

Autobahn-Bau bei Friedewald 1934-1943

Als die „Schnell-Straße“ in die Ruhe des Friedewälder Forstes kam

Von **Uwe Hohmann**, Bad Hersfeld-Heenes



Deckel-Etikett des Hauptmerkbuches der ehemaligen Oberförsterei/ des ehemaligen Forstamts Friedewald: geführt vom 1. Januar 1927 – 31. Dezember 1974 (Auflösung des Forstamts)

Beim Lesen im Hauptmerkbuch des ehemaligen Forstamts Friedewald fand ich einige bemerkenswerte Bilder aus diesen Jahren. Diese sind wohl bisher nicht veröffentlicht, bergen aber bemerkenswerte Details aus der Zeit vor 80 Jahren.



1938: Baubaracken mit Fahnenmast, Betonmischer, Feldbahngleise.

Das Hauptmerkbuch eines Forstamts

1. Führung
Ab 1927 war in jedem preußischen Forstamt ein Hauptmerkbuch als örtlich-fachliche Chronik zu führen (ähnlich den Schulchroniken). Dessen inhaltliche Gliederung erfolgte in verschiedene Abschnitte wie Organisation, Wegenetz, Flächenänderungen, Dienstgehöfte, Beamte, Angestellte, Waldarbeiter, Holzeinschlag, Forstschutz, Jagd.

Das Hauptmerkbuch des Forstamts Friedewald wurde vom 1.1.1927 – 31.12.1974 (Auflösung des Forstamts) geführt. So erhält man durch diese handschriftlichen Eintragungen einen guten Überblick, wie hier am Beispiel des Autobahnbaus. Generell wurden die für die Geschichte eines Forstamtes wichtigen Gegebenheiten hier verdichtet zusammengefasst. Eine solche grundlegende Übersicht wird heute nicht mehr geführt. Als Nachschlagewerk bleibt das Hauptmerkbuch unübertroffen. Heute müsste man ein buntes Konglomerat von Akten und Datenbeständen durcharbeiten.

2. Buchausstattung

In der Form eines DIN A 4-Kontorbuches erinnert das Hauptmerkbuch an kaufmännische Geschäftsbücher (daher der Name). 220 Blatt (= 440 Seiten) sind fadengeheftet in einem marmorierten Harteinband von 1,5 kg mit dunkelgrünem Leinrücken und ebensolchen Stoßecken zusammengefasst. Auf jedem Blatt befindet sich der erhabene Papiereindruck „Staat Preußen“. Die Seitennummerierung wurde fortlaufend oben rechts oder links durch einem Paginierstempel mit automatischer Weiter-schaltung aufgedruckt.



1938: Bildmitte: Feldbahnloren wurden von Hand für den Erdmassenausgleich und Materialtransport verwendet. Im Vordergrund Rodungslöcher des ehemaligen Baumbestands.



Das Breitzbachlager: Deutlich zu erkennen ist die detaillierte Planung einer solchen Anlage und die industrielle Fertigung der Einzelteile für die Einheitsbaracken.



1939: Im Vordergrund Bauschild – unter dem Reichsadler ist verzeichnet: Reichautobahnen, O. B. R. Kassel (Oberste Bauleitung), Bauabteilung Hersfeld 1, Carl Brandt, Baufirma aus Magdeburg. Im Hintergrund ist das Lehrgerüst für den Brückenbau zu sehen.

Ein Lehrgerüst ist eine Hilfskonstruktion, die im Bauwesen früher beim Mauern von Bögen und Gewölben verwendet wurde und heute insbesondere im Betonbrückenbau als Schalungsgerüst zur Formgebung und Befestigung der Betonschalung eingesetzt wird.

Beim gemauerten Gewölbe oder Mauerwerksbogen dient das hölzerne Lehrgerüst als Grundlage. Die einzelnen Bausteine werden direkt auf das Lehrgerüst gemauert.

Hat das Gewölbe oder der Bogen die nötige Festigkeit erreicht, kann das Lehrgerüst vorsichtig abgesenkt und entfernt werden. Das Gewölbe trägt sich durch seine Form nun selbst.

Forstliche Bemerkungen zum Bau

1934 – 1944

Die folgenden Texte stammen aus den Seiten 62 – 67 des Hauptmerkbuches des Forstamts Friedewald.

1934 erstmalige Erwähnung

Nach dem vorläufigen Plan soll die Reichsautobahnstrecke Hersfeld – Eisenach vom Forsthaus Eichhorst parallel

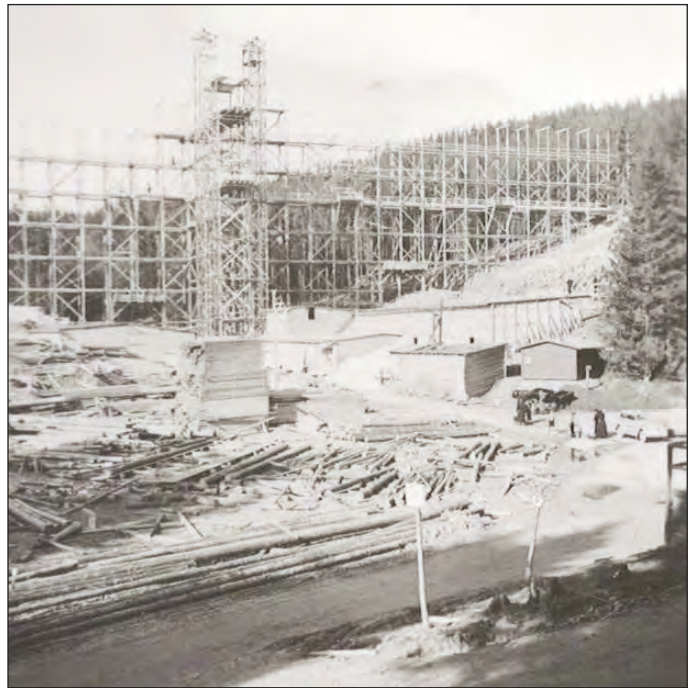
1935 und 1936

Keine Eintragungen.

1937

Die Reichsautobahnlinie Gießen – Eisenach führt von dem km 157 bis km 161,5 durch das Revier.

Im Lauf des Sommers erfolgten die erforderlichen Vermessungen, das Aufnehmen



1939: Das Lehrgerüst ist weiter vervollständigt. Oft wurden mehrere tausend Festmeter Holz für einen Brückenbau benötigt. Es erfolgte aber eine spätere Wiederverwendung des in der Regel schwachen Holzes. Vorn rechts bei dem Pkw sind Personen zu sehen, die sich wohl ein paar ihnen passende Holzstücke aussuchen.

Notiz des Forstamts Friedewald: „In den Jahren 1935-1938 wurden 150% des normalen Hiebsatzes aufgearbeitet. 1939: Ein großer Teil des Bauholzes wurde von der mit dem Fertigstellen der Brücken an der RAB beauftragten Baufirma benötigt.“

der Straße Hönebach – Friedewald, dann zur Gießlingskirche geführt werden. Zukünftige Fortführung steht noch aus.

der Achse und vieles mehr. Betroffen werden die Revierförstereien Kessel, Friedewald, Ziehbach und Eichhorst. Die sog. Bestandseinweisungen in denen unter Beratung aller Beteiligten schließlich die Festlegung zur Linie erfolgt, fanden am 24. + 25. November 1937 statt. Mit dem Aufrieb für die Bahn wurde am 24. Dezember 1937 in der Revierförsterei Friedewald Distrikt 275 begonnen. Ausführende Behörde ist die Bauabteilung 1 der R.A.B. in Hersfeld.

1938

Der Aufrieb für die Reichsautobahnlinie Gießen – Eisenach war Anfang April beendet. In den Monaten April – August



1939: Die Siebenborn-Brücke wurde im Rahmen der Neugestaltung der BAB 4 überflüssig und deshalb rückgebaut.



Siebenborn-Brücke in Distrikt 356 der Revierförsterei Kessel 1939

lung“ in Hersfeld, die für die Strecke Frankfurt - Kassel - Eisenach zwischen km 111,0 - 145,0 zuständig war.

Auf dem Übersichtsplan der Reichsautobahnen, Oberste Bauleitung Kassel, v. 4.11.1937 sind bei km 157,0 die Eintragungen „Jagdhaus“ (nördlich der Trasse) und „Nadelöhr“ (südlich der Trasse) zu lesen. Das „Nadelöhr“ (Pass von Hönebach) hat zu allen Zeiten eine bedeutende Rolle gespielt. Es war der niedrigste Übergang vom Werratal ins Fuldataal auf der Wasserscheide beider Flüsse, die sich hier auf etwa 10 km einander nähern.

Die darüberführende Straße wurde die „Kurzen Hessen“ genannt. Sie diente vor allem den Kaufmannsfahrzeugen als bequeme Überfahrt von Hessen nach Thüringen. Aber auch eine andere auf dem Hönebacher Sattel abzweigende Straße, die sogenannte Flößholzstraße, muss erwähnt werden. Sie führte von Hönebach über Ronshausen nach Breitenbach an der Fulda und wurde von den Holzfuhwerken, die aus dem Thüringer Wald kamen, befahren.

Ein „Jagdhaus“ existiert heute an dieser Stelle nicht mehr – es mag im Rahmen des Autobahnbaus verschwunden sein. Nördlich der Autobahn begrenzen die Schluchten der „Breiten Delle“ (Richtung Faßdorf) und „Ziehbachsschere“ (Richtung Ziebach) die ebene Fläche.

Dieser Übersichtsplan wird die Grundlage für die Einweisungen am 24. + 25. November 1937 gewesen sein.

Der heutige BAB-Parkplatz „Nadelöhr“ an der A4 liegt bei km 343,2 zwischen den Anschlussstellen Friedewald und Wildeck-Hönebach, ca. 250 m vom namensgebenden Monument entfernt.

Photographien Fritz Bebendorf

Er war in den Jahren ab 1937 (bis etwa 1960) Leiter der vom Autobahn-Bau betroffenen Revierförsterei Kessel. Als örtlicher Forstmann hat er die Veränderungen beim Bau auch bildlich dokumentiert.

Geschichtliche Bemerkungen zum Bau 1934-1943

Die als Strecke 81 gebaute Reichsautobahn vom Kirchheimer Dreieck bei Bad Hersfeld bis Eisenach war die letzte im Deutschen Reich (1933 - 1945) halbwegs vollendete Autobahn. 1940 wurde die Strecke bis zur Anschlussstelle Bad Hersfeld zweibahnig und bis zu einer provisorischen Anschlussstelle bei Sorga einbahnig eröffnet.

Der Abschnitt zwischen Sorga und Eisenach war am 1. Juli 1943 die letzte Eröffnung einer Reichsautobahn vor der kriegsbedingten Einstellung aller Autobahnarbeiten im Reichsgebiet.

Auf der Trasse war jedoch nur eine Richtungsfahrbahn betoniert und die Weihealbrücke bei Gerstungen und die Talbrücke Wommen wurden nicht mehr fertiggestellt und mussten umfahren werden; mit dem Bau der Werratalbrücke Hirschel war nicht mehr begonnen worden.

Zwischen den Anschlussstellen Hönebach und Obersuhl wurde nach dem Kriegsende die nördliche Richtungsfahrbahn für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben, dazu wurden die Behelfsausfahrten Raßdorf und Bosserode eingerichtet. Der zweistreifige Betrieb auf einer Richtungsfahrbahn wurde erst Ende der 1960er Jahre nach dem Neubau der Landstraße zwischen Hönebach und Bosserode freigegeben.

Karte von 4.11.1937 mit Verlauf der Trasse im Bereich des „Nadelöhrs“

wurden an der Bahn folgende Arbeiten ausgeführt: Vermessung, Abtrag des Mutterbodens, Stockrodung.

Mit den Erdarbeiten und den Arbeiten an den Bauwerken wurde im letzten Vierteljahr 38 begonnen.

1939

Der Bau der Reichsautobahn war mit Ablauf des Jahres soweit fortgeschritten, dass die Fahrbahn einseitig zum größten Teil fertiggestellt war. Die Aufhiebsarbeiten sind im wesentlichen beendet. Kessel-, Siebenborn- und Eichhorstbrücke sind fast fertig.

Mit den Arbeiten zur Auffahrt in (keine örtliche Angabe) wurde erst spät im Jahr begonnen (September!).

Abtrieb in der Revierförsterei Eichhorst (als Entschädigung für die Hönebacher Einwohner) ist fast beendet.

Abtrieb für Entschädigungsland für Friedewald in der Revierförsterei Friedewald („Hute“) soll im Wirtschaftsjahr 1940 beginnen. In Aussicht genommen sind rund 17 ha.

Die Verhandlungen über das Ersatzland mit der R.A.B. (Größe, Kaufpreis) sind noch nicht abgeschlossen.

1940

Die Arbeiten an der Reichsautobahn gehen bedingt durch den Krieg nur langsam vorwärts.

Der Abtrieb als Entschädigungsland in der Revierförsterei Friedewald Distrikte 275 u. 276 ist durchgeführt. Die Rodungsarbeiten hat das Kreiskulturamt mit Kriegsgefangenen ausgeführt.

Die Fläche ist aufgrund einer vorläufigen Übergabeverhandlung zur landwirtschaftlichen Nutzung freigegeben. Die endgültige Vermessung ist aber noch nicht erfolgt. Die Restfläche des Abtriebes in der Revierförsterei Eichhorst ist wegen Arbeitermangel noch nicht beendet.

Der langjährige (1967 – 2001) Leiter der

Revierförsterei Eichhorst, Karl-Wilhelm Herzog, erinnert sich an die Aussagen (um 1970) der ehemaligen Kulturfrau (Waldarbeiterin) Elisabeth Möller aus Hönebach. Deren Familie hatte „Ersatzland“ für beim Autobahnbau abgegebene landwirtschaftliche Fläche erhalten. Nach ihren Angaben mussten sie das „Ersatzland“ selbst roden – „das war ein böse Plackerei“.

1941

Der Bau der Reichsautobahn ist bis auf die Nebenarbeiten beendet. Mit dem Ausbau der Auffahrt Friedewald ist begonnen. An den Anschlusszügen wird noch gearbeitet. Die Arbeiten an der Reichsautobahn werden mit Kriegsgefangenen ausgeführt.

Im Forstamt wurden wegen Arbeitermangel keine größeren Wegebauarbeiten durchgeführt.

1942

Die Arbeiten an der Reichsautobahn sind bis zur Beendigung des Krieges eingestellt.

Größere Wegebauarbeiten sind wegen Arbeitermangel nicht ausgeführt.

1943

Eine Fahrbahn der Reichsautobahn ist dem Verkehr freigegeben.

1944 letztmalige Erwähnung

Zur Förderung der Holzabfuhr sind mit Genehmigung der Reichsautobahnen an wichtigen Kreuzungen einige provisorische Auffahrten an der Fahrbahn der Autobahn hergerichtet.

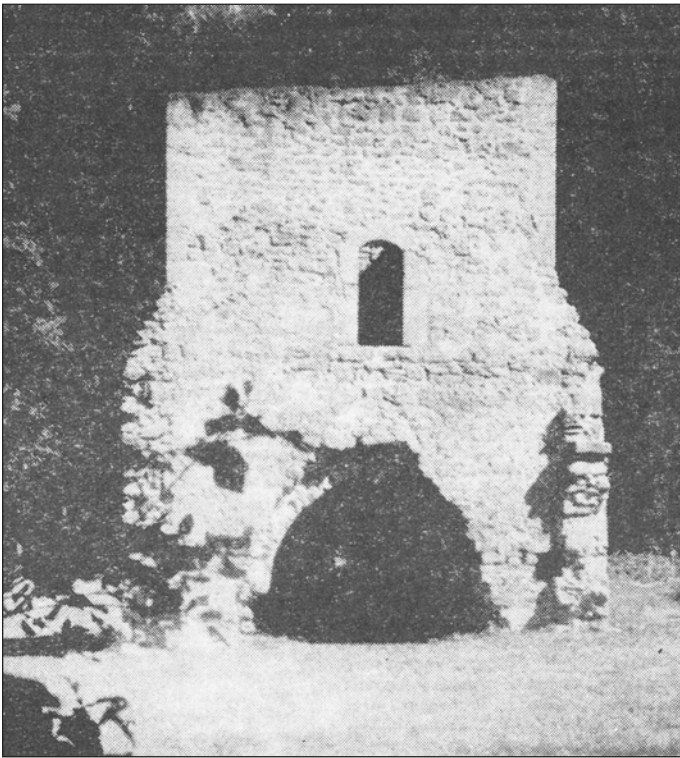
Erklärung der Abkürzung R.A.B.

Diese Abkürzung bedeutete „Reichsautobahn“. Die Gesellschaft „Reichsautobahnen“ selbst war als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angegliedert. In Kassel gab es eine „Oberste Bauleitung“ mit der „Bauabtei-

Nicht viel stehn geblieben

Gefunden: altes Gedicht zur Gießlingskirche

Von **Uwe Hohmann**, Bad Hersfeld-Heenes



Gießlingskirche 1959 (?) - Foto: Wilhelm Bleitner

Als ehemaliger Revierförster und heimatgeschichtlich Interessierter blättere ich gerne auch in alten forstlichen Unterlagen. Die sog. Hauptmerkbücher der Forstämter sind eine Fundgrube forstlich betriebsrelevanter Ereignisse, die manchmal auch von allgemeiner geschichtlicher Bedeutung sind. Wo zwischen A (Angelegenheiten der Beschäftigten) und Z (Zugehörigkeit des Forstamtes) keine klare Einordnung möglich war, liegen auch mal lose Blätter bei.

Im Hauptmerkbuch des ehemaligen Forstamtes Hersfeld-Ost fand ich zwei solcher Zettel über die Gießlingskirche, die meine Aufmerksamkeit fesselten: Ein Zeitungsausschnitt der „Hersfelder Zeitung“ vom 17. September 1959 und ein DINA4-Blatt mit einem Gedicht in „Lateinischer Ausgangsschrift“.

Der Zeitungsausschnitt mit der Überschrift „Die Gießlingskirche“ trägt das Redaktionskürzel „wbl“ – das steht für den ehemaligen Chefreporter der Hersfelder Zeitung, Wilhelm Bleitner. Unter der Überschrift „Die Gießlingskirche“ beschreibt Wilhelm Bleitner zunächst kurz die räumliche und geschichtliche Lage, ergänzt durch ein Bild des Zustandes (von 1959?) und fügt danach eine Sage ein.

Diese kann man auch in „Sagen und Schänke“ von Wilhelm Neuhaus, 4. Auflage, Seite 46, unter der Überschrift „Der Leichenzug bei der Gießlingskirche“ nachlesen.

Der Text des Zeitungsausschnittes lautet:

Die Gießlingskirche

wbl. Friedewald. „Wenn man über die Autobahn in Richtung Zonengrenze

fährt, dann taucht wenige hundert Meter hinter dem Hermannshof in einem Wiesental ein altes Gemäuer auf, die Gießlingskirche.

Wahrscheinlich hat an dieser Stelle früher einmal ein Dorf gelegen. Uebrig geblieben ist nur das Mauerwerk der Kirche, die inzwischen ein beliebtes Ausflugsziel geworden ist. Selbstverständlich hat sich auch der Volksmund des alten Gemäuers angenommen. So wird eine Geschichte erzählt aus einer Zeit, in der es bei den Landleuten noch wenig Uhren gab, weil sie damals überaus teuer waren, so jedenfalls ist in dem Büchlein von Wilhelm Neuhaus „Sagen und Schwänke“ zu lesen.

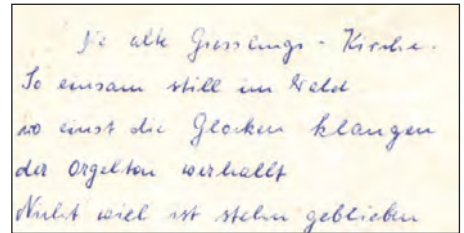
Es verabredeten sich zwei Bauern aus Meckbach, am nächsten Morgen in aller Frühe aufzustehen, um ihre Wiesen in der Nähe der Gießlingskirche zu mähen. Wer zuerst wach würde, solle den anderen wecken. In der Nacht wachte der eine auf, und da es ihm draußen ziemlich hell zu sein schien, fuhr er schnell in die Kleider, holte auch seinen Nachbarn aus dem Bette und beide machten sich auf den Weg. Als sie bei ihren Wiesen ankamen, legten sie sich auf einen Heuhaufen, um noch ein wenig zu ruhen und das Morgen-grauen abzuwarten.

Da fuhren sie plötzlich auf. Deutlich sahen sie in der Ruine einen flackernden Lichtschein, der von Fackeln herzukommen schien. Nun erscholl ein Klingen und Brausen, als wenn eine Orgel mit vollen Tönen spielte, und rauhe Stimmen sangen dazu den Choral „0 Ewigkeit, du Donnerwort“. Den Bauern standen vor Schrecken die Haare zu Berge.

Als das Lied zu Ende gesungen und das Orgelspiel verklungen war, kam aus der Kirche ein Leichenzug hervor. Voran wurde auf einer Bahre ein Toter getragen, ihm folgte eine lange Reihe hoher Männergestalten, die alle ihren Kopf unter dem Arm trugen. Von Entsetzen gepackt, sprangen die beiden Bauern auf und liefen durch den Wald, bis sie wieder ins Freie kamen.“

Nun zur zweiten Beilage, dem handschriftlich verfassten Gedicht in „Lateinischer Ausgangsschrift“.

Unterschrieben ist das Gedicht mit „Hans Deisenroth“. Zunächst habe ich bei Karlheinz Otto in Kathus nachgefragt, ob ihm dieses Gedicht oder der Verfasser bekannt seien. Da dies verneint wurde, habe ich bei Deisenroths in Sorga und Hersfeld



**Anfang des handschriftlichen Gedichts
Foto: Uwe Hohmann**

um den Namen Hans Deisenroth nachgefragt. Selbst ein über 90-Jahre alter Deisenroth konnte sich an keine Person gleichen Namens erinnern. Falls aufgrund dieser Veröffentlichung ein/e LeserIn die namentliche Verbindung kennt, rufe er/sie mich bitte an (06621-917475).

Wie und wann das Gedicht den Weg in das Hauptmerkbuch gefunden hat, bleibt ungeklärt. Vielleicht hat damals ein örtlicher Förster dieses Gedicht erhalten und es zur Verwahrung an das Forstamt gegeben. Auch kann der Verfasser seine gedichteten Zeilen dem Förster gegeben oder jemand hat aufgrund seiner guten Handschrift das Blatt geschrieben. Die Entstehungszeit wird vor dem Beginn des Baus der Autobahn (ab 1937) liegen („So einsam still im Wald“).

Hier der vollständige Text (Rechtschreibung, Unterstriche, Gliederung wie im Original):

Die alte Giesslings-Kirche

So einsam still im Wald
wo einst die Glocken klangen
der Orgelton verhallt
Nicht viel ist stehn geblieben
ein grauer Turm aus Stein
und mancher lieber Wanderer
der kehrte dort schon ein
Und auf dem grünen Rasen
wo einst die Kirche stand
und heute Rehe grasen
dort reichten sich die Hand
vor mehrern hundert Jahren
manch liebes junges Paar
sie traten dann zum Segen
vor Gottes Traualtar
Und wo der Pflug gepflüget
der Sämner hat gesät
und fromme Schnitterinnen
sie traten zum Gebet
da rauschen heut die Wälder
im Winde hin und her
und wo das Dorf gestanden
das finden wir nicht mehr

Hans Deisenroth

Über die Geschichte der Gießlingskirche hat es schon verschiedene Veröffentlichungen, auch in „Mein Heimatland“ gegeben.

»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur
»Hersfelder Zeitung«. Gegründet von Wilhelm Neuhaus.
Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim
Verlag:
Hoehl-Druck GmbH + Co. Hersfelder Zeitung KG