

„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. 138 bis S. 154)

Hermann-Josef Hohmann

„ ...Pferde gingen dabei zugrunde“

Auseinandersetzungen um ein Straßenbauprojekt im 19. Jahrhundert

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gehörten in den Städten und Dörfern an der Frankfurt-Leipziger Straße durchreisende Kutschen, Wagen, Fuhrwerke und Fußgänger zum gewohnten Bild des Alltags. Entlang der Straße eröffnete der stete Strom von Menschen und Gütern zwischen Leipzig und Frankfurt vielfältige Erwerbsmöglichkeiten und war die Lebensgrundlage vieler Menschen. Daraus resultierend entwickelte sich eine teilweise von der Straße abhängige lokale Ökonomie. Allerdings ist die Bedeutung der Erwerbsquelle ‚Straße‘ und ihr Einfluß auf das Alltagsleben in der Rückschau nur schwer zu rekonstruieren.

Das Leben an der Straße war im Normalfall wenig spektakulär. Die Reisenden und Fuhrleute waren ein Teil des Alltags, und solange alles in den gewohnten Bahnen verlief, bestand nur wenig Veranlassung, die Bedeutung der Straße für das eigene Leben genauer zu formulieren. Das war oft erst notwendig, wenn durch außergewöhnliche Ereignisse der Alltag in Frage gestellt oder bedroht wurde. In der hessischen Kleinstadt Hünfeld, wo in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts Pläne zur Verlegung der Frankfurt-Leipziger Straße aus der Stadt heraus bestanden, war eine solche Bedrohung vorhanden.¹ Die vorgesehene Ortsumgehung konnte nicht unwidersprochen hingenommen werden, da die lokale Ökonomie weitgehend von der Nutzung des Verkehrs abhängig war. Vielleicht stärker als anderswo zwang die Gefährdung der vom Verkehr gebotenen Erwerbsmöglichkeiten in Hünfeld dazu, eine klare Position zu beziehen und die Bedeutung der Straße hervorzuheben.

Insbesondere die örtlichen Behörden artikulierten dieses wirtschaftlich begründete Interesse an der Erhaltung des Verkehrs und opponierten bei den entsprechenden staatlichen Stellen immer wieder gegen die Verlegungspläne. Dabei hatten sie eine ausgesprochen schwierige Position inne: Als Vertreter der Bürgerschaft waren sie zur Vertretung städtischer Interessen angehalten, repräsentierten aber gleichzeitig auf lokaler Ebene die staatliche Macht und mußten sich dem Staat gegenüber loyal verhalten. Wahrscheinlich ist das

Bestreben, die lokalen mit den staatlichen Interessen zu vermitteln, die Ursache für die oft verklausulierte Argumentation in den entsprechenden Eingaben und Gesuchen. Die lange Dauer des Konfliktes kann als Beleg dafür gelten, daß die Bevölkerung Bemühungen zur Erhaltung der Straße von Bürgermeister und Magistrat eingefordert hat. Denn ohne das Bestehen eines gewissen Druckes aus der Bürgerschaft konnte es angesichts ihrer Verpflichtung zur Loyalität kaum im Interesse der lokalen Behörden liegen, in einen langwierigen Konflikt mit den ihnen vorgesetzten staatlichen Stellen zu geraten. Entweder bestanden also ähnliche Interessen bei den städtischen Behörden und der Bevölkerung, oder der auf sie ausgeübte Druck war so stark, daß sie gezwungenermaßen so agierten, wie es die Bürger von ihnen verlangten. Dennoch muß einschränkend bemerkt werden, daß die folgenden Aussagen, auch wenn von ‚der Stadt‘ und von ‚Hünfeld‘ die Rede sein wird, letztlich auf dem Standpunkt der lokalen Behörden beruhen, die den Konflikt nach außen getragen und geführt haben, während die Bevölkerung selbst weitgehend sprachlos geblieben ist.

Das heute noch greifbare Resultat der Auseinandersetzungen sind einige, die einschlägige Korrespondenz enthaltende Aktenbände im Marburger Staatsarchiv.² Die umfangreichen Schriftwechsel behandeln zwar in erster Linie bautechnische Details, aber gerade in den Eingaben und Gesuchen der Stadt Hünfeld fließen immer wieder Aussagen über die Bedeutung der Straße ein. Die gute Quellenlage ermöglicht es, den Konflikt und seine Grundlagen zu rekonstruieren und exemplarische Aussagen über die Verkettung von lokaler Ökonomie und Verkehr entlang der Straße zu treffen.

Ökonomische Rückschläge und wachsende Verarmung

In Hünfeld waren die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts geprägt durch eine Phase grundlegender wirtschaftlicher Veränderungen, und verschiedene, nicht scharf voneinander trennbare Faktoren bestimmten die lokale Ökonomie. Zu Beginn des Jahrhunderts wurde gleichzeitig mit dem geistlichen Fürstentum Fulda, zu dem der Ort jahrhundertlang gehört hatte, das in der Stadt bestehende Kollegiatstift aufgelöst.³ Das Stift, in dessen Besitz fast die Hälfte der Gemarkung war, überließ den Einwohnern seine Ländereien „gegen ganz geringe Pacht, die blos in Fruchtabgabe bestand.“⁴ Nach seiner Aufhebung stiegen die Pachten deutlich an und wurden von ernteabhängigen Naturalabgaben teilweise in ernteunabhängige Geldleistungen umgewandelt, d.h. unabhängig von den Ernteerträgen mußten die Pächter nunmehr denselben Pachtzins zahlen. Dadurch verringerte sich die Rentabilität der Landwirtschaft, auf die ein Großteil der Bevölkerung neben ihrer sonstigen Erwerbstätigkeit angewiesen war. Als nach 1802 die Einnahmen des Stiftes zur Finanzierung des Landeskrankenhauses in Fulda aus der Stadt abflossen, verloren Handel und Gewerbe einen ihrer wichtigsten Kunden. Den städtischen Haushalt entlastete das Stift durch die Zahlung finanzieller Unterstützungen für die Unterhaltung der Schule und des Armenwesens. Die negativen Auswirkungen der Stiftsauflösung fassen die Stadtbehörden Jahrzehnte später zusammen: „Hierdurch wurde der Stadt ihr größtes Einkommen entzogen, alle Arten der Lasten und pflichtigen Leistungen um mehr als das Doppelte vermehrt, der Wohlstand war untergraben (...).“⁵ Zwischen 1806 und 1816 erlebte der Ort mehrfache Herrschaftswchsel und war kriegerischen Ereignissen ausgesetzt.⁶ Im Zuge der französischen Besetzung des ehemaligen Hochstifts Fulda erhielt die Frankfurt-Leipziger Straße den Status einer Hauptetappenstraße. Hünfeld wurde zur Etappenstation erklärt, was für die Bevölkerung einschneidende Folgen hatte: Die Bewohner mußten fast ununterbrochen Truppendurchzüge und Einquartierungen ertragen, sie hatten Nahrungs- und Futtermittel an das Etappenmagazin abzuliefern, und sie wurden gezwungen, für Truppen- und Materi-

altransporte ihre Zugtiere zur Verfügung zu stellen.⁷ Die Folge war der fast vollständige wirtschaftliche Ruin der Stadt.

Diese Periode der Unruhe fand 1816 ihr Ende, als Hünfeld an den kurhessischen Staat fiel.⁸ Eine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung setzte jedoch nicht ein. Ganz im Gegenteil - die zusehends in Gang kommende Integration der noch vorindustriellen lokalen Wirtschaftsstrukturen in die sich durchsetzende kapitalistische Wirtschaftsweise verschärfte weiter die ohnehin schwierige Lage. Damit eng verbunden waren die Folgen der beginnenden Industrialisierung einzelner Wirtschaftszweige zu spüren. In diesem Prozeß verloren die noch weitgehend traditionell wirtschaftenden, von Zunftzwang, handwerklicher Produktionsweise und vorrangiger Orientierung auf den lokalen Markt gekennzeichneten Gewerbe der Stadt ihre Konkurrenzfähigkeit. Hünfeld und der 1816 gebildete gleichnamige Kreis waren eindeutig agrarisch strukturiert. Jedoch erwirtschaftete die Landwirtschaft nur wenig Überschüsse für den Weiterverkauf. Aus einem Bericht des Bürgermeisters aus dem Jahr 1855 geht hervor, daß „in einem mittel guten Jahre“ und bei „der großen Sparsamkeit und Häuslichkeit der hiesigen Bewohner“ ein gewisser Überschuß an Getreide und Hülsenfrüchten zum Verkauf erwirtschaftet werden konnte. Jedoch erfolgte sein Absatz noch hauptsächlich auf dem lokalen Markt: „Die Früchte werden meistentheils an hiesige Bäcker verkauft und nun erst seit einigen Jahren an Fremde, die sie dann nach Mainz und weiter bringen.“ Demgegenüber genügten die Erträge an Futtermitteln, so der Bericht weiter, „noch nicht zur Ernährung des hiesigen Viehstandes“, und die an „Kartoffeln reichen kaum zum Bedarf hin“.⁹

Angesichts einer Ertragssituation, die selbst bei normalen Ernten kaum den Bedarf an Kartoffeln deckte, dem wichtigsten Nahrungsmittel der ärmeren Bevölkerungsschichten, führte jede Mißernte sofort zu Nahrungsmangel und Notstand. Bei schlechten Ernteergebnissen gab es keinerlei Reserven, um eine Verknappung der Lebensmittel aufzufangen. Hinzu kam der Mangel an frei verfügbarem Geld, der es fast unmöglich machte, die notwendige, in der Mangelsituation spekulativ verteuerte Nahrung außerhalb anzukaufen. Das Gewerbe war unterentwickelt. Kein anderer kurhessischer Kreis hatte um die Jahrhundertmitte ein so schwach besetztes Gewerbe mit einem höheren Anteil an alleinarbeitenden Meistern.¹⁰ Von Lockerungen des Zunftzwanges angeregt, hatte die Zahl der Handwerker in den Landgemeinden zugenommen: „Die bürgerlichen Gewerbe haben aufgehört, den nötigen Unterhalt zu geben, Zunftordnung besteht nicht mehr, auf dem platten Land sind solche vielfach eingeführt.“¹¹

In enger Verknüpfung mit der Landwirtschaft war die Leinenweberei das einzige Gewerbe, das in nennenswertem Umfang Güter für die überregionale Ausfuhr herstellte. Bei den oft kargen Böden in Rhön und Vorderrhön stellt Pfister in seiner Landeskunde von Kurhessen fest: „Da ist die Leinenweberei ein so wichtiger Nahrungsweig geworden, wie kaum in einer anderen hessischen Gegend.“¹² Allerdings war die Leinenweberei in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts alles andere als ein krisensicheres Gewerbe. Der immer stärkeren Konkurrenz industrieller Maschinenwebereien war sie auf Dauer nicht gewachsen. Zwar hielten sich Leinenweberei und Leinenhandel lange Zeit und noch 1855 gab es 13 Leinenweber in der Stadt. Ihre Zahl hatte sich allerdings verglichen mit 1829 mehr als halbiert.¹³ Entsprechend negativ wurde in der Mitte der 40iger Jahre „die einst so bedeutende Leinenindustrie“ beurteilt: Sie sei auf eine Stufe herabgefallen, auf der sie weder leben noch sterben könne.“¹⁴

Der Stadt und ihrem Umland gelang es ohne be-

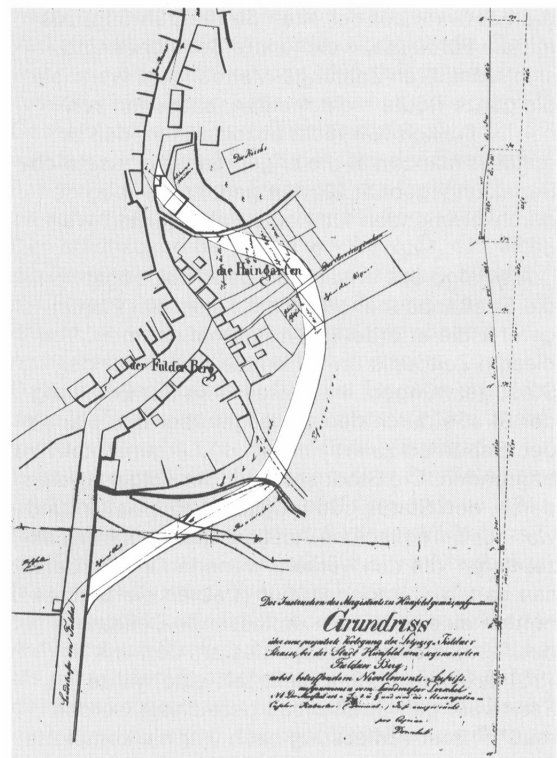


Blick in die Hünfelder Hauptstraße vor 1888. Das Foto vermittelt einen Eindruck des fraglichen Straßenzuges innerhalb Hünfelds. Kat. Nr. J. 2.1

deutende Rohstoffe, mit einer wenig ertragreichen Landwirtschaft und einem schwach entwickelten Gewerbe nicht, Anschluß an die Wirtschaftsentwicklung anderer Regionen zu bekommen. Die Ankurbelung der lokalen Wirtschaft scheiterte am Kapitalmangel, da die verarmte Bevölkerung außerstande war, größere Investitionen zu tätigen. Eine Stabilisierung der unzureichenden Situation fand nicht statt, die lokale Ökonomie war in einem desolaten Zustand und der Pauperisierung immer größerer Bevölkerungsteile konnte kein Einhalt geboten werden. Daher waren die negativen Auswirkungen jeder Krise sogleich zu spüren, was ein während der von Mißernten ausgelösten Teuerung im Jahr 1847 verfaßter Bericht belegt. Die Situation der Stadt stellt sich für den Bürgermeister Förster so dar, daß „an die Wohlhabenheit weniger sich fast unmittelbar die Bedürftigkeit und Armuth der Massen anschließt“. Zweimal pro Woche zögen „700 Proletarier“, etwa ein Drittel der Bevölkerung, durch die Stadt und die angrenzenden Dörfer, die „nach einem festgesetzten Turnus (...) einen öffentlichen und förmlichen Bettelgang halten.“¹⁵ Die schwerwiegenden Folgen der Krise und die prekären Lebensverhältnisse in einer Stadt, die schon unter normalen Umständen einen Teil ihrer Bewohner nicht ausreichend ernähren konnte, stehen in einem engem Zusammenhang miteinander und bedingen sich wechselseitig.

Verlegungspläne und Verhinderungstrategien

In der gerade beschriebenen schwierigen Situation war es im Interesse der Stadt, jede Verlegung der Straße zu verhindern, die den Verlust von Erwerbsmöglichkeiten bedeutet hätte. Die große Zahl von Eingaben und Gesuchen unterstreicht die Bedeutung des Konfliktes, der sich mit wechselnder Intensität über vier Jahrzehnte hingezogen hat. In einem Bericht der Baudirektion in Fulda vom 18. Dezember 1849 heißt es fast ein wenig resigniert angesichts langjähriger Bemühungen zur Ausführung des Projektes: „Wer den fraglichen steilen, rechtwinklich an der steilsten Stelle sich krümmenden Berg an der Süd-Seite der Stadt Hünfeld kennt und wahrgenommen hat, wie (...) täglich, ja stündlich hier Menschen, Vieh und Güter in Gefahr sind, ihr Leben zu verlieren, bzwse. beschädigt oder zertrümmert zu werden, wer die vielen großen und kleinen Unglücksfälle ins Auge faßt, die an dieser Stelle sich schon ereignet haben, der kann es in der That kaum begreifen, wie man diesen - vielleicht größten - Übelstand für den Verkehr zwischen Leipzig und Frankfurt solange konnte bestehen lassen.“¹⁶ Bereits bei einer Straßenbereisung im Jahr 1823 hatte der verkehrstechnisch unbefriedigende Zustand der Ortsdurchfahrt die Aufmerksamkeit der Baubehörden erregt. Neben der Feststellung technischer Unzulänglichkeiten wurde auch ein Weg außerhalb des Ortes erwähnt, der von da an im Mittelpunkt des Konfliktes stand: „Nun geht unter der Stadt ein breiter, ganz horizontaler Landweg vorbei (...) Es wird aber dieser Weg gewaltsam verboten, und Fuhrleute (...) sind gezwungen für Geld, außer dem Pflas-



Nach Instruktion der Stadt aufgenommenener Plan einer Korrektur des betreffenden Straßenabschnittes, 1846

Der Plan zeigt die von der Stadt vorgeschlagene Trassenvariante. Da sie die Straßenführung durch die Stadt beibehält, kann der Status quo trotz gewisser Veränderungen aufrecht erhalten werden

Kat. Nr. J. 2.4

tergelde von den Ortsvorständen zu erlehen, sich des unteren Wegs bedienen zu dürfen. (...) Das dieser Zustand nicht so fort dauern dürfe, sondern entweder dieser Berg durch eine Serpention verbessert, oder der Landweg dem Staate zur Anlegung einer Chaussee abgetreten werden müsse, springt wohl jedem, dem des Staates Ehre am Herzen liegt, in die Augen."¹⁷ Der angedrohte Ausbau des Weges an der Stadt vorbei sorgte in Hünfeld für Unruhe, weil doch „schon seit der Errichtung der Chaussee in den 1770er Jahren sämtliche Nebenwege um die Stadt mit Schlagbäumen verschlossen waren".¹⁸ Natürlich entsprach es den lokalen Interessen, wenn der gesamte Verkehr mit der Sperrung der Feldwege dazu gebracht wurde, durch die Stadt zu fahren. Anscheinend beharrten insbesondere die Gastwirte auf der alten Straßenführung, „damit die Fuhrleute, welche ihre Schuldner sind, sich nicht ihren Zahlungs-Mahnungen, wenn sie die ganze Route nicht meiden, entziehen können".¹⁹ Freilich war nicht abzuleugnen, daß zumindest manchmal die angeprangerte zusätzliche Benutzungsgebühr für den genannten Weg den durchkommenden Fuhrleuten abgefordert wurde.²⁰

Als Folge des erwähnten Berichtes begannen die Straßenbaubehörden mit konkreten Planungen für die erforderlichen Baumaßnahmen. Von diesem Zeitpunkt an waren die Bewohner der Stadt gezwungen, ihr Interesse an der Erhaltung der Straße durch den Ort gegenüber den planenden Behörden zu artikulieren und argumentativ zu begründen. Die Stadt setzte in der Folgezeit alles daran, den Status quo möglichst zu erhalten und war nur bereit, solche Ausbaumaßnahmen zu akzeptieren, die den Verkehr weiterhin im Ort belassen hätten. Demgegenüber strebten die Baubehörden eine möglichst umfassende Behebung des festgestellten Mißstandes an, der, wie es 1861 in einem Bericht hieß, „als eine wahre Satyre auf den Straßenbau bezeichnet werden muß".²¹ Ihrer Auffassung nach war die komplette Straßenverlegung in jedem Fall die verkehrstechnisch beste Lösung. Dennoch wurde anfangs noch zugestanden, daß die Verlegung für die Stadt „mehrere Nachtteile bringen müßte".²² Als Kompromiß wurde eine Variante angesehen, die den Fuldaer Berg umgeht und an einer anderen, weniger steilen Stelle in die Stadt mündet. Unter Berücksichtigung der negativen Auswirkungen für die Stadt, so eine Stellungnahme im Jahr 1825, „würde vielleicht die vorgeschlagene Serpention statt der Verlegung der Straße ausgeführt werden".²³ Später verhärtete sich die Position der Baubehörden. Der Verlegung wurde nun offen vor allen anderen Varianten der Vorzug gegeben, da dieser Plan vollständig geeignet sei „jede Gefahr in dieser Beziehung [in bezug auf Unfälle; H.J.H d. V.] in und vor Hünfeld zu beseitigen ...".²⁴

Denn für die vollständige Umgehung der Stadt sprach in den Augen der Befürworter schon die Unfallträchtigkeit des Steilstücks am Fuldaer Berg. Und in der Tat befinden sich bei den Akten eine ganze Reihe von Belegen für schwere, manchmal tödliche Unglücksfälle.²⁵ Der Stadt war daran gelegen, die vorgekommenen Unglücke zu bagatellisieren: „Dieses sind die 4 Fälle, deren sich die ältesten Leute zu erinnern wissen (...). Menschenleben ist in keinem derselben beschädigt worden; nur Pferde gingen dabei zu Grunde."²⁶ Dazu paßt auch das Argument, „daß derartige Fälle (...), aber immer - wie durch Untersuchung constatirt - durch Vernachlässigung der nöthigen Vorsicht von Seiten der Fahrenden verursacht wurden, das ja auch oft auf Ebenen oder leichter Straßenfuhre vorkommt".²⁷ Die Ungefährlichkeit des Berges sollte noch zusätzlich mit der Erinnerung an die vergangenen Kriegszeiten unterstrichen werden: „Jener Zeit noch recht wohlbewußt kann der Magistrat dreist behaupten, daß dortmals schwerere Ladungen den sogenannten Fulderberg passierten als jetzt, und mag noch nicht einmal jene Geschützesfuhren zur Anwendung bringen, welche oft mit 12 Pferden bespannt den Fulderberg hinauf und hinunter gefahren werden konnten...".²⁸

Ein anderes Gegenargument war der ständige Hinweis auf andere, noch weit steilere und gefährlichere Bergstrecken der Straße. Bereits in den 20iger Jahren wurde zu diesem Zweck ein Gutachten angefertigt: „Aus dieser Untersuchung geht hervor, das hinsichtlich des Gefälles der sogenannte Fulder Berg bey weitem noch nicht der unbrauchbarste zum Transport schwerer Lastwagen auf der bergigen Straße von Frankfurt nach Leipzig sey; auch nicht der gefährlichste, da hier noch nicht das kleinste Unglück vorgefallen ist, am Marbacher Berg schon öfters Menschen und Pferde verunglückt sind, ja selbst ganze Ladungen über die Brücke in die Tiefe geschleudert worden sind.“²⁹ Angesichts der anderen Berge war es in Hünfeld unverständlich, daß ausgerechnet hier, wo eine ganze Stadt von den negativen Auswirkungen der Baumaßnahme betroffen war, mit dem Ausbau begonnen werden sollte. Das geht aus einem 1846 bei der Ständeversammlung gestellten Antrag des zuständigen Deputierten Wagner hervor, in dem dafür plädiert wird, daß diese Berge „vorzugsweise hinweggeräumt, bezüglich verbessert werden, ehe man den Bewohnern einer Stadt den einzigen durch den seitherigen Straßenzug ihnen noch verbliebenen Erwerbszweig durch Verlegung der Ersteren entzieht“.³⁰

Daneben ging die Argumentation gegen die Straßenverlegung seit den 40iger Jahren sehr direkt auf die zu erwartenden negativen Auswirkungen der im Bau befindlichen Eisenbahnen für den Straßenverkehr ein. Die Folgen des Eisenbahnbaus waren den städtischen Behörden klar und wurden realistisch eingeschätzt. Als 1841 abzusehen war, daß die zwischen Kassel und Frankfurt geplante Eisenbahnstrecke nicht über Hünfeld, Fulda und Kassel, sondern über Marburg und Gießen nach Frankfurt geführt werden würde, bemerkte der Bürgermeister dazu in einer Stellungnahme: „Den größten Nachtheil würde aber dieser Bahnzug für den Kreis und namentlich die Stadt Hünfeld haben, indem hierdurch (außer dem übrigen Handel und den übrigen Gewerben) hauptsächlich der Binnenhandel, wodurch die meisten Bewohner ihren Unterhalt erwerben, gänzlich gelähmt und hiesiger Stadt aller Verkehr abgeschnitten würde, wodurch die Einwohner, ohne Fabriken und Manufakturen fast ausschließlich ihren Lebensunterhalt erwerben.“³¹ Deshalb sollte vor dem Baubeginn abgewartet werden, „welchen Einfluß der Bau der Eisenbahnen auf die bisherige Frequenz der Landstraße zwischen Frankfurt und Leipzig äußern wird“.³² Den städtischen Behörden war bewußt, daß sich die Periode des starken Straßenverkehrs durch die Stadt ihrem Ende zuneigte. Es ging also darum, so viel Zeit zu gewinnen, bis ohnehin nicht mehr in den Straßenbau investiert würde. Dazu in einer Vorschrift für eine Eingabe aus dem Jahr 1848: „Ist es eine ganz unbestreitbare Thatsache, daß schon die Köln-Minden-Berliner Eisenbahn der Frankfurt-Eisenacher Straße einen großen Theil des Verkehrs entzogen hat; so läßt sich gar nicht bezweifeln, daß dieser Verkehr mit der Errichtung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn [Kassel-Gerstungen/Werra; d. V.] auf Nichts heruntergeht, daß daher jeder jetzt zu machende Aufwand auf Straßen-Korrectionen vorerst nicht als gerechtfertigt erscheinen möchte.“³³ Das Ziel der Bemühungen war es, solche Ausbaumaßnahmen durchzusetzen, die „der Bevölkerung der hiesigen Stadt eine ihrer hauptsächlichsten Nahrungsquellen, wenn auch nur noch auf einige Jahre erhalten“.³⁴

Ebenfalls in den 40iger Jahren verschärfte sich der Ton der Baubefürworter gegenüber den Bewohnern der Stadt. Vielleicht glaubten die am Straßenbau interessierten Behörden, daß nun, mit dem Beginn des Eisenbahnbaues, keine Rücksicht mehr auf die Interessen der Stadt genommen werden mußte. Deren Bemühungen werden als „von irrthümlichem Local- und Privat Interesse beherrscht“ angesehen.³⁵ Die Baubehörden hatten eine klare Meinung, wer die Verlegung bis 1849 verhindert hatte: „Die Gründe dieses Umstandes sind bekanntlich nur darin zu finden, daß einige Wirthe, Vorspänner und Handwerker zu

Hünfeld, welche auf dem Straßenzug durch die Stadt ihren Verdienst (...) finden und aus dem Schaden und Ungemach der Frachtfuhrleute und Reisenden Nutzen ziehen, (...) die Ausführung jenes Planes zu hintertreiben wußten."³⁶ Den Konflikt weitgehend auf die böswillig erschwerte Beseitigung eines verkehrstechnischen Mißstandes reduzierend, war für die Baubehörden die lange Verzögerung des Projektes kaum nachvollziehbar. Deshalb auch der Vorwurf an die städtischen Behörden, sie verletzten ihre Stellung und Pflicht, indem sie den „Verwandtschafts-Rücksichten“ gegenüber einzelnen Wirten das öffentliche Wohl opfern würden.³⁷

Dabei verkannten sie, daß der Konflikt in erster Linie ökonomischer Natur war. Dem Interesse an der möglichst langen und ungeschmälernten Erhaltung der Erwerbsquelle ‚Straße‘ waren sämtliche Aktivitäten der städtischen Behörden untergeordnet. Da die Befürworter der neuen Strecke vor allem mit der Unfallträchtigkeit und den bautechnischen Mängeln der Ortsdurchfahrt argumentierten, versuchte die Stadt diese Argumente durch systematische Verharmlosung der Unfallgefahren und ständige Hinweise auf andere, noch gefährlichere Streckenabschnitte zu entkräften. Jedoch bestand von ihrer Seite her eine grundsätzliche Bereitschaft zur Verbesserung des innerstädtischen Straßenzuges. Im Lauf der Jahre hatten die Hünfelder auch einiges, wie die „Abtragung der höchsten Stelle“, die „Wegnahme der Thore an beiden Enden der Stadt“, die „Erweiterung der Strecke am sogenannten Fuldaer Berg“ und die „Chaussierung dieser Bergstrecke“ an der Straße getan.³⁸ Darüber hinaus hatte sie mehrfach ihr Einverständnis signalisiert, die Straße anders als bislang durch den Ort zu führen. Sobald jedoch weitergehende Verlegungspläne ins Gespräch kamen, wurden sie kompromißlos abgelehnt, weil die damit verbundene weitere Verschlechterung der ökonomischen Situation nicht im Interesse der Stadt sein konnte.

Die letzte Erwerbsquelle

Unter den wenigen Erwerbsmöglichkeiten, die der Ort seinen Bewohnern in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bot, hatte die Straße ein besonderes Gewicht. Nach ihrem Ausbau in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gehörte die Frankfurt-Leipziger Straße zu den wichtigsten Verbindungen innerhalb Deutschlands.³⁹ Vor Beginn des Eisenbahnbaus war die Verkehrssituation Hünfelds sogar besonders günstig, da es an einem Streckenabschnitt lag, „wo sich die leipzig-frankfurter mit der von Kassel kommenden fränkischen Straße vereinigt, ...“⁴⁰ und mehrere Straßen gebündelt verliefen. Zum West-Ost-Verkehr von Frankfurt nach Leipzig kam also noch zusätzlicher Nord-Süd-Verkehr aus Richtung Kassel bzw. Würzburg. Über die Stärke des Verkehrs in den 30iger Jahren gibt eine Umfrage Aufschluß, die der „Verein für Eisenwegebau“ in Kassel im Zuge von Vorplanungen für den Bau der Eisenbahn zwischen Kassel und Frankfurt 1838 durchgeführt hatte. Wie die anderen kurhessischen Städte entlang der Straße hatte auch die Stadt Hünfeld einen Bericht verfaßt, der auf Informationen der „Chausseegeld-Erheber, der Steuer-, Post-, Polizey- und anderer Behörden, so wie auch von erfahrenen Gewerbs- und Handelsleuten, Wirthen, Fuhrleuten pp.“ beruhte.⁴¹ Die pro Jahr durchschnittlich durch Hünfeld transportierte „fremde Gütermasse“, unter Berücksichtigung „der in der neueren Zeit so sehr zunehmenden Ladung der Fuhrleute“, wird auf „824.370 Centner“ veranschlagt. Davon entfielen „807.500 Centner“ auf „9.500 Frachtfuhrwerke (...) à 30 Centner je Pferd“ und der Rest auf „Postpackwagen“, „Postbeywagen“ und „Kasseler Wagen“. Der Personenverkehr „mit Eilwagen, Diligencen und sonstigen regelmäßigen Fuhrwerken“, „mit Extrapost unter Einschluß der Dienerschaft“, „mit eigenem Fuhrwerke“, „mit gemiethetem Fuhrwerke“ oder „zu Pferd“ wird auf zusammengerechnet 27.206 Personen in 7.552 Wagen beziffert.

Die Hünfelder Werte für das Aufkommen an „fremder Gütermasse“ sind um etwa 200.000 Centner höher als in den anderen befragten Städten an der Straße. Jedoch erscheint das zugrundegelegte erhöhte Verkehrsaufkommen in Anbetracht des zusätzlichen Verkehrs auf diesem Straßenabschnitt durchaus plausibel. Das belegt auch ein Bericht des Bürgermeisters von Fulda in der gleichen Sache: „Ich habe absichtlich hierbei, z.B. bey dem Güterverkehr vornehmlich die Passage zwischen NeuhoF bezüglich Frankfurt und Fulda in Rücksicht genommen, wengleich jene zwischen Fulda und Hünfeld, bezüglich Kassel und Leipzig, bei weitem stärker ist ...“⁴² Die Angaben zum Personenverkehr decken sich weitgehend mit denen aus der Nachbarstadt Fulda. Lediglich der Verkehr „mit gemietetem Fuhrwerk“ wird in Fulda deutlich höher angesetzt.

Natürlich beinhalten solche statistischen Erhebungen Unsicherheiten und geben die realen Verhältnisse nicht unbedingt exakt wieder. So sind die Zahlen für Hünfeld im Einzelfall möglicherweise übertrieben. Das geht aus einem Schreiben des Bürgermeisters vom 20. März 1838 hervor, in dem er die Richtigkeit des geschriebenen Berichtes von einer eigens gebildeten Kommission in Zweifel ziehen läßt.⁴³ Jedoch kann angesichts der bestehenden Übereinstimmungen mit den Fuldaer Angaben davon ausgegangen werden, daß die Höhe des Verkehrsaufkommens der Größenordnung nach richtig erfaßt ist. Trotz gewisser Unsicherheiten steht außer Frage, daß jährlich Tausende von Fracht- und Personenfuhrwerken und zusätzlich eine schwer bezifferbare Anzahl von Fußreisenden die Stadt durchquert haben. Dabei scheint der Verkehr nach 1838 noch zugenommen zu haben, denn seinen Höhepunkt erreichte er, laut einem Gesuch der Stadt, erst in den 40iger Jahren, „wo täglich hunderte an Fuhrwerken, Extraposten, Eilwagen, Frachtwagen mit 150 und 200 Centner beladen hier auf der bergigen Anhöhe durchfahren ...“⁴⁴

Bei der sonst so schlechten wirtschaftlichen Lage der Stadt bot der Verkehr Verdienstmöglichkeiten, auf die nicht verzichtet werden konnte. Der stete, die Stadt durchquerende Strom von Reisenden und Gütertransporten brachte Handel und Gewerbe jeden Tag neue Kunden heran: Die Reisenden und Fuhrleute wollten essen, trinken und vielleicht übernachten; oft waren Reparaturen an Wagen und Geschirren notwendig; zur Überwindung der Steigungen mit schweren Fuhrwerken mußten zusätzliche Zugtiere bei Vorspannern angemietet werden.

Von diesen Erwerbsmöglichkeiten profitierten die unterschiedlichsten Berufsgruppen: „Nicht die Wirthe sind es allein, die bei dem Verkehr etwas gewinnen, die meisten Gewerbeklassen nehmen durch denselben an dem Gewinne theil, denn die Verkehrenden wollen nicht allein essen und trinken, sondern auch andere Bedürfnisse befriedigen und sie thun dieses um so mehr, je bequemer es ihnen gemacht wird.“⁴⁵ Der Grad der Partizipation an der wirtschaftlichen Nutzung des Verkehrs ist unterschiedlich. Auch ohne die Straße hätte es natürlich in der Stadt Gastwirte, Wagner, Sattler, Schmiede, Händler, Bäcker und Metzger zur Deckung des lokalen Bedarfes gegeben.⁴⁶ Jedoch ist anzunehmen, daß sowohl ihre Zahl als auch der Umfang ihrer Geschäftstätigkeit dann geringer ausgefallen wäre. Selbst Handwerke wie Wagner und Schmied, bei denen von einer Dominanz der lokalen Nachfrage auszugehen ist, waren von der Straße abhängig. Eine 1847 entstandene Eingabe an die Ständeversammlung belegt, daß diese ihr Dasein „von denjenigen Einnahmen fristen, die ihnen durch Unglücksfälle von Eilwagen und hier und da eines Wagens zufällig dargeboten werden“.⁴⁷ Der Handel profitierte ebenfalls von den Durchreisenden „und ohne diesen Erwerbszweig würde selbst der Passiv-Handel wegen gänzlichem Geldmangel von selbst größtentheils aufhören“.⁴⁸ Besonders vorteilhaft wirkte sich die Straße, wie zu erwarten, auf den Verdienst der Gastwirte aus. Im Jahr 1853 gab es zweiundzwanzig Gast-

wirte, von denen einige zu den reichsten Bürgern der Stadt gehörten.⁴⁹ Nach dem im Kataster von 1855 festgestellten Wert des Grundbesitzes in Steuergulden ergibt sich, daß unter den 13 reichsten Grundbesitzern vier Gastwirte und der Postmeister zu finden waren.⁵⁰ Ganz unmittelbar von der Straße abhängig waren auch die Fuhrleute. Ihre Zahl betrug 1829 noch zehn und sank bis 1855 auf sechs Personen.⁵¹

Dieselbe völlige Abhängigkeit des Erwerbs von der Straße bestand bei den Vorspannern, deren Zahl bedeutend höher lag. Die Vermietung von Zugtieren an durchfahrende Fuhrleute und Kutscher stellte für viele kleine Bauern und Handwerker eine wichtige zusätzliche Verdienstquelle dar. Jeder Einwohner der Stadt konnte Vorspanner werden, wenn er „gesunde und zum Vorspanndienst gehörig brauchbare Pferde“ besaß, sich „in das Verzeichnis der Vorspanner“ eintragen ließ und „von dem Vorspannheiser“ zum Vorspann berufen worden war.⁵² Wie reichlich von dieser Erwerbsmöglichkeit auch dann noch Gebrauch gemacht wurde, als die Auswirkungen der Eisenbahn auf den Straßenverkehr bereits spürbar waren, zeigt ein Bericht aus dem Jahr 1850, der die Zahl der Vorspanner mit „38 Familien Väter“ angibt.⁵³

Für die Stadtkasse fiel ebenfalls etwas vom Verkehr ab, denn von jedem durchgehenden Wagen wurde bei der Einfahrt in die Stadt ein Pflastergeld zur Deckung der städtischen Kosten für die Pflasterung erhoben. Die Einnahmen überstiegen die Ausgaben bei weitem. Ebenso wie der Staat seine Überschüsse aus dem Chausseegeld für andere Aufgaben verwendet, „bildet auch dieses Pflastergeld im städtischen Haushalte eine städtische Einnahme, um, nach der uns obliegenden Pflasterherstellung, mit dem Überschuß städtische Ausgaben zu decken, wo für wir keine Einnahmen haben“.⁵⁴ Eine Aufstellung der Pflastergeldeinnahmen für die Jahre 1817 bis 1832 ergibt nach Abzug der Kosten für die Straßenunterhaltung zusammengerechnet einen Überschuß von 8752 fl. 38 kr., der anderweitig verwendet werden konnte.⁵⁵

Bei dieser wichtigen Rolle, die die Erwerbsquelle ‚Straße‘ spielte, waren die Bemühungen gegen die Straßenverlegung mehr als pure Wahrung von „selbstsüchtigen Interessen“.⁵⁶ Erst die Angst vor einem weiteren ökonomischen Rückschlag machte aus dem Straßenbauprojekt „für hiesige Stadt eine Lebensfrage“.⁵⁷ Die Beschreibung der desolaten wirtschaftlichen Lage ist denn auch ein fester Bestandteil jeder Stellungnahme der Stadt. Der Neubau der Straße würde, so die immer wieder auftauchende Befürchtung, „die Schritte einer Armuth beflügeln, welcher schon jetzt kaum Einhalt geboten werden kann“.⁵⁸ Die lokale Ökonomie der Stadt war zu schwach, um im Prozeß der Integration in die kapitalistischen Markt- und Produktionsverhältnisse zu bestehen. Das Ende der Hausweberei, die Auflösung des Zunftzwanges und die beginnende Industrialisierung, die im Ganzen gesehen den ökonomischen Fortschritt beförderten, brachten für viele Menschen in Hünfeld Not und Verarmung mit sich, bis sich die lokale Wirtschaft auf die veränderten Rahmenbedingungen eingestellt hatte. Davon kann jedoch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Rede sein, denn viel zu sehr war das Wirtschaften noch von den traditionellen vorindustriellen Strukturen beherrscht. Für die Befürworter der Verlegung mag es schwer zu begreifen gewesen sein, wieso sich die Stadt auch in Anbetracht des Siegeszuges der Eisenbahn immer noch gegen das Projekt sperrte. Vom Blickwinkel der wirtschaftlichen Interessen Hünfelds her, ist jedoch jeder Versuch zu dessen Verhinderung oder Verzögerung des Straßenbauprojekts verständlich.

Welche Bedeutung die Straße selbst nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecken noch hatte, belegt ein Gesuch von Bürgermeister, Stadtrat und Bürgerausschuß aus dem

Jahr 1853: „Jetzt gibt es hier keinen Anstoß mehr; keine (...) Gefahr mehr! Alle Frachtgüter - jeder Art - werden durch die Eisenbahn befördert; alles reist mit dem Eisenbahnzug; die Hauptstraße ist leer und öde (...). (...) Bei solchem Stand der Sache sollte man wohl meinen, daß die hiesige Stadt wohl wenig oder kein Interesse mehr habe, ob der Straßenzug derselben verbleibe oder außerhalb dieser verlegt werde. Allein dem ist leider nicht so (...).“ Nach einer Beschreibung der schlechten Wirtschaftslage wird fortgefahren: „Unsere Verdienstlosigkeit hat jetzt schon den Grad erreicht, daß in Kurzem keiner mehr dem Anderen etwas geben kann. Die Armuth steigt mit jedem Tage. Wir müssen daher an Allem - was nur etwas, wenn auch noch so wenig - Verdienst gewährt möglichst festhalten, um nicht ganz zu Grunde zu gehen.“⁵⁹

Das noch 1853 bei zurückgegangenem Verkehrsaufkommen erkennbare Festhalten an der Straßenroute belegt eindrücklich, wie stark die lokale Ökonomie Hünfelds mit der Nutzung der Straße verklammert war. Von der grundlegenden Bedeutung der wirtschaftlichen Verhältnisse für das Alltagsleben ausgehend ist zu folgern, daß jede Analyse alltäglicher Lebenszusammenhänge in den Orten an der Straße vor Beginn des Eisenbahnbaus die Straße als einen den Alltag prägenden Faktor miteinbeziehen muß. Genauso wie das damalige Verkehrsgeschehen auf der Straße nicht ohne die an ihrem Rand lebenden Menschen zu verstehen ist, die mit ihrer Arbeit die für den Verkehr notwendigen Strukturen aufrechterhalten haben, kann auch umgekehrt nicht das Alltagsleben an der Straße vom Verkehr losgelöst betrachtet werden.

Anmerkungen

1 Vgl. R. Summa, Hünfeld und seine Verkehrswege vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, in: Magistrat der Stadt Hünfeld (Hg.), Hünfeld 1200 Jahre, Hünfeld 1982, S.128-132. Diesem Aufsatz verdanke ich die Anregung, mich näher mit der Straßenverlegung zu beschäftigen.

2 Es handelt sich insbesondere um die Archivalien: Staatsarchiv Marburg (= StaM) Bestand (= Best.) 165 Nr.38; StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89; Best. 330 Hünfeld B Nr.1273 und Nr.1675.

3 Zur Entwicklung des ehemaligen Fürstentums Fulda in der Zeit zwischen 1802 und 1806 vgl. J.S. Bornwasser, Kirche und Staat in Fulda unter Wilhelm Friedrich von Oranien 1802 bis 1806, Fulda/Utrecht/Nimwegen 1956 (= Quellen und Abhandlungen zur Geschichte der Abtei und der Diözese Fulda, XIX).

4 StaM. Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (1.7.48). Im folgenden wird das Datum der angeführten Schriftstücke, soweit ermittelbar, in Klammern angegeben.

5 Ebd.

6 Vgl. C. Langer, Zur Geschichte des ehemaligen Hochstifts Fulda in den Jahren von 1806 bis 1816, Diss., München 1981.

7 Vgl. G. Richter, Fulda unter französischer Herrschaft. Nach Aufzeichnungen des Staatsrats Eugen Thomas (t 1813), in: Fuldaer Geschichtsblätter 9/1910, Nr.1/2, S.10-11.

8 Vgl. K. Schäfer, Die Eingliederung des Hochstifts Fulda in den kurhessischen Staat,

Diss., Marburg 1951.

Ders.: Die wirtschaftliche Entwicklung des Hochstifts Fulda unter Kurhessen, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte 2/1952, S.134-170.

Ders.: Die kurhessische Politik in den neuerworbenen fuldischen Landesteilen in den Jahren 1816 bis 1848, in: Fuldaer Geschichtsblätter 59/1983, S.41-110. R. Summa, Der Kreis Hünfeld in kurhessischer Zeit. Notizen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Hünfelder Kultur- u. Museumsgesellschaft e.V. (Hg.): 675 Jahre Stadtrechte Hünfeld. 75 Jahre Hünfelder Kultur und Museumsgesellschaft, Hünfeld 1985, S.183.

9 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.2850 (6.11.1855).

10 R. Summa, wie Anm. 8, S.83.

11 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (1.7.48).

12 F. Pfister, Kleines Handbuch der Landeskunde von Kurhessen, Kassel 1840, S. 33.

13 H. Wolf, Veränderungen der Sozialstruktur Hünfelds im 19. Jahrhundert, Unveröff. Mschr, Marburg 1988, S.58.

14 StaM Best. 165 Nr.38 (4.5.1846).

15 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.194 (24.1.1847).

16 StaM Best. 165 Nr.38 (18.12.1849).

17 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89 (16.9.1823).

18 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89 (8.10.1823).

19 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1273 (1824).

20 Ebda. Vgl. StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89 (8.10.1823).

21 StaM Best. 165 Nr.38 (7.6.1861).

22 StaM Best. 165 Nr.38 (22.3.1825).

23 Ebd.

24 StaM Best. 165 Nr.38 (18.12. 1848).

25 StaM Best. 165 Nr.38 (29.6.32; 22.8.1841; 21.11.1841; 11.9.1849; 10.12.1859; 20.12.1858; 7.1.1859; 3.5.1861).

26 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (26.5.1846).

27 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (23.5.1853).

28 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1273 (1824).

29 Ebd.

30 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (21.5.1846).

31 StaM Best. 100 Fulda Nr.229 (21.10.1841). Zu den Auseinandersetzungen über den Verlauf der Eisenbahnstrecke Kassel-Frankfurt vgl. Karl Arnd, Welches ist die zuverlässigste Directionslinie für die Eisenbahnen zwischen Eisenach und Frankfurt, Hanau 1842.

32 StaM Best. 165 Nr. 38 (4.7.48).

33 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (Juli 1848).

34 StaM Best. 165 Nr.38 (4.5.1846).

35 StaM Best, 180 Hünfeld Nr.89 (4.7.1953).

36 StaM Best. 165 Nr.38 (18.12.1849).

37 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89 (4.7.1853).

38 StaM Best. 180 Hünfeld Nr.89 (4.7.1848).

39 Vgl. S. Wollheim, Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840, Marburg 1931, S.80-84.

40 G. Landau, Beschreibung des Kurfürstenthums Hessen, Kassel 1842, S.494.

41 StaM Best. 60a Nr.72 (21.3.1838). Alle im folgenden angeführten Zahlenangaben beruhen auf diesem Bericht.

42 StaM Best. 60a Nr. 72 (14.3.1838).

43 StaM Best. 100 Fulda Nr.7896 (20.3.1838).

44 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675, (23.5.1853).

45 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (4.5.1846).

46 Im Jahr 1829 gab es 12 Gastwirte, 4 Wagner, 5 Sattler, 5 Schmiede, 18 Händler, 2 Bäcker und 11 Metzger; Wolf, wie Anm. 13, S.58.

47 Zit. nach: R. Bovensiepen, Die kurhessische Gewerbepolitik und die wirtschaftliche Lage des Handwerks in Kurhessen von 1816-1867, Marburg 1909, S.93-94.

48 StaM Best. 180 Hünfeld Nr. 65 (21.11.1823).

49 A. Weber, Die Geschichte der Stadt Hünfeld, Hünfeld 1951, S.95.

50 Wolf, wie Anm. 13, S. 59-72.

51 Ebd. S. 58.

52 StaM Best. 100 Fulda Nr.3792 (13.12.1842).

53 StaM Best. 100 Fulda Nr.3792 (19.5.1850).

54 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1273 (1824).

55 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.931 (ohne Datum nach 1832). Für das Jahr 1822 belief sich der Überschuß auf 511 fl 35 kr. Ebenfalls 1822 betrug beispielsweise die Ausgaben der Stadt zur Besoldung des gesamten städtischen Personals 712 fl (A. Weber, wie Anm. 50, S.89). Wenn nötig, hätten also diese Aufwendungen zu mehr als zwei Dritteln aus dem Pflastergeld gedeckt werden können.

56 StaM Best. 165 Nr.38 (10.12.1849).

57 StaM Best. 165 Nr.38 (29.5.1846).

58 StaM Best. 165 Nr.38 (4.5.1846).

59 StaM Best. 330 Hünfeld B Nr.1675 (23.5.1853).