

1. Das Straßenwesen in der „guten alten Zeit“

Die für uns heutzutage selbstverständliche Nutzung der Autobahn und die damit verbundene Mobilität kann kaum mit den früheren Verhältnissen verglichen werden.

Der Spessart war aufgrund seines Reliefs und seines Waldreichtums seit undenklichen Zeiten ein verkehrsmäßig schlecht erschlossenes und dünn besiedeltes Gebiet. Die den Spessart durchziehenden Bäche und Flüsse hatten eher eine hemmende als eine verkehrsfördernde Wirkung.

Noch im Mittelalter musste man sich zwischen Tal- und Höhenwegen entscheiden, wenn man durch den Spessart reisen wollte. Aufgrund der geringen finanziellen Potenz der meisten Menschen blieb es wohl nur wenigen gutbetuchten Händlern oder Fürsten vorbehalten, sich auf Main oder Fränkischer Saale mit Booten, meist Nachen, fortzubewegen. Die Höhenwege entlang den Wasserscheiden waren zudem für eine Fortbewegung wesentlich schneller und sicherer als die sumpfigen Talwege entlang der Bäche. Hatte man einmal die Höhe erklommen, konnte man entlang der Höhenlinie relativ mühelos eine lange Strecke vorankommen.

Solche historische Strassen waren der Eselsweg (Nord-Süd-Verbindung zwischen Schlüchtern und Miltenberg am Main vorzugsweise zum Transport des Salzes aus den Salinen von Bad Orb), die Birkenhainer Straße (Ost-West-Verbindung zwischen Hanau und Gemünden am Main), aber auch die Hochstraße (Nord-Süd-Verbindung zwischen Bad Brückenau und Gemünden am Main).

In jüngerer Zeit benötigte die Wirtschaft bessere Wege, um das geschlagene Holz abtransportieren zu können. Die Bevölkerung der Spessartgemeinden wollte nicht von der Außenwelt abgeschlossen sein und forderte eine bessere Straßenanbindung für Pferd und Fuhrwerk.

Ende des 19. Jahrhunderts löste letztendlich die Eisenbahn die althergebrachten Verkehrsstrukturen ab. Über weite Landstrecken war sie nun das



Abbildung 1: Landstraße in Niedersachsen um 1925

Quelle: Eugen Diesel: Wir und das Auto, Leipzig 1933

Hauptverkehrsmittel, mit dem man reiste oder Waren transportierte.

Städte und Gemeinden bemühten sich demzufolge intensiv um einen Eisenbahnanschluss.

Bahnhöfe versprachen die Verbindung zur Außenwelt sowie wirtschaftlichen Aufschwung infolge des Warenumschlages.

Auf dem Lande waren Bahnhöfe die einzige Möglichkeit der Bevölkerung, schnell zu reisen, denn vielerorts waren die gemeindlichen Straßen in einem Zustand, über den wir heute nur noch den Kopf schütteln und den wir gerne in die Rubrik „romantisch“ einordnen würden.

Asphaltiert waren die wenigsten Straßen. Die Hauptstraße des Ortes war meist durch Kopfsteinpflaster (sog. „Katzenköpfe“) befestigt.

Überlandstraßen bestanden hingegen größtenteils nur aus einer Schotter-schicht und nur die wichtigsten Straßen in der Unterhaltslast der bis 1871 bestehenden deutschen Klein- und Kleinststaaten waren mit einer Pflasterung ver-

sehen. Betonstraßen waren nahezu unbekannt.

Dörfer und kleinere Ortschaften auf dem Lande waren von verwinkelten Straßenzügen durchzogen. Die Durchfahrten waren eng. An den Straßenrändern lagen nicht selten Misthaufen. Diese Wege waren ein bevorzugter Tummelplatz von Gänsen, Hühnern und Enten.

Außerhalb der Ortschaften begegnete man häufig ausgetriebenem Vieh sowie Bauernfuhrwerken mit vorgespannten Ochsen.

Um 1900 war Auto fahren bestimmt kein Vergnügen. Nur wenige wirklich sehr betuchte Menschen konnten sich überhaupt ein Automobil leisten. Vielfach wurde das Auto als eine völlig überflüssige und lästige Erfindung angesehen, welche zudem noch für die anderen Straßenbenutzer äußerst gefährlich war.

1907 bzw. 1912 erbrachten die ersten amtlichen Zählungen aller im Deutschen Reich vorhandenen Kfz folgende Ergebnisse:

1907	1912
Gesamtzahl aller Kfz: 27.026	Gesamtzahl aller Kfz: 65.450
davon:	davon:
1.211 LKW	5.549 LKW
25.815 PKW	59.901 PKW

Abbildung 2: Gesamtzahl aller Kfz in den Jahren 1907 bzw. 1912 in Deutschland

Quelle: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1907, Seite 92 bzw. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1912, Seite 129