

Vorwort der Verfasser

1998 besteht Beiseförth nachweisbar 650 Jahre. Dieses Jubiläum veranlaßte uns, die Mitglieder des erweiterten Kulturausschusses des Heimat- und Verkehrsvereins, diese Chronik zu verfassen.

Dabei konnten wir auf die umfangreichen Arbeiten von Hans Wiegel, dem letzten Schulleiter Beiseförths, zurückgreifen. Er hat das Wissen von Zeitzeugen systematisch gesammelt und mit dem Material aus Chroniken zu mehreren Aufsätzen verarbeitet.

Eine weitere wichtige Quelle waren die Arbeiten des Heimatforschers Waltari Bergmann, Rektor i. R. in Altmorschen. Er hat eine Fülle von Fakten aus den Archiven gesammelt, aufgearbeitet und in zahlreichen Büchern und Aufsätzen veröffentlicht.

Wir danken ihnen und allen, die uns im Gespräch ihr Wissen von Beiseförth vermittelt oder Material zur Verfügung gestellt haben.

Die Geschichte unseres Dorfes haben wir nicht als wissenschaftliche Abhandlung in lückenloser, chronologischer Reihenfolge dargestellt, sondern in „Geschichten“ gegliedert, die in sich abgeschlossen sind. Um ihre Lesbarkeit zu erleichtern, wurde auf die Quellenangabe von Zitaten im Text weitgehend verzichtet. Alle Quellen sind im Anhang verzeichnet.

Damit diese Lokalgeschichten verständlicher werden, wurde der historische Rahmen angedeutet, in dem sich die Entstehung und wechselvolle Entwicklung unseres Dorfes vollzogen hat.

Neben der Vergangenheit will dieses Buch auch die Gegenwart darstellen. Deshalb wurden alle Vereine und Parteien aufgefordert, sich darzustellen. Die eingegangenen Beiträge mußten aus Gründen der Ausgewogenheit teilweise überarbeitet und gekürzt werden.

Der Schwerpunkt dieses Buches liegt aber im Rückblick. Er zeigt, wie im Laufe der Jahrhunderte die hier ansässigen Menschen mit ihrer Arbeit, ihrem Fleiß und Aufbauwillen unser Dorf gestaltet haben. Sie haben es auch in schwierigen Zeiten beharrlich weiterentwickelt, so daß wir heute gern in Beiseförth leben. Wir sind ihnen deshalb zu Achtung und Dankbarkeit verpflichtet und sollten ihr Werk bewahren und weiterführen.

Ich Johan der Falckenbynder vffentlich bekenne an
Jmme richte herre geant habe das vspere vspayel
geuyt zu bysentover zu stunde gefast hant so fr
phue phannye hessche wemige do quam her
nue allen chere und mande nach frueschaf und
nane von enie zu lehere gunge min gele wider
ich vnder ein ander also were das ich min ge
von bmer und bmer erbe wye das se solde
eyenance geuyt zu losende wider die zu w
gelde und losunge modden and gibe dar dar
und by ore so falckenbyd min herre zu frucht
unfere mgesigete das by dar by ware her
gute wille ane de wirt also als se in dissen b
by sine eyde und by der wart als in thile vares
pria post festo penceps

Item lude und spreche by dem Ende den ich
niger zu heemblyd mi und mine erbe sin
er und sine erbe weylt vor gllenezig
ysert es bodenbyd und bat mich mit
swayerschaf wancz das gerichte wege
neme so sine dar vedce her byfert und
ic wider nady und he vedce wider mich
und volperre vossaget und sine erbe das
ger zic das se gllene ander mi si me
neffen brub mit mine ingesiget vor syer
und thile so fallkenbyd be kenne und
er und sage das her Johan es fallkenbyd mit
rebe voryentne sin vedce das de also wyre
solde datu anno dni 1500 xlvij fia qmca

Übersetzung der Urkunde in lateinische Schrift

Ich, Johan von Falkenberg, ritter, uffentlichen bekenne an diessem briebe unde spreche by demm eyde, den ich

minem reghen herren getan habe, daz Volpert Vossagel, bu^orger zu^o Heemberg, my unde minen erben sin

gerichte zu^o Beysenvorte zu^o phande gesast hatte, von siner unde siner erben wegen, vor tzwenzig

phunt penninge hesscher werunge. Do qwam her Syfert von Rodenberg unde bat mich mier

mit allemm bsitze unde mande mich fruntschaf unde swagerschaf. wante daz gerichte vorge[-]

nant von eme zu^o lehene ginge min gelt wider neme von eme. Dar redte her Syffert unde

ich under einander also verre, daz ich min gelt wider nam unde he redett wider mich

von siner unde syner erben wegen, daz se solden unde Volpert Vossageln unde sinen erben. daz

egenante gerichte zu^o losende wider gieben. zu^o wilger zit daz se qwemenl mit yrme

gelde unde losunge modten unde giebe dar uber diessen brieb mit mime ingesigeln versigelt.

Unde wy, Otte von Falkenberg, tu^om herre zu^o Fritzlar, unde Thile von Falkenberg, bekennen under

unseren ingesigelen, daz wy dar by waren, horden unde sagen, daz her Johan von Falkenberg mit

guden willen² de wu^ort also, alz se in diessem briebe vorent sin, redte, daz de also wyren

by sime eyde unde by der tart alz sin syele varen solde. Datum anno Domini M^o CCC^o XLVIII feria quinta

proxima post festum pentecostes.

i folgt gestrichen „wider“

2 folgt gestrichen „ane“

StA Marburg
Urk A I t Beiseförth
1348 Juni 13

Beiseförth im Mittelalter

Walter Dippel

Die nebenstehende Urkunde vom 13. Juni 1348 hat das Staatsarchiv Marburg als Erstnennung von Beiseförth amtlich anerkannt. Diese Urkunde beinhaltet ein Rechtsgeschäft zwischen dem Ritter Johann von Falkenberg und dem Homberger Bürger Volpert Vossagel. Danach hat Johann von Falkenberg „*das gerichte zu Beysenvorte*“ (die Gerichtshoheit über Beiseförth) als Pfand für einen Kredit von zwanzig „*phunt penninge*“ hessischer Währung von Volpert Vossagel erhalten. Dieser war zuvor von Syfert von Rotenburg mit der Gerichtshoheit über Beiseförth belehnt worden.

Dieses Geschäft bezeugten Otto von Falkenberg, Domherr zu Fritzlar und Thilo von Falkenberg. Damit war Johann von Falkenberg Gerichtsherr in Beiseförth.

Es gibt eine noch ältere Urkunde von 1319, die aber nur die Roggenmühle betrifft. Diese gehört zwar heute zu Beiseförth, war aber damals Teil des Dorfes Rockenhusen, das erstmalig bereits 1220 erwähnt, aber schon 1523 als Wüstung genannt wird. Auch in der Urkunde von 1319 trifft man schon auf die Herren von Falkenberg. An sie übertrugen die Herren von Leimbach (Wüstung bei Altmorschen, Relikt: Leimbachs Hof) den Zehnten (Steuerabgabe) der Roggenmühle.

Zweifellos ist aber Beiseförth noch viel älter als diese urkundlichen Zufallsfunde, auch älter als die damals gegenüberliegende Wildsburg, die 1196 erstmals genannt wird. Denn viel genauer als eine urkundlich datierte Erstnennung, die zufällig erhalten geblieben ist, kann der Ortsname selbst die Entstehungszeit einer Siedlung angeben. Dazu muß man wissen, daß die Menschen für die Ortsnamensgebung schon seit frühester Zeit bestimmte Modenamen benutzten, deren Kenntnis es uns erlaubt, gewissen Namen eine zeitliche Zuordnung zu geben.

So war es nach Dr. W. Arnold allgemein üblich, zwischen 600 und 800 n. Chr. den Furtorten einen Ortsnamen mit der Endung „*furth*“ oder „*förth*“ zu geben. Das bedeutet, daß Beiseförth ebenso wie Binsförth oder Röhrenfurth bis 800 n. Chr. in der sogenannten fränkischen Siedlungsperiode entstanden sein dürften.

Die fränkische Siedlungsperiode und die Christianisierung der Chatten

In dieser Zeit wurde unser dünnbesiedelter „Chattengau“ Teil des Frankenreiches. Im Zuge der vorwiegend friedlichen Unterwerfung nannte man die Chatten später „Hessi“.

Der erste Frankenkönig, der bis in unser Gebiet vorstieß, war der legendäre Dagobert I. Er kämpfte gegen die von Osten bis Dagobertshausen vorgedrungenen Slawen. Wigand Gerstenberg von Frankenberg schreibt 1515 in seiner

Chronik: „*Dagobertus, konnig zu Franckrich (des Frankenreiches), tzoeh mit grosser macht uwer die Sassen (Sachsen). Er buwete eyne kirchen, nicht ferne von der Fulda, und sluck eyne Kemenade (Kemenate = Wohnraum) darbie uff, und nannte dy auch nach seynem namen Dagobertshusen.*“ Diesen Kampf beschreibt auch Christoph Rommel in seiner „Geschichte von Hessen“ aus dem Jahr 1820, in der man den ältesten Hinweis auf Beiseförth findet. Er beruht allerdings mehr auf sagenhafter Überlieferung.

Danach stellte sich 631 Dagobert I. aus dem Geschlecht der Merowinger den Slawen entgegen, die von Osten kommend in Hessen eingedrungen waren und die Fulda bei der Fahre (heute Domäne) überschritten hatten. Es gelang ihm, die Feinde vom heutigen Dagobertshausen aus durch Beiseförth (die mystische Erklärung sagt Bösefurth) zu treiben und in dem rundherum von Bergen umschlossenen Tal bei Morschen zu besiegen. Der dortige frühere Flurnamen „Im Mordloch“ wird als Hinweis auf diese Schlacht gedeutet.

Ein weiterer Hinweis ist das sogenannte Wendenloch, das sich unterhalb des Schnegelshofs als Graben bis zum Bahndamm der Kanonenbahn erstreckte. Dieser Graben wurde als Müllhalde benutzt und in den 70er Jahren mit Erde abgedeckt. Seine Fortsetzung ist der noch heute begehbare Durchlaß unter dem Bahndamm südlich des zukünftigen Friedhofs.

Als Dank für seinen Sieg erbaute König Dagobert der Mutter Gottes dort, wo der Kampf entbrannte, eine Kapelle mit Kemenate. Nach ihm soll das Dorf Dagobertshausen seinen Namen erhalten haben. Als Beweis werden die Kirchenfenster von Dagobertshausen angeführt. Sie enthielten Glasgemälde, auf denen ein vor der Mutter Gottes kniender König dargestellt war.

Diese Fenster ließ Kurfürst Wilhelm I. 1804 widerrechtlich entfernen und zu seiner Löwenburg nach Kassel bringen. Leider zerbrachen sie auf dem Transport. Seitdem sind sie verschwunden. Die kostbaren, herrlich in den Farbtönungen gehaltenen Fenster hatten wie durch ein Wunder den Dreißigjährigen Krieg überstanden. Nun war dieses Kunstwerk verlorengegangen. Als Zeitdokument war es jedoch umstritten, weil es keinen historischen Vorgängen zugeordnet werden konnte.

Nach den Merowingern herrschten die Karolinger im Frankenreich. Karl der Große, der 800 n. Chr. zum Kaiser gekrönt wurde, dehnte seinen Machtbereich über die Fulda nach Osten gegen die Sachsen und Slawen aus, die noch 774 Fritzlar bei einem Gegenangriff zerstört hatten. Sogleich begannen Missionare unter der politischen und militärischen Staatsmacht der Franken mit der Christianisierung des eroberten heidnischen Gebiets.

Der bekannteste Missionar war der angelsächsische Mönch Wynfrith, der vom Papst Gregor II. später den Ehrennamen Bonifatius erhielt und zum Bischof ernannt wurde. 723 fällt er die von den heidnischen Chatten hochverehrte Donareiche bei Geismar in der Nähe Fritzlars und ließ aus ihrem Holz eine christliche Kapelle errichten. Damit demonstrierte er symbolisch den Sieg des Christentums über den alten Glauben.

Von der benachbarten fränkischen Festung Büraberg aus und versehen mit einem Schutzbrief des Frankenherzogs Karl Martell, bekehrte er die Chatten in unserem Gebiet. Auf einer Missionsreise nach Thüringen soll er die Fulda bei der Fahre durchquert haben.

Da die Gründungszeit Beiseförths in diese fränkische Siedlungsperiode vor 800 n. Chr. fällt, stellt sich die Frage, ob die ersten Bewohner Beiseförths noch Heiden waren. Doch selbst dann, wenn Missionare sie schon getauft hatten, war der Religionswechsel sicher nur oberflächlich vollzogen. Denn die Menschen konnten ihren heidnischen Dämonenglauben und ihre Verehrung besonderer Quellen, Wälder und Bäume ihres Landes, mit denen sie engstens verwachsen waren, nicht so leicht aufgeben.

Die folgende Geschichte aus unserer unmittelbaren Umgebung ist ein anschauliches Beispiel für diesen Glaubenskampf. Sie beruht auf sagenhafter Überlieferung und wurde von Fritz Sandvoß (Dagobertshausen) zusammengestellt.

„Die heidnischen Chatten zerstörten nach dem Abzug der Franken die von König Dagobert errichtete Kapelle, um ihre heidnischen Götter gnädig zu stimmen. Sie führten viele Raubzüge durch und brachten große Armut über das Land. Aber dann zerbrach ihre Macht, und Missionar Winfrid ließ die wüstliegende Kapelle wieder aufbauen, nachdem er viele Menschen dieser Gegend zum Christentum bekehrt hatte.

Aber nicht alle waren Christen geworden, und die heidnischen Opferfeste auf dem 'Hillgenkopf' (Hügelskopf, vielleicht aber auch Heiligenkopf, als germanische Opferstätte) wurden weiter begangen. Da wagten Mönche eine kühne Tat. Sie zerstörten die heidnischen Altäre und besprengten den Berg mit heiligem Wasser. Die Heiden warteten auf den Zorn der Götter, aber die Frevler wurden nicht bestraft. Da erkannten viele die Ohnmacht ihrer Götter und wendeten sich dem neuen Glauben zu.

Einzelne aber blieben der alten Lehre treu. Sie zogen sich in die Wälder zurück. Auf dem Hügelskopf bei Dagobertshausen versammelten sie sich, beteten zu ihren Göttern und schlachteten Opfertiere.

Die christlichen Priester warnten die Menschen vor der Teilnahme an den heidnischen Festen und nannten die Heidengötter böse Geister, die die Menschen ins Verderben führten.

Nachdem sich das Christentum allmählich durchgesetzt hatte, beschloß man, die alte, inzwischen baufällig gewordene Kapelle durch eine steinerne Kirche mit großem Turm zu ersetzen. Die Bausteine nahm man aber nicht von den Basaltfelsen am nahe gelegenen Hügelskopf, weil man noch glaubte, auf dieser alten heidnischen Opferstelle ruhe der Zauberspruch der bösen Geister, sondern verwendete Sandsteine, die Männer aus dem Beisegrund gebracht hatten.“

Heute lächeln wir über diesen Irrglauben, obwohl Reste davon als Aberglauben noch immer vorhanden sind.

Die Entstehung Beiseförths und seine weitere Entwicklung

Wenn wir auch nicht wissen, wer die ersten Bewohner Beiseförths waren, so wissen wir doch, wie Beiseförth entstand. Das erklärt uns der Name, der schließlich der älteste Hinweis auf unser Dorf ist. „Beise-förth“, die Furt an der Beise. Der ursprüngliche Name „Bag-isa“, später „Beysa“, ist vorgermanischen Ursprungs. Nach Dr. W. Arnold kommt der Name „Beise“ von „Bisoka“. Darin steckt das Wort „bîsen“, das beißendes, zischendes Wasser bedeutet. Es ist dem eigentümlichen Geräusch nachempfunden, das der Bach in dem engen Tal besonders bei Hochwasser erzeugt.

Die Furt durch die Fulda unterhalb der Beisemündung war entstanden durch die Sinkstoffe der Beise, die diese besonders bei Hochwasser in die Fulda ablagert. Noch heute kann man deutlich sehen, wie das Hochwasser der Beise, die am linken Fuldaufer einmündet, sich als brauner Streifen quer durch den Fluß bis ans rechte Ufer zieht. Flußabwärts wird er allmählich klarer, weil sich die Erd- und Geröllstoffe wegen der geringen Fließgeschwindigkeit der Fulda absetzen und so die Furt bilden.

Diese hatte als Flußübergang nicht nur lokale Bedeutung, sondern spielte für den Durchgangsverkehr eine derart wichtige Rolle, daß man sie für die Namensgebung unseres Dorfes auswählte. So wird schon 1288 ein alter Weg auf den Wildsberg erwähnt, der von Westen kommend bei Beiseförth oder der Fahre die Fulda durchquert und über den Wildsberg nach Osten führt. Bonifatius, der 723 die Donareiche bei Geismar (Fritzlar) fällte, soll ihn auf seinen Missionsreisen nach Thüringen benutzt haben. Noch im gleichen Jahrhundert zog Karl der Große auf dieser alten Heerstraße gegen die Sachsen.

Wer diesen Weg benutzte, war oftmals an der Furt auf örtliche Hilfe angewiesen. So war zum Beispiel schon bei geringem Hochwasser die genaue Lage der Furt nicht erkennbar, denn abgegrenzte (abgesteinte) Straßen oder gar Hinweisschilder waren noch unbekannt. Ortsansässige mußten dann die Fuhrwerke durch die Fulda lotsen.

Manchmal war für die Flußdurchquerung und den Anstieg zum Wildsberg auch ein Vorspann erforderlich, den man am Ort erhalten konnte. Vor diesen besonderen Anstrengungen legten einige Fuhrleute eine Rast ein, um sich und ihre Pferde oder Ochsen zu kräftigen. Gasthäuser im heutigen Sinn gab es damals noch nicht, aber sicher waren einige Einheimische darauf eingerichtet, Mensch und Tier zu versorgen. Wenn das Fuhrwerk erst einmal stand, konnten auch Mängel am Rad oder Wagenaufbau behoben werden.

So erforderte der Verkehr durch die Furt manche Dienstleistung. Nach und nach erkannten das die Menschen, die die erforderlichen Tätigkeiten eines Wagners, Schmiedes oder Gespannführers ausüben konnten und siedelten sich hier an.

Die ersten Häuser müssen in der Nähe der Furt gestanden haben. Da die Hochwassergefahr aber eine Bebauung der Fuldaue und des engen Tals der

Beise unmöglich machte, entwickelte sich der Ortskern auf der unteren, südöstlichen Terrasse des Fährbergs, dort, wo heute die Kirche steht.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche, die diesen Ortskern umgab, war sehr eingengt. Die steilen Hänge des Wildsbergs und des Beisenberges waren dafür ebenso ungeeignet wie die sumpfigen Auen der Fulda und der Beise. Es blieb also im wesentlichen nur der Rücken des Fährbergs. Er allein hätte für den Lebensunterhalt der Dorfbewohner nicht ausgereicht. Er wäre deshalb für sie auch kein Anreiz gewesen, sich hier anzusiedeln. Erst der Verkehr durch die Beise-Furt sicherte ihnen die Existenzgrundlage.

Beiseförth war also von Anfang an kein reines Bauerndorf. Die im Verhältnis zur Einwohnerzahl nicht ausreichende Ackerflur prägte seine Entwicklung bis in unsere Zeit. Die Bewohner mußten sich immer wieder neue Erwerbsmöglichkeiten suchen, denn von der Landwirtschaft allein konnten sie nicht leben. Diese Flexibilität war aber in den Jahrhunderten, in denen sie dem Adel erbuntertänig waren, stark eingeschränkt.

Der erste Strukturwandel vollzog sich, als der Verkehr durch die Beise-Furt versiegte. Die Straße durch „*Die Langen Hessen*“ hatte an Bedeutung verloren, und die Fuhrwerke auf der „*Nürnberger Landstraße*“ zogen auf dem anderen Fuldaufer am Dorf vorbei. Im Verhältnis zu anderen Dörfern fanden viele Beiseförther jetzt mit der Fuldaschiffahrt eine neue Beschäftigung.

Als diese 1848 mit der Inbetriebnahme der Eisenbahn zum Erliegen kam, gab es in unserem Dorf viele ‚Eisenbahner‘.

Im 18. und 19. Jahrhundert bot auch die Leinweberei ein karges Zusatzeinkommen. Mit der Erfindung des mechanischen Webstuhls im Jahre 1822 starb aber auch dieser Erwerbszweig aus. Jetzt verlegte man sich in Beiseförth auf die Korbflechterei und errang in diesem Gewerbe eine führende Stellung.

Wegen der Ausbreitung des Plastikkorbes in den 50er Jahren mußte man sich wieder umorientieren. Jetzt entdeckte man die reizvolle landschaftliche Lage unseres Dorfes, und Beiseförth wurde zur ersten Hochburg des Fremdenverkehrs in unserem Gebiet.

Die führende Rolle im Fremdenverkehr markiert die (vorläufig?) letzte besondere Stellung Beiseförths. Da die Landwirtschaft heute ihre Bedeutung nahezu völlig verloren hat, fällt die geringe landwirtschaftliche Nutzfläche Beiseförths nicht mehr ins Gewicht. Der Unterschied zu anderen Dörfern verwischt sich.

Beiseförth am Schnittpunkt zweier mittelalterlicher Handelsstraßen

Die Furt an der Beise gab unserem Dorf den Namen. Aus Beysenfurt wurde Beiseförth. Dort, wo sich der Schwemmkegel der Beise aus dem engen Beisetal deutlich in die Talaue der Fulda hineinschiebt, entstand durch Ablagerung diese Furt. Sie hatte als Flußübergang nicht nur lokale Bedeutung, sondern spielte für den Durchgangsverkehr eine solche Rolle, daß man sie für die Namensgebung unseres Dorfes auswählte.

Diese Furt war ein Teilstück der großen Heer- und Handelsstraße, der sogenannten „*Langen Hessen*“. Über sie rollte der Verkehr zwischen der Messestadt Frankfurt/M. über Marburg - Homberg - Spangenberg - Eisenach zur Messestadt Leipzig.

Zwischen diesen beiden Handelszentren war der Personen- und Güterverkehr beträchtlich. Es handelte sich nämlich nicht um die heutigen Mustermessen, sondern um Märkte großen Ausmaßes, zu denen die gesamte Ware gebracht werden mußte, wo sie verkauft und wieder abgefahren wurde.

Die „*Lange-Hessen-Straße*“ gabelte sich von Homberg nach Spangenberg in vier Fuldaübergänge, von denen einer durch die Furt bei Beiseförth führte.

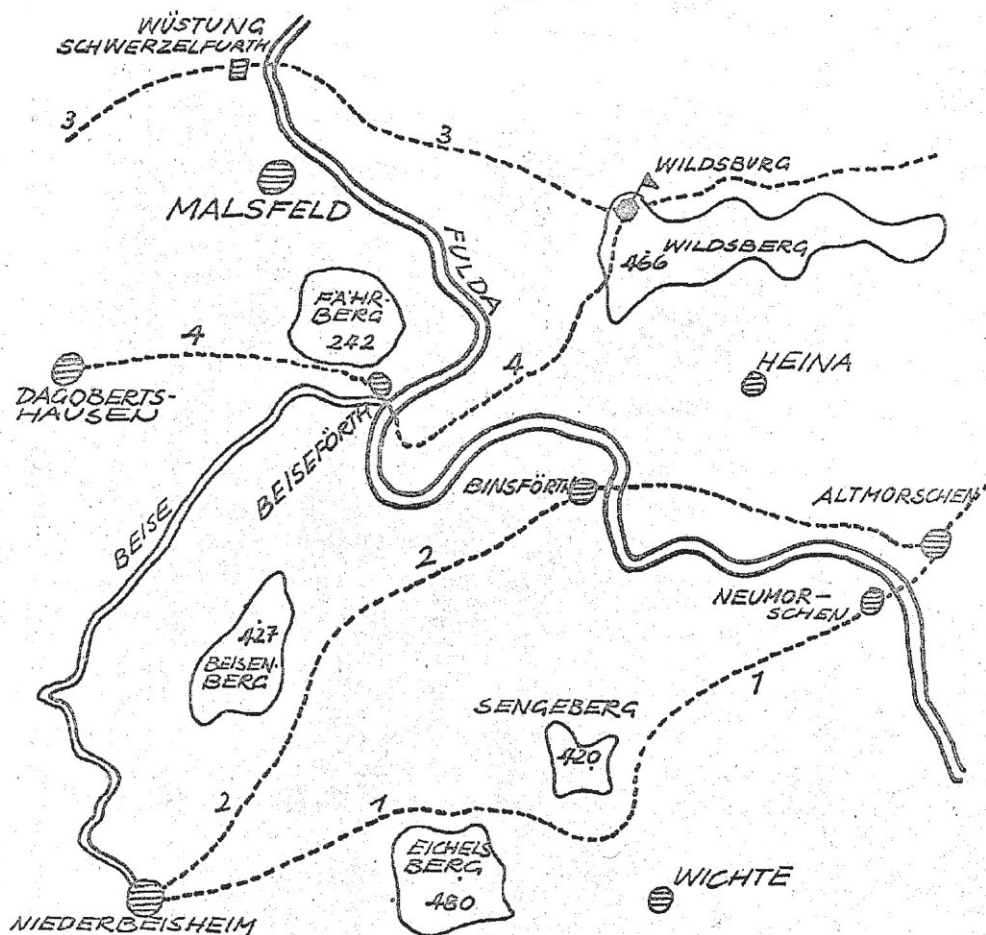
- 1.) Bei Hochwasser mußten die schwerbeladenen Fuhrwerke die Fuldabrücke bei Neumorschen benutzen, die sie über Welferode - Niederbeisheim - Wichte erreichten.
- 2.) Bei Niedrigwasser durchquerten manche Fuhrleute den Fluß, um das Brückengeld zu sparen. Sie benutzten die Furt in Binsförth. Tief ausgefahrene Hohlwege, die ab Niederbeisheim am Osthang des Beisenbergs verlaufen, zeugen noch heute davon.
- 3.) Die wichtigste Furt lag bei der heutigen Domäne Fahre. Der Verkehr kam von Homberg über Ostheim, bog von der heutigen Melsunger Straße bei der Höhe 280,7 hinunter zur Ziegelhütte und durchquerte den Fluß bei der Fahre.
- 4.) Die kürzere und ohne große Steigung auskommende Straße führte durch Beiseförth. Sie hatte aber den Nachteil, bei Hochwasser der Beise unpassierbar zu sein. Von Ostheim über Dagobertshausen lief sie, das sumpfige Beisetal meidend, am Südhang des Fährbergs entlang. Der „*Fähr-Berg*“ erhielt so seinen Namen.

Diese alte Heer- und Handelsstraße ist teilweise noch zu erkennen. Sie verlief südlich von Dagobertshausen durch die „*Lücke*“, die auch Homberger Feldweg genannt wird, und führte im sogenannten Graben, einem ausgefahrenen Hohlweg unterhalb des Schnegelschloß nach Beiseförth.

In der Nähe der heutigen Kirche ging die Straße hinunter zur Beise-Furt, unterhalb der Beisemündung. Von dort benutzten die Fuhrleute den allmählich ansteigenden Gleithang der großen Fuldaschleife über das Benscherod und den heutigen Tunnel, um über den Wildsberg nach Spangenberg zu gelangen.

FULDA-ÜBERGÄNGE DER "LANGEN HESSEN"

MAßSTAB 1:50000



1. Homberg - Niederbeisheim - Neumorschen - Spangenberg
2. Homberg - Niederbeish. - Binsförth - Altmorschen - Spangenberg
3. Homberg - Wüst. Schwerzelfurth - Wildsburg - Spangenberg
4. Homberg - Dagobertsh. - Beiseförth - Wildsburg - Spangenberg

Die Bezeichnung „*Straße durch die Langen Hessen*“ bedeutete also keine genau festgelegte Route, sondern mehr eine allgemeine Richtungsangabe. Hochwasser, Bergrutsche, Ansammlungen von Wegelagerern oder Feuersbrünste führten immer wieder dazu, daß man neue Wege und Flußübergänge suchte.

Außerdem befanden sich die Straßen in einem jämmerlichen Zustand. Sie waren nämlich nicht wie die alten Römerstraßen mit Steinen befestigt, sondern man warf einfach Baumstämme, Feldsteine, Reisig und Äste in die tiefsten Schlaglöcher und Fahrinnen sowie in die sumpfigsten Stellen. Aber nach ein paar Monaten war das Holz verfault oder zerfahren.

Für die Fuhrleute war es deshalb naheliegend, einfach neben den ausgefahrenen Geleisen zu fahren. Dadurch wurde die Straße aber auf Kosten der Anlieger immer breiter.

Wie diese sich dagegen wehrten, konnte Dr. Willi Görich vom Landesamt für geschichtliche Landeskunde, Marburg, bei einer Exkursion 1955 am Wildsberg ablesen. Er entdeckte parallel zu der „*Langen-Hessen-Straße*“, die von der Fahre zwischen Rothkopf und Junkerwald zum Wildsberg hinaufführt, einen tiefen Grenzgraben. Ihn hatten die Junker von Scholley angelegt, um die landfressende Straße von ihrem Gebiet abzudrängen.

Als aber das die Fuhrleute nicht davon abhielt, die Wegbreite, die schon bis zu 50 m betrug, weiter zu auszudehnen, türmten sie quer über die Wegrinnen Erdhaufen auf.

Angst und Sorge erfüllten jeden Fuhrmann, wenn er sich solchen Gefahrenstellen näherte. Er mußte auch befürchten, daß dicht dabei Räuber und Mörder hinter Büschen verborgen lauerten, die sich zweifellos auf ihn stürzen würden, sobald sein Wagen anhalten mußte, im Morast steckenblieb, ein Rad gebrochen oder ein Pferd gestürzt war.

So war der Fuhrmann ein vielseitiger Schwerarbeiter, der lenken und antreiben, stützen, schieben und bremsen mußte, der Räder, Deichseln und Leinen reparieren konnte und oft die Peitsche und den Hebebaum mit Pistole und Gewehr vertauschen mußte. Fast jede Nacht schlief er auf oder dicht bei seinem Wagen, um dessen Beraubung zu verhindern.

Von einer „Reisegeschwindigkeit“ konnte unter solchen Umständen kaum die Rede sein. Fürsten und Kaufleute legten im 16. Jahrhundert höchstens vier bis sechs „Meilen“ je Tag zurück, das sind etwa 30 bis 45 km, Frachtfuhrwerke bestenfalls die Hälfte.

Um die Wege sicherer zu machen, erhob 1509 Landgraf Wilhelm II. die „*Straße durch die Langen Hessen*“ zur Geleitstraße. Für den Geleitschutz mußte ein „Geleitgeld“ bezahlt werden. Wurde ein Reisender, der ein Geleit genommen hatte, beraubt, so war der Geleitherr verpflichtet, ihm den entstandenen Schaden zu ersetzen. Wer kein Geleit nahm, verzichtete auf diese Versicherung. Wegen der Unsicherheiten auf den Straßen war dieses Risiko aber zu groß. So



Fuhrwerke durchqueren die Beise-Furt, ein Fulda-Übergang der „Straße durch die Langen Hessen“

wurde das Geleitsgeld eine ziemlich regelmäßig fließende Einnahmequelle für den Landesherren.

Beiseförth lag aber nicht nur an einer großen Straße, sondern sogar in der Nähe einer wichtigen Kreuzung. Auf ihr trafen sich vom frühen Mittelalter an die „*Straße durch die Langen Hessen*“ mit der zweiten wichtigen Nordhessen-Straße, der „*Nürnberger Landstraße*“. Diese führte von Nürnberg über die „*Hohe Sonne*“ bei der Wartburg über Bebra - Rotenburg - Kassel bis Bremen. Diese Kreuzung befand sich aber nicht innerhalb der Ortslage, sondern - so unvorstellbar uns das auch erscheint - oben auf dem Wildsberg am sogenannten Dreierherren-Stein, beim Forstort Hainchen.

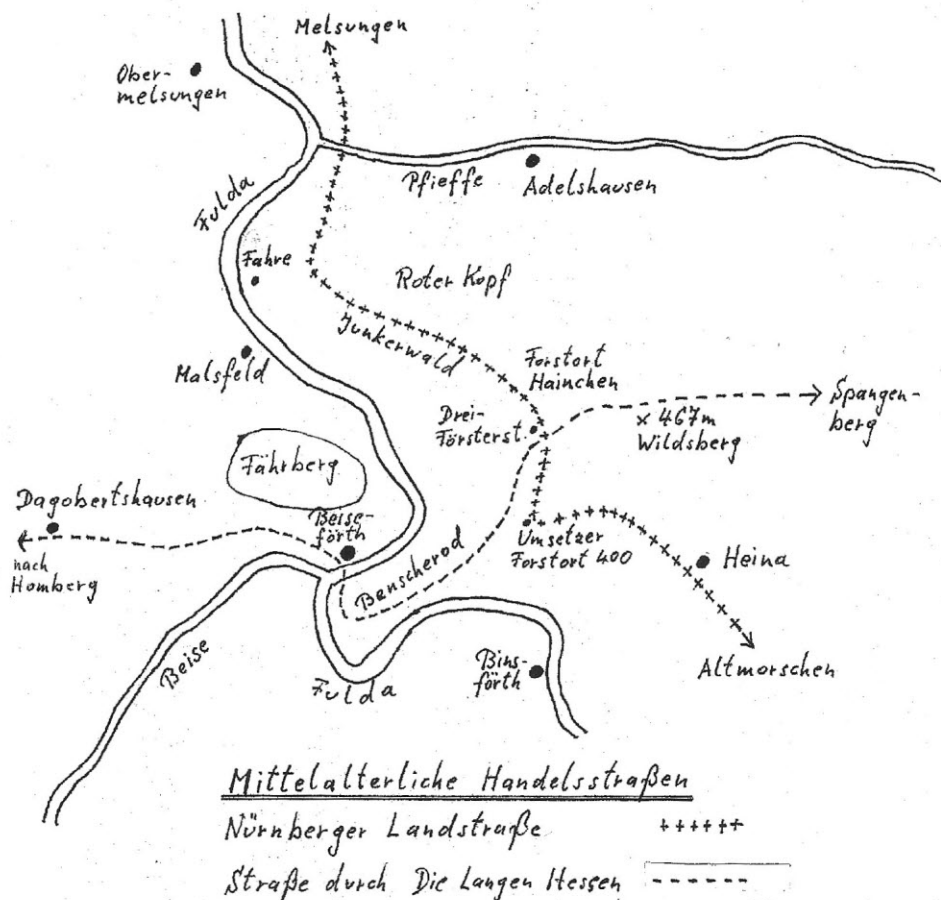
Der Verkehr jener Zeit mied nämlich die Täler, da Flüsse und Bäche häufig über ihre Ufer traten und Geröll, entwurzelte Sträucher und Bäume mit sich führten. So bildeten sich Überschwemmungen und Sümpfe, die das Vorwärtskommen beträchtlich erschwerten oder ganz unmöglich machten. Die Reisenden gingen, ritten oder fuhren deshalb lieber über die Höhen, von denen der Regen abließ und auf denen der steinige Boden auch bei Regen und Schnee fest genug war, um ein Versacken zu verhindern.



Der Dreierherren-Stein mit dem Zeichen WLZH (Wilhelm-Landgraf zu Hessen)

So verlief die „*Nürnberger Landstraße*“, auch Fuldastraße genannt, damals als Höhenstraße von Melsungen kommend über die Wüstung Schwerzelfurth oberhalb der Fahre, um dann zwischen Junkerwald und Roter Kopf am Wildsberg bis zum Forstort Hainchen aufzusteigen. Hier kreuzte sie die „*Langen-Hessen-Straße*“, die durch die „*Beise-Furt*“ über das Benscherod ebenfalls zum heutigen Forstort Hainchen auf den Wildsberg führte. An dieser strategisch wichtigen Stelle sicherte die Wildsburg den Verkehr.

Von dieser Kreuzung bog die „*Langen-Hessen-Straße*“ nach Osten Richtung Spangenberg ab. Die „*Nürnberger Landstraße*“ führte nach Süden zum heutigen Forstort 400 (Umsetzer) und von dort durch den Borngrund über Heina nach Altmorschen hinunter.



Dieser Straßenabschnitt wurde als „Alte Straße“ und ab 1762 als Franzosenweg bezeichnet. Über ihn waren die Franzosen im Siebenjährigen Krieg von Melsungen nach Süden abgezogen. Solange sie als Höhenstraße verlief, wurde Beiseförth kaum davon beeinflusst. Man hörte gelegentlich nur das Knallen der Peitschen und die Kommandos der Fuhrknechte vom Wildsberg herunter.

Das änderte sich, als man diese Straße in das Fuldatal verlegte, nachdem man die Ufer gegen Hochwasser gesichert hatte. (Die heutige B 83 verläuft im wesentlichen auf dieser alten Trasse.) Jetzt verlief der Verkehr dichter am Dorf vorbei, nur noch durch die Fulda getrennt. Aber die Furt gewährte einen leichten Zugang zum Fernverkehr. Dieser hatte sich inzwischen verändert und erforderte eine ganz andere Straßenbauart.

Schon 1746 erging eine Verordnung über ihren „kunstgemäßen Bau“: „Die Steine dürfen nicht mehr wie bisher gleich in die Wege, ohne all Ordnung gestürzt werden“, sondern erst sollte ein gewölbtes Planum angelegt werden. Über die druckverteilende Packlage wurde eine Abnutzungsschicht aus Kies gelegt.

Diese „Chaussierung“ erfolgte für die Strecke Kassel-Bebra erst 1816. Jetzt war ein schnelleres und leichteres Fahren möglich und damit ein beträchtlich billigerer Gütertransport. Auch der Personenverkehr wurde durch den Einsatz gefederter Kutschen bequemer.

Die verkehrsgünstige Lage hatte gute und schlechte Auswirkungen auf unser Dorf. An einer großen Heerstraße zu liegen, bedeutete in kriegerischen Zeiten Unruhe und Not. Freund und Feind hausten in gleicher Weise; sie plünderten, brandschatzten und mordeten.

In friedlichen Zeiten gab der Verkehr manchem Einwohner Arbeit und Brot. Schmiede und Stellmacher wurden gebraucht, Vorspanne aus dem Dorf halfen liegengebliebenen Fuhrwerken, und für die Unterhaltung der Straßen benötigte man viele Hilfskräfte. Zu Wohlstand kamen die Bewohner des Adelsdorfes dadurch nicht, denn Beiseförth war nur Durchgangsort, kein Marktflecken. Zölle und Abgaben nahmen die Adligen ein. Der Durchgangsverkehr brachte aber dem Ort immer neue Impulse.

Im heutigen Straßenverkehr spielt nur noch die „*Nürnberger Landstraße*“, die heutige B 83, eine überregionale Rolle. Die „*Langen-Hessen-Straße*“ hat an Bedeutung verloren. Der Messeverkehr bevorzugte schon lange die „*Kurzen Hessen*“ von Frankfurt über Alsfeld, Hersfeld, Berka nach Eisenach und Leipzig und gegen Ende des 18. Jahrhunderts die noch kürzere Kinzigtalstraße über Hanau, Fulda, Vacha nach Eisenach. Mit der Errichtung der Zonenengrenze kam der überörtliche Verkehr endgültig zum Erliegen. Er erlangte auch nach der Wiedervereinigung nicht mehr die ursprüngliche Bedeutung.

Sollte allerdings der geplante Autobahnzubringer zum Gewerbegebiet Ostheim gebaut werden, würde damit ein Teilstück der Straße durch die Langen Hessen wiederbelebt werden. Der Zubringer soll von der B 83 in Höhe der Fahre abzweigen, die Fulda und die Bahn bei der ehemaligen Furt an der Fahre mit einer Brücke überqueren und weiter auf der alten Trasse zwischen Dagobertshausen und Elfershausen nach Ostheim führen.