Reiner Ruppmann:

Unbekannte Wegmarken aus der Kutschenzeit

1. Die Wegmarke in Bad Homburg – Ober-Eschbach

„*Der hat schon immer dort gestanden*“ meinte Friedel Pleines, der langjährige Ober-Eschbacher Ortsvorsteher, lakonisch in heimischer Mundart. „*Kein Mensch hat sich drum gekümmert und die meiste Zeit war er ohnedies von Gras und Disteln überwuchert*“. Und er fährt fort: „*Ich habe ab und zu das Gras gemäht und darauf geachtet, dass der Stein nicht wegkommt.*“

Die Rede ist von dem Kilometerstein in Bad Homburg Ober-Eschbach auf Höhe der neuen Feuerwache. Im Zuge des Neubaus wurde an dieser Stelle der Ober-Eschbacher Straße ein Stück Fußweg angelegt, so dass der Stein jetzt gut sichtbar auf dem schmalen Grasstreifen zwischen Straße und Gehweg steht. Zuvor hatte er jahrzehntelang völlig unbeobachtet sein Dasein gefristet, weil er an der Böschung des Wasserabzugsgrabens zumeist von Gras überwuchert war.

Abb. 1 und 2: Der Kilometerstein in Bad Homburg – Ober-Eschbach, Blick in Richtung Frankfurt am Main. Die Position lautet 50° 12‘ 46“ N, 8° 39‘ 18“ O (beide Fotos: Ruppmann/ Köln, 29.05.2017 – *ein weiteres Foto siehe MJ 76/Seite 62*).

Wie alt der Stein ist, wusste Friedel Pleines nicht. Auch das Stadtarchiv sowie Heimatforscher Heinz Humpert im benachbarten Bad Homburger Ortsteil Gonzenheim konnten nichts dazu sagen. Aus der Beschriftung ließ sich prima vista ableiten, dass er aus einer längst vergangenen Zeit stammen musste.

Wer hat die Wegmarke aufgestellt?

Neugierig geworden, haben eigene Recherchen folgendes ergeben: Am 12. August 1896 erließ die Regierung des Großherzogtums Hessen-Darmstadt ein Gesetz zum Straßenwesen, mit dem die Landstraßen in die Hände der insgesamt 18 Kreisverwaltungen übergeben wurden. Großherzog Ernst Ludwig (reg. 1892-1918) förderte ab diesem Zeitpunkt den Neu- und Ausbau der Straßen mit namhaften Geldern, um Gegenden ohne Eisenbahn besser zu erschließen, Straßentransporte in und zwischen den drei Provinzen Starkenburg, Rheinhessen und Oberhessen zu erleichtern und die Wirtschaft zu beleben.(1)

Für die Straßen ab dem Ortsende des Dorfes Ober-Eschbach war der Kreis Friedberg, Provinz Oberhessen, zuständig. Demnach hat die großherzogliche Kreisverwaltung den Kilometerstein im Jahr 1896 oder 1897 aufstellen lassen. Wann zuletzt seine Beschriftung mit weißer Farbe akzentuiert wurde, lässt sich heute nicht mehr feststellen.

Der insgesamt 104 cm hohe sichtbare Teil des Steins ist im Kopf leicht trapezförmig, im davon abgesetzten Fußbereich rechtwinklig geformt. Früher war von dem Kilometerstein nur der rund 45 cm hohe Kopf zu sehen; der behauene und unbehauene Fußbereich steckte in der Erde.

Welche Funktionen hatte der Stein?

Ähnlich wie bei den preußischen Meilensteinen dienten solche Wegsteine zur Wegweisung und Nennung von Entfernungen. Das waren seinerzeit die einzigen Orientierungsmöglichkeiten für die Straßenbenutzer (Fuhrwerke, Kutschen, Viehtreiber, Handkarren, Fahrradfahrer, Fußgänger). Zusätzlich markierten die Steine die Verantwortungsbereiche für Straßenbau und Straßenunterhaltung.(2) Als Wegmarken erfüllten sie somit wichtige amtliche Aufgaben.

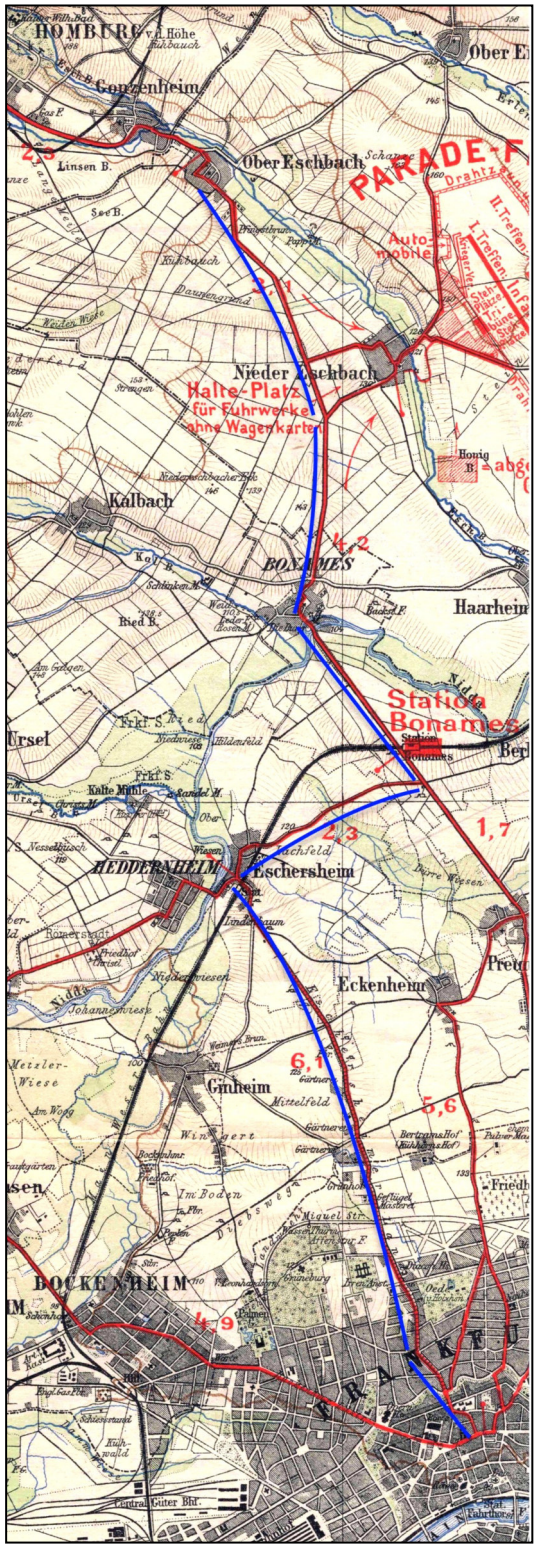

Abb. 3: Ausschnitt aus Ravensburg-Karte von 1905 mit der in blau markierten Route von Ober-Eschbach (oben) nach Frankfurt am Main (unten).[3]

Die Entfernungsangabe „Frankfurt Zeil 12,2 Km.“ wird heutige Verkehrsteilnehmer erstaunen, denn übliche Routenplaner rechnen von Ober-Eschbach bis zur Hauptwache mit einer Distanz rund 16 Kilometern. Um 1900 fuhren die Kutschen und Pferdegespanne jedoch auf der Landstraße über das Dorf Nieder-Eschbach, die Frankfurter Ortsteile Bonames und Eschersheim, und weiter über die Eschersheimer Landstraße zum Eschenheimer Tor und die Hauptwache direkt zur Zeil. Der Referenzpunkt für die Entfernungsmessung war das „Rote Haus“, die vormalige Thurn-und-Taxis-Poststation auf der Zeil, seit 1866 preußisches Oberpostamt, das ungefähr an der Stelle des heutigen Shopping-Centers MyZeil stand.[4] Die Beschriftung „Ober Eschbach 0,7 Km.“ gibt die Entfernung bis zur Ortsmitte am Kirchplatz an.

In diesem Zusammenhang soll daran erinnert werden, dass seit Beginn des Kurbetriebes um 1850 konzessionierte private Fuhrunternehmen und je nach Bedarf auch Lohnkutscher aus Homburg auf dieser Straße zusätzlich zur Thurn-und-Taxis-Post Personentransporte nach und von Frankfurt durchführten. Mit der Eröffnung der ab 1852 durchgehend von Kassel bis Frankfurt befahrbaren Main-Weser-Bahn gab es außerdem einen Regelverkehr für Kurgäste von und zur Eisenbahnstation Bonames (siehe Abb. 3 mittig rechts). Das setzte sich auch nach dem Start der Homburger Eisenbahn im Jahr 1860 fort, weil Bahnreisende das Umsteigen am Main-Weser-Bahnhof in der Frankfurter Gallusanlage vermeiden wollten.[5] Mit Eröffnung des Frankfurter Hauptbahnhofes 1888 verbesserte sich die Umsteigesituation für Passagiere jedoch deutlich. Dennoch blieben Kutschen bis zum Aufkommen der ersten Motortaxis am Anfang des 20. Jahrhunderts immer noch das wichtigste Transportmittel für den Nahverkehr.

Abgrenzung der Wegebau-Verantwortung

Die seitliche Aufschrift „3,0“ auf dem Stein erklärt sich nicht von selbst. Die Ziffern bezeichnen Beginn und Länge des außerörtlichen Straßenbereichs, für den die Kreisverwaltung zuständig war. Damit wurde die finanzielle Verantwortung für Bau und Unterhaltung zwischen Kreis und Gemeinde eindeutig getrennt. Die unterschiedliche Typografie weist darauf hin, dass die kleineren Zahlen auf der Gehwegseite nachträglich eingemeißelt wurden.

Abb. 4 und 5:
Die unterschiedlichen Typografien für die Angabe „3,0“ an den beiden Seiten des Kilometersteines in Bad Homburg – Ober-Eschbach (beide Fotos: Ruppmann/Köln, 29.05.2017).

Die Grenze zwischen der Ortsdurchfahrt und dem Beginn der Kreisstraße bestimmte die örtliche Bebauung. Am Ende des sogenannten ‚Straßen-Anbaus’ einer Kommune begann die Kreisstraße. Wuchs die Ortschaft, wurden die Grenzen

entsprechend verschoben. Die seitliche „3“ gab die Länge des unter Provinzialverwaltung stehenden Straßenstücks bis zur nächsten Ortsdurchfahrt an.[6] Der auf der Oberseite zur Straßenseite hin mittig eingelassene eiserne Knopf kennzeichnet den Messpunkt.

Regeln für Bau und Unterhalt der Straßen im Großherzogtum Hessen-Darmstadt ab 1896

Die Gemeinden mussten die Kosten für die Neuanlage einer Gemeindestraße und deren Unterhaltung, ebenso die Erneuerung innerörtlicher gepflasterter Fahrbahnen bzw. die Änderungen an der Fahrbahndecke, die befestigten Gehwege sowie die Wasserableitungs-Einrichtungen, Gossen und Querrinnen selbst tragen. Der Ersatz einer chaussierten innerörtlichen Fahrbahn durch eine Decke aus Kleinpflaster galt allerdings als Unterhaltungsarbeit; diese Kosten wurden zwischen Kreis und Kommune geteilt. Die Unterhaltung einer unveränderten Ortsdurchfahrt im Zuge einer Kreisstraße ging dann zu Lasten der übergeordneten Verwaltung, wenn sich eine Gemeinde selbst nicht in der Lage sah, für die Instandhaltung zu sorgen.[7]
Mit vorausschauendem Blick auf den schon um die Jahrhundertwende aufkommenden Kraftwagenverkehr entließ die Darmstädter Regierung mit Gesetz vom 12. Juli 1902 die Kreisverwaltungen aus der Verantwortung für die Landstraßen. Das Straßennetz ging ab diesem Zeitpunkt mit allen Rechten und Pflichten in das Eigentum der Selbstverwaltung der drei großherzoglichen Provinzen Starkenburg, Rheinhessen und Oberhessen über. Die Oberaufsicht und abschließende Entscheidungsbefugnis zu allen wesentlichen Verwaltungsvorgängen (Unterhalt, Neu- und Umbau, Erlass technischer Vorschriften, Richtlinien für die Einstellung technischen Personals) lag ab 1902 beim Darmstädter Minister des Innern. Diese Regelung galt formal auch für den Volksstaat Hessen bis 1945.

Denkmalschutz für den Kilometerstein in Bad Homburg – Ober-Eschbach

Wegen der verkehrshistorischen Bedeutung dieses seltenen Relikts aus der Kutschenzeit sollte das Landesamt für Denkmalpflege Hessen den Wegweiser alsbald in das Denkmalverzeichnis aufnehmen.
Der Stein ist am jetzigen Standort direkt neben der Straße gefährdet. Ein Unfall könnte ihn zerstören, Streusalz und Spritzwasser seine Substanz zersetzen. Deshalb sollte sich das Bad Homburger Amt für Denkmalpflege Gedanken zum dauerhaften Schutz des Kleindenkmals machen. Zweckmäßig wäre, den Stein neben den Gehweg auf die Wiese des Feuerwehrhauses zu setzen und mit Platten oder Pflastersteinen zu umgeben, damit er beim Rasenmähen nicht beschädigt wird. Damit wäre er rund 3 Meter von der Straße abgesetzt.

2. Die Wegmarke in Frankfurt – Nieder-Eschbach

Als in Frankfurt-Nieder-Eschbach die Kreuzung der Homburger Landstraße (L 3003) mit der Deuil-La-Barre-Straße (L 3472) um- und ausgebaut wurde, tauchte unversehens ein weiterer Wegweiser auf. Er ist weniger gut erhalten als der in Ober-Eschbach. An den Spuren im Kopfbereich lässt sich erkennen, dass hier der Greifer eines hydraulischen Baggers unsanft angesetzt hatte, als der Aushub für den Wegebau stattfand.
Der Stein steht so wie früher direkt an der Einfahrt in den Kreisverkehr, d.h. nur der rund 44 cm hohe Kopf ist sichtbar, der rund 60 cm hohe Fuß steckt komplett in der Erde. Anhand der Entfernungsangabe „Ober-Eschbach 2,7 km“ ist zu vermuten, dass er ursprünglich rund 300 m vor dem heutigen Kreisverkehr, also näher an Ober-Eschbach gestanden hat.
Rätselhaft ist die Nennung der Entfernung „10,2 km“ bis zur Frankfurter Zeil. Bezogen auf die Beschriftung des Kilometersteins in Ober-Eschbach müsste hier eigentlich 9,5 km stehen. Wie diese Differenz von 700 m zustande kommt, lässt sich heute nicht mehr klären.
Seitlich auf dem Entfernungsstein ist die Ziffer „1,02“ zu sehen. Sie gibt die in der Obhut der Kreisverwaltung Friedberg stehende Straßenstrecke bis zur Frankfurter Stadtgrenze (Ortsteil Bonames) an. Diese Grenze hat eine sehr wechselvolle Geschichte: Seit dem Mittealter berührten sich hier die Stadt Frankfurt und die Grafschaft Hanau-Münzenberg, später Hanau-Lichtenberg, zuletzt von 1806 bis 1810 das Fürstentum Hanau, zu deren Territorien Nieder- und Ober-Eschbach gehörten. Nach dem Wiener Kongress verlief hier die Grenze zwischen der Freien Stadt Frankfurt und dem Großherzogtum Hessen-Darmstadt, nach 1866 wurde es die Grenze zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt.
Der mittig im Kopf des Steins eingelassene runde Nagel kennzeichnet – wie bei dem Stein in Ober-Eschbach – den Punkt für die Messung der Entfernungen.
Daneben ist eine weitere alte Markierung mit der Umschrift „Höhe Stadt FFM“ zu sehen. Es handelt sich um einen geodätischen Höhenfestpunkt der Stadt Frankfurt, der als Ausgangspunkt für technische Höhenmessungen dient(e?). Der Anspruch an stationäre Dauerhaftigkeit und Genauigkeit solcher Markierungen ist 1 mm oder weniger, weshalb es erstaunt, dass in diesem Fall ein eher gefährdeter Kilometerstein als Befestigungspunkt gewählt wurde. Vielleicht hat das aber zu seiner Erhaltung beigetragen.

Abb. 6 (oben links):
Der Kilometerstein in Nieder-Eschbach mit der Entfernungsangabe nach Frankfurt am Main.
Abb. 7 (oben mitte):
Die Oberseite des Kilometersteines in Nieder-Eschbach mit den beiden Messmarkierungen.
Abb. 8 (oben rechts):
Der Metallbolzen für den Höhenfestpunkt mit der Umschrift „Höhe Stadt FFM“.
Abb. 9 (rechts):
Die seitliche Beschriftung des Kilometersteines in Nieder-Eschbach (alle Fotos auf dieser Seite: Ruppmann/Köln, 15.09.2017).

Denkmalschutz für den Kilometerstein in Frankfurt – Nieder-Eschbach

Ob die Stadt Frankfurt am Main als zuständige Behörde den Wegweiserstein in ihre Liste für Kleindenkmale aufgenommen und/oder beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen einen Antrag auf Denkmalschutz gestellt hat, ist nicht bekannt. Da der Stein von Gras umgeben ist, steht zu befürchten, dass er bei der Pflege des Seitenstreifens weitere Beschädigungen erleidet.

3. Quellenangaben und Anmerkungen:

(1) Das hessische Straßenwesen, Mainz 1928, Seite 10ff.

(2) Die uns heute geläufigen und trotz Navigationssystemen immer noch unentbehrlichen Wegweiser mit Entfernungsangaben auf den Landes- und Bundesstraßen sowie die Ortstafeln kamen erst in den 1920er-Jahren auf, als der zunehmende Überlandverkehr mit Automobilen eine Verbesserung der öffentlichen Straßeninfrastruktur erforderte.

(3) Karte Kreisarchiv Hochtaunuskreis, HG Slg.1, Nr. 2134 (mit freundlicher Genehmigung).

(4) Da Regensburg nach den Befreiungskriegen gegen Napoleon an Bayern fiel, verlegte das private Postunternehmen Thurn und Taxis 1810 seine Direktion nach Frankfurt und richtete auf der Zeil die Poststation ein. Der Wiener Kongress bestätigte am 20. Mai 1816 den Sitz der Zentrale in Frankfurt. Nach der Deutschen Bundesakte vom 8. Juni 1815 gehörten u.a. die Freie Stadt Frankfurt, das Großherzogtum Hessen sowie das Herzogtum Nassau zur privat betriebenen Thurn-und-Taxis-Post. Deren Monopol endete nach der 1866 erfolgten Annexion Frankfurts durch Preußen mit dem ab 1. Juli 1867 wirksamen Abtretungsvertrag. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Thurn-und-Taxis-Post (Zugriff am 17.03.2021). An der Frankfurter Straße in Nieder-Wöllstadt steht ein gleichartiger Kilometerstein mit der Aufschrift „Frankfurt Zeil 20,8 km“; siehe Das Meilenstein-Journal Nr. 79 vom Juni 2020, Seite 61.

(5) Siehe Gerta Walsh, Am Rande des Kurbetriebes, in: Alt Homburg 27 (1984), Seite 127-128; Heinrich Jacobi, Die Homburger Eisenbahn und ihre Vorläufer. Ein Beitrag zur Geschichte des Verkehrs, Sonderdruck des Taunusboten Bad Homburg v.d.H. vom 17. Februar – 11. März 1938, Seite 24f.

(6) Das hessische Straßenwesen, Mainz 1928, Seite 17ff.

(7) Ebenda, Seite 22f.

Ergänzung der Redaktion zum vorstehenden Beitrag

Im MJ 79/Seite 61 wurden zwei weitere solche Kilometersteine in Nieder-Wöllstadt beschrieben. Außerdem ist es unserer Vereinsfreundin Frau Hartmann aus Langen (Hessen) gelungen, weitere dieser oben beschriebenen Kilometersteine in der Region nördlich und östlich von Frankfurt a.M. (ehemalige Provinz Oberhessen) zu entdecken, außerdem einen Stein in Rheinhessen. Die Steine stehen in Florstadt, Altenstadt-Lindheim, Ortenberg-Bleichenbach, Lollar und Mainz-Budenheim. Sie beschreibt diese Kilometersteine wie folgt:

Die Steine folgen einem regelmäßigen Aufbau, Maße und Beschriftungen sind ebenfalls recht einheitlich:

- Rechteckiger Grundriss mit Sockel, mit abgeschrägten Kanten
- Material: Basaltlava (wie die Ganzkilometersteine in Südhessen)
- Höhe ohne Sockel: 40-43 cm
- Breite × Tiefe oben: ca. 38 × 24 cm
- Breite × Tiefe unten: ca. 41 × 27 cm
- Beschriftung - zur Straße: ganze Kilometer
  - straßenabgewandte Seite: ganze Kilometer mit 1-2 Nachkommastellen
  - von der Straße lesbare Seiten: Entfernungsangaben

Sie geht weiterhin davon aus, dass noch zahlreiche weitere solche Kilometersteine existieren und dass es eine zentrale Vorgabe für deren Gestaltung gegeben haben dürfte.

Abb. 10:
Ein Kilometerstein in Nieder-Florstadt an der B 275, Friedberger Landstraße/Ludwigstraße. Die Beschriftungen lauten: „OBERFLORSTADT 2,0 Km.“ und „OSSENHEIM 4,2 Km.“. An den Seiten steht je einmal „8,0“. Der Stein steht 500 m vom Meilenstein Nieder-Florstadt und somit 8 km vom Straßennullpunkt in Friedberg entfernt. Der Stein ist etwas in der Fußwegpflasterung eingesunken.

Abb. 11 (unten links):
Ein Kilometerstein in Bleichenbach an der B 457, Bahnhofstraße/ Beuneweg. Die Beschriftungen lauten: „BÜDINGEN 7,0 Km.“ und „GEDERN 18,6 Km.“. An einer Seite steht „54,0“ und an der anderen Seite steht „54“.

Abb. 12 (unten mitte):
Ein Kilometerstein in Lindheim, Altenstädter Straße/Alte Burg. Die Altenstädter Straße entspricht der alten Führung der B 521 durch den Ort. Die Beschriftungen lauten: „BÜDINGEN 10,2 Km.“ und „ALTENSTADT 3,1 Km.“. An einer Seite steht „14,01“ (siehe Ab. 13) und an der anderen Seite steht „14“.

Abb. 13 (unten rechts):
Seitenansicht des Kilometersteines in Lindheim (alle Fotos auf dieser Seite: Hartmann/Langen, 02.05.2021).