

entstanden durch Kristallisation, viele von ihnen stehen heute da wie Kanonenschlünde, wieder andere sind quergelagert wie aufgeschichtete Buchenscheite. In der nördlichen Vorderrhön stehen vereinzelt zwischen Feldern und Waldketzen Basaltkegel, die mit Burgen und Ruinen gekrönt sind. Ihrer neun an der Zahl bilden das Hessische Kegelspiel, und die Kugel dazu, die Milseburg, ist weit nach Süden gerollt. Dreistelz, Mettermich und andere Kuppen westlich der Schwarzen Berge bieten ein ähnliches Bild in der südlichen Rhön. Reich an Wasser ist das Gebirge. Bäche und Flüsse sendet die Rhön in großer Zahl nach allen Himmelsrichtungen; die stillen Talgründe bringen eine form-schöne Strahlengliederung in den massigen Gebirgsstock. An Südhang der Wasserkuppe, Berg der Segelflieger und mit 950 m die höchste Erhebung der Rhön, nimmt die Fulda ihren Anfang. Lütter, Bieber, Nüst, Haun und Eitra gesellen sich ihr zu, ehe sie sich mit der Werra und deren Kindern Felda und Ulster zur Weser vereinigt. Streu, Brend, Aschach, Thulba, Schondra und Sinn verlieren sich im Bett der Fränkischen Saale und führen ihr Wasser dem Rheinstrom zu.

Nicht immer wurde der Rhön ein Loblied auf ihre Reize gesungen. Im Gegenteil, sie stand in schlimmem Rufe und ist es vielfach heute noch. Man sah in ihren Hochmooren und Felswänden Trostlosigkeit, in den weiten Matten und Bergwiesen Einförmigkeit, in den Ackerbreiten an den Hängen Armut und nannte sie ob ihres Nebels und Schneereichtums deutsches Sibirien, mit 9 Monaten Winter und 3 Monaten Kälte. Gerade der Schnee, im Verein mit den günstigen Geländebeziehungen, gereicht dem Gebirge heute zum Vorteil: Der Wintersport hilft mit zur wirtschaftlichen Aufschwung in der Rhön, so wie es das Wanderwesen tut.

Im Gegensatz zu anderen waldigeren Mittelgebirgen bietet die in ihrem Waldbestand und in der Oberflächengestalt aufgelockerte Rhön nach allen

Richard Hauptmann

JULI

Die kühle Mondschar brach den Acker um,
Die Sonne säte Feuer in die Beete.
Doch erst, als heißer irgendwo ein Odem wehte,
Feuer . . .
Die Mittagsrast versengend,
Sprach stumm die Erde:
„Nimm Mensch den Pflug
Und reiß mir auf den heißen Leib.
Dann säe, daß dir Brot gedeihe!
Du sollst nicht hungern Adam.
Wenn mir dein Schweiß
Die Krumen trinkt
Und dir steinharte Schwielen wachsen
An den Händen . . .
Ehvor du aufschaust aus der grauen Not,
Umrauschen dich schon ährenschnere Halme.
Jetzt singe, Adam, Bauer
Bete deine heißen Psalme,
Und sei getrost:
Die Welt ist duftdurchweht von Brot.

Seiten freie Ausblicke. So schenkt sie dem Wanderer eine herrliche Weite des Blickes, befreit den Geist von allem erdhafte Schweren und vermittelt eine gelöste Entspannung, die ihm neue Kraft schöpfen läßt“.

Diesem Loblied auf die Rhönlandschaft aus der beschwingten Feder des Rhönvaters Karl Straub seien noch einige nüchterne Ergänzungen angefügt.

Die Rhön war im Laufe ihrer Geschichte niemals eine staatliche Einheit. Im Mittelalter teilten sich die 744 gegründete Abtei Fulda, das im Jahre 1000 mit dem riesigen Salzforst beschenkte Hochstift Würzburg und das mächtige Grafenhaus Henneberg in ihren Besitz. Heute haben die Bundesländer Bayern und Hessen, wie auch das zur DDR gehörige Thüringen an ihr Anteil. Fränkisch, bzw. bayerisch ist nur der Süden und Südosten des Gebirges; auf diese Teile konzentrieren sich auch die Besichtigungen der Bundesstudienfahrt 1972 des Frankenbundes.

Hans-Peter Schäfer

Die Entwicklung des Verkehrsnetzes in der bayerischen Rhön

Vom Beginn der Neuzeit bis zum Eisenbahnbau

„Der Rhöner hat im Frühjahr und Herbst wenig, fast gar keine Arbeit, im Nichtstun bringt er jährlich Monate hin, es bedarf nur der Anleitung“¹⁾ zum Straßenbau, schrieb 1849 der über die miserablen Straßenverhältnisse seines Distrikts erboste Bezirksarzt von Bischofsheim/Rhön an die Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg. Die Eingabe des Arztes ist verständlich, wenn man sich überlegt, daß im Jahr 1849, also rund 100 Jahre nach dem Beginn des fränkischen Chausseebaus, im Bereich der bayerischen Rhön nur die Straße von Neustadt/Saale über Bischofsheim nach Tann auf der ganzen Strecke chaussiert und somit durchgehend gut befahrbar war.

1. Das Straßennetz zu Beginn der Neuzeit

Die Rhön war aufgrund ihrer Landesnatur seit jeher ein wirtschaftlich schwaches Gebiet, das den Fernverkehr nicht gerade anzog. Darüber hinaus war die Durchquerung der Rhön wegen des Reliefs und der weitständigen Besiedlung nicht nur schwierig, sondern im Winter sogar gefährlich gewesen: Noch 1803 mußte beispielsweise die würzburgische Regierung in Zusammenarbeit mit der Regierung von Sachsen-Eisenach Maßnahmen erarbeiten, um in Zukunft die winterlichen Schneeverwehungen ungefährlicher zu machen, weil bis 1803 alljährlich einzelne, in den Schneewehen der Rhön verirrt Leute umgekommen waren²⁾. Unter solchen Umständen war es nicht weiter verwunderlich, daß der alte Handelsverkehr die Rhön regelrecht umging: Der Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden verlief entweder zwischen Vogelsberg und Rhön hindurch fuldaaufwärts von Hersfeld nach Fulda und von dort nach Brückenau, bzw. weiter östlich zwischen Rhön und Thüringer Wald hindurch werraufwärts nach Meiningen und von dort über Henneberg-Mellrichstadt nach Mainfranken, bzw. über Römhild oder Hildburghausen nach Coburg, Bamberg und Nürnberg. Zwischen Ost und West folgte der Verkehrsaustausch südlich der Rhön der Main-Linie, während er nördlich der Rhön, beispielsweise zwischen Frankfurt und Leipzig, meist über Fulda-Hünfeld-Vach lief. Diese Verhältnisse sind