferdefuhrwerken wesentlich erleichterten und auch die Reisedauer verkürzten.

Mit diesen Baumaßnahmen, die nach dem Siebenjährigen Krieg vielen Menschen Lohn und Brot gaben und zugleich der Wirtschaftsförderung dienten, war auch der Neubau der Straße von Hünfeld über Rasdorf nach Buttlar und Vacha verbunden, wobei man eine völlig neue Straßenführung vorsah, mit der Kirchhasel, Stendorf und Großentaft südlich umgangen und eine relativ gerade Trasse in Richtung Rasdorf und weiter bis nach Buttlar angelegt wurde. Und weil es auf der ganzen Strecke von Hünfeld bis Rasdorf keinen Ort mit Einkehrmöglichkeiten für die Fuhrleute gab, wurde ein neues Wirtshaus gebaut, um das herum sich auch Bauern ansiedelten. Im Jahre 1777 wird im Gemeindekataster von Kirchhasel erstmals Neuwirtshaus genannt, ein kleiner Ort an der neuen Straße.



Bürgermeister Sauerbier mit seinem Pferdegespann

Unsere Vorfahren in Großentaft werden den Neubau der Straße von Hünfeld nach Vacha mit zwiespältigen Gefühlen betrachtet haben. Hatten doch viele Einwohner des Ortes, wie die Handwerker, die Pferdebauern, mancher Leinenweber und insbesondere der Gastwirt in starkem Maße von dem Verkehr auf der Straße gelebt, so mussten sie sich nun nach anderen Erwerbsquellen bzw. anderen Umsatzmöglichkeiten umsehen. Mit dem Bau der „Schwarzen Straße“, wie sie wegen ihrer Beschickung mit Basaltschotter genannt wurde, lag Großentaft von nun an nicht mehr an der alten Verkehrsader Frankfurt – Leipzig, sondern abseits hinter einem Berg.

Andererseits waren die Bürger der Gemeinde bei Truppendurchzügen nicht mehr in dem Maße wie früher die Leidtragenden, waren doch die Bewohner der unmittelbar an der Straße liegenden Ortschaften stets die ersten, die bei durchziehenden Heeren für Verpflegung und Futterage für Mensch und Tier sorgen mussten und beim unkontrollierten Rückzug geschlagener Heere waren sie dem Raub und der Plünderung durch marodierende Soldaten ausgesetzt. Das war durch die Jahrhunderte so, und das wirkte sich beim Rückmarsch der Franzosen unter Napoleon 1813 erstmals durchaus positiv für die Gemeinde aus, obwohl auch die etwas abseits liegenden Orte damals nicht ganz verschont blieben, wie wir das im Punkt 9 unserer Schrift noch näher ausführen werden.

Wie eng mancher Ort an der Straße mit dieser verbunden war, soll hier am Beispiel der Stadt Hünfeld etwas näher erläutert werden. Die Stadt war für den Bau und die Unterhaltung der Straße zuständig, wobei die Bewohner zu Hand- und Spanndiensten verpflichtet werden konnten. Die erforderlichen Mittel erhob man von denjenigen, die die Straße benutzten. So musste jeder Fremde an den Stadttoren ein Pflastergeld bezahlen. Für jedes Pferd wurden zwei Kreuzer erhoben, für Rinder die Hälfte. Bei den schweren Frachtenwagen, die nicht selten mit vier oder gar sechs Pferden bespannt waren, war dies eine schöne Summe Geldes. Von der Abgabe befreit waren nur Meldereiter und Briefposten. Da in Hünfeld bei den Postkutschen auch die Pferde gewechselt wurden, hatten die Reisenden die Möglichkeit, in den Gasthäusern der Stadt einzukehren oder die Geschäfte oder den Markt zu besuchen, so mancher Kaufmann hatte seinen Nutzen davon. Der berühmteste Durchreisende dieser Art war kein geringerer als J. W. v. Goethe, der insgesamt neunmal durch Hünfeld kam und hier wegen Pferdewechsels Aufenthalt hatte. Da die Poststation am heutigen Rathausberg ohne Gastwirtschaft war, besuchten die Reisenden die Gasthäuser „Krone“ oder „Löwe“. Bei seinem Aufenthalt am 26. Juli 1814 kam Goethe auch auf den Markt. Das hierüber entstandene Gedicht „Jahrmarkt zu Hünfeld“ zeichnet kein allzu gutes Bild von der Bevölkerung, gibt aber die Zeitumstände nach den napoleonischen Kriegen wieder.

Weil der steile Fuldaer Berg bis zur Innenstadt für die schweren Kaufmannswagen ohne Vorspann kaum zu bewältigen war, und weil bei der Ausfahrt aus der Stadt in Richtung Neuwirtshaus bei dem langen Anstieg meist Hilfe notwendig war, konnten sich Hünfelder Pferdebesitzer durch Vorspanndienste manche Münze verdienen. Damit diese Hilfe in geordneten Bahnen verlief und nicht zu Übervorteilungen führte, hatte die Stadt Hünfeld eine Vorspannordnung erlassen. Danach konnte der zum Vorspann bereite Pferdebesitzer sich in ein Verzeichnis der Vorspanner eintragen lassen. Der von der Stadt bestimmte „Vorspannheißer“ (Aufseher) ordnete je nach Bedarf in der Reihenfolge des Verzeichnisses den zu leistenden Vorspann an. Wer diese Aufforderung dreimal im Jahr versäumt bzw. nicht für Ersatz gesorgt hatte, durfte ein Jahr lang nicht vorspannen.

Als die Regierung in Kassel 1846 die unbequeme Ortsdurchfahrt Hünfeld durch eine Umgehungsstraße verändern und dadurch den Verkehr beschleunigen wollte, legten der Bürgermeister und der Stadtrat Protest dagegen ein. Sie schrieben:

*„Die Ausführung dieses Planes würde die Stadt ihres hauptsächlichsten Erwerbszweiges berauben und die Schritte einer Armut beflügeln, welcher schon jetzt kaum Einhalt getan werden kann.“*

Und an anderer Stelle heißt es in diesem Schreiben:

*„Der Landbau auf größtenteils gepachtetem Boden und die Frankfurt - Leipziger Straße bieten den Bewohnern der Stadt nur noch die einzigen spärlichen Nahrungsquellen dar, nachdem die einst blühende Leinenindustrie auf eine Stufe herabgefallen ist, auf der sie weder leben noch sterben kann.“*

Wenn man bedenkt, dass auf der Frankfurt - Leipziger Straße allein 1833 (also unmittelbar vor Wegfall der innerdeutschen Zollschränken) 96.000 Zentner Waren transportiert wurden, so lässt sich ermessen, dass das Schicksal der Stadt Hünfeld mehr oder weniger direkt von der Straße abhing. Zu den transportierten Waren gehörten besonders italienische Seide, französische Baumwoll- und Wollwaren, verschiedene Manufakturwaren, feine Ledersachen, Porzellan und böhmisches Glas.

In diesen beiden Zitaten wird eigentlich recht gut sichtbar, welche Bedeutung die Straße für die Stadt Hünfeld noch in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatte.

> [zur vollständigen Ortschronik von Großentaft \(414 Seiten\)](#)