

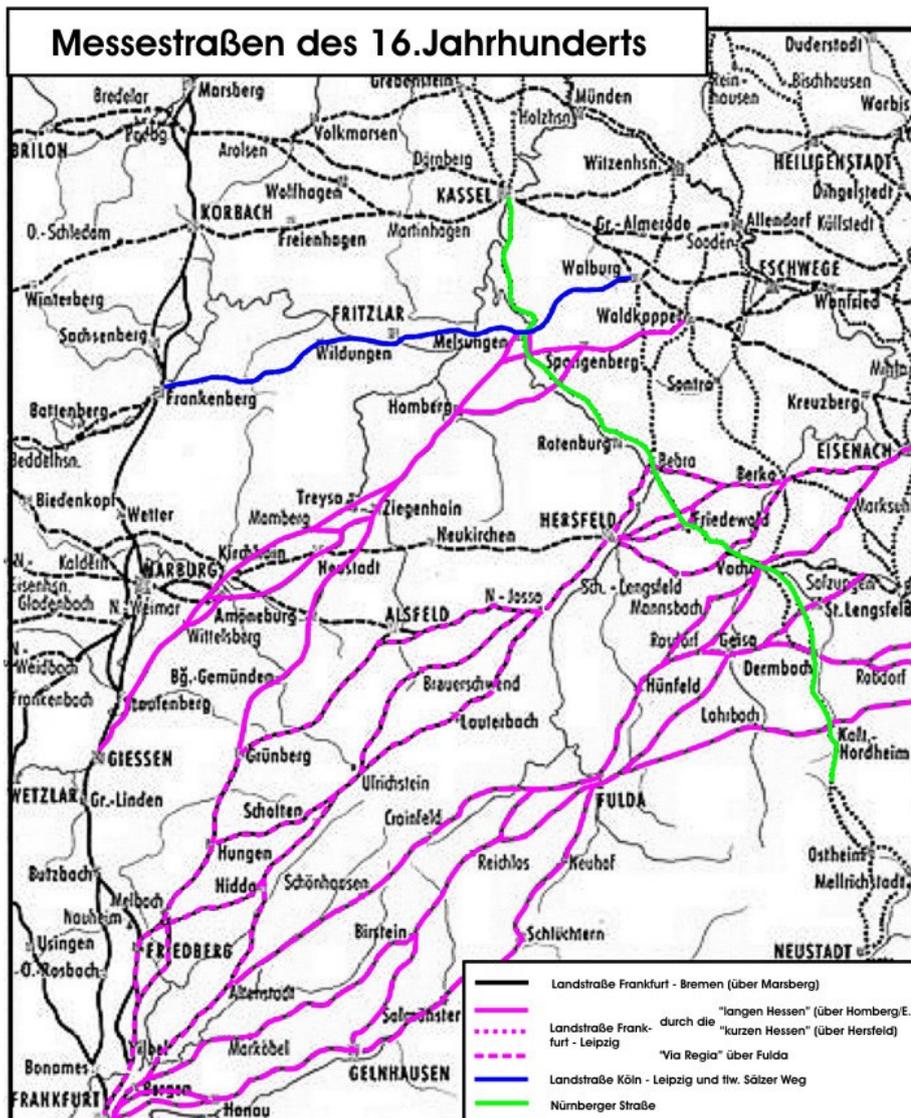
Spätmittelalterliche Straßen bei Eifershausen

Über die Straßen im Allgemeinen

Mittelalterliche Straßen sind mit heutigen Straßen nicht zu vergleichen. Es gab keine systematische Planung oder Linienführung, sondern Wege entstanden im wesentlichen zwischen den Handelsstädten (z.B. Frankfurt—Leipzig) oder dienten dem Salzhandel, bei uns, von der Werra in Richtung Westen. Darüber hinaus existierten Handelsstraßen schon viele Jahrhunderte vorher, die ältesten Nachweise gehen bis in die Zeit um 400 n.Chr. zurück, in die Zeit zum Ende der Völkerwanderung. Im wesentlichen führten die Straßen über Höhenrücken und kamen nur dann in Tallagen, wenn eine Stadt oder Ortschaft erreicht werden sollte, oder ein Fluss überquert werden musste um eine neue Richtung

einzuschlagen. Zum einen waren die Täler sehr sumpfig, zum anderen lief in höheren Lagen Regenwasser schneller ab und der Boden war von Natur aus hier fester als im Tal.

Je nach Zweck unterschied man verschiedene Arten von Straßen. Die meisten waren öffentliche Straßen, wie Reichs- oder Königsstraßen, Heerwege oder Landstraßen. Wer öffentliche Straßen verschlossen oder umgepflügt hatte wurde bestraft: Leibeigene bekamen vom Richter hundert Prügel, der Freie dagegen wurde mit einer Geldstrafe belegt, die Straßen mussten wieder geöffnet werden, trotz eventuell vorhandenen Getreidebestandes. Befestigte Straßen konnte man nur in den Gegenden, in denen sich römische Legionen aufhielten. Auch in Städten wurden, in besonders sumpfigen Gegenden teilweise die Wege mit Steinschotter oder Steinpflaster versehen, die dann als Steinstraßen oder auch Steingassen bezeichnet wurden.



Durch Pferde- oder Ochsenfuhrwerke wurden die völlig unbefestigten Wege natürlich stark beschädigt. Gräben, die teilweise bis zu 2 m tief waren bildeten sich, in denen Regenwasser die Erde aufweichte und wegspülte. Konnte die Straße an dieser Stelle nicht mehr befahren werden, fuhr man neben an weiter, so entstanden oft mehrere Wege nebeneinander. Gerade in Wäldern, in denen keine Oberflächenveränderungen durch landwirtschaftliche Arbeiten durchgeführt wurden, kann man noch heute diese alten Handelsrouten gut erkennen. Auch versuchte man die Straßen auszubessern, in dem man Äste und Reisig einarbeitete. Diese Reparatur hatte nur kurzfristigen Erfolg, da das Holz schnell faulte.

Sehr viele Klagen über den Zustand der Straßen fanden im 30 jährigen Krieg und danach ihren Höhepunkt. In einem Schreiben des Landgrafen Wilhelm VI von Hessen Kassel, aus dem Jahre 1651 an seine Beamten heißt es,

dass die Straßen nicht mehr befahrbar sind, teils mit Büschen bewachsen, Stege und Brücken seien verfallen, auf die nächsten Wiesen und Felder werde ausgewichen, zum Leidwesen und Schaden der Besitzer. Trotz Befehl zum Ausbessern geschah nichts.

Wegzoll

In Hessen gab es im sechzehnten Jahrhundert, unter Phillip dem Großmütigen, bereits einen Wegemeister dem die Aufsicht über die Straßen oblag. Obwohl bereits Wegezölle erhoben wurden, wurde die Last der Unterhaltung der Straßen auf die anliegenden Städte und Dörfern übertragen. Nur bei Brückenbauten durfte die Gemeinde das erforderliche Holz aus den herrschaftlichen Waldungen holen. Durch diese enorme Last wurde den Ortschaften die Erhebung eines Wegegeldes gestattet. So beschwert sich 1586 die Dorfschaft von Besse (Amt Gudensberg) bei Landgraf Wilhelm IV, dass es jährlich 700 Ruten Steinwege und 7 gewölbte Brücken in Stand zu halten haben. Die vielen schweren Wagen fügten den Anlagen so große Schäden zu, dass sie ohne Beisteuer diese Last in Zukunft nicht mehr tragen könnten. Der Landgraf bewilligte ihnen von jedem Pferd ein Heller Wegegeld.

Wie aus dem Lager- Stück- und Steuerbuch von Mosheim aus dem Jahr 1769 hervorgeht—die Straße von Fritzlar nach Spangenberg geht dicht am Dorf vorbei — hatte das Dorf die Kosten für die Instandhaltung zu tragen. Bereits 1675 beantragte die Gemeinde den Sälzerweg mit einer Gebühr zu belegen. Da dem Antrag entsprochen wurde, kann man davon ausgehen, dass der Ort auch hiervon Einnahmen bekommen hat.

Beschränkte sich die Instandhaltung der Straßen und Wege im 17. Jahrhundert noch darauf die Lächer und Sumpfpfuhlen mit Büschen und Reisig auszufüllen, begann man im 18. Jahrhundert die Straßen mit Steinen und Kies aufzufüllen, teilweise wurden Steine pflasterartig gelegt und mit kleingeschlagenen Steinen bedeckt. Unter Landgraf Karl im Jahr 1720 wurde eine Wegekommission gebildet. Die Straßen mussten 28 Fuß breit gebaut werden, die Mitte der Straße musste 3 Fuß höher als die Seitenränder sein, Gräben wurden angelegt und Wasserdurchlässe gebaut. Es war der Beginn der Anlage von Chausseen.

Straßen waren schon immer die Lebensadern des Landes, so lagen fast alle Städte und Burgen an alten Straßen. Alle öffentlichen Straßen standen unter dem Königsbanner und konnten nur durch kaiserliche Belehrung in die Reichsstände überge-

hen, blieben aber weiterhin Reichsstraßen. Jeder Benutzer der Straße stand unter dem Land- oder Königsfriede, das heißt, die Inhaber der Straße waren verpflichtet für die Sicherheit der Reisenden Sorge zu tragen. Aus dieser Rechtsstellung entstand das "Geleit", das mit dem Besitz der Straße einherging.

Der Geleitsherr sorgte durch die Aufstellung von Bewaffneten für die Sicherheit der Reisenden, anfänglich noch ohne Entgelt, denn dafür waren die Zölle bestimmt. Geschah dennoch ein Raubüberfall, so war der Geleitsherr verpflichtet den entstandenen Schaden zu ersetzen. Später wurde neben den Zöllen noch Geleitgeld erhoben. Natürlich bekamen nur diejenigen ihren Schaden bei Überfällen ersetzt, die auch Geleit genommen und entsprechen gezahlt hatten. Zu dem Geleitgeld kam bald auch die Unterhaltung der bewaffneten Geleitsreiter hinzu, es konnte sich kaum ein Reisender das Geleit noch leisten. Infolgedessen wurden gegen Gebühr sogenannte Geleitsbriefe ausgestellt, die jeder Reisende kaufen musste, eine sprudelnde Quelle der herrschaftlichen Einnahmen. Die Belastungen für die Fuhr- und Kaufleute durch die Geleitkosten unterschieden sich nicht mehr von denen der Raubüberfälle, zumal trotz des Geleites, es zu zahlreichen Überfällen auch durch adlige Räuber kam. Chroniken größerer Handelsstädte berichten, dass einer große Anzahl von Edelleuten ihre Raublust mit dem Verlust ihrer Burg und teilweise mit ihrem Leben büßten.

Die in großer Zahl reisenden Fuhrleute bewaffneten sich und scharten sich zusammen, um sich vor Überfällen zu schützen und sich angesichts der schlechten Straßen gegenseitig Hilfe zu gewähren. So sollen um Jahr 1620 circa 100 Güterwagen in einem Zug von Frankfurt in Richtung Marburg gezogen sein. Die Zahl der Fuhrleute war im 16. Jahrhundert ungeheuer groß, in allen Orten an den Straßen wohnten sie und gerade in gebirgigen Gebieten, in denen die Landwirtschaft wenig abwirft, gab es sehr viele davon. In unserer Region gab es nach dem Historiker Georg Landau, in Kehrenbach und in Hilgershausen viele Fuhrleute.

Trotz des schlechten Zustandes der Straßen kamen die Reisenden relativ schnell voran. Sowohl Fürsten als auch Handelsleute legten täglich zwischen 4 bis 6 Meilen auf dem Pferd reitend zurück. Fuhrleute schafften täglich zwischen 3 und 4 Meilen.

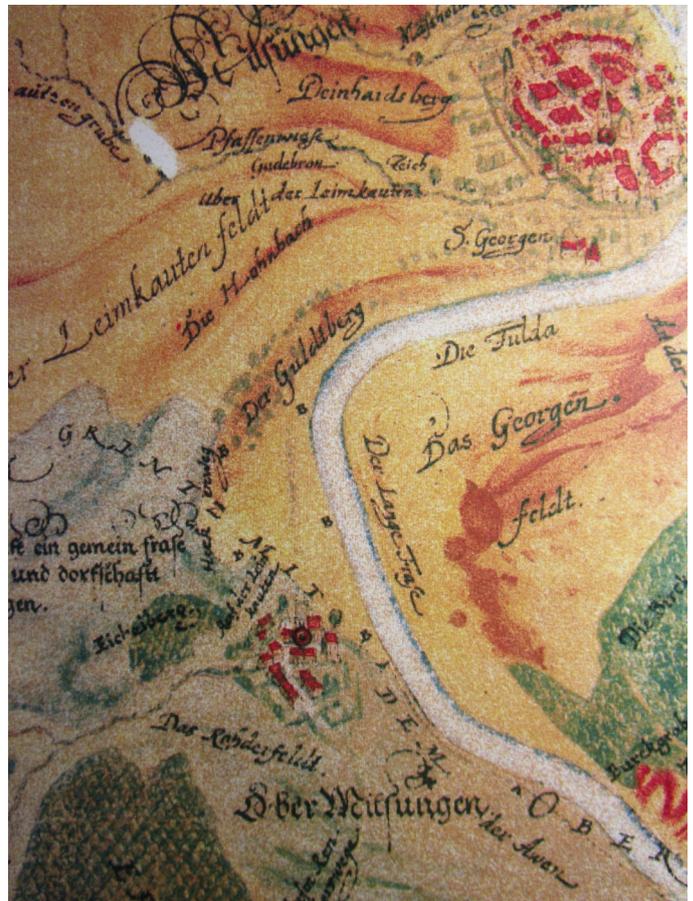
(Eine Meile waren 10000 Schritte. Ein Schritt entsprach ca. 75 cm, eine Meile war demnach ca. 7,5 Kilometer.

Eine Kurhess. Meile waren 32000 Fuß = 9,206 Km.)

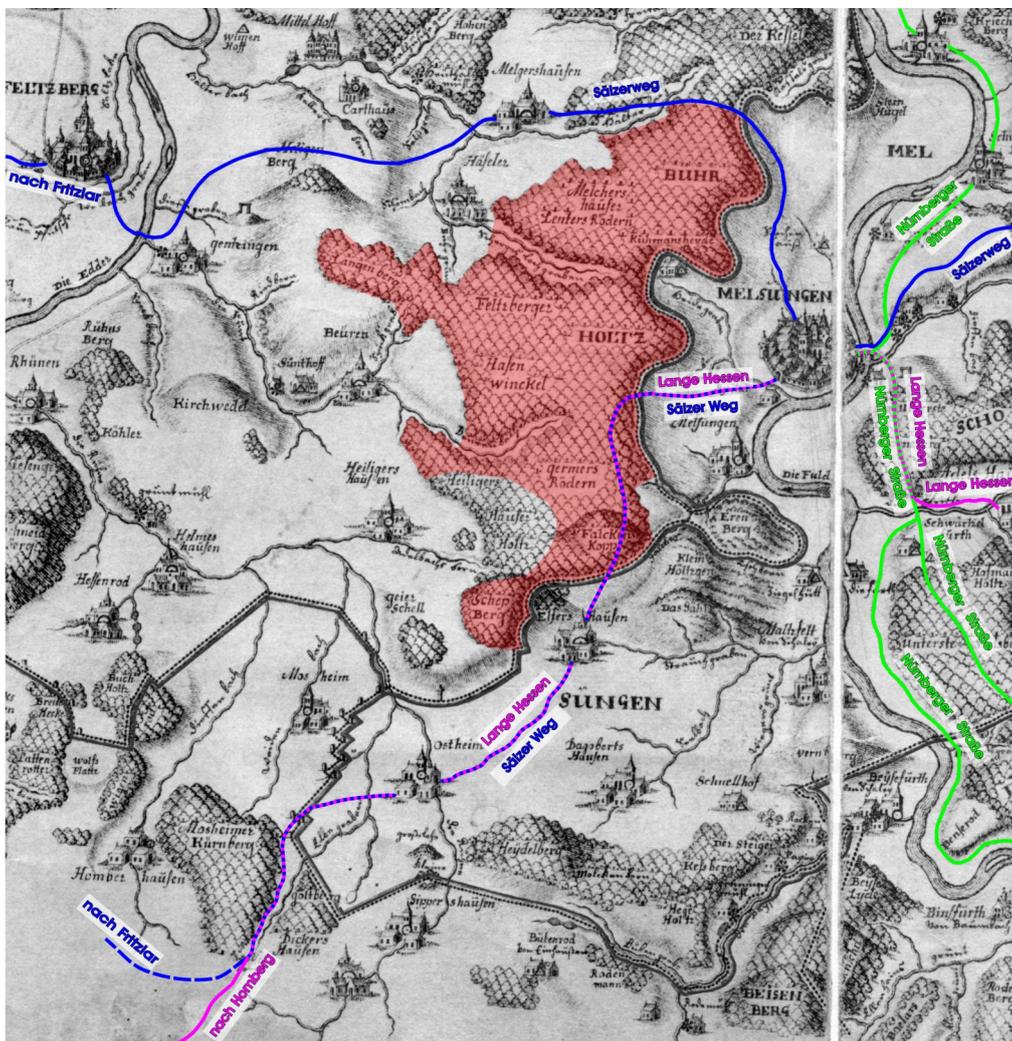
Drei mittelalterliche Straßen bei Melsungen

Melsungen lag an der Kreuzung von drei mittelalterlichen Handelsrouten.

- ⇒ Dem Sälzerweg (West-Ost), auf dem die Karren mit Salz, dem wichtigsten Handelsgut des Mittelalters, aus der Gegend um Bad Soden und den osthessischen und Thüringer Salzbergwerken Richtung Westen kamen.
- ⇒ Der Nürnberger Landstraße (Nord-Süd), die noch bis in das vorige Jahrhundert hinein als Heer- und Handelsstraße diente.
- ⇒ Die Handelsstraße zwischen den Messestädten Frankfurt und Leipzig „durch die langen Hessen“, die südlich von Melsungen, bei der Domäne Fahre die Fulda überquerte. (Bei Hochwasser mussten die Fuhrleute über Melsungen fahren um hier die Fuldabrücke zu benutzen. Die Straße war ab hier in Richtung Eifershausen identisch mit dem Sälzerweg.)



„Stengel, Landtafeln. Wilhelm Dilichs Landtafeln hessischer Ämter, aus dem Jahr 1615. (2*)



Schleenstein'sche Karte, (1705-1715) mit den wichtigsten Straßen. Sälzerweg, Lange Hessen und Nürnberger Straße

Entnommen aus Grenzbezug Nr. 5, vom 13.06.2010 von Herrn Kurt Maurer (3*)

Zwei mittelalterliche Handelsrouten bei Elfershausen

„Durch die Langen Hessen.“

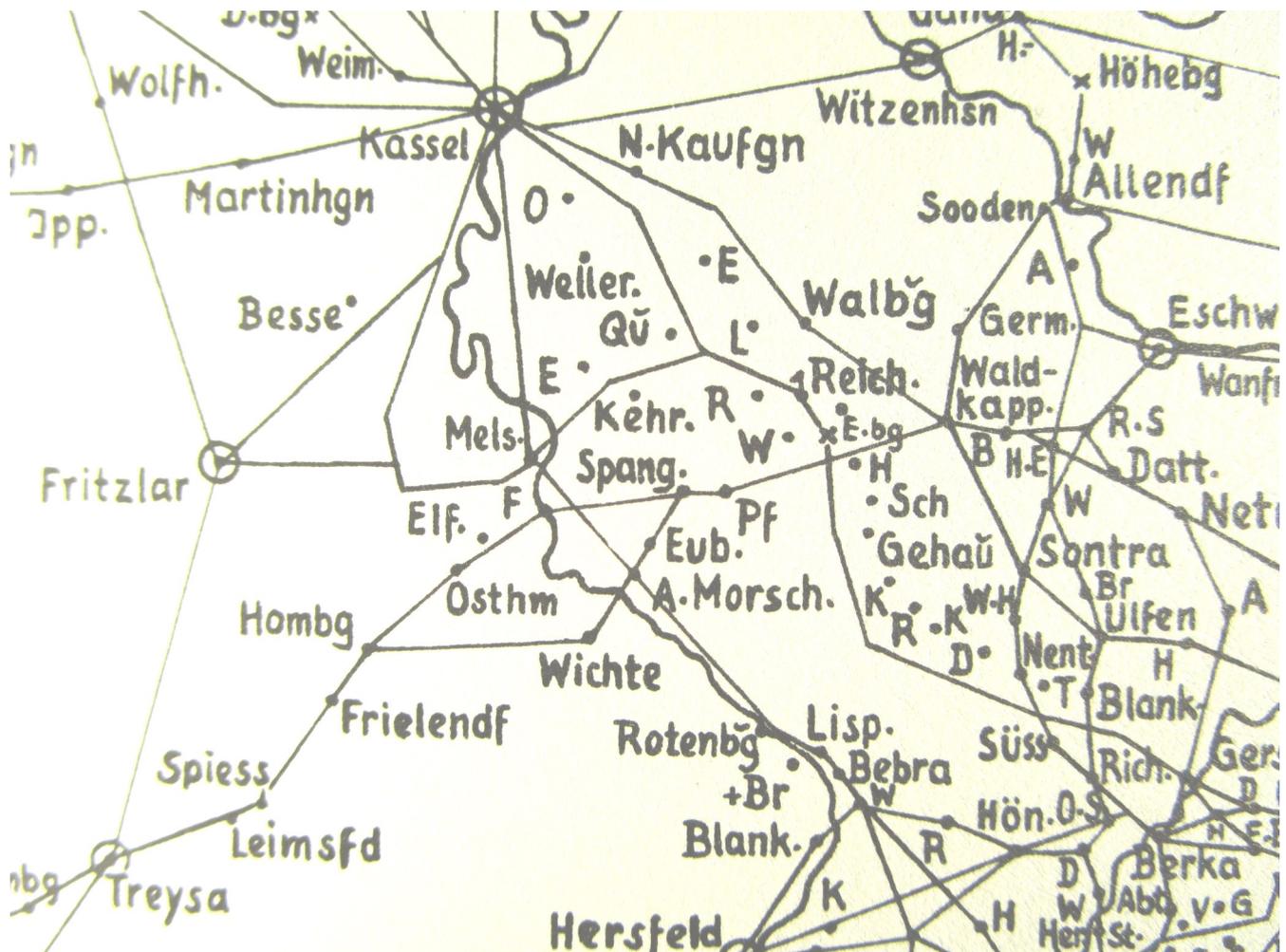
Von Frankfurt führten drei Hauptrouten in Richtung Leipzig. Die nördlichste Straße, durch die „langen Hessen“ die mittlere Straße, „die kurzen Hessen“ genannt, und die südliche Route, „Via Regia“ genannt. Durch unsere Region führte die „die langen Hessen“.

Für den Geleitschutz waren die Eigentümer der Straßen, hier die Hessischen Landgrafen zuständig. Um Kosten zu sparen, wurde 1549 das große Geleit „durch die kurzen Hessen“ auf Anordnung von Landgraf Philipp eingestellt, und nur auf besonderem Verlangen der Kaufleute gab es Geleitschutz; natürlich nur gegen entsprechende Bezahlung. Auch gab es im Raum Hersfeld wohl öfters Überfälle, trotz Geleitschutz. Im Jahre 1556 bat Sachsen-Weimar den Hess. Landgrafen jeglichen Geleitschutz durch „die kurzen Hessen“ aufzuheben und

die Leipziger anzuweisen, in Zukunft nur noch auf der Straße über Kreuzburg und „durch die langen

Hessen“ nach Frankfurt zu ziehen. Am 8. Oktober des gleichen Jahres wurde ein entsprechender Vertrag geschlossen. Die Kaufleute jedoch waren mit diesem Umweg nicht einverstanden. Sie scharten sich mit bis zu 50 Leuten zusammen, jeder bewaffnete sich mit 1 – 2 Feuerrohren und so zogen sie weiterhin durch „die kurzen Hessen“. Die Straßen seien hier besser, für eine Tagesreise von 5 bis 6 Meilen benötigten sie nur 7 – 8 Stunden, gegenüber 10 – 12 Stunden durch die „langen Hessen“. Ein weiterer Grund für die Kaufleute den Weg über Homberg und Treysa zu meiden, war wohl die zu dieser Zeit hier herrschende Pest.

Die Straße „durch die langen Hessen“ führte von Frankfurt durch den Raum um Giesen, Marburg,



Georg Landau: Alte Straßen, Kartenteil aus „Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, im Jahr 1958 erschienen.

Die südliche Straße

Über Wichte führte die südliche Variante, die schon 1238 als öffentliche Straße (strata publica) erwähnt wurde. Im weiteren Verlauf wurde die Fulda über eine Brücke, bei der späteren Wüstung Leimbach überquert. Diese wurde bereits 1446 als „steinerne Brücke“ bezeichnet, die Pfeiler waren Mitte des 19. Jahrhunderts noch zu sehen. Der Leimbachshof bei Altmorschen dürfte in der Nähe dieser untergegangenen Dorfschaft liegen. Eubach und Spangenberg waren weitere Orte der südlichen Variante, die sich hier wieder mit dem nördlichen Zweig vereinigt. Nach dem Verfall der Leimbacher Brücke benutzte man beim hohen Wasserstand der Fulda die südli-

che Variante nicht mehr. Unter diesen Umständen konnte natürlich auch die Fuldafähre oder die Furt bei der Fahre in Malsfeld nicht benutzt werden, man musste über Elfershausen, südlich am Falkenkopf vorbei den „Sälzer Weg“ nach Melsungen benutzen. Nach 1200 wurde an der Stelle der heutigen „Bartenwetterbrücke“ eine Brücke gebaut, wo man gefahrlos die Fulda überqueren konnte. Im weiteren Verlauf führte die Straße über den Pfierrain in östliche Richtung. Dieser steile Abstieg war ein nur schwer zu bewältigendes Hindernis. Nach einem schweren Postkutschenunfall im späten 18. Jahrhundert verlegte man die Straße ins Tal.



Dilichs „Spezial-taffel“
von Elfershausen
aus dem Jahr 1616 (2*)

(In der Mitte unten ist
die obere und die untere
Landstraße zu sehen)

Die nördliche Straße

Die nördliche Straße führte von Homberg an Mosheim vorbei, durch das Dorf Ostheim weiter zur Gemarkung Elfershausen. Dilich zeichnete bei seiner Aufmessung von Elfershausen, in der „Spezial-taffel“ von 1616 zwei Landstraßen ein. Von Ostheim kommend ist die „obere Landstraße“ in Höhe der Gemarkungsgrenze von der heutigen Landstraße 3224 in Richtung Wolfsgraben abgebogen. Bis dahin waren „Sälzer Weg“ und „durch die langen Hessen“ identisch.

Bei der unteren Landstraße handelt es sich vermutlich um den „Homberger Weg“, in Dagobertshausen auch „Hommer Weg“ genannt. Dieser über Mörshausen gehende Weg führte durch das jetzige Industriegebiet, in etwa zwischen Reimer und DHL, vereinigte sich mit der oberen Landstraße wieder bei der Auffahrt der K 28, auf den im Jahre 2003

gebauten Autobahnzubringer (K 15).

Ab hier ging die Straße am Wolfsgraben und Stellbach entlang nach Malsfeld. Spuren dieses Weges sind auch heute noch zu sehen. Der Malsfelder Lokalhistoriker Konrad Müldner hatte Herrn Kurt Maurer und mich 1991 gebeten, die Reste dieses Weges aufzumessen und zu dokumentieren. (siehe Seiten 14 u. 15) Dies ist in seiner Publikation „Der Stellbach im Wolfsgraben und im Dorf“ aus dem Jahr 1992 veröffentlicht.

Auch führte von Elfershausen ein Weg zum Wolfsgraben und Stellbach, überquerte diesen und ging weiter nach Beiseförth zur Roggenmühle, am Ortsrand von Beiseförth gelegen. Hier haben die Elfershäuser ihr Getreide mahlen lassen.

„Die langen Hessen“ in Malsfeld.

In Dilichs „Spezial taffel“ von Malsfeld aus dem Jahr 1615 sind nur andeutungsweise Wege zu sehen. Schemenhaft ist ein Weg von der Fahre durch die Fulda zur Ziegelhütte zu erkennen. Weiter führt er zum Fahrhof (vermutlich ein Vorwerk der Fahre) und von hier in fast gerader Linie zum Ortseingang nach Malsfeld.

Anders die Aufmessung aus dem Jahre 1616 von Elfershausen. Hier ist die Dorfschaft Malsfeld etwas erweitert dargestellt. Deutlich zu erkennen ist ein Weg, beginnend auf der damals einzigen Straße in Malsfeld, dem heutigen Steinweg. In etwa führt der Weg über die jetzige Bachstraße in westliche Richtung. Nach etwa 300 m überquert der Weg den Stellbach und führt an diesem und dem anschließenden Wolfsgraben entlang in Richtung Elfershausen. Unter der Bachstraße verläuft seit 1876 der Stellbach. Der befand sich bis dahin als offener Bach, etwas südlich der jetzigen Stettiner Straße, früher Lohgasse genannt. Erst im Zusammenhang mit dem Bau der Berlin – Koblenzer Eisenbahn (auch Kanonenbahn genannt) wurde der Stellbach verlegt und unter der Bachstraße verrohrt.

Da die alten Handelsstraßen oft verzweigt waren, wird es wohl auch in diesem Bereich mehrere Wege in Richtung Spangenberg gegeben haben. Kurt Maurer beschreibt in seinem Grenzbezug Nr. 5 eine Variante von der Ziegelhütte kommend über die Wüstung Dackenborn nach Elfershausen. In der Niveau Karte - Aufmessung von 1847/1848 - ist noch ein gestrichelter Weg zu erkennen, der von der Ziegelhütte her steil bergauf in Richtung der früherem Wüstung verläuft und über einen Feldweg an die Straße nach Elfershausen angebunden ist. In dem kleinen Wäldchen oberhalb der Ziegelhütte ist teilweise noch heute ein Weg vorhanden, der möglicherweise mit diesem identisch ist. Auf einen Fußpfad nach Homberg an dieser Stelle, weist auch der Malsfelder Dorfherr von Scholley hin. Aus Anlass einer Grenzstreitigkeit bei der Ziegelhütte trägt er am 3. November 1654 in sein „Exercitienbuch“ ein:*„die Maltzfeldischen haben von dem in der Bielhude stehenden Stein über der Ziegelhütte her und bis vor den Zaun, so an dem Fußpfad her, welcher nach Homberg gehet gemacht“*..... Neben der Fuldaüberquerung bei der Fahre, gab es noch eine weitere Furt in Nähe der heutigen Malsfelder Brücke am Sportplatz.



Fahre und Ziegelhütte; Ausschnitt aus Wilhelm Dilichs „Spezial-taffel“ von Malsfeld aus dem Jahr 1615 ⁽²⁾

Weg über die Fahre und Schwerzelfurth

Welcher Weg auch immer benutzt wurde, bei der Ziegelhütte musste die Fulda entweder durchquert oder überquert werden, um auf die andere Seite zur Fahre zu kommen. Vermutlich leitet sich der Begriff Fahre von einer Fähre ab, die teilweise vorhanden war. Die älteste mir bekannte Datierung der Fulda-

überquerung stammt von dem früheren Obermelsunger Ludwig Schröder (Lehrer hier von 1914 – 1946) der in seiner Chronik schreibt:

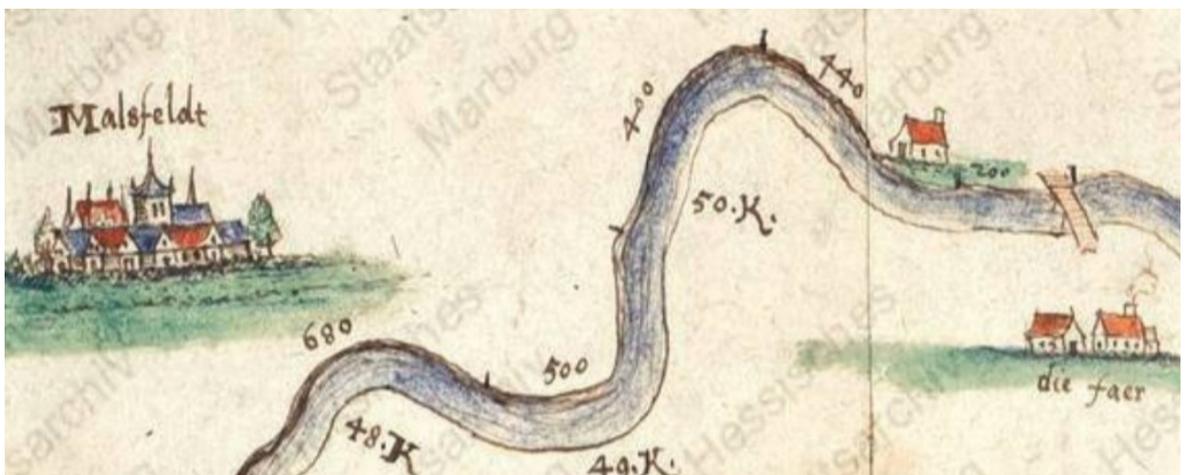
„Von Fritzlar drang Windfried gegen Morgen vor, nachdem ihn Papst Gregor II (716 – 731 zum Bischoff geweiht hatte. Auf dem Weg muss er bei der Fahre die Fulda überschritten haben, da er der rheinisch, thüringischen Handelsstraße folgte. Bei der Fahre ging die alte Straße von Köln nach Thüringen über die Fulda und da der Übergang mittels einer Fähre bewerkstelligt wurde, so bekam das Haus des Fährmanns jenen Namen. Zugleich stand für die Reisenden an jedem Ufer eine Herberge. In der Nähe der Fahre befindet sich der Buschberg, der früher Bischofsberg, dann Boschberg oder Buschwaldsköpfchen genannt wurde. Man nimmt an, dass dieser Berg eine Erinnerung an Bonifatius bildet“.



Fahre mit Herberge in „Gretzmüllers Abriss aus dem Jahr 1606“ (4*)

Vermutlich wurde die nördliche Variante der „Langen Hessen“ damals oft benutzt, da man im 15. Jahrhundert hier eine Brücke gebaut hat. Zeugnisse hiervon finden sich in den Einnahmeregistern des Melsunger Schultheißen von 1457/1458, sowie 1491 in Melsunger Amtsrechnungen. Auch im Salbuch des ehemaligen Klosters Heydau wird 1574 eine Brücke bei der Fahre erwähnt. Auf der Stromkarte von Joist Moers aus dem Jahr 1597 ist die Brücke noch eingezeichnet. Aber einige Jahre spä-

ter, in Gretzmüllers „Abriss von Schwerzelfurth“ aus dem Jahr 1606 und 1615 in Dilichs Aufmessung befindet sich hier keine Brücke mehr. Der Hof Schwerzelfurth war ein landgräfliches Gut und wurde wohl von den Betreibern der Herberge Fahre bewirtschaftet. 1776 wurde der Hof der Fahre zugeschlagen, um 1800 etwa wurden die Gebäude abgerissen.



Stromkarte von Joist Moers 1597 (Kopie vom Staatsarchiv Marburg)

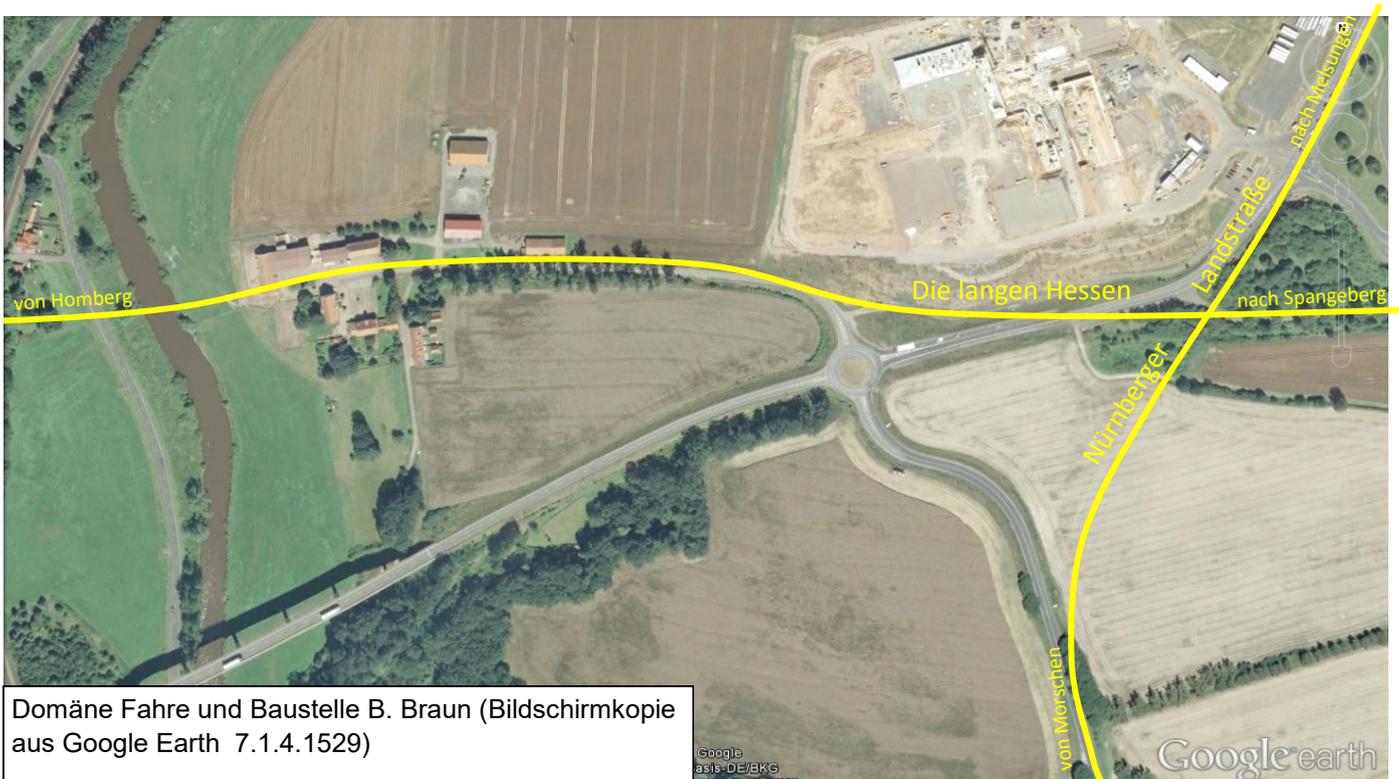
Von der Fahre führte die Straße weiter über den Hof Schwerzelsfurth in Richtung Spangenberg. Hier beim Hof Schwerzelsfurth kreuzten sich die „Langen Hessen“ mit der „Nürnberger Straße“, einer alten Nord- Südverbindung. Lediglich ein Graben hinter den Fabrikgebäuden der Firma Braun deutet auf die „Nürnberger Straße“ hin, während die „Langen Hessen“ noch als Feldweg zu sehen sind.

(Die Nürnberger Landstraße hier im Tal, entstand vermutlich erst nach der Fuldakanalisierung durch Landgraf Moritz.)

Bis zur Gründung von Spangenberg zog man von der Fahre über den Wildsberg, auf dem Höhenrücken in Richtung Werra. Später ging die Straße über Bergheim und Spangenberg durch das Pfeiffertal.



Hof Schwerzelsfurth in „Gretzmüllers Abriss aus dem Jahr 1606“ (4*
(Norden ist nach unten)



Domäne Fahre und Baustelle B. Braun (Bildschirmkopie aus Google Earth 7.1.4.1529)

Der Sälzerweg

Der Sälzer Weg im Raum Melsungen

Der in unserem Raum liegende „Sälzer Weg“ war Teil einer Fernstraße, die von den Niederlanden über das Sauerland ins Thüringische führte. Bereits um 300 bis 400 n. Chr. fuhrten Salzhändler aus der Gegend um Bad Sooden-Allendorf kommend über Melsungen in Richtung Fritzlar um ihre wertvolle Fracht zu verkaufen. Kurt Maurer berichtet von zwei Wegen zwischen Hess. Lichtenau und Melsungen. Bis etwa 1200 führte der Weg über die „Günsteroder Höhe“, weiter über die „Finstere Höhe“ und an der „Weltkugel“ vorbei zur Karlsschanze. Von hier ging es zur Fulda hinunter wo diese vermutlich bei der Hospitalsfurt durchquert wurde. Nach 1200 etwa, nachdem die Brücke in Melsungen gebaut wurde, führte der Weg durch den Riedforst, an Günsterode und Kehrenbach vorbei nach Melsungen. Dieser Weg wird in Topographischen Karten noch heute als der Sälzerweg bezeichnet. Auch gibt es den Sälzerweg in Melsungen noch, wie man aus dem Straßennamen erkennen kann. Ab Melsungen gab es vier Wege nach Gensungen. Der wohl am meist befahrene Weg führte aus dem Fritzlarer Tor, durch den Hombachsgraben und den Bürsgrund hinauf durch den Markwald, weiter am Südhang des Heiligenbergs vorbei nach Gensungen. Ein weiterer Weg ging über die Mittelhöhle und Melgershausen nach Gensungen, wo die Eder durchquert wurde. Später gab es hier eine Brücke. Ein dritter Weg führte aus dem Kasseler Tor, über die Straße „Alter Kesselberg“ durch das Melsunger Feld, in etwa bei der „Albrecht Hütte“ in den Wald, weiter über Melgershausen und Gensungen in Richtung Fritzlar.

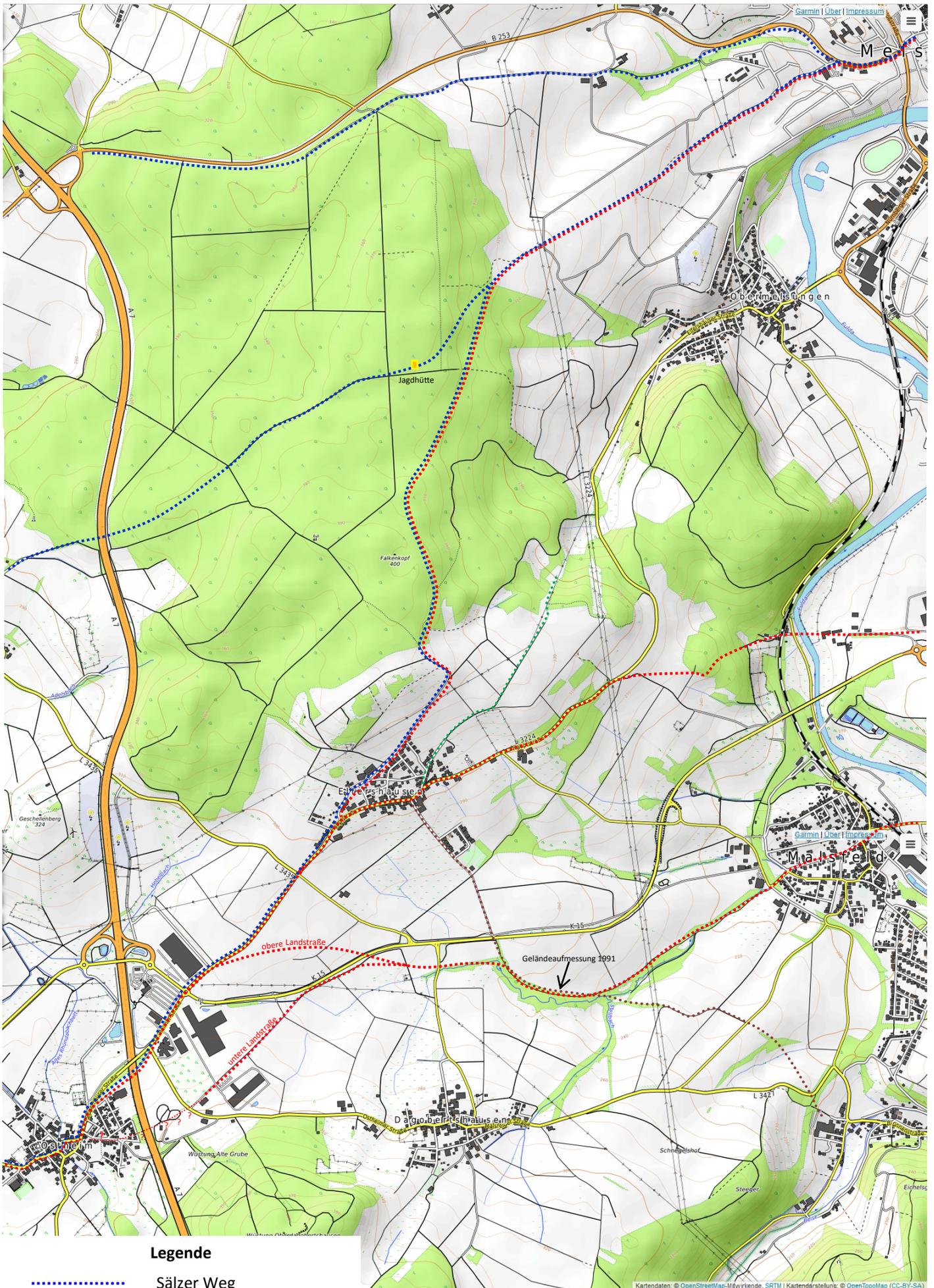
Der vierte Weg ist teilweise mit einem Ast der „Langen Hessen“ identisch. Von der heutigen „Fritzlarer Straße“ in Melsungen folgt er dem Abzweig in den „Hessenwinkel“ und über den „Hilgershäuser Weg“ in fast gerader Linie zum „Brand“, im „Markwald Beuerholz“ gelegen.

Dieser Wald wurde 1360 von Landgraf Heinrich II der Stadt Felsberg und den Ortschaften Gensun

gen, Beuern, Heßlar und Melgershausen geschenkt. Natürlich erfolgte diese Schenkung nicht völlig uneigennützig, wollte sich der Landgraf doch hierdurch die Unterstützung der Bevölkerung sichern. Die brauchte er, da er im Streit mit dem Adel über sein sehr zerklüftetes, flickenhaftes Herrschaftsgebiet lag. Diese Auseinandersetzung endete im sogenannten Sternkrieg.

In der Feldlage von Melsungen sind heute noch Reste des Weges zu sehen. Besonders deutliche Spuren aber sieht man im Wald. In dem weichen Waldboden, besonders da, wo der Weg aus der Feldlage kommend im Wald beginnt, findet man mehrere, nebeneinander liegende Rinnen, die durch Bodenerosion teilweise über 1,8 m tief sind. Hier gabelt sich der Weg in Richtung Hilgershausen und Elfershausen. Der Weg nach Hilgershausen führt hier steil bergan, über das heutige Gelände einer großen Jagdhütte am „Zimmermannsweg“. Dieser Weg wurde nach dem früheren Bürgermeister von Felsberg, Herrn Zimmermann benannt. Kraft ihres Amtes waren die Felsberger Bürgermeister, bis vor einigen Jahren, auch zugleich Obermärker, das heißt, sie waren die Vorsitzenden der Eigentümergemeinschaft des „Mark Waldes“. Mit „Mark“ wurde früher, in Germanischer Zeit, das ungeteilte, von der gesamten Dorfschaft genutzte Land bzw. der allen zur Verfügung stehende Wald bezeichnet.

Ab dieser Jagdhütte geht es bergab, weiter auf einem teilweise geschotterten Weg in Richtung Autobahn. Durch den Bau der Autobahn wurde der Weg in diesem Bereich zerstört. Der heutige Weg führt in Richtung Süden an der Autobahn entlang und unterquert diese. Mit dem Sälzerweg identisch ist noch der Feldweg vom Ortsrand Hilgershausen, an der Hilgershäuser Grillhütte entlang in gerader Linie bis zur Autobahn. Im Wald, etwas nördlich vom Sälzerweg ist noch heute ein Hügelgrab aus der Hallstattzeit zu sehen. Etwa 200 m südlich der Autobahnunterführung wurde bis um 1850 ein Kohlebergwerk betrieben. Der Stolleneingang des Untertagebergwerks lag im Bereich der heutigen Autobahn, zu erkennen hiervon ist nichts mehr.



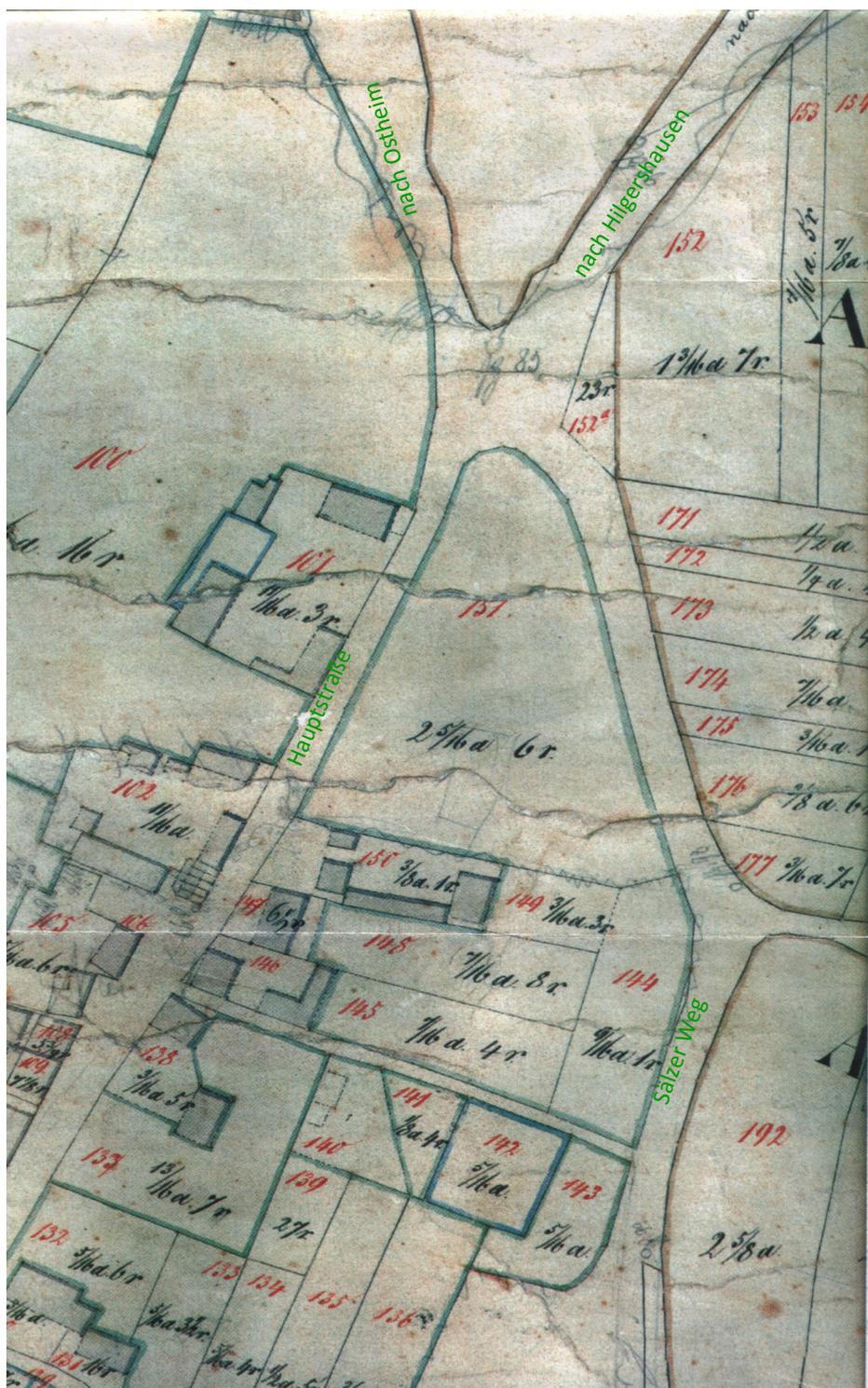
Kartendaten: © [OpenStreetMap](#)-Mitwirkende, SRTM | Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA)

Wenn man auf dem Sälzerweg, an der Gemarkungsgrenze zwischen Beuern und Elfershausen, aus dem Wald kommt findet man wieder einen Feldweg vor, der ab einer Baumgruppe (Kirsche, Birke und Linde) asphaltiert, weiter am nördlichen Baugebiet und einem Alten- und Pflegeheim vorbei führt. Von einer Bank, die an die frühere Gaststätte König erinnert, hat man von dieser Baumgruppe eine herrliche Aussicht in Fuldatal und Pfeiffetal, sowie in das Homberger Hochland. Bei guter Sicht kann man neben 16 Ortschaften auch die Salzhalde bei Phillipstal, den sogenannten „Monte Kali“ sowie die Sendetürme des Meisners sehen.

Der weitere Verlauf des „Sälzer Weges“ ist ab dem Alten- und Pflegeheim der Rasenweg, der auf die Hauptstraße mündet.

Wie die Aufmessung der Gemarkung von 1731 zeigt, gab es hier noch eine Abzweigung nach Hilgershausen. Dieser Weg führte über das Grundstück Vitt (Hauptstraße 52) und weiter in etwa über das jetzige Grundstück der Familie Engel, (Waldstraße 10) auf die Landstraße (L 3435) nach Hilgershausen. Hier traf diese Straße auf den nördlichen, weiter oben beschriebenen Sälzerweg und führte über Fritzlar und Frankenberg bis in den Kölner Raum.

Der südliche Abzweig entspricht der heutigen Hauptstraße und verläuft, zumindest um 1730, auf der heutigen L 3424 in Richtung Ostheim und trifft hier auf die „langen Hessen“.



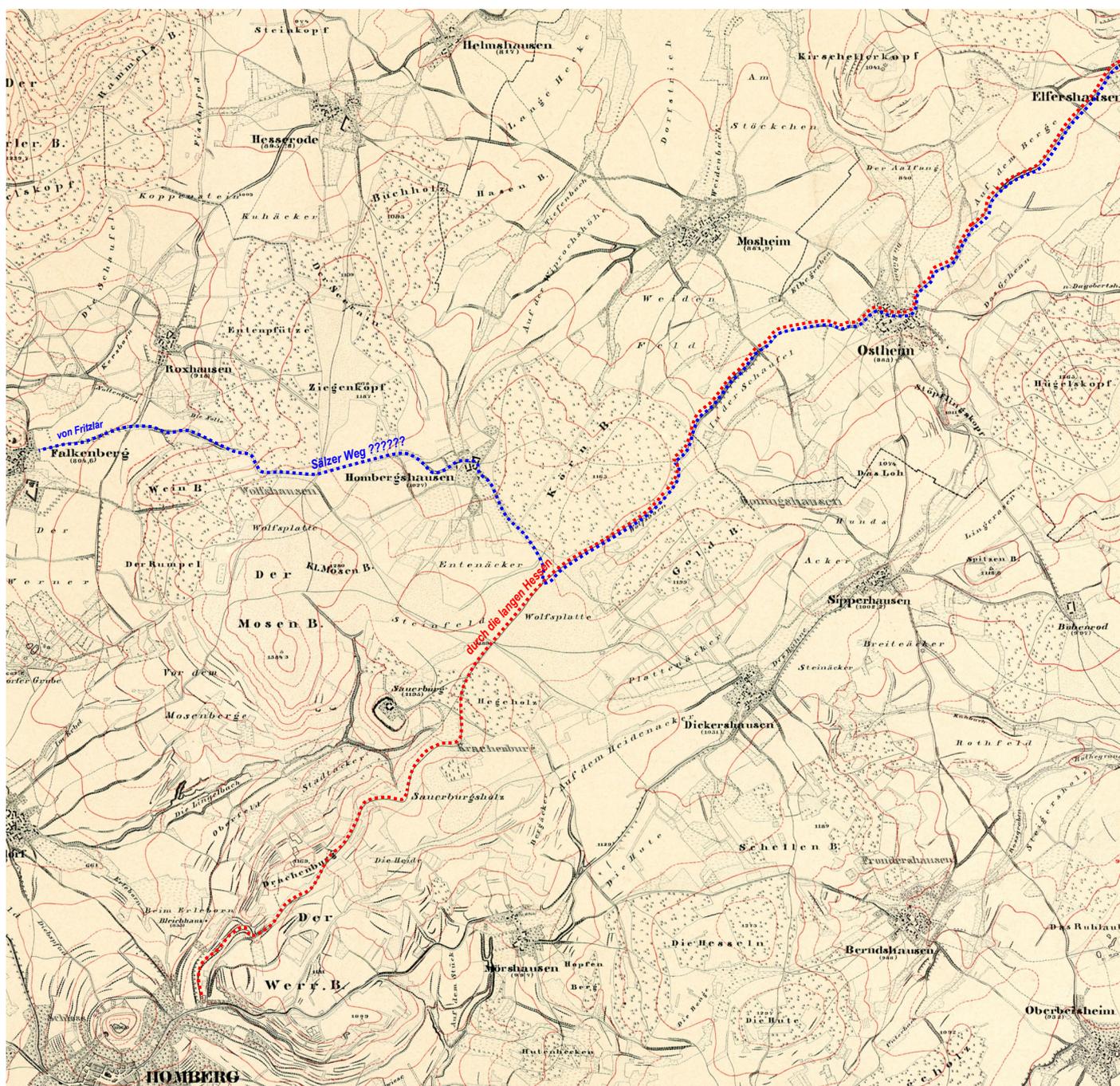
Aufmessung der Gemarkung Elfershausen von 1731 durch Landmesser Martin Schmierfeld (Die grüne Beschriftung wurde nachträglich eingefügt)

In Ostheim selbst kann die genaue Wegführung nicht mehr nachgewiesen werden. Dies betrifft sowohl den „Sälzer Weg“ als auch den Weg „durch die langen Hessen“ die vermutlich hinter Elfershausen zusammenstoßen und ab hier zusammen durch Ostheim verlaufen. Im Lager-, Stück-, und Steuerbuch der Dorfschaft Ostheim, aus dem Jahre 1745 heißt es: „Die Fahrstraße von Milsungen und Homberg gehet hierdurch, die Pabsage aber ist nicht stark“.

Die „Schleenstein`schen Karte“, entstanden um 1710, weist die von Homberg kommende Straße

nach. (Siehe Seite 3) In der Niveau Karte des Kurfürstentums Hessen kann man den Straßenverlauf erkennen. Über den Werrberg kommend, an der Sauerburg vorbei und durch den Wolfsborn, entspricht dies im wesentlichen dem heutigen Verlauf der Landstraße 3224.

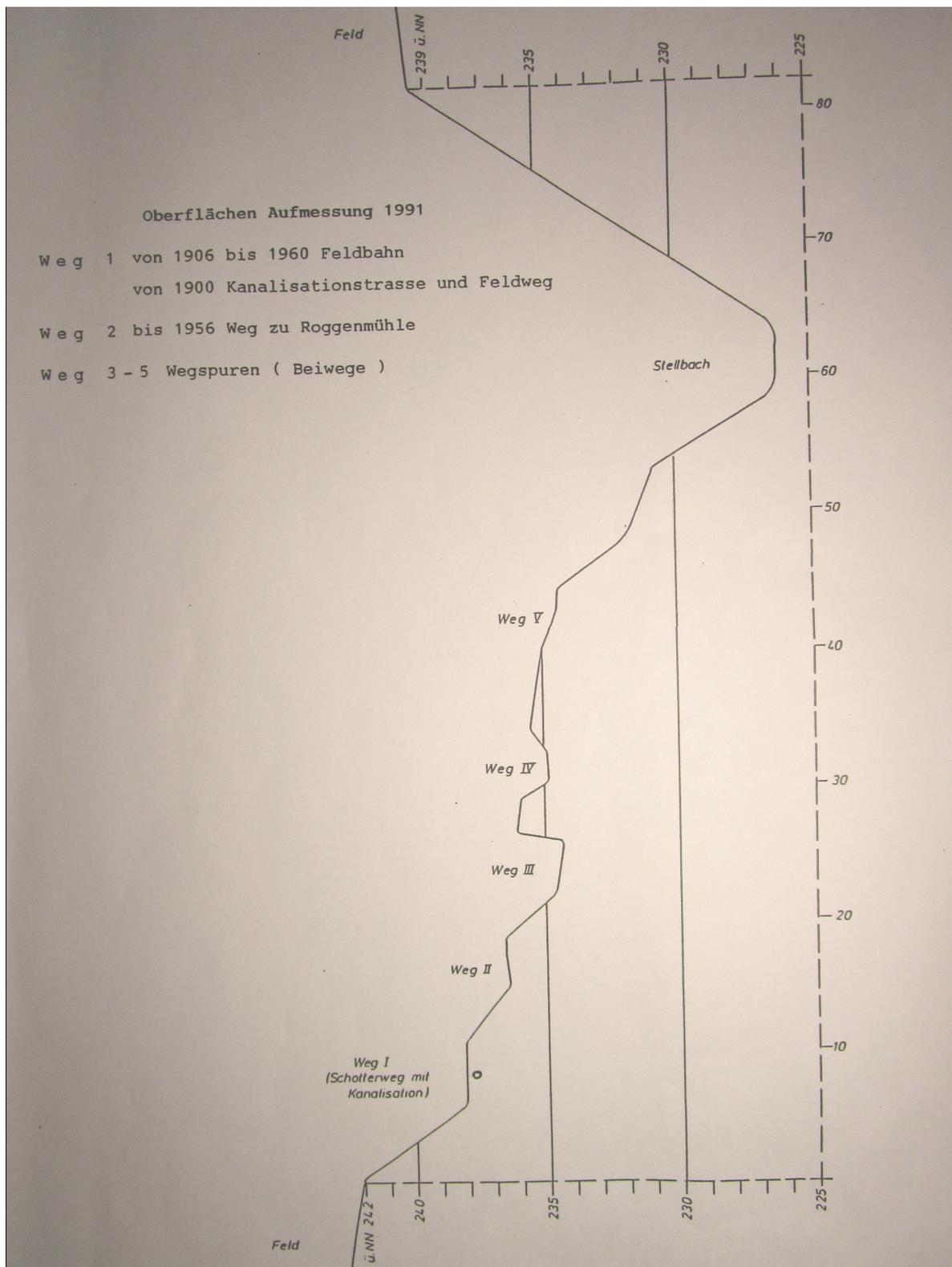
Nicht belegt hingegen ist im weiteren der Sälzer Weg. Eine mögliche Variante, bzw. ein möglicher Zweig von mehreren, könnte über Hombergshausen in Richtung Fritzlar verlaufen.



Niveau Karte „Kurfürstentum Hessen“ Blatt Homberg

Entnommen vom Landesgeschichtlichen Informationssystem Hessen (Lagis Hessen) (6*)

Schnitt der Geländeaufmessung am Stellbach



„Der Stellbach im Wolfsgraben und im Dorf“ von Konrad Müldner, aus dem Jahr 1992.
(Zeichnung um 90 Grad im Uhrzeigersinn drehen)

Der Weg I ist nicht von 1900 an Kanalisationstrasse und Feldweg, sondern von 1960 an.

Herr Müldner hatte in den von ihm als Beiwege bezeichneten Wege III bis V noch Hufeisenreste und andere Metallteile vorgefunden.

Quellenangaben

Aufmessung der Gemarkung Elfershausen von 1731 durch den Landmesser Martin Schmierfeld

Dorfchronik „900 Jahre Dagobertshausen“ aus dem Jahr 2006

Herausgeber: „Dorfgemeinschaft Dagobertshausen“

Redaktion: Karl-Heinz Ludolph, Peter Laufersweiler, Nicole Ellenberger, Winfried Hucke

Druck: Gerald Seiffert und Druckerei Strube

Dorfchronik von Ostheim „*Gestern—Heute*“ aus dem Jahr 2012

Herausgeber: Dorfgemeinschaft „Ostheimer Kohlkippen“ e. V.

Redaktion: Hans-Jürgen Röse, Renate Entzeroth, Elke Korn, Stephanie Oesterling, Kornelia Rübenkönig, Eva-Maria Röse

Druck: Werbedruck GmbH Horst Schreckhase, Spangenberg

Exercitienbuch derer von Scholley in Malsfeld (1653 – 1676)

(Original im Besitz von Konrad Müldner, Malsfeld)

Landau, Georg: „*Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland*“ aus 1958.

Maurer, Kurt: Vorstandsmitglied des Geschichtsverein Melsungen „*Grenzbegang 2*“ vom 24.8.2008 und „*Grenzbegang 5*“ vom 13.06.2010

Müldner, Konrad: Malsfelder Lokalhistoriker, „*Der Stellbach im Wolfsgraben und im Dorf*“ von 1992

Obermelsungen

Aufzeichnungen von Ludwig Schröder, Lehrer in Obermelsungen von 1914 bis 1946.

Aufgeschrieben, aktualisiert und ergänzt im Jahre 1976 von meinem Vater Heinrich Herwig

Quellenangaben der Kartenausschnitte im Detail:

^{(1*} „Landstraßen 16.-18. Jahrhundert“, in: Geschichtlicher Atlas von Hessen <<http://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/ga/id/54>>

Redaktion: Kurt Maurer in Grenzbegang Nr. 5 u. 6 (<http://www.geschichtsverein-melsungen.de>)

^{(2*} Stengel, Landtafeln. Wilhelm Dilichs Landtafeln hessischer Ämter zwischen Rhein und Weser nach den Originalen in der Landesbibliothek in Kassel, im Staatsarchiv zu Marburg und im landgräflichen Archiv zu Philippsruhe. Marburg 1927.

^{(3*} Schleensteinsche Karte Blatt „Landkarte von den Ämtern Gudensberg, Feltzberg und Melsungen“ 1705 – 1715 Maßstab 1:52 628. Nachdruck des Hessischen Landesvermessungsamtes.

Redaktion: Kurt Maurer in Grenzbegang Nr. 5 u. 6 (<http://www.geschichtsverein-melsungen.de>)

^{(4*} Georg Gretzmüller:

Wahrhafter Abriss deß Hoffs Schwirtzelinforth und der Fahra mitsambt deren Zugehör hir unden zu ersehen durch mich Georg Gretzmüller Landmesser den 9ten Septembris Anno 1606 gemessen unnd abgerissen. HStAM Karten P II 1790

^{(5*} Bildschirmkopie Hessisches Staatsarchiv Marburg, Friedrichsplatz 15, 35037 Marburg Signatur: Karte R III 7#6

^{(6*} Kurfürstenthum Hessen : Niveau Karte auf 112 Blättern, Kassel 1840-1861 / 42: Homberg [1 : 25000]

Günther Herwig

Elfershausen im November 2015