

„Die Straße“

„Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges“

Herausgegeben von Willi Stubenvoll,
Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen,

Umschau Verlag, Frankfurt am Main 1990

ISBN 3-524-69098-X

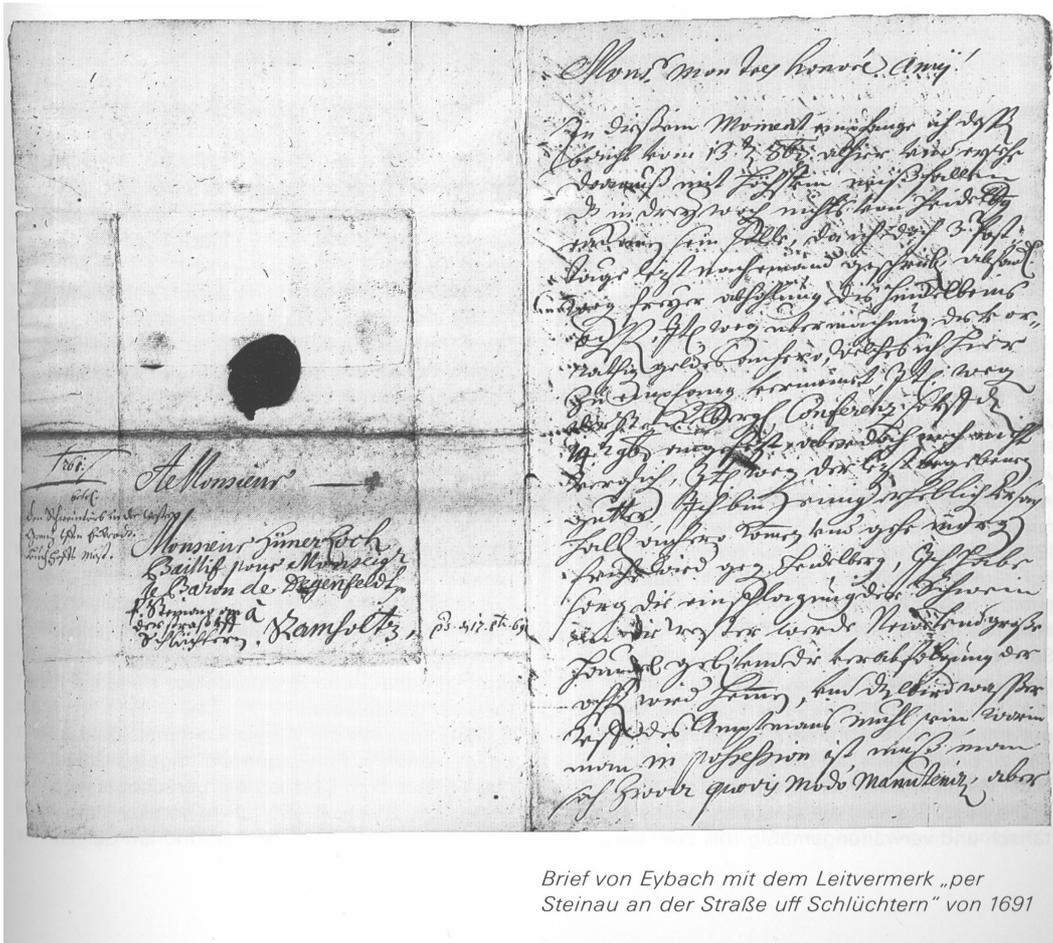
(S. 41 bis S. 62)

Helmut Ruppel

Unterwegs auf der Straße

Eine historische Reise
von Frankfurt nach Leipzig

Wer heute mit dem Auto von Wächtersbach nach Frankfurt fahren will, der benutzt am besten die Autobahn, und zwar die Auffahrt an der Eisernen Hand. Ohne hohes Tempo erreicht er die östlichen Vororte der Main-Metropole in einer guten halben Stunde. Mit der Eisenbahn gelangt man in circa 45 Minuten zum Frankfurter Hauptbahnhof, der heute im Zentrum, bei seiner Einweihung 1888 aber noch am westlichen Stadtrand „auf freiem Feld“ lag. Frankfurt am Main ist heute der wichtigste Verkehrsknotenpunkt der Bundesrepublik Deutschland. Sternförmig laufen die Schienen hier zusammen, und im 20. Jahrhundert entwickelte sich der Rhein-Main-Flughafen zu einem der bedeutendsten Europas. Die ältesten Verkehrsadern aber sind die Straßen, und auch sie verliefen vom Main aus in alle Himmelsrichtungen. Nach Osten hin konnte der Reisende schon in früherer Zeit zwischen mehreren Routen wählen. Die Hohe Straße führte über den Vogelsberg nach Osthessen und weiter nach Thüringen. Schließlich gab es den alten Handelsweg durch das Kinzigtal - die Frankfurt-Leipziger Straße. Sie verband die berühmten Messestädte, die am Main und an der Pleiße liegen. Ihr will sich der Verfasser nun besonders widmen.

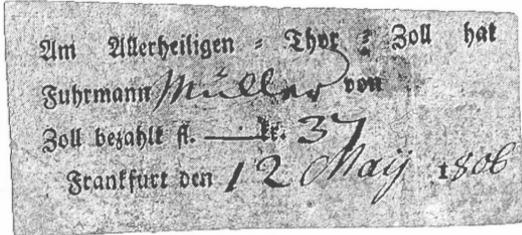


Brief von Eybach mit dem Leitvermerk „per Steinau an der Straße uff Schlüchtern“ von 1691

Obwohl die Straße sehr alt sein muß, weil das Kinzigtal in seiner West-Ost-Richtung eine natürliche Trasse bildet, wird erst im Mittelalter Näheres von ihr berichtet. Damals zählte man den Handelsweg zu denjenigen Straßen, die ihrer Funktion entsprechend, einmal via publica, dann wieder folcweg, diotuevec, dietvec, strata regia, chuningeswec, via militaris, heristrata. heriwec, heergasse, Freis Straße, Reichsstraße, via plebeia genannt wurde. In Urkunden, die sich auf Orte des Kinzigtales beziehen, taucht die eine oder andere Bezeichnung auf. So bekannten Zeugen am 6. November 1383, daß sie „zu den heiligen geswon vordeme hofetore des sthiftes zu Sluchtern an des riches strasze“ gekommen seien und ein Pecz Mülchen schenkte am 11. November 1399 dem Kloster Schlüchtern für eine Seelenmesse Äcer, Wiesen und Gärten in Hintersteinau und Schlüchtern „mit halme, hande und munde noch gerichts recht, gewonheit und herkommen“ im Beisein vieler Zeugen zu Schlüchtern „an der fryhen stroszen“¹. Nicht selten war nur die Rede von „der Straße“. Die Stadt Steinau, die einstmals politisch, militärisch und verwaltungsmäßig (bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts) eine bedeutende Rolle im oberen Kinzigtal spielte, trägt noch heute das Attribut „an der Straße“ zum Namen. Schon 1353 tauchte die Bezeichnung „Steyna an der strazen“ auf und in der Umschrift des ältesten Stadtsiegels des 14. Jahrhunderts heißt es „Stena an der Straszse“.²

Zollzettel vom Allerheiligentor, 1806
Kat. Nr. B. 4.5

Nach der Messezeit in Frankfurt verließen die Kaufleute mit ihren Handlungswagen und Karren die Stadt. Fuhren sie nach Osten, so mußten sie die Allerheiligenpforte passieren, in der auch eine Zollstation untergebracht war. Damals umgab die



Stadt ein sternförmig angelegtes Befestigungswerk mit Wassergraben.³

Die Reisenden gelangten auf der Frankfurt-Leipziger Straße über Hochstadt, Bruchköbel und Langendiebach nach Langenselbold, bis ins 19. Jahrhundert hinein einfach nur „Seibold“ genannt.⁴ Als schließlich in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts ein Postkurs von Frankfurt nach Fulda von der Reichspostverwaltung angelegt wurde, nahm der Verkehr seinen Weg über die gräflich hanauische Residenzstadt Hanau in Richtung Langenselbold.

Näherten sich die Wagen Langenselbold, so befahl manchen Reisenden ein ungutes Gefühl, denn hinter dem Dorf lag die berüchtigte Abtshecke. Die Reichsstraße führte nämlich nördlich an den Selbolder Weinbergen und am Galgenküppel vorbei auf die Abtshecke hinauf. Langenselbold war ein isenburgischer Gerichtsort. Es hatte ein Hochgericht, welches 1566 erwähnt wird.⁵ Seitlich der Straßen, auf einer Anhöhe gelegen, errichteten die Gerichtsherren mit Vorliebe den Galgen. Die Deliquenten ließ man oft tagelang an der Richtstätte hängen, zur Abschreckung für die Vorüberreisenden. Beim Anblick des Todes kam Angst und Schrecken auf. Und dann ging es in den Wald, die steile Abtshecke hinauf. Die Menschen mußten vom Wagen steigen, weil die Pferde schon ihre Mühe hatten, die schweren Fuhrwerke zu ziehen. Diesen Umstand nutzten im Schutze des Waldes Wegelagerer und Räuberbanden, Nicht selten lauerten sie den Kaufleuten auf, um sie zu nötigen bzw. auszurauben.

Auch Goethe mußte mit der Postkutsche diesen beschwerlichen Streckenabschnitt passieren. In „Dichtung und Wahrheit“ findet man folgende Schilderung: „Wir waren zur Allerheiligenpforte hinausgefahren und hatten bald Hanau hinter uns, da ich denn zu Gegenden gelangte, die durch ihre Neuheit meine Aufmerksamkeit erregten, wenn sie auch in der jetzigen Jahreszeit wenig Erfreuliches darboten. Ein anhaltender Regen hatte die Wege äußerst verdorben, welche überhaupt noch nicht in den guten Stand gesetzt waren, in welchem wir die nachmals finden; und unsere Reise war daher weder angenehm noch glücklich. Doch verdankte ich dieser feuchten Witterung den Anblick eines Naturphänomens, das wohl höchst selten sein mag; denn ich habe nichts Ähnliches jemals wieder gesehen, noch auch von andern, daß sie es gewahrt hätten, vernommen. Wir fuhren nämlich zwischen Hanau und Gelnhausen bei Nachtzeit eine Anhöhe hinauf und wollten, ob es gleich finster war, doch lieber zu Fuß gehen, als uns der Gefahr und Beschwerlichkeit dieser Wegstrecke aussetzen. Auf einmal sah ich an der rechten Seite des Wegs in einer Tiefe eine Art von wundersam erleuchtetem Amphitheater. Es blinkten nämlich in einem trichterförmigen Raume unzählige Lichtchen stufenweise übereinander und leuchteten so lebhaft, daß das Auge davon geblendet wurde. Was aber den Blick noch mehr verwirrte, war, daß sie nicht etwa still saßen, sondern hin und wider hüpfen, sowohl von oben nach unten als umgekehrt und nach allen Seiten. Die meisten jedoch blieben ruhig und flimmerten fort. Nur höchst ungern ließ ich mich von diesem Schauspiel abrufen, das ich genauer zu beobachten gewünscht hätte. Auf Befragen wollte der Postillon zwar von einer solchen Erscheinung nichts wissen, sagte aber, daß in der Nähe sich ein alter Steinbruch befinde, dessen mittlere Vertiefung mit Wasser angefüllt sei. Ob dieses nun ein Pandämonium von Irrlichtern oder eine Gesellschaft von leuchtenden Geschöpfen gewesen, will ich nicht entscheiden“⁶

Bemühungen von Fuhrleuten und der Reichspost, die Straße hinter Langenselbold in Richtung Gelnhausen ins Tal zu verlegen, hatte es einige Male gegeben. 1763 waren 30 Fuhrleute bereit, in Langenselbold bzw. in Rothenbergen den doppelten Wegzoll zu ent-

richten, um finanziell zur Verwirklichung der Baupläne beizutragen und 1777 veranlaßte die Regierungskanzlei in Meerholz (= Sitz der Grafschaft Ysenburg-Meerholz) das Gericht Gründau, zu dem Rothenbergen gehörte, 1000 Steinfuhren vom Herzberg bei Lieblos zur Baustelle der neuen Taltrasse. Es wird aber berichtet, daß die Fuhren wegen fehlender Geldmittel ins Stocken gerieten. Daher mußte 1793 die preußische Artillerie auf ihrem Marsch nach Frankreich noch über die Abtshecke geleitet werden.⁷ Erst in napoleonischer Zeit, als das Fürstentum Isenburg ein souveräner Rheinbundstaat geworden war, konnte 1810 die Taltrasse in Betrieb genommen werden. Sie führt am Fuße des Südabhangs der Abtshecke entlang. Die Strecke Langenselbold - Rothenbergen konnte nun gefahrlos genommen werden. Rothenbergen, einst ein gräflich meerholzisches Dorf, hat eine enge, kurvenreiche Ortsdurchfahrt. Bis zur Eröffnung der Autobahn (A66) auf dem Streckenabschnitt bis Gelnhausen rollte der gesamte Verkehr durch den Ort, denn dies war die stark befahrene B 40; zum Leidwesen vieler Bürger.

In Rothenbergen liegt das Gasthaus „Zum Faß“, das seit einigen Jahren allerdings seine Funktion eingebüßt hat und seither nur noch Wohnzwecken dient. Seit 1623 war dieser stattliche Gasthof im Besitz der Familie Schminck, der nach Einheirat in den Besitz der Namensträger Prinz übergang. 1893 erwarb Friedrich Faß, ein ortsansässiger Landwirt, die Gast- und Schankwirtschaft mit allen Gerechtigkeiten. Diesen Namen trägt das Anwesen heute noch in der Bevölkerung. Viele Kaufleute und Reisende sind hier ein- und ausgegangen. Am 30. Oktober 1813 übernachtete Napoleon I. bei seinem Rückzug aus Rußland in der großen Stube über dem Gastzimmer. Dabei hat er sicherlich über neue Pläne des weiteren Rückzugs nachgedacht.⁸ Die Gasthöfe sollten den Reisenden freundlich aufnehmen. Daß dies nicht immer der Fall gewesen ist, schildert Erasmus von Rotterdam: „Den Ankömmling begrüßt niemand. Wenn man lange genug gerufen hat, steckt einer zum Fenster der Gaststube den Kopf heraus. Mit einer Handbewegung wird man nach dem Stall gewiesen. Dein Pferd muß du selbst versorgen, kein Knecht rührt die Hand. Heu ist in den Städten eine ebenso seltene und teure Ware wie Hafer. Wer eine Kritik äußert, kommt sofort zu hören: ‚Wenn's Euch nicht paßt, so sucht Euch ein anderes Wirtshaus.‘ Besondere Zimmer, in denen man sich ausziehen und reinigen kann, werden einem nicht angewiesen. Man wird sofort gestiefelt, bepackt und verschmutzt, wie man ist, in die allen gemeinsame, große Gaststube geführt. Dort zieht man die Stiefel aus, wechselt das Hemd, hängt die vom Regen nassen Kleider an den Ofen und stellt sich selbst daran, um sich zu trocknen. Das Waschwasser, das einem gereicht wird, ist meist unsauber. Nach einiger Zeit kommt ein alter Knecht zum Vorschein mit finsterem Gesicht und schmutzigem Anzuge. Der überschaut schweigend die ganze Gesellschaft und zählt, wie viele in der Stube sind. Je mehr er vorfindet, desto tüchtiger wird der Ofen geheizt, wenn auch die Sonnenhitze schon lästig genug ist. Es scheint bei den Deutschen mit zur guten Aufnahme zu gehören, daß alle sich in Schweiß auflösen. Niemand darf ein Ritzchen des Fensters aufmachen. Es kommt vor, daß in einer Wirtsstube 80 Gäste beieinander sind: der eine kämmt sich, der andere wischt sich den Schweiß ab, der flickt an seinem Ranzen oder den Stiefeln, der riecht nach Zwiebeln. Es ist eine Sprachen- und Menschenverwirrung wie beim babylonischen Turm. Wenn alle Platz genommen haben, wird jedem ein hölzerner Teller und Löffel vorgesetzt, nach einer Weile auch ein Brot; inzwischen wird der Brei gekocht. Zuweilen muß man eine Stunde, lang aufs Essen warten. Der Wein ist, weiß Gott, nicht schwer. Die Schüsseln, die nacheinander aufgetragen werden, sind die folgenden: erst Brotstücke mit Fleischbrühe oder mit Gemüse übergossen, dann etwas von gekochtem Fleisch oder gewärmtem Salzfleisch. Darauf etwas Brei, dann etwas festere Speise, bis man endlich, nachdem der Hunger schon wacker gestillt ist, Braten oder gesottenen Fisch aufträgt; aber damit sind die deutschen Wirte geizig und räumen es bald wieder ab.

Zum Schluß wird alter Käse gereicht, der von Würmern wimmelt und ein edlerer Wein kredenzt. Der Knecht sammelt auf einem Teller das Geld für die Zehrung ein. In den Schlafkammern stehen Lagerstätten, sonst nichts, was man irgendwie zum Wohlbefinden benötigen könnte."⁹

Der russische Schriftsteller Karamsin beklagte sich über die Postillone. Er hatte von 1789 bis 1791 Deutschland bereist, ein Mann mit bestem Willen und immer dankbar für alles, was er an Schönerm erleben durfte. Ihm mißfiel die Grobheit der Postbediensteten, die er für unerträglich hielt. Karamsin schreibt:

„Bei jeder Schenke kehrten sie ein, um einen Krug Bier zu trinken, und die armen Reisenden mußten stundenlang warten oder sie durch Geld herauszulocken suchen. Ein Befehl des preußischen Königs, daß die Postmeister den Reisenden höflich begegnen und keinen über eine Stunde aufhalten sollen, haben zwar gute Folgen gehabt, werden aber nicht pünktlich erfüllt."¹⁰

Unweit von Rothenbergen liegt Lieblos mit der Neuherberge. Dieser stattliche Hof an der Abzweigung der Hauptstraße nach Büdingen diente bis zum Ende des Fahrpostbetriebs, der gleichzeitig der Beginn des Eisenbahnzeitalters im Kinzigtal war, als Relaisstation der Posthaltereien.

Eine Stadt mit langer geschichtlicher Tradition ist Gelnhausen. Vor den Mauern hatte Friedrich I., genannt Barbarossa, im Südosten eine Pfalz bauen lassen, die „Barbarossaburg“, wie die stattliche Ruine heute noch heißt. Kaiser des Mittelalters weilten darinnen."¹¹ Im April 1180 hielt Friedrich I. den berühmten Gelnhäuser Reichstag ab, auf dem der mächtige Welfenherzog Heinrich der Löwe seine Herzogtümer verlor. Gelnhausen hatte den Charakter einer Reichsstadt. Hier wurden Münzen geschlagen, die Gelnhäuser Brakteaten (= silberne Hohlpfennige) und Märkte abgehalten. Verschiedene Orden besaßen in den Mauern der Stadt eine Niederlassung.¹² Auch der Adel hatte seine Höfe. Handel und Gewerbe brachten Wohlstand ins mittlere Kinzigtal. Dies begann sich zum Nachteil der Stadt zu ändern, nachdem Kaiser Karl IV. Gelnhausen verpfändete. Die Stadt versuchte zwar, durch Zahlung der Pfandsomme ihre Reichsunmittelbarkeit wiederzuerlangen, es wurden deshalb auch Prozesse vor dem Reichskammergericht und dem Reichshofrat geführt, aber alle Bemühungen blieben ohne den gewünschten Erfolg. Gelnhausen blieb zwar de jure bis zum Reichsdeputationshauptschluß zu Regensburg 1803 Reichsstadt, tatsächlich aber mediatisiert.¹³ Im Paragraph 7 einer Instruktion des hessen-hanauischen Amtsmanns zu Gelnhausen vom 29. März 1742 heißt es dazu: „Bey Ausfertigungen soll sich nicht der Stadtrath Bürgermeister und Rath der Kayserlichen und Reichsstadt Gelnhausen etc. nennen, sondern wie Herkommens, Bürgermeister und Rath der Stadt Gelnhausen schreiben, worauf der Amtmann zu sehen hat".¹⁴

Vor der Gelnhäuser Gemarkungsgrenze, in der Nähe des Rötherhäuschens, lag noch 1776 an der Reichsstraße zur Hangseite hin der Gutleuthof, umgeben mit einer Sandsteinmauer. Die „guten Leute“, das waren die Aussätzigen. Sie wollte niemand in der Stadt haben. In Frankfurt am Main erinnert heute noch die Bezeichnung „Gutleutstraße“ daran.¹⁵

Erst passierten die Wagen und Kutschen das äußere Röthertor und hinter dem inneren Tor gleichen Namens gelangten die Rei-



Postkarte von Gelnhausen, Langgasse

senden in den Altstadt kern. Vorbei am Obermarkt, die enge Pfarrgasse hindurch, erreichten schließlich die Kaufleute die Haitzergasse. Die schmale Pfarrgasse zwischen Obermarkt und Marienkirche war in Handelskreisen und bei dem fahrenden Publikum der Reichspost bekannt. Beim Beladen ihrer Kaufmannswagen beachteten sie die Gelnhäuser Maße, um problemlos diese enge Stelle zu nehmen. Es mußte aber auch noch das Haitzertor durchfahren werden, welches ebenfalls wegen seiner schmalen und niedrigen Tormaße gefürchtet war, betrug doch die Öffnungsweite nur 3,70 m.¹⁶ Hufnagel berichtete, daß deshalb 1825 das Tor vermauert und die Straße nördlich daran vorbeigeführt wurde.¹⁷ Schließlich wurde 1838 die Neue Straße angelegt. Damit brauchten die Fahrzeuge aus der Röthergasse nicht mehr den Berg zum Obermarkt hinauf, sondern konnten unmittelbar in östlicher Richtung die Stadt verlassen.¹⁸ Dort wechselte die Frankfurt-Leipziger Straße auf das Südufer der Kinzig ins Kurmainzische, nur unterbrochen durch den Streubesitz der Freiherren von Forstmeister zu Gelnhausen (Aufenau¹⁹). Die Territorialverhältnisse änderten sich erst 1814, als der Streifen Land zwischen Höchst und Aufenau mit der Kinzig als nördlicher Grenze vom Königsreich Bayern einverleibt wurde.

Wirtheim, eine alte mainzische Kellerei mit einer noch älteren Kirche, liegt an der engsten Stelle des Kinzigtals. Hier erwartete Napoleon I. auf seinem Rückzug den Angriff der Bayern. Zur Schlacht kam es aber erst am 30. und 31. Oktober 1813 bei Hanau. Bis vor wenigen Jahren stand unter einem mächtigen Baum im Frankfurter Zoo ein emailliertes Schild mit der Aufschrift: „Unter diesem Baum sammelte Napoleon I. seine Soldaten nach der Schlacht bei Hanau“.

Von Wirtheim führte ein Weg ins Biebertal zu dem hanauischen Bergwerksort Bieber und wenige Kilometer östlich des Ortes, an der Eisernen Hand, ging ein Weg nach (Bad) Orb. Noch heute ist das so. Hier wurde in großen Pfannen Kochsalz gesiedet. Neben Kurmainz besaßen Standesherrschaften der Umgebung, aber auch Angehörige des niederen Adels, Anteile an der Produktion.²⁰ Die Kärner brachten über die Reichsstraße, aber auch auf den Sälzerwegen des Spessarts und Vogelsbergs das kostbare „weiße Gold“ an die Höfe und in eigens dem Verkauf dienende Kontore. Am Aufenauer Berg fließt die Kinzig unmittelbar neben der Straße. Nur durch einen Steg konnte eine Verbindung mit der jenseitigen Stadt Wächtersbach erreicht werden. Trieb dieser hölzerne Steg mit der Frühjahrsflut davon, so mußten sich die Anrainer, der Graf von Ysenburg-Wächtersbach und der Forstmeister zu Gelnhausen in Kinzighausen, finanziell über einen Neubau einig werden. In Aufenau lief die Straßenführung um die Kirche, einem Gotteshaus beider Konfessionen. Der Kirchhof in Aufenau schloß sich nördlich des Gotteshauses unmittelbar an das Gebäude an. Erst als im 19. Jahrhundert ein neuer „Gottesacker“ zur Verfügung stand, konnte die Straßenführung längs der Kirche geradlinig weitergeführt werden. Hier lag auch die Mautstelle, wo die Reisenden nach einem festgelegten Tarif das Chaussee-Geld entrichten mußten. Aus der nachfolgenden abgebildeten Tarifliste der Rheinbundzeit²¹ ist zu ersehen, daß in Aufenau für ein Pferd vor einem beladenen Güterwagen, Postwagen bzw. vor einer Landkutsche 4 Kr 2 Pf zu entrichten waren.

*Chausseegeldzettel, Steinau und Schlüchtern
Kat. Nr. H. 1.22*



Nach Osten hin öffnete sich das Tal der Kinzig. Schon von Ferne erblickten die Reisenden

die Türme der Pfarr- und Klosterkirche Salmünster. Die Franziskanermönche hatten sich, nachdem sie Gelnhausen verlassen mußten, hier niedergelassen. Die Stadt lag auf dem Territorium der gefürsteten Abtei Fulda, die 1752 unter Amandus von Buseck in den Rang eines Fürstbistums erhoben worden war. Am bekannten Fischborn vorbeifahrend, erreichte man die Stadtgrenze. Salmünster hatte aus der Vogelperspektive gesehen die Form eines Rechtecks. Es war von einer mächtigen Stadtmauer umgeben. Im Westen und Osten, an der Einmündung und der Herausführung der Reichsstraße, erhoben sich stattliche Tore. Durch die Stadt zogen die Heerscharen des Dreißigjährigen und Siebenjährigen Kriegs, aber auch die Soldaten Napoleons I. auf dem Vormarsch nach Rußland, die schließlich nach den Niederlagen auf der gleichen Straße in ihre Heimat zurückströmten. Kein Wunder, daß es dabei zu Gewalttaten mit und an der Zivilbevölkerung kommen mußte, denn verlorene Schlachten demoralisieren und bringen Unordnung in die Truppe. Das geschah auch in Salmünster. Hier kam es Ende Oktober 1813 zu einem Scharmützel zwischen den Soldaten des preußischen Rittmeisters von Colomb und den Franzosen.²² Auch die Posthalterei der Stadt wurde stark in Mitleidenschaft gezogen, denn aus einem Bericht der Generalpostdirektion zu Frankfurt vom 16. Dezember 1813 an den Fürsten von Thurn und Taxis geht hervor, daß der Posthalter Köhler über Nacht ein bettelarmer Mann geworden war. Es heißt darin wörtlich: ..."Da die traurige Lage des erst vor kurzem in den Dienst getretenen Christian Köhler, welcher während der Periode des französischen Rückzugs alles verlor, allerdings Berücksichtigung verdient, ..." Köhler mußte den Postdienst abgeben, ein menschliches Schicksal.²³

In Salmünster gab es nach einem Verzeichnis von 1805 neben mehreren Wagnern, Schlossern und Krämerläden auf einer Länge von nur 250 m sieben Gasthäuser, sieben Bäckereien, fünf Metzgereien und sechs Hufschmiede. Da gab es das Gasthaus „Zum Stern“ des Jakob Räder. Die Familie Weißbecker besaß den Gasthof „Zum Engel“. Hier soll Kaiser Napoleon auf einer Bank neben dem Hauseingang gesessen haben. Die Wirtschaft „Zum Weißen Roß“ gehörte dem Johannes Lutz, einer schillernden Persönlichkeit der Stadt. Den Freiherrn Johann Friedrich von Hutten zum Stolzenberg hatte er auf dessen Studienreisen durch Europa begleitet und schließlich, wieder zu Hause angekommen, ein Tagebuch über seine Beobachtungen und Eindrücke verfaßt, in dem auch Episoden aus der Salmünsterer Stadtgeschichte ihren Niederschlag fanden. Er lebte im 17. Jahrhundert. Die Lutz'schen Erben kamen aus Ürzell und waren dort Amtmänner des fuldischen Oberamts Ürzell. Johann Kaspar Braun, der nun Besitzer des Gasthofs „Zum Weißen Roß“ geworden war, wurde 1729 der erste Posthalter der kaiserlichen Reichspost in der Stadt. Bis in die napoleonische Zeit hinein versorgten Angehörige der Familie in drei Generationen den Postdienst zu Salmünster. Schließlich folgte der, wie bereits erwähnt, vom Unglück heimgesuchte Christian Köhler. 1814 kaufte der aus Böhmen stammende Alexander Blascheck die Gastwirtschaft und übernahm auch den Postdienst. Er war ein tüchtiger Mensch und baute sehr bald in der Stadtmitte eine moderne Posthalterei mit Gastronomie. Leider steht dieses stattliche Gebäude nicht mehr. Vor wenigen Jahren mußte es einem unserer Zeit gemäßen Neubau weichen²⁴.

Über Ahl, einem kleinen Dorf östlich von Salmünster, das heute ein Stadtteil von Bad Soden-Salmünster ist, erreicht man Steinau, die Stadt der Gebrüder Grimm. Hier verlebten sie ihre Kindheit, denn der Vater Philipp Wilhelm Grimm hatte die dortige hessen-hanauische Amtmannsstelle inne. Die Stadt gehörte jahrhundertlang zur Grafschaft Hanau-Rieneck-Münzenberg und gelangte nach dem Tode Johann Reinhard III., des letzten Hanauer Grafen, 1736 durch Erbschaft in den Besitz von Hessen-Kassel.

Dem Leser wird inzwischen aufgefallen sein, daß das Kinzigtal territorial sehr zerrissen gewesen ist. Es spiegelte die Lage in Deutschland wider. Ständig mußten Zollschranken passiert werden. Dies beeinträchtigte den Warenverkehr, weil fortwährend Abgaben vielfältiger Art (Zoll, Chaussee- und Brückengeld) zu entrichten waren. Auch blieben die Straßen in erbärmlichem Zustand. Niemand hatte den Ehrgeiz, dies zu ändern, weil ja die Nachbarn auch nichts taten. Nach dem Dreißigjährigen Krieg sah das Heilige Römische Reich Deutscher Nation einem buntgefleckten Teppich ähnlich. Von der Küste bis zu den Alpen breiteten sich mehr als 360 souveräne Territorien aus. Da gab es Reichsdörfer und Reichsstädte, eine Vielzahl geistlicher Grundherrschaften (Abteien und Bistümer) und den weltlichen Adel, angefangen vom reichsunmittelbaren Freiherrn bis zum Kaiser in Wien. Sie bestimmten das Leben in Deutschland und waren ein Hindernis zur Ausbreitung von Handel und Verkehr, sie hemmten die wirtschaftliche Entfaltung und damit den Wohlstand breiterer Bevölkerungsschichten.

Steinau hatte zwei Stadttore, eines im Osten, das andere lag im Westen. 1290 erteilte Rudolf von Habsburg dem Ort das Stadtrecht.²⁵ Nur Gelnhausen erwarb schon früher, nämlich 1170, dieses Privileg.²⁶ Dagegen erhielt Hanau, die Kreisstadt des Main-Kinzig-Kreises, erst 1303 von König Albrecht I., dem Sohn Rudolfs von Habsburg, das Stadtrecht verliehen.²⁷

Im Zentrum von Steinau, das, mit den Eingemeindungen im Rahmen der Gebietsreform, 1989 10.239 Einwohner zählte, liegt das gräfliche Schloß mit einem mächtigen Sandsteinwappen über dem Eingang des Innenhofs. Es zeigt die landauf landab anzutreffenden hanauschen Sparren im Schild. Der massive Bergfried und die Türme der Katharinen- und Reinhardskirche prägen die Silhouette des Stadtbildes. Schließlich liegt noch an der Hauptstraße das stattliche Rathaus von 1561; aber auch das Burgmannenhaus, erbaut im Jahre 1589. Diese Hauptstraße, durch die der Durchgangsverkehr jahrhundertlang rollte, hatte keinen besonderen Namen, sondern wurde einfach nur „Gaß“ genannt. Heute ist es die Brüder-Grimm-Straße. Jedoch wird der Straßenteil in der westlichen Vorstadt in alten Schriften als Steinweg bezeichnet und 1446 ist mundartlich von dem „stoywech“ die Rede, was auf den baulichen Zustand der Frankfurt-Leipziger Straße in und um Steinau schließen läßt.

Steinau an der Straße erhielt im Schatten der Burg von der Herrschaft das Recht, Zölle zu erheben. um damit die Einnahmen zu erhöhen. Ob dies schon im Jahr der Stadtrechtsverleihung der Fall gewesen ist, läßt sich nicht belegen. Dagegen kann nachgewiesen werden, daß Ulrich III. von Hanau (†1346) 1323 von seinem König mit der Erhebung von Zöllen belehnt worden ist.

Auch die Nachbarschaft blieb diesbezüglich nicht untätig. Fürstabt Heinrich V. Graf von Weilnau, dessen Familie auch im Gericht Reichenbach bei Birstein begütert gewesen ist, erlaubte der Stadt Soden (seit 1296 im Besitz der Stadtrechte) die Erhebung von Zöllen auf deren Territorium, nachdem König Adolf von Nassau damit einverstanden gewesen war. Auch Salmünster erhob mit Zustimmung des Abtes Zölle. 1344 wurde aber der Stadt dieses Recht durch Kaiser Ludwig IV. wieder aberkannt, weil die Reichsstadt Gelnhausen die Rechtmäßigkeit nicht anerkannte.

Im 15. und 16. Jahrhundert verdichtete sich das Netz der Zollschranken. So erhielt 1515 Frowin von Hutten von Kaiser Maximilian I. die Zollgerechtigkeit über die Orte Salmünster, Alsberg an der Weinstraße und Oberndorf im Joßgrund und bereits 1496 konnte in

Schlüchtern der kleine Zoll zugunsten des ansässigen Klosters erhoben werden, nachdem zwischen dem Grafen von Hanau und dem Kloster in Schlüchtern ein Vertrag zustande gekommen war.²⁸

Am Ende des Kinzigtales liegt die klösterliche Stadt Schlüchtern, bis zur Gebietsreform 1974 Kreisstadt des gleichnamigen Kreises. Wie Gelnhausen, so verlor sie den Charakter einer selbständigen Verwaltungszentrale; denn das Kreisgebiet wurde Bestandteil des neu geschaffenen Main-Kinzig-Kreises.

Schlüchtern wird 993 als Sluchderin, 1157 als Sluhterin und 1509 als Schluchter erwähnt. Der Ort ist eine Ansiedlung in Anlehnung an das um 880 gegründete Kloster. Schon 1278 wird die Stadt als selbständige Gemeinde vermutet, belegt ist dies jedoch erst im Jahre 1303. 1562 ist von der Stadt Schlüchtern die Rede. Vermutlich haben die Grafen von Hanau das Stadtrecht verliehen.

Das Kloster gehörte dem Bischof von Würzburg, der nach dem Aussterben des Geschlechts der Herren von Grumbach das Lehen unter Rieneck und Trimberg aufteilte. 1316 erwarben die Herren von Hanau den rieneckischen Anteil und 61 Jahre später fiel auch die Hälfte der Herren von Trimberg an. In den folgenden Jahrhunderten kam es wiederholt zu Streitigkeiten zwischen Würzburg und Hanau, die 1571 zur Klage vor dem Reichskammergericht in Speyer führten und erst 1651(!) durch den Reichshofrat in Wien zu Gunsten von Hanau entschieden wurden. 1736 ging die Landesherrschaft von Hanau auf Hessen-Kassel über. Mit Unterbrechungen in der napoleonischen Zeit blieb diese Zugehörigkeit bis 1866, bis schließlich nach dem deutsch-deutschen Krieg zwischen Österreich und Preußen Kurhessen und die bis dahin souveräne Stadt Frankfurt in den preußischen Staatsverband eingegliedert wurden. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs gehört die Stadt zum Land Hessen.

Ober- und Untergasse in Schlüchtern gehörten zur alten Reichsstraße. Hier lagen, wie sollte es anders sein, die meisten Gasthöfe. 1355 wird erstmals darüber berichtet. Goethe verweilte 1815 auf seiner Reise von Fulda nach Frankfurt in den Mauern der Stadt, und zwar im „Roten Löwen“ in der Obergasse. Hier befand sich auch die Posthalterei, die seit dem Tode des erst 42jährigen Johann Philipp Friedrich August Köhler am 18. Januar 1811 von dessen Ehefrau Luise Elisabeth, geborene Hildenbrand, weitergeführt wurde.²⁹ Während seines Aufenthaltes unternahm er einen Spaziergang entlang der Hauptstraße. Dabei fertigte er eine Federzeichnung in Sepia und Schwarz von der Untergasse an. Das Bild in den Maßen 20 cm x 35 cm wird heute im Goethe-Nationalmuseum in Weimar aufbewahrt.³⁰

1850 kehrte Ludwig Emil Grimm, der Maler und jüngere Bruder der Märchenerzähler, im Gasthof „zum Stern“ ein. Seine Ankunft in der Stadt hatte er in einer Tuschezeichnung festgehalten und darauf vermerkt: „Ankunft in Schlüchtern bei Herrn Fey“.³¹

Bei Sterbfritz, das heute Verwaltungszentrale der Gemeinde Sinnatal ist, entspringt die Kinzig. Als Rinnsal wird sie hier Kinzigbach genannt. Sie fließt durch Sannerz und Herolz nach Nordwesten der Stadt Schlüchtern entgegen, wo sie in südlicher Richtung dem Main zustrebt. Bei der Schneeschmelze im Frühjahr, aber auch nach tagelangen heftigen Regenfällen, steigt die Kinzig über die Ufer und zwischen Salmünster und Hanau entstehen dann kurzfristig zahlreiche mehr oder weniger zusammenhängende Seen. Dabei tragen die wasserreichen Flüsse aus dem Vogelsberg, zu nennen sind hier die Salz und die Bracht, nicht unwesentlich bei. Dieses Naturschauspiel hat es im Kinzigtal schon immer

gegeben. Während einerseits die Talwiesen natürlich gedüngt wurden und mancher Feuchtbiotop mit seltenen Vogelarten und Pflanzen entstand, mußte der Verkehr auf der Frankfurt-Leipziger Straße zeitweilig erheblich leiden. Es verwundert daher auch nicht, daß lange Zeit die Hohe Straße und die Reffestraße, die beide über den Vogelsberg nach Osten führten, von den Kaufleuten bevorzugt befahren wurden; dort gab es keine Überschwemmungen und bei der allbekannten guten Sichtweite im Vogelsberg fühlten sich die Reisenden sicher. Neben der schon erwähnten Abtshecke bei Langenselbold und der Engpässe in Gelnhausen war der Übergang vom Kinzigtal ins Fuldaer Land über den Drasenberg östlich von Schlüchtern mühsam. Meistens mußten die Fuhrwerke und Kutschen in den Schlüchterner Gasthäusern und bei Privatleuten um Vorspann bitten, was den Pferdebesitzern zusätzliche Einnahmen bescherte, denn zu den Messezeiten im Frühjahr und Herbst herrschte reger Verkehr.

Wichtige Straßen im Reich und dazu gehörte auch die Frankfurt-Leipziger Straße, standen unter dem besonderen Schutz des Kaisers, auch Königsbann genannt. Im öffentlichen Landfrieden zählte man sie zu den Regalien. Der König konnte zwar ganze Straßen oder Teile derselben den Territorialherren als Lehen weitergeben, aber damit wurde die besondere Schutzverpflichtung nicht aufgehoben. Kaiser Barbarossa spricht ausdrücklich von „regalia sunt hec: vie publice“.³² Die Reichsstraßen zeichneten sich gegenüber den Vicinalwegen (Landwegen) und den Kirchenwegen (viae pastorales) hauptsächlich durch die größere Breite aus. Im „Sachsenspiegel“, dem ältesten und bedeutendsten deutschen Rechtsbuch, der zwischen 1215 und 1235 von dem sächsischen Schöffen Ritter Eike von Repkow verfaßt wurde, heißt es dazu: „des konings strata sal sin also breit, dat en wagen deme anderen gerume moge. die idele wagen sal rumen deme geladenen, und die min geladene deme sverren; die ridene wike deme wagene, die gande deme ridene, Sin sie aver in enem engen wage oder up ener buege und jaget man enen ridenen oder to vot, so sal die wagen stille stan, bit sie mogen vore komen. Svelk wagen erst up die bruegen kumt, die sal erst overgan, he sin idel oder geladen“.³³ Für den Schutz und die Sicherheit auf den Reichsstraßen wurde eine Art von Schutzpolizei eingerichtet. Sie gab beispielsweise Kaufleuten, die mit kostbarer Fracht zu den Messeplätzen unterwegs waren, aber auch dem Adel, der sich in Wahl- und Krönungszeiten nach Frankfurt am Main begab, sicheres Geleit. Bei letzteren war man seitens des Grundherren der Straßen auch bemüht, für den nötigen Vorspann zu sorgen. So informierte der Rheinbundfürst Karl von Isenburg, der sich als Freund und Verehrer Napoleons I. in seinem Petschaftssiegel „Charles“ nannte, am 17. Juni 1803 aus Wilhelmsbad bei Hanau seinen Hofrat Gervinus in Langenselbold mit den Worten „Da für seine Majestät den König von Preußen in Selbold eine Rellée aufgestellt werden soll, so werden Sie, nach getroffener Abrede mit dem Hanauer Postverwalter, die nötigen Anstellten treffen, daß aus dem Amte die etwan noch bedürftigen Pferde herbey geschafft werden können. Auch ist der Chaussee Einnehmer zu bedeuten, daß er von denen königlichen Seiten keine Chausseegelder einfordern soll.“ Aus einer Aufstellung ist zu entnehmen, daß für die Kutsche von König Friedrich Wilhelm III. acht Pferde, dazu ein reitender Fourierjäger und ein reitender Postillon bereitzustellen waren. Auch für den Wagen von Königin Luise und den Prinzen Heinrich stellte das Amt Langenselbold je zehn Pferde zur Verfügung.³⁴

Auf der Frankfurt-Leipziger Straße standen in Abständen „Geleithäuschen“, die als Unterkunftsräume für die Geleitmannschaften dienten. Über den Distelrasen zwischen Schlüchtern und Flieden hatten Fulda und Hanau das Geleitrecht. Bei dessen Ausübung kam es gelegentlich zu Unstimmigkeiten zwischen beiden Territorialnachbarn hinsichtlich des zu kontrollierenden Streckenabschnitts. Solche „Irrungen“ mußten in Verhandlungen beige-

legt werden. So war es 1491 und 1512. Am 25. August 1556 trafen sich Bevollmächtigte beider Regierungskanzleien in Steinau, um ein weiteres Mal Mißverständnisse auszuräumen. In dem erarbeiteten Vertragstext heißt es u.a.: „deß gelaidtshalben ofm Trasenberge, welches keinestheill dem andern laut eines anmaßens zustendig, abgeredt und vertragen“, daß Fulda das Geleit von Flieden aus „biß an die Schlege, so of dem Trasen nacher Schlüchtern stehen“ haben soll. Es heißt dann weiter, um Streitigkeiten zu vermeiden: Wären aber „keine Hanawischen Diener, so solche vorglaitende Persohnen annehmen würden, vorhanden, so sollen die Fuldische fürther bis hinein zu Schlüchtern verglaiten haben. Deßgleichen unnd herwiederümb soll die Herrschaft Hanau daß gelaidt künftiglich haben. Von Schlüchtern auß bis of die Eselsrück vor Flieden, Unnd so die Zeit kein Fuldischer glaidtsman beihanden, fürther biß gen Flieden Ins Dorff auch zu verglaiten haben...“³⁵

In Kriegszeiten konnte die Sicherheit nicht immer gewährleistet werden, und es ist hinlänglich bekannt, daß während des großen europäischen Kriegs im 17. Jahrhundert, den der Leser besser als den Dreißigjährigen Krieg kennt, aber auch im Siebenjährigen Krieg (1756-1763) und nach 1790 bis 1813 große Heerscharen in Deutschland unterwegs waren. Darunter mußte, wie es immer in Kriegszeiten ist, die Zivilbevölkerung besonders leiden, durch Brand, Diebstahl, Raub und Plünderung, ja selbst vor Mord wurde nicht zurückgeschreckt. Im Schatten dieser unruhigen Zeiten bildeten sich zahlreiche Räuberbanden, die sich vor allem die Auflösungserscheinungen gegen Ende des Kaiserreichs zunutze machten. Im Rheinland, Hunsrück, Odenwald und Spessart, auch in der Maingegend, trieben sie ihr Unwesen. Sie spezialisierten sich auf die Fahrposten und die wohlhabenden Kaufleute, bei denen sie größere Geldsummen und wertvolle Frachten vermuteten; aber auch einsame Mühlen und Gehöfte mußten mit einem Überfall rechnen. Curt Fernau vermerkte dazu in seinem Aufsatz „Von Mördern, Räubern und anderen Galgenvögeln“: „Das Straßenräubertum war im Jahrhundert der aufblühenden Fahrposten (gemeint ist das 18. Jahrhundert - der Verfasser) gang und gäbe.“³⁶

Am bekanntesten wurde der Räuber Johannes Bückler, der „Schinderhannes“, dem Carl Zuckmayer mit seinem Roman ein bleibendes Andenken setzte, weil er die Armen geschont und die Reichen „erleichtert“ haben soll. Aber die Rolle des Sozialrevolutionärs paßt nun doch nicht ganz zu ihm. Auch im Kinzigtal sind mehrere Raubüberfälle geschehen. Die Übeltäter konnten in den meisten Fällen gefaßt und abgeurteilt werden. Da gab es auch den 22jährigen Veit Krämer aus Romsthal im Huttischen Grund nahe der Stadt Salmünster, dessen Vater ebenfalls ein Räuber gewesen ist. Veit Krämer wurde in Heidelberg wegen 48 Delikten, wie Staßenraub, Einbruch und Diebstahl vor Gericht gestellt, zum Tode verurteilt und am 31. Juli 1812 gegen 12.35 Uhr als letzter von sechs Kumpanen öffentlich enthauptet.³⁷ Er hat mit seinen Gleichgesinnten nachweislich folgende Straftaten im Bereich der Frankfurt-Leipziger-Straße begangen:

1. Am 5. Dezember 1807 den Einbruch und Diebstahl in Eichenried im Fuldaischen. Das gestohlene Gut hatte einen Wert von 160 Gulden (fl) 36 Kreuzer.

2. Am 6. September 1809 den Straßenraub bei Steinau. Fünf Handelsleute, vier Juden und ein Christ wurden überfallen. Dabei fielen der Bande Uhren und Bargeld im Wert von 200-250 Gulden in die Hände und in der gerichtlichen Niederschrift heißt es: „Auffallend ist es, daß die Räuber den Juden auch die zehn Gebote, Gebetbücher und Paradiesäpfel nahmen“.

3. Im Oktober 1810 ein Diebstahl in Niederzell an der Straße, zum Justizamt Steinau gehörig. Dabei erbeuteten die Übeltäter nur „einige halbfeine Weibshemden und etwas flächse- nes Tuch“.

4. In der Nacht vom 20. auf den 21. Oktober 1810 der Einbruch und Kleiderdiebstahl in Wüstwillenroth im Gericht Reichenbach (Fürstentum Isenburg).

5. Im Herbst 1810 der versuchte Dürrfleischdiebstahl auf dem Neuhof bei Hanau. Der Diebstahl scheiterte, weil der dortige Schäfer mit einer Flinte sich ihnen entgegenstellte und die Bande nach einem Feuerwechsel in die Flucht schlug.

6. Am 3. Dezember 1810 der Überfall bei Frankfurt. Die Räuber hatten erfahren, „daß an diesem Tag zwei Wagen von Frankfurt zurückkommen würden, auf welchen sich mehrere Juden befänden, welche 10 000 Gulden bei sich führten“. Der Angriff schlug fehl, weil einer der unter den Wagen mitgeführten Hunde sich losriß und die Räuber angriff, so daß diese in den benachbarten Wald flüchteten.

Ein weiterer Straßenraub geschah am 8. Januar 1811 bei Gelnhausen, an dem der bekannte Gauner Georg Philipp Lang, „Hölzerlips“ genannt, mit drei Kumpanen beteiligt gewesen ist. Bei seiner Vernehmung werden ihm später 35 Straftaten nachgewiesen. Die Bande überfiel zwei französische Offiziere. Sie fuhren mit ihrer Chaise zwischen Wirtheim und dem Aufenauer Berg. Lang und Konsorten rannten der Kutsche nach, sprangen den Pferden in die Zügel und raubten die Soldaten aus. Die Beute betrug ungefähr 400 Gulden, den Gulden zu 60 Kreuzern gerechnet.³⁸ Das war viel Geld, wenn man feststellt, daß ein Pfund Ochsenfleisch 11 Kreuzer, sechs Pfund gemischtes Brot 34 Kreuzer 2 Pfg. und ein Maß Lagerbier 3 Kreuzer kosteten.³⁹

Die Reichsstraße lag östlich des Drasenbergs (445 m) wieder im Fuldaischen. An den Häusern von Höf und Haid vorbei verlief sie in nordöstlicher Richtung nach Flieden mit seiner sehr alten Pfarrei und weiter zum Amtsort Neuhof. Viele Ortschaften dieser Region sind Gründungen des Klosters Fulda. Namensendungen auf „-zell“ erinnern noch heute daran - Kerzell, Bronnzell, Eichenzell. Linker Hand von Neuhof in Richtung Fulda erblickt man, schon von weitem sichtbar, den Abraumberg des ortsansässigen Kalibergbaus. Nach den „Gewerkenversammlungen“ der Gewerkschaft Neuhof-Kaliwerke vom 7. Nov. bzw. 27. Dez. 1911 genehmigte das Oberbergamt Clausthal am 5. Januar 1912 die Statuten zum Abbau von Steinsalzen.

Während bis nach dem Zweiten Weltkrieg die Hauptstraße (B 40) durch den Ort führte, läuft die Straßenführung als B 40a heute zwischen Neuhof und den Bahnanlagen entlang.

Die Frankfurt-Leipziger-Straße erreichte schließlich in Fulda, die alte Bischofsstadt. 744 wurde hier mit dem Bau des Klosters unter dem Mönch Sturmius begonnen. Die Franken nannten die Region „Buchonia“. Von Fulda breitete sich das Christentum rasch aus. Die heutigen Bistumsgrenzen reichen nach Westen weit ins Kinzigtal hinein, bis in den Hanauer Raum und im Osten und Nordosten gehören sogar Gebiete in Thüringen zum Bistum - das Eichsfeld. Dagegen mußten die alten fuldaischen Ämter Hammelburg und Brückenau 1816 an die Krone Bayerns abgetreten werden.⁴⁰ Die Silhouette der Stadt wird von dem barocken Dom geprägt, den der Bamberger Baumeister Dientzenhofer an der Stelle einer alten Basilika in den Jahren von 1704-1712 errichtete. Hier fand auch Bonifatius, der Apostel der Deutschen und erster Bischof von Mainz, seine letzte Ruhestätte.⁴¹

Als der Klostergründer Sturmius 779 verstarb, hatte das Kloster schon 400 Mönche, und König Pippin beschenkte es mit Landbesitz reich. Der Adel schickte seine Söhne in die angeschlossene Schule. Von dem Reichsdichter Ulrich von Hutten wissen wir, daß ihn der Vater 1499 den Fuldaer Mönchen zur Erziehung anvertraute, bevor er 1502 an die Universität Erfurt ging, um wahrscheinlich das „biennium studii“, das 2jährige Normstudium zu absolvieren.⁴² Die Reise von der elterlichen Steckelburg in der Nähe von Schlüchtern nach

Fulda und später nach Erfurt legte er auf der Reichsstraße zurück. In Fulda zweigte auch ein Fahrweg in die östliche Region des Bistums nach Geisa ab. Die alte Handelsstraße lief nun nach Norden in das Tal der Haune, ließ die Roßkuppe östlich liegen und erreichte schließlich einen weiteren alten fuldaischen Amtsort, nämlich Hünfeld. Hier endete die Fränkische Straße, die bis Fulda eine gemeinsame Trasse hatte und weiter nach Hammelburg und Würzburg lief. Noch in fuldaischer Zeit, 1764, wurde diese unter Heinrich VIII. von Bibra zwischen Fulda über Hammelsburg bis zur Würzburger Grenze chaussiert.⁴³

Zwischen dem Seulingswald und den letzten Ausläufern der Rhön ging es weiter auf Vacha zu. An der Strecke passierte man noch Rasdorf, den Ort, um den sich der Fuldaer Abt Hrabanus Maurus verdient gemacht hat, der das klösterliche Schulwesen förderte und die romanische Gelehrtenbildung leitete.

In Vacha wurde die Werra überquert. Hier befand sich eine bedeutende Poststation, an der die Briefe anderen Postlinien übergeben wurden. Daher tragen Altbriefe nicht selten den Leitvermerk „franco Vach“, was auch besagte, daß das Porto nur bis zu dieser Station vorn Absender entrichtet worden ist. Die weiteren Beförderungskosten durch fremde Landesposten mußte dann der Empfänger bezahlen.

Von Eisenach aus führte die Straße nach Osten, vorbei an der Wartburg, auf der hessische und thüringische Geschichte geschrieben wurde. Bald tauchte Gotha am Horizont auf. Im 8. Jahrhundert kam die Stadt durch Schenkung Karls des Großen an das Stift Hersfeld. Vor 1190 zur Stadt erhoben, hatte sie Eisenacher Recht. Schließlich wurde Gotha 1640 Residenz des Fürstentums Sachsen-Gotha und gehörte ab 1826 zu Sachsen-Coburg und Gotha.⁴⁴ Hatte man diese Stadt östlich des Thüringer Waldes hinter sich gelassen, so war es nicht mehr weit bis nach Erfurt, der Stadt, die noch heute das Mainzer Rad im Stadtwappen führt. Hier kreuzten sich schon früh bedeutende Handelsstraßen in alle vier Himmelsrichtungen, die seit dem 17. Jahrhundert auch als Poststraßen genutzt wurden. 741 errichtete Bonifatius auf dem Domhügel das Bistum Erfurt, welches 752 zugunsten des Erzbistums Mainz aufgehoben wurde. In der Stadt fanden bedeutende Reichstage statt, so in den Jahren 852, 936 und 1181. 1379 gestattete Papst Klemens VII. die Errichtung einer Universität, die 1812 aufgehoben wurde und an der Martin Luther in den Jahren 1501-1505 studierte. Erst in den 50iger Jahren des 20. Jahrhunderts siedelten sich wieder Hochschulen in der Stadt an. Heute ist Erfurt Hauptstadt des gleichnamigen Bezirks in der DDR.⁴⁵

Über Eckartsberga lief die Frankfurt-Leipziger Straße weiter nach Naumburg an der sächsischen Saale. Eine Berühmtheit ist der gotische Dom St. Peter und Paul. Die im Westchor dargestellten Stifterfiguren sind in der zeitgenössischen Kleidung des 13. Jahrhunderts dargestellt und für ihre Zeit einzigartig in ihrer lebensvollen Charakterisierung. Auch der Lettner des Ostchors stellt eine Seltenheit dar und nur in Gelnhausen findet sich in der Marienkirche ein weiterer Lettner, der im Mittelalter und in der frühen Neuzeit die Gläubigen von dem Klerus trennte. Bis ins 19. Jahrhundert hinein war Naumburg mit seiner Peter-und-Paul-Messe bedeutend und konnte mit Leipzig konkurrieren.⁴⁶

Die beschwerliche Reise von Frankfurt über Fulda, Eisenach und Erfurt dauerte in der Zeit, als es noch keine Eisenbahnen gab und das Automobil unbekannt gewesen ist, viele Tage. Hatten die Kaufleute die alte Residenzstadt Weißenfels passiert, so kam Leipzig als Reiseziel in greifbare Nähe. Auf der letzten Wegstrecke kam man noch durch Lützen. Mancher Leser kann sich bei diesem Namen noch an seinen eigenen Geschichtsunterricht

erinnern - die Schlacht bei Lützen 1632, in der der Schwedenkönig Gustav Adolf im Kampf gegen die Kaiserlichen unter Herzog Wallenstein gefallen ist. Durch die Lindenau erreichten die Kaufleute das Leipziger Stadttor im Westen und die Straße, die dann folgte, hieß, wie sollte es anders sein, die Frankfurter Straße. Leipzig liegt am Zusammenfluß von Parthe, Pleiße und Weißer Elster. Die Stadt ist ein Verkehrsknotenpunkt in Deutschland und es zeigen sich Parallelen zu Frankfurt am Main auf. Wichtige Straßen treffen hier aufeinander, es besteht Autobahnanschluß nach Berlin, Frankfurt und München. Der Eisenbahnbau wertete die Stadt weiter auf und der Kopfbahnhof gehörte zu den größten in Europa. In der Messestadt liefen alte Handelsstraßen zusammen, die Hohe Straße und die Reichstraße. Im 10. Jahrhundert entstand unter den sächsischen Herrschern eine Burg, die 1015 als urbs Lipzi genannte deutsche Burganlage. In ihrer Nähe begründeten Kaufleute um 1165 eine Marktsiedlung, die sich zu einem der ältesten internationalen Messeplätze entwickelte. Kaiser Maximilian I. stattete Leipzig diesbezüglich mit Privilegien aus. Die führende Rolle als internationales Schaufenster industrieller Erzeugnisse mußte die Stadt allerdings nach dem Zweiten Weltkrieg an Hannover abtreten.⁴⁷

1990 feiern einige europäische Postverwaltungen den 500. Geburtstag der Einrichtung des Reichspostwesens. Frankfurt am Main erhielt 1616 eine Postanstalt. Wenige Jahrzehnte später entstanden die ersten Poststationen im Kinzigtal. Hanau wurde nun erheblich aufgewertet, weil sich hier die Poststraße verzweigte. In östlicher Richtung führte sie entlang der Frankfurt-Leipziger Straße, und die andere Route führte nach Aschaffenburg, durch den Spessart auf Esselbach zu und weiter nach Würzburg und Nürnberg.

1651 erhielt Hanau ein Postamt und 1677 kam ein weiteres in Fulda hinzu. Auch in Leipzig hatte die Reichspost 1616 ein kaiserliches Postamt eingerichtet, so daß schon im 17. Jahrhundert die gesamte Straße von Frankfurt nach Leipzig befahren werden konnte. Allerdings lagen die Stationen weit auseinander. Deshalb richtete der Postmeister in Frankfurt mit Zustimmung des Fürsten von Thurn und Taxis in Gelnhausen 1660 und in Schlüchtern 1703 eine Postverwaltung ein. Das Reisen nahm im 17. und 18. Jahrhundert zu. Die Pferdehaltung der vorhandenen Stationen reichte nicht mehr aus. So entstanden im Hochstift Fulda Posthaltereien in Salmünster (1729) und in Neuhoof (1628). Auch Hünfeld erhielt 1628 eine Posthalterei, und in der Landgrafschaft Hessen-Kassel kam im selben Jahr eine weitere auf dem Kurs Frankfurt-Leipzig hinzu, nämlich in Vacha. Erfurt im Erzstift Mainz hatte 1636 ein dirigierendes Postamt erhalten.⁴⁸

In Friedenszeiten waren die Besitzer der Posthöfe sehr wohlhabend, denn der Posthaltereidienst warf hohe Gewinne ab. Neben dem Gasthof und der Poststube, wo die Postsendungen aufgegeben wurden, gab es stattliche Wirtschaftsgebäude - Remisen für die Kutschen, Stellungen für die Pferde und Scheunen, in denen Heu, Stroh und Hafer gelagert wurden.

In den „Buchenblättern“, der Unterhaltungsbeilage zur „Fuldaer Zeitung“, Nr.16, vom 16. April 1926 schildert Walter Hambach, wie es bei seinen Vorfahren in Neuhoof, die über mehrere Generationen den dortigen Posthaltereidienst versahen, ausgesehen hat. Der Großvater hatte 1860 noch 50 Pferde im Stall und zehn Postillone wurden von ihm beschäftigt. Dessen Vater wiederum fuhr Kaiser Napoleon I. persönlich während der Flucht von Leipzig nach Hanau auf der Strecke von Neuhoof nach Schlüchtern. Das Gefährt sei noch lange in Gebrauch gewesen und hieß einfach die „Napoleons-Chaise“. Der Neuhofer Posthalter Hambach habe auch regelmäßig den Fürststab von Fulda gefahren und dabei hatte er das Recht und die Pflicht, mit gezogenem Degen rechts neben der Kutsche des

Fürsten einherzureiten.

Als 1763 die Grafschaft Hanau in den Besitz von Hessen-Kassel übergegangen war, richtete der Fürst in Konkurrenz zur Reichspost in Hanau, Gelnhausen und Schlüchtern Posthaltereien ein. Dies führte zu Spannungen zwischen beiden Postverwaltungen, die schließlich in der Übereinkunft vom 17. Februar 1797 in Hanau vertragsrechtlich zwischen dem Oberpostamt Frankfurt und dem fürstlich-hessischen Poststallmeister Hörrla zu Hanau mit „allerhöchster“ Zustimmung beigelegt wurden. Danach übertrug der Generalpostmeister von Thurn und Taxis dem hessischen Poststallmeister auch den Reichsposthalterdienst in Hanau, welchen dieser „samt dem Felleisen, Begleitritten und Postwagen“ versehen mußte. In Gelnhausen blieb es bei beiden Einrichtungen. Hier versah Fabricius den Dienst der Reichspost und Clever den hessischen Posthaltereidienst. Ähnlich war es in Schlüchtern, wo die Familie Köhler in Diensten der Reichspost stand und der Posthalter Zipf den hessischen Posthaltereidienst ausübte. Hier half man sich hin und wieder aus, waren doch beide Familien miteinander verwandt.⁴⁹

Anfang des 19. Jahrhunderts verlor der Kurfürst von Hessen-Kassel seine Staaten und damit auch die Posthoheit. Als er in der Wiener Kongreßakte seine früheren Besitzungen vermehrt um fuldaische, huttische und isenburgische, zurückerhielt, schloß er am 29. Juni 1816 einen Vertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis, in dem Hessen-Kassel auf die eigene Posthoheit verzichtete und den Fürsten von Thurn und Taxis zum Erblandpostmeister bestellte.

Aus einer Aufstellung des fürstlich hessischen Postverwalters Zipf in Schlüchtern vom 28. Juli 1799 ist zu entnehmen, daß von Ende 1795 bis Ende Januar 1796 18 Fahrten mit dem benachbarten taxisschen Posthalter Hambach von Neuhof für Führen bis Salmünster abgerechnet wurden. Die Taxe reichte von 4 Gulden bis 20 Gulden, je nachdem wie viele Pferde vorgespannt werden mußten. Die Summe belief sich auf stattliche 116 Gulden 30 Kreuzer. Am 16. Januar 1796 reiste der Hofmarschall von Frankenstein von Fulda nach Frankfurt am Main. Er forderte vom Posthalter Zipf 10 Pferde und mußte dafür 20 Gulden entrichten.⁵⁰

In kurhessischer Zeit richtete der Fürst von Thurn und Taxis an der alten Handelsstraße zwischen Frankfurt und Fulda eine Reihe weiterer Poststationen ein, und zwar in Langenselbold (Postexpedition seit 1835), Meerholz (Postexpedition seit 1848) und in Steinau (Briefsammlung seit 1825, die 1839 zur Expedition erhoben wurde). 1847 erhielt auch Wächtersbach eine Postexpedition, die jedoch über Gelnhausen versorgt wurde, weil eine direkte Fahrverbindung zwischen der Frankfurt-Leipziger-Straße und der Stadt noch nicht bestand.

Im bayerischen Abschnitt zwischen Höchst und Aufenau richtete die bayerische Postverwaltung 1833 im Gasthaus Günther eine Briefsammlung ein, die 1844 in eine Expedition umgewandelt wurde. Nach der Eröffnung der Postverbindung zwischen Gelnhausen und Gemünden am Main zum 1. November 1851 wurden weitere bayerische Expeditionen in Bad Orb, Burgjoß, Burgsinn und Rieneck eingerichtet. Damit verlor Wirtheim für die postalische Versorgung des Landgerichtsbezirks Orb seine Bedeutung. Die Expedition wurde im Januar 1852 geschlossen. Frankierte Markenbriefe von Wirtheim mit dem Entwertungstempel „391“ gehören heute zu den großen Seltenheiten und werden von Bayernsammlern sehr gesucht, weil die Wirtheimer Markenzeit nur sehr kurz gewesen ist.

1765 waren bereits große Teile der alten Reichsstraße chaussiert, denn im Osten des heutigen Landes Hessen hatten sowohl Hessen-Kassel als auch das Fürstbistum Fulda die Fahrbahn ausgebaut. Auch in Thüringen und Sachsen waren die Arbeiten fortgeschritten. Nur im Kinzigtal stand es noch nicht zum Besten. Das lag an der Grafschaft Ysenburg-Meerholz, die trotz Zusagen mit dem Ausbau säumig blieb. Erst 1819 galt die Chaussierung zwischen Gelnhausen und Hanau als beendet. Der Ausbau von Gelnhausen zur bayerischen Grenze bei Höchst war erst 1822 abgeschlossen, nachdem Hessen-Kassel auf die Verlegung der Straße auf eigenes Territorium zwischen Wächtersbach über den Münsterberg nach Salmünster hin verzichtet hatte. Diese Straße wäre nicht nur sehr teuer geworden, sie wäre auch über den Vogelsbergausläufer wider alle Vernunft gewesen, denn der Verkehr durch das Tal hätte wenig Abbruch erlitten.⁵¹

Am 16. Juli 1866 marschierte die siegreiche preußische Armee auf der Hanauer Chaussee in Richtung Frankfurt, obwohl zwischen Hanau und Frankfurt schon seit 1854 eine Eisenbahnverbindung bestand. Damit verlor die alte Reichsstadt ihre Selbständigkeit. Aber auch Kurhessen verschwand von der Landkarte. Nun gehörte das gesamte Gebiet zwischen Frankfurt und Fulda zum Königreich Preußen. Jetzt erst konnte das Kinzigtal für die Eisenbahn erschlossen werden. Zwar entschloß sich die Ständeversammlung auf Drängen wirtschaftlicher Kreise am 19. März 1863 endlich zum Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn, aber die Regierung in Kassel stellte sie nicht mehr fertig. Bereits 1843 hatten die Bürgermeister von Gelnhausen und Wächtersbach „wegen der Anlegung einer Eisenbahn in Kurhessen“ bei der Ständeversammlung in Kassel angefragt, wurden aber damit getröstet, daß ihr Ansinnen an die Staatsregierung weitergeleitet worden sei. Gebaut wurde aber zunächst die Bahnlinie Kassel-Frankfurt, die 1850 auf der Strecke Kassel-Marburg eröffnet und 1852 auf der vollen Länge befahren werden konnte. Dies veranlaßte die Eisenbahnkommission der Stadt Fulda 1849, ein Flugblatt zu verfassen und den Gemeinden des Kinzigtals zuzusenden. Darin heißt es: ..."Mit der Eröffnung dieser Bahn erhält unsere Gegend den tödtlichen Stoß und es werden hierdurch Bestrebungen anderer Regierungen rege gemacht, die den allgemeinen deutschen Interessen weniger förderlich, den unserigen um so verderblicher sein werden".⁵²

1864 wurde mit dem Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn begonnen, aber erst in preußischer Zeit konnte die Strecke von Hanau nach Wächtersbach am 1. Mai 1867 eröffnet werden. Schwierigkeiten gab es zwischen Schlüchtern und Flieden, denn es konnte keine direkte Streckenführung angelegt werden. So entstand die bekannte Elmer Schleife. Elm wurde für Jahrzehnte zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, weil von dort auch noch eine Eisenbahnlinie nach Gemünden in Bayern führte. 1868 konnte die gesamte Strecke von Hanau nach Bebra dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und da schon Jahre zuvor Frankfurt mit Hanau verbunden worden war, hatten die Postkutschen ihre Bedeutung verloren. In der Lokalpresse boten die Posthaltereien ihre Fahrzeuge samt den Pferden zum Kauf an. Sattler und Wagner erlitten finanziellen Schaden und nicht wenige bewarben sich bei der Eisenbahnverwaltung um einen neuen Arbeitsplatz.⁵³

Eisenbahn-Fahren wurde für Jahrzehnte sehr beliebt. Viele Menschen benutzten die Züge mit den „schnaufenden und rauchenden Stahlrössern“, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Andere fuhren an Wochenenden nach getaner Arbeit hinaus in die Umgebung zu einem Ausflug „ins Grüne“ und schickten den Zurückgebliebenen, Freunden, Bekannten und Verwandten eine Grußkarte („Gruß aus ...“). Die alte Frankfurt-Leipziger Straße hat heute keine Bedeutung mehr, wenn auch die Straßen mit zwischenzeitlichem Stillstand ein wichtiger Verkehrsträger geblieben sind; denn das Auto ist, so sagt der Volksmund, des „Men-

schen liebstes Kind". Die Straße ist überfüllt und die Bahn fährt „in die roten Zahlen". Zeitgemäße Straßenführungen veränderten das Bild der Landschaft. Daher mußten die alten, oft kurvenreichen Fahrwege dem schnelleren Verkehrsfluß weichen.

Anmerkungen

1 Unsere Heimat - Mitteilungen des Heimatbundes, Verein für Heimatschutz und Heimatpflege im Kreis Schlachtern, Band 2 (1913-1915), S.109; G. Malfeld verweist auf Reimer, Hanauisches Urkundenbuch, IV, Nr.445.

2 Ebd., G. Malfeld bezieht sich auf die Siegeltafel 3, Nr.8 zu Reimer Urkundenbuch, II, S.110.

3 Denkmaltopographie Stadt Frankfurt am Main, Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.), Braunschweig-Wiesbaden 1986, Bezug: Kupferstichkarte von Matthäus Merian d. Ä., letzte Ausgabe 1770, S.14/15.

4 Ernst Hartmann, Geschichte der Stadt und des Amtes Steinau a. d. Straße, Bd.1, Kap. Straßen, Wege, Brücken. Magistrat der Stadt Steinau (Hrsg.), Steinau 1971, S.426.

5 Festschrift 875 Jahre Langenselbold, Magistrat der Stadt Langenselbold (Hrsg.), zusammengestellt von Helmut Ermer, Langenselbold 1983, S. 40.

6 Goethe, Dichtung und Wahrheit in Gesammelte Werke, Bd.10, herausgegeben v.Erwin Laaths, Düsseldorf 1954, S. 232 f. Goethe reiste 1785 als Student mit dem Buchhändler-Ehepaar Fleischer aus Frankfurt nach Leipzig. Dabei hatte er an der Abtshecke das Erlebnis mit den Irrlichtern.

7 Zwischen Vogelsberg und Spessart, Heimat-Jahrbuch des Kreises Gelnhausen, Aufsatz Der Selbolder Gerichtsschöffe und der Scharfrichter aus Gelnhausen v. Georg Rösch, Gelnhausen 1962, S. 60 ff.

8 wie 9, Jahrgang 1959, S.42-45; Aufsatz Der rätselhafte Tod des Gastwirts Prinz - Seine Prüfung ist beendet - ein Beitrag zur Geschichte des historischen Gasthauses Faß in Rothenbergen, von Georg Rösch.

9 Rudolf W. Lang, Reisen anno dazumal, München 1985, S.101 f.

10 Ebd., S.64/65.

11 Siehe dazu die Itinerar-Karten zum Ausstellungskatalog der Stauer-Ausstellung im Württembergischen Landesmuseum Stuttgart, Band IV - Karten und Stammtafeln, Stuttgart 1977.

12 Geschichtsblätter für Stadt und Kreis Gelnhausen, 1974/75, S.11-80 - Klöster und klösterliche Niederlassungen in Gelnhausen und ihr Verhältnis zur Stadtgeschichte v. Wolfram Heitzenröder; Herausgeber: Geschichtsverein Gelnhausen auch Jahrgang 1965, S.6-20 - Vom Zoll- und Marktrecht in der ehemaligen Reichsstadt Gelnhausen, v. Karl Schmerbach. Siehe auch Gelnhausen - Städtebauliche Untersuchung von Anton Fuhs, Marburg 1960, Veröffentlichung der Historischen Kommission für Hessen und Waldeck 25; Plan 4 im An-

hang - geistlicher Besitz.

13 Forschungen zur deutschen Rechtsgeschichte; Band 5, Götz Landwehr, Die Verpfändung der deutschen Reichsstädte im Mittelalter, Köln und Graz, 1967, S.95/96.

14 Handbuch zur Kenntniß der Hessen-Casselischen Landes-Verfassung und Rechte, v. Carl Friedrich Wittich, Vierter Teil, gedruckt in der Waisenhausdruckerei Kassel, 1800, S.370.

15 Die Karte befindet sich im Besitz d. Verfassers.

16 Siehe 14 — Werk von Anton Fuhs, S.149.

17 J. W. G. Hufnagel, Gelnhausen, Nachdruck der Ausgabe von 1900, Gelnhausen, 2. Auflage 1977, mit einem Geleitwort von Jürgen Schwarz, S.32/33.

18 Siehe 14 - Werk von Anton Fuhs, Kartenblatt Plan 9.

19 Aufenau, Neudorf und Kinzighausen, die das Amt Aufenau bildeten, waren bis zum 18.11.1780 reichsritterschaftlich inkorporierter Besitz der Freiherren von Forstmeister zu Gelnhausen. Diese verkauften dieses Gebiet an das Kurfürstentum Mainz. Bis 1802 gab es ein mainzisches Amt in Aufenau als Bestandteil des Fürstentums Aschaffenburg. 1812 wurde es mit dem großherzoglich frankfurtischen Justizamt Orb, das zum Departement Aschaffenburg gehörte, vereint, bis die Orte schließlich 1814 dem Königreich Bayern zugeschlagen wurden. 1866 fielen sie an Preußen.

20 Franz Nikolaus Wolf, Das Landgericht Orb, seine Saline und Umgebungen, 1824, Faksimile-Ausgabe, Orb 1977, S.119/120.

21 Nach Auflösung des Kurfürstentums Mainz im Reichsdeputationshauptschluß von 1803 gelangten die Ortschaften des Oberamts Orb und damit auch Höchst und Wirtheim zum Fürstentum Aschaffenburg. Napoleon I. reservierte sich das Land zwischen Frankfurt und Fulda für eine territoriale Neugestaltung. Es entstand 1811 als Rheinbundstaat des Großherzogtum Frankfurt mit dem Primas Karl von Dalberg an seiner Spitze. Aus dem vormals hessen-hanauischen Gebiet wurde das Departement Hanau, Teile des fürstbischöflich fuldaischen Territoriums bildeten das Departement Fulda und das Fürstentum Aschaffenburg nannte sich nun Departement Aschaffenburg.

22 Theodor Rehtwisch, 1812-15 Geschichte der Freiheitskriege, 2. Auflage, Leipzig o. J., S. 450— 452.

23 Postakte 7060 im Fürstlich Thurn und taxisschen Zentralarchiv, Regensburg, S.21/22.

24 wie 1, Band 10 (1937-39), S.50-54.

25 Hartmann, Bd.1, S.307.

26 Festschrift Gelnhausen, die Barbarossastadt - 800 Jahre Stadtrechte, herausgegeben im Auftrag der Stadt Gelnhausen, Bad Homburg 1970.

- 27 Fried Lübbecke, Hanau - Stadt und Grafschaft, Köln 1951, S.78.
- 28 Hartmann, S.307-309.
- 29 wie 1, Band 7, S. 55 (1926).
- 30 Bergwinkel-Bote, Heimatkalender für den Kreis Schlüchtern, 1956, Herausgegeben vom Kreisausschuß des Kreises Schlüchtern, bearbeitet von Wilh. Praesent, Schlüchtern 1956, S. 29 ff.
- 31 Ebd., 1969, S. 29-40.
- 32 wie 1, Band 2, S.110 (1914) - G. Malfeld bezieht sich auf Pertz Monmenta Germaniae Hist. IV, S.111.
- 33 Ebd., Fußnote auf S.110 (Nr.5).
- 34 Eigene Belege in der Briefsammlung.
- 35 Ebd., Fußnote 25 auf S.112.
- 36 Archiv für deutsche Postgeschichte, Jg. 1969, Heft 2, Frankfurt/Main 1969, S.30.
- 37 Alfred Kühnert, Erlittene Geschichte, Bergwinkel-Studien, Schlüchtern 1980, S.105.
- 38 Aktenmäßige Geschichte der Räuberbanden an den beiden Ufern des Mains im Spessart und im Odenwalde, von Stadtdirektor Pfister, Heidelberg, 1812 - Reprint nach dieser Ausgabe, Frankfurt/Main, 1978, S.46-48, 63, 66, 74, 98, 104, 108, 117/118, 135.
- 39 Wochenblatt für die Provinz Hanau, 1847, Nr.5, S.100 - Hanauer Brot-, Fleisch- und Biertaxen.
- 40 Paul Darmstädter, Das Großherzogtum Frankfurt, Frankfurt 1901, S.404.
- 41 „Das Kurfürstenthum Hessen“, Darmstadt 1858, Faksimile-Druck Kassel-Wilhelmshöhe 1973, S.404.
- 42 Hutten-Ausstellungskatalog Frankfurt an der Oder, Ulrich von Hutten - Mit Feder und Schwert, Schriftenreihe des Stadtarchivs Frankfurt (Oder), Heft 1, Frankfurt/Oder 1988, S. 50.
- 43 Darmstädter, S.326.
- 44 Meyers Enzyklopädisches Lexion, 9. Auflage, Bd.10, Mannheim/Wien/Zürich, Mannheim 1974, S. 614.
- 45 Ebd., Bd. 8, S.107.
- 46 Ebd., Bd.17, S.9/10.
- 47 Ebd., Bd. 9, S.240 und Bd.14, S.784/86.

48 Werner Münzberg, Thurn und Taxis-Poststationskatalog, Mallmünz 1967, Angaben zu den aufgeführten Postorten, auch: Martin Dallmeier, Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501-1806, Thurn und Taxis - Studien, Teil 9/I, Kallmünz 1977, S.92.

49 Dallmeier, Studien 9/II, S.633/35, Regesten-Nr.928.

50 Eigener Beleg.

51 Siegfried Wollheim, Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815-1840 -Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau in Verbindung mit Marburger Fachgenossen, herausgegeben von Edmund E. Stengel, 14. Stück, Marburg 1931, S. 80.

52 Eigene Belege zum Eisenbahnbau der Bebra-Hanauer-Eisenbahn.

53 Anzeige-Blatt, Zeitung für den Kreis Gelnhausen, 1867, Nr.37, S.143 - Bekanntmachung. Kommenden Donnerstag, den 9. May, Morgens 8 Uhr, werden an der Posthalterei Gelnhausen 14 bis 16 taugliche Pferde meistbietend gegen baare Zahlung versteigert. Clever im Hirsch. - 8. Mai 1867.