

Die Herleitung der Bezeichnung „Fuhrmannskapelle“

Versuch einer Deutung

von Bernd Schrupp

Eine originäre schriftliche Quelle für die Namensbezeichnung „Fuhrmannskapelle“ konnte nicht gefunden werden; nach allgemeiner Auffassung aller befragter „Stadthistoriker“ ist es ein alter volkstümlicher Ausdruck, der jedoch mit unterschiedlichen Begründungen kommentiert wird. Um aber in der Stadt eine einheitliche Geschichte dazu anzubieten, hier der Versuch einer Deutung, die sich recht schlüssig aus den gesammelten Informationen ergibt.



1. Zunächst sind die unterschiedliche Begründungen darzustellen, die aktuell erfassbar sind:

- 1.1. Beginnen wir mit der **Informationstafel**, die von der Stadt am Eingang zur Fuhrmannskapelle aufgestellt ist. Darauf heißt es: „Später wird sie als „Fuhrmannskapelle“ bezeichnet, vielleicht aufgrund von Stiftungen der Fuhrleute“.
- 1.2. Eine andere Begründung ist, dass die **hl. Anna**, der die Einrichtung dieser Kapelle zunächst gewidmet war, die **Schutzpatronin** der Fuhrleute ist.
- 1.3. Die zurzeit bekannteste Definition ist, dass Fuhrleute in früheren Zeiten dort um **Gottes Segen** für ihre Fahrt oder glückliche Rückkehr gebetet haben.

2. Herstellung von Zusammenhängen und Schlüssigkeitsmodelle:

2.1. Schutzpatronin:

Diese Interpretation ist nicht korrekt, da die hl. Anna ausweislich diverser Publikationen nicht die Schutzheilige für die Fuhrleute ist. Infrage hierfür käme der hl. Christophorus, was aber hier nicht weiter ausgeführt werden soll.

2.2. Informationstafel an der St. Anna-/Fuhrmannskapelle:

Auf der Informationstafel heißt es zur Namensgebung: „Später wird sie als „Fuhrmannkapelle“ bezeichnet, vielleicht aufgrund von Stiftungen der Fuhrleute“. Der Text stammt von Günter Henkel, der jedoch an anderer Stelle (Heft 8 der Schriftenreihe zur Stadtgeschichte Seite 114 ff) keine weiteren Ausführungen zur Namensgebung gemacht hat. Das Einkommen fest angestellter Fuhrleute, soweit sie keine Tagelöhner waren, dürfte in den 1860ziger¹ Jahren nicht mehr als 200 Gulden/Jahr betragen haben. Damit liegen sie unter der Armutsgrenze². Ob daher „die Fuhrleute“ (von wie vielen spricht man hier?) in der Lage waren eine signifikante Stiftung

¹ Die Jahresangabe ist abgeleitet von den nachfolgenden Ausführungen unter 2.2.

² siehe dazu: Schrupp, Bernd Schrupp, „Ein Lehrer im Westerwald, Joh. Chr. Schrupp 1809 – 1857, S. v52 ff; unveröffentlichtes Manuskript.

ins Leben zu rufen mag dahin gestellt bleiben. Ein solcher Vorgang wäre sicher irgendwo dokumentiert.

2.3. Fuhrleute:

Am 12. Februar 1875 schließt die kaiserliche Oberpostdirektion (OPD) Frankfurt a M, im Einvernehmen mit der OPD Koblenz mit dem (heute noch bestehenden) Montabäurer Fuhrunternehmen Heinrich Schneider einen Vertrag, wonach die bisher durch die Post selbst betriebene Postexpedition nunmehr privatisiert werden soll. Danach waren für den Postpersonen- und Paketdienst 13 Pferde und 5 Postillione (in privater Regie= Fuhrmänner) zu stellen. Das Fuhrunternehmen Heinrich Schneider hatte damals seinen Standort im Hause „Großer Markt“ 17, wo bereits ein Gasthaus, „Zum roten Ochsen“³ betrieben wurde. An die Rückseite anschließend in Richtung Elisabethenstraße / Judengasse, lagen Remise und Stallungen.

Fußläufig beträgt die Entfernung zur „Fuhrmannskapelle“ ca. 5-8 Minuten. Hier liegt nun der Schluss nahe, dass sich dienstfreie Fuhrleute, bzw. Fuhrleute vor Antritt der Reise oder nach glücklicher Rückkehr an der Kapelle einfanden und um gefahrlose Fuhre beteten oder nach Rückkehr für die glückliche Heimkehr dankten. Die Fahrten waren zu dieser Zeit nicht ungefährlich. Mit Überfällen oder technischen Pannen an den Fuhrwerken, bei Fahrten mit nur unzureichender Ausleuchtung der ohnehin schlechten Wegeverhältnisse, mussten die Fuhrleute ständig mit beidem rechnen. Allgemein waren die Menschen Gebeten aufgeschlossener gegenüber und es war durchaus nicht ungewöhnlich, auch für die Ausübung der täglichen Arbeit ein Gebet zu sprechen.



mussten die Fuhrleute ständig mit beidem rechnen. Allgemein waren die Menschen Gebeten aufgeschlossener gegenüber und es war durchaus nicht ungewöhnlich, auch für die Ausübung der täglichen Arbeit ein Gebet zu sprechen.

Der Gedanke hat moderne „Autobahn-Kapellen, auf BAB-Rastplätzen drängt sich geradezu auf.

Vielleicht war es auch bei gutem Wetter generell ein Aufenthalt- und Treffpunkt der Fuhrleute, um in der Grünanlage hinter der Kirche etwas Entspannung und innere Einkehr zu finden.

Nach allen den bis jetzt verfügbaren Informationen erscheint mir das diese letzte Deutung schlüssig genug ist, um im Volksmund und allgemeinen Sprachgebrauch den Namen „Fuhrmannskapelle“ entstehen zu lassen und auch weiterhin Verwendung finden kann.

Bernd Schrupp, im April 2014

³ Siehe dazu: Hans Frischbier, „Einquartierung im roten Ochsen“, in: Schriftenreihe zur Stadtgeschichte, Heft 5, Seite 98 ff. Stadtarchiv Montabaur 1998.