

Die ältesten, für den frühen Fernverkehr bedeutenden Straßen in unserem Heimatgebiet

sind die „Köln-Leipziger“, die heutige B 255, die „Alte Rheinstraße“, von Dillenburg nach Neuwied führend und die „Hohe Straße“ zwischen Driedorf und Wetzlar. Vorgeschichtliche Funde und Siedlungen im Bereich ihres Verlaufes lassen mit gutem Recht den Schluß zu, daß sie schon in frühgeschichtlicher Zeit, sowohl im N. S. als auch im O. W. Verkehr zunehmend an Bedeutung gewannen.

Hierbei kam Driedorf, das etwa im Schnittpunkt dieser Straßen lag, in mancherlei Hinsicht besondere Bedeutung zu. Dies könnte vermutlich ein Grund zur späteren Befestigung des Ortes gewesen sein, denn nicht nur Handel und später das Postwesen waren entscheidende Faktoren betreffs ihres Verlaufs und Ausbaues, auch zu Kriegszügen haben sie oft genug dienen müssen.

Als Driedorf um 1280 als selbständige Pfarrei genannt wird, im Gespräch ist auch 1231 und eben um diese Zeit seine beiden Burgen erbaut wurden, waren bereits schon Verbindungen mit der großen weiten Welt hergestellt. Große Siedlungszentren wie Köln z. B., dessen Gründung schon in die vorchristliche Zeit zurückgeht, sowie Mainz, Trier, Wiesbaden und andere Städte trieben verständlicherweise schon früh einen regen Austausch ihrer Waren untereinander. Offensichtlich war dem befestigten Driedorf in diesen wechselseitigen Beziehungen so etwas wie die Rolle einer zentralen Leitstelle zugefallen.

Bei der Betrachtung solcher historischer Straßen in unserem Gebiet soll es zunächst im allgemeinen um Linienführungen, das Befahren und ihre Unterhaltung gehen. Erste Straßen führten aus verständlichen Gründen, soweit das eben möglich war, nur über Höhenzüge oder seitlich an ihnen entlang. Man ging versumpften Tälern, damit verbundenem Brückenbau oder aufwendiger Untergrundbefestigung aus dem Weg. Als gute Straßenbauer vor- und frühgeschichtlicher Zeit waren die Römer bekannt. Doch sowohl ihre als auch die Straßen Karls des Großen (768—814) sind zum großen Teil später infolge fehlender Unterhaltung wieder verfallen. Es waren zunächst alle durch unseren Heimatbereich führenden Straßen total unbefestigte, hier und da etwas eingeebnete Erdwege, nicht vergleichbar mit heutigem Straßenverständnis.

Die Art der damals üblichen Unterhaltungsmaßnahmen ist besonders bemerkenswert. Wenn die Spuren nach längeren Regenperioden so tief ausgefahren waren, daß die Fahrzeuge steckenblieben, füllte man die Vertiefungen einfach mit fest zusammengeschnürten Reisigbündeln, zum Teil auch mit dickeren Hölzern auf, warf einiges Steinmaterial, wie solches gerade in den angrenzenden Feldern zur Verfügung stand, darüber und leitete das Wasser ab in tiefere Gräben. Im schlimmsten Falle wurden solche Stellen einfach umfahren.

In der Linienführung, so könnte man vermuten, gaben sich unsere Vorfahren keine allzu große Mühe. Da nämlich, wo sie einer Ansiedlung wegen vom Berg herunter mußten oder wollten, spielten scheinbar Steigungen wenig Rolle, sicher oft zum Leidwesen derer, die sie befahren mußten. Starkes Bremsen oder auch Vorspann in umgekehrter Richtung wurde in Kauf genommen. Anschauliche Beispiele dafür waren der bekannte ehemalige „Allendorfer Berg“ sowie die „Köln-Leipziger“.

Das Befahren dieser alten erwähnten Straßen war für die Handelsleute damaliger Zeiten sehr zeitraubend, aber auch nicht ganz ungefährlich. Besonders die im 16. Jahrh. aufkommenden Postverbindungen hatten unter mannigfachen Übelständen sehr zu leiden. Nicht nur von Unfällen an Wagen und Geschirr, auch von zahlreichen Überfällen durch Räuberbanden wird uns berichtet.

So war das Reisen noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts eine sehr beschwerliche Sache. Nicht nur mangelnde Organisation oder fehlende Mittel waren die Gründe für diese Zustände, es kam auch noch etwas kleinbürgerliches und schlaue geschäftliches Denken hinzu. Gastwirte, Hufschmiede und Stellmacher erhofften sich durch schlechte Wege einen guten Verdienst. Sogar dem sonst so fortschrittlichen Preußenkönig Friedrich dem Großen sagt man nach, daß er der Meinung gewesen sei, je schlechter die Wege, umso länger müssen die Leute im Lande bleiben und ihr Geld ausgeben.

(Es folgen Auszüge aus einem Aufsatz von Günter Reeh in „Heimatblätter“, Beilage zur Dill-Zeitung Nr. 8/79 und 9/79). Erfreulicherweise blieben nicht alle Landesherren dem Straßenbau gegenüber so unaufgeschlossen. Für die fünf nassau-ottonischen Linien, für welche die 1616 erlassene „Nassau-Catzen-ellnbogener Landesordnung“ galt, (Dillenburg, Hadamar, Beilstein, Siegen, Dietz) wurde im Jahr 1711 in Wetzlar eine „Nassau-Catzenellnbogische Polizey-Ordnung“ herausgegeben. Sie bestimmte, *„daß die gemeine Fuhr- und Landstraßen, Brücken und Stege mit Zuziehung der Unter- und Oberförstern und ihrer Ampts anbefohlener Unterthanen Jährliches gebessert werden mögen“*. Die nassauischen Landesfürsten hatten damit zwar ihre fortschrittliche Meinung zum Straßenbau gezeigt, allerdings war bei dem immer noch unaufgeschlossenen Denken der Bevölkerung hiermit nicht genug getan, denn diese mußte die notwendigen Arbeiten im Frondienst verrichten.

Durch die im Jahre 1704 eingerichtete Fahrpost der „Kurpfälzischen Postlinie“, die zuerst von Köln über den Westerwald (Altenkirchen-Hachenburg-Hof) nach Wetzlar und weiter über Frankfurt nach Heidelberg verkehrte und ab 1707 auf Betreiben der beiden nassauischen Fürsten anstatt über den Westerwald nun über Siegen und Dillenburg geleitet wurde, sahen sich diese genötigt, noch mehr ihre Aufmerksamkeit einem besseren Zustand der durch die Post benutzten Straßen zu widmen. So mußte auch Fürst Christian von Nassau-Dillenburg (1724—1739) in der Postkonvention v. 16. Sept. 1735 dem Fürsten Anselm Frantz von Thum und Taxis der die Konzession für den Kurpfälzischen Postwagen besaß, versprechen, daß zu allen künftigen Zeiten die Landstraßen in brauchbaren Stand gesetzt und unterhalten werden. Mit dem Tode von Fürst Christian starb die Nassau-Dillenburger Linie aus.

Die neue Dillenburger Landesregierung erließ, nachdem sie feststellen mußte, daß die Nassau-Catzenelln-bogische Polizei-Ordnung nicht befolgt und der Zustand der Straßen immer schlechter wurde, am 19. April 1749 eine 14 Punkte umfassende „Verordnung, die Reparation und Unterhaltung der Landstraßen betreffend“.

Bei dieser Verordnung, die auch als Wegereglement bezeichnet wurde, handelte es sich um eine erste ins einzelne gehende Anweisung für alle, mit dem Wegebau befaßten Beamten, in welcher Weise „die Land- und Heerstraßen gebaut und repariert“ und die dafür zu leistenden Arbeiten unter die Dörfer des gesamten Amtes verteilt werden sollten.

Die Landstraßen sollten danach „an den Orten, wo es die Gelegenheit leidet, 32 Fuß, wo aber Äcker und Gebirge weggeräumt werden müssen, 24 Fuß in der Breite halten“. In der Fahrbahnmitte war „eine abhängige Erhöhung von 18—20 Schuhe mit Sand und Steinen, nicht aber mit Erde oder Grund“ anzulegen. Auf beiden Seiten waren 2 Schuh breite und 21/2 Fuß tiefe Wasserbehälter oder Abzugsgräben herzurichten. Um dieses Maß mit dem heutigen vergleichen zu können, dürfte der damals auch im Fürstentum Nassau-Oranien schon mehr verbreitete „rheinische Fuß“ anzunehmen sein, der 0,3138 Meter entsprach.

Ab 1750 Beginn des Kunststraßenbaues.

Inzwischen hatte sich in technischer Hinsicht auf dem Gebiet des Straßenbaues Wesentliches gebessert. Bereits in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden in einigen europäischen Ländern neue Verfahren für den Straßenbau entwickelt. Vor allem Frankreich erwarb sich das Verdienst, die ersten Kunststraßen (Chausseen) erbaut zu haben. Nach der neuen Bauweise hob man einen regelrecht geformten Erdkoffer aus, legte darauf eine Schicht lagerhaft breiter Steine, darauf eine Schicht Grobschlag und deckte diesen wasserabführenden und tragfähigen Unterbau mit einer dicken, stark gewölbten Kieslage als Fahrbahn ab. Das Oberflächen- und Sickerwasser wurde in tiefe Seitegräben abgeleitet. Außerdem ging man dazu über, wo es geländemäßig möglich war, die Straßen in die Täler zu verlegen und nutzte dabei die meist schon untereinander bestehenden Ortsverbindungen.

Nach dem Bau der Kunststraßen galt es auch, das Hergestellte durch neue Gesetzesvorschriften zu sichern, denn die Verordnung von 1749 reichte zu diesem Zweck nicht mehr aus. Eine neue Verordnung von Prinz Wilhelm in Den Haag unterschrieben, wurde am 26. Juli 1783 in den Dillenburgischen Intelligenz-Nachrichten veröffentlicht. Ihr Titel: „Gnädigste Chaussee-Ordnung“. Sie enthielt in sechs Punkten Bestimmungen, wie die Straße zu benutzen war. (Es durften z. B. keine Spuren gefahren werden). In neun Punkten war die Erhebung des Chaussee-Geldes geregelt. (Für einen beladenen Frachtkarren z. B. je Pferd und Stunde 2 Kreuzer). In sieben Punkten waren die Personen und Fahrzeuge aufgezählt, die kein Chaussee-Geld zu zahlen brauchten, z. B. die Kaiserlichen Postwagen und die zum Fürstlichen Hofstaat Gehörigen.

In dem Regulativ waren die Arbeiten aufgeführt, die zur Unterhaltung einer Straße gehörten, so z. B. das Beifahren der nötigen Materialien, die Offenhaltung der zur Chaussee gehörigen Gräben und die Pflicht der Gemeinden, für Vorräte an Materialien zu sorgen, die in hinlänglichen Haufen neben der Straße gelagert werden sollten. Als Ergänzung wurden am 3. Juli 1792 noch eine „Instructzion für den Weegknecht“ und am 30. Dez. 1793 eine „Instructzion für die Ac-cordleute, welche die Unterhaltung der Chaussee ac-cordiret haben“ erlassen. (Soweit Günter Reeh) Aus der Instructzion für den Weegknecht ist bekannt, daß er seinen Abschnitt täglich mit einem eisernen Rechen begehen und die Löcher auffüllen soll, sodaß nirgends Wasser auf der Straße bleibt. Aus diesem Wege-Knecht entwickelte sich später ein regelrechter Berufsstand, der „Wegewärter“.

Bis etwa zum Beginn des Weltkrieges 1939/45 hatte er im Wegebau und Beaufsichtigung derselben mancherlei Aufgaben zu erfüllen. Sollte irgendwo ein schlechtes Stück repariert werden und die Dampfwalze mußte herbei, jedesmal eine Attraktion für die Dorfkinder, oblag ihm zunächst das Steine herbeifahren, Aufsetzen und Ausmessen, Verakkordieren des Steineklopfens mit dem Steinhammer, sowie das Ausleihen der benötigten Stoßkarren und Besen.

Weiter hatte er die an den Straßenrändern angepflanzten Bäume wie Pappeln, Eschen, Ebereschen zu pflegen und bei Bedarf neue zu pflanzen.

Seit Beginn des modernen Straßenbaues nach dem Kriege ist das alte Berufsbild des Wegewärters abgelöst. An seine Stelle trat die rot-weiße Kolonne mit einem Verantwortlichen, die nur noch eventuelle Schlaglöcher mit Asphalt aufzufüllen hat.

Obwohl angenommen werden konnte, daß der Bau der Eisenbahnen in unserem Gebiet, die Strecke Deutz — Gießen wurde 1862 eröffnet, den Bau der Straßen eindämmen würde, sah man die Notwendigkeit des Straßenbaues, vor allem die Heranführungen der Nebenstrecken an die Hauptverkehrsadern bald ein. Es wurde in diesem Jahr 1862 im Herzogtum Nassau ein „Gesetz betr. Erbauung chaussierter Verbindungsstraßen“ erlassen, das auch die bisher fehlende rechtliche Grundlage über die Aufgaben der Landesregierung und Gemeinden in Bezug auf das Wegebauwesen regelte. Die Gemeinden hatten das erforderliche Grundeigentum unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und das darüber hinaus benötigte Gelände zu erwerben. Alle größeren Verbindungsstraßen wurden nach diesem Gesetz Staatsstraßen, d. h. Eigentum des Staates, alle Straßen lokaler Natur als „Vicinalwege“ Eigentum der Gemeinde, deren Gemarkung sie durchzogen.

Das Herzogtum Nassau hatte am 1. Nov. 1809 einen neuen Chausseegeld-Tarif eingeführt, der Ende 1815 auch auf den durch Vertrag mit Preußen v. 31. Mai 1815 einverleibten heutigen Dillkreis ausgedehnt wurde. Nach den zur Erhebung angelegten Barrieren nannte man die Einnahmen auch Barrieregelder. Wo sich solche Barrieren damals befanden, ist leider nicht bekannt. Man kann jedoch annehmen, daß es schon die gleichen Stellen waren, die in einem ab 1. Jan. 1829 neu erlassenen Tarif aufgeführt sind: Dillenburg, Herborn, Bicken, *Roth und auf der Kalteiche*. *Nach diesem Tarif waren z. B. für einen 2rädriigen Frachtkarren sowie fünf- und mehrspännige Frachtwagen je Pferd* von Dillenburg bis Herborn 4 Kreuzer, von Dillenburg bis Bicken 7 Kreuzer, von Dillenburg bis Kalteiche 7 Kreuzer zu entrichten. Ein Kreuzer konnte nach der Markwährung mit etwa 4 Pfg. gerechnet werden.^v

Aus Anlaß des Beitritts des Herzogtums Nassau zu dem 1834 gegründeten Zollverein wurde ab 1. Jan. 1838 ein neuer Chausseegeld-Tarif eingeführt. Dieser Tarif war an den Erhebungsstätten zu jedermanns Einsicht anzuschlagen. Er enthielt eine sehr ins Einzelne gehende Festlegung der zu erhebenden Gelder, die je nach Art der Beförderungsmittel auf eine Entfernung von 900 Ruten (etwa 4,5 km) errechnet waren. Für das Beispiel aus dem Tarif von 1829 ist hier keine Parallele mehr zu finden. Als neues Beispiel wäre zu erwähnen, daß von beladenen vierrädriigen Lastfuhrwerken, die von weniger als vier Pferden gezogen wurden, von Dillenburg bis Herborn drei Kreuzer für jedes Pferd zu entrichten waren.

Die Chaussegelder flössen der Landessteuerkasse zu. Sie wurden erst durch Preußen am 27. Mai 1874 gesetzlich abgeschafft. Bis dahin dienten sie somit noch als willkommene Einnahme zur Bestreitung der Kosten des Chausseebaues.

Die oben erwähnte Barriere in Roth, an der Chausseegeld erhoben wurde, soll, so wissen ältere Mitbürger zu berichten, bei „Schmitts — dem späteren Hoffmanns Haus“ gestanden haben. Letzteres mußte beim Ausbau der inzwischen gefährlich gewordenen Teilstrecke verschwinden.

Die alte Köln-Leipziger-Straße ist eine der ältesten Wegeverbindungen in West-Ost, bzw. Ost-West-Richtung unser Gebiet durchziehend gewesen und hat bis in unsere Zeit noch laufend an Bedeutung gewonnen. Vom Rhein, aus dem Bereich Köln kommend, über den Westerwald und weiter durch die Hörre nach Osten führend, ist sie schon in frühgeschichtlicher Zeit eine bedeutende Fernstraße gewesen. Ihre Bedeutung als Fernstraße der Neuzeit in unserem Raum ist im wesentlichen in ihrer Anbindung an die beiden Autobahnen Dortmund — Gießen und Köln — Frankfurt begründet. Dies führte naturgemäß über weite Strecken zu einem großzügigen Ausbau und manchen Begradigungen.

Eine unverkennbare Eigentümlichkeit, die sie uns als zu unseren ältesten Fernstraßen gehörig ausweist, ist, daß sie ursprünglich keines der anliegenden Westerwalddörfer durchschnitten hat. In Roth z. B. hat sich erst zum Beginn des 19. Jahrh. ein erster Anlieger gefunden, der an dieser Straße ein Gasthaus errichtete. Ähnlich war es in Kirburg und Nister-Möhrendorf, auch hier wurde eine Durchschneidung der Orte vermieden. Selbst Herborn wurde nur am Rand der Stadtmauer von ihr berührt. Über den Neubau des Teilstückes Herborner Westerwaldstraße — Thielmanns Kanal-Blitzweg durch Napoleon wurde an anderer Stelle berichtet. Es gibt in der näheren Umgebung des heutigen Verlaufs der B 255 noch kaum Stellen, die den ehemaligen Verlauf andeuten. Nur noch kurze Reihen mit alten verwitterten Eschen oder Vogelbeerbäumen sind Zeugen aus vergangenen Zeiten. Sie waren besonders hier oben nicht nur als Befestigung der Straßenränder, sondern auch für den Winter als Wegweiser angelegt. Nachdem in Roth, unmittelbar an der „Rorer Schossee“ im Jahr 1817 durch einen dortigen Lehrer Hoen ein Gasthaus errichtet wurde, wird wie folgt erzählt, legten die, von Herborn kommenden Postkutscher im Winter an ihren Kutschen hier die Räder ab und Kufen an, um auf diese Weise den winterlichen Schwierigkeiten hier oben zu begegnen.

• ••••••• Reg. Bez. Grenzen

----- _----- Kreisgrenzen

■ ■■■■■■■■ Köln-Leipziger Straße erwähnt erstmalig um 840 u. vbr
1350

Br'&te« Alte Rheinstraße erw, um 1250 von Wilh. d. Reichen ausgeb. 1487 -1559

#ST& & «~~2. /Ute Rheinstraße~~ lt. Born die ältere, zwischen Haiger und Driedorf

Hohe Straße Driedorf-Wetzlar vermutlich vorgeschichtlich

Die „Alte Rheinstraße“, die unser Gebiet in N.-S.Richtung durchzieht, ist heute in ihrem Verlauf noch gut erkenn- und begehbar. Von Dillenburg ausgehend, an Donsbach, Breitscheid, Gusternhain und Heisterberg vorbei, durch Mademühlen, endet sie für uns zunächst in Mengerskirchen. Von hier hat ihr der weitere Verlauf nach Neuwied am Rhein wohl auch ihren Namen eingebracht. Martin Born schreibt in seinem Buch „Siedlungsentwicklung am Osthang des Westerwaldes“: *„Die nördlich des Untersuchungsgebietes liegenden Eisenerzgebiete beeinflussten natürlich auch die mittelalterliche Verkehrsachse“. Aus diesem und anderen Gründen dürfen wir annehmen, daß sie eine ehemals bedeutende Handels- und Verkehrsstraße durch unser Gebiet in dieser Richtung war.*

Über ihr wirkliches Alter läßt sich wohl kaum genaues nachweisen, es dürfte etwa in der Zeit der Erbauung der Dillenburg und Driedorfer Burgen, 1200—1300 zu suchen sein. Wenn sie nämlich, wie bekannt ist, durch Wilhelm den Reichen (1487—1559) ausgebaut wurde, muß sie doch schon früher bestanden haben. Sicher hat er für ihren Ausbau gute verkehrsmäßige Gründe gehabt. Planung und Ausbau der „Alten Rheinstraße“ könnte, wie bereits erwähnt, etwas mit den Driedorfer Burgen zu tun haben. Die Abzweigung in der Gegend des Höllkopfes zu den hier errichteten befestigten Lager- und Umschlagplätzen lassen Gedanken in dieser Richtung bestechend erscheinen. Sowohl der Verlauf über die genannte Strecke, als auch ihre Breite, in der Regel etwa 8 Meter, deuten darauf, daß sie nicht als Siedlungsverbindung, sondern als Hauptverkehrsader angelegt war.

Der einzige Ort in unserem Gebiet, der von ihr durchzogen wird, ist Mademühlen. Hier, nachdem der Rehbach überquert ist, verläuft sie weiter in Richtung Knoten nach Mengerskirchen. Erfreulich bleibt festzustellen, daß sich auch in der Gemeinde Mademühlen der Name dieses quer durch den Ort verlaufenden alten Handelsweges über viele Generationen erhalten und man ihr bei der neuen Bezeichnung ihrer Ortsstraßen ihren ursprünglichen Namen „Alte Rheinstraße“ wieder gegeben hat.

Unter der Überschrift: „Auf den Spuren des Mittelalters“ veröffentlichte die „Dillzeitung“ am 8. 8. 1961-den folgenden Artikel von Herrn J. Zimmermann **„Da er auch zur Aufhellung unseres Themas beiträgt, soll er im folgenden in Auszügen wiedergegeben werden. „Die Alte Rheinstraße kann man noch von Dillenburg bis Mengerskirchen begehen. Sicher werden sich schon viele Bewohner des Dillkreises einmal Gedanken über ihren Ursprung gemacht haben. Wir haben uns um einen genauen Ursprung dieser, in früherer Zeit wohl großen Hauptverkehrsstraße bemüht, konnten jedoch nichts Genaues erfahren.**

Eines steht fest, daß die Alte Rheinstraße, die von Dillenburg aus nach dem Westerwald führt, etwa z. Zt. Wilhelms des Reichen (1487—1559) ausgebaut wurde. Die Anlage der Straße dürfte jedoch schon viel früher erfolgt sein, das beweisen frühgeschichtliche Funde, die man entlang der Straße entdeckte und deren Alter man wissenschaftlich nachweisen konnte.

Im Volksmund hält sich immer noch die Meinung, daß die Alte Rheinstraße von Napoleon, etwa um 1815 ausgebaut worden sei. Wir unterhielten uns einmal mit Rechtsanwalt Wienecke jr., der sich um die Erforschung der alten Straßen in unserem Heimatgebiet besondere Verdienste erworben hat. Rechtsanwalt Wienecke erklärte uns, daß diese Straße z. Zt. Napoleons schon lange ausgebaut war. Es bestehe natürlich die Möglichkeit, daß Napoleon sie bei seinen Feldzügen benutzt habe, doch stehe nicht fest, welche Straße dabei gemeint sei. Es gibt nämlich zwei Straßen mit der Bezeichnung Alte Rheinstraße“.

Die oben erwähnte zweite Rheinstraße, von Martin Born als die ältere vermutet, zweigte in Haiger ab und führt über Wangenaubach — Rabenscheid — Waldaubach — Hohenroth — Mademühlen — Mengerskirchen. Beide Rheinstraßen wären demnach über eine Strecke von ca. 30 km etwa parallel verlaufen, bevor sie sich in Mademühlen vereinigten und in Richtung Knoten weiterführten.

Damit wäre das im Augenblick Erreichbare über diese ehemalige Handels- und Verkehrsstraße erfaßt. Es mag späteren Nachforschungen, eventuellen Grabungen oder Vermessungen, vielleicht auch zufälligen Funden vorbehalten bleiben, zur Zeit noch Dunkles auch über unsere „Alte Rheinstraße“ aufzuhellen.

„Die Hohe Straße“ im heimischen Sprachgebrauch als „Dr. Wetzlersche Weeg“ bekannt, verdient es, ihrer frühen Bedeutung wegen, daß zumindest das bis jetzt bekannte, bzw. veröffentlichte von ihr festgehalten werden sollte. Unter dem Titel „Die Hohe Straße“ hat Herr Bernd Reese, Elgershausen, einen Bericht über den Verlauf des Elgershausen — Driedorfer Teilstückes dieser Straße veröffentlicht. Dieser Bericht, erschienen im „Mitteilungsblatt des Herbor-ner Geschichtsvereins“ vom Januar 1964, wird mit freundlicher Einwilligung des Geschichtsvereins hier abschriftliche übernommen. Er kann zumindest für die Strecke zwischen Driedorf — Elgershausen ein anschauliches Bild über ihren Verlauf, Entwicklung und Ausbau geben.

Es ist kaum anzunehmen, daß der Verlauf der Straße, die heute nur als Holzabfuhrweg dient und entsprechend befestigt wurde, genau dem des damaligen Verlaufs entsprach, zumindest nicht im Driedorfer Raum. Wahrscheinlicher ist, daß sie weiter südlich über den Höhenzug führte. Noch erhaltene, auch leicht befestigte Teilstrecken, die in der gleichen Richtung verlaufen, könnten diese Vermutung erhärten. Auch der Verfasser des folgenden Berichtes macht an dem Teilstück bei Elgershausen die Beobachtung, daß

wegen Unbefahrbarkeit einer Strecke die Fahrspur geändert wurde, natürlich immer den Feuchtstellen ausweichend. Es wird darum kaum möglich sein, außer der Richtung Ost-West, zumindest im Driedorfer Raum den Verlauf dieser Hohen Straße genau einzugrenzen.

Zur Bezeichnung „Hohe Straße“ eine kurze Vorbemerkung: Es dürfte bekannt sein, daß in unserer engeren Heimat verschiedene alte Handelswege Anspruch auf die Bezeichnung Hohe Straße erheben. So wurden allgemein die Fernverkehrswege der Frühzeit bezeichnet, weil sie meist über die Höhenzüge führten.

„Oft hören wir in fast jeder geschichtlichen Arbeit, in Vorträgen und in Heimatbeilagen der Zeitungen von der Hohen Straße.

Tatsächlich hat die Hohe Straße auf die gesamte geschichtliche Entwicklung der von ihr durchquerten Gebiete Einfluß ausgeübt, mehr, als es bei den vielseitigen Verkehrsmitteln heute eine Straße tun könnte. Als Diagonal-Verbindung Süd — Ost — Nord — West war sie ein Verbindungsglied zwischen den großen Handels- und Kulturzentren Frankfurt und Köln, damit der Wetterau und dem Rheinbecken, dem Eisenverhüttungsraum „Dill“ und den Hauptabnehmerzentren und weiterverarbeitenden Gebieten. Um 1700 wurde sie dazu auch als Poststraße benutzt. So ist auch die Geschichte der Herborner Mark, der Handelsstädte Wetzlar, Herborn und Driedorf und der Herrschaft Greifenstein und Nassau nicht ohne Berücksichtigung der Hohen Straße denkbar. Nun wird in vielen Berichten dieser Verkehrsweg in einem etwas romantischen Licht gesehen, nicht nur, daß man seinen Verlauf nicht genau kennt, er wird dazu als burgenbesäumte, breite Straße geschildert. Dann mischen sich unter den regen Kaufmannsverkehr und die Heerzüge die bösen Raubritter und es entsteht im ganzen ein buntes farbenprächtiges Bild. Dazu trägt bei, daß die Hohe Straße auf den Wanderkarten als durchlaufende Linie gezeichnet ist, welche die eleganteste Trassenführung, zumeist auf heute gut angelegten Waldwegen benutzt.

Sicher haben Sie sich schon gefragt, wie denn nun das wirkliche Bild dieser Verkehrswege ausgesehen hat. Diese Frage hat auch mich dazu gebracht, in meiner freien Zeit ihr nachzuspüren.

Zwischen dem Stock, der Wasserscheide zwischen Greifenthal und Holzhausen und Driedorf haben zwei Vereinsmitglieder und ich das verdächtige Gelände mehrmals kreuz und quer abgesucht und die gefundenen Spuren im Meßtischblatt verzeichnet. Aus diesen Aufzeichnungen ergibt sich ein etwas genaueres Bild dieser Straße.

Zuvor noch ein Wort zum „Burgenbestand“. Auf der Strecke Stock — Driedorf liegen zwei Burgen, Greifenstein und Lichtenstein. Jedoch muß man berücksichtigen, daß Burg Greifenstein an der engsten Stelle ungefähr 2,5 km von der Hohen Straße entfernt liegt und man weder von ihr noch von Lichtenstein diese Straße an irgendeiner Stelle einsehen konnte. Von den Burgen aus war also der ankommende Verkehr nicht zu beobachten, es sei denn durch Wegestationen an der Straße selbst. Diese Möglichkeit hatten jedoch andere Machthaber, z. B. die Nassauer, auch.

Auf der vergeblichen Suche nach solchen Wegestationen sind wir jedoch auf Hinweise für mindestens fünf wüstgewordene Siedlungen gestoßen, die aber abseits der Straße gelegen haben müssen, da die Straße ja das Gelände mied, das Siedlungen bevorzugten: Quellen und Wasserstellen. Dies mag auch der Grund sein, weshalb die Siedlungen alle am Hang lagen, während die Straße ausschließlich nur den Kamm benutzte. Die erste dieser Wüstungen findet man teilweise in und hinter der Anstalt Elgershausen. Ihr Name ist möglicherweise Drodelinbach. Danach stoßen wir auf Bebenberg am Abhang des Hinsteins gelegen, von der noch Steinwälle, ein alter Brunnen und eine Menge verwitterter Ziegelbrocken zeugen. Oberhalb der Bundesstraße von Merkenbach nach Beilstein am Reiteisberg fanden wir Ackerraine einer ausgegangenen Siedlung. Ebenso deuten auch auf der anderen Hangseite nach Heiligenborn zu Podien und Steinwälle auf eine Wüstung hin. Allerdings sind die Namen dieser Dörfer nicht bekannt. Erst wieder die Siedlung Scheuern oberhalb von Seilhofen ist schon seit längerem gefunden und ihr Name auf der Karte eingetragen. Zufahrtswege oder Verbindungen von der Hohen Straße zu den Dörfern sind nur sehr schwer, oder überhaupt nicht auszumachen, wenn man von einigen Spuren zum heutigen Elgershausen hin absieht. Aber vielleicht hatte diese Siedlung als Station für den Vorspann eine Bedeutung, da die Straße hier auf einen Kilometer 100 m ansteigt. Im Ganzen gesehen war die Hohe Straße aber keine Siedlungsverbindende Straße; wohl ist sie auch wesentlich älter als die Siedlungen, ja, es ist möglich, daß sie bis in vorgeschichtliche Zeit zurückreicht. Man hat ja auch verschiedene in sie einmündende Straßen als vorgeschichtlich nachgewiesen (Mitteilungsblatt Oktober 1963). Eine Latenesiedlung bei Beilstein läßt noch in stärkerem Maße eine solche Behauptung zu. Es ist wahrscheinlich, daß in sehr früher Zeit die Hohe Straße nur als schmaler Fußweg bestand, auch später hatte sie nicht viel mehr Breite aufzuweisen.

Vor allem ist das heute noch gut aus den Hohlwegen und Vertiefungen im Boden zu erkennen, den fast einzigen Überresten, die sie uns hinterlassen hat. Durch das fortwährende Benutzen ein und desselben Weges wurde durch Hufe und Wagenräder eine flache Mulde gebildet, sodaß die Straße etwas tiefer zu liegen kam als das übrige Gelände. Im weichen Boden und in feuchter Erde hat die Straße tiefere Spuren hinterlassen als auf hartem Untergrund. Diese Mulden waren es auch, auf die wir zuerst unser Augenmerk richten mußten, wenn wir den Verlauf der Straße feststellen

wollten. Wir fanden sie besonders deutlich an all den Stellen ausgeprägt, wo das Gelände stark ansteigt, denn hier flößen nach jedem Regen kleine Bäche hindurch und durch diese natürliche Bodenerosion wurde die Straße zu einem tiefen Hohlweg ausgewaschen. Hohlwege solcher Art fanden wir im Wald zwischen Stock und dem Pfarrhaus Elgershausen, dann sehr deutlich ausgeprägt am Hang hinter dem Pfarrhaus, wo ein zweieinhalb Meter tiefer Hohlweg den Berg in einer großen Kurve angeschnitten hat, da die Steigung von den Fuhrwerken hier nicht ganz zu bewältigen war. Etwas oberhalb der Steigung laufen mehrere dieser tiefen Rillen durch das Gelände, hören aber auf der Hochfläche dann plötzlich auf, erscheinen jedoch wieder auf dem Bergkamm in der Höhe von Wallendorf. Neben oder auf der Beilsteiner Viehweide sind kaum Spuren zurückgeblieben; sie tauchen erst wieder hinter der Viehweide an der Höhe zum Reiteisberg auf. Am Obereberstein und am Scheuernberg sind sie deutlich an beiden Hangseiten auszumachen, verlieren sich aber am Abhang des Heckmannsberges bei Driedorf.

Die meisten dieser Hohlwege sind heute mit Wald bestanden. Wie schnell sich dadurch besonders flachere Mulden wieder mit Laubhumus und Schwemmerde füllten, zeigt besonders deutlich eine Grabung, die ich hinter dem Elgershäuser Pfarrhaus vornahm. Am Ende eines stark ausgebildeten Hohlweges brauchte ich nur 30 cm tief zu graben, um auf festes Gestein und zwei tiefe Radrillen zu stoßen. Zehn Meter weiter oberhalb jedoch war die Höhe des eingeschwemmten Materials schon über einen Meter angewachsen. (Bei einer solchen Grabung fand ich auch in 20 cm Tiefe ein etwa daumengroßes, stark verwittertes Stück Eisen, über dessen Herkunft und Alter ich aber nichts in Erfahrung bringen konnte). Durch diese Einschwemmung und die Verwitterung der Wegränder ist aus einem ehemaligen U-förmigen Einschnitt ein sehr flacher V-förmiger geworden. Daher ist die genaue Breite nicht mehr feststellbar, doch weist sie sich durch Grabungen und vorsichtiges Schätzen nicht breiter als 4 m aus. Demgegenüber laufen oft aber mehrere Hohlwege parallel nebeneinander, manchmal dicht, dann wieder mit 100 m Zwischenraum. Das legt die Vermutung nahe, daß nicht immer ein und derselbe Weg benutzt worden ist, sondern je nach Befahrbarkeit. Wenn ein Weg unpassierbar wurde, fuhr man einfach etwas seitlich vorbei. So kommt es, daß auf der Höhe hinter Elgershausen mehrere Hohlwege parallel zu liegen kommen. Es ist uns überliefert, daß in den Handelsstädten Wetzlar und Driedorf von Kaufleuten Ortsansässige angeheuert wurden, die gleich Lotsen die Wagen durch die „Untiefen“ steuerten und dann mit einem Fahrzeug in umgekehrter Richtung wieder zurückfuhren.

Unter solchen Verhältnissen spielt wahrscheinlich auch die Sage vom „Trompeters Loch“ die ja, wie fast alle Sagen, auch einen wahren Kern hat. Man erzählt, ein von Räubern gefangener Postillion habe als letzte Bitte den Wunsch geäußert, nur auf seinem Horn zu blasen. Die Bitte wurde ihm gewährt und so konnte er mit dem Lied „Wenn wir in höchten Nöten sein“ Hilfe herbeirufen und wurde so gerettet. In Wirklichkeit war er wohl in einem Schlammloch stecken geblieben und hat so Hilfe herbeigerufen. (Die Senke oberhalb Allendorf, die heute mit „Trompeters Loch“ bezeichnet wird und durch die die Hohe Straße führte, ist noch heute ein sehr feuchtes Gelände). All diese Indizien zeigen uns heute, daß die Straße in einem grauvollen Zustand gewesen sein muß. Sie war nicht befestigt und es sorgte auch niemand für ihre Instandhaltung. Zwar forderten die Territorialherren an den Grenzstationen ein Wegegeld, dieses wurde aber nur für die Rechtssicherheit der Durchreisenden gezahlt. Dieser Wegezoll ist auch zum Teil für den Ruf der Greifensteiner und Lichtensteiner als „Raubritter“ verantwortlich. Die Literatur, auf die sich diese Behauptung stützt, ist zum großen Teil befangen, da sie erstens vom Städtebund, also den Handelsstädten stammt, die ein Recht auf freien Durchzug forderten und jede auch nur geringe Geldforderung als großes Übel werteten.

Zweitens beruht diese Behauptung auf der Geschichtsschreibung der Nassauer, die den alten Greifensteiner Besitz in Driedorf für sich beanspruchten und mit Hilfe des Handels Greifenstein und Lichtenstein dort herausdrängen wollten.

Da im 17. und 18. Jahrhundert die Hohe Straße in dem baulichen Zustand, in dem sie sich befand, nicht mehr zum Warentransport ausreichte, wurde der Verkehr auf ihr immer geringer. Zudem taten sich neue Verkehrswege auf, die mehr die Städte (Dillenburg, Siegen usw.) berührten und so ist die Hohe Straße nicht mehr benutzt worden. Engverbunden mit ihrem Untergang sind auch die Auflösungen der Wallfahrtskapelle Elgershausen, die Übersiedlung der Solmsen Grafen von Greifenstein nach Braunfels und das Zurückfallen Driedorfs vom blühenden Handelsmittelpunkt in ein verkehrsaarmes Hinterland“.

Bezüglich des Ausbaues dieser Straße faßte die Gemeindevertretung Driedorf am 22. 12. 1900 den folgenden Beschluß: „Die Gemeindevertretung ist einverstanden, daß der königliche Forstfiskus den am Staatswald vorbeiführenden Wetzlarer Weg (Waldweg) auf seine Kosten ausbaut und gewährt einen Zuschuß hierfür von 1400 Mark.