

Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau in Verbindung mit Marburger Fachgenossen – herausgegeben von Edmund E. Stengel (14. Stück)

Siegfried Wollheim:

Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840

N. G. Elwertsche Verlagsbuchhandlung (G. Braun), Marburg 1931

Vorwort

Am 25. August 1931 jährt sich zum 100. Male der Tag, an dem das Kurfürstentum Hessen den für seine Geschichte und die ganz Deutschlands wichtigen Schritt tat, sich dem preußischen Zollsystem anzuschließen. Kaum zwei Jahre später, am 22. März 1833, wurde der Deutsche Zollverein gegründet. Damit war eine der Schranken gefallen, die das Verkehrsleben Deutschlands erheblich hemmten. Aber Zolleinheit war nicht gleichbedeutend mit Verkehrseinheit. Die Verkehrspolitik der Länder stand noch ebenso wie vorher unter dem Einfluß partikularistischer Bestrebungen.

In der vorliegenden Arbeit habe ich mir zur Aufgabe gestellt, die Verkehrspolitik Kurhessens, das seiner geographischen Lage nach den Schlußstein im Verkehrsgebäude Deutschlands bildete, zu schildern. Eine Verkehrsgeschichte der ersten vier Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts ist eine Geschichte der Chausseen. Wohl reichen die Anfänge des Chausseebaus auch in Kurhessen schon in das 18. Jahrhundert zurück, aber es ist als Ausgangspunkt der Arbeit aus zwei Gründen noch erst das Jahr 1815 gewählt worden. Erstens erhielten die Chausseen erst durch den Ausbau eines weiter verzweigten Kunststraßennetzes und den Aufschwung von Handel und Gewerbe nach 1815 größere Bedeutung; und zweitens haben sich die Verkehrsprobleme Kurhessens nach den Befreiungskriegen ganz besonders dadurch verschoben, daß große Teile der späteren Provinzen Fulda und Hanau damals von Kurhessen erworben wurden. Nur kurz wird bei den einzelnen Chausseen, die aus der Zeit vor 1815 stammen, auf ihre Entstehungszeit hingewiesen werden. Die Entwicklung des Straßennetzes ist deswegen ungefähr bis zum Jahre 1840 verfolgt worden, weil um diese Zeit die Straßen ihre selbständige Bedeutung einbüßten und nur noch als Zufahrtsstraßen für die Eisenbahnen dienten. Nur ein Vierteljahrhundert hat also diese Blüteperiode der Kunststraßen gedauert. Das ist wohl der Grund dafür, daß gerade dieses Zeitalter der Verkehrsgeschichte so wenig behandelt worden ist.

Die vorliegende Arbeit beruht größtenteils auf noch unbenutztem Material des Preußischen Staatsarchivs zu Marburg; daneben wurden Hälfte des vorigen Jahrhunderts stammende Landesbeschreibungen von Höck, Landau u. a. und die Statistik Kurhessens von Hildebrand benutzt. Für den Abschnitt über die Technik und Organisation des Straßenbaus, der in einer Geschichte der Kunststraßen nicht fehlen darf, wurden die Verordnungen in den hessischen Gesetzsammlungen herangezogen. Allen, die mir bei der Beschaffung des Materials behilflich waren, besonders den Herren Beamten des Staatsarchivs in Marburg, sei auch an dieser Stelle mein Dank ausgesprochen. Ihre Entstehung verdankt die Arbeit der Anregung von Professor Rudolf Häpke, der ihre Abfassung stets durch Rat und Tat gefördert hat. Dafür schulde ich ihm großen Dank. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, mir bei der Drucklegung zur Seite zu stehen. An seiner Stelle ließen mir die Herren Professoren Mommsen und Stengel wertvolle Hilfe zuteil werden, wofür ich ihnen herzlich danke. Besonders fühle ich mich Herrn Professor Stengel verpflichtet, der so liebenswürdig war, die Arbeit unter die „Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau“ aufzunehmen. Auf seine Veranlassung sind Einleitung und Schluß teilweise umgearbeitet und die Kartenskizzen, die sodann Herr Dr. Scharlau, Assistent am Institut, für den Druck umgezeichnet hat, so gestaltet worden, daß sie als Grundlage für die vom Institut begonnene wissenschaftliche Aufnahme des historischen Wegenetzes der Provinz Hessen-Nassau dienen können; die Karte von 1840 beruht außer auf den Ergebnissen der Arbeit selbst auf den Angaben in Reußes Straßen-, Orts- und Flußkarte von Kurhessen, während die von 1815/16 zum Teil ältere Karten und neuere Untersuchungen, wie die K. Th. Ch. Müllers von Oberhessen, verwertet, im wesentlichen aber durch Subtraktion der seit 1815 entstandenen Neubauten von dem Bestand des Jahres 1840 entstanden ist.

Inhaltsverzeichnis

Literatur

Handschriftliche Quellen

Kürzungen

Einleitung

1. Grundzüge der kurhessischen Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts
2. Das kurhessische Straßennetz um 1815
3. Kurhessen und die westdeutsche Verkehrsfrage

Erster Abschnitt. Technik und Organisation des Straßenbaus

1. Definition der öffentlichen Straßen und ihre Einteilung
2. Die Technik
3. Die Organisation
4. Wegegelder und Zölle

Zweiter Abschnitt. Die Verkehrsräume

Begriffserklärung und Grundsätze der Abgrenzung

Erstes Kapitel. Der Verkehrsraum Hoheneiche – Witzenhausen

1. Die Straße um Wanfried
2. Die Leipziger Straße von Hoheneiche bis Helsa
3. Der Straßenzug Hamburg – Nürnberg
4. Der Straßenzug Berlin – Köln
5. Die Trubenhausen – Walburger Straße

Zweites Kapitel. Der Verkehrsraum Kassel im engeren Sinne

1. Die Leipziger Straße bis Helsa
2. Handel und Gewerbe Kassels
3. Kassel als Zentrum des Postverkehrs
4. Die Straßen nach dem Westen
5. Die Straßen nach dem Norden
6. Der Straßenzug Hamburg – Kassel – Frankfurt
7. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße in diesem Bezirk

Drittes Kapitel. Der Verkehrsraum Marburg – Frankenberg

1. Die Alsfelder Nebenstraße
2. Die Frankfurter Straße
3. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße südlich von Marburg
4. Die Frankenger Straße, die Niederrheinische Querstraße und das Projekt Koblenz – Kassel

Viertes Kapitel. Der Verkehrsraum Bebra – Hersfeld

1. Die Straßenzüge von Kassel und Witzenhausen über Hersfeld und Frankfurt
2. Die Nebenstraßen der Nürnberger Straße
3. Die Straße von Leipzig über Hersfeld nach Frankfurt

Fünftes Kapitel. Die Verkehrsräume Fulda und Frankfurt

1. Die Straßen über Fulda und Bayern
2. Die Leipzig – Frankfurter Straße
3. Die Nord-Südstraßen über Hanau und Offenbach
4. Die Nebenstraßen der Leipzig – Frankfurter Straße nach Oberhessen
5. Die Straßen von Frankfurt nach Westen und Norden
6. Die Straßen in der Exklave Dorheim

Sechstes Kapitel. Der Verkehrsraum Zwick (Kreis Schmalkalden)

1. Die Organisation
2. Die Wirtschaft
3. Die Durchgangsstraßen
4. Die Straßen für den inneren Verkehr

Siebentes Kapitel. Die Verkehrsräume Rinteln und Nenndorf (Kreis Schaumburg)

1. Die Organisation
2. Die Nord – Südstraße durch Rinteln
3. Die südlichen Querstraßen
4. Die Straßen für Obernkirchen
5. Die Rodenberger Straße
6. Die Straßen um Nenndorf

Zusammenfassung und Schluß

Beilagen:

1. Verzeichnis der öffentlichen Straßenzüge in Kurhessen (mit Ausnahme Schaumburgs) nach dem mutmaßlichen Grade ihrer Wichtigkeit 1830
2. Beschreibung der Landstraßen 1832
3. Brückengeldtarif an der Nehbrücke (südlich von Marburg) aus dem Jahre 1827

Karte: Das hessische Verkehrsnetz 1815-16/ Die kurhessischen Staatsstraßen um 1840

Literatur

Arnd, C., Geschichte der Provinz Hanau und der unteren Maingegend 1858.

Arnd, C., Geschichte des Straßenbaues in der Provinz Hanau (Ztschr. für die Provinz Hanau I) 1839.

Avenarius, G., Statistische Darstellung des Kreises Schaumburg. 1840.

Braunkohlenbergbau = Der Kasseler Braunkohlenbergbau, hrsg. vom Bergbaulichen Verein Kassel. 1928.

Eversmann, F. A. A., Übersicht der Eisen- und Stahl-Erzeugung auf den Wasserwerken zwischen Lahn und Lippe. Dortmund 1804.

Fick, F., Die Verwaltung des Straßen- und Brückenbaus. 1831.

Gülich, G. v., Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaues der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. 1830-45.

Hildebrand, B., Statistische Mitteilungen über die volkswirtschaftlichen Zustände Kurhessens. 1853.

Höck, J. D. A., Statistik und Topographie des Kurfürstentums Hessens nach der neuesten Einteilung bearbeitet. 1822.

Kröncke, C., Theorie des Fuhrwerks, mit Anwendung auf den Straßenbau. Gießen 1802.

Landau, G., Beschreibung des Kurfürstentums Hessen. 1842.

Lerch, H., Hessische Agrargeschichte im 17. und 18. Jahrhundert, insonderheit des Kreises Hersfeld. 1926.

L. O. = Sammlung Fürstlich Hessischer Landesordnungen und Ausschreiben. Kassel 1766-1806.

Petersdorf, H. v., Friedrich von Motz. 1913.

Reden, F. W. v., Allgemeine vergleichende Handels- und Gewerbs-Geographie und Statistik. 1844.

Reusse, H., Straßen-, Orts- und Fluß-Karte von Kurhessen, entworfen bei der Kurfürstlichen Ober-Bau-Direktion. 1839.

Saelter, F., Entwicklung und Bedeutung des Chaussee- und Wegebaues in der Provinz Westfalen 1815-44. Phil. Diss. Marburg 1917.

Schäffer, I. W., Die Eisenbahn in Kurhessen. 1835.

Schmidt, A., Die Verkehrsentwicklung Kassels während der letzten hundert Jahre. Diss. Göttingen 1927.

S. G. = Sammlung von Gesetzen, Verordnungen, Ausschreiben etc. für Kurhessen Bd. 1-12. 1813-49.

Treitschke, H. v., Die Anfänge des deutschen Zollvereins (Preußische Jahrbücher Bd. 30). 1872.

Handschriftliche Quellen

Akten des Staatsarchivs zu Marburg

Aktenrepertorium des Ministeriums des Innern:

VIII. Gewerbe-Repositur Klasse 7 (zit. Min. d. Inn. VIII, 7)

XII. Bau-Repositur Klasse 1, 2a, 15-24 (zit. Min. d. Inn. XII, 1 usw.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Regierung Kassel:

acc. 1883/50 Akten der Handels- und Gewerbekommission und Landtagskommission

acc. 1903/09 Verz. XIII Akten der Kurfürstlichen Regierung Kassel. Handels- und Gewerbeangelegenheiten (zit. Hdl. u. Gew.)

acc. 1904/45 Verz. 8 Akten der Oberbaudirektion. Straßen- und Brückenbau (zit. O. B. D. VIII)

Verz. 9 Akten der Oberbaudirektion. Landwegebau (zit. O. B. D. IX)

Verz. 43 Akten des Gemeinen Rats Kassel. Wegebau (zit. G. R.)

Verz. 48 Acta Westfalia. Bausachen (zit. Westf.)

Verz. 94 Akten der Ober-Wegebau-Kommission Hanau

Ablieferungs-Verzeichnis der Kurfürstlichen Ober-Baudirektion acc. 1882/21 (zit. O. B. D.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten:

des Landesbauamts Fulda acc. 1917/13

des Landesbauamts Hersfeld acc. 1918/8

des Landesbauamts Rotenburg acc. 1905/34

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten des Finanzministeriums Kassel acc. 1882/62 (zit. Fin.-Min.)

Verzeichnis der Repositur der Oberzolldirektion Kassel J.-Nr. 209/1868 (zit. O. Z. D.)

Ablieferungs-Verzeichnis der Akten:

des Hauptsteueramts Kassel acc. 1893/33 (zit. H. St. A. Kassel)

des Hauptsteueramts Marburg acc. 1875/29 (zit. H. St. A. Marburg)

Aktenrepertorium des Ministeriums des Äußeren und des Hauses (zit. Min. d. Ausw.)

Archiv der Kurhessischen Gesandtschaften. Akten der kurhessischen Gesandtschaft am Hofe zu Berlin (zit. Ges. Bln.):

am Hofe zu Dresden

am Bundestage (zit. Ges. Bt.)

bei der freien Stadt Frankfurt a. M.

am Hofe zu Darmstadt

am Hofe zu Stuttgart (zit. Ges. Stuttg.)

Rechnungen, Chaussee-, Chausseegeld- und Zoll

Kürzungen

B. A.	Budgetausschuss
Ber.	Bericht
Beschr. d. Str.	Beschreibung der Straße
Erl.	Erläuterungen
Grh. H.	Großherzogtum Hessen
H. St. A.	Hauptsteueramts
H. Z. A.	Hauptzollamt
Kurf.	Kurfürst
Kurh.	Kurhessen
Min. d. Ausw.	Ministerium des Auswärtigen
Min. d. Fin.	Ministerium der Finanzen
Min. d. Inn.	Ministerium des Innern
Nachw. d. Strb.	Nachweis des Straßenbaus
N. St. A.	Nebensteueramt
O. B. D.	Oberbaudirektion
O. St. D.	Obersteuereidirektion
O. W. B. D.	Oberwegebauirektion
Prom. betr. Fabr.	Promemoria betreffend Fabrikanstalten
Prot.	Protokoll
Prov. St. A.	Provinzsteueramt
Reg.	Regierung
St. D.	Steuerdirektion

Einleitung

1. Grundzüge der kurhessischen Wirtschaft in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Verkehr ist das Produkt aus natürlicher Verkehrslage und Wirtschaft. Bald überwiegt der eine Faktor, bald der andere. Wenn auch in Hessen, das von Natur zum Durchgangsland geschaffen ist, die natürliche Verkehrslage der mächtigere Faktor ist, so müssen wir doch wenigstens einen kurzen Überblick über die wirtschaftliche Lage des Landes geben.¹

Es gab in Kurhessen zwei Wirtschaftszonen. Die eine umfaßte die fruchtbaren Teile des Landes, in denen die Bevölkerung von dem Ertrag des Ackerbaus (Getreide, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Tabak, Runkelrüben und Flachs) lebte. In der zweiten reichte der Ackerbau nicht einmal für den Eigenbedarf aus; die Haupterwerbsquelle war daher eine auf die Verarbeitung von Erzeugnissen der Landwirtschaft (Wolle, Leinen, Branntweinbrennerei) oder des Bergbaus (Töpferei, Eisen, Braunkohle, Salinen) basierende Industrie. Allerdings darf man keinen scharfen Trennungsstrich zwischen beiden Gebieten ziehen.

Die für Hessen typischen Gewerbe wie Leinen- und Wollweberei, Töpferei, die auf dem Handwerk beruhten, litten durch die Mechanisierung und fabrikmäßige Herstellung; dagegen nahmen die Landwirtschaft und auch der Bergbau an dem Aufschwung des Wirtschaftslebens im vorigen Jahrhundert teil. Auch für den Eigenhandel war der 25. August 1831 (Zollanschluß an Preußen) und die Gründung des Deutschen Zollvereins im Jahre 1833/34 wichtig, wenn auch nicht von der einschneidenden Bedeutung, wie man es für den Durchgangshandel, der unter der preußenfeindlichen Zollpolitik darniederlag, erwartete.

Leider liegen keine genügenden Zahlen vor, um das Verhältnis von Eigenhandel und Speditionshandel festzustellen. Nur für einige Straßen wird es möglich sein. Wenn auch, wie Höck² und andere annehmen, die Bilanz für den hessischen Eigenhandel eine negative war und die Gesamthandelsbilanz erst durch den Durchgangshandel positiv wurde, so haben sich sicherlich auf den Landstraßen eine Menge von eigenen Produkten und selbstverbrauchten Waren bewegt. Welchen Zwecken die einzelnen Straßen gedient haben, gilt es im folgenden zu erforschen. Um aber die Verkehrspolitik Kurhessens richtig zu verstehen, ist es nötig, vorher das vorhandene Verkehrsnetz Kurhessens und die Verkehrslage Deutschlands am Ende der Befreiungskriege zu schildern.

2. Das kurhessische Straßennetz um 1815 (vgl. Karte 1)

Unsere erste Kartenskizze zeigt, daß in Kurhessen um 1815 nur einige wichtige Straßen bereits chaussiert waren³; im übrigen war der Verkehr noch ganz auf alte unausgebaute Wege angewiesen.⁴ Die wichtigsten alten Straßen, die Kurhessen durchzogen, sind erstens die verschiedenen Wege von Frankfurt nach Thüringen. Die südlichste Linie ist die Kinzingstraße, dann die „kurzen“ und endlich die „langen Hessen“. Die „lan-

1 Als Literatur für die Wirtschaft Hessens in der 1. Hälfte des vorigen Jahrhunderts kommen von älteren Werken Landau und Hildebrand, von neueren Lerch, besonders 132-148 und „Braunkohlenbergbau“ in Betracht.

2 Höck 26.

3 Wann die einzelnen Straßen chaussiert worden sind, ist genauer aus dem 2. Abschnitt zu ersehen. Den Verlauf der Poststraßen zeigt eine „Charte der kurhessischen und angrenzenden Postcourse im Jahre 1815“ und C. F. Baumbach-Freudenthal, Geographisch-topographische Charte von Kur-Hessen mit besonderer Bemerkung aller seiner Grenzländer und Haupt-Poststraßen (1818). Außerdem wurde für die erste Kartenskizze noch C. L. P. Eckhardt, Charte von dem Großherzogthum Hessen und dem Herzogthum Nassau (1819-21) benutzt.

4 Auf den genaueren Verlauf der früheren Straßen einzugehen, ist zur Zeit erst teilweise möglich. Darüber werden erst die darmstädtische Oberhessen mit dem nördlichen Anschlußgebiet bis zur Linie Marburg-Hersfeld behandelnden Untersuchungen von K. Th. CH. Müller und die im Gang befindlichen Arbeiten des Marburger landesgeschichtlichen Instituts Aufschluß geben. Von ersteren ist bisher nur erschienen „Alte Straßen und Wege in Oberhessen. I. Teil. Das Gebiet zwischen Kinzing und Nidder“ (Mitteilungen des Oberhessischen Geschichtsvereins. N. F. Bd. 28, 1928). Die Marburger Arbeiten erstrecken sich zur Zeit besonders auf den von der Wetterau nach Westfalen führenden Strang der „Weinstraße“ mit seinen seitlichen Ausstrahlungen.

gen Hessen“ bildeten zum Teil auch eine Verbindung von Frankfurt nach den Hansestädten; im Lahntal trennten sich die Straßen nach dem Norden von den „langen Hessen“. Die alte Straße nach Bremen zog genau nördlich weiter, während die Straße nach Kassel und Hamburg mehr nordöstlich verlief. Von den bisher genannten Wegen waren um 1815 in Kurhessen nur der erst- und der letztgenannte Weg chaussiert, aber auch noch nicht vollständig. Außer der Frankfurt-Hamburger Straße gingen durch Kassel noch die Bremen-Nürnberger Straße, die Köln-Berliner Straße und die Straße von Paderborn nach Leipzig. Auch diese Straßen waren teilweise schon chaussiert.

3. Kurhessen und die westdeutsche Verkehrsfrage

Neben dem Straßenbüschel um Kassel und der Straße von Frankfurt am Main nach Leipzig besaß in Deutschland⁵ nur das gesamte Rheinland bis hinauf nach Konstanz ein breites und teilweise verhältnismäßig engmaschiges Netz von Kunststraßen. Außerdem bestanden in Süddeutschland noch zwei Straßenbüschel von Chausseen in Württemberg und um Kempten im Allgäu. Durch Berlin führte, abgesehen von einigen anderen kurzen Straßenanfängen nur eine Ost-Weststraße von Frankfurt an der Oder nach Brandenburg an der Havel und noch etwas darüber hinaus. Bei Magdeburg und Halberstadt waren Straßenstücke vorhanden. Mit dem Kasseler Straßennetz stand die Straße von Göttingen nach Mühlhausen in Verbindung. Wenn auch anzunehmen ist, daß noch außerdem Chausseen (z. B. von Hamburg nach Bremen) existiert haben und manche Poststraße einigermaßen gut unterhalten worden sein wird, so konnten doch die wenigen Kunststraßen unmöglich dem gesteigerten Verkehr in dem beginnenden Zeitalter der Technik genügen. Es mußten also neue Chausseen gebaut werden. Hier müssen wir einen Überblick über die deutschen Verkehrsprobleme jener Zeit geben.

Die Vorgeschichte des Deutschen Zollvereins lehrt, daß eine einheitliche Regelung der Verkehrsverhältnisse vom Deutschen Bund aus nicht zu erwarten war⁶. Wohl gab es in der Deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815 den berühmten Artikel 19, der Verhandlungen „wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten“ vorsah; wie sehr man aber die Ausführung dieses Planes hinauszuschieben sucht, ist nur allzu bekannt. Also waren die Bundesländer auch zur Anbahnung der Verkehrseinheit auf sich selbst angewiesen. Ähnlich wie in der Zollpolitik war auch in der Verkehrspolitik Preußen am meisten an einer Regelung interessiert. Die bequemste Verbindung zwischen den beiden Hälften des preußischen Staates herzustellen, mußte eine der Hauptaufgaben der preußischen Regierung sein. Die schmalste Stelle des nichtpreußischen Landes, das die westlichen von den östlichen Gebietsteilen Preußens trennte, reichte vom Nordende des Harzes und Südende des Teutoburger Waldes einerseits bis zum Eichsfeld und Rothaargebirge andererseits. Im Süden bestand die Möglichkeit, die Straße über Kassel und nur durch Kurhessen zu führen⁷. Die nördlichen Linien mußten, sollten sie außer Preußen nur ein einziges Territorium berühren, den Harz überqueren. Im noch weiter nördlich gelegenen Flachland – etwa über Hannover – war das außerpreußische Gebiet noch größer; hier mußte die Straße, einschließlich Preußen, durch mindestens vier Länder ziehen.

Ein zweites wichtiges verkehrspolitisches Problem jener Zeit war die Verbindung der Hansestädte mit Süd-

5 Die folgenden Ausführungen beruhen auf der „Charte topographique et militaire de l'Allemagne en 204 feuilles publiée par l'institut géographique à Weimar“ (1807-1813) und „Supplement oder Erweiterung nach Westen der Topographisch-militairischen Charte von Teutschland in 204 Sectionen unternommen von dem Geographischen Institute zu Weimar“ (1814). Auf allzugroße Genauigkeit wird das Kartenwerk wohl keinen Anspruch machen dürfen; es erscheint wenig wahrscheinlich, daß in dem größten Teile Norddeutschlands, Bayerns und Österreichs überhaupt noch keine Chausseen bestanden (z. B. besaß die Grafschaft Schaumburg schon mehrere Chausseen, siehe 2. Abschn. Kap. VII). Eine Anzahl von Straßen ist bestimmt noch in den Jahren 1806-14 entstanden, aber noch nicht eingezeichnet; die Supplementkarten von 1814 enthalten bereits mehrere Straßen, deren Fortsetzung sich auf den anschließenden älteren Karten nicht findet. Ihr Bau scheint also erst in der Zwischenzeit begonnen zu sein.

6 Schon 1802 hatte der damalige Professor der Philosophie in Gießen und Chausseeinspektor des Oberfürstentums Hessen, Claus Kröncke (278), geschrieben, daß der Bau der Handelsstraßen Angelegenheit des Deutschen Reiches sein mußte. Das Reich hätte in strittigen Fällen die Richtung der Handelsstraßen zu bestimmen und die Regierung zum Bau des durch ihr Land führenden Teils der Straßen anzuhalten. Zu diesem Zweck mußte in jedem Kreise eine Kommission für den Wegebau eingesetzt werden, die aus Staatsmännern, Kameralisten und Bausachverständigen bestehen sollte. Es braucht nicht erst hervorgehoben zu werden, daß solche Anregungen zur Zentralisation damals nicht auf fruchtbaren Boden fallen konnten.

7 Sie wurde allerdings später auch durch Waldeck geführt, vgl. darüber 2. Abschn. Kap. I § 4 und Kap. II § 4.

deutschland. Hier lautete die Frage: Thüringen oder Kurhessen? Von Hamburg nach Nürnberg ging der geradeste Weg durch Thüringen; aber die Kleinstaaterie Thüringens gab auch hier Kurhessen die Vorhand. Die Verkehrslinie von Hamburg und ebenso die Linie vom mittleren Ostdeutschland (Berlin, Leipzig) über Frankfurt nach Südwestdeutschland, Elsaß-Lothringen und der Schweiz kamen von Natur aus Kurhessen zu.

Die große Bedeutung Kurhessens als Straßendurchgangsland und seine besondere Wichtigkeit für Preußen wurde in erster Linie von dem späteren preußischen Finanzminister, dem damaligen Gouverneur von Fulda, Friedrich von Motz, erkannt⁸. Ging auch der Kern seines „großen Planes“, wie er sein Projekt später immer

nannte, auf seinen Mitarbeiter, den Geheimen Finanzrat Johannes Menz, zurück, so war doch Motz derjenige, der die hochfliegenden Pläne gerade nach der verkehrspolitischen Seite hin ausbaute und sie bei jeder Gelegenheit immer wieder an das Ministerium leitete. Es handelte sich um die Angliederung von Fulda an Preußen. Durch den Wiener Kongreß war ein großer Teil des Fürstentums Fulda bekanntlich an Preußen gefallen. Aber bald nach der Besitznahme wurden von Preußen Verhandlungen über einen Austausch dieses Gebietes angeknüpft. Menz und Motz traten diesen Ansichten entgegen und verlangten nicht nur den Besitz Fuldas, sondern noch darüber hinaus den von Hanau und des Verbindungsstückes mit dem Eichsfeld, um so ein geschlossenes Preußen zu erreichen. Ob der „große Plan“ von Motz damals selbst bei besserem Willen der preußischen Regierung durchführbar gewesen wäre, ist zweifelhaft, wenn auch Ländertausche damals noch an der Tagesordnung waren. Jedenfalls hätte Preußen im Besitze Fuldas den Ost-Westverkehr Deutschland beherrscht.

Das Herz im Verkehrsorganismus Westdeutschlands war nach dem Scheitern des „großen Planes“ erst recht Kurhessen. Wie es diese Aufgabe erfüllte, sollten die folgenden Ausführungen zeigen.

Erster Abschnitt

Technik und Organisation des Straßenbaus

1. Definition der öffentlichen Straßen und ihre Einteilung

„Als öffentliche Straßen und Brücken werden alle diejenigen angesehen, deren Anlage oder Unterhaltung der Staat aus Gründen des öffentlichen Wohls zu übernehmen für gut findet. Sie werden nach dem Verhältnisse ihrer Wichtigkeit und Frequenz in Straßen des 1., 2. und 3. Ranges eingeteilt und die Breite derselben, sowie ihre ganze Behandlung hier nach bestimmt.“ So lautet der § 1 des Entwurfs zu einer Straßen- und Brückenbauordnung vom Jahre 1833⁹. Es ist dies die erste Definition der öffentlichen Straßen – nur diese interessieren uns hier – allerdings wurde schon 100 Jahre vorher eine Unterscheidung zwischen „Haupt- und sonderlich die Post-Straßen“ und Nebenwegen eingeführt¹⁰. Aber erst seit 1819 kann man von eigentlichen Staatsstraßen reden, seitdem die Hand- und Spanndienste für die öffentlichen Straßen aufgehoben wurden, und deren Anlage und Unterhaltung dem Staat oblag¹¹. Welche Wege als für das öffentliche Wohl notwendig erachtet wurden, läßt sich besser negativ ausdrücken. Aus der Dienstanweisung für die Wege- und Brückeningenieur von Ende 1819¹² ergibt sich der Zweck der Landwege, die gleichfalls in drei Klassen eingeteilt wurden. Die erste Klasse waren die Stadtwege, die zwei oder mehrere Städte im Innern des Landes verbanden. Die Dorfwege sollten die Verbindung der Dörfer und anderer Orte herstellen, die Feld- und Waldwege dienten zur Bestellung der Felder und zur Abfuhr des Holzes. Alle Straßen, die wichtiger als die eben bezeichneten Landwege waren, fielen unter die Kategorie der öffentlichen Straßen. Hauptsächlich dienten diese dem Durchgangsverkehr, der Verbindung mit dem Ausland und der wichtigen Städte untereinander.

Durch die grundlegende Verordnung vom 24. Dezember 1819¹³ wurde ein System von öffentlichen Straßen

8 Ausführlich vgl. über den „großen Plan“ des in Hessen geborenen Motz und seine „trockenen Handelskanäle“ Petersdorff I 65 ff., auf dem auch die folgende kurze Schilderung fußt.

9 O. B. D. Nr. 5

10 L. O. III 837.

11 S. G. II (1819) 31.

12 O. B. D. VIII Nr. 4.

13 S. G. II (1819) 97.

geschaffen, das aber im Laufe der nächsten Jahre mehrfach geändert wurde; es wurden sowohl Straßen neu in dieses System aufgenommen als auch andere, die an öffentlichem Interesse verloren hatten, zu Landwegen erklärt. Diese Veränderlichkeit wurde in dem Gesetz vom 31. Oktober 1833 ausdrücklich ausgesprochen¹⁴. Die drei Klassen der Landstraßen unterschieden sich in der Breite der Fahrbahn, der Dicke des Steinkörpers und anderen technischen Dingen.

2. Die Technik¹⁵

(vgl. Tabelle Seite 11/12)

Die Breite der Straßen ersten Ranges betrug in der Regel 30 Fuß oder 8,5 m; davon entfielen 2/3 auf die Steinbahn. Zu beiden Seiten der Steinbahn waren die Banketts für den Fußgänger- und Reiterverkehr und für die Lagerung der Vorratssteine. In der Nähe der Residenz und Provinzialhauptstädte, wo der Verkehr ein größerer war, erfuhren die Straßen durch die Sommerwege eine Verbreiterung um 3,4 m. Dasselbe war der Fall, wo der geringe Wert des Bodens die Anlegung von Sommerwegen ohne große Kosten ermöglichte. Die Sommerwege dienten zur Bequemlichkeit des Fuhrwerks in der trockenen Jahreszeit und zur Schonung der Steinbahn. Die Straßen zweiten Ranges wurden in einer Breite von 28 Fuß = 8 m angelegt: Steinbahn 18 Fuß und Bankett wiederum je 5 Fuß. Bei den Straßen des dritten Ranges betrug die Breite der Steinbahn 16 Fuß. Selbstverständlich sind diese Zahlen nur Durchschnittsangaben, die Zahlen für die Breite der Steinbahn nach der Dienstanweisung von 1819 allerdings Minimalzahlen.

Die Steinbahn wurde anscheinend meist nach der Art bereitet, die Wiebeking Bruchsteinstraßen mit einem Grundbau nennt¹⁶. Der Grundbau wurde zwischen stärkeren Randsteinen aus starken, miteinander verbundenen Steinen gefertigt und darüber zwei bis drei Lagen kleingeschlagener Steine geschüttet, deren Größe sich nach oben verfeinerte. Die Höhe des ganzen Straßenkörpers betrug nach der Dienstanweisung von 1819 je nach dem Range der Straßen 16-24 Zoll (= 40-60 cm), scheint aber später verringert worden zu sein, da sowohl Fick als auch die Antwort auf die bayerische Anfrage kleinere Zahlen angeben.

Die Methode Mac Adams fand in Kurhessen keinen Anklang. Sie bestand darin, daß zwischen den Randsteinen nur kleingeschlagene Steine geschüttet wurden – der Unterbau also wegfiel – und die Steine festgewalzt wurden. Fick hielt diese Bauart nicht für nützlich, da die schmalrädigen, schweren Fuhrwerke in Deutschland die Straße zu leicht eindrückten. Man machte in den 20er Jahren einige Versuche mit dem Macadamisieren, gab es aber bald auf. Nur auf Straßen, die schon von Natur aus einen festen Untergrund hatten und auf denen nur leichtes Fuhrwerk verkehrte, wurde in Kurhessen eine ähnliche Methode angewandt. Es ist dies der sogenannte gedeckte Weg. „Die Fahrbahn wird jährlich kurz vor Eintritt der nassen Jahreszeit mit einem leichten Steinschlage von 3-4 Zoll (= 7,5 bis 10 cm) überzogen, der in dem ersten Jahre aus etwas gröber geschlagenen Steinen besteht, dann aber in den nächsten 2-3 Jahren immer feiner wird, bis sich ein vollkommener Straßenkörper gebildet hat, den man dann auch noch nachträglich zur Zierde mit Randsteinen einfassen kann, um einer solchen natürlichen Straße völlig das Ansehen eines Kunstwerks zu verschaffen¹⁷.

Die Anlage hatte den Vorteil, daß schon im ersten Jahr ein Versinken des Fuhrwerkes verhindert wurde. Allerdings bedarf eine solche Straße etwas mehr Steine und kann daher nur in solchen Gegenden angelegt werden, wo Steine nah und billig sind, wie z. B. in Kurhessen. Diese Art von Straßen wurden zu denen dritten Ranges gezählt und hatte daher durchschnittlich 16 Fuß Breite.

In Städten, Dörfern und Hohlwegen wurden die Straßen mit großen Steinen gepflastert. Hier war eine regel-

14 S. G. VI (1833) 159.

15 Als Quellen für das Folgende kommt das Werk von Friedr. Fick, dem führenden Mann in der kurhessischen Straßenbauverwaltung jener Zeit, in Betracht, außerdem Aktenstücke, besonders die Dienstanweisung für die Wege- und Brückeningenieurere vom 30. Dez. 1819 (O. B. D. VIII Nr. 4), das Antwortschreiben der Oberbaudirektion vom Nov. 1833 auf eine Anfrage Bayerns über den Straßenbau in Hessen (Min. d. Ausw. Nr. 1025) und die gemeinsam von der Oberbaudirektion und der Oberzolldirektion ausgearbeiteten Grundsätze für den Etat vom Jan. 1837 (Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46), für die ältere Zeit die Verordnungen usw. in den Landesordnungen.

16 C. F. Wiebeking. Theor.-prakt. Straßenbaukunde (Sulzbach 1808) 6, 29-31, 171-182; Fick 11.

17 Fick 18.

rechte Chausseierung aus mehreren Gründen unpraktisch, da es an der für die Austrocknung erforderlichen Zugluft und Entwässerung fehlte, sich Unreinlichkeiten auf der Chaussee sammelten und die Gesundheit der Anwohner durch den auf der Chaussee aufgewirbelten Staub gefährdeten. Zur Ableitung des Wassers gab man den Straßen je nach der Härte des Materials eine Wölbung von 1/20 bis 1/15 der halben Breite und versah sie zu beiden Seiten mit Gräben. Die Steigung der Straßen suchte man immer mehr zu vermindern. In dem Antwortschreiben an Bayern (1833) wurde für die Hauptstraßen noch 1/24-1/19 (d. h. 4,2-5,3 %) angegeben. In den Grundsätzen für den Etat von 1837 wurde für die Straßen 1. Ranges nur 1/32-1/28 (3,1-3,6 %), für die 2. Ranges 1/21 (4,8 %) und für die 3. Ranges 1/18 (5,6 %) bestimmt, also für die Hauptstraßen eine geringere Steigung als sie die für lange Zeit maßgebende preußische Anweisung von 1834 festsetzte (1/24 bis 1/18 = 4,2-5,6%)¹⁸.

Damit der Reisende sich nicht bei Nacht und Schnee auf der Straße verirrt und verunglückte, waren an den Seiten Bäume gepflanzt, meistens Obstbäume, um zugleich die Obstzucht zu fördern¹⁹. Die Bäume boten den Reisenden auch Schutz gegen Sonne und Wind und bei Gewittern, da dann der einsame Reisende nicht der einzige hohe Gegenstand auf der Landstraße war. Fick empfahl daher auch nach der alten Forstmannsregel in gewissen Abständen die Anpflanzung von Buchen²⁰.

Die Dienstanweisung von 1819 war nicht die erste hessische Verordnung über die Technik des Straßenbaus, schon im Laufe des vorhergehenden Jahrhunderts waren verschiedene erlassen worden. Als Geburtstag des hessischen Chausseebaus kann man den 4. Januar 1746 bezeichnen. An diesem Tage erging die Verordnung²¹, die zum ersten Mal einen kunstmäßigen Bau der Straßen forderte. Die Steine sollten nicht wie bisher „gleich in die Wege, ohne alle Ordnung, gestürzt“ werden, sondern es sollte erst ein gewölbtes Planum gemacht werden. Zu unterst wurden die größten Steine gelegt, die Zwischenräume durch eine zweite Schicht etwas kleinerer Steine ausgefüllt, auf die dann eine dritte Lage noch kleinerer Steine folgte. Darüber wurden rote Kieselsteine, Schlacken oder ähnliche Steine geschüttet und zu beiden Seiten die größten Steine als Randsteine gesetzt. Diese Bauart entsprach im Prinzip derjenigen des oben erwähnten gedeckten Weges. Die Mitte der Straße sollte um 1 ½ bis 3 Schuh (= 43 bis 85 cm) gegen die Innenränder der Straßengräben gewölbt sein. Die Breite der Straße sollte 28 Fuß (= 8 m) bei den Hauptstraßen betragen.

Die übrigen Wege sollten so breit sein, daß zwei Wagen nebeneinander herfahren konnten. Diese Bestimmung findet sich bereits in den Ausschreibungen vom 17. Juli 1702²² und dem Reglement vom 28. Januar 1721²³, ebenfalls die Anordnung von Straßengräben und im Reglement von 1721 die Anordnung einer Wölbung der Straße von mindestens 3 Schuh (= 85 cm). Wohl ist in diesen Verordnungen auch schon von einem Straßenbau mit Steinen die Rede, aber nur an morastigen Stellen und keineswegs von einem kunstmäßig angelegten. Man kann also von 1702 ab noch nicht den Chausseebau in Hessen datieren, von 1721 ab, wie Landau²⁴ und nach ihm jüngstens Armin Schmidt²⁵ es tut, ihn zu datieren, liegt unserer Meinung nach kein Grund vor, da dieses Reglement in technischer Beziehung kaum Neues bringt, sondern nur die Ausschreibungen von 1702 wiederholt und ergänzt; nur hinsichtlich der Organisation des Straßenbaues stellte die Verordnung von 1721 einen Fortschritt dar.

18 F. Loewe, Straßenbaukunde (1895) 117.

19 In den Jahren 1824/25 wurden an den öffentlichen Landstraßen 8688 Kernobst- und 763 Steinobstbäume von den Gemeinden und Privaten gepflanzt (Min. d. Inn. XII, 22 Nr. 5).

20 Fick 117.

21 L. O. VI 916.

22 L. O. III 488 und 489

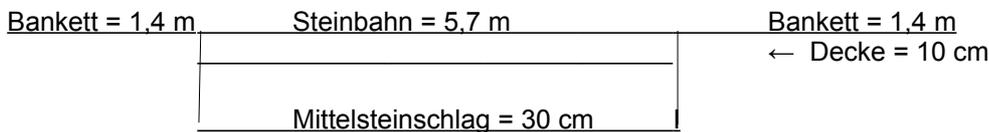
23 L.-O. III 848

24 G. Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland (Ztschr. für deutsche Kulturgeschichte I 1856) 491.

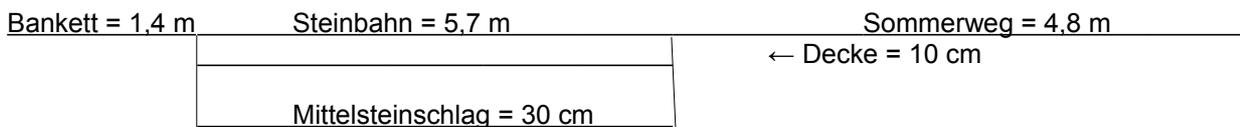
25 Schmidt 9.

Breite und Dicke des Straßenkörpers

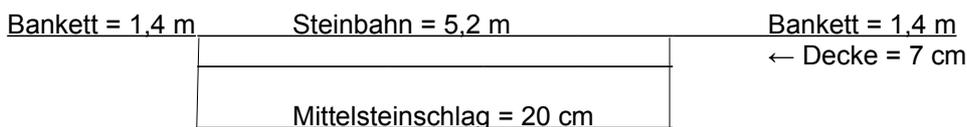
Straße I. Ranges (Breite 8,5 m)



Straße I. Ranges mit Sommerweg (Breite 11,9 m)



Straße II. Ranges (Breite 8 m)



3. Die Organisation

Durch dieses Reglement wurde die Oberwegekommision geschaffen, die als Aufsichtsbehörde über die Wegekommisare gedacht war. Die Institution der Wegekommisare wiederum wurde im Jahre 1661 begründet²⁶, nachdem alle vorher ergangenen Verfügungen über die Verbesserung des Straßenbaues nicht ge- fruchtet hatten. Zuerst wurde nur ein Wegekommisar ernannt, später waren es mehrere. 1721 wurde die Oberaufsicht und Generaldirektion zwei Männern übertragen, von denen der eine der Rentkammerpräsident Dallwig war, auf den Landau den Erlaß des ausführlichen Reglements zurückführt²⁷. Zu „General-Aufsich- tern“ über die Wegekommisare wurden ebenfalls zwei Männer bestellt. Die einzelnen Wegekommisare er- hielten ihre bestimmten Poststraßen zugewiesen. Sie und die Generalaufsichter sollten jährlich an den Land- grafen, die Regierung und die Generaldirektion über die Beschaffenheit der Straßen Bericht erstatten.

In dem Reglement und der Instruktion vom 4. Januar 1746²⁸ wurde die Dreiteilung der Wegebaubeamten beibehalten. Die Distrikte der Wegekommisare oder genauer Unterwegekommisare sollten so bemessen sein, daß der Beamte am Morgen pünktlich zur Stelle und am Abend wieder in seinem Quartier sein könnte. Die Wegekommisare sollten auch die Aufsicht über die Neben- und Dorfwege ihres Distrikts ausüben, zu- nächst aber mußten selbstverständlich die Hauptwege gebaut werden. Mehrere Distrikte unterstanden ei- nem Landwegekommisar, der jährlich möglichst zweimal die Brücken und Straßen seines Bezirkes besichti- gen sollte. An der Spitze des gesamten Straßenbauwesens stand die Oberwegekommision.

Die wichtigste Aufgabe der Straßenbauverwaltung, insbesondere der Wegekommisare, war die Verteilung der Hand- und Spanndienste und die Aufsicht darüber. Auch in diesem Zweige der Verwaltung war wieder das schon oft erwähnte Straßen- und Wegebaureglement vom 4. Januar 1746 für Jahrzehnte hinaus in Gel- tung. Von den Handdiensten waren befreit die „personae honoratiores“ (Prälaten, Adlige, Doktoren und an- dere privilegierte Personen), Prediger, Beamte, amtsführende Bürgermeister, Pächter der landgräflichen

²⁶ L. O. II 594

²⁷ Landau a. a. O.

²⁸ L. O. VI 911 ff.

Kammer-Vorwerke, Förster und in besonderen Fällen auch Gemeindehirten und -schäfer, zu den Spanndiensten aber waren alle verpflichtet, wenn sie für sich oder andere Ackerbau trieben oder Fracht- und andere Lohnfahren ausübten. Die Bergwerksleute durften nur soweit zum Straßenbau herangezogen werden, als dadurch der Bergwerksbetrieb nicht litt. Die Hand- und Spanndienstpflichtigen waren nicht berechtigt, die Dienste durch Geld abzulösen; sie konnten aber, wenn sie nicht selbst kamen, einen Ersatzmann stellen. Andererseits sollte aber nach Möglichkeit darauf Rücksicht genommen werden, daß die Pflichtigen nicht in ihrer Feldarbeit gestört wurden. Es wurden daher in der Regel folgende Zeiten für die Materialanfuhr und den Straßenbau festgesetzt: Das Frühjahr, die Zeiten zwischen Sommersaat und Heuernte, zwischen Heu- und Fruchternte und nach vollendeter Ernte und Bestellung der Wintersaat. Als Strafe für verabsäumten Handdienst mußten 4 Alb. (= 37 ½ Pfg.), bei verabsäumten Spanndienst für ein Pferd 8 Alb., für einen Ochsen 4 Alb. entrichtet werden. Trotz aller Bemühungen in diesem Reglement, den Straßenbaudienst so wenig drückend wie möglich zu gestalten und die Untertanen vor Übergriffen zu schützen, mußten 1765 die Unterwegekommissare noch einmal ganz energisch auf die Anordnung von 1746 verwiesen werden, keine Hand- und Spanndienste aus eigennützigen Motiven anzuordnen²⁹. Später wurden die Naturaldienste für den Neubau der Chausseen aufgehoben³⁰, blieben aber für die Materialanfuhr zum Neubau und für die Unterhaltung bestehen. Auch hier trat 1787 eine Erleichterung ein, als nun die Naturaldienste vorläufig versuchsweise durch Geld abgelöst werden konnten.

Anstelle der *Spanndienste* mußten

für 1 Pferd	21 Alb. 4 Hlr.	(= 2,00 Mk.)
für 1 Ochsen	14 Alb. 4 Hlr.	(= 1,35 Mk.)
für 1 Zugkuh oder Stier	10 Alb. 8 Hlr.	(= 1,00 Mk.)

anstelle der *Handdienste*

für den Mann	16 Alb.	(= 1,50 Mk.)
für die Witwe	8 Alb.	(= 0,75 Mk.)

pro Jahr bezahlt werden.³¹

Eine Aufhebung der Naturaldienste, wenigstens in einem großen Teil des Landes, den späteren Provinzen Nieder- und Oberhessen und dem Kreis Hersfeld, erfolgte erst 1819³². Die hierdurch entstandenen Kosten wurden neben den Wegegeldern und dem Beitrag der kurfürstlichen Kasse aus der neu eingerichteten Wegebausteuer gedeckt. Die Wegebausteuer betrug jährlich den zweimonatlichen Betrag der zur Erhaltung des Militärs erhobenen Kontribution. Diese Regelung war vorläufig für drei Jahre erlassen worden, wurde aber Ende 1822 bis auf weiteres verlängert³³. Eine endgültige Aufhebung der Wegebaudienste für das ganze Land erfolgte erst 1840³⁴.

Die Aufhebung der Hand- und Spanndienste machte eine Neuregelung der Organisation des Straßenbauwesens erforderlich, die in der Verordnung für die späteren Provinzen Nieder- und Oberhessen und den Kreis Hersfeld vom 24. Dezember 1819 „die Einrichtung der Straßenbauverwaltung betreffend“ stattfand³⁵. Die oberste Leitung des gesamten Straßen- und Wegebaues hatte die Oberwegebaudirektion inne. Sie war beratende und ausführende Behörde, die ihre Anordnungen nur in Form von Ausschreiben erlassen konnte. Zu ihren Pflichten gehörte es, jährlich am 1. Dezember einen Voranschlag für das folgende und einen Bericht über das vergangene Jahr an den Kurfürsten einzureichen. In der Oberwegebaudirektion bestanden mehrere Ressorts, von denen uns hier das des Chausseebaus am meisten interessiert. Dem Vertreter dieses Ressorts oblag die Aufsicht über den gesamten Straßenbau in technischer Beziehung und die Unterhaltung der

29 L. O. VI 172.

30 Jedenfalls bestanden sie 1787 nicht mehr (L. O. VII 201).

31 L. O. VII 200.

32 S. G. II (1819) 91.

33 S. G. III (1822) 73.

34 S. G. IX (1840) 58.

35 S. G. II (1819) 97.

Straßen- und Landwege. Zu diesem Zwecke hatte er möglichst oft sämtliche Straßen zu bereisen, um sich ein genaues Bild von dem Zustande der Straßen zu verschaffen. Leiter dieser Abteilung war Friedrich Fick.

Durch diese Verordnung wurden ferner die genannten Gebiete in sieben Straßenbaudistrikte mit je drei Wegekommisarbezirken eingeteilt. An der Spitze eines jeden Distrikts stand ein Wege- und Brückeningenieur, der ebenso wie der Wegekommisar vom Kurfürsten selbst ernannt wurde. Je nach der Größe der Amtsbezirke und des sich danach richtenden Gehaltes wurden die Ingenieure in zwei, die Wegekommisare in drei Klassen geteilt. Das jährliche Gehalt eines Ingenieurs betrug 600-800 Thlr. (= 1800-2000 Mk.) und ca. 150 Thlr. (= 450 Mk.) Tagegelder, das eines Wegekommisars 200-350 Thlr. (=600-1050 Mk.) und 60-75 Thlr. (=180-225 Mk.) Tagegelder³⁶. Ein Straßenbaudistrikt umfaßte 24-36 Stunden Hauptstraßen nebst den dazu gehörigen Nebenstraßen und Landwegen, ein Wegekommisarbezirk 6-12 Stunden. Die Einteilung war folgende:

Straßenbaudistrikt Kassel I mit den Wegekommisarbezirken Kassel, Wabern, Wolfhagen; Kassel II mit Kassel, Helsa und Warburg; Eschwege mit Bischhausen, Reichensachsen und Witzenhausen; Hersfeld mit Hersfeld, Friedewald und Melsungen; Ziegenhain mit Ziegenhain 1 und 2 und Niederaula; Marburg mit Jesberg, Marburg und Wetter; Hofgeismar mit Kassel, Niederlistingen und Hofgeismar.

Die Bezirke zerfielen in Straßenteile zu 1-2 Stunden und Wegeteile, die von Straßen- und Wegewärtern bearbeitet wurden. Ein Straßenwärter erhielt jährlich 48-84 Thlr. (= ca. 150 bis 250 Mk.) Lohn.

Diese Verordnung bildete die Grundlage für die Zentralisierung des kurhessischen Straßenbauwesens in der Oberbaudirektion, die durch das Organisationsedikt vom 29. Juni 1821 geschaffen wurde³⁷.

Für das Großherzogtum Fulda war die Straßenbauverwaltung in dem Organisationsedikt vom 28. Dezember 1816 geregelt worden³⁸. Die Land-, Bau- und Chausseeinspektion unterstand der zweiten Abteilung der Regierung, der Verwaltung der Finanzen, und setzte sich aus dem Oberbaumeister, dem Unterbaumeister und dem Wege- und Brückeningenieur zusammen. Der Oberbaumeister hatte die Aufsicht über die Verwaltung und Technik des gesamten Bauwesens. Der Wege- und Brückeningenieur war zugleich Wegekommisar und hatte nur für den technischen Teil des Straßenwesens zu sorgen. Der Wegebau im Hanauischen unterstand der dortigen Rentkammer.

Nach dem Organisationsedikt von 1821 gehörte das Straßen-, Brücken-, Wasser- und Landbauwesen (letzteres mit Ausnahme der Domanalbausachen) zum Geschäftskreis des Ministeriums des Innern und wurde dafür als Unterbehörde die Oberbaudirektion geschaffen, die demnach dem Ministerium des Inneren unterstand³⁹. Zur Oberbaudirektion⁴⁰ gehörten ein Direktor und vier bis fünf übrige Mitglieder, unter denen die verschiedenen Ressorts verteilt waren, darunter auch eines für den Straßen- und Brückenbau. Ebenso wie die Oberwegebauverwaltung war auch die Oberbaudirektion nur beratendes und ausführendes Organ. Für den Bau und die Unterhaltung der Landstraßen und Brücken besaß sie die oberste Leitung, für die Landwege nur die Oberaufsicht. In den einzelnen Landesteilen sollten die Inspektionen usw. weiter bestehen bleiben, solange im Straßenbauwesen die nötige Gleichförmigkeit noch nicht erreicht war; jedoch sollte die Oberbaudirektion sofort die Aufsicht über das ganze Land übernehmen.

Im Anschluß an die durch dieselbe Verordnung geschaffene Neueinteilung des Landes wurde im folgenden Jahre auch eine Neueinteilung der Baudistrikte vorgenommen⁴¹. Der zusammenhängende Teil Kurhessens zerfiel nun in elf Baudistrikte, die meist zwei Kreise (Kassel und Hersfeld nur einen) enthielten. Die Sitze der Baudistrikte waren Kassel, Hofgeismar, Fritzlar, Rotenburg, Eschwege, Marburg, Ziegenhain, Fulda, Hersfeld, Hanau und Schlüchtern.

36 Min. d. Ausw. Nr. 1025.

37 S. G. III (1821) 29.

38 S. G. I (1816) 131.

39 S. G. III (1821) 34. u. 35 § 23 Abs. 11 und § 24.

40 S. G. III (1821) 47.

41 S. G. III (1822) 30.

Von Mitte 1830 bis Anfang 1834 war die Oberbaudirektion vorübergehend mit der Hofbaudirektion und der Direktion des Kriegsbauwesens vereinigt. Die Abteilung für Straßen- und Brückenbau bildete die vierte Abteilung der Oberbaudirektion für die Hof-, Kriegs-, Land-, Domanal-, Straßen-, Brücken- und Wasserbauten⁴². Endgültig wurde die Oberbaudirektion erst 1848 infolge der Umbildung in der inneren Landesverwaltung aufgelöst⁴³.

Seit Aufhebung der Naturaldienste wurde beim Straßenneubau der größte Teil der Arbeiten im Akkord vergeben, und zwar sämtliche Erdarbeiten zur Herstellung des Planum, das Grabenziehen und Planieren, das Fertigen der Steinbahnen und das Zerschlagen und Einbetten der Decksteine. Dagegen wurde das Setzen der Rand-, Abweis- und Nummernsteine, die Baumpflanzungen und mehrere letzte kleine Korrekturen durch gelernte Tagelöhner ausgeübt. Die Kosten für die Anlage einer Meile Straße (= 7,4 km) betragen bei den Hauptstraßen durchschnittlich 8000 Mk. Die Meile Straße 2. Ranges kostete 6 000 Mk.

Zur Unterhaltung der Straßen waren auf 1 000 Fuß (=285 m) Hauptstraße jährlich durchschnittlich 20 Kubikfuß (= 0,46 cbm), auf 1 000 Fuß Nebenstraße 12 Kubikfuß (= 0,28 cbm) Steine erforderlich. Die Materialanfuhr geschah im Akkord, und zwar zur Bequemlichkeit der Akkordanten in den von Ackerbestellung und Ernte freien Zeiten⁴⁴. Die Steine wurden von den Straßenwärtern oder gleichfalls von Akkordarbeitern zerschlagen und im Herbst oder Frühjahr eingebettet. Für die Straßenunterhaltung wurden pro Meile nach dem Range der Straßen 4 500, 3 000 bzw. 1 500 Mk. ausgegeben⁴⁵. Die Kosten für den Straßenbau und die Unterhaltung wurden außer der schon erwähnten Wegebausteuer aus dem Erlös der Wegegelder und ähnlicher für die Benutzung und Abnutzung der Straßen erhobener Gelder bestritten.

4. Wegegelder und Zölle

Der erste hessische Chausseegeldtarif stammt aus dem Jahre 1774⁴⁶. Damit die zur Aufsicht über die Straßen und deren Verbesserung nötigen Wegeknechte bezahlt werden könnten, sollte von nun an nach dem Vorbild benachbarter Länder an jeder Chausseebarriere Wegegeld entrichtet werden. Befreit davon waren nur die Einwohner, die keine Lohnfuhrten ausübten, und die Salzfürer. Von Interesse ist an dem Tarif, daß er bei Frachtfuhrten einen Unterschied zwischen einheimischem und ausländischem Fuhrwerk machte. Dieser Unterschied war ja auch dadurch gerechtfertigt, daß die Einwohner durch die Hand- und Spanndienste an dem Bau der Straßen beteiligt waren. Von einem ausländischen, mit Kaufmannsgütern beladenen, vierrädrigen und vierspännigen Wagen mußten 4 Alb. (= 37 ½ Pf.)⁴⁷, von einem inländischen 2 Alb. (= 18 ¾ Pf.) entrichtet werden.

Eine bedeutende Erhöhung erfuhr das Wegegeld in dem „dem Verhältnisse der benachbarten angrenzenden Lande mehr angemessenen“ Tarif von 1804⁴⁸. Es traten zum Teil Erhöhungen von 300 % gegenüber dem Tarif von 1774 ein, in der Regel von 50-100 %. Das Wegegeld für ausländische Wagen mit Kaufmannsgütern wurde dem für einheimische angeglichen, nur für die mit Lebensmitteln beladenen blieb noch ein Unterschied bestehen. In dem vorhin angeführten Beispiel betrug nun das Wegegeld 5 Alb. 4 Hlr. (= 53 Pfg.). Dieser Wegegeldtarif hatte aber nicht lange Zeit Geltung, da er durch die Auflösung Kurhessens außer Kraft gesetzt und auch nach der Westfälischen Zeit nicht wieder eingeführt wurde. Der westfälische Chausseegeldtarif blieb bestehen⁴⁹, ganz im Gegensatz zur sonstigen Regierungspraxis Wilhelms I. nach seiner Rückkehr im Jahre 1813 – er wollte bekanntlich die Zeit von 1806-13 ungeschehen machen. Überhaupt wurden gerade auf dem Gebiet des Straßenbaus in den letzten Jahren des „Siebenschläfers“, besonders 1819, noch verschiedene wichtige Verordnungen erlassen, so die Aufhebung der Naturaldienste im Straßenbau, die Verordnung über die Einrichtung der Straßenbauverwaltung und ein neuer Wegelgeldtarif⁵⁰.

42 S. G. V (1830) 25 und VII (1834) 1.

43 S. G. XI (1848) 277.

44 vgl. Seite 7

45 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47.

46 L. O. VI 788.

47 Dieser Satz wurde ein Jahr später auf 2 Alb. 8 Hlr. ermäßigt (L. O. VI 837).

48 L. O. VII 169.

49 S. G. I (1814) 25.

50 S. G. II (1819) 13.

Durch diesen Wegegeldtarif vom 2. März 1819 sollte die Möglichkeit für die noch in demselben Jahre erfolgte Aufhebung der Straßenbaudienste geschaffen werden. Es wurde nun eine regelmäßige Entfernung der Wegegeldstätten von 26 000 Kasseler Fuß gleich 1 deutschen Meile (= 7,4 km) bestimmt. Für diese Entfernung sollte auf den Chausseen und allen ähnlich gebauten Straßen das im Tarif angegebene Chausseegeld gezahlt werden, auf denjenigen Straßen 2. Ranges, die aber eine feste und sichere Fahrbahn besaßen, nur die Hälfte. Es wurde mit dieser Einteilung die Entrichtung des Wegegeldes nach dem Verhältnisse der Abnutzung der Straßen bezweckt.

Die früher bestehenden zahlreichen Befreiungen wurden zum Teil aufgehoben. In Zukunft sollten nur befreit sein: 1. die Mitglieder der Oberwegebaudirektion und die Wegebaubeamten, 2. die auf Dienstreisen befindlichen und mit Freischein der Oberwegebaudirektion versehenen kurfürstlichen Beamten, 3. alle Militärpersonen, 4. die auf Landfronfahrten begriffenen Einwohner. Außerdem fanden noch einige örtlich beschränkte Befreiungen statt. Für die kurfürstliche Familie, die durch Kurhessen reisenden auswärtigen Fürsten und die in Kassel akkreditierten Gesandten sollte das Wegegeld durch eine jährliche Summe aus der kurfürstlichen Kammerkasse abgelöst werden. Auch die seit dem vorhergehenden Jahre bestehende Befreiung der Frachtfuhren von Karlshafen nach Kassel und umgekehrt⁵¹ wurde wieder aufgehoben. Diese Befreiung war wahrscheinlich damals deswegen geschehen, um die Bedeutung Karlshafens als Binnenhafen zu heben und so die Waren auf längerem Wege durch Kurhessen zu leiten. Es lag im Rahmen der kurhessischen Retorsionspolitik, nachdem das preußische Zollgesetz vom 26. Mai 1818 in Kraft getreten war, diese Vergünstigungen auf dem nach Preußen führenden Wege aufzuheben. Dagegen blieb es ferner gestattet, das Chausseegeld zwischen der Hauptstadt und der Grenze auf einmal zu bezahlen⁵².

Zu dem Tarif selbst ist zu bemerken, daß eine Unterscheidung zwischen in- und ausländischem Fuhrwerk, wie sie ja noch im Tarif von 1804 vorkam, nicht mehr gemacht wurde: 1. rechnete der Tarif bereits mit einer Aufhebung der Naturaldienste und war dann eine Bevorzugung der Untertanen nicht mehr gerechtfertigt; 2. sollte das Wegegeld nach der tatsächlichen Abnutzung der Straßen bezahlt werden; 3. wollte Kurhessen doch möglichst viel Transitverkehr an sich ziehen, und für diesen Zweck wäre eine Trennung zwischen In- und Ausländern sicherlich nicht angebracht gewesen⁵³. Dafür fand in diesem und den folgenden Tarifen eine Unterscheidung zwischen breit- und schmalfelbigem Fuhrwerk statt. Ein Verbot schmalfelbigem Fuhrwerks gab es in Kurhessen nicht; das schmalfelbige Fuhrwerk mußte aber besonders seit 1839 auf Grund der Vereinbarungen der Zollvereinsstaaten ein so hohes Chausseegeld (bis zum vierfachen Betrage des gewöhnlichen) bezahlen, daß diese Bestimmung einem Verbot gleichkam⁵⁴.

Der Tarifsatz für ein vierrädiges, vierspänniges Frachtfuhrwerk, und zwar mit einer mittleren Felgenbreite von 2 ½ bis 4 Zoll (= 6 ¼ – 10 cm), betrug 6 Alb. (= 56 ¼ Pfg.).

Wie die übrigen Verordnungen des Jahres 1819, die den Straßenbau betrafen, galt auch der Wegegeldtarif nur für das Gebiet der späteren Provinzen Nieder- und Oberhessen und des Kreises Hersfeld. Hanau besaß seinen eigenen Tarif vom 2. Aug. 1817⁵⁵, und auch Fulda muß seinen eigenen Tarif gehabt haben, den ich aber nirgends gefunden habe. Diese Verschiedenheit der Tarife war schon allein durch die Verschiedenheit der Währung geboten.

Auf Grund des Art. 15 des Zollvertrages mit Preußen, der den preußischen Chausseegeldtarif von 1828 als Maximaltarif bestimmte und die Aufhebung der Pflaster- und Torgelderhebungen forderte⁵⁶, trat am 1. Januar 1833 ein einheitlicher, nur in der Währungsangabe verschiedener Interimstarif in Kraft, durch den der Tarif

51 S. G. II (1818) 88.

52 S. G. II (1818) 127.

53 Die Unterscheidung kam übrigens schon im westfälischen Tarif nicht mehr vor; sie hatte hier, wo das ganze benachbarte Ausland befreundetes Ausland war, auch keinen Platz.

54 S. G. VII (1837) 27.

55 S. G. II (1817) 74 a.

56 S. G. VI (1831) 149.

von 1819 um 40 % ermäßigt wurde⁵⁷. Seine Ausgestaltung erhielt dieser Tarif in dem Gesetz über das Chausseegeld vom 31. Okt. 1833⁵⁸. Vor allen Dingen wurden hier die Chausseegeldbefreiungen neu geregelt. Es wurden befreit u. a. die lebenswichtigen Transporte auf einheimischem Fuhrwerk wie: 1. alle rohen landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Geräte und Düngemittel, 2. Lohe, Brennmaterialien und rohe Baustoffe zum inländischen Gebrauch, 3. im Inland zum inländischen Gebrauch verfertigte Backsteine, Dachziegel, Gips und gebrannter Kalk; ferner alle Transporte für den Staat und jetzt, nachdem die Zollunion mit Preußen hergestellt war, wieder die Frachtfuhren auf der Straße von Karlshafen nach Kassel. Persönlich befreit waren die Mitglieder des kurfürstlichen Hauses, ausländische Fürsten und Gesandte, fremde Militärtransporte, Staats- und Hofbeamte auf Dienstreisen und unter Wahrung der Gegenseitigkeit auch ausländische Beamte auf Reisen nach Exklaven. Der Tarif selbst entsprach dem von 1832.

Es war dies der letzte kurhessische Chausseegeldtarif, der nur noch einige Abänderungen erfuhr wie die schon hinsichtlich der Radfelgen erwähnte. Bereits 1840 spielte man mit dem Gedanken, die Wegegelder abzuschaffen, um Kurhessen einen größeren Durchgangsverkehr zuzuführen. Damals sprach sich aber gerade der Finanzminister Motz und der führende Zollpolitiker Kurhessens, Schwedes, dagegen aus, da der zu erwartende Gewinn nicht den dadurch entstehenden Verlust der Staatseinnahmen überwiegen würde⁵⁹. Erst ein Jahr vor seinem Untergange folgte Kurhessen dem Beispiel anderer Städte und hob die Wegegelder auf⁶⁰.

Die Einnahme an Chausseegeld stieg im Bereich der Oberwegebauverwaltung Kassel von 39 700 Thlr. (= 120 000 Mk.) im Jahre 1820 auf 45 000 Thlr. (= 135 000 Mk.) im Jahre 1822, im letzten Jahre besonders infolge der Verbesserung der Kontrollregister⁶¹. Aber schon 1823 machte sich nun infolge der kurhessischen Zollpolitik ein Rückschlag bemerkbar. Die Einnahmen betragen in diesem Jahre nur 41 500 Thlr. (= ca. 125 000 Mk.), in ganz Kurhessen 83 500 Thlr. (= 250 000 Mk.). Der Bau neuer Straßen führte wieder eine Steigerung der Einnahmen herbei (1826: 94 000 Thlr. = 282 000 Mk.)⁶², der aber durch die verminderten Tarifsätze seit Anfang 1833 und die zahlreichen Befreiungen im Chausseegeldgesetz desselben Jahres ein vorläufiges Ende gesetzt wurde. In den Etat für 1833 wurden für Wege- und Brückengelder nur 83 650 Thlr. (= ca. 250 000 Mk.) eingesetzt, für 1834-36 sogar nur je 60 000 Thlr. (= 180 000 Mk.). Jetzt aber trat wieder eine Steigerung der Wegegeldeinnahmen bis über 90 000 Thlr. (1843-1848: 92 750 Thlr. = 278 250 Mk.) ein⁶³. Besonders hoch waren die Einnahmen im Jahre 1839, in dem die hohen Tarifsätze für schmalfelgiges Fuhrwerk in Kraft traten und noch viel Fuhrwerk, das die 2-4fachen Sätze zu zahlen hatten, vorhanden war⁶⁴.

Auf die übrigen Steuern, die den Verkehr belasteten, ausführlich einzugehen, müssen wir uns versagen. Dies würde zu einer Beschreibung der Handels- und Zollpolitik Kurhessens führen; nur die wichtigsten Daten seien genannt:

1. Jan. 1814: Inkrafttreten eines neuen Akzise- und Lizenztarifs. Einige Ein- und Ausfuhrverbote⁶⁵.

17. Sept. 1819: Retorsionsmaßnahmen gegen das preußische Zollgesetz vom 26. Mai 1818⁶⁶.

16. Nov. 1819: Teilweise Aufhebung der Retorsionsmaßregeln im Hanauischen,

8. März 1820 im Fuldaischen und

12. Febr. 1821 im übrigen Kurhessen⁶⁷.

21. April 1824: Verordnung über die indirekten Abgaben. Aufhebung aller Binnenzölle, an deren Stelle Eingangslizenz, Durchgangszoll und Ausgangsabgabe traten. Ein- und Ausfuhrverbote für verschiedene Gegenstände blieben weiter bestehen. Waren durften nur auf bestimmten Handelsstraßen ein- und ausgeführt wer-

57 S. G. VI (1832) 245.

58 S. G. VI (1833) 159.

59 Fin.-Min. Nr. 340

60 Schmidt 23.

61 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1.

62 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 6.

63 S. G. VI (1833) 177, VII (1834) 87, X (1843) 17, XI (1848) 7.

64 Min. d. Ausw. Nr. 1287 O. B. D. an Min. d. Inn. 12. II 1841.

65 S. G. I (1814) 38.

66 S. G. II (1819) 51.

67 S. G. III (1821) 4.

den⁶⁸.

24. Sept. 1828: Gründung des Mitteldeutschen Handelsvereins zu Kassel zwischen Hannover, Sachsen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und verschiedenen anderen thüringischen Staaten, Braunschweig, Hessen-Homburg, Nassau, Oldenburg, Bremen und Frankfurt.

30. Dez. 1831: Ausführungsgesetz zum Zollvertrag mit Preußen und Großherzogtum Hessen vom 25. August 1831. Freiheit des Innen- und Außenhandels. Ein- und Durchfuhrzölle; Ausfuhrzölle nur in bestimmten Fällen. Einhaltung von Zollstraßen im Grenzbezirk. Zur Erhebung der Abgaben Grenzzollämter und Steuerämter im Innern; im Falle, daß das Zollamt von der Grenze entfernt lag, Ansageposten zur Verhütung von Zolldefraudationen⁶⁹. Hauptzollämter auf Grund dieser Verordnung waren Karlshafen, Kassel, Rasdorf und Hanau⁷⁰, später noch Witzenhausen. Unter diese waren die Provinzen Niederhessen, Fulda und Hanau aufgeteilt. Oberhessen bildete das Hauptsteueramt Marburg⁷¹. Das Hauptzollamt Rasdorf wurde überflüssig⁷² durch das Inkrafttreten des großen deutschen Zollvereins am 1. Januar 1834.

Welches waren nun für die Einnahmen aus den Zöllen und Wegegeldern die staatlichen Gegenleistungen Kurhessens, die es mittels der sicherlich auf der Höhe ihrer Zeit stehenden Technik und der bis ins Feinste ausgearbeiteten Organisation des Straßenbaus vollbrachte? Allein in den ersten fünf Finanzperioden von 1831-1845 wurden für Neubauten an Straßen und Brücken ca. 625 000 Thlr. (= 1 875 000 Mk.) eingesetzt⁷³, die Unterhaltungskosten der Straßen stiegen von 1820 (50 000 Thlr. = 150 000 Mk.) bis 1845 um das Dreieinhalbfache (175 000 Thlr.)⁷⁴: um 1840 soll Kurhessen das drittdichteste Straßennetz in Europa besessen haben⁷⁵.

Zweiter Abschnitt

Die Verkehrsräume

(Vgl. Karte 2.)

Begriffserklärung und Grundsätze der Abgrenzung

In diesem Hauptabschnitt sollen der kurhessische Verkehr und als dessen Exponent das kurhessische Straßennetz in ihren Zusammenhängen und Einzelheiten dargestellt werden. Zunächst müssen wir einige Bemerkungen über die Einteilung dieses Abschnittes vorausschicken.

Es wäre möglich, Straße für Straße nach gewissen Gesichtspunkten geordnet, z. B. dem der Wichtigkeit, der Reihe nach zu behandeln. Das würde eine bloße Aufzählung von Straßen ergeben, und es würden infolgedessen die inneren Zusammenhänge in der kurhessischen Straßenbaupolitik vollkommen fehlen. Eine zweite Möglichkeit gäbe es, das Land in eine Anzahl von Verkehrsräumen aufzuteilen. Zu ein und demselben Verkehrsraum würden alle diejenigen Verkehrswege gehören, die einem und demselben oder zwei nicht weit von einander gelegenen Verkehrsmittelpunkten zustreben, in diesen Punkten gewissermaßen verankert sind. Der Verkehrsraum kann mit einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammenfallen, in dem das Verkehrszentrum das dominierende Wirtschaftszentrum sein kann, aber nicht sein muß. Die Verkehrspolitik in demselben Verkehrsraum wird von einheitlichen Grundsätzen geleitet. Inwieweit die Verkehrsräume Verkehrslandschaften mit dem Charakter der Dauer (Landschaften im Sinne von ökonomischen, Sprachlandschaften und ähnlichen) entsprechen, wird erst dann festgestellt werden können, wenn die Einheit des Verkehrsraumes auch für die Zeit des Mittelalters und des Eisenbahnbaues nachgewiesen werden kann.

Bei einer konsequenten Durchführung dieser Darstellungsweise würde sich bald der Nachteil bemerkbar machen, daß manche Straßen nicht nur zu einem einzigen Verkehrszentrum hinstreben. Besonders wird dies

68 S. G. IV (1824) 35-67.

69 S. G. VI (1831) 165-224.

70 S. G. VI (1832) 19.

71 Nachweis der im Kurfürstentum Hessen befindlichen Zollstellen (2. Beilage zu Nr. 33 des Wochenblattes für die Provinz Oberhessen, Marburg 1834) 615 ff.

72 S. G. VII (1834) 7.

73 S. G. VI (1833) 175, VII (1834) 91, VIII (1838) 41, IX (1840) 65, X (1843) 22.

74 S. G. X (1843) 22.

75 Reden 588.

bei den größeren Straßenzügen, die fast das ganze Land durchqueren, der Fall sein, so daß sie in mehreren Bezirken behandelt werden müßten. Diese Klippe kann teilweise durch eine geschickte Anordnung der Verkehrsräume umgangen werden und dadurch, daß man die Landschaften nicht mit einer zu eng und straff gezogenen Grenzlinie umgibt. Die Grenzen der Verkehrsräume fallen teilweise zusammen mit denen der Straßenbaudistrikte gemäß der Verordnung vom 24. Dezember 1819, die uns somit als Grundlage, aber freilich nur als solche dienen sollen.

Erstes Kapitel

Der Verkehrsraum Hoheneiche – Witzenhausen

Zu dieser Zone, die dem Straßenbaudistrikt Eschwege ungefähr entspricht, rechnen wir folgende Straßen:

die Leipziger Straße von dem Abzweigpunkte der Berliner Straße, Helsa, im Losse- und Wohratal über Walburg, Waldkappel, Bischhausen nördlich von Hoheneiche vorbei nach Eschwege, im Werratal nach Wanfried zur preußischen Grenze in Richtung Mühlhausen;

die Trefffurter Straße von Wanfried an der Werra entlang zur preußischen Grenze in Richtung Treffurt nach Kreuzburg;

die Sächsische Hauptstraße von Hoheneiche das Tal der Netra benutzend über Netra zur weimarischen Grenze auf Kreuzburg zu nach Eisenach;

die Sächsische Nebenstraße, die südlich von Hoheneiche aus der Sächsischen Hauptstraße abgeht, im Ulfetal über Wichmannshausen, Ulfen zur weimarischen Grenze nach Berka⁷⁶;

die Allendorfer Straße an Wohra und Werra von Hoheneiche bei Niederhone vorbei über Sooden nach Witzhausen;

das Verbindungsstück dieser Straße von Eschwege nach Niederhone;

die Mündener Straße an der Werra entlang von Witzhausen zur hannoverschen Grenze nach Hedemünden und Münden;

die Berliner Straße von Helsa über Großalmerode im Gelstertal nach Witzhausen zur preußischen Grenze in Richtung Heiligenstadt;

die Göttinger Straße hinter Witzhausen beim Arnstein von der Berliner Straße abzweigend zur hannoverschen Grenze in Richtung nach Friedland und Göttingen.

Neben das Hauptverkehrszentrum dieses Bezirkes, Hoheneiche, trat, wie wir sahen, ein zweiter Verkehrsmittelpunkt Witzhausen. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Werra im ganzen Gebiet bis Wanfried schiffbar war.

In wirtschaftlicher Beziehung war die Landschaft folgendermaßen gegliedert. Im Nordosten war die fruchtbare Gegend um die Werra, in der Getreide, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Runkelrüben und Tabak in Hülle und Fülle gediehen; die Mitte nahm das Industriegebiet um Hirschberg und Meißner ein, im Südwesten finden wir Leinenindustrie.

1. Die Straßen um Wanfried

Wir beginnen die Darstellung der einzelnen Straßen im äußersten Osten des Landes, dort, wo am Ende der schiffbaren Werra der Speditionsort Wanfried entstanden war. Von hier aus gingen schon in früherer Zeit

⁷⁶ Die Sontraer Straße, die in ihrem Anfang auch zu diesem Bezirk gehört, werden wir später im Zusammenhang mit der Nürnberger Straße behandeln.

Tran, Stockfische, Kaffee, Zucker und andere Waren, die auf der Werra ankommen waren, nach Thüringen, Franken und Bayern; hierher brachten diese Länder ihre Erzeugnisse, um sie nach England und Holland zu verfrachten⁷⁷. Selbstverständlich litt die Bedeutung Wanfrieds unter der Vormachtstellung Mündens. Wie stark aber sein Handel noch Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts war, mögen einige Zahlen belegen. In den Jahren 1836 und 1837 wurden über Witzzenhausen werraabwärts 100 000 Ztr., werraaufwärts 1 Million Ztr. Waren befördert⁷⁸. Nehmen wir gar an, daß ein Teil dieser Waren schon im Lande abgesetzt wurde bzw. dazukam, so wurde sicherlich der größte Teil erst in Wanfried expediert.

Ein solcher Ort mußte gute Chausseen zur Verfügung haben. Das war aber lange Zeit nur für die Warenspe- dition ins Eichsfeld der Fall. Hierhin führte die Leipziger Straße. Die Waren nach Nürnberg und Augsburg mußten den Umweg über Eschwege – Hoheneiche – Netra machen, da die frühere Straße nach Treffurt noch nicht ausgebaut war und sich in äußerst schlechtem Zustand befand. Es wurde daher 1818 geplant, auch Eschwege als Speditionsort zuzulassen. Die Oberrentkammer in Kassel sprach sich dagegen aus: Wanfrieds einziger Nahrungszweig sei die Spedition, und es besitze Lagerhäuser in genügender Anzahl; Eschwege müsse erst Lagerhäuser schaffen und habe noch viele andere Erwerbsmöglichkeiten. Die Gefahr bestände, daß die Fuhrleute, wenn sie mit dem ihnen in Wanfried gebotenen Frachtpreise nicht zufrieden wären, nach Eschwege gingen und so eine Verteuerung der Frachten und den eventuellen Verlust der Spe- dition hervorrufen könnten⁷⁹. Dadurch würde der Schiffsweg Eschwege – Wanfried unbenutzt bleiben und die bisherigen beträchtlichen Kosten würden umsonst aufgewendet worden sein, abgesehen von dem Verlust der Zölle⁸⁰. Die Regierung Kassel hielt es für möglich und gut, daß Eschwege den Speditionsverkehr nach Franken und Bayern wegen der Ersparnis an Zeit und Geld an sich zöge, der Verkehr nach dem Eichsfeld und Sachsen aber müßte bei Wanfried bleiben⁸¹.

Kurhessen und Weimar bauten 1818 schon an der Trefffurter Straße, aber jeder Bau in diesen beiden Territo- rien war zwecklos, so lange nicht Preußen das Mittelstück ausbaute. Von Preußen war jedoch seit dem Zoll- gesetz vom 26. Mai 1818 und dessen feindlicher Aufnahme in Kurhessen und den anderen deutschen Län- dern ein Bau dieser Straße nicht zu erwarten, da eine Stärkung des Nord-Südverkehrs in außerpreußischen Ländern nicht in den Rahmen der preußischen Straßenbaupolitik hineinpaßte. Im Gegenteil wurde der Ver- kehr noch erschwert durch Errichtung eines Zollamtes in Treffurt; 12 g. Gr. (= 1,50 Mk.) mußten für jedes Pferd Transitzoll entrichtet werden. Der Handelsstand in Wanfried beantragte daher über den Eschweger Kreisrat Meisterlin bei der Regierung in Kassel, daß Preußen den Zoll auf dieser Straße wenigstens um 2/3 ermäßige und die Straße auf seinem Gebiete ausbaue oder daß eine Straße nach Kreuzburg so angelegt werde, daß preußisches Gebiet unberührt bleibe (über Völkershäuser und Weißenborn)⁸². Die Regierung befürwortete den Antrag nicht, da bei einer Aufhebung des Trefffurter Transitzolls sich der Durchgangshandel schneller ins Ausland ziehen könnte; auch werde Preußen nicht von seinem System abgehen⁸³. Mit dieser letzten Begründung hatte die Regierung recht und konnte damit den wahren Grund mehr hintanstellen. Der Bau der Umgehungsstraße wurde infolge vieler Schwierigkeiten als zu teuer abgelehnt, zumal auf der Tref- furter Straße in Kurhessen und Weimar schon viel gebaut sei. So blieb denn die Angelegenheit bis zum Ab- schluß des Zollvereins 1831 liegen.

Indessen hatte die Trefffurter Straße noch weitere Bedeutung dadurch gewonnen, daß man den Verkehrszug Göttigen – Witzzenhausen – Eisenach – Nürnberg, der bisher nur über die Dörfer Hoheneiche und Netra führ- te, über die Städte Eschwege und Wanfried lenken wollte. Zu diesem Zweck hatte Kurhessen im Spätsom- mer 1831 begonnen, die Niederhoner Straße auszubauen⁸⁴. Geplant war dieser Ausbau schon lange⁸⁵, in den Etat für 1829 auch aufgenommen, aber gestrichen worden⁸⁶. Der Bau hatte erst 1831 Zweck, als der

77 E. Holstein, Geschichte der Stadt Wanfried 1608-1908 (1908) 7 und 42; Hdl. u. Gew. Nr. 118.

78 O. Z. D. Nr. XII, 2.

79 Wie dies geschehen sollte, ist unklar, gewöhnlich pflegt Konkurrenz Verbilligung und nicht Verteuerung hervorzurufen. Am Rande des Aktenstückes ist denn auch diese Stelle mit zwei Fragezeichen versehen.

80 Hdl. u. Gew. Nr. 118 Oberrentkammer an Reg. Kassel 21. IV. 1818.

81 Dasselbst Prot. der Reg. Kassel 20. V. 1818.

82 Dasselbst Prot. der Reg. Kassel 10. VI. 1822.

83 Dasselbst Reg. Kassel an Meisterlin 30. V. 1822.

84 O. B. D. Nr. 144.

85 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

86 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8.

Zollanschluß Hessens an Preußen erfolgt und damit der Bau Wanfried – Treffurt in den Bereich der Möglichkeiten gerückt war.

Wollte Kurhessen den Verkehr von Bremen nach Nürnberg behalten – es drohte die Konkurrenz der Straße Heiligenstadt – Gotha, so mußte es versuchen, diesen Straßenzug so bequem wie möglich zu gestalten, „indem die Fuhrleute immer wegen des weit besseren Trinkwassers und Heues die Straße durch den Werra-Grund vorziehen werden, wenn sie nur keinen allzu großen Umweg macht“⁸⁷. Für Preußen war diese Straße ja eine Parallelstraße zu seiner eignen Bremen – Nürnburger Straße und daher „von untergeordnetem Interesse“. Trotzdem ging Preußen auf den Bau ein, stellt aber Gegenbedingungen betreffs einer Verbindungsstraße Koblenz – Kassel. In den Jahren 1833-34 wurde, ohne daß die Bedingungen in befriedigender Weise für Preußen erfüllt wurden, das in Preußen liegende Stück der Straße gebaut⁸⁸. Auch Weimar wurde aufgefordert, die Straße in seinem Gebiet zu vollenden. Weimar baute die Straße noch 1832 aus⁸⁹. In Kurhessen selbst war der Bau ebenfalls 1832 beendet⁹⁰. Mit dem Ausbau der Trefffurter Straße war zugleich die Werrauferstraße von Münden bis Treffurt ziemlich hergestellt.

Auf der Leipziger Straße, die also nach beiden Richtungen hin für Wanfried wichtig war, lagen, wenigstens was die Strecke Wanfried – Mühlhausen anging, die Dinge kaum besser. Wir hören zwar selten Klagen über den schlechten Zustand dieses Straßenteils; das hängt wohl damit zusammen, daß der Handel von Wanfried ins Eichsfeld durch die preußische Zollgesetzgebung so gut wie aufgehört hatte⁹¹. Trotzdem begann Kurhessen 1828 die Straße zu chaussieren, die Vollendung mußte hier aber unterbleiben bis zum Abschluß des Zollvereins, bis Unterhandlungen mit Preußen über den Anknüpfungspunkt und Ausbau auf preußischem Gebiet gepflogen werden konnten⁹². Gleich nach Abschluß des Zollvereins wurde dann an Preußen gleichzeitig mit der Anregung des Ausbaus der Trefffurter Straße das Verlangen gestellt, die Straße von Mühlhausen nach Wanfried zu bauen. Preußen lehnte auch diesen Bau prinzipiell nicht ab, konnte aber vorläufig die Gelder nicht dazu aufbringen, zumal es in demselben Bezirk die Trefffurter Straße baute, die von Kurhessen begreiflicherweise noch dringender gewünscht wurde. Eine befriedigende Erklärung seitens Kurhessens über den Bau der Verbindungsstraße Koblenz – Kassel würde den Bau beschleunigen⁹³. Diese Erklärung sollte noch lange auf sich warten lassen. Das Übermaß der kurhessischen Forderungen in diesem Bezirk ohne Gegenleistungen wurde selbst von den Hessen beanstandet⁹⁴. Auch bei diesem Bau zeigte sich Preußen als der großmütige Sieger des Zollkampfes und begann noch 1834 den Ausbau dieser Straße bei Mühlhausen, dem 1835/36 dann die Grenzstrecken in beiden Ländern folgten⁹⁵.

Der entgegengesetzte Teil der Leipziger Straße von Wanfried nach Hoheneiche wurde schon früher ausgebaut; hier war ja auch Kurhessen nicht von Preußen oder einem anderen fremden Staate abhängig. Das Projekt, die Leipziger Straße über Reichensachsen entbehrlich zu machen, habe ich schon erwähnt. Nur noch hervorheben möchte ich, daß der Ausbau der Niederhoner Straße außer dem Durchgangshandel auch dem Eigenhandel dienen sollte, nämlich den Weinhändlern in Orferode und Umgebung eine bessere Verbindung nach Thüringen, Sachsen, Schlesien und Franken und für Eschwege eine solche nach Allendorf (Saline), Witzenhausen und Hannover zu ermöglichen.

Hier ist es notwendig, mit einigen Worten auf die wirtschaftliche Bedeutung Eschweges einzugehen. Das wichtigste Gewerbe Eschweges war die Gerberei. Das Sohlleder, das hier aus ausländischen Häuten erzeugt wurde, hatte nicht die Qualität wie das Malmedyer und konnte es daher auch nicht verdrängen⁹⁶, wenn

87 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. XII. 1831.

88 Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten, Kap. III § 4 und Kap. IV § 3.

89 Min. d. Ausw. Nr. 1170 Kurh. Min. d. Ausw. an Min. d. Ausw. Weimar 15. II. 1832; Min. d. Ausw. Nr. 1140 II Weimar an Kurh. Min. d. Ausw. 24. II. 1832.

90 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

91 Hdl. u. Gew. Nr. 118 Meisterlin an Reg. Kassel 31. III. 1822.

92 Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. des Strb. in Kurh. 1828

93 Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten; Min. d. Ausw. Nr. 1030 Canitz an Motz 23. I. 1834.

94 Ges. Bln. Nr. 175 Schwedes an Wilkens 9. XII. 1833.

95 Dasselbst Rother an Wilkens 10. VIII. 1834; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

96 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel.

es auch einen großen Absatz, sogar im Ausland, fand. Allein zu den drei Leipziger Messen des Jahres 1837 sollen 4 800 Ztr. abgesetzt worden sein⁹⁷. Ferner ist die Wollindustrie zu nennen. Außer einigen Meistern, die sich mit der Tuchbereitung befaßten, bestanden 1842 schon 6 Fabriken mit 70 Arbeitern, die viele Arten von Tüchern herstellten⁹⁸. Der gerade um Eschwege in großer Menge angebaute Tabak wurde hier auch verarbeitet. Eschwege besaß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mehr Fleischermeister als Kassel und versorgte die Messen zu Kassel, Leipzig und Frankfurt mit Schinken, Speck und Würstchen⁹⁹. Von eignen Bodenerzeugnissen wurde Getreide nach England, wohl auf der Werra, ausgeführt¹⁰⁰.

2. Die Leipziger Straße von Hoheneiche bis Helsa

Jenseits Hoheneiche hatte die Leipziger Straße geringere Bedeutung, da sie weniger dem großen Durchgangsverkehr als dem Eigenhandel diente. Sie war Abfuhrstraße für den Leinenhandel in den Ämtern Lichtenau und Bischhausen und für das Mastvieh dieser Gegend, das größtenteils in Köln und in den preußischen Rheinprovinzen, Leinen auch über Preußisch-Minden abgesetzt wurde¹⁰¹. Auch lag an dieser Straße Waldkappel mit etwas Sohllederindustrie¹⁰². Bei Walburg wurde ein körner- und strohreicher Roggen gezogen, der als Saatkorn weithin ausgeführt wurde¹⁰³.

Erst 1828 begann die Chaussierung dieses Straßenstückes überhaupt in Frage zu kommen, zunächst zwischen Walburg und Helsa. Den Anlaß dazu gab die Vermehrung des Frachtfuhrwerks und die Verbesserung der Posten auf dieser Strecke. Für diesen Bau lagen zwei Projekte vor, das ursprüngliche der Oberbaudirektion und das des Kurfürsten selbst, das später von der Oberbaudirektion akzeptiert wurde. Beide Projekte wollten den Hirschberg, über den die alte Straße führte, im Süden umgehen. Der Vorschlag der Oberbaudirektion hatte den Vorteil, daß die Straße durch die Stadt Lichtenau und Fürstenhagen geleitet werden sollte, während das kurfürstliche Projekt mehr technische Vorteile hatte (Ersparnis zweier Brücken, trockenerer Untergrund u. a.). „Die Stadt Lichtenau, welche ohnehin viel zu beschränkt für ihren Nahrungsstand gebauet ist, wird sich sehr bald jenseits des Wassers an die neue Straße eine Vorstadt mit Wirten und handel- und gewerbetreibenden Einwohnern anbauen, welche von der Straße Nutzen ziehen können und diese hinwiederum verschönern und beleben, welchem Beispiele sodann auch Bewohner von Fürstenhagen folgen dürften“¹⁰⁴. Diesen Grundsatz finden wir in der kurhessischen Straßenbaupolitik noch öfters. Der Bau wurde in den Jahren 1829-32 ausgeführt¹⁰⁵.

Für die folgende Finanzperiode von 1834-36 war im Voranschlag auch die Chaussierung des letzten Teils der Leipziger Straße vorgesehen, wurde aber nicht genehmigt. Erst durch den Ausbau der Straßen von Wanfried nach Mühlhausen und Treffurt gewann die Leipziger Straße, deren Frequenz in den ersten Jahren nach dem Zollanschluß groß gewesen war, sich dann aber vermindert hatte, wieder an Wichtigkeit; daher wurde nun die Genehmigung für die Instandsetzung der Strecke Walburg – Harmuthsachsen erteilt¹⁰⁶. Nur für die Zeiten der Leipziger Messe ist anzunehmen, daß auch auf diesem Straßenteil ein größerer Durchgangsverkehr stattfand, da auf der Leipziger Straße größtenteils die Waren aus dem nördlichen Rheinland und Westfalen zur Messe gesandt wurden, und zwar hauptsächlich Textil-, Manufaktur- und Eisenwaren¹⁰⁷.

Außer der Fortsetzung über Eschwege und Wanfried hatte die Leipziger Straße noch eine Fortsetzung in der Sächsischen Hauptstraße nach Eisenach. Viel größer aber war die Bedeutung der Sächsischen Hauptstraße

97 O. Z. D. Nr. XXVII, 1. Diese Zahl erscheint mir aber zu hoch, da die statistischen Übersichten des Zollvereins für die späteren Jahre bedeutend geringere Summen angeben.

98 Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. in Kurh. 3. VI. 1842.

99 Landau 305.

100 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Eschwege an Prov. St. A. Kassel 18. I. 1839.

101 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Rentmeister zu Lichtenau an Prov. St. A. Kassel 14. I. 1838.

102 Landau 313.

103 Landwirtschaftliche Zeitung für Kurhessen (1838) 324.

104 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. IV. 1828.

105 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8 O. B. D. an Min. d. Inn. Mai 1829; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

106 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834; H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Rentmeister

Schwartz in Lichtenau an Prov. St. A. 5. II. 1835; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. IX. 1836.

107 Gülich IV 673.

als Glied des wichtigen Straßenzuges von den Hansestädten über Witzhausen, Eisenach nach Nürnberg.
3. Der Straßenzug Hamburg – Nürnberg

Wir haben schon in der Einleitung darauf hingewiesen, daß der Straßenzug Hamburg – Nürnberg nicht unbedingt Kurhessen angehören mußte, sondern diese Verbindung auch weiter östlich hergestellt werden konnte¹⁰⁸. Dank der preußischen Zollgesetzgebung des Jahres 1818 und den Hindernissen der Rheinschiffahrt gelang es Kurhessen auf ein Jahrzehnt, den Verkehr zwischen diesen Städten ungehindert auf seine Straßen zu ziehen. Kaum aber war zwischen den beiden Zollvereinen Preußen, Hessen-Darmstadt einerseits und Bayern, Württemberg andererseits eine Annäherung erfolgt (Vertrag vom 27. Mai 1829), so konnte Preußen zum Gegenschlage ausholen und durch die Straßenverträge mit Meinigen und Gotha vom 3. und 4. Juli 1829 und eine Verabredung mit Mecklenburg¹⁰⁹ diesen Verkehr wieder auf seine Straßen lenken. Es wurden damals die Straßen Northeim – Duderstadt – Teistungen – Mühlhausen – Langensalza – Gotha – Ohrdruf – Suhl – Koburg – Lichtenfels und Hamburg – Magdeburg – Weißenfeld – Zeitz – Hof – Bayreuth nach Nürnberg ausgebaut¹¹⁰. Letzten Endes wurde ja Kurhessen gerade durch diese Straßenbauten zum Beitritt zum preußisch-hessischen Zollverband gezwungen.

Das Kernstück der hanseatisch-nürnbergischen Straße in Kurhessen bildete die Allendorfer Straße. Schon 1818 wurde an dieser Straße gebaut. Man wollte sie so schnell wie möglich chaussieren, um den Straßenzug auch nach einer eventuellen Aufhebung der preußischen Zollgesetze Kurhessens zu erhalten¹¹¹. Gänzlich vollendet wurde der Ausbau erst im Jahre 1833¹¹². Gleichzeitig wurden auch die übrigen Teile dieses Straßenzuges chaussiert. Die Sächsische Hauptstraße wurde 1824 vollendet¹¹³. Die Göttinger Straße wurde in den Jahren 1819-1822 ausgebaut; auch Hannover baute um diese Zeit sehr eifrig an dieser Straße, da es – gleichfalls ein Feind der preußischen Zollpolitik – die Ablenkung des Verkehrs auf diese Straße begrüßte¹¹⁴. An allen Straßen wurden in den folgenden Jahren noch größere und kleinere Verbesserungen vorgenommen.

Nach Einführung des Durchgangszolls im Jahre 1824 wurde „aus besonderen Rücksichten“, d. h. um die Straße beliebter zu machen, noch nicht der volle tarifmäßige Zoll erhoben. Man wollte ihn erst einführen, wenn der Straßenzug so gut fahrbar sein würde, daß der höhere Betrag des Durchgangszolls dem bisherigen Betrag für Vorspann und Beschädigungen entsprechen würde¹¹⁵. Jedenfalls wurde 1831 schon der volle Betrag in Höhe von 1 g. Gr. 3 Hlr. (= 15 Pfg.), einschließlich Plombierung, für den Warenzentner erhoben¹¹⁶.

Trotz des Zollanschlusses hob sich der Durchgangsverkehr auf dieser Straße nicht. Der Transitoll von 12 g. Gr. (= 1,50 Mk.) für den Zentner war für die verhältnismäßig kurzen kurhessischen Straßen zu hoch. Die Regulierung der Rheinschiffahrt wirkte ebenfalls nachteilig. Die Steuerdirektion beantragte daher eine Herabsetzung des Durchgangszolls auf 6 g. Gr. (= 75 Pfg.)¹¹⁷. Das Finanzministerium sprach sich gegen weitere Erleichterungen auf diesem Straßenzug aus, da verschiedene bereits bestanden. So war die Durchfuhr aus Bayern frei, wichtige Transitwaren wie Rohzucker und Tabakblätter entrichteten einen geringeren Zoll. Die gänzliche Aufhebung der Durchgangsgebühren wäre mit dem baldigen Anschluß der thüringischen Staaten zu erwarten¹¹⁸. Dennoch wurde zur gütlichen Einigung mit Hannover, das bekanntlich gegen den vertragswidrigen Zollanschluß Kurhessens protestiert hatte, der frühere Durchgangszoll wieder eingeführt – der einzige Durchgangszoll gegenüber Hannover und Frankfurt auf kurhessischem Gebiet, weil hier das norddeutsche Vereinsgebiet nicht an das süddeutsche stieß¹¹⁹. Diese Klausel im Verträge vom 22. März 1833 wurde

108 s. Seite 8.

109 Treitschke 555.

110 Die ersten Pläne zu diesen Straßenbauten gehen in das Jahr 1819 und auf den preußischen Finanzminister, damaligen Erfurter Regierungspräsidenten Motz zurück (Petersdorff I 176).

111 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. d. O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821.

112 Min. d. Inn. XII., 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

113 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 3 Etat 1824.

114 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. d. O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821.

115 Min. d. Inn. XII, 15 4 Etat 1825.

116 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Transitzollsätze vor 1832.

117 Ges. Bt. Nr. C St. D. an Min. d. Fin. 16. II. 1832.

118 Min. d. Ausw. Nr. 1170 III Auszug aus dem Prot. d. Min. d. Fin. 10. XII. 1832.

119 Min. d. Ausw. Nr. 1140 IV Steuber an Min. d. Ausw. 23. III. 1833.

bereits einige Monate später durch den Anschluß der thüringischen Staaten hinfällig. In den nächsten Jahren setzte nun wieder ein lebhafter Transitverkehr ein¹²⁰, der aber nicht lange anhielt, da sich die Konkurrenz der neuen preußischen Straßenbauten bemerkbar machte. Vergeblich versuchte der Oberberginspektor J. W. Schäffer durch den Bau einer Eisenbahn den Verkehr für Kurhessen zu retten¹²¹. Sein Projekt fand keinen Anklang. Vergebens erhoffte man zeitweilig eine Ablenkung des Verkehrs infolge der strengen preußischen Verordnung vom 17. März 1839 gegen die schmalen Radfelgen¹²². Der Warenverkehr auf der Hamburg-Nürnberger Straße nahm fortwährend ab¹²³. Genaue Angaben lassen sich nur für die 30er Jahre machen, und auch da sind die Zahlen widersprechend.

Einigermaßen sicher scheinen mir die folgenden Zahlen für die Jahre 1836-40 zu sein. An Transitgut gingen durch Kurhessen in Richtung¹²⁴:

Jahr	Witzenhausen-Netra	Netra-Witzenhausen
1836	64.836 Ztr.	65.916 Ztr. (?)
1837	61.839 Ztr.	37.452 Ztr.
1838	74.808 Ztr.	28.154 Ztr.
1839	65.252 Ztr.	38.289 Ztr.
1840	92.894 Ztr.	45.505 Ztr. ¹²⁵

Der Nord-Südverkehr war also ungefähr doppelt so groß wie der Süd-Nordverkehr. Das wird auch nicht weiter wundernehmen, wenn man die Beteiligung der Warengattungen am Transitverkehr in Rechnung zieht. Auch darüber geben Tabellen (Seite 40/41/42) uns Aufschluß¹²⁶. Leider geht nicht unmittelbar hervor, welche Waren über Witzenhausen ein- und welche ausgingen, aber es ist sicher, daß die Kolonialwaren von Bremen herkamen. Gerade diese Waren stehen an erster Stelle: roher Zucker, Kaffee, roher Tabak, baumwollenes Garn. Sie wurden oft als Bremer Waren zusammengefaßt.

Das Transitfuhrwerk, das nach Erbauung der Niederhoner und Treffurter Straße seinen Weg über diese Straßen einschlug, war verhältnismäßig gering; dagegen überwog der Transport mit einheimischen Erzeugnissen auf der Straße Witzenhausen – Wanfried den auf der Straße Witzenhausen – Netra¹²⁷, was auf die Bedeutung Eschweges für Handel und Gewerbe zurückzuführen ist. Allerdings blieb er hinter dem Durchgangsverkehr weit zurück.

Von gewerbereicheren Orten lag an dieser Straße vor allen Dingen noch Allendorf mit seiner alten Saline Sooden, deren Produktion in dem Jahrzehnt von 1831-1841 von 56 600 auf 77 500 Zentner sich steigerte¹²⁸. Das Versorgungsgebiet der Saline erstreckte sich fast über ganz Niederhessen bis weit nach Oberhessen und Fulda. Außerdem lieferte sie bis 1831 Salz nach Waldeck, Gotha, Hannover und ins preußische Eichsfeld, später nur ins Eichsfeld¹²⁹. Als Abfuhrstraße stand dem Salz außer der Allendorfer Straße die Sälzer Straße, die nach Trubenhäuser in die Berliner Straße führte, zur Verfügung. Es ist bezeichnend für die kurhessische Straßenbaupolitik, daß dieser bedeutsame, aber nur für die innere Wirtschaft wichtige Handelsweg erst 1834 in das System der öffentlichen Straßen gezogen¹³⁰ und erst 1842 an den schlechtesten Stellen chaussiert wurde¹³¹. Auf dieser Straße gelangten auch die Kohlen vom Meißner zur Saline. Das Kohlenbergwerk des Meißners, das älteste Braunkohlenbergwerk Kurhessens, wurde allein für Rechnung der Saline

120 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. d. O. St. D. 2. II. 1834.

121 Schäffer 58.

122 Min. d. Ausw. Nr. 1022 Schmerfeld an Min. d. Fin. 24. VIII. 1839.

123 Fin. Min. Nr. 340 O. Z. D. an Min. d. Fin. 2. VIII. 1842.

124 O. Z. D. Nr. XII, 2.

125 Die Steigerung im Jahre 1840 ist wohl auf die preußische Radfelgenverordnung zurückzuführen.

126 O. Z. D. Nr. XII, 2.

127 O. Z. D. Nr. XII, 2.

128 Nach Hildebrand 19. 1806 soll die Produktion schon über 90 000 Ztr. betragen haben (Höck 124). Die Zahl ist sicherlich zu hoch, da eine Verminderung der Produktion nicht anzunehmen ist.

129 Fin. Min. Nr. 310; Hildebrand 144.

130 O. B. D. VIII Nr. 13.

131 O. B. D. Nr. 116.

ne Sooden betrieben¹³². Die jährliche Förderung betrug um 1800 ca. 30 000 Maß (= 4 286 Tonnen) und stieg in den nächsten vier Jahrzehnten beinahe um das Doppelte (auf ca. 11 500 Tonnen)¹³³. Im Anschluß an die Saline Sooden waren in Allendorf zwei chemische Fabriken entstanden, die 1836 40 Ztr. Magnesia, 800 Ztr. Glaubersalz und 4 000 Ztr. Salzsäure im Wert von 3-4000 Thlr. herstellten. Die Rohmaterialien wurden außer von der Saline von Bremen bezogen. Das Hauptabsatzland war vor dem Abschluß des Zollvereins Holland gewesen¹³⁴. Von den sich an die Landwirtschaft anschließenden Gewerben dieser Gegend ist die Runkelrübenzuckerfabrik in Niederhone zu nennen.

Bisher haben wir nur von der Bedeutung der Allendorfer Straße für den Eigenhandel und als Durchgangstraße nach Nürnberg gehandelt, den übrigen Durchgangshandel nach Frankfurt und Würzburg aber vollkommen außer Acht gelassen. Von ihm wird später in dem Verkehrsbezirk Bebra – Hersfeld die Rede sein¹³⁵.

Aber von Hoheneiche führte noch ein zweiter Weg in Richtung Nürnberg, die sogenannte Sächsische Nebenstraße. Die Straße hatte nur in ihrem Anfang für Kurhessen Wichtigkeit, wo sie zugleich Anfangsstück der Sontraer Straße und somit der Straße nach Frankfurt und Würzburg war. Dieser Teil wurde auch seit 1821 chaussiert, der übrige aber 1823 als Landweg erklärt¹³⁶. Man befürchtete von der Sächsischen Nebenstraße eine Konkurrenz für die Straße über Sontra nach Fulda und die Sächsische Hauptstraße. Die Konkurrenz zur letzteren wäre für Kurhessen nicht gerade schädlich gewesen, da es ja schließlich für das Land gleich blieb, auf welcher von den beiden ziemlich gleich langen Straßen sich der Verkehr abwickelte. Aber die erste Befürchtung war begründet, indem dadurch der Verkehr Witzzenhausen – Würzburg Kurhessen entzogen wurde, zumal Weimar wohl schon damals an der Fortsetzung der Straße baute, da sie schon 1825 fast vollendet war. Das in dieser Straße gelegene Richelsdorfer Kupfer- und Kobaltbergwerk wurde als zu unbedeutend bezeichnet, um diese Straße als öffentliche beizubehalten; man erwartete, daß sie als Landweg schneller ausgebaut werden würde¹³⁷. Der Durchgangsverkehr war auch bei dieser Straße wieder der maßgebende Gesichtspunkt, während von der einheimischen Industrie angenommen wurde, daß sie für den Ausbau der für sie wichtigen Straßen schon sorgen würde.

Die Ausbeute an Kupfer im Richelsdorfer Bergwerk war in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts nur sehr wenig gestiegen. Um 1840 betrug sie 1 150-1 250 Ztr., die größtenteils in der staatlichen Kupfer- und Messingfabrik bei Kassel verarbeitet wurden; nur wenig wurde an Privatfabriken nach Nürnberg, Augsburg, Bremen u. a. verkauft. An Kobalt und Nickel wurden um 1840 jährlich 350-500 Ztr. gefördert; die dazu gehörigen Blaufarbenwerke waren in Schwarzenfels und Karlshafen, seit 1835 nur in Schwarzenfels¹³⁸. Die Sächsische Nebenstraße kam also hauptsächlich für den Transport des Kupfers nach Kassel und des Kobaltes nach Karlshafen in Betracht; nach Schwarzenfels wurde der Kobalt wohl über Bebra befördert.

1827 tauchte der Gedanke eines Ausbaues der Sächsischen Nebenstraße im Zusammenhang mit für Kurhessen nachteiligen Straßenbauten Meiningens bei Schmalkalden auf, um dadurch den Verkehr dem kurhessischen Lande zu erhalten¹³⁹. Bald darauf wurde die Straße denn auch mit mehreren anderen wieder zur öffentlichen Straßenbauverwaltung gezogen¹⁴⁰ und ihr Ausbau begonnen. Sie konnte aber vorerst nur wenig gebessert werden, weil die Hauptbesserung von einer Verlegung der Straße zwischen Richelsdorf und Berka abhängig war¹⁴¹. Der völlige Ausbau scheiterte an dem Widerstand der Stände, die das Geld für den Bau nicht bewilligten aus Angst vor der Ablenkung des Verkehrs von der Nürnberger Straße¹⁴². Obgleich der weimarischen Regierung, der selbstverständlich viel an dem Ausbau dieser Straße lag, der Bau schon 1834 zugesichert war und die weimarische Regierung sogar Zugeständnisse für den Bau für Kurhessen wichtiger

132 G. Wagner, Geschichte der Stadt Allendorf und der Saline Sooden (1865) 45.

133 Braunkohlenbergbau 24; Landau 311; heute beträgt die Förderung 40-50 000 to.

134 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Steuereinnahmer Rothamel an Prov. St. A. Kassel 11. I. 1937.

135 Siehe unter Kap. IV § 1.

136 O. B. D. VIII N. 13 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 1. III. 1823.

137 Dasselbst Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

138 Hildebrand 16 f.; Höck 20 f.

139 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 6 O. B. D. an Min. d. Inn. 11. V. 1827.

140 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Etat 1828.

141 Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828.

142 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. II. 1836 und Ber. d. B. A. z um Etat 1837/39.

Straßen machte¹⁴³, war bis 1843 kurhessischerseits noch nichts an dieser Straße geschehen¹⁴⁴.

Wir haben die die Werra begleitende Landstraße von Treffurt bis Witzenhausen verfolgt und gelangen nun zu ihrem letzten Stück von Witzenhausen nach Münden. Dieser Teil hatte weder für den kurhessischen Durchgangshandel noch für die Eigenwirtschaft große Bedeutung. Er diente in der Hauptsache dem Personenverkehr; für schwere Frachten war ja die Werra günstiger. Bei Unterbrechung der Schifffahrt konnten die Waren über Sandershausen – Kassel gehen, was für Kurhessen vorteilhafter war, da dadurch der Speditionshandel Mündens getroffen wurde, für den allein die Straße Vorteile bot. Von Hannover wurde daher viel an dieser Straße gebaut, Kurhessen erklärte sie aber 1823 zum Landweg. Man wollte den Nichtausbau der Straße als Äquivalent für die Freiheit der Werraschifffahrt von Münden ab ausspielen¹⁴⁵. Zu den Straßen, die 1827 wieder öffentliche Straßen wurden, gehörte auch die Mündener Straße¹⁴⁶. Der Ausbau des noch fehlenden Teiles der Straße von Gertenbach bis zur hessisch-hannoverschen Grenze wurde 1831 begonnen¹⁴⁷. Der Abschluß des Zollvereins und die daraus entstehenden Zwistigkeiten mit Hannover ließen das Interesse an diesem Straßenbau wieder erlahmen. Die Mündener Straße wurde Anfang 1834 wieder Landweg und ein 500 Fuß (= 142,4 m) langer Weg blieb vorerst unausgebaut¹⁴⁸ - ein Erfolg deutscher Kleinstaaterei!

4. Der Straßenzug Berlin – Köln

Außer diesen Nord-Südstraßen zog über Witzenhausen noch eine Ost-Weststraße, die Glied des großen und wichtigen Straßenzuges von Berlin nach Köln und Koblenz war. Die erste Anregung zum Bau dieses Straßenzuges in Kurhessen wurde von dem westfälischen Oberpräsidenten von Vincke¹⁴⁹ gegeben. Über das Bedürfnis Preußens, eine möglichst schnelle und sichere Verbindung zwischen seinen beiden Landeshälften herzustellen, und über die beiden Möglichkeiten haben wir schon in der Einleitung gesprochen. Die nördliche der zwei vorgeschlagenen Linien führte über Halberstadt, Hildesheim und Preußisch-Minden, die südliche von Berlin über Halle, Eisleben, Nordhausen, Heiligenstadt, Witzenhausen, Kassel, Wolfhagen, Arolsen, Arnsberg und Hagen nach Köln. Preußen entschloß sich für diese zweite Linie, da sie nur drei Territorien berührte. Waldeck sollte dazu noch beim Bau ausgeschaltet und der Bau nur von den beiden Regierungen Preußen und Kurhessen ausgeführt werden. Ein zweiter Vorteil der südlichen Linienführung war technischer Art: die Materialbeschaffung im gebirgigen Kurhessenn war bequemer als im nördlichen Tiefland. Für Kurhessen entstand also die Aussicht, neben den Haupthandelsstraßen von den Hansestädten und Leipzig nach Frankfurt auch die Haupthandelsstraße vom Rhein nach Berlin und Leipzig durch sein Land zu ziehen¹⁵⁰. Sowohl in Preußen als auch in Kurhessen waren Teile dieses Straßenzuges schon gebaut, in Kurhessen bestand der Weg von Kassel zur eichsfeldischen Grenze als „Halbchausee“¹⁵¹.

Über ein halbes Jahr verging, bis sich Kurhessen zur endgültigen Stellungnahme entschloß. Das Kommerzienkolleg entschied sich aus rein wirtschaftlichen Motiven dafür. Es erwartete von der Anlegung neuer Straßen eine Förderung der heimischen Industrie infolge rascheren Geldumsatzes und leichterer Absatzmöglichkeiten der inländischen Produkte, insbesondere für die Ämter Wolfhagen und Zierenberg. Wichtiger war ihm aber, daß der Handel von Holland und dem Niederrhein nur durch diese Straße durch Kurhessen gezogen werden könnte, da der niederländische Handel nicht über Frankfurt gehen, sondern sich eine direktere Bahn brechen werde. Der neue Straßenzug würde daher auch der älteren Straße von Holland nach Frankfurt nur wenig schädlich, für den Handel Kassels aber sehr vorteilhaft sein, da zwischen Köln und Kassel kein bedeutender Handelsort läge. Der Staatssäckel hätte mit einer ansehnlichen Mehreinnahme an Zöllen zu rech-

143 Es handelte sich um die Fortsetzung der großen kurh. Querstraße Biedenkopf - Vacha auf weimarischem Gebiet von der Grenze bis Vacha.

144 Min. d. Ausw. Nr. 1033.

145 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Ficks und Windemuths 17. XII. 1822 und 1. I. 1823 und Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. IV. 1823.

146 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Etat 1828.

147 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10 Etat 1831.

148 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47.

149 Über die Straßenbautätigkeit von Vinckes in seiner Provinz siehe Saelter.

150 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Schreiben Vinckes 29. VI. 1916; Vincke scheint zur Unterbreitung des Vorschlages nach Kassel gekommen zu sein, da das Schreiben aus Kassel datiert ist.

151 Dasselbst Unter Halbchausee ist wohl der gedeckte Weg zu verstehen.

nen¹⁵². Die Oberwegebauverwaltung schilderte in ihrem Gutachten auch den wirtschaftlichen Nutzen, sah aber in der Hauptsache nur die Schattenseiten, die das Projekt brachte, außer dem wirtschaftlichen Nachteil für die Anlieger der Frankfurter und Holländischen Straße die finanziellen (hohe Kosten des Baues – ca. 200 000 Thaler – und Verlust an Zoll und Wegegeld, da der Transithandel dann auf kürzerem Wege durch Kurhessen gehe) und besonders die militärischen. Die neue Straße würde als Heerstraße eine ununterbrochene Last für Kurhessen sein und Hessen würde in einem Kriege zwischen Preußen und Süddeutschland zu einem Hauptkriegsschauplatz und seine Gebirge zu einer bequemen Angriffsbasis werden¹⁵³. Die Angst der Oberwegebauverwaltung, daß Kurhessen in einem zukünftigen innerdeutschen Kriege einer der Hauptkriegsschauplätze werden könnte, war ja auch nicht unbegründet, da im Staatsvertrage vom 16. Oktober 1815 – es ist derselbe, durch den Fulda an Hessen kam – sich Preußen diese Straße von Heiligenstadt nach Warburg als Militärstraße ausbedungen hatte¹⁵⁴. Die Oberrentkammer schloß sich der Meinung der Oberwegebauverwaltung an und so wurde das Vinckesche Projekt am 24. Januar 1817 „namentlich wegen der enormen Kosten“ abgelehnt¹⁵⁵. Jedenfalls behielt sich Preußen die Straße von Heiligenstadt über Witzenhausen, Kassel nach Warburg im Vertrage vom 9. Mai 1817 als Militärstraße vor; nur verpflichtete es sich, bei Truppenmärschen Kurhessen zwei Monate vorher zu benachrichtigen¹⁵⁶.

Kaum war die Ablehnung Kurhessens bekannt geworden, als die Projekte der Nachbarstaaten Hannover, Waldeck, Hessen-Darmstadt emporschossen, die Preußen bewegen sollten, die Verbindungsstraße von Osten nach Westen unter Umgehung Kurhessens anzulegen. Die schon bis Bredelar von Preußen ausgebaute Straße, deren Weiterführung eigentlich nach Kassel bestimmt war, sollte über Westheim, Scherfede, Höxter oder Peckelsheim, Pyrmont und Hameln nach Elze fortgesetzt werden. Damit in Verbindung wollte Hessen-Darmstadt den Verkehr von Westfalen nach Frankfurt, der bisher über Marburg ging, über Biedenkopf in sein Land ziehen¹⁵⁷. Durch diese Pläne aufgerüttelt, begann Kurhessen doch die in Frage kommenden Straßen zu chaussieren, zunächst die westlich von Kassel gelegenen. 1819 folgte die Instandsetzung der Berliner Straße nach Witzenhausen¹⁵⁸. Preußen brauchte auf die Umgehungspläne der kurhessischen Nachbarn nicht einzugehen und hielt vorerst an der Linie über Kassel fest¹⁵⁹. Aber der erwartete Durchgangsverkehr blieb infolge des preußischen Zollgesetzes und der kurhessischen Retorsionsmaßnahmen aus; nur der Postverkehr wurde seit 1823 über diese Straße geleitet.

Die Umgehungsprojekte sollten noch nicht zur Ruhe kommen. Noch im selben Jahre 1823 begann Preußen von Bredelar nach Scherfede zu bauen. Ob diese Chaussee eine Umgehung Waldeckes oder auch die Kurhessens bezweckte, geht aus den kurhessischen Akten leider nicht hervor. Saelter nimmt an, daß nur der Umweg über Arolsen vermieden werden sollte¹⁶⁰; wir werden daher später im Zusammenhang mit der Arolser und Volkmarser Straße noch einmal darauf zurückkommen. Jedenfalls schenkte man, um das Gespenst der Umgehung für immer zu bannen, der vollkommen bequemen Ausbauung und Verbesserung der Berliner Straße größere Beachtung. Doch kamen die nötigen Bauten erst seit 1828 zustande. 1828 wurde die Strecke von Witzenhausen zur Grenze unter dem Arnstein chaussiert und die Verbreiterung der Straße zwischen Helsa und Witzenhausen begonnen, die 1833 vollendet wurde¹⁶¹. Ebenfalls wurde der Bau der Straße von

152 Dasselbst Kommerzienkolleg an Oberrentkammer 27. VII. 1816. Für die Geschichte der Straßenbauverwaltung ist interessant, daß schon hier gewünscht wird, den Bau nicht nur Hand- und Spanndienste auszuführen, sondern die Auslagen durch hohes Chausseegeld abzutragen.

153 Dasselbst O. W. B. D. an Oberrentkammer 3. I. 1817.

154 S. G. II (1817) 57.

155 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Oberrentkammer an Kurf. 20. I. 1817.

156 S. G. II (1817) 57.

157 Dasselbst Promemoria ohne Datum (vor 31. III. 1818). Über das großherzogl. hessische Projekt siehe unter Kap. III § 4.

158 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. W. B. D. an Kurf. 13. VII. 1818 und an Min. d. Ausw. 19. X. 1818.

159 Dasselbst Preußisches Min. d. Ausw. an kurh. Ministerium 9. X. 1819. Wir nehmen an, daß bei dem Beschlusse zu diesem Schreiben die kurh. Verordnung über die Retorsionsmaßnahmen gegen Preußen, die vom 17. XI. 1819 datiert und am 28. IX. in Kassel ausgegeben ist, den zuständigen Stellen in Preußen noch nicht bekannt war.

160 Dasselbst Waldeck an Min. d. Ausw. 11. X. 1823, Generalpostinspektion an Min. d. Fin. 2. XI. 1823; Saelter 59.

161 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35. O. B. D. an Min. d. Inn. 9. VIII. 1824; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828/29; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

Höxter nach Paderborn Kurhessen nicht so gefährlich, wie es Trietschke darstellt¹⁶². Vor 1831 führte der verhältnismäßig niedrige Durchgangszoll in Kurhessen (vom Zentner 2 Hlr. = 1 ½ Pfg. pro Meile)¹⁶³ den Verkehr der Straße über Kassel zu¹⁶⁴; seit dem Abschluß des Zollvereins wurde auf dieser Straße überhaupt kein Zoll erhoben, während die nördliche Straße durch die zum Steuerverein gehörigen Länder führte.

Zahlenangaben für die Größe des Verkehrs liegen wieder fast nur aus der zweiten Hälfte der 30er Jahre vor, jedoch ist eine Tabelle sogar mit Warenangaben aus dem Jahre 1827 vorhanden. In den letzten fünf Monaten dieses Jahres betrug die Einfuhr aus Preußen hauptsächlich auf der Straße von Witzenhausen nach Niederlistingen und Volkmarsen, also die Einfuhr über Witzenhausen 27 979 Ztr.¹⁶⁵, für das ganze Jahr wird man ungefähr 60 000 Ztr. rechnen dürfen. Die entsprechende Zahl für 1836 (aber nur für die über Witzenhausen auf der Berliner Straße weiter beförderten Waren) betrug 76 000 Ztr. und steigerte sich in den folgenden Jahren in noch höherem Maße (1839: 140 000 Ztr.) also um beinahe 100 %, während die Steigerung in den 10 Jahren von 1827-1836 (wenn man die Einfuhr für 1836 einschließlich der noch 1827 mitgerechneten Waren auf 90 000 Ztr. schätzt) nur 50 % betragen hatte (trotz des inzwischen erfolgten Zollanschlusses an Preußen!).

Im einzelnen verteilen sich die Güter auf der Berliner Straße über Witzenhausen in den Jahren 1836, 1837 und 1839 folgendermaßen¹⁶⁶:

A. Fremde oder Kauffarteigüter:

<u>Auf der Straße</u>	<u>1836</u>	<u>1837</u>	<u>1839</u>
von östl. nach westl. Preußen	61.164	74.469	119.739 Ztr.
in umgekehrter Richtung	162.936	117.097	132.707 Ztr.
von Kurhessen nach östl. Preußen	21.288	14.211	10.131 Ztr.
in umgekehrter Richtung	12.468	11.609	14.101 Ztr.
<u>Summe</u>	<u>257 856</u>	<u>117 386</u>	<u>276 678 Ztr.</u>

B. Vaterländische Kunst- und Naturerzeugnisse:

<u>Auf der Straße</u>	<u>1836</u>	<u>1837</u>	<u>1839</u>
von Kassel über Witzenhausen nach Preußen oder Hannover (auch nach Witzenhausen selbst)	127.656	118 228	107 463 Ztr.
in umgekehrter Richtung	2.412	1 833	4 942 Ztr.
von Kassel nach Allendorf	5.508	9 854	5 135 Ztr.
in umgekehrter Richtung	25.368	27 682	45 735 Ztr.
<u>Summe</u>	<u>160.944</u>	<u>157.597</u>	<u>163.275 Ztr.</u>
<u>Gesamtsumme</u>	<u>418.800</u>	<u>974.983</u>	<u>439.953 Ztr.</u>

Die Verteilung auf die einzelnen Warengattungen erfahren wir aus der Übersicht von August bis Dezember 1827¹⁶⁷:

162 Treitschke 434.

163 Die Entfernung von Witzenhausen bis Niederlistingen betrug ca. 9 Meilen, der Durchgangszoll also 13-14 Pfg.

164 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Finanzkammer Kassel an Min. d. Fin. 1. XI. 1827.

165 Dasselbst Übersicht der Gegenstände, welche aus den preußischen Staaten hauptsächlich auf der Straße von Witzenhausen nach Niederlistingen und Volkmarsen August bis Ende Dezember 1827 ein- und durchgeführt worden sind 13. I. 1828.

166 O. Z. D. Nr. XII, 2 Übersicht der 1836 über Witzenhausen bewegten Gütermengen; dito 1837 und 1839.

167 Dasselbst Übersicht der Gegenstände, welche aus den preußischen Staaten hauptsächlich auf der Straße von Witzenhausen nach Niederlistingen und Volkmarsen August bis Ende Dezember ein- und durchgeführt worden sind

Wolle	8.072 Ztr.
Wollengarn	1.018 Ztr.
Wollentuch	140 Ztr.
Leinwand	1.211 Ztr.
Schafbeine	330 Ztr.
Kupfer	395 Ztr.
Zink	190 Ztr.
Branntwein	7.191 Ztr.
Oel	5.736 Ztr.
Tabak	377 Ztr.
Sonstiges	3.319 Ztr.
<u>Gesamtsumme</u>	<u>37.979 Ztr.</u>

Die wichtigsten Waren, die auf der Berliner Straße gingen, waren also Wolle und Branntwein. Der Branntwein stammte größtenteils aus Nordhausen und wurde teils in Kurhessen abgesetzt, teils in die westliche Hälfte Preußens gebracht. Die Durchfuhr von Branntwein stand auch später an erster Stelle¹⁶⁸, wie sich wohl überhaupt die Durchfuhrwaren seit Gründung des Zollvereins nur wenig geändert haben werden¹⁶⁹.

Bei der Tabelle (s. o.) zeigte sich, daß der Anteil der einheimischen Waren an dem Güterverkehr auf der Berliner Straße ein ziemlich großer war. Wenn sich auch nicht feststellen läßt, welche Waren es waren, woher diese Waren kamen und wohin sie gingen, so wollen wir doch wenigstens versuchen, die Waren zu bezeichnen, die auf der Berliner Straße ihren Ausgangspunkt hatten. Es sind die Erzeugnisse aus dem Industriegebiet um Hirschberg und Meißner, das durch den Namen Großalmerode gekennzeichnet ist. Aus den Staattongruben bei Großalmerode wurden um 1840 an Schmelztiegelton 5 Fuder (= 4,575 cbm) a 1 ½ Thlr. nach Großalmerode, 10 Fuder (= 9,15 cbm) a 2 Thlr. in das übrige Inland und 40 Fuder (= 36,6 cbm) a 4 Thlr. in das Ausland, an Glashäfen- und Pfeifenton 60 Fuder (= 54,9 cbm) a 1 ½ Thlr. nach Großalmerode, 100 Fuder (= 91,5 cbm) a 2 Thlr. in das übrige Inland und 730 Fuder (= 667,95 cbm) a 3 ½ Thlr. in das Ausland, an Wascherde 20 000 große Klumpen, von denen 100 Stück 1 Thlr. 20 Sgr. (= 5 Mk.) kosteten, und 130 Ztr. kleine Klumpen a 12 Sgr. im Gesamtwerte von 3 300 Thlr. abgesetzt. Der auffällig kleine Verbrauch von Großalmerode erklärt sich daraus, daß die Großalmeroder Töpfer ihren Bedarf an gutem Ton aus eigenen Gruben bezogen¹⁷⁰.

An Fertigwaren lieferte Großalmerode um 1850 jährlich:

40 – 60 000 Kisten Tonpfeifen im Werte von	24-36.000 Thlr.
8 000 Ztr. Schmelztiegel im Werte von	9.000 Thlr.
12 000 Ztr. andere Töpferwaren (z. B. irdenes Geschirr, Spielkugeln) im Werte von	12.000 Thlr.

im Gesamtwert von 45-57.000 Thlr.¹⁷¹

13. I. 1828.

168 Gülich IV 687.

169 Für die spätere Zeit haben wir leider keine solche Zusammenstellung gefunden, ebensowenig über Waren, die von Westen nach Osten Hessen durchquerten; zu den Waren, die in der Zollvereinszeit durch Kurhessen transitierten, gehörte auch die Baumwolle (O. Z. D. Nr. XII, 2 Schreiben des H. Z. A. 12. II. 1840).

170 G. Landau, Die Tongruben in Großalmerode (Ztschr. des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde III 1843) 362.

171 Hildebrand 135. Die Zahl, die Wanda Borchard in ihrer Arbeit „Die Entwicklung der Tonindustrie in Großalmerode“ (Fachbücher der Keramischen Rundschau, 1924) für den Wert der 1840 abgesetzten Schmelztiegel (35 000 Thlr.) gibt, erscheint mir zu hoch, wenn auch damals eine Steigerung stattgefunden hatte. Wir haben es daher vorgezogen, die Zahl Hildebrands zu geben, obgleich sie für eine spätere Zeit gilt.

Die Verladestelle für die nach Amerika ausgeführten Tone und Töpferwaren war Witzenhausen¹⁷².

Gefördert wurde das Tongewerbe in Großalmerode durch das nahe Brennmaterial, das ihm in den Braunkohlen im Hirschberg zur Verfügung stand¹⁷³. Im Jahre 1842 förderten die Werke am Hirschberg ca. 14 000 Tonnen mit einem Erlös von 19 000 Thalern¹⁷⁴. Allein nach Kassel wurden z. B. 1832 vom Hirschberg 100 000 Ztr. Braunkohlen geliefert; jährlich gingen 10 000 Zentner nach Göttingen¹⁷⁵.

Die zum Teil alauhaltige Braunkohle am Hirschberg führte schon früh zur Alaunbereitung. Aus den kleinen Alaun- und Vitriolsiedereien zu Wickenrode und Großalmerode entstand in der zweiten Hälfte der 30er Jahre die große chemische Fabrik zu Rinckenkuhl mit 200 Arbeitern. Nach Landau betrug die jährliche Produktion 8 000 Ztr. Sodasalz und 2 000 Ztr. Alaun, der Verbrauch an Braunkohle 30 Tonnen¹⁷⁶; das notwendige Kali und die Schwefelsäure wurde größtenteils selbst fabriziert.

Von dem Braunkohlenbergwerk am Meißner war schon die Rede¹⁷⁷. Wichtig war am Meißner das häufige Vorkommen des Basaltes, von dem eine Menge jährlich, z. B. nach Heiligenstadt, ausgeführt wurde¹⁷⁸. Auch für die Unterhaltung der Chaussee von Heiligenstadt nach Witzenhausen holte man den Basalt aus Kurhessen¹⁷⁹.

Daß in Trubenhäusern die Sälzer Straße mündete und so die Berliner Straße für die Abfuhr eines großen Teils des Sodener Salzes benutzt wurde, wurde schon erwähnt¹⁸⁰.

5. Die Trubenhäuser – Walburger Straße

Gleichfalls in Trubenhäusern mündete die Trubenhäuser – Walburger Straße, eine Verbindungsstraße zwischen der Leipziger und der Berliner Straße, die in den Jahren 1837-40 gebaut wurde¹⁸¹. Die Straße sollte noch über Walburg hinaus verlängert und mit der Nürnberger und Frankfurter Straße in Verbindung gesetzt werden. Für den Durchgangsverkehr konnte die Straße kaum Bedeutung erlangen, obgleich es der Budgetausschuß in seinem Bericht vom 26. Juli 1834 für möglich erachtet hatte. In dem Bericht heißt es, daß der Straßenzug von Nord- nach Süddeutschland trotz des Ausbaues der Teistunger Straße Kurhessen „gesichert bleiben würde, wenn nur als gerade Fortsetzung der Straße von Nordheim über Witzenhausen und Trubenhäuser von diesem die erwähnte weit kürzere Straße angelegt würde“¹⁸². Wie sollte die nach Südwesten gerichtete Trubenhäuser – Walburger Straße und ihre Fortsetzung den Verkehr von den Hansestädten nach Thüringen und Nürnberg (also nach dem mehr östlichen Süddeutschland) an sich reißen können! Höchstens konnte es sich um den Straßenzug nach Frankfurt handeln. Wichtiger hätte die Straße für den inneren Verkehr werden können. Es hätte ein lebhafterer Austausch der Landesprodukte stattfinden können. Den weniger fruchtbaren Gebieten um Lichtenau und Spangenberg wäre leichter und billiger Getreide aus den Kreisen Homberg und Ziegenhain zugeführt worden, während die Leinenindustrie um Lichtenau und Spangenberg, die Braunkohlenwerke um Meißner und Hirschberg und das Eisenwerk in Homberg ausgedehntere Absatzgebiete bekommen hätten; die Salzversorgung von Sooden aus hätte jährlich mehrere tausend Thaler Fracht sparen können, und dazu wären den vielen ohnehin durch die infolge des Zollvereins getroffenen neuen Salzeinrichtungen brotlos gewordenen Salzfuhrleuten neue Verdienstmöglichkeiten geschaffen worden. Aber es war ja nur eine Straße für den inneren Verkehr, und so kam, da die Oberbaudirektion diese Straße nur für wünschenswert erklärt hatte, vorläufig nur der Bau bis Walburg zustande, durch den auch eine steile Höhe zwischen Großalmerode und Wickenrode, allerdings mit einem Umweg von 26 000 Fuß (= 7,4 km), umgangen wurde¹⁸³.

172 E. Müller, Das hessische Land und Volk (1857) 112.

173 Gülich IV 534.

174 Braunkohlenbergbau 45. Soviel beträgt heute die monatliche Förderung.

175 Schäffer 72.

176 Landau 111 und 332.

177 siehe Seite 18

178 Schäffer 72.

179 Ges. Bln. Nr. 178.

180 siehe Seite 18

181 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837-39; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 50.

182 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47.

183 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Etat und Ber. des B. A. 1834/36; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. d. B. A. 1837/39.

Zweites Kapitel

Der Verkehrsraum Kassel im engeren Sinne

Die Darstellung der Verkehrsverhältnisse auf der Berliner Straße führte uns bereits, um Zusammengehöriges nicht voneinander zu trennen, über die Grenzen des Verkehrsraumes um Hoheneiche – Witzenhausen hinaus zu dem um Kassel im engeren Sinne. Im weiteren Sinne ist auch für die Straßen des soeben behandelten Bezirks, wie überhaupt ganz Nieder- und Oberhessens, Kassel das Verkehrszentrum. Die Grenzen des Verkehrsraumes Kassel im engeren Sinne sind im Westen, Norden und Nordosten durch die Landesgrenzen bestimmt, im Osten schließt er sich an den Verkehrsraum Hoheneiche – Witzenhausen an, und nur im Süden macht es Schwierigkeiten, eine Grenzlinie anzugeben. Wir möchten sie ungefähr an den Rand des Kellergebirges, das die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser trägt, und den Rand der Höhenzüge zwischen Schwalm und Fulda legen, so daß ungefähr noch die ganze niederhessische Senke zu diesem Verkehrsraum gehört.

Das so umgrenzte Gebiet entspricht ungefähr den beiden Straßenbaudistrikten Kassel und dem Straßenbaudistrikt Hofgeismar. Es umfaßt folgende Straßen:

die Leipziger Straße von Kassel im Lossetal über Bettenhausen und Oberkaufungen bis Helsa;
die Wolfhager Straße von Kassel nach Wolfhagen;
die Holländische Straße von Kassel nördlich des Habichtswaldes über Niederlistingen zur preußischen Grenze in Richtung Warburg, Scherfede und Paderborn;
die Volkmarser Straße von Niederlistingen über Oberlistingen zur waldeckischen Grenze hinter Volkmarsen und weiter nach Arolsen;
die Bremer Straße, eine Nebenstraße der Holländischen Straße, im Esse- und Diemeltal über Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Trendelburg und Helmarshausen, bei Karlshafen vorbei zur preußischen Grenze und Herstelle;
die Bremer Nebenstraße von Hofgeismar nach Obermeiser auf der Holländischen Straße;
die Veckerhager Straße von Kassel über Ihringshausen nach Veckerhagen;
die Hannöversche Straße von Kassel über Sandershausen zur hannoverschen Grenze in Richtung Münden;
die Frankfurter Hauptstraße von Kassel in der niederhessischen Senke über Niederrzwehren und Wabern bis zur Einmündung der Frankfurter Nebenstraße bei Kerstenhausen;
die Frankfurter Nebenstraße oder Fritzlarsche Straße über Gudensberg und Fritzlar;
die Korbacher Straße von Niederrzwehren über Oberzwehren südlich des Habichtswaldes in der Nähe von Balhorn vorbei zur waldeckischen Grenze;
die Ziegenhainer Straße im Efze- und Ohetal von Wabern über Frielendorf nach Ziegenhain¹⁸⁴.

1. Die Leipziger Straße bis Helsa

Die Strecke Helsa – Kassel war die wichtigste der Leipziger Straße, bildete sie doch auch den Anfang der Berliner Straße. Schon 1776 wurde daher ihr Bau begonnen¹⁸⁵; und sie hat in den Jahren seit 1815 nur noch verschiedene Verbesserungen erfahren¹⁸⁶. Auch für den inneren Verkehr war die Straße von großer Bedeutung. An der Straße lagen von gewerbereichen Orten nur Oberkaufungen mit seinen heute stillgelegten Braunkohlenzechen, auf denen um 1840 jährlich von 130 Arbeitern 7 500 Tonnen Braunkohle gefördert wurden¹⁸⁷; aber durch die Nähe Kassels gewann die Straße für die Versorgung der Residenz an Wichtigkeit¹⁸⁸. Andererseits dienten die Straßen um Kassel als Abfuhrstraßen für die vielen industriellen Erzeugnisse Kassels und seiner nächsten Umgebung.

184 Die Nürnberger Straße von Kassel bis vor Melsungen gehört auch hierher; wir werden sie aber erst im Bezirk Hersfeld-Bebra behandeln.

185 R. Engelhard, Erdbeschreibung hessischer Lande Casselischen Anteils (Kassel 1778) 61.

186 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

187 Landau 168.

188 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

2. Handel und Gewerbe Kassels

Selbstverständlich ist es unmöglich, hier alle Industriezweige zu nennen. Nur die wichtigsten seien hervorgehoben. Zu diesen gehörte unstreitig die Metallverarbeitung, die in Bettenhausen ihren Sitz hatte. Auf dem dort befindlichen staatlichen Kupferhammer wurde der größte Teil des Richelsdorfer Garkupfers zu Kupfer und Messing verarbeitet¹⁸⁹. Erst in jüngerer Zeit wurde als Privatunternehmen ein Eisenhammerwerk begründet, das Stabeisen aus Roheisen und altem Brucheisen herstellte, um es teils in der Umgebung abzusetzen, teils auf dem zugehörigen Walzwerke in Neuenmühle zu Blech zu verarbeiten¹⁹⁰. Maschinen aller Art lieferte die schon damals bestehende Henschelsche Maschinenfabrik, in der 1847 200 Arbeiter beschäftigt waren¹⁹¹. Weit verbreitet war der Absatz der mathematischen, physikalischen und optischen Instrumente. Die Habichsche Fabrik stellte Salmiak, Glaubersalz, blaues Vitriol und von Farben Pariser Blau, Kasseler Grün und Kasseler Mineralgelb her. Auch die Anfänge der heute bedeutenden Kaliindustrie reichen schon in die damalige Zeit zurück. Bedeutend war die Textil- und Lederverarbeitung. 1842 bestanden eine Tuch-, zwei Bieber-, zwei Kattunfabriken, von denen eine 80 – 100 Arbeiter beschäftigte, und eine Drucknesselfabrik mit über 100 Stühlen und 150 Arbeitern. Außerdem waren noch eine Anzahl Woll- und Baumwollweber vorhanden. Lederhandschuhe und lackiertes Leder wurden gleichfalls ausgeführt. Absatz ins Ausland hatten auch die Pappschachtel- und Tapetenfabrik¹⁹².

Etwas entfernter von der Stadt lagen bereits die Maschinenpapierfabrik (zwischen Bettenhausen und Niederkauungen), in der um 1840 von 60 Arbeitern 3 600 Zentner Papier verfertigt wurden, und die Braunkohlenwerke am Habichtswald und Möncheberg. Auf dem Habichtswald, der die besten Kohlen des Reviers enthielt, sollen nach Landau jährlich über 15 000 Tonnen gefördert worden sein¹⁹³. Die Zeche Möncheberg wurde 1821 eingerichtet und gehörte dem Maschinenfabrikanten Henschel. Die Förderungsziffer betrug nach Landau 1750, nach dem „Kasseler Braunkohlenbergbau“ 1838 noch nicht 200 Tonnen. Ihre Verwendung fanden die Möncheberger Braunkohlen in den ebenfalls dort befindlichen Ziegelfabriken¹⁹⁴.

Zur Förderung des Handels bestanden in Kassel zwei 14-tägige Messen, die jeweils zwei Wochen vor der Frankfurter Oster- und Michaelismesse stattfanden. Sie hatten aber mehr das Ansehen von großen Jahrmärkten als von Messen. Ihr Umsatz beschränkte sich auf Zeuge und Lederwaren aus dem Zollvereinsgebiet¹⁹⁵. Auf dem seit 1825 eingerichteten Wollmarkt wurden im Jahre 1839 über 36 000 Zentner Wolle verkauft¹⁹⁶.

3. Kassel als Zentrum des Postverkehrs¹⁹⁷

Bevor wir zur Darstellung der Straßen im Bezirke Kassel übergehen, wollen wir noch die Postverhältnisse auf den bisher behandelten Straßen kennen lernen und daran die übrigen Postkurse anschließen, die in Kassel ihren Ausgangspunkt hatten. Das bisher landesherrliche Postwesen war durch den Vertrag vom 14. Mai 1816 in die Hand des kurhessischen Erblandpostmeisters Fürsten Karl Alexander von Thurn und Taxis übergegangen. Der Sitz der Generaldirektion war Frankfurt; in Kassel befand sich das Oberpostamt. Im Jahre 1815 wurden durchschnittlich zweimal wöchentlich folgende Briefposten geritten: der Berliner, Bremer, Eisenach-Erfurter, Frankfurter, Hamburg-Hannoversche, Leipziger, Lippstadter, Paderborn-Münstersche und

189 Landau 166.

190 Hildebrand 13.

191 Hildebrand 133.

192 Landau 111 und 158 ff.; Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. 3. VI. 1842.

193 Landau 163 und 166.

194 Landau 157 und Braunkohlenbergbau 71; die Zahl von Landau ist wohl wie öfters zu hoch, die des „Braunkohlenbergbaus“ erscheint uns allerdings zu niedrig; vielleicht war in dem angeführten Jahr 1838 die Förderung besonders gering.

195 Piderit, Geschichte der Haupt- und Residenzstadt Kassel (2. Aufl. 1882) 285; Gülich IV 683. Damit auch von seiten Hannovers die Messe besucht würde, wurde im Zollvereinsvertrag von 1831 Art. 18 festgesetzt, daß die auf dem Wege von Münden nach Kassel zur Messe ein- und ausgehenden Waren vom Durchgangszoll befreit sein sollten.

196 Gülich Tab. II 188.

197 Quellen: „Kurb. Staats- und Adresshandbuch“, Jahrgänge 1815-36, Posttabellen; „Die preußischen Post-Course und die mit demselben in unmittelbarer Verbindung stehenden ausländischen Posten“, Jahrgänge 1831 und 1837.

Schmalkaldener Kurs. Nur auf den Strecken nach Frankfurt und Hannover verkehrte die Reitpost damals schon täglich bzw. viermal wöchentlich. Bis zum Jahre 1840 wurde die wöchentliche Anzahl der Posten auf fast allen Kursen vermehrt; auf dem Hamburg-Hannoverschen gab es seit 1828 tägliche Post.

Auf der Fahrpost traten in dieser Periode wesentliche Verbesserungen in den Beförderungsmitteln und in der Beförderungszeit durch Einrichtung der Schnellposten ein. Wie heute Kassel der Verkehrsknotenpunkt von D-Zuglinien Hamburg – Frankfurt, Leipzig – Köln und Berlin – Koblenz ist, so war es, wie ja auch der Verlauf der Landstraßen ergibt, schon damals der Schnittpunkt entsprechender Postlinien. Dazu kam noch die Schnellpost Berlin – Köln. Dieser Kurs wurde durch Vertrag mit Preußen 1823¹⁹⁸ gegründet und führte von Berlin über Magdeburg oder Wittenberg – Halle, Nordhausen nach Kassel und von dort über Arnshausen, Elberfeld nach Köln. Er verkehrte zunächst zweimal wöchentlich, später wurde der Packwagen von der Personenpost getrennt und beide Posten verkehrten zweimal wöchentlich. Die Strecke nach Leipzig machte noch nicht den Umweg über Bebra, sondern führte geradenwegs auf der Leipziger Straße (später über Witzshausen – Allendorf) über Mühlhausen, Merseburg nach Leipzig. Es war dieser zweimal wöchentlich verkehrende Kurs aber nur eine gewöhnliche Fahrpost; die Schnellpost in dieser Richtung benutzte die Leipziger Straße nur bis Hoheneiche und ging dann als Eisenacher oder später als Sächsisch-Thüringisch-Koburgisch-Bayerischer und Böhmischer Kurs auf der Sächsischen Hauptstraße. Die Strecke nach Bebra gehörte damals zu den minder wichtigen. Bis 1826 verkehrte wöchentlich nur ein Postwagen auf dieser Linie, die hauptsächlich für die Verbindung Kassels mit Fulda bestimmt war, von da ab erst zwei in der Woche. Die schnellste Postenfolge herrschte auf dem Frankfurter und dem mit ihm in Verbindung stehenden Hannoverschen Kurse. Nach Frankfurt ging schon 1815 die Postkutsche dreimal wöchentlich und nach Hannover seit 1817 gleichfalls. 1825 wurde die Personenpost nach Frankfurt in eine Schnellpost umgewandelt (sowohl Eil- als auch Packwagen ging weiter dreimal wöchentlich) und der Hannoversche Kurs um ein Postenpaar verstärkt. In den dreißiger Jahren gingen auf beiden Kursen wöchentlich vier Personen- (nach Frankfurt als Schnellpost) und vier Packwagen. Auf dem Paderborner und Münsterschen Kurse verkehrten ebenfalls seit 1817 zwei Postwagen und seit 1834 die Schnellpost nach Paderborn. Die geringste Postenfolge, nur einmal wöchentlich¹⁹⁹, war auf dem Bremer Kurse. Außerdem erwähnen wir noch die Postkurse von Frankfurt nach Leipzig.

Was die Fahrzeiten der Postwagen anbetrifft, so seien nur einige Beispiele aus dem Jahre 1831 angeführt. Die Schnellpost Berlin – Köln brauchte von Berlin bis Kassel beinahe zwei Tage, von dort nach Köln nochmals anderthalb Tage, im Ganzen also eine halbe Woche, die Fahrpost bis Kassel 3 ¼ Tage, bis Köln 2 ¼ Tage, für die ganze Strecke mit Aufenthalt in Kassel 6 Tage. Die Strecke Kassel – Leipzig wurde von der Fahrpost in knapp 2 ½ Tagen zurückgelegt. Die Reise von Kassel nach Frankfurt dauerte mit der Fahrpost über anderthalb Tage. Von Frankfurt nach Leipzig fuhr man mit der Schnellpost beinahe zwei Tage.

4. Die Straße nach dem Westen

Nach diesen beiden Exkursen über die Bedeutung Kassels für den Handel und den Postverkehr wenden wir uns jetzt dem westlichen Teil der großen West-Oststraße Köln – Berlin zu. Nach dem Vinckeschen Projekt²⁰⁰ sollte die Verbindung von Kassel über Wolfhagen nach Arolsen, Arnshausen und Köln hergestellt werden. Die Pläne für diesen Straßenbau gingen bereits auf die vorwestfälische Zeit zurück. Eversmann (1804) berichtet uns davon²⁰¹. In dem damals hessen-darmstädtischen Herzogtum Westphalen begann der Ausbau schon um diese Zeit, wurde aber erst in preußischer Zeit vollendet²⁰². Auf kurhessischem Gebiet war nur ein ganz kleines Stück von Kassel bis Karlsberg chaussiert, das nur von lokaler Bedeutung für die Spazierfahrten des

198 H. v. Stephan und K. Sautter, Geschichte der preußischen Post (Geschichte der deutschen Post, hsg. von K. Sautter I, 1828) 344 ff.

199 Die im Vertrag von 1816 Art. 15 Abs. 6 geforderte, einmal wöchentliche Diligenceverbindung zwischen Kassel und Hofgeismar während der Kurzeit (Min. d. Ausw. Nr. 1668) scheint nur in den Jahren 1824-29 bestanden zu haben, jedenfalls wird sie im Staatshandbuch nur für diese Jahre vermerkt. Sie ging damals Sonntag morgens um 6 Uhr von Kassel ab und kehrte Montag früh um 7 Uhr zurück, so daß den Kasselern schon damals Gelegenheit zu einem Sonntagsausflug nach Hofgeismar geboten war.

200 vgl. Seite 20.

201 Eversmann 9.

202 Saelter 13.

Kasseler Hofes und der Kasseler Bürger war. Kurhessen lehnte bekanntlich den weiteren Ausbau vorläufig ab. Als Kurhessen sich dann durch die Umgehungspläne seiner Nachbarn zum Bau gedrängt sah, gelangte nicht die Chausseierung der Wolfhager oder, wie sie damals noch hieß, Arolser Straße zur Ausführung, sondern man baute, um Geld zu sparen, die Volkmarsener Straße aus.

Die Linie über Wolfhagen war um 8 km näher; aber der Ausbau hätte dem Staatssäckel über 70 000 Rthl. mehr gekostet, da das Gelände gebirgiger war und bei der Volkmarsener die bereits chausseierte Holländische Straße mitbenutzt werden konnte²⁰³. Die Straße von Wolfhagen bis zur Grenze bei Viesbeck wurde, seitdem ihre Fortsetzung in Waldeck nicht mehr unterhalten wurde, 1822 von Kurhessen als Landweg erklärt. Der übrige Teil erhielt den Namen Wolfhager Straße und wurde als gedeckter Weg allmählich gebessert²⁰⁴. Der von der Oberbaudirektion in Erwägung gezogene Plan, auch diesen Teil von der staatlichen Straßenverwaltung auszuschließen und nur den Anfang in der Nähe von Kassel aus den angeführten lokalen Gründen beizubehalten, wurde fallen gelassen²⁰⁵; die Straße hatte immerhin doch einige wirtschaftliche Bedeutung für die Lebensmittelanfuhr aus Waldeck und den hauptsächlich von der Landwirtschaft lebenden Ämtern Wolfhagen und Zierenberg nach Kassel und für die Holzanfuhr bei Bierbrauereien in Kassel²⁰⁶. Mit der fortschreitenden Entwicklung der Wirtschaft und des Verkehrs tauchte in den dreißiger Jahren für kurze Zeit das Projekt auf, doch diese kürzeste Verbindung nach Arolsen vollkommen auszubauen und die Post darauf zu leiten. Der Plan wurde nicht ausgeführt. Erst in den Jahren 1855 und 1856 wurde die Strecke von Wolfhagen über Philippinendorf, Landau nach Arolsen vollendet²⁰⁷; und so war vorläufig der Volkmarsener Straße Siegerin geblieben.

Den ersten Anstoß dazu, die neue Chaussee über Volkmarsen zu führen, gab, noch vor der Ablehnung des preußischen Projektes, aus postalischen und persönlichen Gründen, der Postmeister Berndt in Westuffeln. Er fürchtete, daß die alte Poststation Westuffeln durch die neu anzulegende verlieren würde, und schlug vor, um Kosten zu ersparen, die Holländische Straße so weit wie möglich, bis kurz vor die Grenze bei Niederlistingen, zu benutzen und von dort aus die Straße über Oberlistingen und Breuna nach Volkmarsen anzulegen²⁰⁸. Dieser Weg hatte vor der alten Volkmarsener Straße, die bereits in Obermeiser von der Holländischen Straße abzweigte, den Vorteil, daß der sogenannte lange Grund, ein zweistündiges enges Tal zwischen hohen Bergen, das durch einen einsamen Wald führte und der Chausseierung Schwierigkeiten geboten hätte, umgangen, und die Holländische Straße noch 3-4 km länger benutzt werden konnte²⁰⁹. Die Oberbaudirektion griff, als sie 1819 an den Bau der Straße von Kassel nach Arolsen ging, auf dieses Projekt zurück. Die Chausseierung erfolgte in den Jahren 1819 bis 1823; in Waldeck war sie 1822 vollendet²¹⁰.

Der Verkehr nahm im Verhältnis zur damaligen schlechten Handelskonjunktur in Kurhessen rasch zu, was daran lag, daß unsere Straße ein Teil des Straßenzugs Berlin – Köln war. Über den Durchgangsverkehr auf diesem Straßenzug haben wir bereits bei der Berliner Straße das Nötige gesagt. Über den Warenverkehr auf der Volkmarsener Straße insbesondere sind keine genauen Zahlen vorhanden; die erhaltene Tabelle über den Transitverkehr von 1824-1831 auf der Holländischen und Volkmarsener Straße läßt den wichtigsten Transitverkehr, den von Witzenhausen, außer Acht²¹¹. Jedenfalls hatte die Straße, wie schon erwähnt, bald nach ihrer

203 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35.

204 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Kurf. 4. V. 1822. Von einer eigentlichen Chausseierung ist seit 1817, wo nur Kassel-Karlsberg chausseiert war, nirgends die Rede, nur von Verbesserung. Trotzdem wird die Straße von der Oberbaudirektion als eine chausseierte Straße 3. Ranges betrachtet (daselbst O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823); da, wie wir ausführten, der gedeckte Weg als Chaussee 3. Ranges galt, so haben wir es wohl auch hier mit einem solchen zu tun. Erst in den folgenden Jahren wurde die Straße an einzelnen Stellen chausseiert.

205 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

206 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 5 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. XII. 1825.

207 Min. d. Ausw. Nr. 1669 und 1036.

208 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Berndt an Kurf. vor 25. VII. 1816.

209 Über die „Bedeutung“ des Dorfes Oberlistingen, das durch die neue Straßenführung den Vorteil erhalten sollte, an einer Chaussee zu liegen (Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821), konnten wir weder in den Akten noch in der Literatur etwas finden.

210 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821 und O. B. D. an Min. d. Inn. 25. V. 1822, Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 2.

211 H. St. A. Kassel Nr. 15 H. Z. A. Karlshafen

Vollendung um ihre Existenz zu kämpfen, da Preußen die Chaussee von Arnberg nach Bredelar nicht nach Arolsen, sondern durch das Diemeltal nach Scherfede fortsetzen wollte und die Vorbereitung zu diesem Bau traf. Kurhessen wäre durch den Bau nicht umgangen, der Verkehr wäre nur um Waldeck herumgeleitet worden. Da die Straße nun einmal nicht in gerader Richtung von Kassel nach Brilon verlief, konnte sie auch den noch etwas größeren Umweg machen und auf diese Weise den ganzen Straßenzug von Berlin nach Köln durch nur zwei Territorien führen. Nachdem aber Kurhessen die Straße über Volkmarsen für 250 000 Mark ausgebaut hatte, noch dazu auf preußische Veranlassung, lag ihm daran, daß die Straße auch benutzt wurde, zumal sie länger im Lande blieb. Außerdem befürchtete es, daß die Straße von Scherfede nach Beverungen verlängert werden könnte. Durch die Anlegung eines Hauptzollamtes in Giershagen wurde die Ausführung des preußischen Planes noch einmal aufgehoben²¹², am Ende der zwanziger Jahre dann aber vorgenommen²¹³.

Die Straße hatte als Abfuhrstraße der an ihr oder in ihrer Umgebung gefertigten Erzeugnisse keine sehr große Bedeutung. Das Gebiet ist ein überwiegend landwirtschaftliches, das seine Produkte in der näheren Umgebung (bis Kassel) absetzte. Der Kreis Wolfhagen ist derjenige, in dem alle Getreidearten im Überfluß vorhanden waren, und in dem daher auch der gewonnene Flachs nicht zu Tuch verarbeitet, sondern entweder roh oder als Leinengarn ausgeführt wurde. Das Leinengarn ging seit dem Zollanschluß in die preußischen Fabrikstädte Elberfeld, Barmen und Düsseldorf; und verschiedene Erzeugnisse der Viehzucht nahmen auf der Volkmarsener Straße ihren Weg in die Rheinprovinz²¹⁴.

Die Chausseierung der Holländischen Straße war noch im 18. Jahrhundert begonnen worden. Die Strecke von Obervellmar nach Kalden wurde 1794 bis 1799 ausgebaut: wahrscheinlich war Kassel-Obervellmar bereits vollendet; nach 1800 folgte die Strecke zur Paderborner Grenze²¹⁵, die aber bis Kriegsausbruch nicht beendet werden konnte. 1818 wurde im Zusammenhang mit den Umgehungsplänen die Vollendung der Holländischen Straße und die Verbesserung der schon früher gebauten Stellen begonnen, was bis 1823 dauerte²¹⁶. Daß diese wichtige Straße, die Reden zu den großen Landhandelswegen in Europa zählt²¹⁷, außer dem Verkehr von Kurhessen nach dem Niederrhein und Holland und außer der Verbindung Berlins mit den Rheinlanden auch dem niederländischen Handel nach Frankfurt diene, haben wir schon erwähnt²¹⁸. Der Zollverein wirkte auf die Frequenz dieser Straße sehr erheblich²¹⁹.

5. Die Straßen nach dem Norden

Gleichfalls eine Fortsetzung der Frankfurter Straße nach dem Norden, aber keine so wichtige wie die Holländische Straße, bildete die Bremer Straße. Die Spedition der Waren von Karlshafen und die Verbindung Kurhessens mit seiner Exklave Schaumburg (Rinteln) waren ihre Hauptzwecke. Aus diesen beiden Gründen schritt man schon im 18. Jahrhundert an die Chausseierung zwischen Kassel und Karlshafen. In der Verordnung über den Wegegeldtarif von 1774 werden die Ämter Grebenstein, Hofgeismar und Karlshafen, durch die die Bremer Straße zog, zu denen gezählt, in welchen diese Verordnung veröffentlicht werden sollte, da die Straßen dort „schon im Stande wären“²²⁰. Größere Schwierigkeiten machte der Bau jenseits Karlshafen im außerhessischen Gebiete, zumal die Straße durch verschiedene Territorien verlief. Durch den Wiener Kongreß fiel der größere Teil dieser Straße, der früher zum Bistum Paderborn gehört hatte, Preußen zu, von dem man in Kurhessen den Ausbau erwartete, zumal die Strecke Karlshafen – Höxter – Lüdje – Rinteln in Artikel 4 der Militärstraßenkonvention vom 9. Mai 1817 als Etap-

212 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Waldeck an Min. d. Ausw. 11. X. 1823, Generalpostinspektion an Min. d. Fin. 2. XI. 1823, O. W. B. D. an Min. d. Inn. 18. XII. 1823 und 9. VIII. 1824.

213 Saelter 59.

214 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Volkmarsen an Prov. St. A. Kassel 8. XII. 1835.

215 G. R. Nr. 9.

216 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Beschluß vom 29. VII. 1818; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821 und O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

217 Reden 364.

218 siehe S. 20.

219 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Volkmarsen und Hofgeismar an Prov. St. A. Kassel 7. I. 1837 bzw. 10. I. 1839.

220 L. O. VI 789.

penstraße bestimmt worden war. Auch bei den Umgehungsplänen im Jahre 1818 spielte der Ausbau der Bremer Straße eine Rolle. Man erhoffte von ihm, daß die Fuhrwerke nach Frankfurt, selbst wenn der hannoversche Chausseebau von Elze über Hameln nach Pymont zustande kommen sollte, von hier aus die chaussierte Bremer Straße benutzen würden²²¹. Aber für diesen Zweck hätte Preußen bestimmt nicht in einen Ausbau eingewilligt, da es vertragsmäßig nur dazu verpflichtet war, die Militärstraße fahrbar zu erhalten. Kurhessen hat in einem ähnlichen Fall, wo der Ausbau der Militärstraße seinen Interessen widersprochen hat, genau so gehandelt²²².

Während der nächsten Jahre ruhte die Angelegenheit infolge der zollpolitischen Spannungen zwischen Preußen und Kurhessen. Erst nach 1831 kam die Sache wieder ins Rollen. Zu den im Verfolg des Zollbündnisses verabredeten Straßenbauten gehörte der Ausbau des Weges von Karlshafen nach Höxter. Preußen begann auch noch 1832 die Chaussierung von Höxter bis Beverungen, legte von Beverungen nach Herstelle mit einem Kostenaufwande von 250 000 Mk. eine neue Straße an, da der alte Weg der großen Schwierigkeiten wegen bisher nur auf dem rechten hannoverschen Ufer verlaufen war. Jetzt aber ergaben sich neue Schwierigkeiten. Preußen verlangte den weiteren Ausbau der Straße von Karlshafen bis Herstelle selbst auf preußischem Grund und Boden von Kurhessen und berief sich dabei auf Abmachungen vom 29. Oktober 1708 und 7. April 1717 zwischen Hessen-Kassel und dem Fürstbischof von Paderborn, in denen ersteres sich verpflichtet hätte, den Weg von Syburg (dem späteren Karlshafen) nach Herstelle anzulegen und zu unterhalten. Kurhessen machte dagegen geltend, daß es in diesem Abkommen keine Verpflichtung sondern nur ein Recht erworben hätte und sich die Verhältnisse seit jenen Abmachungen aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts völlig geändert hätten²²³. Formell scheint Preußen hier nicht im Unrecht und der erste Erwidernsgrund Hessens nicht ganz stichhaltig gewesen zu sein; denn Hessen hatte schon Anfang 1832 durch Meisterlin bei dem preußischen Referenten für den Straßenbau, Beuth, seine Fühler ausgestreckt, ob Preußen auch über Herstelle hinaus bis zur Grenze bauen würde. Damals hatte es eine bejahende Antwort erhalten, wenigstens hatte es Meisterlin so aufgefaßt und an das Finanzministerium berichtet²²⁴. Darauf berief sich Kurhessen außerdem. Andererseits hatte Kurhessen bis zu einem gewissen Grade sachlich recht, daß es die Abkommen von 1708 und 1717 nicht mehr anerkannte. Die territorialen Verhältnisse hatten sich doch in Deutschland im Reichsdeputationshauptschluß von 1803 und im Wiener Kongreß 1815 gewaltig verschoben. Die Verhandlungen gingen noch drei Jahre lang hin und her, bis sich Preußen endlich 1836 zum Bau entschloß. Die Straße konnte also nur in geringem Grade dem Verkehr nach Schaumburg dienen; um so wichtiger aber war sie besonders seit dem Zollverein²²⁵ für den Speditionsverkehr Karlshafens, für den, wie schon erwähnt²²⁶, Vergünstigungen und Befreiungen von Chausseegehdern gewährt wurden. Für den Transitverkehr nach Süddeutschland wurde die Entfernung von Karlshafen nach Kassel im kurhessischen Durchgangszolltarif nicht in Anrechnung gebracht²²⁷. Ein Bild von dem Karlshafener Speditionsverkehr erhalten wir durch die amtliche Tabelle aus dem Jahre 1838²²⁸ (s. Seite 35).

Bei weitem überwog der Warenverkehr auf der Weser; die An- und Abfuhr dieser Waren geschah allergrößtenteils auf der Bremer Straße. Demgegenüber war der Warenverkehr, der auf ihr zu Lande über Karlshafen aus- und einging, nur sehr gering.

Der Karlshafener Umschlagverkehr 1838

<u>Über Karlshafen ist auf der Weser</u>	<u>eingegan-</u> <u>gen.</u>	<u>ausge-</u> <u>gangen</u>	<u>über-</u> <u>haupt</u>
	105 284 ¼	17 213	122 497 ¼

221 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. W. B. D. an Kurf. 13. VII. 1818.

222 Vgl. Kap. IV § 3.

223 Ges. Bln. Nr. 177 Canitz an Trott 12. VII. 1833 und Trott an Canitz 8. IX. 1833.

224 Min. d. Ausw. Nr. 1028 Meisterlin an Min. d. Fin. 2. II. 1832.

225 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834.

226 s. 1. Abschnitt § 4.

227 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Transitzollsätze vor 1832.

228 H. St. A. Kassel Nr. 15 H. Z. A. Karlshafen.

Hierunter sind: enthalten:	eingegan-	ausge-	über-
	gan-	gan-	haupt
Baumwolle – Garn	$\frac{3}{4}$	1	$1 \frac{3}{4}$
Baumwolle – Stuhlwaren	$1 \frac{3}{4}$	8	$9 \frac{3}{4}$
Rum	$167 \frac{1}{2}$	1	$168 \frac{1}{2}$
Wein	$783 \frac{1}{2}$	58	$841 \frac{1}{2}$
Südfrüchte	361		361
Gewürze	$743 \frac{1}{4}$		$743 \frac{1}{4}$
Kaffee	$10.092 \frac{1}{2}$	10	$10.102 \frac{1}{2}$
Tabak – roher	$19.854 \frac{1}{4}$	16	$19.870 \frac{1}{4}$
Tabak – fabr.	$89 \frac{1}{4}$	1	$90 \frac{1}{4}$
Zucker – roher	$18.848 \frac{1}{4}$		$18.848 \frac{1}{4}$
Zucker- fabr.	$11 \frac{3}{4}$		$11 \frac{3}{4}$
Rohe Felle	117	13	130
Seidene Waren	3		3
Halbseidene Waren	$3 \frac{1}{4}$		$3 \frac{1}{4}$
Leinen aller Art	$2 \frac{1}{2}$	207	$209 \frac{1}{2}$
Wollene Waren	2	2	4
Getreide aller Art		14.200	14.200
Über Karlshafen ist auf der Bremer Straße	eingegan-	ausge-	über-
	gan-.	gan-	haupt
	$481 \frac{1}{2}$	$25 \frac{1}{2}$	507

Hierunter sind enthalten:

Baumwollene Waren		$1 \frac{1}{2}$	$1 \frac{1}{2}$
Gepresstes Glas		18	18
Kurzwaren		2	2
Wein	1	$2 \frac{1}{2}$	$3 \frac{1}{2}$
Gewürze	$10 \frac{1}{2}$		$10 \frac{1}{2}$
Kaffee	434		434
Tabak – roher	$34 \frac{1}{2}$		$34 \frac{1}{2}$
Tabak – fabr.	$1 \frac{1}{2}$		$1 \frac{1}{2}$
Seidenwaren		$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
Halbseidenwaren		$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
Wollene Waren		$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$

Der Karlshafener Zwischenhandel hatte nutzbringende Rückwirkungen auf die Orte an der Bremer Straße. Die Landleute konnten in der Zeit, in der sie der Ackerbau nicht an ihr Feld fesselte, durch Fracht- und Vorspannfuhren viel Geld verdienen²²⁹. Die Landwirtschaft im Kreis Hofgeismar war mittelmäßig; in der Regel konnte etwas Getreide ausgeführt werden. Neben der Landwirtschaft wurde hier auch für den Handel Leinen gewebt, weniger Schockleinen, das übliche hessische Handelsleinen, sondern an der Esse und Diemel die sogenannte Stiegenleinwand und im Wesertal das Heede-Leggeleinen. Letzteres wurde von Gieselwerder und Karlshafen auf der Weser nach Bremen zur Ausfuhr nach Übersee geschafft. Die Stiegenleinwand wurde in Hofgeismar aufgekauft und von hier aus besonders nach Köln und in die übrige Rheingegend, aber auch nach Nassau, Baden und in die Schweiz versandt²³⁰. Die beiden staatlichen Werke in Karlshafen, die Saline und die Blaufarbenfabrik, waren von keiner großen Bedeutung und wurden in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre stillgelegt. Ihr Brennmaterial erhielten sie von der Braunkohlenzeche am Ahlberg, die jährlich

229 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Hofgeismar an Prov. St. A. Kassel 17. XII. 1835.

230 Landau 95.

etwa 600 Tonnen lieferte²³¹, die Blaufarbenfabrik den Kobalt von Richelsdorf. Für die Hebung der Besucherzahl des eisenhaltigen Mineralbrunnens bei Hofgeismar wurde, wie schon erwähnt²³², eine Sonntagsverbindung von Kassel aus geschaffen. Das Bad gehörte zu den nur weniger besuchten in Deutschland²³³.

Die Leinenwaren, die von Hofgeismar nach dem Rheinlande gingen, und die Speditionsgüter von Karlshafen nach Waldeck und dem Sauerland mußten den Umweg über Grebenstein, Kalden, Westuffeln machen, da die Bremer Nebenstraße von Hofgeismar nach Obermeiser nicht ausgebaut war. Anstalten zu diesem Bau wurden 1827 gemacht, der Bau auch begonnen. Bis 1832 war ungefähr ein Drittel des Weges vollendet, indem jedes Jahr 2 000 Fuß (5-600 m) für 300 Thlr ausgebaut wurden²³⁴. Die großen und wichtigen Aufgaben, die der Oberbaudirektion auf dem Gebiete des Straßenbauwesens nach dem Zollanschluß gestellt waren, mußten den Weiterbau der Straße vorläufig zurückdrängen. Für die Finanzperiode 1834-1836 plante die Oberbaudirektion die Beendigung; aber die Landstände bewilligten nicht die dafür angesetzte Summe, da die Straße „nur von untergeordnetem und lokalem Interesse für den Brunnen von Hofgeismar“ wäre. Erst bei der Beratung des Budgets für die nächste Periode verkannten auch die Stände unter dem Druck einer beabsichtigten preußischen Konkurrenzstraße von Beverungen nach Warburg die Bedeutung der Bremer Nebenstraße für den Durchgangsverkehr nicht mehr und genehmigten die Vollendung. Der Bau kam trotzdem nicht zustande; er wurde vorläufig ausgesetzt²³⁵.

Ein anderes Projekt in diesem Bezirk kam, da es nur für den inneren Verkehr Bedeutung hätte erlangen können, ebenfalls nicht zur Ausführung. Es handelte sich um den Anschluß Gieselwerders und des kurhessischen Landstriches jenseits der Weser an die Bremer Straße. Die Provinzialregierung von Niederhessen, die diesen Weg durch den Reinhardswald in Anregung gebracht hatte, erwartete von ihm einen größeren Eisenabsatz der Hammerwerke in Lippoldsberg²³⁶. Dieser Hammer lieferte jährlich 3-4000 Ztr. Stabeisen²³⁷. Bei einer so kleinen Produktion war es verständlich, daß die Stände den Bau dieser Straße; er sollte in der Bauperiode 1837-1839 ausgeführt werden; ablehnten, wenn auch dadurch der Aufschluß eines der größten Staatsforste, des Reinhardswaldes, erreicht worden wäre²³⁸.

Für gleiche Zwecke war die Veckerhager Straße bestimmt. Die zugehörige Hütte für den Lippoldsberger Hammer befand sich in Veckerhagen. Ihren Eisenstein bezog sie hauptsächlich aus Hohenkirchen. Die jährliche Verhüttung war von 5 000 Ztr. Roh- und Gußeisen am Anfang des Jahrhunderts auf 120 00 Ztr. bis 1840 gestiegen. An Gußwaren fabrizierte sie besonders Öfen und Töpfe²³⁹. Die chemische Fabrik von Habich hatte eine Niederlassung in Veckerhagen, in der dieselben Fabrikate wie in Kassel hergestellt wurden²⁴⁰. Sehr wichtig war die Veckerhager Landstraße für die Holzfuhrn aus dem Reinhardswald nach Kassel.

Nach dem bisher über die hessische Straßenbaupolitik Gesagten wird man verwundert sein, daß Hessen eine solche Straße, die doch nur für ein paar Werke in Veckerhagen und Holzfuhrn Bedeutung gewinnt, niemals aber irgendwelchen Durchgangsverkehr an sich ziehen konnte, gebaut hat, ja sogar schon im ausgehenden 18. Jahrhundert²⁴¹. In den beiden letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts war infolge der Zeitergebnisse eine Ablenkung des Rheinverkehrs zur Weser erfolgt. Der Speditionshandel Mündens hatte sich bedeutend ausgedehnt. Diese Vormachtstellung Mündens mit dem alten Stapelrecht war ja Hessen-Kassel schon lange ein Dorn im Auge gewesen und Landgraf Karl hatte in Karlshafen ein Trutz-Münden angelegt. Einen Teil des Warenzuges nach Süden konnte auch Karlshafen gewinnen; aber der von Süden kommende

231 Landau 187.

232 s. Kap. II § 3 Anm. 4.

233 H. de Villefosse, De la Richesse Minerale I (Paris 1810) 11.

234 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 Direktor der Generalkontrolle und O. B. D. an Min. d. Inn. 18. VIII. 1827; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828.

235 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Erl. zum Ber. des B. A. für Etat 1834/36; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. des B. A. für Etat 1837/39.

236 Min. d. Inn. XII, 23 Nr. 4 Reg. Kassel an Min. d. Inn. 23. V. 1835.

237 Höck 108; Landau 201.

238 Min. d. Inn. XII 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

239 Höck 106; Landau 189.

240 Landau 189.

241 G. R. Nr. 9.

Warenzug suchte möglichst den nächsten Platz auf, an dem die Waren aufs Schiff verladen werden konnten. Um auch diesen Handel seinem Lande zuzuführen, plante der erste Kurfürst Wilhelm 1803 die Anlage eines Hafens in Veckerhagen²⁴². Mit diesen Hafenprojekten, die der Fürst wahrscheinlich schon einige Jahre mit sich herumgetragen hatte, möchten wir den Bau der Straße von Kassel nach Veckerhagen in Verbindung bringen. Sollte der neue Hafen nicht von vornherein zum Tode verurteilt sein, so mußte er eine gute Straße zur Verfügung haben. Übrigens wurde der Hafenplan nicht verwirklicht. Absichten, die Straße über Veckerhagen hinaus bis nach Karlshafen zu verlängern, bestanden einmal, für die Finanzperiode 1839-1842, bei der Oberbaudirektion, bekamen aber nie feste Formen²⁴³.

6. Der Straßenzug Hamburg – Kassel – Frankfurt

Sehr günstig wirkte die Ablenkung des Rheinverkehrs zur Weser auf die Frequenz der einen Hauptstraße des Landes, der Straße von den Hansestädten über Kassel nach Frankfurt (Hannoversche und Frankfurter Straße). Auch nach dem Kriege litt die Rheinschiffahrt unter den hohen Zöllen und der vertragswidrigen niederländischen Auslegung des Begriffes „jusqu'a la mer“²⁴⁴. Ein Teil des Überseehandels von und nach Süddeutschland mied jetzt die holländischen Häfen. An ihre Stelle traten Hamburg und Bremen; von letzterem Orte aus gingen die Waren auf der Weser bis Karlshafen oder Münden und wurden per Achse nach Süddeutschland durch Kurhessen geschafft. Das änderte sich um 1830 wieder, als durch Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein (1825) und durch die Rheinschiffahrtsakte (1831) der Verkehr in seine natürlichen Bahnen zurückgelenkt wurde. Die Vorteile, die die Rheinschiffahrt jetzt bot, zogen aber selbst Sendungen an, die ihrer natürlichen Verkehrsrichtung gemäß auf den Weserstraßen befördert werden mußten, wie z. B. die nach dem mittleren Nordbayern²⁴⁵.

Zu diesen Verbilligungen der Bezugskosten kamen noch die geringeren Durchgangszölle seit dem Zollanschluß Kurhessens an Preußen. Von Rotterdam bis Mainz betrug 1832 die Seezölle ungefähr 12 g. Gr. (= 1,50 Mk.), während auf dem Landwege von den Hansestädten nach Frankfurt in Hannover 4 g. Gr. (= 50 Pfg.) und im Vereinsgebiet 12 g. Gr. Durchgangszölle zu bezahlen waren, etwas mehr, wenn die Waren zu Schiff auf der Weser gingen²⁴⁶. Allein der Unterschied der Zölle betrug also 50 Pfg. für jeden Zentner. Die gesamten Bezugskosten (Fracht und Zoll) stellten sich je Zentner folgendermaßen²⁴⁷:

Rotterdam – Mainz oder Frankfurt	Mk. 2,75-3,00
Bremen – Frankfurt zu Schiff	Mk. 6,00
Bremen – Frankfurt per Achse	Mk. 8,25

Bei allen Verhandlungen über den Vereinszolltarif, die bis zum Anschluß Frankfurts (2. Januar 1836) stattfanden, versuchte nun Kurhessen, diese gewaltigen Unterschiede durch Herabsetzung des Transitzolls auf der Kassel – Frankfurter Straße, wenn auch nicht auszugleichen, so doch wenigstens zu vermindern. In den ersten Jahren wollte Kurhessen zugleich die Herabsetzung benutzen, die Schwierigkeiten, die sich ihm durch seine Vertragsbrüchigkeit gegenüber dem Mitteldeutschen Handelsverein ergeben hatten, aus der Welt zu schaffen. Als daher die Steuerrichtung unter Meisterlin die Abnahme des Warenverkehrs in ihrem Bericht an das Finanzministerium vom 16. September 1832²⁴⁸ festgestellt hatte, beantragte sie zur Hebung des Handels und zur Erledigung der Handelsvereinsbeschwerde die Verminderung des Durchgangszolls auf 6 g. Gr. (= 75 Pfg.), da dieser Betrag ungefähr dem früher im Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen erhobenen gleichkomme (in Kurhessen früher etwa 30 Pfg.²⁴⁹). Das Finanzministerium beschäftigte sich darauf mit der Angelegenheit. Es wagte nicht, eine Herabsetzung um die Hälfte zu beantragen, sondern nur eine solche auf

242 Weser und Ems, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, herausgegeben von H. Keller (1901) III 148.

243 O. B. D. Nr. 156.

244 Die Niederlande verstanden darunter bekanntlich die freie Rheinschiffahrt nur bis zum Meer und sperrten die Rheinmündungen mit hohen Zöllen.

245 Über die Ablenkungsversuche Preußens durch den Bau weiter östlicher Straßen, die auch auf die Hanseatisch-Frankfurter Straße verkehrsmindernd wirkten, haben wir schon im Kap. I § 3 das Nötige gesagt.

246 Ges. Bt. Nr. C St. Dir. an Min. d. Fin. 16. IX. 1832.

247 Min. d. Ausw. Nr. 1154 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 16. IX. 1835.

248 Ges. Bt. Nr. C St. Dir. an Min. d. Fin. 16. IX. 1832.

249 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Transitzollsätze vor 1832.

8 g. Gr. (= 1 Mk.) vorzuschlagen. Das Ministerium schob den Ausgleich mit dem Mitteldeutschen Verein in den Vordergrund, es mußte daher auch eine Regelung für den Fall in Vorschlag bringen, daß der Antrag auf Verminderung des Transitzolls abgelehnt wurde. In diesem Falle sollte in Kurhessen gar kein oder nur der frühere Zoll entrichtet werden, die Haupterhebung aber erst in Gießen oder Vilbel auf großherzoglich-hessischem Boden stattfinden. Sollte aber der Verkehr über Hersfeld und Fulda umgeleitet werden – schon seit dem preußisch-hessischen Zollverein 1828 war dieser Straßenzug zur Umgehung Hessen-Darmstadts in Gebrauch gekommen – so könnte von Bayern zwischen Gelnhausen und Salmünster, auf dem kleinen Stück der Frankfurt-Leipziger Straße, das bayrisch war, der Zoll erhoben werden. Falls dies nicht möglich wäre, würde sich Kurhessen verpflichten, die Hindernisse auf diesem Straßenzug für die Zeit, da der Vertrag von 1828 mit dem Mitteldeutschen Handelsverein noch in Kraft wäre (31. Dez. 1834), nicht zu beseitigen, um so die Straße für schweres Frachtfuhrwerk unfahrbar zu machen²⁵⁰.

Der zweite Vorschlag wurde angenommen und in den Separatartikeln 2 und 3 zum Deutschen Zollvereinsvertrage vom 22. März 1833²⁵¹ bestimmt, daß der Transitzoll auf diesen Straßen fortan in Vilbel bzw. Wirtheim erhoben werden soll. Waren, die von Hannover durch Kurhessen in die übrigen Zollvereinsstaaten gingen, brauchten daher überhaupt keinen Zoll zu entrichten²⁵².

Um doch die Verminderung des Durchgangszolls zu erlangen, verschanzte sich Kurhessen hinter eine andere Ermäßigung, die im Vereinszolltarif gewährt wurde. Es sollten nämlich die Waren, die auf dem linken Rheinufer oder auf dem Rhein eingingen, und auf Straßen auf derselben Rheinseite oder auf dem rechten

Rheinufer auf der Linie von Friedrichshafen bis Füssen in Bayern ausgingen und umgekehrt, nur 8 gr. Gr. (= 1 Mk.) bezahlen²⁵³. Der kurhessische Bevollmächtigte äußerte in den Verhandlungen darüber die Besorgnis, daß dadurch eine Abwendung von den kurhessischen Straßen entstehen könnte. Er erreichte aber nur, daß in den „Bemerkungen und Erläuterungen zu dem Vereinszolltarif“²⁵⁴ ein Passus aufgenommen wurde, nach dem, „wenn jene Besorgnis sich bestätigen sollte, es als den vertragsmäßigen Grundlagen entsprechend anerkannt ist, in gemeinsamem Einverständnis Vorkehrungen zur Abwendung solchen Nachteils zu treffen und eventuell eine Herabsetzung des Tarifs auf der Straße von Kassel nach Frankfurt am Main, Baden, der Schweiz etc. eintreten zu lassen“.

Dieser Fall konnte sich nicht ereignen, da die genannten linksrheinischen Straßen niemals in Konkurrenz zu den hessischen Straßen treten konnten. Preußen hatte Kurhessen das schon bei den Verhandlungen und auch später auseinandergesetzt: selbst wenn man Durchfuhrprämien für die kurhessischen Straßen aussetzen würde, würde kein Lot Ware diese Straßen den linksrheinischen vorziehen²⁵⁵. So mußte man sich vorläufig mit dem gewöhnlichen Durchgangszoll zufrieden geben.

Doch dieser Zustand dauert nicht lange. Bei den Verhandlungen über den Beitritt Badens rollte Kurhessen von neuem die Angelegenheit auf, erreichte aber wiederum nichts. Preußen widersetzte sich, da eine Ermäßigung auf den kurhessischen Straßen eine Herabsetzung auf allen Parallelstraßen bis zur Elbe nach sich ziehen würde und eine solche finanzielle Schädigung des Vereins unnötig sei, zumal sich der Weserhandel seit dem Zollanschluß vermehrt habe²⁵⁶. Nach dem Anschluß Badens kam es noch einmal zum Streit, in dem besonders die Anrechnung der Bezugskosten auf die Gestaltung der Zölle – ob gesamte Bezugskosten oder

250 Min. d. Ausw. Nr. 1170 III Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 10. XII. 1832. Einem Kasseler Bericht in der Frankfurter Oberpostamtszeitung vom 23. und 25. IV. 1832 zufolge hatte Hannover schon früher gegen diesen eventuellen Vorschlag geltend gemacht, daß Kurhessen sich im Vertrag von 1828 verpflichtet hätte, zur Umgehung Bayerns eine Chaussee von Gelnhausen über Wächtersbach nach Salmünster zu bauen. Wir kommen auf dieses Projekt später bei Behandlung der Frankfurt-Leipziger Straße noch zurück.

251 Zwischen Preußen, Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen einerseits, Bayern und Württemberg andererseits; Min. d. Ausw. Nr. 1140 IV.

252 Dasselbst Steuber an Min. d. Ausw. 23. III. 1833.

253 Vereinszolltarif Abs. 3 Abschn. 3 Posit. 1 (S. G. VI – 1833 – 220 ii).

254 Nr. 18 (Anlage des Schlußprot. vom 31. X: 1833) Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Maassen und Eichhorn an Wilkens und Schwedes 7. XII. 1833.

255 siehe 254.

256 Min. d. Ausw. Nr. 1153 Wilkens an Min. d. Ausw. 3. III. 1835.

nur Zölle – eine Rolle spielten²⁵⁷. Erst der Anschluß Frankfurts an den Zollverein, durch den von Kassel bis Friedrichshafen und Konstanz Zollfreiheit herrschte, brachte die Angelegenheit zum Stillstand.

Wie verhielt sich nun in Wirklichkeit der Verkehr auf diesem Straßenzuge? Hatte Kurhessen Grund, über Verminderung des Verkehrs zu klagen, oder hatte Preußen recht, wenn es diese ableugnete? Gerade für diese Straße besitzen wir in den Akten eine Menge statistisches Material, dessen Angaben ungefähr übereinstimmen, wenn auch Differenzen bis zu 6 000 Ztr. vorkommen. Der Transitverkehr über Sandershausen gestaltete sich in den Jahren 1832-40 folgendermaßen²⁵⁸:

Jahr	Eingang	Ausgang	Summe
1832	73.931	36.970	110.901 Ztr.
1833	83.643	35.505	119.148 Ztr.
1834	75.209	30.594	105.803 Ztr.
1835	62.947	27.892	90.839 Ztr.
1836	46.416	33.128	79.544 Ztr.
1837	47.509	32.238	79.747 Ztr.
1838	43.628	38.226	81.854 Ztr.
1839	33.214	42.261	75.475 Ztr.
1840	39.245	41.284	80.529 Ztr.

Von den über Sandershausen eingegangenen Waren wurden angemeldet²⁵⁹:

Jahr	nach Frankfurt	weiter nach Süden	nach Offenbach
1834		63.862	11.347 Ztr.
1835		47.431	15.616 Ztr.
1836	33.139	6.190	7.087 Ztr.
1837	38.913	4.593	4.003 Ztr.
1838	36.606	2.769	4.253 Ztr.
1839	28.105	1.754	3.355 Ztr.
1840	33.069	2.524	3.652 Ztr.

Wir haben wieder dieselbe Erscheinung wie bei der Witzenhausen-Netraer Straße, daß der Verkehr von Norden nach Süden der größere ist. Nur in den letzten Jahren trat durch die Abnahme des Nord-Südhandels – während der Süd-Nordverkehr ziemlich gleich blieb – eine Umkehrung dieses Verhältnisses ein. Aus der zweiten Tabelle geht deutlich hervor, wie im Jahre 1836 mit dem Zollanschluß Frankfurts der Transitverkehr über Offenbach nachläßt. Der Grund für den größeren Nord-Südverkehr ist aus den amtlichen Tabellen²⁶⁰ über den Gesamtwarenverkehr und die Warenverteilung für 1836²⁶¹ ersichtlich (nachfolgende Seiten).

257 Min. d. Ausw. Nr. 1154 I Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 16. IX. 1835; Min. d. Ausw. Nr. 1154 II Wilkens und Schwedes an Min. d. Ausw. 29. X. 1835.

258 Finz. Min. Nr. 340 Transport ausländischer Waren 1832-41.

259 Min. d. Ausw. Nr. 1287 Wareneingang 1834-40; O. Z. D. Nr. XII. 2 Gesamter Warenein- und -ausgang auf der Kassel-Frankfurter Straße 1836-40.

260 O. Z. D. Nr. XII, 2 Gesamter Warenein- und -ausgang auf der Kassel-Frankfurter Straße.

261 Für die folgenden Jahre wird der Gesamtwarenverkehr angegeben: **1837**: 146 751 (94 904 + 51 847) Ztr.,

1838: 148 465 (95 751 + 52 774) Ztr., **1839**: 131 663 (73 113 + 58 550) Ztr., **1840**: 134 302 (76 871 + 57 431) Ztr.

Hessischer Durchgangsverkehr über Witzenhausen 1838 – 1840

Über Witzenhausen ist:	Jahr	eingegangen	ausgegangen	überhaupt
	1838	74.808	28.154	102.961
	1839	62.252	38.289	103.541
	1840	92.894	45.505	138.399

Hierunter sind enthalten:

	1838	1839	1840
Baumwollen – Garn	7.972	5.867	10.216
Baumwollen – Stuhlwaren	476	516	1.511
Rum	248	160	389
Wein	1.514	1.269	570
Südfrüchte	84	108	1.472
Gewürze	1.033	1.552	1.769
rohe Felle	1.893	1.250	972
Kaffee	13.493	12.363	14.874
Tabak – roher	4.875	4.804	10.487
Tabak -fabr.	3.362	3.336	4.667
Seidenwaren	10	60	32
Halbseidenwaren	9	3	3
Wollwaren	556	674	1.205
Zucker – roher	24.248	15.289	22.202
Zucker – fabr.	86	8	117
Leinwand aller Art	913	805	577
Getreide aller Art	236	17	8
lohbares Leder	129	245	236

Hessischer Warenverkehr auf dem Straßenzuge Hamburg – Kassel – Frankfurt 1836

Über Sandeshausen ist	eingegangen	ausgegangen	überhaupt
	90.359	54.209	144.568

Hierunter sind enthalten:

	1836	1837	1838
Baumwollen – Garn	2.724	39	2.763
Baumwollen – Stuhlwaren	6.129	5.975	12.104
Rum	213	102	315
Wein	734	8.122	8.856
Südfrüchte	631	46	677
Gewürze	550	2	552
Kaffee	7.115	1	7116
Tabak – roher	18.647	24	18.671
Tabak – fabr.	2.476	237	2.713
Zucker – roher	6.291		6.291
Zucker – fabr.	117		117
rohe Felle	1.973	47	2.020
Seidenwaren	82	1.938	2.010
Halbseidenwaren	192	129	321
Leinen aller Art	787	10.769	11.556
Wollwaren	3.766	323	4.089
lohbares Leder	173	3.315	3.488
Getreide aller Art	300	6.473	6.773

Hiervon transitieren durch Kurhessen, und zwar zu Sandershausen ein- und zu Sichertshausen ausgehend und umgekehrt (1836):

eingegangen	48.926 (gegenüber der Tabelle oben eine Differenz von 2510 Ztr.)
ausgegangen	33.128
überhaupt	82.053

Hierunter sind enthalten:

Baumwollen – Garn	1.928
Baumwollen – Stuhlwaren	12.069
Rum	168
Wein	8.530
Südfrüchte	242
Gewürze	106
Kaffee	2.543
Tabak – roher	16.484
Tabak – fabr.	2.665
Zucker – roher	4.940
Zucker – fabr.	83
rohe Felle	1.552
Seidenwaren	2.005
Halbseidenwaren	317
Leinen aller Art	878
Wollwaren	4.050
lohbares Leder	3.478
Getreide aller Art	11

Hauptgegenstände der Durchfuhr waren nach dieser Zusammenstellung roher Tabak (nach Baden und Schweiz), Baumwollwaren (englische u. a.), Wein (Rheinwein) und Zucker. Ausfuhrartikel bildeten Leinen und Getreide. Kaffee wurde nur zum kleineren Teile wieder ausgeführt. Leider geht aus dieser Übersicht nicht hervor, welche eigenen Erzeugnisse über Sichertshausen exportiert wurden. Gerade aus dem Kreis Fritzlar ging z. B. Getreide, besonders Weizen, nach Frankfurt und Mainz und Mastvieh nach Frankfurt²⁶².

Es versteht sich von selbst, daß so wichtige Straßen wie die Frankfurter und Hannoversche zu den ersten gehörten, die im 18. Jahrhundert ausgebaut wurden. Nach Herbst war Kassel-Münden Ende des 18. Jahrhunderts schon chaussiert²⁶³. Das mag für den hannoverschen Teil richtig sein, in Kurhessen war es noch nicht ganz der Fall. Die letzten 3 000 Fuß (= 850 m) wurden erst in den Jahren 1821-1823 vollendet und auch in den folgenden Jahren wurden noch bedeutende Verbesserungen, wie z. B. die Umwandlung von Pflaster in Chaussee zwischen Bettenhausen und Sandershausen vorgenommen²⁶⁴.

Aus der Wegegeldverordnung vom 1774²⁶⁵ geht hervor, daß die Frankfurter Straße, soweit sie in den Verkehrsbezirk Kassel fällt, mindestens teilweise schon im Stand war. Die Straße wurde aber nicht wie die frühere über Fritzlar und Gudensberg angelegt. Man wollte die Straße nur durch hessisches Land führen, und

262 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Steuerinspektor Prüssing an Prov. St. A. Kassel 12. XII. 1835 und 15. I. 1839. Andere Ausfuhrartikel aus dem Kreise Fritzlar waren Leinengarn nach Alsfeld und Lauterbach, Schaffelle und Wolle nach dem Eichsfeld und seit 1837 Branntwein nach Grh. Hessen und Waldeck (daselbst und Prov. St. A. Kassel an O. Z. D. 31. I. 1838); von dem Sauerbrunnen im Dorfe Geismar bei Fritzlar wurden jährlich 10-15 000 Flaschen versandt (Höck 112).

263 A. Herbst, Die alten Heer- und Handelsstraßen Südhannovers (1926) 69.

264 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. an Kurf. 21. I. 1821 und der O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 5 O. B. D. an Min. d. Inn. 21. XII. 1825.

265 L. O. VI 789.

Fritzlar war bekanntlich bis 1803 mainzisch. So machte man den kleinen Umweg über Wabern, der dann im Eisenbahnnetz beibehalten wurde. Nach der Erwerbung Fritzlar im Reichsdeputationshauptschluß begann man auch die alte Straße auszubauen²⁶⁶. Nach dem Kriege war das Bestreben der Oberbaudirektion darauf gerichtet, die Straße über Fritzlar wieder zu ihrem alten Recht als Frankfurter Hauptstraße kommen zu lassen, da sie verschiedene Vorzüge hatte. Sie war ungefähr 1 ½ km kürzer, weniger bergig, führte durch zwei Städte, und das Unterhaltungsmaterial war in größerer Nähe. Dazu kam noch, daß durch den Bau eines Dammes bei Fritzlar die Straße vor Überschwemmungen geschützt wurde. Ein Mitglied der Oberbaudirektion war bereits so weit gegangen, vorzuschlagen, daß auf dem Weg von Wabern²⁶⁷ bis Kerstenhausen nur das Allernotwendigste zur Instandhaltung getan werden sollte, da diese Strecke eine unnötige Parallelstraße werden würde, wenn erst die Straße über Fritzlar vollendet wäre²⁶⁸. Die Sache scheiterte schließlich, weil Fritzlar eine sehr steile Stelle, die zur Edderbrücke führte, nicht verbesserte, so daß die Straße für Frachtfuhrwerk nur schwer zu passieren gewesen wäre²⁶⁹.

7. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße in diesem Bezirk

Der einzige Zweck der Korbacher Straße war neben der Zufuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen nach Kassel der Transport der Quadern aus dem Balhorer Steinbruch für die Bauten in der Residenzstadt. Dieser Grund allein genügte nicht, die Straße als staatliche beizubehalten; auch sie wurde 1823 als Landweg erklärt, obgleich sich der Straßenbaureferent Fick vergeblich bemühte, seine Kollegen davon zu überzeugen, daß diese Straße des nahen Materials wegen kaum Kosten verursachte²⁷⁰. Jedoch schon vier Jahre später wurde sie mit anderen wieder in das System der öffentlichen Straßen aufgenommen, aber nur bis Martinhausen, wo der Weg zum Balhorer Steinbruch einmündete, und ihr Ausbau wurde begonnen. Die Chaussierung war bis 1840 noch nicht vollendet, da sie seit 1832 ruhte²⁷¹.

Die Ziegenhainer Straße war für die Verbindung der Stadt und der fruchtbaren Grafschaft Ziegenhain mit Kassel von Bedeutung. Getreide und Früchte und besonders Vieh und Produkte der Viehzucht gingen in großen Mengen aus der Schwalmniederung in die Hauptstadt²⁷². In der an dieser Straße gelegenen Braunkohlenzeche bei Frielendorf, die seit etwa 1820 bestand, wurde 1840 bei einer Belegschaft von 47 Mann 4 300 Tonnen Kohlen gefördert²⁷³. Der Ausbau der Straße sollte bereits im Jahre 1821 erfolgen, aber durch einen eigenartigen Grund wurde er verhindert. Bei der Ausbietung der Materialanfuhrer an den Mindestfordernden versuchten die Einwohner, die Fuhrlohnpreise so in die Höhe zu treiben, daß die Oberwegebauverwaltung von dem Bau vorläufig absehen mußte²⁷⁴. Er erfolgte erst zwischen 1823 und 1831. Die Straße gewann seit Anfang der 20er Jahre noch an Wichtigkeit als Parallelstraße der durch gebirgigere Gegenden führenden Frankfurter Straße²⁷⁵. Die Tatsache, daß an der Ziegenhainer Straße der Spieß lag, jene alte Versammlungsstätte der Hessen, von der aus man ein Hessen dies- und jenseits des Spießes unterschied, leitet uns bereits zum Verkehrsraum Marburg – Frankenberg über.

Drittes Kapitel

Der Verkehrsraum Marburg – Frankenberg

Der Verkehrsraum Marburg – Frankenberg schließt sich im Nordosten an den Bezirk Kassel an. Im Osten ist seine Grenze durch die Stadt Ziegenhain gekennzeichnet; in ihr wechselte die große Querstraße, die von Biedenkopf nach Vacha führte und von Köln bis Ziegenhain Kirchheimer Straße hieß, ihren Namen und zog als Hersfelder Straße weiter. Zu diesem Bezirk, der also den größten Teil Oberhessens umfaßt, gehören folgende Straßen:

266 G. R. Nr. 9.

267 Bis Wabern mußte sie öffentliche Straße bleiben, da von dort die Ziegenhainer Straße ihren Anfang nahm.

268 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

269 siehe 264.

270 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Ficks etc. 1. 1. 1823 und Auszug aus dem Prot. d. Min. d. Inn. 13. III. 1823.

271 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

272 Landau 439.

273 Landau 448; heute ist Frielendorf die größte Zeche des Kasseler Reviers.

274 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

275 siehe 270.

die Frankfurter Straße von Kerstenhausen am Südwestrande des Kellerwaldes über Jesberg, Gilserberg, die Wasserscheide übersteigend und weiter über Halsdorf, Kölbe, Marburg, Gisselberg und Sichertshausen zur großherzoglich-hessischen Grenze in Richtung Gießen;
die Herborner Straße von Gisselberg über Niederweimar in zwei Ästen nach Gladenbach und Herborn;
die Frankenger Straße von Kölbe aus, den Burgwald im Westen umgehend, bei Wetter vorbei und über Münchhausen nach Frankenberg und zur waldeckischen Grenze nach Sachsenberg, Arolsen und
die Somplarsche Straße von Frankenberg über Somplar nach Hallenberg;
die Wittgensteiner Straße von Biedenkopf und der hessen-darmstädtischen Grenze her im oberen Lahntal bis zur Frankenger Straße nördlich von Kölbe, und ihre Fortsetzung jenseits der Frankfurter Straße;
die Kirchhainer Straße über Anzefahr bis Kirchhain im Ohmtal und von dort über Neustadt, Treysa nach Ziegenhain;
die Alsfelder Nebenstraße von Ziegenhain über Willingshausen nach Alsfeld.

1. Die Alsfelder Nebenstraße

Die Fortsetzung der zuletzt beschriebenen Ziegenhainer Straße bildete die Alsfelder Nebenstraße. Durch sie konnte die Frankfurter Straße umgangen werden. Kurhessen hatte daher kein Interesse, durch Chaussierung dieser Straße den Verkehr von Kassel nach Frankfurt auf längerer Strecke ins Großherzogtum Hessen zu treiben und erklärte sie 1823 als Landweg²⁷⁶. Spätere Bemühungen Hessen-Darmstadts um Ausbau einer Verbindung von Alsfeld nach Ziegenhain blieben selbstverständlich erfolglos²⁷⁷.

2. Die Frankfurter Straße

In der Zeit von 1815-40 wurden an diesem ebenfalls schon im 18. Jahrhundert chausseierten Teil der Frankfurter Straße zwei bedeutende Verbesserungen vorgenommen, der Bau der Nehbrücke über die Lahn (südlich von Marburg) und die Umgehung des Halsdorfer Berges. Wenn wir auch sonst nicht auf Einzelheiten in der Linienführung eingehen, so ist doch gerade letztere Verlegung lehrreich für manche Gesichtspunkte, von denen aus die Linienführung bestimmt wurde. Die Straße sollte, sofern nicht technische Gründe dagegen sprachen, möglichst viele Orte berühren. Denn die Verdienstmöglichkeiten der an der Straße gelegenen Gemeinden kamen indirekt wieder dem Staat zugute; auch konnte bei Unglücksfällen den Reisenden schneller Hilfe gebracht werden²⁷⁸. Interessant ist es, wie denn auch bei der Linienführung die kleinen Orte, angefangen von der Stadt Rauschenberg bis zu dem „sehr armen“ Dorfe Schwabendorf²⁷⁹, berücksichtigt werden wollten. Alle führen sie als Grund an die Hebung von Handel und Gewerbe in solchen Orten, die an einer Straße gelegen sind. Bei Verbesserungen sollten Orte, die seit langer Zeit schon an einer Hauptstraße lagen und in ihrem Erwerb auf den Verkehr der Straße eingestellt waren, nicht ohne technische Gründe von dieser umgangen werden. Nach Möglichkeit sollte die Wasserscheide niedrig überschritten und Führung durch Gebirge vermieden werden²⁸⁰.

Für den Eigenhandel war die Frankfurter Straße von keiner zu großen Bedeutung und in Oberhessen noch weniger als in Niederhessen. Leinen als Ausfuhrartikel fiel in der gewerbearmen Provinz Oberhessen fort. Mit Getreide und anderen Produkten der Landwirtschaft und Viehzucht konnte etwas Handel getrieben werden. Nur in wenigen Orten war etwas Industrie hochgekommen, an der Frankfurter Straße Marburg mit Töpferei und Gerberei und etwas abseits von der Straße das Rommershäuser Eisenhüttenwerk; letzteres mit den dazugehörigen Hämmern Rommershausen, Oberrurf, Fischbach, Neubau und Rosenthal lieferte 1840 11 000 Ztr. Roheisen und Gußwaren und 12 000 Ztr. Stabeisen²⁸¹. Von Marburg wurden (nach Landau) jährlich 3 000 Zentner Kalbsleder nach Frankfurt ausgeführt²⁸². Das wichtigere Gewerbe in Marburg war die Töp-

276 O. B. D. VIII Nr. 13 Gutachten Ficks etc. 1. 1. 1823 und Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. III. 1823.

277 Min. d. Ausw. Nr. 1029 Grh. H. Min. d. Ausw. an Kurh. Min. d. Ausw. 24. X. 1836; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. des B. A. für 1837/39.

278 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 II Reg. Marburg an O. B. D. 25. III. 1833.

279 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 III 6. IX. 1835.

280 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 III O. B. D. an Min. d. Inn. 23. II 1835.

281 Hildebrand 103. Seit Anfang des Jahrhunderts hatte sich die Produktion ungefähr verdoppelt (Höck 114 und 151).

282 Landau 380.

ferer. Es wurden jährlich für 30-40 000 Thlr. Geschirr hergestellt²⁸³. Den Ton erhielten die Töpfer aus dem Ebsdorfer Grund.

3. Die Nebenstraßen der Frankfurter Straße südlich von Marburg

Für die Tonfuhren aus dem Ebsdorfer Grund nach Marburg bestand die alte, nicht ausgebaute Grünberger Straße. Wie ihr Name sagt, stellte diese Straße eine Verbindung Grünbergs und des nordöstlichen Teils der Wetterau mit Marburg und den darmstädtischen Gebieten um Biedenkopf und nördlich von Frankenberg her. Darmstadt wünschte daher 1836 ihren Ausbau, Kurhessen lehnte ihn aber ab, obgleich dadurch das damals noch durch seine Viehmärkte bekannte Ebsdorf und die Tongruben um Dreihausen eine Chaussee nach Marburg bekommen hätten²⁸⁴.

Die Hauptstraße von Kassel nach Koblenz führte über Gießen und Wetzlar – so fuhr auch die Post – man konnte aber auch schon kurz hinter Marburg die Frankfurter Straße verlassen, um über Herborn in die administrative Hauptstadt der Rheinprovinz zu gelangen. Die Herborner Straße war bereits vor der westfälischen Zeit teilweise chaussiert und stark befahren worden. Zwar wurde in der Zeit der Fremdherrschaft weiter an ihr gebaut; sie litt aber sehr unter dem Kriege. Sofort nach dem Kriege setzte wieder ein größerer Handelsverkehr in das Rheinland und nach Holland ein²⁸⁵. Obwohl Kurhessen in den Nachkriegsjahren an dieser Straße baute, war sie 1832 noch nicht vollendet²⁸⁶. Jetzt aber erlahmte das Interesse Kurhessens an dieser Straße, da die Verbindung von Köln und Siegen nach Marburg durch die im Bau begriffene Wittgensteiner Straße hergestellt werden konnte. In der ursprünglichen Richtung von Willershausen über Lohra nach Bischoffen und Herborn wurde schon seit 1825 nichts mehr gebaut und dieser Weg als Landweg erklärt, nachdem Hessen-Darmstadt die Straße über Gladenbach dirigiert und sie 1838 vollendet hatte²⁸⁷. Kurhessen chaussierte erst 1842 das Stück zwischen der kurfürstlich-großherzoglich-hessischen Grenze und Willershausen und von Oberweimar nach Gisselberg; das übrige wurde nur notdürftig fahrbar gehalten²⁸⁸.

4. Die Frankfurter Straße, die Niederrheinische Querstraße und das Projekt Koblenz – Kassel

Die schnellste und nur im Vereinsgebiet verlaufende Verbindung von Koblenz mit Kassel und somit mit Berlin herzustellen, war das Bestreben der preußischen Regierung und zwar sofort nach dem Abschluß des preußisch-kurhessischen Zollbündnisses. Das betreffende Schreiben an Kurhessen lautet: „Im Interesse Preußens ist eine Verbindung aus seiner Ruhrstraße zwischen Battenberg und Hallenberg nach Frankenberg und von da nach Fritzlar in die Straße von Kassel nach Frankfurt zu wünschen und auch im Interesse Kurhessens, indem Koblenz dadurch über Kirchen, Altenkirchen, Siegen, Laasphe, Biedenkopf direkt mit Kassel verbunden wird. Hierüber erbitte ich mir Ew. Hohw. gef. Äußerung“²⁸⁹. Um die Stellungnahme Kurhessens zu diesem Projekte zu verstehen, ist vorher eine Darstellung der Verkehrsverhältnisse in diesem Bezirk um

283 Hildebrand 136; Landau 380 gibt 100 000 Thlr. an., die Zahl ist aber bestimmt viel zu hoch.

284 Min. d. Ausw. Nr. 1029 Grh. H. Min. d. Ausw. an kurh. Min..d. Ausw. 24. X. 1936; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39 und Ber. des B. A. dazu.

285 O. B. D. IX Nr. 34; Westf. Nr. 12.

286 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Beschr. d. Landstr. 1832.

287 O. B. D. IX Nr. 37.

288 O. B. D. Nr. 116. Von großer Bedeutung hätte für die Verbindung von Marburg mit Koblenz und die Hebung der Wirtschaft Oberhessens die Schiffbarmachung der Lahn bis Marburg werden können. Die ersten Pläne zu einer Schiffbarmachung gehen bis in die Jahre nach dem 30jährigen Krieg zurück. Damals scheiterte das Unternehmen an dem Widerstande Kur-Triers (Kröncke 8). Nach mehreren erfolglosen Unterhandlungen in den folgenden Jahrhunderten wurde um 1840 wieder die Rede auf das Projekt gebracht. In Kurhessen sprach sich Schwedes dafür aus. Er erkannte an, daß nach den bisherigen Ansichten die Ausführung des Plans für Kurhessen schädlich wäre, da der Warentransport auf der Lahn (und weiter auf dem Rhein) zu dem auf der Weser in Konkurrenz trete. Aber Kurhessen könnte die Schiffbarmachung bis Gießen nicht verhindern, und daher wäre es vorteilhafter, wenn Marburg direkt die Waren beziehen könnte. Dann könnten die Steinkohlen von der Ruhr billig bezogen werden und nur dadurch in Oberhessen Industrie aufkommen; bisher habe es dafür an billigem Brennmaterial gemangelt. In umgekehrter Richtung würde eine größere Ausfuhr von Früchten und irdenem Geschirr aus Oberhessen nach dem Rhein stattfinden können. Kurhessen lehnte ab (Min. d. Ausw. Nr. 1043).

289 Schreiben vom 12. X. 1831, zitiert nach Min. d. Ausw. Nr. 1027 Rother an Wilkens 6. XII. 1835. Da der Wortlaut wichtig ist, zitieren wir das Schreiben wörtlich.

Frankenberg und Kölbe bis zu diesem Zeitpunkt und Schilderung der gerade im Bau befindlichen Straßen notwendig.

Von Marburg aus zog ein natürlicher Verkehrsweg, dem die mittelalterliche Straße folgte, nach Norden, in Richtung auf Paderborn und Bremen²⁹⁰. Die Straße hatte zwei Konkurrenten, erstens die auch bedeutend früher ausgebaute von Frankfurt über Marburg und Kassel nach Bremen. Gegen diese Ablenkung hatte Hessen-Kassel nichts einzuwenden, da der Verkehr dem Lande erhalten blieb, ja noch länger im Lande verweilte. Die zweite Parallelstraße wurde erst kurz vor Abschluß des preußisch-kurhessischen Zollvereins angelegt. Sie war eine Auswirkung der preußisch-großherzoglich-hessischen Zollunion. Seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts bemühte sich Hessen-Darmstadt eine Straße von Arnshausen, über Meschede, Winterberg, Battenberg und Biedenkopf nach Gießen zu erhalten²⁹¹. Der Krieg gebot diesen Plänen Einhalt, doch gab das Großherzogtum Hessen die Hoffnung nicht auf, doch noch einmal den Verkehr von Minden, Paderborn und Osnabrück nach Frankfurt durch sein Land zu ziehen. Eine Gelegenheit schien sich bald nach dem Krieg zu bieten, als Kurhessen das preußische Projekt Berlin – Kassel – Köln ablehnte²⁹². Um die darmstädtischen Umgehungspläne unschädlich zu machen, begann jetzt Kurhessen die Chaussierung der Frankenger Straße. Zugleich sollte mit diesem Bau und später auch mit weiteren Bauten der großen Armut im Kreis Frankenberg abgeholfen werden²⁹³.

Frankenberg gehörte zu den weniger fruchtbaren Kreisen des Landes, hatte aber auch sehr wenig Gewerbe. Allein in Frankenberg selbst gab es einige Tuchmacher, die bis zum Zollverein Absatz ins Bergische und bis nach Köln hatten. Seitdem lag auch dieses Handwerk durch das Aufkommen der Fabriken sehr danieder²⁹⁴. Im Bau öffentlicher Straßen und durch den Verkehr, den sie ins Land brachten, hoffte man dem Kreis neue Nahrungsquellen zu erschließen. Interessant ist es, wie der Landbaumeister Hunrath in Frankenberg als Ergebnis des lebhafteren Verkehrs das Aufgeben von Ansichten erwartete, „die den hiesigen Kreisbewohnern vom Urgroßvater noch ankleben und welche sie bei dem Bestreben, in Kleinigkeiten zu überlisten und zu betrügen, faul und stumpfsinnig, jedoch nicht empfänglich machen für höhere, ihr Bestes mehr fördernde Erkenntnis, somit sie aber in einer Armut erhalten, die keineswegs ein absolutes Resultat des Grund und Bodens ist“²⁹⁵.

Zehn Jahre später erlebte Hessen-Darmstadt die Erfüllung seines Wunsches. Am 15. Februar 1828 hatte als erster der deutschen Mittelstaaten das Großherzogtum Hessen die Zollvereinigung mit Preußen geschlossen. Jetzt lag es im Interesse Preußens, eine möglichst zollfreie Verbindung von Westfalen nach dem Süden zu schaffen. Im Osten und Westen durch Parallelstraßen umgangen, blieb Kurhessen nichts anderes übrig, als Anschluß an die preußische Zollpolitik zu suchen. Schon 1831 war die neue Ruhrstraße von Meschede über Winterberg, Hallenberg, Battenberg, Biedenkopf und Gladenbach nach Gießen vollendet.

Ein weiterer Straßenzug, der bei Kölbe vorüberführte, stand 1831 gerade im Begriff chaussiert zu werden. Er sollte mittels der Wittgensteiner, Kirchhainer und Hersfelder Straße Westfalen mit Thüringen und Sachsen in Verbindung setzen und die Eisenfuhrn aus dem Siegenschen und die Erzeugnisse der wittgensteinschen und bergischen Fabriken auf dem längsten Wege durch Kurhessen leiten. 1831 wünschten die Landstände zur Hebung der Not auf dem Lande den Ausbau der Kirchhainer und Hersfelder Straße, an denen bisher nur wenig geschehen war²⁹⁶, und genehmigten, obwohl die Oberbaudirektion nur wenig Wert darauf legte, im nächsten Jahre die Chaussierung des ganzen Straßenzuges, da sie die Anlegung einer Konkurrenzstraße über Wetzlar, Gießen und Alsfeld nach einem etwaigen Zollanschluß Nassaus befürchteten²⁹⁷.

290 Die Frankenger Straße hieß im Volksmunde noch 1839 Bremer Straße (O. B. D. IX Nr. 12). In Frankenberg gibt es heute noch eine Bremer Straße.

291 Eversmann 9 und 80.

292 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 Promemoria ohne Datum (vor 31. III. 1818); siehe S. 20.

293 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 35 O. W. B. D. an Kurf. 13. XII. 1818.

294 H. St. A. Marburg Nr. 31 N. St. A. Frankenberg an H. St. A. Marburg 2. I. 1836.

295 O. B. D. IX Nr. 12 Hunrath an O. B. D. 7. XI. 1839.

296 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10 Promemoria der Landstände an Min. d. Inn. 22. II. 1831.

297 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11.

So lagen also die Verhältnisse, als Preußen eine Verbindung der Ruhrstraße mit der Frankfurter Straße beantragte. Preußen hatte, wie wir schon hervorhoben, bei diesem Projekt nur die eine Absicht im Auge, die geradeste Verbindung zwischen der Verwaltungshauptstadt der Rheinprovinz und der Landeshauptstadt Berlin mit Umgehung des zollvereinsfeindlichen Nassaus herzustellen. In seiner Antwort vom 14. Juli 1832 ignorierte Kurhessen den Bau einer Straße, die zwischen Battenberg und Hallenberg die Ruhrstraße verließ und über Frankenberg nach Fritzlar führte, und schlug zwei andere Projekte für die Verbindung vor, die es bereits in den Etat für die nächsten Jahre aufgenommen hatte. Hessen wollte eine Straße von Frankenberg über Somplar nach Hallenberg bauen und den Ausbau der Wittgensteiner Straße fortsetzen²⁹⁸. Damit wäre allerdings sogar eine doppelte Verbindung der Ruhrstraße mit der Frankfurter Straße erreicht worden, aber keine, die ohne Umweg von der Ruhrstraße zur Frankfurter Straße und weiter in Richtung nach Kassel führte. Es konnte doch unmöglich einem Fuhrmann zugemutet werden, von Koblenz über Biedenkopf nördlich nach Hallenberg zu fahren, dann nach Süden über Frankenberg nach Kölbe abzubiegen und wieder nördlich nach Kassel seine Reise fortzusetzen! Die Absicht der kurhessischen Regierung mit dem Bau der Straße von Hallenberg nach Frankenberg lag klar zu Tage und geht deutlich aus den Akten hervor. Sie wollte den an die Ruhrstraße verlorenen Verkehr wiedergewinnen. Mit dem zweiten Vorschlag dachte sie durch Vermittlung Preußens für den Ausbau der Wittgensteiner Straße jenseits der Grenze nach Biedenkopf das Großherzogtum Hessen zu gewinnen, das diesen Bau von für Kurhessen ungünstigen Bedingungen abhängig machte²⁹⁹. Da Preußen der Fordernde war, der Verkehr von Koblenz nach Berlin – sollte er nicht durch Zollvereinsausland gehen – durch Kurhessen geführt werden mußte, so durfte sich Kurhessen diese Politik gegenüber Preußen leisten. Wie sich von selbst versteht, konnte Preußen sich mit den Gegenvorschlägen nicht zufrieden geben. In einem zweiten Schreiben an Preußen konzidierte denn die kurhessische Regierung die Verbindung über Frankenberg³⁰⁰. Genaueres über die Linienführung gab sie absichtlich nicht an, da sie noch zwischen der von Preußen gewünschten nach Fritzlar und einer weiter südlichen nach Jesberg schwankte. Die Oberbaudirektion entschloß sich für die letztere aus mehreren Gründen. Erstens verlief sie nur auf kurhessischem Gebiet; das war wohl der Hauptgrund. Zweitens würde damit die Gegend der sogenannten Bustruth (zwischen Gemünden und Haina) für den Verkehr erschlossen und das Rommershäuser Eisenwerk in einen Straßenzug gebracht werden. Wenn später noch die Straße über Jesberg nach Ziegenhain verlängert würde, wäre eine Verbindung des Ruhrgebietes mit der fruchtbaren Schwalmniederung geschaffen. Dazu kam ein technischer Grund. Die Wasserscheide konnte beide Male an den niedrigsten Punkten überschritten werden. Der Umweg von 3 ½ – 4 km (nur!)³⁰¹ würde durch Serpentinwege bei Wildungen wieder aufgehoben. Die Kosten wurden übrigens auf 150 000 Mk. veranschlagt³⁰².

Unterdessen war im Juni 1833 der Bau der Straße von Frankenberg nach Somplar begonnen worden und Hessen mußte jetzt danach trachten, sich der Fortsetzung in Preußen zu vergewissern. Mit der Mitteilung der Linienführung nach Jesberg verband es zugleich das Ersuchen an Preußen, die Straße von Somplar nach Hallenberg auszubauen³⁰³. In seiner Antwort³⁰⁴ erklärte Preußen auch die Verbindung von Frankenberg nach Jesberg nicht für die seinen Zwecken entsprechend, da Jesberg südlicher als Hallenberg und Frankenberg liege. Preußen hatte somit auch kein Interesse an dem Bau der Somplarschen Straße, erklärte sich aber dennoch zur Fortsetzung eventuell bereit, wahrscheinlich um durch seine Bereitwilligkeit Kurhessen für den preußischen Plan willfähriger zu machen. Das Preußen, wie es angab, wirklich die Fortsetzung der Somplarschen Straße nach Bromskirchen im Großherzogtum Hessen erwartet hatte, ist nicht anzunehmen; denn das war sicher, daß Hessen-Darmstadt niemals in eine Abzweigung aus der Ruhrstraße in nord-südlicher Richtung eingewilligt hätte. Im Promemoria vom 29. März 1834³⁰⁵ machte Kurhessen ein gutes Zugeständnis: es erkennt als geradeste Richtung die Linie von Battenberg über Frankenberg, Wildungen nach Fritzlar an, hält allerdings die beiden anderen Linien für zweckmäßiger, „wird jedoch gern auch auf anderweitige Straßenbauten eingehen, welche den beiderseitigen Interessen entsprechen“. Hessen mußte auf die Fort-

298 Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten.

299 Siehe Seite 48.

300 Ges. .Bln. Nr. 175 Kurh. an Preußen 12. VII. 1833.

301 Hier gibt die Oberbaudirektion die Entfernung von Frankenberg nach Jesberg mit 22 km an, im Etat für die Finanzperiode von 1834/36 mit 27 ½ km.

302 Ges. Bln. Nr. 175 O. B. D. an Min. d. Inn. 15. VIII. 1833.

303 Daselbst Min. d. Fin. an Gesandtschaft Berlin 15. X. 1833.

304 Daselbst Preußen an Kurh. 12. II. 1834.

305 Ges. Bln. Nr. 175.

setzung nach Hallenberg bedacht sein. So hatte nun jedes der beiden Länder ein Pfand, das es gegen das andere ausspielen konnte, und die Verhandlungen wurden jahrelang erfolglos weitergeführt. Auch Hessen-Darmstadt mischte sich zeitweise in den Kampf und beantragte den Bau einer Straße von Allendorf über Rennertehausen nach Frankenberg, den Kurhessen erklärlicherweise ablehnte³⁰⁶.

Erst 1842 ging Preußen daran, die kurze Strecke von Hallenberg bis zur Grenze zu bauen³⁰⁷; die Straße von Frankenberg über Wildungen nach Fritzlar, deren Ausbau schon früher für die Verbindung Frankенbergs mit Kassel und Karlshafen nicht unwesentlich gewesen wäre, wurde erst in den fünfziger Jahren chaussiert³⁰⁸. An der Frankenger Straße wurden in den dreißiger und vierziger Jahren verschiedene Chaussierungen und Verbesserungen vorgenommen³⁰⁹. Die Frequenz der Straße nahm wieder zu³¹⁰. Die Chausseegeldeinnahme in Frankenberg stieg in den Jahren 1834 bis 1840 von 70 auf 326 Thlr.³¹¹ Seit der Mitte der dreißiger Jahre verkehrte zwischen Arolsen und Marburg zweimal wöchentlich eine Fahrpost³¹².

Der Ausbau der Niederrheinischen Querstraße, der in den Jahren 1831/32 begonnen hatte, dauerte ungefähr 10 Jahre, er war 1842 vollendet³¹³. Es hätte nicht viel gefehlt, so hätte diese Straße, die ihrer natürlichen Lage nach dazu bestimmt war, mehrere Landstädte untereinander zu verbinden, von Ziegenhain bis zur großherzoglich-kurhessischen Grenze kaum eine Stadt berührt. Nach der Meinung Meisterlins sollte die Straße von Ziegenhain über Treysa nach Josbach in die Frankfurter Straße geleitet werden. Dagegen wandte sich das Ministerium des Inneren, das die Berührung möglichst vieler Städte befürwortete. Dagegen stimmte es der Oberbaudirektion in der Umgehung Marburgs, das ja wirklich nicht in diesen Straßenzug gehörte, zu³¹⁴. Auch Treysa und Kirchhain, von dem die Oberbaudirektion den Anbau an die Straße erwartete, mußten sich die Führung durch die Städte erst erkämpfen³¹⁵.

Im Auslande, in Preußen und im Großherzogtum Hessen, war die Straße, soweit sie zugleich zu anderen Straßenzügen gehörte, schon beim Abschluß des Zollvereins ausgebaut. Das war nur bei dem kurzen Stück von Eckelshausen (südlich von Biedenkopf) bis zur Grenze noch nicht der Fall. Hessen-Darmstadt machte die Vollendung auf seinem Gebiet von dem Ausbau der Straße von Kirchhain nach Kirtorf abhängig, um die Verbindung von Elberfeld und Siegen mit Thüringen und Franken über Kirtorf, Alsfeld, Lauterbach und Fulda herzustellen. Zu diesem Zwecke hatte es bereits zu Artikel 4 des Vertrages vom 25. August 1831³¹⁶ den Bau der Straße in Kurhessen von Marburg bis an die Grenze bei Kirtorf und von Fulda bis zur Grenze bei Landenhausen beantragt. Auf diese Bedingungen konnte Kurhessen nicht eingehen, wollte es nicht von vornherein seiner neuen Querstraße einen Teil des Verkehrs entziehen³¹⁷. So blieb sowohl die Strecke Eckelshausen – Buchenau als auch Kirchhain – Niederklein vorläufig unchaussiert³¹⁸.

306 Min. d. Ausw. Nr. 1029 Grh. h. Min. d. Ausw. an kurh. Min. d. Ausw. 24. X. 1836.

307 Ges. Bln. Nr. 179 Preußisches Min. d. Ausw. an Doernberg 29. IX. 1842.

308 L. Curtze, Geschichte und Beschreibung des Fürstentums Waldeck (1850) 455.

309 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39; Min. d. Ausw. Nr. 1032.

310 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Bemerkungen zum Ber. des B. A. für 1837/39.

311 Fin. Min. Nr. 340. Allerdings beruht die Angabe vom 1834 nur auf einer vom Landbaumeister in Marburg erteilten Auskunft.

312 „Die preußischen Post-Course und die mit denselben in unmittelbarer Verbindung stehenden ausländischen Posten“, Jahrgang 1837.

313 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 II; O. B. D. Nr. 116; die Wittgensteiner Straße schon 1840.

314 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 O. B. D. an Min. d. Inn. 22. IV. 1832 und Min. d. Inn. an O. B. D. 19. V. 1832.

315 O. B. D. VIII Nr. 37.

316 Ges. Stuttg. Nr. XV.

317 Min. d. Ausw. Nr. 1027 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Ausw. 19. VI. 1832, Grh. H. an Kurh. 19. XII. 1832 und O. B. D. an Min. d. Inn. 15. III. 1833.

318 Eckelshausen – Buchenau war Ende 1842 (Min. d. Ausw. Nr. 1029), Kirchhain – Niederklein, obgleich nächste Verbindung Marburg – Fulda, 1846 (O. B. D. IX Nr. 3) noch nicht chaussiert.

Viertes Kapitel

Der Verkehrsraum Bebra – Hersfeld

Zum Verkehrsraum Bebra – Hersfeld rechnen wir die folgenden Straßen:

die Fortsetzung der Niederrheinischen Querstraße über Ziegenhain hinaus, die Hersfelder Straße von Ziegenhain südlich des Knülls über Neukirchen, Oberaula und Kirchheim nach Niederaula;
die Alsfelder Straße von der großherzoglich-hessischen Grenze, aus der Richtung von Alsfeld kommend, über Lingelbach, Niederaula und östlich des Knülls nach Hersfeld;
die Nürnberger Straße im Fuldataal von Kassel über Melsungen, Altmorschen, Rotenburg, Bebra nach Hersfeld und südlich des Seulingswaldes über Friedewald zur weimarischen Grenze in der Richtung nach Vacha;
die Nürnberger Nebenstraße von Bebra über den Seulingswald nach Friedewald;
die Sontraer Straße von Wichmannshausen über Sontra westlich des Richelsdorfer Berglandes nach Bebra;
die Würzburger Straße im Haunetal von Hersfeld über Oberbaun, Neukirchen nach Hünfeld;
die Homburg – Hersfelder Straße von der Ziegenhainer Straße über Homburg, Holzhausen und nördlich des Knülls über Obergeis nach Hersfeld;
die Flößholztransportstraße vom Fuldaknie bei Bebra zwischen Richelsdorfer Gebirge und Seulingswald über Hönebach zur Werra bei Heringen und Berka;
die Berkaer Straße von Berka und der weimarischen Grenze herkommend über Hönebach und den Seulingswald nach Friedewald.

Dies Gebiet fällt ungefähr mit dem der Schockkleinenindustrie³¹⁹ zusammen, und in diesem Bezirk liegen ebenfalls die beiden wichtigsten Orte für Wolltuchherstellung, Hersfeld und Melsungen. Die Tuchfabriken in Hersfeld benötigten allein ungefähr ein Viertel der gesamten in Kurhessen verarbeiteten Wolle (5 000 von 20 000 Ztr.)³²⁰. In Melsungen bestanden in den dreißiger Jahren zwei Tuchfabriken, von denen die eine ihren Hauptabsatz im Ausland, in der Osthälfte Preußens, in Bayern, Württemberg, Baden, Nassau und der Schweiz hatte, die andere größtenteils ins Inland und weniger in die Vereinsstaaten lieferte³²¹. Der Wollbedarf der beiden Fabriken und 60 selbständigen Meister betrug jährlich 1 000 Zentner³²². Als Orte mit Fabrikation von Baumwollzeug sind Hersfeld und Breitenbach am Herzberg mit je zwei Fabriken, die 3-400 Menschen beschäftigten, zu nennen³²³. Die Maschinen für die Tuchfabriken wurden in Melsungen selbst hergestellt³²⁴. Andere Gewerbe traten hinter denen der Textilindustrie zurück. Nur einige sind hier zu nennen, so die Rübenzuckerfabrik in Rotenburg und das Korbflechten in den Orten an der Fulda, besonders in Beiseförth (südlich von Melsungen), dessen Einwohner ihre Waren hauptsächlich in die Gegend von Paderborn verkauften³²⁵. Die Landwirtschaft war nur im fruchtbaren Fuldataal von Bedeutung. Besonders Weizen wurde ausgeführt, nach Mainz und Münden³²⁶, von letzterem Orte wahrscheinlich weiter über Bremen in überseeische Länder.

1. Die Straßenzüge von Kassel und Witzenhausen über Hersfeld nach Frankfurt

Die letzte, aber auch wenigst wichtige der großen Straßen, die in Kassel ihren Anfang nahmen, war die Nürnberger Straße. Obgleich auch sie zu den Poststraßen des Reglements von 1721³²⁷ gehörte, war 1816 nur das kleine Stück von Kassel bis Waldau (ungefähr ein Kilometer von der Grenze des heutigen Stadtkreises Kassel entfernt) und bei Melsungen chaussiert³²⁸. Die Schiffbarkeit der Fulda bis Hersfeld ermöglichte

319 Das Gebiet der Schockkleinenindustrie umfaßte die Kreise Melsungen, Rotenburg, Hersfeld, Hünfeld, Fulda und die Ämter Oberaula und Lichtenau. Über die verschiedenen Leinensorten und den Leinenhandel siehe Lerch 134-148.

320 Hildebrand 132.

321 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel Oberrentmeister von Melsungen an Prov. St. A. Kassel 9. XII. 1832.

322 L. Armbrust, Geschichte der Stadt Melsungen (2. Aufl. 1921) 90.

323 Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. 3. VI. 1842.

324 siehe 322.

325 siehe 321.

326 H. St. A. Kassel Nr. 46 Prov. St. A. Kassel N. St. A. Melsungen an Prov. St. A. Kassel 11. 1. 1838.

327 vergl. Abschn. 1 § 1.

328 O. B. D. VIII Nr. 7.

den Transport der eigenen Erzeugnisse zu Wasser. Erst um diese Zeit erhielt die Straße durch die Erwerbung Fuldas größere Bedeutung. Die Nürnberger Straße diente nämlich weniger, wie man es ihrem Namen nach eigentlich erwarten sollte, dem Verkehr von Kassel nach Nürnberg – nur die Post dorthin ging auf dieser Straße, der Frachtverkehr bewegte sich über die Leipziger und Sächsische Hauptstraße – sondern ihr Hauptzweck war zusammen mit dem der Würzburger Straße, Kassel mit Fulda und Unterfranken zu verbinden und so einen neuen Straßenzug von den Hansestädten nach Bayern und dem südwestlichen Deutschland durch Kurhessen herzustellen. Diese neue Richtung besaß gegenüber der älteren durch Thüringen den Vorteil, daß Preußen und die vielen thüringischen Kleinstaaten mit ihren unzähligen Zoll- und Wegegeldplackereien umgangen werden konnten. In Hersfeld wurde die schiffbare Fulda erreicht, auf der die Waren bis Münden und weiter auf der Weser zu Schiff bis zur Nordsee geschafft werden konnten.

Wenn auch die Strecke von Kassel bis Morschen und von Bebra nach Hersfeld seit 1816 verbessert, die Strecke von Bebra nach Morschen nach 1822 und die Würzburger Straße von 1819 bis 1822 chaussiert wurde³²⁹, so war die Nürnberger Straße für schweres Fuhrwerk noch 1832 kaum passierbar, da sie eben viele noch nicht kunstmäßig ausgebaute Abschnitte enthielt³³⁰. Nur ausnahmsweise war auch schweres Frachtfuhrwerk darauf anzutreffen, wie z. B. in den Jahren 1828 bis 1831. In dieser Zeit vermied man, um den hohen Zöllen in dem mit Preußen verbündeten Großherzogtum Hessen zu entgehen, die Straße von Kassel über Marburg und Gießen nach Frankfurt und fuhr trotz des Umweges über Hersfeld, Fulda und Hanau³³¹. Unterhandlungen mit Bayern, die 1828 stattfanden, scheinen nicht zum Ziele geführt zu haben³³².

Ähnlich waren die Zustände auf einem zweiten Straßenzug, der von den Hansestädten über Hersfeld nach Frankfurt und Bayern führte. Wir haben ihn schon³³³ im Zusammenhang mit der Allendorfer Straße und Sächsischen Nebenstraße, die den Anfang dieser Verkehrslinie bildeten, erwähnt. Die Verbindung zur Nürnberger Straße stellte die Sontraer Straße her. Die Pläne für ihre Chaussierung gingen auch schon in die ersten Jahre nach den Befreiungskriegen zurück³³⁴, aber erst um 1840 wurden sie ausgeführt³³⁵. Trotzdem herrschte auf diesem Straßenzuge, im Gegensatz zu dem vorhergenannten, besonders seit dem Zollverein ein größerer Verkehr³³⁶. Brauchbare Angaben haben wir nur für den Verkehr zwischen Witzenhausen und Frankfurt und nur für die drei Jahre 1836, 1837 und 1839 gefunden³³⁷.

Wie bei den anderen Nord-Südstraßen³³⁸ ergibt sich auch hier, daß der Nord-Süd- viel größer als der Süd-Nordverkehr war:

Jahr	Witzenhausen – Frankfurt	Frankfurt – Witzenhausen
1836	47.304	24.456 Ztr.
1837	45.915	20.861 Ztr.
1839	49.925	24.684 Ztr.

2. Die Nebenstraßen der Nürnberger Straße

Die Nebenstraßen der Nürnberger Straße zweigten in Hersfeld oder Bebra ab. Nur ein einziges nördlicheres Straßenprojekt ist zu nennen, das wir aber schon früher behandelt haben³³⁹. Es ist die Verbindung der Berliner, Leipziger, Nürnberger und Frankfurter Straßen untereinander, die „langen Hessen“ des Mittelalters. Zwei Linien kamen für die Verbindung der Nürnberger mit der Frankfurter Straße in Betracht, Melsungen – Nierdermöllrich und Malsfeld oder Melsungen – Homberg.

329 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821 und der O. B. D. 26. II. 1822.

330 Min. d. Ausw. Nr. 1170 III Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 10. XII. 1832.

331 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8 O. B. D. an Min. d. Inn. 5. IX. 1828; vgl. Kap. II § 6, auch über die Zollverhältnisse nach 1831.

332 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. IV. 1828; vgl. Kap. V § 1.

333 siehe Kap. I § 3.

334 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

335 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

336 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17. Ber. der O. St. D. 2. II. 1834.

337 O. Z. D. Nr. XII, 2.

338 vgl. Seiten 23, 36, 40.

339 siehe Kap. I § 5.

Für den besseren Absatz der Homberger Eisen- und Braunkohlenwerke war seit den dreißiger Jahren von dem staatlichen Ausbau der Homberg – Hersfelder Straße die Rede. Der Antrag wurde Anfang 1832 von mehreren Gemeinden im Kreise Hersfeld und Homberg gestellt und von der Oberbaudirektion befürwortet³⁴⁰. Es sollte durch diesen Bau insbesondere dem Mangel an Baumaterial in Hersfeld und Umgegend abgeholfen werden. Die Bausumme wurde als Beihilfe für die Gemeinden erst in der Finanzperiode 1837/39 genehmigt³⁴¹. Die Straße war 1842 im Kreise Hersfeld vollendet, im Kreise Homberg noch im Bau³⁴².

Die Braunkohlenzeche bei Homberg war seit 1825 in Betrieb. Die Förderung betrug 1840 etwa 3 000 Tonnen. Seit 1836 wurde ein großer Teil der Homberger Kohlen in die Zuckerfabrik in Wabern geliefert, die demselben Eigentümer gehörte³⁴³. In dem staatlichen Eisenhütten- und Hammerwerk, das den Eisenstein aus dem benachbarten Mardorf bezog, stieg die Produktion in den zwanziger und dreißiger Jahren von 4000 Ztr. Roh- und Gußeisen und 11-1200 Ztr. Stabeisen auf 9 000 bzw. 1 500 bis 1 600 Ztr.³⁴⁴.

In dem schon mehrmals angeführten Promemoria der Landstände an das Ministerium des Inneren vom 22. Februar 1831 zur Hebung der Not auf dem Lande³⁴⁵ wurde auch eine Straße in Vorschlag gebracht, die südlich von Hersfeld (an der Kreisgrenze) die Würzburger Straße verlassen und über Eiterfeld nach Rasdorf führen sollte. Von dort sollte sie mit der von Bayern geplanten und in Weimar bereits im Ausbau begriffenen Straße über Geisa und Tann nach Mellrichstadt in Verbindung gesetzt werden. Es war dies eins der Projekte für neue Straßen von Kurhessen nach Bayern, von denen im nächsten Kapitel noch die Rede sein wird³⁴⁶. 1837 wurde der Antrag auf Ausbau dieser Straße von verschiedenen Gemeinden aus innerwirtschaftlichen Gründen wiederholt: einerseits bedeutender Tuchhandel von Hersfeld auch nach Geisa und Tann, andererseits landwirtschaftliche Ausfuhr aus dem stark bevölkerten Amt Eiterfeld nach Hersfeld. Der Bau wurde als nur lokalen Interessen dienend und als Konkurrenzstraße für die über Hünfeld und Fulda nach Bayern führenden Wege abgelehnt³⁴⁷.

Die Flößholztransportstraße hatte das Nadelholz, das vom Thüringer Wald die Werra hinabgeflößt wurde, in die Provinzen Nieder- und Oberhessen zu leiten³⁴⁸. Sie wurde erst 1827 Staatsstraße und ihr Ausbau im folgenden Jahre begonnen³⁴⁹. Doch wie bei mancher anderen minderwichtigen Straße stockte der Weiterbau seit 1832.

Eine andere Straße, die in Bebra die Nürnberger Straße verließ, war die Nürnberger Nebenstraße, die bei Friedewald wieder in die Nürnberger Straße mündete. Sie kürzte den Umweg, den die Hauptstraße über Hersfeld der Bedeutung Hersfelds wegen machte, für leichtes Fuhrwerk ab³⁵⁰. Ihrer geringen Wichtigkeit wegen wurde sie 1823 aus der Reihe der öffentlichen Straßen gestrichen³⁵¹.

3. Der Straßenzug von Leipzig über Hersfeld nach Frankfurt

Die Nürnberger Straße von Hersfeld nach Vacha war, wie schon erwähnt, weniger die eigentliche Fortsetzung der Strecke Kassel – Hersfeld als ein Teil der großen Niederrheinischen Querstraße von Biedenkopf nach Vacha. Als solcher erfolgte ihr Ausbau ebenso wie der der übrigen Teile (in diesem Bezirk die Hersfelder und Alsfelder Straße von Hersfeld bis Niederaula) in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Zugleich sollte die Straße über Philippstal auf das rechte Werraufer geleitet werden, um den Werraübergang,

340 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 O. B. D. an Min. d. Inn. 10. IV. 1832.

341 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

342 O. B. D. Nr. 116.

343 Landau 254; Braunkohlenbergbau 85. Heutige Förderung 45-50 000 Tonnen.

344 Höck 115; Landau 255.

345 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10.

346 siehe Kap. V § 1.

347 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. des B. A. für 1837/39.

348 O. B. D. Nr. 116 Verzeichnis der Straßen Kurh. Mai 1839.

349 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. IV. 1828; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828/29.

350 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

351 O. B. D. VIII Nr. 13 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. III. 1823.

der bisher in Vacha stattfand, für Kurhessen zu gewinnen³⁵². Der Plan wurde nicht ausgeführt. Im Großherzogtum Sachsen-Weimar war die Straße von Vacha nach Dorndorf chaussiert, von Dorndorf nach Salzungen und weiter nach Meiningen wurde von Weimar und Meiningen auf dem linken Werraufer eine Straße gebaut, die Anfang 1838 fast vollendet war³⁵³. Das Stück von der Grenze nach Vacha wollte Weimar als Äquivalent für den Bau der Straße von Wichmannshausen nach Richelsdorf chaussieren. Da Kurhessen nichts für den von Weimar geforderten Bau tat, wurde auch das kleine Stückchen von der Grenze bis Vacha vorläufig nicht kunstmäßig gebaut³⁵⁴. Um den Verkehr aus dem Fuldaischen gleichfalls auf die Niederrheinische Querstraße und ganz durch Kurhessen zu lenken, plante die Oberbaudirektion eine Fortsetzung von Niederaula nach Neukirchen an der Würzburger Straße; der großen Terrainschwierigkeiten wegen wurde das Projekt von den Ständen nicht genehmigt³⁵⁵.

Im Staatsvertrage vom 16. Oktober 1815 und der Militärstraßenkonvention vom 9. Mai 1817 wurde die Straße von Eisenach über Bebra oder Vacha, Hersfeld nach Alsfeld als Etappenstraße für das preußische Heer bestimmt³⁵⁶. Auf Grund dieser Verabredung forderte Preußen die Verbesserung des Weges, die auch von Kurhessen zunächst ausgeführt wurde³⁵⁷. Zu einer Chaussierung der Alsfelder Straße jenseits Niederaula und der Berkaer Straße konnte man sich nicht entschließen. Die Straße von Alsfeld nach Berka bildete nämlich einen Teil des natürlichen Straßenzuges, der im Mittelalter die „kurzen Hessen“ hieß und von Frankfurt über Friedberg, Grünberg, Alsfeld, Hersfeld und Eisenach nach Leipzig führte. Diese großherzogliche Hauptstraße war also eine gefährliche, natürliche Konkurrentin der Frankfurt-Leipziger Straße über Hanau und Fulda. Wollte die kurhessische Regierung die wichtige, ja vielleicht wichtigste Verkehrsverbindung in Deutschland ihrem Lande erhalten, so mußte sie alle Straßenbauten vermeiden, die diesen Verkehr irgendwie ablenken konnten. Dazu gehörte vor allen Dingen die Chaussierung der Alsfelder und der Berkaer Straße. Letztere wurde 1823 zum Landweg gemacht³⁵⁸. Schwieriger lagen die Dinge bei der Alsfelder Straße. Da sie verkehrsmäßige Militärstraße war, kam eine Erklärung zum Landwege nicht in Frage, wenn auch Bestrebungen in der Oberbaudirektion dafür und für Verlegung der Militärstraße vorhanden waren³⁵⁹. Eine Verpflichtung zur Chaussierung konnte aus dem Vertrage von 1817 nicht abgeleitet werden.

Ein solcher Antrag wurde erst von Hessen-Darmstadt zu Art. 4 des Zollvertrages vom 25. August 1831 gestellt³⁶⁰. Kurze Zeit später wurde auch von Preußen in Verbindung mit dem von Kurhessen gewünschten Bau der Trefffurter Straße die Herstellung der Militärstraße bei Meisterlin in Berlin und beim Bundestagsgesandten in Frankfurt zur Sprache gebracht³⁶¹. Die Verbesserung auf dieser nach einem Bericht der Oberbaudirektion „wegen der Berghöhen zum Befahren mit Frachtfuhren nicht geeigneten Straße“³⁶² wurde noch 1832 ausgeführt³⁶³.

Solange für die Leipzig – Frankfurter Straße und die Niederrheinische Querstraße noch Konkurrenz zu befürchten war – nämlich während der Zeit ihres Ausbaues bzw. der Verbesserung daran – konnte Kurhessen auch nicht dem hessen-darmstädtischen Antrage auf Fortsetzung der Straße von Lauterbach über Schlitz nach Hersfeld und Fulda zustimmen (1836). Die Straße nach Hersfeld hätte im Zusammenhang mit der Vogelsberger Staatsstraße eine Konkurrenzstraße für die Straße über Fulda werden können. Erst 1840 wurde der Gemeinde Niederjossa für diesen Bau als Landweg erster Klasse eine Unterstützung aus der Staatskasse bewilligt³⁶⁴. Die Straßen von Schlitz nach Hersfeld und nach Fulda hätten eine Verbindung von Fulda nach

352 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Erl. zum Ber. des B. A. für Etat 1834/36.

353 Min. d. Ausw. Nr. 1033 Sachsen-Weimar an Kurh. 9. I. 1838.

354 Dasselbst Sachsen-Weimar an Kurh. 26. XI. 1839 und 20. XI. 1840.

355 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39 und Ber. des B. A. dazu.

356 S. G. II (1817) 57.

357 Min. d. Ausw. Nr. 1034; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

358 O. B. D. VIII Nr. 13 Auszug aus dem Prot. des Min. d. Inn. 13. III. 1823.

359 Dasselbst Gutachten Windemuths 17. XII. 1822.

360 Ges. Stuttg. Nr. XV.

361 Ges. Bln. Nr. 175 Aktenauszug der zwischen Preußen und Kurhessen verabredeten Straßenbauten; Ges. Bt. Nr. LXXXVII Nagler an Rieß 1. III. 1832; vgl. Kap. I § 1.

362 Min. d. Ausw. Nr. 1028 Meisterlin an Min. d. Fin. 2. II. 1832.

363 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832-39.

364 Min. d. Ausw. Nr. 1029 Grh. h. Min. d. Ausw. an kurh. Min. d. Ausw. 24. X. 1836 und Auszug aus dem Prot. des Min.

Hersfeld an der Fulda entlang ergeben, was der Straße über Hünfeld hätte nachteilig werden können.

Damit haben wir die Darstellung der Verkehrsverhältnisse in den nördlichen, althessischen Provinzen beendet und wenden uns nun denen in den später erworbenen Landesteilen zu, deren Rückgrat genau wie heute die Berlin – Frankfurter Schnellzugsstrecke, damals die Leipzig – Frankfurter Straße bildete.

Fünftes Kapitel

Die Verkehrsräume Fulda und Frankfurt

Der südliche Teil Kurhessens kann insofern als Einheit begriffen werden, als er seit langem durch das Verkehrszentrum Frankfurt und die Straße von Frankfurt nach Leipzig bestimmt worden ist. Jedoch besaß das Gebiet um Fulda noch viele Straßen, die die Wege aus den nördlichen Bezirken wie aus Oberhessen fortsetzten und es mit diesen Verkehrszentren eng verstrickten, so daß es als Übergangsland zwischen dem Norden und dem Süden erscheint und darum eine besondere Begrenzung erfordert. Diese Grenze zwischen dem Verkehrsraum Fulda und dem Verkehrsraum Frankfurt im engeren Sinne ist über den Schlüchtern Landrücken, der die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser bildet, zu ziehen. Um aber die Betrachtungen über die Frankfurt – Leipziger Straße nicht unnötig zu trennen, geben wir schon hier eine Aufzählung der Straßen beider Bezirke:

- die Fränkische Straße von Fulda über Döllbach zur bayrischen Grenze über die Rhön nach Brückenau und Würzburg;
- die Bayrische Nebenstraße im oberen Fuldatal von Fulda zur bayrischen Grenze ebenfalls über die Rhön und Gersfeld nach Bischofsheim;
- die Maberzeller Straße von Fulda über Maberzell, Großenlüder zur darmstädtischen Grenze in Richtung nach Lauterbach;
- die Leipzig – Frankfurter Straße von Eisenach und Vacha her bei Rasdorf ins Kurfürstentum Hessen eintretend, über Hünfeld weiter im Haunetal nach Fulda, von dort im Fliedetal über Neuhoef und den Landrücken nach Schlüchtern und im Kinzigtal über Steinau, Salmünster, ein kleines Stück über Bayern (Wirtheim), über Gelnhausen, Langenselbold, Hanau, Dörnigheim nach Frankfurt;
- die Niederrodenbacher Straße von Hanau nach Niederrodenbach und
- die Meerholzer Straße von Meerholz nach Hailer;
- die Aschaffener Straße von Hanau im Maintal zur bayrischen Grenze auf Aschaffenburg, und ihre nördliche Fortsetzung;
- die Windecker Straße von Hanau über Windecken zur großherzoglich-hessischen Grenze und nach Friedberg;
- die Berger Straße von Offenbach über Fechenheim und Bergen zur darmstädtischen Grenze nach Vilbel;
- die Bockenheimer Straße von Frankfurt über Bockenheim zur Grenze nach Rödelheim;
- die Preungesheimer Straße von Frankfurt über Preungesheim zur Grenze nach Homburg vor der Höhe;
- die Heiligenstocker Straße, ein Teil der Kassel – Frankfurter Straße, von Frankfurt durch Kurhessen nach Vilbel.

Dazu kommen noch die Straßen in der Exklave Dorheim:

- die Nauheimer Straße, ebenfalls Glied der Kassel – Frankfurter Straße, von Butzbach kommend, bei Nauheim vorbei nach Friedberg;
- die Dorheimer Straße von Friedberg über Dorheim in Richtung Grünberg, und ihre Nebenstraße,
- die Dorheimer Kohlenstraße zu dem Baukohlenwerke bei Dorheim.

d. Inn. 31. VIII. 1840.

1. Die Straßen über Fulda nach Bayern

Die Würzburger Straße von Hersfeld nach Hünfeld mündete bei letzterem Orte in die Frankfurter – Leipziger Straße, mit der sie bis Fulda zusammenfiel. Hier erhielt sie erst wieder eine selbständige Fortsetzung in der Fränkischen Straße. Noch in fuldaischer Zeit, schon 1764, wurde diese damals bis Hammelburg einem einzigen Territorium angehörige Straße chaussiert³⁶⁵. Sie konnte jedoch nur wenig dem großen Handelsverkehr dienen, da die Übergänge über das Rhöngebirge zu beschwerlich waren. Die größte Frequenz hatte sie im Sommer für den Verkehr nach den beiden Bädern Brückenau und Kissingen³⁶⁶. Auf das kurhessische Projekt (seit 1836), sie daher über Gemünden nach Würzburg zu leiten, kommen wir später noch zurück.

Schon vorher war von Kurhessen die Anlage einer Verbindung von Hersfeld und Fulda nach Bayern beantragt worden. Die kurhessischen Pläne dafür reichen bereits in das Jahr 1828 zurück³⁶⁷; doch erst 1832 bei den Zollvereinsverhandlungen wurde Bayern zur Fortführung aufgefordert und der Bau in das Budget aufgenommen. Außer der von uns schon erwähnten³⁶⁸ Richtung von Eiterfeld über Rasdorf nach Tann kamen noch die folgenden drei in Betracht:

1. die von Kurhessen vorgeschlagene von Fulda über Gersfeld nach Bischofsheim,
2. die in Bayern großen Anklang findende von Hünfeld nach Tann oder Hilders und Bischofsheim,
3. die von Fulda über Hofbieber.

Die kurhessische Regierung war schon aus dem Grunde in erster Linie für den ersten Plan, weil dann der neue Straßenzug von Norden nach Bayern am längsten durch ihr Land ging, während Bayern aus demselben Grunde mehr dem zweiten Projekt zuneigte. Außerdem war die Bayrische Nebenstraße (Fulda – Gersfeld) in Kurhessen schon so verbessert, daß sie mit geringen Kosten völlig chaussiert werden konnte. In Bayern war die Straße von Neustadt nach Bischofsheim gebaut, über das die Straße in sämtlichen Richtungen führen mußte. Der Bau kam vorläufig in keiner Richtung zustande³⁶⁹.

Nach den verkehrspolitischen Plänen der hessen-darmstädtischen Regierung sollte die Fortsetzung der bayrischen Straßen über Fulda nicht nach Hersfeld führen, sondern über Lauterbach und Alsfeld eine Verbindung von Westfalen nach Bayern durch das Großherzogtum Hessen herstellen³⁷⁰. Kurhessen konnte nach den Absichten, die es mit dem Bau der Niederrheinischen Querstraße verband, auf eine Fortsetzung der schon in den Jahren 1806 und 1807 chaussierten Straße von Fulda nach Maberzell³⁷¹ nicht eingehen. Der Antrag dazu war von der darmstädtischen Regierung zu Artikel 4 des Zollvertrages vom 25. August 1831 gestellt worden³⁷².

Straßen nach Bayern waren von Bedeutung für die Textilindustrie des vorigen Bezirkes, die sich auch noch in den Verkehrsraum um Fulda erstreckte. Die Wollindustrie hatte einen großen Absatz ihrer Tücher gerade in Bayern. Im Fuldaischen stand an erster Stelle die Baumwollverarbeitung. In der Stadt Fulda existierten 1848 drei Fabriken, von denen die eine 800 bis 900 Arbeiter beschäftigte. Hier wurden auch noch einige andere Gewerbe betrieben, wie z. B. die Herstellung von Wachslatern³⁷³. Eine wichtige Nahrungsquelle war für diesen und die benachbarten weniger fruchtbaren Kreise die durchziehende Leipzig – Frankfurter Straße.

365 P. Darmstädter, Das Großherzogtum Frankfurt (1901) 326.

366 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Erl. zum Ber. des B. A. 1834/36.

367 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 7 O. B. D. an Min. d. Inn. 17. IV. 1828; Min. d. Ausw. Nr. 1140 V Min. d. Ausw. an Kocher 13. VI. 1833.

368 siehe Seite 40

369 Min. d. Ausw. Nr. 1140 II und V. Die Rhön ist ja auch jetzt noch kaum dem Verkehr erschlossen; von allen Seiten führen die Eisenbahnen ins Gebirge hinein, aber bis heute gibt es nur eine durchgehende Bahnlinie am Nordwestrande der Rhön.

370 Die Verbindung gehörte auch zu dem „großen Plan“ von Motz (vgl. Einleitung § 3; Petersdorf I 68).

371 Chausseerechnungen Großenlüder.

372 Ges. Stuttg. Nr. XV.

373 Hdl. und Gew. Nr. 231.

2. Die Leipzig – Frankfurter Straße

Der Beginn des Ausbaues dieser bedeutenden Straße in Deutschland ist um die Mitte der sechziger Jahre des 18. Jahrhunderts anzusetzen. Der Anfang dazu wurde in Fulda durch Heinrich von Bibra gemacht. Allmählich folgten die Standesherrschaften in der späteren Provinz Hanau³⁷⁴. Bis 1815 waren nur noch Teile in dem schon früher hessischen Gebiet nicht chaussiert. Hessen hatte schon damals seine Sonderpläne für die Führung der Straße gehabt. Bei einem Ausbau auf dem linken Kinzigufer wäre die Straße länger durch die Grafschaft Hanau gezogen, und man hatte daher von Hanau aus die Straße nach Niederrodenbach angelegt, in der Erwartung, daß der Graf von Isenburg-Meerholz sie über Meerholz fortsetzen würde³⁷⁵. Doch darin täuschte man sich. Dieser im Straßenbau lässigste Fürst im Hanauischen baute weder auf dem rechten noch auf dem linken Kinzigufer. Nur das kleine Stückchen von Meerholz nach Hailer hat er zu chaussieren begonnen³⁷⁶; erst in der Franzosenzeit wurde die Straße auf dem rechten Kinzigufer angelegt und 1819 die Verbindung mit Hanau hergestellt.

Dann blieb noch immer die Strecke zwischen Gelnhausen und der bayrischen Grenze unausgebaut. Hier konnte der Ausbau erst nach 1822 erfolgen, als man auf eine Linienführung durch nur kurhessisches Gebiet verzichtete. Die Oberbaudirektion sprach sich gegen eine Chaussierung von Gelnhausen über Wächtersbach nach Salmünster aus, für die sich besonders das Kriegsministerium aus leicht erklärlichen Gründen einsetzte. Das Terrain bot zu große Schwierigkeiten. Man hätte entweder eine starke Steigung oder einen großen Umweg in Kauf nehmen müssen, ohne dadurch doch eine Ablenkung der Reisenden von der bayrischen Straße zu erzielen. Nur durch den Abbruch der hessischen Kinzigbrücke hätte dies erreicht werden können. Man durfte es mit Bayern aber nicht verderben, da von Bayern die Existenz der Straßen von Kassel über Fulda nach Würzburg und von Wetzlar oder Marburg über Hanau nach Würzburg und Nürnberg abhing. Außerdem war es infolge der geographischen Lage Kurhessens und Bayerns möglich, den ganzen Transithandel von Westen nach Osten durch diese beiden Länder zu ziehen und „durch ein gemeinschaftliches Straßen- und Mauthsystem (!) zu benutzen“³⁷⁷. Schon 1818 hatte Kurhessen mit Bayern die Verabredung getroffen, daß auf bayrischem Gebiet nur ein Durchgangszoll von 2 Pfennigen (= 1 ½ Pfennig unserer Währung) vom Zentner und überhaupt kein Wegegeld erhoben werden sollte. Die Postwagen sollten von Durchgangszoll und Wegegeld befreit sein³⁷⁸. Doch war durch diese kleine Strecke in Bayern immer die Gefahr der Ablenkung gegeben.

Ein solches Projekt tauchte von Seiten bayrischer und meiningischer Behörden 1826 auf. Bei Wirtheim sollte die neue Straße die alte verlassen und über Orb, Brückenaus und Meiningen nach Leipzig ziehen. Der König von Bayern lehnte den Vorschlag ab. So leicht hätte eine Umgehungsstraße im Süden, die ohne wirklich stichhaltigen Grund angelegt werden sollte, der alten und natürlichen Straße nach Leipzig nicht den Rang streitig machen können. Um dieses Projekt für immer zu beseitigen, brachte die Oberbaudirektion, die – wohl auch nicht ganz im Unrecht – die neue Straßenführung mit auf den Wunsch des bayrischen Königs zurückführte, eine bequeme Verbindung Brückenaus mit der Straße nach Frankfurt zu schaffen, die Chaussierung der Straße von Schlüchtern über Zeitlofs nach Brückenaus in Vorschlag. Eine Fortsetzung dieser Straße nach Meiningen hätte noch weniger auf Verkehr zu rechnen gehabt, da die Straße nach Brückenaus die alte Frankfurt – Leipziger Straße unter einem rechten Winkel schnitt und außerdem den Thüringer Wald zu überschreiten hatte. Jedenfalls beantragte die Oberbaudirektion auch Verbesserungen auf der alten Straße³⁷⁹.

Viel gefährlicher hätten für die kurhessische Straße die Umgehungsabsichten Preußens werden können. Nach Abschluß des Handelsvertrages zwischen dem norddeutschen (Preußen-Großherzogtum Hessen) und dem süddeutschen Zollverein (Bayern-Württemberg) wurde durch die Straßenverträge mit Meiningen und

374 Über die einzelnen Etappen, in denen die Straße gebaut wurde, siehe Arnd, Hanau 221 ff. und Arnd, Straßenbau 243 ff.

375 Arnd, Hanau 224.

376 Vollendet 1818 (Arnd, Straßenbau 254).

377 O. B. D. IX Nr. 12 O. B. D. an Min. d. Inn. 4. IX. 1822. Nach dem Bericht in der Oberpostamtszeitung (vgl. Kap. II § 6 Anm. 6) war diese Straße im Gründungsvertrage des Mitteldeutschen Handelsvereins ausbedungen und 1832 auch noch einmal vom Kriegsdepartement beantragt worden.

378 Ges. Bt. Nr. XXXIV Bayern an Kurh. 13. IX. 1818. 1834 wurde jedoch Wegegeld erhoben (Ges. Bln. Nr. 174).

379 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 6 O. B. D. an Min. d. Inn. 11. V. 1827.

Koburg-Gotha vom 3. und 4. Juli 1829 die Herstellung einer Verbindung von Leipzig nach Frankfurt mit Umgehung der Länder, die zum Mitteldeutschen Handelsverein gehörten, ermöglicht. Die Straße sollte von Erfurt über Ohrdruf, Zella, Meiningen, Mellrichstadt und Neustadt an der nordwestlichen Grenze Bayerns entlang und über Seligenstadt nach Frankfurt führen³⁸⁰. Als man dann Anfang 1831 Verhandlungen über den Anschluß Sachsens und Weimars an Preußen befürchtete, erwartete man, daß als Preis für den Anschluß diese neue Straße verlangt werden würde³⁸¹. Wollte der Kurfürst seinem Lande den großen Durchgangsverkehr erhalten, so blieb ihm nichts anderes übrig, als seine feindliche Stellung zur preußischen Zollpolitik aufzugeben und sich dem bisherigen Gegner anzuschließen. Dies geschah bekanntlich im Verträge vom 25. August 1831. Doch jetzt boten sich neue Schwierigkeiten, dieselben, die wir schon bei der Straße von den Hansestädten nach Frankfurt kennen gelernt haben.

Der Durchgangszoll von Mainkur nach Rasdorf, der bisher noch nicht dreißig Pfennige betragen hatte³⁸², wurde auf 1,50 Mk. erhöht und ein doppelter Aufenthalt in Mainkur und Hanau nötig gemacht, da das Nebenzollamt Meinkur I nicht zum Durchgang abfertigen konnte, sondern die Waren mit Begleitung nach Hanau befördern mußte. Dadurch wurden die Frachtführer zu dem großen Umwege über Schweinfurt veranlaßt. Die Steuereinsamlung beantragte daher, außer der schon erwähnten Verminderung des Durchgangszolls auf 0,75 Mk. eine ausgedehntere Befugnis des Nebenamtes Mainkur I³⁸³. Infolge der Zollverträge des Jahres 1833 wurde eine solche Zwischenlösung nicht mehr benötigt; denn nun, da sämtliche Straßen von Frankfurt nach Leipzig denselben Zoll trugen, blieb die alte natürliche Straße durch Kurhessen Siegerin über alle südlicheren³⁸⁴. Nur von der gleichfalls einem natürlichen Verkehrswege folgenden Straße nördlich des Vogelsberges über Grünberg und Alsfeld war noch eine Konkurrenz zu befürchten, und ihr begegnete Kurhessen durch den Nichtausbau der Straße von Alsfeld nach Hersfeld³⁸⁵. Allerdings sollte, um den Protesten des Mitteldeutschen Handelsvereins gegen den Anschluß Kurhessens an Preußen entgegen zu kommen, vorläufig der Durchgangszoll auf der Leipzig – Frankfurter Straße nicht in Kurhessen sondern erst in Bayern, in Wirtheim, erhoben werden³⁸⁶.

Leider haben wir keine Tabelle über den Verkehr auf der Frankfurt – Leipziger Straße gefunden. Nur Angaben in einem Berichte der Obersteuereinsamlung über 1833³⁸⁷ sind vorhanden, nach denen in diesem Jahre in der Richtung von Frankfurt nach Leipzig durch Kurhessen 96 000 Ztr. transitieren, doppelt so viel, als im vorhergehenden Jahre. Nach einer Tabelle der Speditionstraßen, die über Frankfurt führten (vom Jahre 1837)³⁸⁸, gingen in dieser Richtung italienische Seide, französische Baumwoll-, Seiden-, Halbseiden- und Wollwaren, Manufakturwaren, feine Lederwaren, Porzellan, von Leipzig nach Frankfurt böhmische Glaswaren.

Der vorhin angeführte Vorschlag, den Weg von Schlüchtern über Vollmerz, Sterbfritz, Schwarzenfels und entweder über Züntersbach oder Zeitlofs nach Brückenau zu chausseieren, wurde weder damals (1827) noch 1834, als er wieder von der Oberbaudirektion als wünschenswert erklärt wurde, ausgeführt³⁸⁹. Da diese Straße an dem Blaufarbenwerk bei Schwarzenfels vorbeiführte, hätte sie für diese Fabrik eine bequeme Verbindung mit der Hauptstraße herstellen können. Das Blaufarbenwerk fabrizierte aus den Kobalten von Richelsdorf und Bieber jährlich 6 000 Ztr. Schmalte, von denen allein 2 500 Ztr. 1837 in die Niederlande ausgeführt wurden. Der Nickelgehalt wurde in Kobaltspeise verarbeitet, die ihren Absatz in den Neusilberfabriken des

380 Min. d. Ausw. Nr. 1140 Wilkens an Min. d. Ausw. 13. II. 1831.

381 Dasselbst Min. d. Ausw. an hannoverschen Oberzolldirektor Grote 10. II. 1831.

382 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Transitzollsätze vor 1832.

383 Ges. Bt. Nr. C St. D. an Min. d. Fin. 16. IX. 1832; vgl. Kap. II § 6.

384 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17 Ber. der O. St. D. 2. II. 1834.

385 vgl. Kap. IV § 3.

386 Min. d. Ausw. Nr. 1140 IV Separat-Art. 2 zum Verträge vom 22. III. 1833.

387 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 17. Für die Jahre 1834-40 gibt es allerdings Tabellen über die Einnahmen an Chausseegeldern. Aber diese können kein richtiges Bild des Verkehrs geben, da das Chausseegeld nicht nach der Warenmenge, sondern nach der Anzahl der Pferde und der Art des Wagens (Breite der Radfelgen) entrichtet wurde und dazu noch während dieser Jahre die Verordnungen über die Breite der Radfelgen sich änderten; s. S. 9.

388 H. Kanter, Die Entwicklung des Handels mit gebrauchsfertigen Waren von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1866 zu Frankfurt am Main (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen V, 3 1902) 130.

389 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Etat 1834/36.

Inlandes und Preußens fand³⁹⁰.

Für den Handel nach Holland wäre eine zweite Straße, die Schwarzenfels mit dem Main verbunden hätte, wichtig gewesen. Es war die Straße, die von Döllbach mit Umgehung der Rhönübergänge im Tale der kleinen und der eigentlichen Sinn über Oberzell, Schwarzenfels, Ober- und Mittelsinn nach Gemünden am Main führen und einen neuen Handelsweg nach Bayern schaffen sollte³⁹¹. Bayern konnte auf einen solchen Weg nicht eingehen, da es seiner eigenen Straße von Döllbach nach Würzburg über Brückenau den ohnehin schon nicht großen Verkehr ganz entzogen hätte. So kam auch diese Straße nicht zustande³⁹².

Die Gegend um Hanau gehörte zu den fruchtbarsten in ganz Kurhessen. Die meisten Früchte konnten ausgeführt werden. Neben Ackerbau und Viehzucht (insbesondere Niederrodenbach) spielte auch Gewerbe eine größere Rolle. Von den an oder in der Nähe der Frankfurter – Leipziger Straße gelegenen Fabriken nennen wir folgende. Die Strumpffabriken in Lieblos mit 400 Arbeitern erzeugten jährlich für 40 000 bis 50 000 Gulden (= etwa 70 000 bis 90 000 Mk.) Waren, die sie in dem Rheinland, den Niederlanden und Nord-Amerika absetzten³⁹³. Das isenburgische Eisenhütten- und Hammerwerk zu Neuschmitten produzierte um 1850 2 500 Ztr. Gußwaren und 1 200 Ztr. Stabeisen³⁹⁴. Die 1832 gegründete Wächtersbacher Steingutfabrik bei Schlierbach lieferte ihre Waren viel nach Thüringen, Franken, Großherzogtum Hessen, Nassau und Westfalen. Ihr Material erhielt sie aus der Nähe. Sie und gleichfalls die Glashütte bei Breitenborn beschäftigten ungefähr 60 Arbeiter³⁹⁵. Vorübergehend bestand bis 1840 eine Rübenzuckerfabrik in Dörnigheim³⁹⁶.

Der gewerbereichste Ort ganz Kurhessens war Hanau. An erster Stelle standen die Bijouteriefabriken, für die 600 Menschen arbeiteten. Ihren Absatz hatten sie früher größtenteils im Ausland (Skandinavien, Rußland), später aber nur in Deutschland, besonders auf den Messen zu Frankfurt und Leipzig. Auch in der Teppichfabrik, der Hutfabrik und den Seidenfabriken waren in jeder (in den Seidenfabriken zusammen) mehrere hundert Personen beschäftigt. Von sonstigen wichtigen Gewerben besaß Hanau noch Tabak-, Kutschen-, Woll-, Buntpapier- und Spielkartenfabriken, Gerbereien, Brauereien und Branntweinbrennereien. Der Nähe Frankfurts wegen war der Handel Hanaus nicht groß³⁹⁷.

3. Die Nord – Südstraßen über Hanau und Offenbach

Um den Handel nach Hanau zu ziehen, baute Kurhessen die Straßen, die Hanau in der Nord-Südrichtung durchquerten. Die Windecker Straße, die zugleich das Stammland mit der Exklave Dorheim verband, wurde bereits 1777 bis 1786 angelegt³⁹⁸. Die Fortsetzung im Großherzogtum Hessen war nicht leicht zu erreichen, da diese Chaussee nicht in die Verkehrspolitik Darmstadt paßte. Hessen-Darmstadt wollte den Nord – Südhandel über Offenbach lenken und plante daher ebenfalls eine Straße zur Umgehung Frankfurts, die von Vilbel nach Offenbach führen sollte. Doch dazu bedurfte es der Mitwirkung Kurhessens. Es wurde nun nicht, wie es eigentlich nach dem bisher Gesagten zu erwarten ist, keine von beiden Straßen gebaut, sondern die beiden Hessen verabredeten im Staatsvertrage vom 29. Juni 1816, gemeinsam eine Schiffbrücke bei Offenbach und sowohl eine Chaussee von Vilbel nach Darmstadt als auch von Friedberg nach Windecken anzulegen. Die kurhessische Regierung schritt früher an die Ausföhrung des Vertrages, und 1822 war die Straße von Offenbach bis Bergen vollendet. Der Ausbau bis Vilbel wurde erst zwei Jahre später ausgeführt, um die lässigere hessen-darmstädtische Regierung zur Chausseierung der Windecker Straße zu zwingen³⁹⁹. Anfang 1825 wurden beide Straßen dem Verkehr übergeben.

390 Landau 632; O. Z. D. Nr. XII, 2.

391 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

392 Es wurden 1843-46 noch einmal mit Bayern über diese beiden Straßen in Verbindung mit der von Bayern wiederum projektierten Straße Orb – Brückenau Verhandlungen geführt, die ebenfalls zu keinem positiven Ziele führten (Min. d. Ausw. Nr. 1037; O. B. D. IX Nr. 30).

393 Landau 611.

394 Hildebrand 13.

395 Landau 612.

396 Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. 3. VI. 1842.

397 Landau 578 f.

398 Arnd, Hanau 223.

399 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 27. VIII. 1822 und 29. V. 1823.

Doch die Windecker Straße erhielt ihren Wert für den Handelsverkehr erst durch ihre Fortsetzung der Aschaffener Straße, die außer dem Verkehr aus dem unteren Lahntal (Wetzlar) nach Nürnberg auch den von Frankfurt dorthin aufnehmen sollte. Die alte Straße von Frankfurt nach Nürnberg war die sogenannte Birkenhainer Straße gewesen. Sie führte über die Höhen des Spessart nach Bayern und wurde um 1820 nur noch selten befahren. An ihre Stelle trat die Mainstraße. Doch hier standen sich die beiden

Hessen eben als Konkurrenten gegenüber. Kurhessen wünschte die Straße am rechten Mainufer über Hanau, Hessen-Darmstadt die am linken über Offenbach. Die Entscheidung lag bei Bayern. Sogleich nach den Befreiungskriegen kamen die Chausseeprojekte auf. Die Regierung in Hanau wollte 1818 dem Straßenbau über Offenbach und Seligenstadt zuvorkommen und wünschte den Ausbau von Hanau nach Aschaffenburg, aber er kam aus Geldmangel infolge vieler anderer Bauten nicht zustande⁴⁰⁰. Bereits vier Jahre später zeigten sich die Folgen des unterbliebenen Baues. Bayern wollte den Postwagen über Seligenstadt gehen lassen und nur unter der Bedingung der sofortigen Chausseierung wollte es sich zur Weiterführung über Hanau entschließen. Als sich Kurhessen endlich 1823 dazu bereit erklärte, war es zu spät; der Verlegungsbeschluss war gefasst, und daraufhin unterblieb die Ausführung des Baues⁴⁰¹. Erst als 1828 Darmstadt mit Preußen ein Zollbündnis geschlossen hatte, wurde noch im August desselben Jahres der Bau in Kurhessen begonnen und schon im Juni des folgenden Jahres vollendet⁴⁰². Die Mittel dafür wurden aus einer Rothschildanleihe aufgebracht⁴⁰³.

Eine zweite Fortsetzung sollte die Windecker Straße in der Richtung nach Darmstadt erhalten. Den Antrag dazu und zu einer Brücke bei Hanau stellte Kurhessen 1831 während der Verhandlungen über den Zollverein, erhielt aber von Darmstadt keine befriedigende Antwort. Kurhessen erklärte damals, es lege „so großen Wert darauf, daß es, wenn dessen Erfüllung unerwartete Schwierigkeiten finden sollte, lieber den Kreis Hanau aus dem Zollverbände ausgeschlossen sehen würde“⁴⁰⁴. Die Jahre 1831 – 1836 sollten die Blütezeit für den Offenbacher Speditionshandel werden. Die Warensendungen, die sonst über Frankfurt gegangen waren, nahmen jetzt ihren Weg nach Süden über Offenbach, um das Zollvereinsgebiet nicht zu verlassen⁴⁰⁵. Die darmstädtische Regierung wollte sich vor jeder Konkurrenz für Offenbach sichern. Die Straße von Hanau nach Darmstadt hätte allerdings dem Offenbacher Handel nicht allzu gefährlich werden können, da die Versendung über Hanau einen Umweg bedeutete. Hanau war eben, wie schon Schwedes es damals ganz richtig bemerkte, kein Speditionsort nach dem Süden, und „Orte, deren Lage nicht in die Richtung eines gewissen Handelsweges fallen, können Ansprüche darauf nicht erheben und bei einem freien Handel sie niemals durchsetzen“⁴⁰⁶.

Der große Handelsort war Frankfurt und konnte nur unter solchen Umständen, wie sie die Zeit vom preussisch-hessischen Zollverein 1831 bis zum Beitritt Frankfurts 1836 hervorbrachte, von einem benachbarten Orte aus seiner Stellung gebracht werden. Wollte Kurhessen in Konkurrenz zu Frankfurt und Offenbach treten, so hätte es 1831 den hochfliegenden Plänen eines gewissen Handelsmannes namens Staudt aus Fechenheim folgen müssen. Dieser wurde durch die Anlage der Berger Straße veranlaßt, dem Kurfürsten den Ausbau Fechenheims als Handelsort vorzuschlagen. Durch die neue Straße, die nördlich an Fechenheim vorbeiführende Frankfurt – Leipziger Straße und den Main würde Fechenheim mit allen Handelsplätzen der Welt in Verbindung gesetzt. Die Nähe Frankfurts war nach der Meinung Staudts kein Hinderungsgrund für ein Aufkommen Fechenheims. Ja, Fechenheim hätte sogar noch einen Vorzug vor Frankfurt: dort könnte eine ganze Reihe von Speditionshäusern mit der Vorderfront an die Landstraße, mit der Rückseite an den Main stoßen, was bei keinem Handelshaus in Frankfurt der Fall wäre⁴⁰⁷. Ob jedoch Fechenheim in Wirklichkeit gegen Frankfurt und gegen Offenbach hätte aufkommen können, ist mehr als zweifelhaft. Offenbach aber war es gelungen, auch schon vor 1831 durch seine billigen Bedingungen die Spedition großer Güter geringen Wertes, besonders von Wolle, an sich zu reißen⁴⁰⁸.

400 O. B. D. IX Nr. 35.

401 O. B. D. XI Nr. 35.

402 Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. in Kurh. 1828/29.

403 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 8 Etat 1829.

404 Ges. Stuttg. Nr. XV zu Art. 4 des offenen Vertrags vom 26. VIII. 1831.

405 s. Seite 31.

406 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Schwedes an Min. d. Fin. 22. XII. 1833.

407 Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 20 Staudt an Kurf. Nov. 1821 und Juli 1822.

408 Geschichte der Handelskammer Frankfurt a. M. (1908) 347.

Wie groß der Handel über Hanau nach Süden am Ende des vierten Jahrzehntes war, ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich⁴⁰⁹:

Jahr	Über Neuwirtshaus (d. Grenzhofe auf der Aschaffener Straße) ist		Summe	
	eingegangen	ausgegangen		
1837	80.795	33.995	114.790	Ztr.
1838	88.372	51.243	139.610	Ztr.
1839	46.909	51.008½	97.917½	Ztr.
1840	75.096	67.880	142.976	Ztr.

Hauptartikel der Einfuhr waren Torf, Holz, Stabeisen, grünes und weißes Hohlglas, Steingut, Papier, Rum, Wein, Getreide und Sämereien, Hopfen, Öl und Ölkuchen, die der Ausfuhr waren Lumpen und altes Bruch Eisen, Roheisen, grobe Eisengußwaren, feine Holzwaren, Papier, Glasscherben, Kaffee, Tabakfabrikate, raffinierter Zucker, Getreide und Sämereien und Salz von bayrischen Salinen nach Bayern⁴¹⁰. Die bedeutend geringere Einfuhr im Jahre 1839 wurde auf die Auffindung von Torfstichen in der Nähe von Hanau zurückgeführt. Auch waren im Hanauischen in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre zwei Braunkohlenzechen in Betrieb genommen worden, die beide in der Nähe der Windecker Straße lagen. In der einen, bei Roßdorf, wurden 1840 etwa 4 000, in der anderen, bei Ostheim, 2 500 Tonnen gefördert⁴¹¹. In Windecken war eine Fabrik für Feuerspritzen und Glockengießerei⁴¹². Das früher an der Birkenhainer Straße gelegene Eisenwerk bei Bieber hatte durch das Aufhören dieses Weges seine bequeme Abfuhrstraße verloren. Es mußte sich nun der anderen, der Frankfurt – Leipziger und der Aschaffener Straße, bedienen. Trotzdem hat es in den Jahren seit 1815 einen großen Aufschwung erfahren.

Seine Produktion, die Höck nur mit 1 520 Ztr. Guß- und 1 440 Ztr. Stabeisen angibt, steigerte sich bis 1840 auf 17-18 000 Ztr. Roh- und Gußeisen und 3 000 Ztr. Stabeisen. Außerdem lieferte Bieber etwa 3 000 Ztr. Kobalt, die in Schwarzenfels zu Schmalze verarbeitet wurden⁴¹³.

4. Die Nebenstraßen der Leipzig – Frankfurter Straße nach Oberhessen

Noch drei Straßen führten bzw. sollten aus dem großherzoglichen Oberhessen auf die Leipzig – Frankfurter Straße führen. Die östlichste von ihnen war eine Straße von Herbstein nach Freien-Steinau, deren Fortsetzung in Kurhessen von Darmstadt gewünscht, von Kurhessen aber abgelehnt wurde⁴¹⁴. Mehr Erfolg hatte das Großherzogtum Hessen mit seinem gleichzeitigen Antrag, die Straße von Büdingen nach Lieblos auszubauen. Diesen Bau hatte die Oberbaudirektion schon 1832 für die zwei Finanzperioden von 1834 bis 1839 ins Auge gefaßt, ihn aber bald wieder aufgegeben⁴¹⁵. Jetzt wurde der Plan wieder aufgenommen. Außer der Verbindung Büdingens und eines großen Teiles des Vogelsberges mit der Hauptstraße, die für den Holzhandel aus dem Büdinger Wald nach Hanau und Frankfurt Bedeutung hatte, sollte sie besonders für die Abfuhr des Unterhaltungsmaterials zur Frankfurter – Leipziger Straße aus dem Basaltsteinbruch am Eichelberg dienen. Der Steinbruch gehörte dem Grafen zu Isenburg-Meerholz, und die unentgeltliche Benutzung wurde nur unter der Bedingung einer einigermaßen chausseemäßigen Straße gestattet. Der Bau wurde von den Ständen genehmigt und 1838/41 ausgeführt⁴¹⁶. Die dritte von Hessen-Darmstadt gewünschte Straße kam wiederum nicht zustande⁴¹⁷. Es handelte sich um eine Straße von Lindheim über Marköbel zur Leipziger Straße, die vielleicht einen Teil des Verkehrs aus Oberhessen und dem Vogelsberg, der sonst über Offenbach gegangen war, über Hanau geleitet hätte⁴¹⁸.

409 O. Z. D. Nr. XII, 2.

410 Die Tabellen geben war eine Spezifizierung der einzelnen Artikel, aber nur der minder wichtigen Waren an. Wir lassen sie daher weg.

411 Landau 583 und 591.

412 Landau 590.

413 Höck 21 und Landau 607.

414 Min. d. Ausw. Nr. 1029 Grh. h. Min. d. Ausw. an kurh. Min. d. Ausw. 24. X. 1836.

415 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832/39.

416 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39; O. B. D. IX Nr. 61.

417 siehe 414.

418 Daselbst Ber. des B. A. 1837/39.

5. Die Straßen von Frankfurt nach Westen und Norden

Der Umstand, daß Frankfurt im Norden und Nordwesten von Kurhessen umgeben wurde, brachte es mit sich, daß auch die Straßen nach Norden und zum Teil auch die nach Westen durch kurhessisches Gebiet gehen mußten. Die Bockenheimer Straße, gebaut in den Jahren 1790 und 1802⁴¹⁹, war ursprünglich der Anfang der Straße von Frankfurt nach Koblenz. Nachdem aber von Nassau eine Straße über Höchst und Königstein angelegt worden war, die nur durch nassauisches Gebiet verlief, behielt die Bockenheimer Straße nur noch für Spazierwege und im Sommer für Kutschen nach den Taunusbädern und dem Rheingau Bedeutung⁴²⁰.

Die älteste dieser Straßen, die nur auf kurze Strecken Kurhessen berührten, war die Preungesheimer Straße, die nach Homburg v. d. Höhe führte. Sie wurde schon 1777 angelegt⁴²¹.

Eine dritte Straße in den Taunus plante die Oberbaudirektion vorübergehend 1832. Der Bau, der von Frankfurt über Eschersheim nach Ober-Ursel geführt werden sollte, kam nicht zustande⁴²².

Die wichtigste dieser Straßen war die Heiligenstocker Chaussee, die einen Teil der großen Straße von Frankfurt nach Kassel bildete. Ihr Ausbau war bereits in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts erfolgt⁴²³.

6. Die Straßen in der Exklave Dorheim

Noch einmal begegnet uns die Kassel – Frankfurter Straße, und zwar als Nauheimer Straße. Auch ihre Chausseierung begann schon um 1780, war aber infolge von Streitigkeiten mit Solms-Rödelheim erst 1805 vollendet⁴²⁴.

Von der Nauheimer Straße zweigte die Dorheimer Straße ab, deren Fortsetzung die Alsfelder Straße, wir auch schon kennen gelernt haben. Die Dorheimer Straße ist also ein Teil des großen natürlichen Verkehrsweges, der von der Wetterau kommend zwischen Vogelsberg und Knüll hindurchzieht. Sie wurde gemäß Übereinkunft mit dem Großherzogtum Hessen in den Jahren 1823 bis 1825 ausgebaut, nachdem Darmstadt vorher schon Umgehungsabsichten geäußert hatte⁴²⁵. Bekanntlich betrachtete Kurhessen diesen Straßenzug als Konkurrenzstraße zu der Frankfurt – Leipziger Straße über Fulda und verhinderte daher die Chausseierung von Alsfeld nach Hersfeld. Die Chausseierung auch hier zu verhindern, wäre zwecklos gewesen, da mit Leichtigkeit um das kurhessische Gebiet herumgebaut werden konnte.

Nach dem großherzoglich-hessischen Braunkohlenwerke bei Dorheim führte aus der Dorheimer Straße die kurze Dorheimer Kohlenstraße. Die Straße war, als sie 1826 von der Oberbaudirektion übernommen wurde, von der Saline Nauheim, die von hier ihr Brennmaterial bezog, schon fast ganz ausgebaut gewesen. Die Förderung der Zeche betrug etwa 3 000 Ztr.⁴²⁶. Die Saline Nauheim produzierte jährlich ungefähr 70 000 Ztr. Salz. Seinen Absatz fand das Salz in den kurhessischen Provinzen Hanau, Fulda und Oberhessen, im Großherzogtum Hessen, in Hessen-Homburg, Frankfurt am Main und im Kreis Wetzlar⁴²⁷. In Schwalheim gab es einen Sauerbrunnen, von dem nach Landau jährlich 150 000 Krüge versandt wurden⁴²⁸.

Mit der Darstellung der Verhältnisse in Dorheim haben wir bereits den zusammenhängenden Teil Kurhessens verlassen, und es fehlt nur noch die Behandlung der beiden größeren Exklaven des kurhessischen Staates, der Kreise Schmalkalden und Rinteln.

419 Arnd, Hanau 224.

420 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

421 Arnd, Hanau 222.

422 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832/39.

423 Arnd, Hanau 222.

424 Arnd, Hanau 222.

425 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 3 Etat 1824.

426 Landau 593.

427 Fin. Min. Nr. 310 Ober-Berg- und Salzwärksdirektion an Min. d. Fin. 10. XII. 1831; Hildebrand 144.

428 Landau 594.

Sechstes Kapitel

Der Verkehrsraum Zwick (Kr. Schmalkalden)

1. Die Organisation

Für die Exklave Schmalkalden wurde in der Organisationsverordnung für die Straßenbauverwaltung vom 24. Dezember 1819 ein eigener Unterdistrikt geschaffen, an dessen Spitze ein Wegekommissar stand. Auch nach der Verordnung von 1822 bildete Schmalkalden einen eigenen Baudistrikt. Im übrigen galten die Verordnungen über Organisation, Frondienste und Chausseegeld auch für den Kreis Schmalkalden⁴²⁹. An öffentlichen Straßen gab es in diesem Bezirk folgende:

die Nürnberger Straße von der südlichen Grenze mit Meiningen, der Zwick, im Werratal über Herrnbreitungen zur Grenze, eine kleine Strecke in Meiningen, dann nochmals durch kurhessisches Gebiet über Brachfeld in zwei Ästen nach Salzungen und Berka;
die Gothaische Straße von der Zwick dem Laufe der Schmalkalde folgend nach Schmalkalden, über den Thüringer Wald zur gothaischen Grenze und nach Tambach;
die Suhler Straße von Schmalkalden zur preußischen Grenze in Richtung nach Mehliß und Zella;
die Eisensteinstraße von der meiningischen Grenze an den Mommeler Eisenstein- und Schwerspatgruben und dem Stahlberg vorbei am Rande des Thüringer Waldes über Seligental und Steinbach-Hallenberg in die Suhler Straße;
die Brotteroder Straße von der Nürnberger Straße bei Herrenbreitungen nach Brotterode.

2. Die Wirtschaft

Schmalkalden war das unfruchtbarste Gebiet des Kurfürstentums Hessen; das meiste Getreide mußte aus Sachsen und Franken eingeführt werden. Nur die Gemarkungen von Herrenbreitungen und Barchfeld waren ergiebiger und hier wurde sogar Tabak gezogen, der zusammen mit dem Eschweger in Brotterode zu dem sogenannten Kneller verarbeitet wurde, einer schlechten Tabaksorte, die aber auch im Auslande Absatz fand.

Der Haupterwerbszweig der Schmalkalder war die Eisenindustrie. Der Eisenstein wurde in den Gruben des Stahlberges und der Mommel (nordwestlich und südöstlich von Trusen) gefunden und zu 35-40 000 Ztr. Roheisen jährlich verarbeitet. Davon gingen über 10 000 Ztr. ins Ausland. Die jährliche Produktion der 13 Eisen- und 10 Stahlhämmer betrug 12-13 000 Ztr. Stahl. Diese wurden größtenteils zu den sogenannten Schmalkalder Waren, wie Schusterahlen, Nägel, Messer, Gabeln, Scheren, Schnallen, Ketten usw. geschmiedet. Außerdem lieferte eine Gewehrfabrik bei Schmalkalden den gesamten Bedarf der kurhessischen Armee. Im ganzen waren in der Eisenbearbeitung und -verarbeitung gegen 2 500 Menschen beschäftigt. In den zwanziger Jahren stockte der Absatz ins Ausland infolge des preußischen Zollgesetzes, nahm aber nach dem Anschluß an das preußische Zollsystem, der erst 1833 erfolgte, vorübergehend einen Aufschwung⁴³⁰. Allmählich aber machten sich die Nachteile des handwerksmäßigen Betriebes gegenüber den aufkommenden Maschinen bemerkbar.

Von den übrigen Erzeugnissen des Bergbaues nennen wir noch die auf und nahe der Mommel betriebene Gewinnung von Alabaster und Schwerspat, die ins Zollgebiet ausgeführt wurden, und die Saline in Schmalkalden. Letztere versorgte den Kreis mit Salz und lieferte auch noch nach Bayern. Ihr Betrieb wurde 1837 stillgelegt; das Salz für den Bedarf des Kreises kam nun aus Sooden⁴³¹. Auch bestand in Schmalkalden Tuchfabrikation, bei der feine und mittelfeine Tücher hergestellt wurden⁴³².

429 S. G. II (1819) 106, III (1822) 30; vgl. Abschn. 1 § 3 und 4.

430 Höck 170 und Gülich IV 553; für das übrige siehe Landau 534 ff.

431 Min. d. Ausw. Nr. 1142 Prot. der Erfurter Konferenz 8. III. 1837.

432 Hdl. u. Gew. Nr. 231 Prom. betr. Fabr. 3. VI. 1842.

3. Die Durchgangsstraßen

Mit dem Mutterlande stand Schmalkalden durch die Nürnberger Straße in Verbindung. Sie war eine Fortsetzung der das kurhessische Hauptland durchziehenden Nürnberger Straße und daher auch ein Glied der großen Niederrheinischen Querstraße. Zugleich aber war sie ein Teil des Straßenzuges, der von den Hansestädten über Witzenhausen und Eisenach nach Nürnberg führte. So erhielt sie um 1820 größere Bedeutung. Die bis dahin nur an wenigen Stellen chaussierte Straße wurde in den folgenden Jahren bis 1829 ausgebaut⁴³³.

Doch im Wesen der Enklaven liegt es begründet, daß sie leicht vom Ausland umgangen werden können. In unserem Falle war es der Herzog von Sachsen-Meiningen, der die Straße ganz in sein Gebiet ziehen wollte. Sachsen-Meiningen hatte 1827 schon die Straße von Wernshausen bis beinahe nach Frauenbreitungen gebaut. Die Oberbaudirektion schlug als Gegenmaßnahme vor, den Ausbau der Strecke bei Barchfeld von dem Ausbau bei Altenbreitungen und der Zwick abhängig zu machen, oder, falls dies nicht erreicht würde, sollte man gemeinsam mit Sachsen-Weimar versuchen, den Straßenzug von Hoheneiche über Berka, Langsfeld, Kalten-Nordheim, Fladungen, Ostheim, Mellrichstadt und Schweinfurt zu lenken⁴³⁴. Mit der Anlegung der neuen Straßen von Norden nach Süden, die in den Straßenverträgen mit Meiningen und Koburg-Gotha im Juli 1829 verabredet wurde, und der Straße von Hamburg über Magdeburg nach Nürnberg begann die Bedeutung der Nürnberger Straße zu schwinden; erst um 1840 wird sie durch den Ausbau der Niederrheinischen Querstraße wahrscheinlich wieder etwas größere Wichtigkeit erlangt haben.

Unter den Veränderungen der Straßenzüge von Norden nach Süden litt auch die andere Durchgangsstraße des Kreises, die Gothaische Straße. Ursprünglich bildete sie ein Glied der Hauptroute von den Hansestädten nach Nürnberg und war daher schon um die Mitte der 80er Jahre des 18. Jahrhunderts teilweise chaussiert worden⁴³⁵; doch war ihr Ausbau erst 1829 mit der Anlage der Straße von Nesselhof bis zum Kamm des Thüringer Waldes, der Grenze zwischen Kurhessen und Koburg-Gotha vollendet⁴³⁶. Doch wandte sich der Verkehr um 1820 bekanntlich auf die Nürnberger Straße, und noch mehr wirkten die Straßenbauten um 1830 störend auf die Frequenz der Gothaischen Straße ein⁴³⁷.

Eine zweite Verbindung mit dem Stammlande sollte durch eine im Budgetausschuß für die Finanzperiode 1837 bis 1839 vorgeschlagene Straße ausgeführt werden. Sie sollte als Fortsetzung der Gothaischen Straße von Wernshausen über Dermbach und Geisa nach Rasdorf führen und einen Teil des Verkehrs von Frankfurt nach Leipzig durch Schmalkalden ziehen⁴³⁸. Nur der bloße Wunsch, möglichst viele Durchgangsstraßen durch das eigene Land zu führen, ohne die geographisch und politisch bedingten Möglichkeiten der Ausführung zu überlegen, konnte überhaupt solche Pläne aufkommen lassen. Als ein Jahrzehnt vorher die Straße von Meiningen beantragt wurde⁴³⁹, lagen doch die politischen Verhältnisse anders. Damals sollte das im Handelskrieg mit den thüringischen Staaten liegende Preußen umgangen werden.

4. Die Straßen für den inneren Verkehr

Die Suhler Straße und die Eisenstein-Straße dienten, was für die letztere schon der Name sagt, dem inneren Verkehr und dem Gewerbe des Landes. Trotzdem wurden beide erst 1831 zum öffentlichen Straßensystem gezogen. Auf ihnen wurde der Eisenstein aus den Gruben auf dem Stahlberg und der Mommel in die Werke des Kreises und in die preußischen Fabriken in Suhl und dessen Umgebung befördert. In entgegengesetzter Richtung wurde in den an Brennstoff Mangel leidenden Kreis aus den benachbarten Gebieten des Thüringer Waldes Holz und Kohle geschafft⁴⁴⁰.

Die Oberbaudirektion wollte selbstverständlich die kaum chaussierten Straßen, nachdem sie Staatsstraßen geworden waren, ausbauen und hatte dazu bereits ein Kapital von 8 000 Rthlr. aufgenommen, mußte aber

433 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W.. B. D. .21. I. 1821; Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. 1828/29.

434 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 6 O. B. D. an Min. d. Inn. 11. V. 1827; vgl. Kapitel I § 3.

435 O. B. D. VIII Nr. 20

436 Min. d. Ausw. Nr. 2300 II Nachw. d. Strb. 1828/29.

437 Ges. Bln. Nr. 183 Steuber an Ancillon 29. I. 1833.

438 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Ber. des B. A. für 1837/39.

439 Min. d. Aus. Nr. 2300 Prot. 22. Konferenz 24. IX. 1828.

440 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10 O. B. D. an Min. d. Inn. 5. IV. 1831.

schon im nächsten Jahr die Ausführung unterbrechen, da Meisterlin, der Direktor der Steuereinspektion und Mitunterhändler bei den preußisch-kurhessischen Zollvereinsverhandlungen, sich dagegen aussprach, mit der Begründung, daß es nicht staatswirtschaftlich sei, die Ausfuhr roher Produkte durch Anlegung neuer Straßen zu begünstigen⁴⁴¹. Die Oberbaudirektion, der aber an der Fortführung des angefangenen Unternehmens lag, beantragte die Vollendung für die Finanzperiode 1834 bis 1836. Die Landstände genehmigten zwar nur die Summe für die Eisensteinstraße, die Oberbaudirektion aber baute mit diesem Gelde die Suhler Straße aus (mit Ausnahme des kleinen Stückes von Herges-Hallenberg zur preußischen Grenze) und machte die Eisensteinstraße fahrbar⁴⁴².

Die Brotteroder Straße hatte für den Absatz der Brotteroder Waren und den Handel Brotterodes, der einen großen Teil der Schmalkaldener Waren umfaßte und bis nach Holland ging, Bedeutung⁴⁴³; doch war sie bis 1840 erst teilweise ausgebaut.

Die Friedrichroder Straße, nur für eine nähere Verbindung der Orte Seligental, Klein-Schmalkalden, Friedrichroda und Gotha angelegt, wurde 1837-41 von Seligental bis Hohlebrunn vollendet⁴⁴⁴.

Siebentes Kapitel

Die Verkehrsräume Rinteln und Nenndorf (Kr. Schaumburg)

1. Die Organisation

Die Exklave Schaumburg nahm in der Organisation des Straßenbauwesens eine Sonderstellung ein. Die Verwaltung unterstand nicht direkt der Oberwegebau- bzw. später der Oberbaudirektion sondern der Baudeputation zu Rinteln. Erst als 1834 die Oberbaudirektion wieder von der Hofbaudirektion und der Direktion des Kriegsbauwesens getrennt wurde, wurde gleichzeitig auch die Baudeputation aufgelöst⁴⁴⁵. Die Naturaldiens- te hat man für Schaumburg erst 1821 aufgehoben⁴⁴⁶. Das Wegegeld wurde nach einem besonderen Tarif vom 31. März 1820 erhoben⁴⁴⁷. Erst 1827 trat an dessen Stelle der althessische Tarif von 1819⁴⁴⁸.

Zwei wichtige natürliche Verkehrswege durchziehen den Kreis Schaumburg. Südlich des Süntels und des Wesergebirges führt im Wesertal die eine Linie zur Porta Westfalica; die andere verläuft hart am Rande der Mitteldeutschen Gebirgsschwelle. Von diesen beiden Wegen zweigen die übrigen Straßen ab. Rinteln im Süden und Nenndorf im Norden waren die beiden Knotenpunkte des Schaumburger Straßensystems. Zu ihm gehörten die folgenden Straßen:

- die Berliner Straße von Minden, bei der Westendorfer Landwehr in das kurhessische Gebiet eintretend, und ein Nebenast von der Schiffbrücke bei Rinteln, und weiter im Wesertal über Oldendorf zur hannoverschen Grenze und nach Hildesheim;
- die Hameler Straße zweigt östlich von Oldendorf von der Berliner Straße ab und zieht an der Weser über Fischbeck zur hannoverschen Grenze in Richtung auf Hameln;
- die Kasseler Straße von Rinteln zur lippe-detmoldischen Grenze und nach Pyrmont;
- die Minder Straße von Rinteln zur preußischen Grenze in Richtung nach Bückeburg und Minden;
- die Möllenbecker Straße von Rinteln über Möllenbeck zur lippe-detmoldischen Grenze nach Detmold;
- die Obernkircher Stein- und Kohlenstraße von den Kohlengruben und Steinbrüchen über Obernkir-

441 Min. d. Inn., 15 Nr. 11 Etat 1832/39; vgl. S. 48 die entgegengesetzten freihändlerischen Anschauungen seines Nachfolgers bei den späteren Berliner Verhandlungen Theodor Schwedes.

442 Min. d. Inn. XII. 15 Nr. 11 II und 47.

443 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 Ber. der O. W. B. D. 21. I. 1821.

444 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

445 S. G. VII (1834) 1; s. Seite 8/9.

446 S. G. III (1821) 22.

447 S. G. III. (1820) 44.

448 S. G. V (1827) 54; s. Seite 9 ff.

- chen, ein Stück bei der Arensburg durch Schaumburg-Lippe nach Rinteln;
- die Kohlenstädter Straße von der Westendorfer Landwehr nach Kohlenstädt an der Weser;
- die Steinbruchstraße von der Obernkircher Stein- und Kohlenstraße zu den Obernkircher Steinbrüchen und zur Rodenberger Straße bei Rehren;
- die Rodenberger Straße von der Arensburg in Schaumburg-Lippe zwischen dem Bückeberg einerseits und dem Süntel und Deister andererseits über Rehren nach Rodenberg und Bad Nenndorf;
- die Nenndorfer Straße am Rande der Mittelgebirge von Minden, Stadthagen über Nenndorf zur hannoverschen Grenze nach Hannover;
- die Lauenauer Straße von Nenndorf über Rodenberg zur hannoverschen Grenze nach Lauenau;
- die Nienfelder Straße von Aplern zur hannoverschen Grenze in Richtung auf Pohle;
- die Sachsenhager Straße von der Nenndorfer Straße nach Sachsenhagen und von dort nach Hagenburg.

2. Die Nord – Südstraße durch Rinteln

Mit dem Stammlande ist die Grafschaft Schaumburg außer durch die Weser durch die Kasseler Straße, eine Fortsetzung der Bremer Straße von Kassel nach Karlshafen, verbunden. Wie ein großer Teil der Straßen in diesem Kreis wurde sie bereits um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert, und zwar in Jahren 1802 bis 1805 chaussiert⁴⁴⁹. Daß die Straße zwischen Karlshafen und Rinteln auf außerhessischem Gebiet nicht oder nur sehr mangelhaft chaussiert war, haben wir schon hervorgehoben⁴⁵⁰. Ähnlich stand es nun um die Straße jenseits Rinteln (Minder Straße). Von Rinteln zur preußischen Grenze wurde sie schon 1806-1808 ausgebaut⁴⁵¹, aber erst im Schlußprotokoll des Zollvereinsvertrages vom 25. August 1831 wurde die Chaussierung in Preußen verabredet. Von ihr hat man den Anschluß der Grafschaft Schaumburg an den Zollverband abhängig gemacht⁴⁵², da dadurch erst eine Verbindung Rintelns mit Minden ohne Berührung von zollfeindlichen Ländern hergestellt wurde. Der frühere Verlauf der Straße ging über Bückeburg nach Minden. Nach mehrmaligen Aufforderungen von Hessen, zuletzt im Dezember 1834, entschloß sich Preußen endlich 1835 zum Bau⁴⁵³. Noch im Sommer desselben Jahres schien es, daß der Weiterbau unnötig werden würde, da Aussicht vorhanden war, daß Schaumburg-Lippe dem Zollverein beitreten würde⁴⁵⁴. Zu der Absicht Schaumburg-Lippes hatte anscheinend gerade dieser Straßenbau geführt, durch den, wie wir später sehen werden, eine wichtige Straße dem Lande entzogen wurde. Bekanntlich trat Schaumburg-Lippe dem hannoverschen Steuerverein bei, und erst nach Vollendung der Straße konnte 1841 der Anschluß des Kreises Rinteln an den Zollverein erfolgen.

3. Die südlichen Querstraßen

Viel wichtiger als dieser Straßenzug von Kassel über Rinteln, Minden nach Bremen, dessen Frequenz durch die schiffbare Weser beeinträchtigt wurde, war die Berliner Straße, die eine der Verbindungen von Berlin nach Köln darstellte. Für diese Strecke wurde sie im Vertrage vom Mai 1817 als Militärstraße bestimmt⁴⁵⁵. Schon 1800 war man an den Ausbau dieser Straße gegangen, der 1807 vollendet war⁴⁵⁶. Der Reisende verließ bereits nordöstlich von Rinteln an der Westendorfer Landwehr wieder das hessische Gebiet, um von hier über Bückeburg nach Minden zu gelangen. Die hessische Regierung bemühte sich aber durch Chaussierung der Strecke von der Westendorfer Landwehr nach Rinteln (ebenfalls schon 1800 bis 1807) und der Minder Straße den Verkehr noch länger dem eigenen Lande zu erhalten. In diesem Zusammenhange sind auch der kurhessische Antrag zur Fortsetzung der Minder Straße in Preußen und die Beitrittsabsichten Schaumburg-Lippes im Jahre 1835 besser zu verstehen⁴⁵⁷.

449 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

450 s. Kap. II § 5.

451 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

452 Ges. Stuttg. Nr. XV zu Art. 4 des Vertrages vom 25. VIII. 1831.

453 Min. d. Ausw. Nr. 1140 V Auszug aus dem Prot. des Min. d. Fin. 14. XII. 1834; Ges. Bln. Nr. 177 Preußen an Kurh. 26. I. 1835.

454 Min. d. Ausw. Nr. 1157 Carvacchi an Min. d. Ausw. 27. VII. 1835.

455 S. G. II (1817) 57.

456 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

457 Über die Konkurrenzstraße durch Kassel s. Kap. I § 4. 1836 und 1837 wurden an Transitgut auf der Berliner Straße

Ein Teil des Durchgangsverkehrs bog an der Westendorfer Landwehr bzw. bei Rinteln ab und ging auf der Möllenbecker Straße über Detmold nach Westfalen. Auch diese Straße war bereits 1802 begonnen worden, konnte aber erst nach der Franzosenzeit 1822 vollendet werden⁴⁵⁸. Durch sie wurde nun das fruchtbare Wesertal um Rinteln mit den Fabrikorten in Westfalen in Verbindung gebracht⁴⁵⁹. Von Hameln gelangte man nach Rinteln auf der Hameler Straße, die gleichzeitig mit der Berliner Straße gebaut wurde⁴⁶⁰.

4. Die Straßen für Obernkirchen

Außer Getreide und Leinen (sogenanntes Meier- oder Weserleinen), die für den Landverkehr weniger in Betracht kamen, da sie meist über Rinteln und Oldendorf auf der Weser nach Bremen ausgeführt wurden, waren die Steinkohlen und Steinbrüche bei Obernkirchen eine wichtige Erwerbsquelle des südlichen Kreisteiles. Die Steinkohlengruben gehörten Kurhessen und Schaumburg-Lippe gemeinsam und beschäftigten um 1840 etwa 500 Arbeiter. Die Förderung war von etwa 30 000 Tonnen um 1830 auf 40 000 Tonnen um 1840 gestiegen⁴⁶¹. Die Kohlen fanden in der Eisenverarbeitung für damalige Zeit weithin Absatz. Hannover, Braunschweig, Halberstadt, besonders die Hüttenwerke des Harzes im Osten, Schmalkalden und Kassel im Süden, Minden und Ravensberg im Westen und endlich Bremen im Norden waren die Abnehmer für die Obernkircher Kohlen⁴⁶².

Die Nähe der Steinkohlen begünstigte das Aufkommen der großen Glasfabrik zu Schauenstein bei Obernkirchen. Sie verfertigte nur grünes Hohlglas; gegen eine Million Flaschen wurden jährlich über Bremen nach Amerika versandt. Den Häfenton erhielten die Glashütten von Großalmerode⁴⁶³. In den Steinbrüchen am Bückeberg wurden jährlich über 2 000 cmb Sandsteinquader gewonnen, von denen ein Viertel über die Grenzen Deutschlands ausgeführt wurde. Besonders in Holland, aber auch in Dänemark, Schweden, Rußland und selbst in Amerika war der Obernkircher Sandstein beliebt. Der Durchschnittswert der jährlichen Förderung wird mit 25 000 Thlr. angegeben⁴⁶⁴.

Mit seinen Ladeplätzen an der Weser stand Obernkirchen durch die Obernkircher Stein- und Kohlestraße in Verbindung. Der nördliche Teil von Obernkirchen zur bückeburgischen Grenze wurde bereits in den Jahren 1803 bis 1807 gebaut, der südliche Teil nach Rinteln zu und die Strecke in Schaumburg-Lippe erst von 1822 bis 1824 chaussiert⁴⁶⁵. Das Gebiet von Schaumburg-Lippe hat man Ende der dreißiger Jahre, als sich durch die Zugehörigkeit zu verschiedenen Zollvereinen Schwierigkeiten für den Durchgang ergaben, durch die neue Obernkircher Straße, die hart an der Grenze verlief, umgangen. Der südliche Teil der alten Obernkircher Straße wurde dadurch überflüssig und zum Landweg gemacht⁴⁶⁶.

Zum zweiten Kohlenhafen an der Weser führte die Kohlenstädter Straße, die durch die Berliner Straße von der Westendorfer Landwehr zur Arensburg mit der Obernkircher Stein- und Kohlenstraße in Verbindung stand. Auch sie war 1823 schon längst vollkommen chaussiert⁴⁶⁷.

Für die Abfuhr aus den Obernkircher Steinbrüchen bestand die Steinbruchstraße, die 1833 und 1834 gebaut wurde, und zwar wurde damals nur die Strecke von der Obernkircher Straße zu den Steinbrüchen angelegt. Die Fortsetzung nach Rehren wurde auch projektiert, kam aber nicht zustande⁴⁶⁸. Durch sie wäre für die Steinbrüche eine bessere Absatzmöglichkeit nach dem Amte Rodenberg geschaffen worden⁴⁶⁹.

(einschließlich der Hameler Straße) in Ost-Westrichtung je 80-85 000 Ztr. und in West-Ostrichtung je 58 000 Ztr. befördert (Min. d. Inn. VIII, 7 Nr. 12 Nachweis über den Transitverkehr 3. II. 1838).

458 O. B. d. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

459 H. M. Wesermann, Taschenbuch für die Straßen- und Bergbaubeamten, Spediteurs und Landmesser zwischen Rhein und Weser (1814) 554.

460 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

461 Hildebrand 9. Die heutige Förderung beträgt etwa 400 000 Tonnen (Das Land Hessen-Nassau mit Waldeck hsg. von W. Köhler – 1928 – 132).

462 Landau 354 und Gülich IV 558.

463 Landau 355.

464 Hildebrand 20.

465 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

466 Avenarius 106.

467 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

468 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832/39; Avenarius 106.

469 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

5. Die Rodenberger Straße

Durch Rehren zog die Querstraße des Kreises, die Rodenberger Straße. In ihrem ursprünglichen Verlauf berührte sie zweimal das Ausland: bei der Arensburg Schaumburg-Lippe und bei Pohle Hannover⁴⁷⁰. Nachdem bis 1824 die wichtigsten Straßen des Kreises vollendet waren, ging man 1825 daran, die Straße auf nur kurhessisches Gebiet zu verlegen. Zunächst sollte Hannover umgangen werden. Bis 1831 war dieser Bau beendet⁴⁷¹. Die Umgehung Schaumburg-Lippes wurde erst 1838 bis 1839 mit Hilfe der neuen Obernkircher Straße ausgeführt⁴⁷².

6. Die Straßen um Nenndorf

Verkehrszentrum und zugleich Wirtschaftszentrum im Norden des Kreises Schaumburg sind die benachbarten Orte Nenndorf und Rodenberg. Die Produktion der Saline bei Rodenberg steigerte sich in den dreißiger Jahren von 7 000 auf 25 000 Ztr., so daß sie nach dem Eingehen der Saline in Kalrshafen auch noch den Kreis Hofgeismar und einen Teil des Kreises Wolfhagen versorgen konnte. Um 1840 wurde ungefähr die Hälfte des Salzes in Schaumburg und den beiden eben genannten Kreisen verbraucht, die andere Hälfte nach Bremen ausgeführt⁴⁷³. Die Salzquelle wurde auch zu einem Solbad benutzt, das zu den Bädern von Nenndorf gehörte. Seinen Namen aber verdankt Nenndorf nicht der Sole sondern den schwefelhaltigen Bädern, durch die Nenndorf damals zu den besuchtesten Badeorten Deutschlands gehörte. Ein solcher Ort mußte gute Verkehrsverbindungen nach allen Richtungen haben.

Erstens ging durch Nenndorf die Nenndorfer Straße, die ein Glied der großen Straße von Hannover nach Minden war. Der Ausbau der wichtigsten Straße des Kreises, wie sie allgemein hieß, begann bereits 1790 und war 1807 vollendet⁴⁷⁴. Den Transitverkehr in der Richtung von Hannover nach Minden schätzt Reden auf 60 000 Ztr.⁴⁷⁵. Wie die Straße über Oldendorf litt selbstverständlich auch die Straße über Nenndorf unter dem Zollkriege.

Nach Süden führte von Nenndorf außer der Rodenberger Straße die Lauenauer Straße, die besonders dem lebhaften Verkehr zwischen den beiden Badeorten Nenndorf und Pyrmont diente⁴⁷⁶. Für denselben Zweck wurde von der Oberbaudirektion eine andere Straße geplant, die länger in Hessen verweilte und angeblich kürzer und angenehmer sein sollte, von Rehren nach Oldendorf. Zugleich sollte damit eine Straße von Rodenberg und Nenndorf nach Oldendorf geschaffen werden, ohne Hannover und Schaumburg-Lippe zu berühren. Der Bau wurde von den Ständen für die Finanzperiode 1837 bis 1839 genehmigt für den Fall, da Schaumburg-Lippe sich dem Steuerverein anschlosse⁴⁷⁷. Obwohl dieser Umstand eintrat, unterblieb dennoch die Chaussierung.

Nach Norden wurde 1836 als Fortsetzung der Rodenberger Straße über Nenndorf hinaus eine Straße über Haste in Richtung nach Wunstorf angelegt, die von Hannover bis 1840 noch nicht fortgesetzt war⁴⁷⁸. Eine zweite Straße nach Norden war die Sachsenhager Straße. Sie wurde von 1831 bis 1833 gebaut⁴⁷⁹. Die Fortsetzung durch Schaumburg-Lippe machte die Regierung in Bückeburg von der Chaussierung einer Straße in der Enklave Schöttlingen von Stadthagen zur Sachsenhager Straße bei Ottensen abhängig. Dieser Bau kam in Hessen nicht zustande⁴⁸⁰.

470 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

471 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 4 Etat 1825 und Nr. 10 Hammerstein an Min. d. Inn. 21. II. 1831.

472 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835. Die Nienfelder Straße, die nach der Anlegung der neuen Rodenberger Straße eigentlich ihre Bedeutung verloren hatte, wurde eines an ihr gelegenen Steinbruches wegen als öffentliche Straße beibehalten.

473 Hildebrand 19 und 144.

474 O. B. D. Nr. 88 Beschr. d. Str. in Schaumburg 1835.

475 F. W. v. Reden, Das Königreich Hannover statistisch beschrieben, zunächst in Beziehung auf Landwirtschaft und Handel (1839) 322.

476 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 1 O. B. D. an Min. d. Inn. 29. V. 1823.

477 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 Etat 1832/39; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

478 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 47 Etat 1834/36; Avenarius 105.

479 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 10 Etat 1831; Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 11 II O. B. D. an Min. d. Inn. 8. VII. 1833.

480 Min. d. Inn. XII, 15 Nr. 46 Etat 1837/39.

Außer der Verbindung der Bäder Nenndorf, Rehbürg und Hagenburg am Steinhuder Meer hatte die Sachsenhager Straße ihre wirtschaftliche Bedeutung für die Getreideausfuhr aus der nördlichen Grafschaft. Auf ihr wurde das Getreide nach Stolzenau an der Weser geschafft, um von hier aus zu Schiff nach Bremen gebracht zu werden⁴⁸¹.

Zusammenfassung und Schluß

Wenn wir, ans Ende gelangt, fragen, ob Kurhessen seine verkehrspolitische Aufgabe erfüllt hat, so werden wir weder mit ja noch mit nein antworten können. Vergegenwärtigen wir uns zunächst kurz noch einmal, was im einzelnen geleistet worden ist.

Im Verkehrsraum Hoheneiche – Witzenhausen (2. Abschnitt, 1. Kapitel) ist als wichtigste Tatsache der Bau der zum Straßenzug Hamburg – Nürnberg gehörigen Straßen zu nennen. Von Hannover wurde Kurhessen bei diesem Unternehmen gegen Preußen unterstützt. Nach dem Zollanschluß konnte auch die Umleitung des Straßenzuges über Eschwege durch den Ausbau der Niederhoner und Trefffurter Straße erfolgen. Die Leipziger Straße wurde damals vollendet. Die Verbindung dieses Bezirkes mit der Frankfurter Straße, die für den inneren Verkehr Bedeutung hätte erlangen können, wurde nur begonnen. Die noch fehlenden Stücke des Straßenzuges Berlin – Köln wurden nach anfänglichem Weigern doch von Kurhessen chaussiert.

Sonst wurden außer einigen Grenzbauten im Verkehrsraum Kassel (2. Kapitel) keine längeren Straßen gebaut.

Die wichtigsten Linien waren hier schon vor 1815 chaussiert. Mehrere vorgeschlagene Bauten für den inneren Verkehr wurden überhaupt nicht ausgeführt oder allenfalls begonnen, nur die Ziegenhainer Straße vollständig ausgebaut. Im Verkehrsraum Marburg – Frankenberg (3. Kapitel) chaussierte man die Frankenger Straße, um der drohenden hessen-darmstädtischen Konkurrenzstraße über Biedenkopf zuvorzukommen. Diese Straße wurde dann aber zwischen 1828 und 1831 doch gebaut. Um ihre Bedeutung zu schmälern, baute Kurhessen nach dem Zollanschluß die Somplarsche Straße; sie wurde von Preußen nach langem Widerstande fortgesetzt, obwohl die von Preußen dringend gewünschte kürzeste Verbindung von Koblenz nach Kassel, die nur durch Vereinsgebiet gehen sollte, nicht zustande kam. Dafür wurde die große Niederrheinische Querstraße chaussiert.

Verschiedene Straßen ins Hessen-Darmstädtische wurden von Kurhessen als Konkurrenten eigener Straßen (z. B. der Kassel – Frankfurter Straße) abgelehnt. Der Verkehrsraum Bebra – Hersfeld (4. Kapitel) besaß vor 1815 überhaupt noch keine Chausseen. Hier wurde in dieser Periode die Straße von Kassel nach Fulda ausgebaut und der Bau der Hersfeld – Homburger Straße begonnen. Eine neue Straße aus dem Verkehrsraum Fulda (5. Kapitel) nach Franken kam nicht zustande. Die noch fehlenden Stücke der Frankfurt – Leipziger Straße wurden in dem Jahrzehnt nach den Befreiungskriegen chaussiert. Die von Oberhessen hineinführenden Straßen wurden von Kurhessen meist nicht fortgesetzt, da eine Konkurrenz zur Frankfurt – Leipziger Straße befürchtet wurde.

Von Hanau aus wurde die Aschaffener Straße ausgebaut, die Frankfurt und das untere Lahntal mit Nürnberg verband. Zur Hebung des Offenbacher Handels und zur Umgehung Frankfurts wurde die Berger Straße angelegt, wofür Hessen-Darmstadt zur Hebung Hanaus die Windecker Straße fortsetzte.

Aus diesem Überblick geht hervor, daß Kurhessen vor allen Dingen auf die Straßen von Norden nach Süden Wert legte. Gerade bei diesen Straßen aber, von denen zwar mehrere Kurhessen von Natur zukamen, fand es scharfe Konkurrenten in Preußen und später auch in Hessen-Darmstadt. So wurden von Preußen die großen Umgehungsstraßen durch Thüringen gebaut, von Preußen und Hessen-Darmstadt die Neue Ruhrstraße angelegt. Der Frankfurt – Leipziger Straße drohte durch Bayern und Hessen-Darmstadt die Gefahr der Verkehrsablenkung.

Dadurch wurde Kurhessen, das zu klein und zu schwach war, um eine selbständige Verkehrspolitik zu treiben, gezwungen, nach langem Widerstand dem preußischen Zollsysteem beizutreten (1831). Doch konnte es

481 Min. d. Inn. XII. 15 Nr. 11 O. B. D. an Min. d. Inn. 8. VII. 1833.

den Nord-Südverkehr nicht wieder gewinnen; die fortschreitende Technik, vor allem die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein, führte seinen endgültigen Verlust herbei.

Dagegen erhielten die Ost-Weststraßen größere Bedeutung für die Verbindung der beiden preußischen Staatshälften. Deshalb mußte Preußen viel an dem Anschluß Kurhessens liegen, indem dessen Beitritt unmittelbar das Aufhören des Mitteldeutschen Handelsvereins zur Folge haben mußte.

Aber Kurhessen scheint seine eigene Bedeutung für den Ost-Westverkehr nicht richtig erkannt zu haben. Es lehnte anfangs die Verbindung Berlin – Köln ab; und eine kürzere Verbindung Koblenz – Kassel kam überhaupt nicht zustande.

Daß der Durchgangshandel in einem solchen Durchgangslande, wie es Hessen war, Maßstab für die Straßenbauten war, ist begreiflich. Aber er bildete nicht nur den ersten sondern beinahe den einzigen Gesichtspunkt. Die eigene Wirtschaft, die zwar nicht all zu groß war, jedoch gerade seit dem Zollanschluß einen Aufschwung erfahren hatte, wurde von der Straßenbauverwaltung nicht gefördert. Man erwartete, daß die Industrie die für sie notwendigen Wege selbst bauen werde.

Versuche, Kurhessen von den Vorteilen einer größeren Industrie und eines Aktivhandels zu überzeugen, wurden z. B. von dem mehrmals genannten Theodor Schwedes gemacht⁴⁸². Aber solche Anregungen fielen auf unfruchtbaren Boden.

Hessen, bis heute im wesentlichen Agrarland, blieb verkehrspolitisch, was es immer gewesen war – ein Durchgangsland.

482 Min. d. Ausw. Nr. 1154 ½ Schwedes an Min. d. Fin. 22. XII. 1833.

Beilagen

1. Verzeichnis der öffentlichen Straßenzüge in Kurhessen (mit Ausnahme Schaumburgs) nach dem mutmaßlichen Grade ihrer Wichtigkeit 1830)⁴⁸³

1. Leipzig – Frankfurter Straße
2. Frankfurter Straße
3. Hannoversche Straße
4. Leipziger Straße

5. Berliner Straße
6. Holländische Straße
7. Volkmarsener Straße

8. Göttinger Straße
9. Allendorfer Straße
10. Sächsische Straße
11. Nürnberger Straße
(in Schmalkalden)

12. - 14. Nürnberger Straße
und Würzburg. Straßen
(Fränkische)

15. Nürnberger Straße
(Hersfeld – Vacha)
16. Gothaische Straße
17. Frankenberger Straße
18. Aschaffener Straße
19. Windecker Straße
20. Preungesheimer Straße
21. Herborner Straße

22. - 24. Hersfelder Straße
- Kirchhainer Straße
- Wittgensteiner Straße

25. Bremer Straße
26. Bremer Nebenstraße
27. Treffurter Straße
28. Sächsische Nebenstraße
29. Sontraer Straße
30. Flößholztransportstraße
31. Wolfhager Straße
32. Corbacher Straße
33. Veckerhager Straße
34. Bockenheimer Straße
35. Kesselstadter Straße
36. Berger Straße
37. Alsfelder Straße
38. Brotteroder Straße
39. Maberzeller Straße

Berlin – Köln

Bremen – Nürnberg

Kassel – Brückenau

mit 11 und 15
Sachs. -
Westf.

483 O. B. D. Nr. 141.

2. Beschreibung der Landstraßen 1832⁴⁸⁴

Nr.	Name der Straße	Rang	Länge	Breite der Steinbahn (in Fuß = 28,5 cm)	des Planums	Barrieren
1.	Leipziger	I.	258 350	14 – 20	24 – 40	Leipz. Vorstadt (Cassel), Niederkaufungen, Walburg, Waldkappel, Eschwege, Wanfried
2.	Hannöversche	I.	21 132	20	34	Leipziger Vorstadt
3.	Holländische	I.	94 000	16 – 24	42 – 46	Holländisch. Tor Cassel, Calden, Obermeiser
4.	Frankfurter	I.	381 360	20 – 28	30 – 40	Niederzwehren, Wilhelmsdamm, Niedermöllrich, Großenenglis, Kerstenhausen, Jesberg, Gilsberg, Josbach, Halsdorf, Marburg, Gisselberg, Sichertshausen, bei Nauheim, Heiligenstock, (Nebenbarriere: Schwalheim)
5.	Sächs. Haupt-	I.	63 000	20	30	Hoheneiche, Datterode, Netra
6.	Sontraer	III.	81 250	10 – 14	14 – 32	Bebra
7.	Trefffurter	I.	20 000	18	26	Wanfried
8.	Berliner	I.	94 600	20	40	Großalmerode, Witzenhausen
9.	Mündener	III.	23 780	18	30	
10.	Göttinger	I.	23 000	20	32	
11.	Allendorfer	I.	111 000	20	30	Witzenhausen, Oberrieden, b. Allendorf, b. Niederhone
12.	Niederhoner	I.	14 500	20	30	Niederhone
13.	Bremer	II.	134 000	16 – 20	30 – 40	Burguffeln, Hofgeismar, Deisel, Helmarshausen
14.	Volkmarser	I.	51 000	18	28 – 35	Volkmarsen
15.	Veckerhager	III.	87 000	20	32 – 40	Wesertor Cassel, Holzhausen, Hämmelberg
16.	Wolfhager	III.	91 000	12 – 18	36	Holländisch. Tor Cassel, Dörnberg
17.	Bremer Neben-	III.	30 000	18	28	

484 Ministerium des Innern XII, 15 Nr. 11.

Nr.	Name der Straße	Rang	Länge	Breite der Steinbahn (in Fuß = 28,5 cm)	des Planums	Barrieren
18.	Nürnberger	II.	335 500	12 – 20	28 – 34	Leipziger Vorstadt, Dörnhagen, Röhrenfurth, Altmorschen, Bebra, Hersfeld, Friedewald
19.	Würzburger	II.	94 000	16 – 20	30 – 32	Hersfeld, Neukirchen, Hünfeld
20.	Sächsisch-Frankfurter	I.	410 985	20	32 – 40	Rasdorf, Hünfeld, Marbach, Kohlhaus, NeuhoF, Flieden, Schlüchtern, Steinau, Salmünster, Gelnhausen, Rothenbergen, Nürnberger Tor (Hanau), Kinzigbrücke (Hanau), Dörnigheim, Mainkur, (Nebenbarriere: Langendiebach)
21.	Fränkische	II.	41 000	20	32	Kohlhaus, Dölbach
22.	Maberzeller	III.	55 000	20	32	Maberzell
23.	Fasanerier	III.	7 400	18	30	
24.	Alsfelder	III.	107 000	18	28	Johannestor Hersfeld
25.	Hersfelder	III.	118 000	16		
26.	Flößholztransp.	III.	45 000	10	26 – 30	
27.	Sächs. Neben-	III.	65 000	10 – 12	16 – 24	
28.	Ziegenhainer	III.	91 000	12 – 20	22 – 30	Uttershausen, Frielendorf, Ziegenhain
29.	Kirchhainer	III.	136 000	18	30	
30.	Corbacher	III.	50 500	12 – 20	34	In der Klapperbach
31.	Wilhelmshöher Allee	I.	38 000	20 – 32	44	
32.	Frankenberger	III.	121 000	18	30	Göttingen, Frankenberg
33.	Wittgensteiner	III.	41 000	18	30	Göttingen
34.	Herborner	III.	40 000	16	28	
35.	Windecker	II.	40 000	20	36	Kinzingbrücke (Hanau), Windecken
36.	Aschaffenburg.-	II.	20 000	18	36	Aschaffener Chausseehaus
37.	Berger	II.	26 185	20	36	Fechenheim, (Nebenbarriere: Mainkur)
38.	Bockenheimer	II.	8 550	20	36	Bockenheim

Nr.	Name der Straße	Rang	Länge	Breite der Steinbahn (in Fuß = 28,5 cm)	des Planums	Barrieren
39.	Preungesheimer	II.	9 400	20	40	Preungesheim
40.	Dorheimer	II.	12 500	18	32	Erheberhaus b. Nauheim (Nebenbarriere: Dorheim)
41.	Philippsruher	II.	6 185	20	40	Hellerbrücke (Hanau)
42.	Wilhelmsbad.	III.	8 400	20	36	Kinzingbrücke (Hanau)
43.	von Philippsr. n. Wilhelmsbad	III.	8 500	20	40	
44.	Hochstädter	III.	2 000	20	36	Kinzingbrücke (Hanau)
45.	Niederrodenbacher	III.	19 600	20	40	Aschaffener Chausseehaus
46.	Meerholzer	III.	12 000	18	32	Meerholz
47.	Dorheimer-Kohlen-	III.	4 900	12	27	Nauheim (Nebenbarrieren: Dorheim, Schwalheim)
48.	Obelisk-	III.	2 200	20	40	Nürnberger Tor (Hanau)
49.	Fritzlar	II.	77 000	12 – 16	22 – 32	Dorla, Fritzlar
50.	Nürnberger (in Schmalkalden)	I.	32 000	18 – 20	28 – 30	Herrenbreitungen, Barchfeld (halbe Barriere)
51.	Gothaische	II.	65 000	20	32	Haindorf, Weidelbrunn, Nesselhof
52.	Suhler	III.	35 000	16	26	
53.	Eisenstein-	III.	71 000	16	26	
54.	Brotteroder	III.	40 000	16	26	Trusen
55.	Nenndorfer	I.	29 000	20	30 – 42	Böckethaler Landwehr, bei Böckendorf
56.	Berliner (Schaumburg)	I.	78 400	12 – 20	16 – 42	vor Rinteln, Westendorfer Landwehr, Weiböcker Chausseehaus, Poetzen
57.	Obernkircher Stein- und Kohlen-	II.	21 000	20	36 – 42	vor Oberkirchen
58.	Möllenbecker	II.	17 000	20	36 – 42	Krollkrug (bei Rinteln)
59.	Minder	II.	19 000	20	30	Todemann

Nr.	Name der Straße	Rang	Länge	Breite der Steinbahn (in Fuß = 28,5 cm)	des Planums	Barrieren
60.	Rodenberger	II.	79 000	10 – 20	16 – 42	Rodenbergen, Wierser Landwehr
61.	Casseler	III.	22 000	12 – 18	16 – 24	Krollkrug (bei Rinteln)
62.	Steinbruch-	III.	13 000			
63.	Lauenauer	III.	17 000	18 – 20	30 – 42	Rodenbergen
64.	Sachsenhager	III.	37 000	18	30	
65.	Nienfelder	III.	5 000	18	42	
66.	Hameler	III.	11 000	10 – 18	16 – 30	Weißböcker Chausseehaus
67.	Kohlenstädter	III.	7 000	18	28	Westendorfer Landwehr

3. Brückengeldtarife an der Nehbrücke (südl. von Marburg) aus dem Jahre 1827⁴⁸⁵

(1 alb. = 12 hlr. = 9 3/8 Pfg.)

Nr.		alb.	hlr.
1.	von einer jeden Person		4
2.	vom Reitpferd		8
3.	von 1 Karren und 1 Pferd	1	4
4.	von den übr. Pferden		8
5.	vom Wagen mit 2 Pferden	2	8
6.	vom Wagen mit 4 Pferden	4	
7.	von den übr. aber v. jed.		8
8.	vom Rindvieh v. Ochsen		4
9.	von 2 Kühen o. Rinder		4
10.	vom Treibvieh 1 Stück		2
11.	vom Postwagen die Person		8
12.	von Extrapost vom Pferd	1	
13.	von 1-8 St. Hämmel od. Schafe		2
14.	von 9-17 St. desgl.	1	4
15.	von 18-25	2	
16.	von 25-50	2	
17.	von jedem Stück über 60 (?) pro Stück von 1-8		2
18.	von 100 Stück	4	

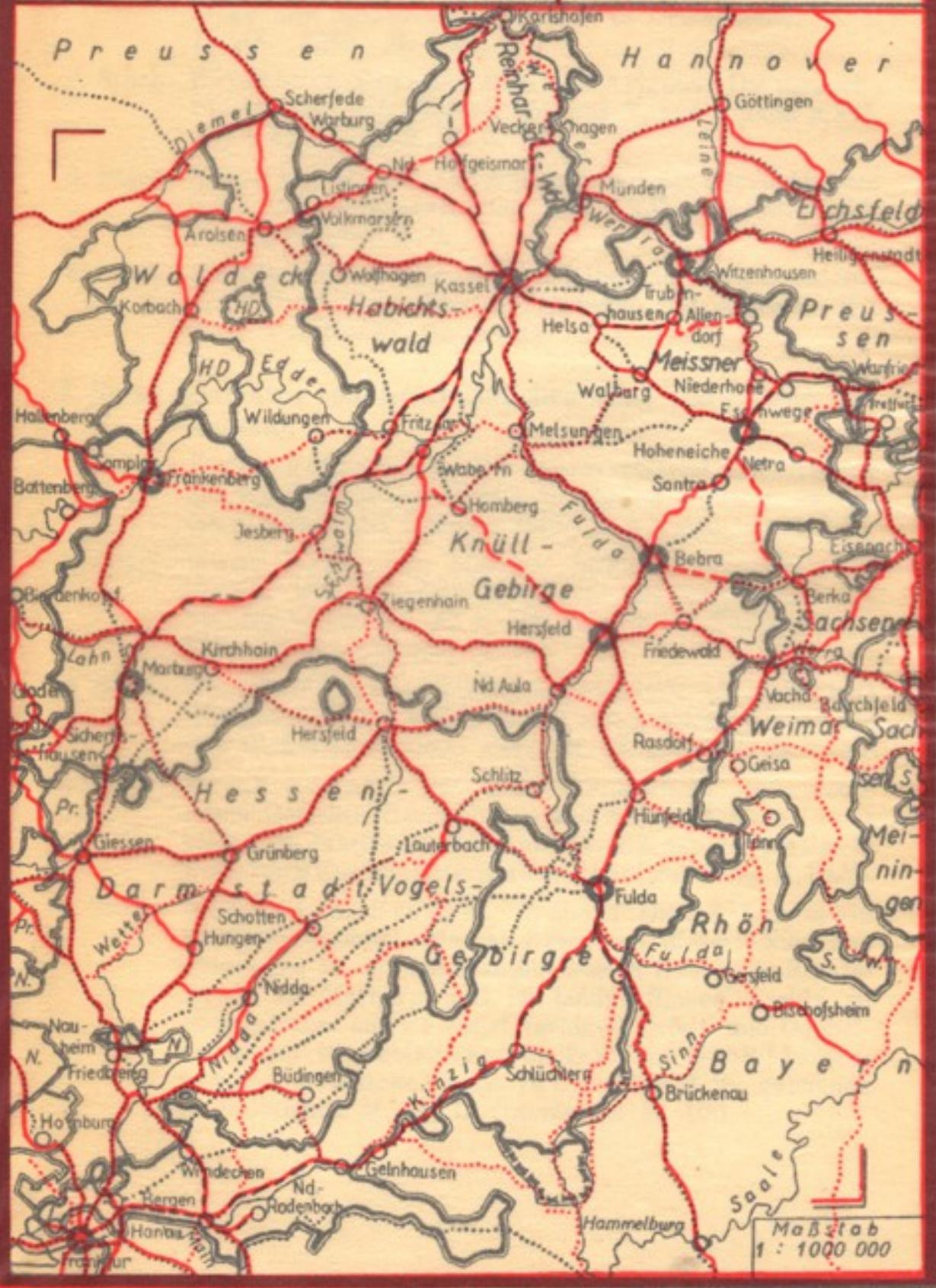
⁴⁸⁵ Ministerium des Innern XII, 19 Nr. 2.



**Karte des hessischen Verkehrsnetzes 1815/16
Staatsstrassen um 1840.**

- Grenze Kurhessens
- Grenze d. übrigen Länder
- vollendete Chaussees
- - - Chaussees in Kurhessen
- ... sonst. Poststrassen u. andere Chaussees
- ... wichtige Verkehrswege
- F. Transitstr. zw. Frankfurt u. Weimar
- H. Transitstr. zw. Hildesheim u. Kassel
- N. Transitstr. zw. Nordhausen u. Kassel
- Pr. Transitstr. zw. Preussisch-Halle u. Kassel
- Verkehrscentrum

Kreis Schmalkalden Kreis Schaumburg



Maßstab
1 : 1 000 000