

Der historische VIA REGIA-Korridor in der Ukraine

1. Die Zeit der Kiever Rus

Bei der Darstellung der Wegeverhältnisse im heute ukrainischen VIA REGIA-Wegekorridor bleibt die Zeit bis zum 10. Jahrhundert zunächst außer Betracht. Und auch die darauf folgenden Jahrhunderte können nur vage beschrieben werden.

Im 9. Jahrhundert war das Großreich der Kiever Rus aus dem Zusammenschluss der slawisch-warägischen Herrschaftsgebiete in Osteuropa entstanden. Es reichte um das Jahr 1000 im Westen bis in die Gegend der heute polnischen Stadt Przemyśl, im Osten bis über Nishnij Novgorod hinaus, im Norden zum Ladogasee und endete etwa 100 km südlich von Kiev. Es erreichte seine höchste Blüte unter den Großfürsten Wladimir I. („der Heilige“; 950 - 1016) und dessen Sohn Jaroslaw („der Weise“; 979/86 – 1054).

Die ersten Regierungsjahre Wladimirs standen außenpolitisch im Zeichen des Krieges gegen Polen, das der Kiever Großfürst bereits 981 angriff. Bei den Auseinandersetzungen mit Polen ging es um den Besitz der sogenannten tscherwenischen Burgen, d. h. um das Gebiet am Westufer des Bug beim heutigen Lublin und dem Raum um Przemyśl. Bei diesem Landesteil handelte es sich um ein verkehrspolitisch außerordentlich wichtiges Territorium, über das eine Handelsstraße verlief, die Kiev direkt mit Mittel- und Westeuropa verband. Im Gebiet der Tscherwener Rus wurden gut besuchte Märkte abgehalten. Dieselbe Gegend war auch durch reiche Salzvorkommen bekannt. Wladimir erkannte deutlich die handelspolitische Bedeutung des Gebietes um Tscherwen.¹

Auf welchem Weg Wladimir damals gegen Polen zog, können wir gegenwärtig nicht präzise darstellen; ebenso wenig den Weg, über den das Heer des polnischen Königs Boleslaw Chrobry im Gegenzug vorübergehend 1018 Kiev eroberte. Aber durch diese Ereignisse und mit den – von Kiev aus gesehenen – Zielorten Przemyśl, Wolodymyr-Wolynskij und Lublin sind bereits zu dieser Zeit die Wegeverbindungen vorhanden, die bis in die Gegenwart hinein den Verlauf der wichtigsten Ost-West-Straßen in der Ukraine markieren und damit Bestandteile des europäischen VIA REGIA-Wegekorridors sind.² Auch der Umstand, dass Wladimir seinen Wintersitz auf dem Gelände des 1036 gegründeten Zymnenskyy-Klosters (Winterkloster) im Dorf Zymne nahe dem heutigen Wolodymyr-Wolynskij nahm und dieses von Kiev aus aufsuchte, deutet auf das Vorhandensein sicherer Wegeverbindungen hin.

Im 11. Jahrhundert ließ Jaroslaw der Weise, seit 1019 Großfürst von Kiev, seine Residenzstadt befestigen. Die Wälle enthielten drei Tore. Darin kommt zum Ausdruck, aus welchen Richtungen die wichtigsten Verkehrsströme auf Kiev zu liefen. Nach Süden führte das „Goldene Tor“, nach Südwesten das „Ljadskitor“, nach Westen das „Judentor“. Das „Goldene Tor“ war die Paradeinfahrt in die Stadt. Es wies in Richtung Byzanz, und nahm in Name und Gestalt Bezug auf das gleichnamige Tor in Konstantinopel.³

Das „Judentor“ hatte seinen Namen nach dem jüdischen Wohnviertel, das sich in dieser Gegend befand. Es führte in Richtung der galizischen Salzlager, der tscherwenischen Burgen und der Metropolen in Westeuropa. Die Existenz dieses Tores belegt die Bedeutung, die Jaroslaw dem Ver-

-
- 1 Die Tscherwener Rus war seit alters her von Ostslawen besiedelt. Einst hatte das Land zum Großmährischen Reich gehört, danach war der westliche Teil davon an Böhmen gekommen, der östliche an die Kiever Rus. Als Swjatoslaw I., der Vater von Wladimir, in Bulgarien kämpfte, hatte Polens Herrscher Mieszko I. (um 922/945 bis 992) die günstige Gelegenheit genutzt, um sich die Tscherwener Rus anzueignen. Mit seinen Kriegszügen im Jahre 981 vermochte Wladimir die vormals bestehende Lage wiederherzustellen.
 - 2 Der Name VIA REGIA beschreibt ursprünglich einen Rechtszustand im mittelalterlichen Straßenwesen und bedeutet, dass Strassen unter königlichem Schutz standen. Ein erweitertes VIA REGIA-Verständnis knüpft an den namengebenden Streckenabschnitt in Mitteldeutschland an und verfolgt dessen Fortsetzungen nach Ost- und Westeuropa. Dabei handelt es sich zweifellos um unterschiedliche Straßensysteme, die zu unterschiedlichen Zeiten in sehr verschiedener Weise ineinander gegriffen haben, die aber die Merkmale einer im großen Maßstab relativ konstanten Wegeführung aufweisen, über die sich viele Jahrhunderte lang Hauptformen des europäischen Ost-West-Austausches vollzogen und mit denen entscheidende Ereignisse in der Geschichte Europas verbunden sind.
 - 3 Besondere Bedeutung im System der auswärtigen Kontakte der Kiever Rus unter Jaroslaw erlangten verständlicherweise die Beziehungen zu Byzanz. Wladimir hatte das Christentum von Byzanz her übernommen, es gab traditionell ein enges wirtschaftliches, gesellschaftliches und staatliches Wechselverhältnis, das sich zwischen dem Oströmischen Imperium und dem Rusreich herausgebildet hatte.

kehr und dem Austausch mit dem Westen Europas beimaß. Das Tor befand sich am jetzigen Lwiv-Platz, an dem auch heute noch die aus Richtung Westen kommenden Straßen in das Stadtzentrum münden.

Auch zur Zeit der Kiewer Rus waren es jedoch nicht nur militärische Aktionen, die das Vorhandensein stabiler Wegeverbindungen erforderlich machten. Die Kiewer Rus unter Großfürst Jaroslaw betrieb eine aktive auswärtige Politik gegenüber anderen Mächten. Als Glied des europäischen Staatensystems unterhielt es rege wirtschaftliche und politische Beziehungen vor allem zu Mittel- und Westeuropa, dabei besonders zu Deutschland. Ein wichtiger Handelsweg verlief von deutscher Seite aus über Regensburg, Prag, Kraków, dann auf der VIA REGIA bis Kiev und weiter nach Osten. Politisch stand der Kiewer Großfürst im Bündnis mit den deutschen Kaisern Heinrich II. und Heinrich III.

In den Jahren 1040 und 1043 reisten Gesandtschaften des Kiewer Großfürsten nach Deutschland. In Goslar ließ Jaroslaw den Vorschlag einer dynastischen Verbindung seines Hauses mit der kaiserlichen Familie überbringen und bot dem deutschen Imperator seine Tochter Anna als Gemahlin an. Heinrich III. schlug das Anerbieten des Kiewer Herrschers jedoch aus. Daraufhin wurde die Prinzessin Anna 1049/50 Gemahlin König Heinrichs I. von Frankreich. Ob sie auf dem Landwege über die VIA REGIA von Kiev nach Paris gereist ist, ist allerdings nicht überliefert.

Die Kiewer Rus unterhielt von Anfang an auch einen ausgedehnten Handel mit anderen Ländern und Staaten. Der Außenhandel war dabei eng mit der auswärtigen Politik des Rusreiches verknüpft. Die Kiewer Großfürsten nutzten geschickt die Handelsinteressen anderer Staaten für ihre politischen Ziele. Nicht selten traten Kaufleute im Auftrag des Fürsten als Diplomaten und politische Unterhändler in Erscheinung. Die Auswertung der numismatischen, der archäologischen und nicht zuletzt der schriftlichen Quellen lässt die Kiewer Rus als ein Handelsgroßreich des frühen Mittelalters erscheinen. Die Rus war über den VIA REGIA-Korridor stabil mit den Ländern Mittel- und Westeuropas verbunden. Unterschiedliche Quellen verdeutlichen, dass an die dreißig deutsche Städte mit dem Großfürstentum Kiev Handel trieben.

Haben im europäischen Ost-West-Handel anfangs Luxusschmuck und kostbare Gewebe, so Brokat aus Byzanz, Seide aus China und Japan, Kaurimuscheln aus dem Persischen Golf und dem Indischen Ozean, kostbare Gläser sowie Edelweine aus Süd- und Südosteuropa, Honig, Wachs und Edelpelze aus Osteuropa ein Handelsnetz über den ganzen europäischen Kontinent gelegt, so wurde dieses in der Folge immer dichter; denn jetzt kamen einerseits Waffen, wie die „fränkischen Schwerter“, Tuche, Edelmetalle, vor allem Silber, Buntmetalle: Kupfer, Blei und Zinn aus dem Westen und Heringe aus dem Norden, und andererseits Seilereierzeugnisse, Segelleinen, Pottasche, mit Kupfer überzogene zylinder- und kubusförmige eiserne Verschlusschlösser, aus rosa-rotem Schiefer gefertigte Spinnwirtel und aus Ton hergestelltes Spielzeug, so die „bunten Eier“ und die Klappern aus der Rus, hinzu. Die osteuropäischen Erzeugnisse bereicherten in hohem Maße das Warenangebot in Westeuropa. Ihre Produktion nahm immer größere Ausmaße an, sodass Waren aus dem Kiewer Großfürstentum auf allen europäischen Märkten anzutreffen waren.

In den Städten des Rusreiches wurden der Verkauf und der Handel zu dieser Zeit bereits in besonderen Buden und Speichern vorgenommen, die im Zusammenhang mit Märkten aufgestellt und eingerichtet wurden. Die Marktplätze bildeten den Mittelpunkt des städtischen Lebens. Hier wurden auch die Verordnungen der Staatsmacht durch Herolde verkündet, hier spürte man Flüchtlingen und Dieben nach, zog Zölle ein, stellte Kinder zur Schau, die ihre Eltern verloren hatten, und versammelte sich zum Wetsche⁴. Auf den Markt kamen auch die Bauern der umliegenden Dörfer mit ihren Wagen. Zugereiste Kaufleute und Ausländer durften hier ihre Waren ebenfalls verkaufen. Meist handelte es sich dabei um Märkte im Podol, d. h. in der Unterstadt, wo sich gleichzeitig die Flusssanlegestelle befand.

Fortbewegungs-, Verkehrs- und Transportmittel der Kaufleute der Rus waren Schneeschuhe, Schlitten, Karren und Wagen. Eine primitive Vorrichtung stellte das „wosilo“ (Karren, Wagen) dar, das aus zwei Stangen oder Deichseln bestand, in die ein Pferd eingeschnitten wurde. Dieses Fuhr-

4 Versammlung der Bevölkerung in Städten der Kiewer Rus, ein Organ der Mitbestimmung bzw. der Selbstverwaltung.

werk diente als „woluschka“ (Schleifkarren). Eine andere Art von Fortbewegungsmittel, das „kolo“, ein vierrädriger Wagen, diente den russischen Kaufleuten als hauptsächliches Mittel zum Transport ihrer Waren.

Eine besondere Bedeutung im Verkehrs- und Transportwesen kam neben den Furten und Fähren den Brücken zu. In der Rus kannte man sowohl feste Brücken von komplizierter Konstruktion als auch behelfsmäßige Brücken, die die Wege über Flüsse sowie durch Sümpfe und Wälder erleichterten. In der „Russkaja Prawda“ wird ausdrücklich der „Mostnik“ (Brückenbauer) erwähnt, der innerhalb der Handwerkerschaft eine privilegierte Stellung einnahm.

In der „Russkaja Prawda“, der unter Jaroslaw entstandenen Gesetzessammlung, sind noch weitere Regelungen in Bezug auf den Handel getroffen. Die Kiever Großfürsten ergriffen Maßnahmen, um die Handelsstraßen vor den ihnen drohenden Gefahren zu schützen und in einen guten Zustand zu versetzen. So wurden z.B. Handelskarawanen von Kriegerern – ähnlich den westeuropäischen Geleitsreitern – begleitet und geschützt.

Inwieweit diese Regelungen mit den etwa zeitgleichen Rechtsvorschriften im Sacrum Imperium (dem späteren Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation) übereinstimmten und die Wege von Przemyśl und Lublin nach Kiev im rechtlichen Sinne als VIA REGIA (Straße unter königlichem Schutz) zu bezeichnen sind, muss noch untersucht werden.

In der zweiten Hälfte des 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts vollzogen sich in der gesellschaftlichen und politischen Entwicklung der Kiever Rus weitreichende Veränderungen. Sie waren gekennzeichnet durch den beginnenden Zerfall und den Niedergang des Großreiches sowie durch die territoriale Aufspaltung des vormals einheitlichen Staates. Es bildeten sich verschiedene Fürstengruppierungen, die sich feindlich gegenüberstanden, und es kam zu zahllosen Fehden und inneren Kämpfen, in deren Gefolge das Kiever Rusreich in zahllose Teile zerrissen wurde. Die Auseinandersetzungen zogen sich ein ganzes Jahrhundert hin. Die Stadt Kiev verkörperte im Prozess der Auflösung der staatlichen Einheit des Reiches für eine geraume Zeit nur noch symbolisch den Mittelpunkt der Rus, obwohl sie handelspolitisch noch über eine längere Periode hinweg ihre führende Stellung behaupten konnte.

Jedoch war die einstige Kampfkraft des Reiches im 12./13. Jahrhundert nicht mehr vorhanden. Und so gelang es den einfallenden mongolischen Eroberern der „Goldenen Horde“ unter Batu Khan bei ihrem zweiten Zug durch die – diesmal südliche – Rus, Kiev nach drei Monaten Belagerung am 6. Dezember 1240 zu erobern und fast vollständig zu zerstören.

Der italienische Franziskanermönch Giovanni del Pina Carpini kam 1246/ 47 im Auftrag des Papstes Innozenz IV. auf der Durchreise nach Kiev, um mit Batu, dem Großkhan der „Goldenen Horde“, in dessen Residenz nahe Karakorum diplomatischen Kontakt aufzunehmen. Er war – über Prag kommend – von Kraków bis Kiev auf der VIA REGIA gereist. Die Beschreibung der weiten Reise ist überliefert. Über seine Eindrücke im zerstörten Kiev schrieb er: „Nach dem Sieg über diese (die Türken) zogen sie (die „Goldene Horde“) gegen die Rus und richteten dort große Verwüstungen an, zerstörten Städte und Burgen und töteten die Menschen. Sie belagerten Kiev, die Hauptstadt, nahmen es nach langer Belagerung ein und töteten die Einwohner. Als wir durch jenes Land reisten, fanden wir deshalb unzählige Schädel und Knochen toter Menschen über die Felder verstreut. Denn es war eine sehr große und ungeheuer dicht bevölkerte Stadt gewesen, die nun fast völlig vernichtet ist. Kaum 200 Häuser stehen dort noch, und die Menschen werden in tiefster Knechtschaft gehalten.“

2. Halytsch-Wolhynien

In der Nachfolge des Rusreiches gründeten sich in der Westukraine annähernd auf dem Gebiet der ehemaligen tscherwenischen Rus zwei größere Fürstentümer: Halycz (Galizien) und Wladimir. Wegen häufiger Überfälle der benachbarten Steppenvölker auf den Ostteil der Kiever Rus hatten sich in der Vergangenheit viele Einwohner in den westlichen Gegenden des Reiches angesiedelt, was zu einem Wachstum des Wohlstandes in diesen Gebieten führte. Beide Fürstentümer zeich-

neten sich durch blühenden Handel und großen Reichtum aus. Sie wurden am Ende des 12. Jahrhunderts zu einem einheitlichen Fürstentum (später zum Königreich) Halytsch-Wolhynien zusammen geschlossen. Sein wohl bedeutendster Herrscher war Danylo Halytzkyj. Er gründete 1256 (erste schriftliche Erwähnung) an der Stelle der heutigen Stadt Lviv eine Burg, um die rasch eine Ansiedlung entstand, die ihre Bedeutung vor allem als Zentrum für den Ost-West-Handel gewann.

Nachdem die Mongolen im 13. Jahrhundert weite Teile Osteuropas erobert und tributpflichtig gemacht hatten, konsolidierten sich im Rahmen einer „Pax Mongolica“ die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Das mongolische Großreich verband im 13. und 14. Jahrhundert Europa und Asien miteinander. Eine relative politische Stabilität, ein funktionierendes Post- und Kurierwesen, offene Handelswege sowie die religiöse Toleranz der mongolischen Herrscher ermöglichten kulturellen Austausch und Handelsbeziehungen. Die Städte Galiziens und Wolhyniens spielten als Umschlagplätze in diesem Ost-West-Handel eine bedeutende Rolle. Die verkehrsgünstige Lage jener Orte zog insbesondere Handel treibende Vertreter mobiler Diasporagruppen – Juden, Armenier, Deutsche und Griechen – an und die Stadt Lviv entwickelte sich schnell zu einer Drehscheibe des europäischen Ost-West-Handels, zumal sich Danylo Halytzkyj nach der Zerstörung von Kiev intensiv um den Wiederaufbau des Landes bemühte, den Ausgleich zu Polen und Litauen suchte und sogar zum Katholizismus konvertierte, um vom Papst die Königskrone zu erhalten.

Nachdem der letzte männliche Erbe der regierenden Dynastie von Halytsch-Wolhynien 1340 von seinen Bojaren vergiftet worden war, fiel das Land nach zähen Kämpfen zwischen den Nachbarstaaten durch Erbfolgeregelungen zum Teil an das Königreich Polen, zum Teil an das Großfürstentum Litauen.

Dem damals regierenden polnischen König Kazimierz III. Wielki (Kasimir der Große) gelang es, das Fürstentum Halytsch-Wolhynien – mit Unterstützung Ungarns – teils direkt, teils als Lehen bis 1366 zu einem großen Teil in sein Reich zu integrieren. Während – etwas vereinfacht gesagt – der westliche Teil des ehemals selbständigen Fürstentums Halytsch-Wolhynien nunmehr zum Königreich Polen gehörte, gehörte der östliche Teil zum Großherzogtum Litauen. Mit der Vergrößerung des polnischen Staatsgebietes war u.a. die Stabilisierung der Wegeverbindungen von Kraków, der Hauptstadt des Königreiches Polen nach Osten verbunden. Die zu einem großen Teil bereits vorhandenen Wege von Kraków über Bochnia - Tarnów - Dębica - Rzeszow - Łańcut - Przeworsk - Jarosław - Radymno - Przemyśl – Grodek Jagiellonski (Gorodok) - Lwów (Lviv) – Brody – Radziwiłłów (Radyviliv) - Dubno – Ostróg (Ostroh) - Korzec (Korez) – Swjagel (Novograd-Wolynskij) - Żytomierz (Zhytomyr) nach Kijów (Kiev, seit 1471 bis zur Abtretung an Russland 1667 Hauptstadt der polnischen Woiwodschaft Kiev [Województwo kijowskie]) wurden ausgebaut und gewannen rasch an Bedeutung. Die meisten Städte erhielten seit der Regierungszeit von Kazimierz III. das Magdeburger Stadtrecht, was die Rechte und Freiheiten der Städte stärkte und vor allem auch den Fernhandel förderte. Darüber hinaus wurde eine königliche Zoll- und Steuerpolitik eingeführt, die insgesamt zu einem lang anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung führte. In vielen der im heute südpolnisch/ukrainischen VIA REGIA-Wegekorridor gelegenen Städten wurden internationale Messen abgehalten, es siedelten sich ausländische Handwerker und Händler an, die wirtschaftlichen Verbindungen mit Westeuropa, insbesondere mit Deutschland, vertieften und verstetigten sich.

Durch den politischen Zusammenschluss des Königreiches Polen mit dem Großfürstentum Litauen in der polnisch-litauischen Adelsrepublik (Rzeczpospolita Korony Polskiej i Wielkiego Księstwa Litewskiego) im Rahmen der Lubliner Union von 1569 erlangte das Gebiet für etwa 200 Jahre eine staatliche Einheit, die es de facto durch die „Personalunion“⁵ zwar schon gegeben hatte, die aber nunmehr u.a. dazu führte, dass fast die Hälfte des Handelsweges VIA REGIA von der belgischen Atlantikküste nach Kiev durch die polnisch-litauische Adelsrepublik führte, welche damals der größte Flächenstaat in Europa war.

Die Fernwege waren in dieser Zeit von großer Bedeutung. Zwischen den städtischen Zentren waren Klöster die wichtigsten Stationen. Diese hatten die höchste wirtschaftliche, soziale, kulturelle und lokalpolitische Bedeutung in der Infrastruktur des Landes.

5 seit 1385 war der Großfürst von Litauen gleichzeitig König von Polen.

Die europäischen Fernwege waren zu dieser Zeit auch in Mittel- und Osteuropa meist unbefestigt. Im Osten der Adelsrepublik war jeder Anwohner in den Orten entlang der Straße verantwortlich für die Instandhaltung eines Wegeabschnitts. Nur einige Männer mit Pferden waren von dieser Verantwortung ausgenommen - sie mussten dafür Botenritte zwischen den Klöstern und den Dörfern ausführen. Aus dem Jahre 1699 ist z.B. ein Erlass der Fürsten Lubomierski⁶ für die Herrschaft Dubno erhalten, in dem festgelegt ist, wann welcher Anwohner wie viel Holz im Wald schlagen darf, um damit seinen Wegeabschnitt baulich instand zu halten.

In erster Linie als willkommene Einnahmequelle für die fürstlichen Kassen, aber auch, um die Arbeiten zur Erhaltung der Straßen zu finanzieren, wurden Wegezölle erhoben. Sie berechneten sich je nach Anzahl der Zugtiere, Menschen und Warenmengen und konnten in Geld oder Salz entrichtet werden. Nur mit einem Erlass des Königs konnten Steuern und Wegzollabgaben umgangen werden.

Wesentliche Einschnitte in der Geschichte des VIA REGIA-Wegekorridors in der Ukraine brachten der Chmelnizkyj-Aufstand (1648–1657), der Russisch-Polnische Krieg (1654–1667) und der Nordische Krieg (1700 - 1721). Bereits im Ergebnis des Russisch-Polnischen Krieges hatte die Adelsrepublik ihre Gebiete östlich des Dnjepr einschließlich der Stadt Kiev an Russland verloren. Im Ergebnis des Großen Nordischen Krieges erfolgte der Aufstieg Preußens und Russlands zu Großmächten, was gleichzeitig mit dem Abstieg der polnisch-litauischen Adelsrepublik verbunden war, die in die Einflussphäre Russlands geriet und ab 1768 de facto zu einem russischen Protektorat herabsank und in Zukunft nur noch eine untergeordnete Rolle spielte.

Der Versuch polnischer Adliger, mit der Konföderation von Bar eine antirussische Gegenbewegung zu initiieren, führte zu Konflikten innerhalb des polnischen Herrschaftssystems und lieferte schließlich den benachbarten Großmächten Russland, Preußen und Österreich den Vorwand, 1772 als „Maßregel“ zur „Pazifizierung“ Polens im „Petersburger Vertrag“ ein Viertel des polnischen Staatsgebietes zu annektieren. Dabei sicherte sich Österreich das galizische Territorium mit Teilen Kleinpolens sowie Ruthenien mit der Stadt Lemberg (Lviv) als Mittelpunkt. An der zweiten Teilung Polens (1793) war Österreich nicht beteiligt, Russland annektierte jedoch – um im VIA REGIA-Korridor zu bleiben – die polnischen Gebiete im südlichen Wolhynien, sodass zwischen Brody und Radziwiłłów (Radyviliv) nunmehr die Staatsgrenze zwischen Österreich und Russland entstand.

Mit der dritten Teilung Polens (1795) wurde der polnische Staat aufgelöst und von den Teilungsmächten 1797 für „erloschen“ erklärt. Russland rückte weiter nach Westen und besetzte sämtliche Gebiete östlich von Bug und Memel sowie ganz Kurland und Litauen. Der habsburgische Machtbereich weitete sich nach Norden hin um die wichtigen Städte Lublin, Radom, Sandomierz und insbesondere Krakau aus. Preußen erhielt die restlichen Gebiete westlich von Bug und Memel mit Warschau, welche anschließend Teil der neuen Provinz „Neuostpreußen“ wurden, sowie das westlich von Krakau gelegene „Neuschlesien“. Das 1804 geschaffene „Kaisertum Österreich“ wandelte seine durch die Teilungen Polens gewonnenen Gebiete in das Königreich Galizien und Lodomerien um⁷, das damit als österreichisches Kronland integraler Bestandteil des neuen Kaisertums Österreich wurde.

Die Ukraine war damit bis 1918 z.T. österreichisches, z.T. russisches Staatsgebiet.

3. Der ukrainische VIA REGIA-Korridor nach den Teilungen Polens

Zunächst brachten die veränderte Macht- und Besitzverhältnisse auch einen hohen Bedarf an neuen Landkarten hervor. Es mussten neue Grenzverläufe sichtbar gemacht und neue Verwaltungseinheiten geschaffen werden. Für Reisende mussten Wegeverbindungen in die neuen Gebiete dargestellt werden.

Der russische Zar Paul I. hat kurz nach seiner Thronbesteigung (1796) festgestellt, dass die militär-topographischen Karten des Reiches unzulänglich und veraltet waren. Noch im Jahr seines Regierungsantritts wurden alle Karten des Generalstabs an General G.G. Kuschelev übergeben, der

⁶ Dubno befand sich seit 1674 im Besitz der Fürsten Lubomirski

⁷ "Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau und den Herzogtümern Auschwitz und Zator"

im Auftrag des Zaren eine kaiserliche kartographische Zeichenwerkstatt gründete. Ihre Aufgaben waren die Erstellung, der Druck und die Verwaltung neuer topographischer Karten. Einer der ersten Atlanten, die von diesem Institut herausgegeben wurden, ist ein Taschenatlas der Poststraßen aus dem Jahre 1808, in dem auf 35 Blättern 54 Gouvernements und Verwaltungsbezirke des Russischen Reiches dargestellt werden.

Kiew wurde in dieser Zeit zur Hauptstadt des gleichnamigen russischen Gouvernements und erlangte seither einen kontinuierlichen Bedeutungszuwachs. Die Karte von 1808 zeigt auf Blatt 19: „Karte von Grodno, Bialystok und den Provinzen des Gebietes Wolyn“ eine wichtige Poststraße von Kiew über Zhytomyr - Novograd-Wolynskij⁸ – Korez – Ostroh - Dubno – Luck, von hier aus entweder weiter über Wolodymyr-Wolynskij, das damals eine Grenzstadt zu dem im Jahre 1807 von Napoleon gegründeten Herzogtum Warschau war oder über Kovel nach Brest-Litowsk⁹ (heute Weißrussland), ebenfalls Grenzstadt des russischen Reiches zum Herzogtum Warschau. Eine zweite Poststraße zweigte von Ostroh über Kremenez nach Radzyviliv (Radyviliv) ab, wo bei Brody die Grenze zu Österreich überschritten wurde.

Auch in diesen Darstellungen bestätigen sich demzufolge die seit jeher bestehenden Ost-West-Wege des ukrainischen VIA REGIA-Korridors.

Eine Karte von Wolhynien aus dem Jahre 1820 stellt im Grunde die gleichen Wegeverläufe dar, wenn hier auch die Straße nach Radzyviliv (Radyviliv)/ Brody nicht über Kremenez, sondern über Dubno verläuft.

Dubno ist eine der ältesten Städte in der Region, deren frühe Entwicklung durch ihre Lage an der Kreuzung mehrerer Handelsstraßen¹⁰ begünstigt war. Schon 1507 erhielt Dubno vom polnischen König Sigismund das Magdeburger Recht und konnte damit wöchentliche Märkte und Messen abhalten. Der Handel und die Anbindung an die Welt waren von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Stadt. Die Fürsten von Ostroski ließen viele Handwerker zum Aufbau der Stadt nach Dubno kommen, unabhängig von deren Glauben, wichtig war ihr Können. Dadurch wurde Dubno schnell zu einem der größten kulturellen Zentren Wolhyniens.

Außerdem wurde das Schloss von Dubno aufgrund seiner Lage zur „Festung Wolhyniens“. Umgeben vom Fluss Ikva und durch seine starken Befestigungen konnte es die Region vor den zerstörerischen Angriffen seiner Feinde schützen. Weder die Krimtataren (1577), noch die Kosaken unter Bohdan Chmelnyzkij (1648) oder die Türken (1676) konnten bei ihren Angriffen auf Dubno das Schloss erobern.

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wuchs Dubno rapide, vor allem, da die Verträge zum Abhalten von Messen im Jahr 1774 von Lviv¹¹ auf Dubno übertragen worden sind. Bis zu 30.000 Menschen nahmen an jeder dieser Messen teil – die Fürsten Lubomirski stellten die Hälfte ihres Schlosses für die Besucher zur Verfügung und förderten Handel, Unterhaltung und Vergnügung. Sobald an Messetagen die Sonne untergegangen war, verwandelte sich die geschäftstüchtige Stadt in eine Bühne, auf der Bälle, Konzerte und Theater veranstaltet wurden. Mit der zweiten Teilung Polens (1793) fiel Dubno jedoch an Russland. Die Messeprivilegien wurden aberkannt, im 19. Jahrhundert verlor die Stadt jene überregionale Bedeutung, die sie Jahrhunderte lang inne gehabt hatte.

Im österreichischen Teil der Ukraine wurde Lemberg (Lviv) zur Hauptstadt des Königreiches Galizien und Lodomerien und nahm dadurch auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens einen erheblichen Aufschwung. Größere Bedeutung wuchs der weiter östlich gelegenen Grenzstadt Brody in österreichischen Zeiten durch ihren Status als Freihandelsstadt zu. Nach der Ersten Teilung Polens 1772 wurde Brody Grenzstadt. Diese Lage führte zu einem schweren Einbruch des Handels, woraufhin Kaiser Joseph II. Brody 1779 mit Freihandelsprivilegien ausstattete. Dieser im Festland-

8 Seit 1795 gehörte die Stadt Swajgel zum russischen Kaiserreich und wurde in Novograd-Wolynskij umbenannt.

9 „litauisches Brest“

10 In Dubno trafen insgesamt vier wichtige Fernhandelsstrassen aufeinander: aus Lutsk, aus Brody/ Lviv, aus Ternopil und aus Kiew. Ihre Verläufe innerhalb der Stadt sind heute nicht mehr nachvollziehbar.

11 Lemberg (Lviv) war bereits mit der ersten Teilung Polens (1772) an Österreich gefallen und damit zum Ausland geworden.

handel seltene Status beinhaltete, dass Brody zolltechnisch dem Ausland gleichgestellt war: Der Handel mit Polen und Russland konnte zollfrei abgewickelt werden; im Handel mit habsburgischen Ländern mussten hingegen Zölle nach allgemeinem Tarif entrichtet werden.

Die von Wien gewünschte Belebung des Außenhandels wurde im Großen und Ganzen erreicht: Brody wurde zum wichtigsten Warenaustauschzentrum an der österreichischen Ostgrenze. Auf den berühmten Messen wurden u.a. Pferde, Pelzwaren, Wolle, Seide, Tee, Zucker, Gewürze, Korallen und Edelsteine gehandelt. Internationale Kaufleute eröffneten Kontore. Der wirtschaftliche Aufschwung wurde in neu erbauten Kaufmanns- und Bankiers-Palais sichtbar. 1820 gab es in Brody 163 große Handelsunternehmen, 36 Geldwechsler und neun Banken.

Auf längere Sicht schwankte das Niveau des Handels allerdings erheblich, und bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts fiel Brody im Handelsumsatz an die zweite Stelle hinter Lemberg (Lviv) zurück. 1879 wurden die Privilegien beseitigt. Ab da beschleunigte sich der bereits andauernde Niedergang: "Verfallen wie in Brody" wurde in den 1880er Jahren in Galizien zur geläufigen Paraphrase einer Situation des Verschlagenseins an einen trostlosen Ort. Die Kaufmannskontore schlossen und die Bevölkerungszahl fiel von 1826 bis 1921 um 7 000 Einwohner auf knapp 11 000. Brody verkam zum Schmuggler- und Ganovenstädtchen am Rande des „alten Europa“.

Der Wegeverlauf der Voreisenbahnzeit von Brody nach Lemberg (Lviv) ist schwer nachvollziehbar. Die Karten des frühen 19. Jahrhunderts bieten zu wenig Informationen, um detailliert Wegeführungen erkennbar zu machen. Als 1869 die Eisenbahn von Lemberg (Lviv) über Krasne nach Brody gebaut wurde, sollen die Gleise – zumindest abschnittsweise – auf dem alten Fahrweg verlegt worden sein, wodurch dieser verschwand. Ein russischer Straßenatlas von 1910 zeigt lediglich einen Weg von Brody über Zolochiv – Vynnyky nach Lviv.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts veränderten sich im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung auch die Wegeverläufe im ukrainischen VIA REGIA-Korridor. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Ausbau der Chaussee von Kiev nach Brest-Litowsk. Seit 1831 war „Kongresspolen“¹² de facto dem russischen Zarenreich einverleibt worden. Daraus ergab sich die Notwendigkeit schneller und moderner Wegeverbindungen vom Inneren des Landes in die neue, zunächst noch „Vizekönigtum“ genannte Provinz. Dabei wurde von Kiev aus der alte Weg über Zhytomyr - Novograd-Wolynskij – Korez genutzt. Ab 1820 änderte sich zunächst der Verlauf der Ost-West-Wegeverbindung zwischen Dubno und Ostroh um einige Kilometer – er führte nun über Dubno - Ratchin - Mirogocha - Warkovice und weiter nach Ostroh. Der Hauptweg zwischen Kiev und dem Westen zog zunächst jedoch weiterhin südlich an Rivne vorbei. Noch Schewtschenko nutzte diesen Weg auf seinen Reisen und hielt sich niemals in Rivne auf.

Erst mit dem Ausbau der Strecke nach Brest-Litowsk wurde die Ost-West-Strassenverbindung zwischen Warkovice im Westen und Goshcha im Osten über Rivne geführt. Dafür gab es zwei Hauptgründe: die rasante wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und die in Richtung Luzk – Kovel – Brest-Litowsk kürzere Wegeverbindung.

Neben diesen praktischen wirtschaftlichen Erwägungen beeinflusste auch die politische Lage den Strassenbau, da verschiedene Herrscher ihre Entwicklungsprioritäten auf verschiedene Städte legten. Hatten die polnischen Magnaten vor allem ihre alte Residenzstadt Dubno weiterentwickeln wollen, richteten die Russen ihr Augenmerk auf Rivne, da die Stadt viel näher an Zhytomyr, der damaligen Hauptstadt Wolhyniens, lag.

Für Russland waren zudem die Strassenverbindungen in die seit den Teilungen Polens nach Westen hin erweiterten Reichsgebiete und den damals russischen Süden von enormer Bedeutung. Rivnes Lage war als Station auf dem Weg von Kiev nach Warschau bestens geeignet. So wurde Rivne in der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Knotenpunkt zweier wichtiger Fernstrassen. Der Weg

12 Das Herzogtum Warschau war auf dem Wiener Kongress (1814/15) aufgelöst und durch ein „Königreich Polen“ (Kongresspolen) ersetzt worden. Der russische Zar war gleichzeitig König von Polen. De facto wurden alle Herrschaftsaufgaben nunmehr von Russland wahrgenommen, die zugesicherte Autonomie der polnischen Machtorgane wurde von Russland ignoriert, 1867 wurde „Kongresspolen“ als „Weichselland“ vollständig in das Zarenreich integriert.

von Kiev über Rivne – Luzk – Kovel – Brest-Litowsk führte direkt weiter in die nunmehr russische Provinzhauptstadt Warschau. Dieser Bedeutung zufolge wurde die Straße von Kiev nach Brest-Litowsk in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts abschnittsweise begradigt, chaussiert, mit steinernen Brücken über Flussläufe und planmäßig angelegten Poststationen versehen und in den Orten, durch welche die neue Straße führte, „Brest-Litowsker Chaussee“ genannt.

Der alte Weg über Ostroh – Dubno bestand noch eine Weile, verlor jedoch nach und nach an Bedeutung. Auch wer von Osten kommend in Richtung Brody – Lemberg (Lviv) reisen wollte, fuhr nun über Rivne. In Dubno fanden keine Messen mehr statt, Brody hatte 1879 seine Freihandelsprivilegien verloren und Lemberg (Lviv) war zum feindlichen Ausland geworden. Die einstige Bedeutung, die der Weg von Kiev über Lviv – Kraków nach Westeuropa hatte, war erloschen. Ostroh, einst eine wichtige Durchgangsstation, wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts an das Eisenbahnnetz schon gar nicht mehr angeschlossen.

Wo Jahrhunderte lang das Bemühen herrschte, die eigene Stadt, die eigene Region möglichst weiträumig mit Europa und der Welt zu verbinden, um das eigene Ansehen und den eigenen Wohlstand zu fördern, wurden jetzt Festungen und Grenzanlagen gebaut. Im südlichen VIA REGIA-Verlauf standen sich um die Jahrhundertwende die österreichische Festung Przemyśl (nach Verdun die zweitgrößte Festungsanlage in Europa) und die russische Festung Tarakaniv (bei Dubno) gegenüber. An der Ostfront des Ersten Weltkrieges kämpften die feindlichen Armeen des Deutschen Reiches und der k.u.k. Monarchie Österreich-Ungarn auf polnischem und ukrainischem Boden gegen Russland. Am Ende dieses Krieges versank das „alte Europa“ und mit ihm seine Verbindungsachse, die historische VIA REGIA, in Schutt und Asche.

Die ukrainische VIA REGIA im 20. Jahrhundert ist ein anderes Kapitel.

Der Verlauf der historischen VIA REGIA in der Ukraine ist im [>Geoinformationssystem](#) dargestellt. Die kartographischen Grundlagen sind:

1. russische Poststraßen um 1810
2. Straßenkarte von Wolynien von 1820
3. Russischer Straßenatlas von 1910
4. k.u.k. Militärkarte von 1910

s. auch:

Streifzüge durch Lvivska/ Львівська

> [flash](#)

> [pdf](#)

Streifzüge durch Rivnenska/ Рівненська

> [flash](#)

> [pdf](#)

Streifzüge durch Wolhynska/ Волинська

> [flash](#)

> [pdf](#)

Streifzüge durch Kievska/ Київська

> [flash](#)

> [pdf](#)

Redaktion: Dr. Jürgen Fischer