

Kirchhain und „Die Langen Hessen“

Harald Pausch, Heimat- und Geschichtsverein Kirchhain e.V.

Die Entwicklung der Stadt Kirchhain ist seit der Verleihung der Stadtrechte durch Landgraf Heinrich I. von Hessen um 1350 eng mit der Lage an bedeutenden Verkehrswegen verbunden. Während die mittelalterliche Handelsstraße „Durch die kurzen Hessen“ von Frankfurt nach Leipzig den kurzen Weg durch Hessen (Friedberg, Grünberg, Alsfeld, Eisenach) nahm, waren es die „Langen Hessen“, die eine wesentlich längere Wegführung im Westen hatten. Von Frankfurt verlief die Strecke über Butzbach, Linden und den Ebsdorfer Grund zur Amöneburg. Hier wurde die Ohm bei der Brücker Mühle überquert und durch den Brücker Wald führte die Straße über Treysa weiter nach Leipzig. Kirchhain lag somit abseits dieser wichtigen Verkehrswege. Die Erhebung Kirchhains zur Stadt und das Ringen um die Vorherrschaft über die „Langen Hessen“ im Bereich des Ebsdorfer Grundes spiegelt die Auseinandersetzung zwischen dem Erzbistum Mainz und den Landgrafen von Hessen in besonderer Weise wieder.



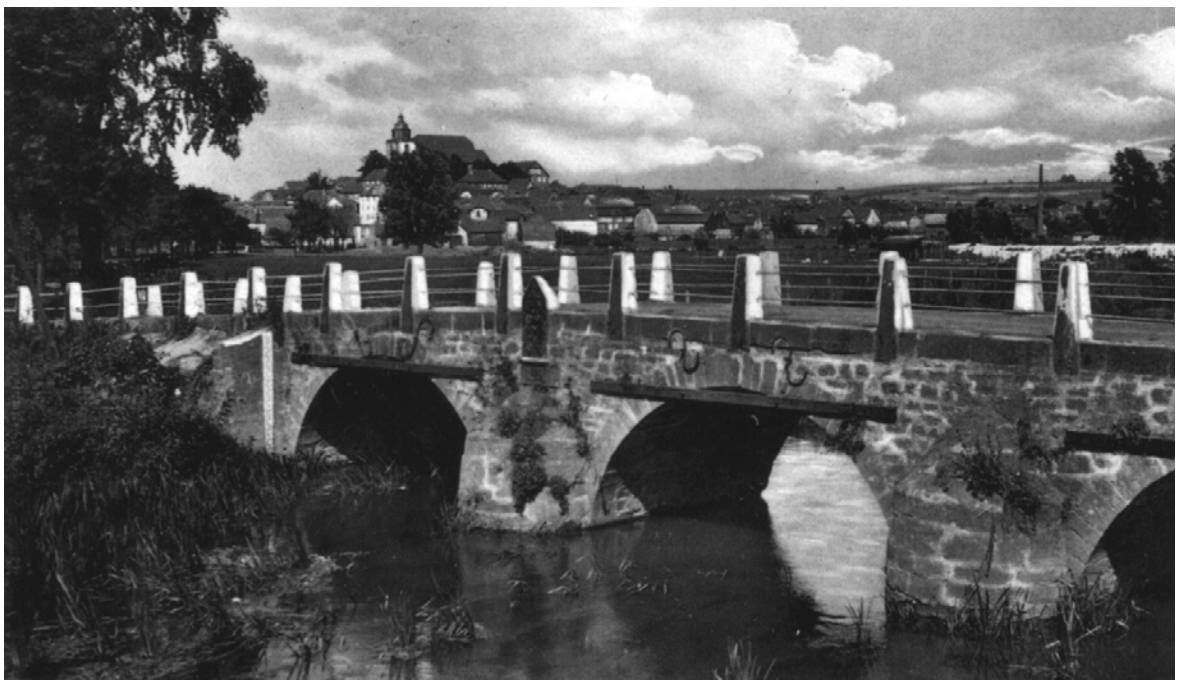
Wappenstein der alten Ohmbrücke mit den Namen des Bürgermeisters, der Schöffen und des Baumeisters von 1665. Der Stein blieb nach dem Abriss der Brücke 1953 als Denkmal erhalten. Im Hintergrund: die Amöneburg. (Foto: Pausch)

Schon im 13. Jahrhundert hatte Sophie von Brabant mit der Errichtung der Burg Frauenberg versucht, hier den Verkehr zwischen Mainz und dem mainzischen Amöneburg zu kontrollieren. Im 15. Jahrhundert ging der „Grund“ in den Besitz der hessischen Landgrafen über, die um 1431 die Wittelsberger Warte errichten ließen und seitdem bemüht waren, die

„Langen Hessen“ auf das landgräfliche Kirchhain umzulenken. Hierdurch sollte die Position Amöneburgs geschwächt und die Bedeutung Kirchhains gestärkt werden.

Um 1400 verfügte Kirchhain bereits über eine mächtige Stadtmauer mit 5 Wehrtürmen, 4 Stadttortürmen, 21 Halbschalentürmen und einer Befestigung mit Bergfried auf dem Kirchberg. Der neue Verlauf des Weges sollte westlich an der Amöneburg vorbei zum Gut Radenhausen führen, das damals noch auf der anderen Seite der heutigen Landstraße L3048, südlich des heutigen Feuchtbiotops, lag. Aus Trotz errichteten die Mainzer hier auf der Grenze eine Zollstation, die allerdings bereits kurz darauf (1552) von hessischen Soldaten in Brand gesetzt wurde.

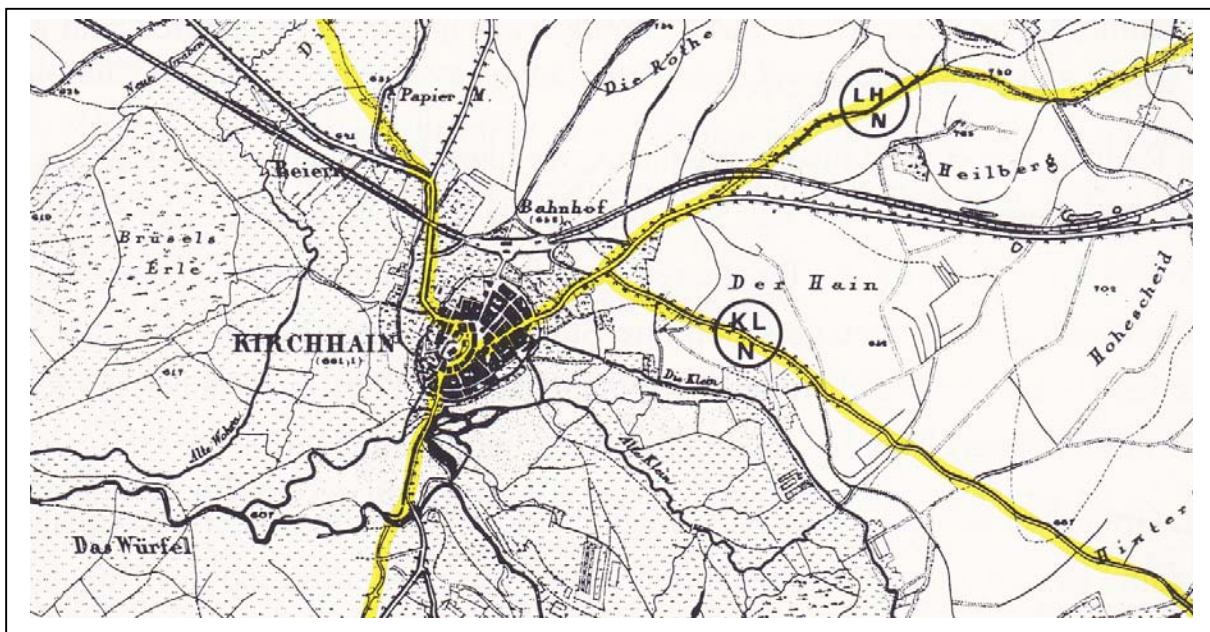
Das sumpfige Gebiet vor dem Amöneburger Tor mit seinen zahlreichen Nebenarmen der Ohm erschwerte den Zugang nach Kirchhain. Durch die immer wieder auftretenden Hochwasser der Ohm, wurden die Wege erheblich in Mitleidenschaft gezogen, sodass es notwendig war, den bereits 1485 erwähnten „Steinweg“ von Radenhausen nach Kirchhain besonders zu befestigen: Hier ist der gebürtige Kirchhainer Dr. Johann Menche (1445-1504) zu erwähnen. Der hohe geistliche Würdenträger, der in Fritzlar, Rom und Köln wirkte, hatte den Kontakt zu seiner Heimatstadt Kirchhain nie verloren. Als wohlhabender Mann finanzierte er 1501 den Ausbau des Steinwegs und stiftete weitere 200 Gulden zu seiner Unterhaltung. Im Jahr 1665 wurde eine neue steinerne, dreibogige Brücke über die Ohm gebaut, die bis zu ihrem Abriss 1953 die Stadtansicht auf zahlreichen Postkarten zierte.



Ansichtskarte (um 1940) mit dem oben genannten Wappenstein in der Brückenmitte. Am rechten Bildrand ist die Wäsche auf der „Bleiche“ zu erkennen. (AKD)

Mit diesen Arbeiten waren die Voraussetzungen für ein Aufblühen Kirchhains gegeben. Reisende nahmen jetzt die Route über Kirchhain. Die „Langen Hessen“ führten nun durch das Amöneburgertor über den Marktplatz, die Borngasse, zum Borntor und hinaus Richtung Langenstein. Zur selben Zeit, seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, versuchten die hessischen Landgrafen einen weiteren wichtigen Verkehrsweg über Kirchhain zu lenken - die Köln-Leipziger-Handelsstraße. Sie führte ursprünglich von Westen kommend über Stausebach und Langenstein nördlich an Kirchhain vorbei. Mit dem Bau eines weiteren steinernen Weges, der noch heute als „Steinweg“ bezeichnet wird, sollte der Verkehr auf Kirchhain umgeleitet werden. Die neue Variante der „Köln-Leipziger“ traf direkt auf die „Langen Hessen“ und verlief weiter über Niederklein nach Osten. Somit wurde Kirchhain zu einem Verkehrsknotenpunkt, was sich positiv auf die weitere Entwicklung der Stadt auswirkte.

Zahlreiche Gasthäuser etablierten sich Ende des 18. Jahrhunderts entlang des bedeutenden Verkehrswegs und nahmen die Reisenden mit ihren Pferden auf. Insgesamt gab es um 1800 sechs Gasthöfe mit Ausspann. Heute existieren davon noch die Gasthäuser „Zum Stern“ und „Zur Sonne“. Der 1612 errichtete „Blaue Löwe“, das Geburtshaus des berühmten Renaissance-Schriftstellers Eberhard Werner Happel (1647-1690), beherbergt heute Teile der Stadtverwaltung. Hier wurden um 1780 jährlich 50 Mott Hafer und 8 Wagen Heu verbraucht, und neben Bier und Branntwein kamen jährlich ungefähr 6 Ohm (ca. 1000 l) Wein zum Ausschank. Zwischen den Gasthöfen eröffneten zu Beginn des 19. Jahrhunderts die ersten Kolonial- und Manufakturwarenläden. Die Borngasse wurde zur Hauptverkehrs- und Einkaufsstraße, was sie bis Mitte des 20. Jahrhunderts blieb.



Kartenausschnitt um 1850. Die gerade erst gebaut Main-Weser-Bahn mit ihrem Bahnhof liegt weit vor der noch größtenteils geschlossenen Stadtmauer. Die beiden wichtigen Straßenverläufe sind gelb gekennzeichnet. Von Süden nach Nord-Osten: der neue Verlauf der Langen Hessen (LHN). Von Nord-Westen nach Süd-Osten: die neue Köln-Leipziger-Handelsstraße (KLN). (R. Maurer)

Mit dem Bau des

Bahnhofs (1850), der damals weit vor der Stadtmauer gebaut worden war, sollte sich Kirchhain erstmals über die mittelalterliche Bebauung hinaus ausdehnen. Die Mauer musste aufgebrochen werden, die Bahnhofstraße wurde geschaffen. Durch die Anbindung Kirchhains an die Main-Weser-Bahn (1850) und die Eröffnung der Nebenbahnen Ohmtal (1900) und Wohratal (1914) kam es zu einer weiteren positiven Entwicklung der Stadt, die seit 1821 zur Kreisstadt aufgestiegen war. Die Bahnhofstraße entwickelte sich mit dem Bau zahlreicher stattlicher Geschäftshäuser zur neuen 1a-Lage Kirchhains, während die Borngasse in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts unter dem immer stärker zunehmenden Verkehr zu leiden hatte. Der Verkehr, der im Mittelalter gewünscht war, wurde zum Fluch. Erst durch den Bau der Umgehungsstraße kam es hier zu einer Entlastung, jedoch blieb die Bahnhofstraße die neue Einkaufsmeile, die 1980 zur Fußgängerzone umgebaut wurde und eine wichtige Achse zwischen dem Bahnhof und dem Marktplatz bildet. Die aktuelle Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes und des Busbahnhofs zeigt, welche Bedeutung Verkehrswege auch heute haben. Hier wird den Bedürfnissen der Verbraucher, der Schüler und hunderter Berufstätiger Rechnung getragen, die täglich nach Kirchhain oder



***Der Blick vom Kirchturm** der evangelischen Stadtkirche. Links ist die Amöneburg, im Vordergrund das Amöneburger Tor und am Horizont rechts die Hochspannungsleitung zu sehen, die in etwa den Verlauf der Langen Hessen nach Süden markiert. (Foto: Pausch)*

Wer heute an einer Stadtführung des Heimat- und Geschichtsvereins Kirchhain e.V. teilnimmt, erfährt Einiges über diesen Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Stadt

Kirchhain und ihrer Verkehrswege, und bei einem Blick vom Turm der evangelischen Stadtkirche schweift der Blick entlang der Hochspannungsleitung durch den Ebsdorfer Grund, dem Verlauf der alten Handelsstraße „Durch die Langen Hessen“.

Quellen:

Grün, H.: Chronik der Stadt Kirchhain, 1952; Küther, W.: Kirchhain - Stadt an Ohm und Wohra in Wort und Bild, 1977; Losekam, H.: Zoll in der hessischen Provinz, 2010; Maurer, R.: Historische Straßen im Gebiet von Lahn und Ohm, 1998; Archiv Kleines Dachmuseum, Kurhessische Bürgergarde Kirchhain e.V. (AKD).