



VIA REGIA - Kulturstraße des Europarates

100 x kleine Geschichte(n) an der VIA REGIA

Seit der Steinzeit gibt es eine Landverbindung zwischen der Atlantikküste und dem Dnjepr, die neben den Wasserstraßen an der Nord- und Ostseeküste und auf der Donau die wichtigste Verkehrsader ist, die den Osten und den Westen Europas verbindet. Sie hat sich über tausende von Jahren als Verkehrskorridor stabilisiert und entspricht heute einem Netz von Fernstraßen und Autobahnen. Diese nehmen im großen Rahmen den gleichen Verlauf, wie vor tausenden von Jahren die unbefestigten Wege. Im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation standen sie ihrer Bedeutung halber unter königlichem Schutz und wurden deshalb als VIA REGIA (=Königsstraße) bezeichnet.

Die Idee, die VIA REGIA als Sinnbild für die Einigung Europas zu revitalisieren, entstand mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ und der neu gewonnenen Möglichkeit, Europa in seiner Ost-West-Ausdehnung wieder ungehindert bereisen zu können und unter dem Zeichen der politischen Veränderungen neue Formen einer europäischen Zusammenarbeit, insbesondere in den Ost-West-Beziehungen entwickeln zu können.

2004 fand in der Thüringer Staatskanzlei das internationale Symposium „VIA REGIA – Kulturstraße Europas“ statt. In dessen Ergebnis wurde die VIA REGIA im Jahre 2005 vom Europarat als Thema ausgewählt, das wegen seiner geschichtlichen, künstlerischen und sozialen Bedeutung von hohem Interesse für die Einigung Europas ist. Seither entwickelt sich ein internationales VIA REGIA-Netzwerk, das 2006 als „Kulturstraße des Europarates“ ausgezeichnet wurde.

Wege sind ein Kulturerbe von besonderer Bedeutung: Menschliches Zusammenleben und Wirtschaften sowie die Entwicklung und Verbreitung kultureller Leistungen und Errungenschaften wären ohne Verkehrs-, Handels- und Wirtschaftsstraßen nicht möglich. Insofern sind alle hier zusammengetragenen Geschichten mittelbar oder unmittelbar mit der Straße VIA REGIA verbunden.

Das Lesebuch enthält eine Auswahl an Geschichten über Bauwerke, Ereignisse, Persönlichkeiten in lockerer Erzählweise, welche die eigene Heimat mit der Ferne, dem Fremden, in Beziehung setzt. Die Art der Zusammenstellung entspricht etwa der Erlebnisbreite einer Reise: Die Menschen, denen man dabei begegnet, sind nicht „sortiert“, nach Alter etwa, Geschlecht oder Aussehen - In dem vorliegenden Heft gibt es keine Gliederung nach Themen oder Zeiten. Die Geschichten sind kaleidoskopartig aneinander gefügt: Anekdoten stehen neben Ereignissen von weltgeschichtlicher Tragweite. Die Schrecken der Kriege, Verfolgung und Vertreibung werden ebenso thematisiert wie das Alltagsleben einfacher Menschen oder die Reise frommer Pilger zu den Heiligtümern der Christenheit.

In der Auswahl der Geschichten soll die Breite und Vielfalt der europäischen Kulturen und unsere gemeinsame mehr als tausendjährige Geschichte erlebbar werden und dabei die besondere Bedeutung der Straße VIA REGIA zum Ausdruck kommen.

ausgewählt, zusammengestellt,
redaktionell bearbeitet und herausgegeben vom
Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen
im Verein NETZ – Medien und Gesellschaft e.V.

- 01 Das Geleitshaus in Erfurt – ein europäisches Informationszentrum
- 02 Anna von Kiev
- 03 Friedrich Hellwig
- 04 Jungfer Wenzel
- 05 Steinspritze und Himmelsziege – eine heitere Studentengeschichte
- 06 Der Schwarze Brunnen in Eisenach
- 07 Das ehemalige Wirtshaus „Zum Alten Deutschen“ in Auerstedt
- 08 Die Schlacht bei Wahlstatt (Legnickie Pole) 1241
- 09 Giovanni del Pina Carpini
- 10 Die Druckerei Hoßfeld
- 11 Das Hühnerwunder
- 12 Die Kaiserstraße (Grande Route Imperiale) zwischen Paris und Mainz
- 13 Der Drei-Feldherren-Stein
- 14 Die Brücke über den San
- 15 Der Erfurter Fürstenkongress
- 16 Wigand von Lüder
- 17 Die heilige Radegunde
- 18 Der weite Weg nach Osten
- 19 Postwagen nach Gotha
- 20 „Verfallen wie in Brody“
- 21 Karl Martell in der Schlacht bei Tours im Jahre 732
- 22 Die Wartburg bei Eisenach
- 23 Ibrahim ibn Jacub
- 24 Das Waidhaus in Görlitz
- 25 Die Hospitalkirche in Erfurt
- 26 Goethe in Hünfeld



Die Messen in Dubno	27
Die Morde von Mechterstädt	28
Die Tuchhallen in Kraków/Krakau	29
Das Zollhaus in Rasdorf	30
Die Viehmärkte in Buttstädt	31
Die größte Panzerschlacht des Zweiten Weltkrieges	32
Wieliczka und der sächsisch-polnische Salzhandel	33
historische Straßenpflasterung der VIA REGIA in Steinau a.d. Straße	34
Die Krämerbrücke in Erfurt	35
Semyon Budjonny – der legendäre Reitergeneral der Roten Armee	36
Slawische Burganlage in Schöps	37
Das Geleitshaus in Weißenfels	38
Der heilige Bonifatius	39
Die Jakobusfigur in der Kirche zu Tauscha	40
Eva Theresa Hauck	41
Russische Poststation in Novohrad-Wolynskyj	42
Der fränkische Kaufmann Samo	43
Der Übergang über die Elbe bei Strehla am Ende des Zweiten Weltkrieges	44
Karl der Große und die VIA REGIA	45
Franzosen und Kosaken in Freiensteinau	46
Stapelpflicht und Marktwesen	47
Das „Reichskommissariat Ukraine“ in Rivne	48
Der Mord am Grenzschützer Hans Martin Plüschke	49
Kaufmannshäuser in Tarnów	50
Die Pöppelmannbrücke in Grimma	51
Die Kathedrale von Santiago de Compostela	52

- 
- 53 Der Dichter Georg Trakl in Gródek Jagiellonski (Horodok)
 - 54 Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) und die VIA REGIA
 - 55 Der „Brave Soldat Schwejk“ in Przemyśl
 - 56 Siebenmeilenstiefel
 - 57 Sophie von La Roche auf der Reise von Hanau nach Weimar
 - 58 Die Peter-Pauls-Messen in Naumburg
 - 59 Der Alte Zollbahnhof in Kirkel
 - 60 Der Kaisertrutz in Görlitz
 - 61 Das Massaker von Lemberg (Lviv)
 - 62 Die VIA REGIA im Abschnitt der Aachen-Frankfurter Heerstraße als Pilgerweg
 - 63 Der Polenkampf am „Kalten Markt“ in Schlüchtern
 - 64 Mitteldeutsche Nietzsche-Gedenkstätten an der VIA REGIA
 - 65 Die Verschwörung von Amboise
 - 66 Handel und Märkte in der Kiever Rus
 - 67 Die „Hammelburger Reisen“ des Karl Heinrich Ritter von Lang
 - 68 Der Drususstein in Mogontiacum
 - 69 Die Altstadtbrücke in Görlitz
 - 70 Memorial in Douaumont
 - 71 Die Festung Tarakaniv
 - 72 Die Entstehung des Postwesens in Sachsen
 - 73 unterirdische Lagerhallen in Jarosław
 - 74 Goethe als Wegebaudirektor im Herzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach
 - 75 Die Kathedrale zu Reims
 - 76 Der Dom zu Aachen als Krönungskathedrale deutscher Kaiser
 - 77 Die Jagiellonenstraße
 - 78 Die Befreiung des KZ Majdanek 1944

Die 14. Waffen-SS-Grenadier-Division „Galizien (Halytschyna)“ 79

Miss Baba 80

Die Besuche König Heinrichs IV. im Kloster Hersfeld 81

Unter dem Rößlein der Horsila 82

Die Belagerung von Mainz 1792 83

Der Kaufmann Heinrich Cramer aus Leipzig 84

Das oberschlesische Industrieviertel 85

Die „Grumbachschen Händel“ 86

Adam Opel 87

Fulda-Gap 88

Franz von Sickingen 89

Johann Heinrich Gottlieb Hermann auf dem Wege zur Kaiserkrönung nach Frankfurt 90

Die Völkerschlacht bei Leipzig 1813 91

Die Hussiten belagern Bautzen 92

Die Europastraße E40 – die VIA REGIA der Gegenwart 93

Marschziel: Heimat 94

Die Jakobsmuschel immer im Blick 95

Der Kölner Köbes 96

Wo ging's lang? 97

Der Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ 98

„Der Weg hat sich gelohnt“ 99

Das Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ 100

Quellennachweis

01 Das Geleitshaus in Erfurt – ein europäisches Informationszentrum

Mit der raschen Entwicklung des Fernhandels seit dem 11. Jahrhundert wurden wichtige öffentliche Straßen unter königlichen Schutz gestellt und darum Reichs- oder Königsstraßen (VIA REGIA) genannt und zu den Hoheitsrechten, den sogenannten Regalien gezählt. Wie andere Regalien, so konnten auch die Reichsstraßen nur durch kaiserliche Belehnung in die Hände einzelner Fürsten übergehen, behielten aber auch dann unverändert ihre Natur als Reichsstraßen. Da Jeder, der sie benutzte, unter dem Land- oder dem Königsfrieden stand, so waren die Inhaber der Straßen verpflichtet, für die Sicherheit der Reisenden Sorge zu tragen. So entstand schon früh das Geleit. Dasselbe wurde dadurch ausgeübt, dass der Geleitherr durch die Aufstellung von Bewaffneten für die Sicherheit der Reisenden sorgte. Geschah dessen ungeachtet Straßenraub, so war der Geleitherr verpflichtet, den dadurch entstandenen Schaden zu ersetzen. Natürlich gewährte man denen, welche kein Geleit genommen hatten, auch keinerlei Schadenersatz, zumal dann nicht, wenn sie die Königsstraße verlassen hatten.

Zu dem Geleitgeld gesellte sich bald auch noch die Unterhaltung der bewaffneten Geleitsreiter. Für den einzelnen Reisenden wurde deshalb das Geleit beinahe unbezahlbar. Man half sich dadurch, dass man einfach Geleitbriefe ausstellte, kleine Zettel, und dafür eine bestimmte Abgabe erhob. Es erwuchs daraus bald eine reiche Quelle für die herrschaftlichen Einnahmen und da man diese später nicht wieder entbehren mochte, kam man endlich dahin, jeden zu zwingen, das Geleit zu kaufen.

Seit dem 12. Jahrhundert waren die Landgrafen von Thüringen im Besitz des Geleitregals für ihr Territorium, das nach dem Aussterben des Geschlechtes der Ludowinger an die Wettiner überging. Die Zoll- und Geleitgebühren wurden in Erfurt erhoben. Der Ort war bereits zu dieser Zeit ein Handelszentrum von europäischer Bedeutung.

Seit 1605 war das „Haus zum güldenen Stern“, ein geräumiges Patrizierhaus im Zentrum der Stadt, das herzoglich-weimarische Geleitsamt. 1664 wurde Erfurt, das bis dahin unter dem Schutz der sächsischen Landesherren gestanden hatte, jedoch von kurmainzischen Truppen erobert und gehörte fortan als Enklave innerhalb des Herzogtums Sachsen-Weimar zum Kurfürstentum Mainz. Da der Weimarer Herzog weiterhin Geleitherr für das Gebiet blieb, erwarb er um 1720 das weitläufige Gelände um das „Haus zum güldenen Stern“. Das Bauwerk diente weiterhin als Geleitshaus, war aber nun gleichzeitig Eigentum und Stützpunkt des Herzogtums in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kurmainzischen Statthaltereie (heute Thüringer Staatskanzlei).

Mit der Bildung des Deutschen Zollvereins, dem sich auch das Herzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach anschloss, wurde das weimarische Zoll- und Geleitregal abgelöst. Das Geleitshaus wurde in den folgenden Jahrzehnten als Brauerei und Gastwirtschaft unter dem Namen „Haus Vaterland“ genutzt und beherbergte später verschiedene Institutionen, Gesellschaften, Vereine und Privatpersonen.

In den Jahren 2000 bis 2002 wurde der gesamte Gebäudekomplex umfassend saniert und rekonstruiert. Seither ist das Bauwerk Dienstgebäude der Thüringer Staatskanzlei. Hier befindet sich u.a. das Europäische Informationszentrum (EIZ) der Thüringer Staatskanzlei.

Die Arbeit des EIZ umfasst im Wesentlichen die Unterstützung für Projekte der Europäischen Kommission in Thüringen bei Vereinen, Verbänden und Kammern der gewerblichen Wirtschaft, die Unterstützung von Praktikanten von Thüringer Universitäten und Hochschulen in europäischen Angelegenheiten sowie die Verbreitung von Informationen der Europäischen Organe und Institutionen. Das EIZ fördert Begegnungen Thüringer Unternehmer mit Firmen der europäischen Nachbarländer und organisiert die Teilnahme an regionalen, nationalen und internationalen Veranstaltungen der Europäischen Kommission oder des Europäischen Parlaments sowie anderen Organisationen der Gemeinschaft.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abbn.: Das Geleitshaus Erfurt nach der Sanierung.



02 Anna von Kiev



Wir schreiben das Jahr 1048. Eine französische Delegation erreicht die Hauptstadt der Kiever Rus, die heutige Stadt Kiev. König Henri I. von Frankreich aus der Dynastie der Kapetinger hatte seine Gesandten beauftragt, Großfürst Jaroslaw um die Hand seiner ältesten Tochter Anna zu bitten. Die Franzosen wurden von der Schönheit und Pracht der Stadt mit ihren goldenen bekuppelten Kirchen, ihren starken Festungswällen, den unverkennbaren Holzhäusern und den steinernen Herrenhäusern förmlich erschlagen.

Ihre Mission verlief erfolgreich und Anna Jaroslawna reiste einigen Berichten zufolge auf der VIA REGIA über Krakau, Breslau, Prag, Regensburg nach Paris und wurde am 19. Mai 1051 die (zweite) Gattin Heinrichs I., Königin von Frankreich.

Die drei Töchter Jaroslaws des Weisen, für jene Zeit gut gebildet und aufgeschlossen, trugen durch die Eheirat in andere europäische Königshäuser zur Entwicklung der Beziehungen zwischen der Kiever Rus und Westeuropa bei. So nahm z.B. Anna eine besondere Stellung in ihrer neuen Heimat ein. Die junge Königin soll in der königlichen Familie mit der Situation konfrontiert worden sein, als einzige schreiben und lesen zu können und habe aus diesem Grunde das für jene Zeit in Frankreich ungewöhnliche Recht erhalten, Staatsdokumente mit der Unterschrift „Anna Regina“ zu unterzeichnen. Ihr königlicher Gatte setzte statt der Unterschrift ein Kreuzchen. Im Jahre 1051, kurz nach dem Tode ihrer Mutter, schrieb Anna in einem Brief an den Vater: „In was für ein barbarisches Land hast Du mich geschickt! Die Häuser hier sind düster, die Kirchengebäude hässlich, ihre Sitten und Gebräuche abstoßend“. Eben erst aus Kiev angekommen, hatte Anna noch ihr gemütliches, durch Bemühungen der Mutter geschaffenes Elternhaus frisch in Erinnerung, welches Licht und Ruhe ausstrahlte. Der Vergleich mit der neuen Heimat fiel nicht zu deren Gunsten aus. Aber Anna erwies sich ihrer Mutter, der schwedischen Prinzessin Ingigerda, als durchaus würdig. Sie akzeptierte ihr neues Heimatland und schloss es ins Herz.

Ihre letzten Lebensjahre sind in Dunkel gehüllt. Das Todesdatum Annas von Kiev ist nicht eindeutig geklärt. Die Angaben schwanken zwischen dem Jahr 1075 und 1089. Eine Legende besagt, dass sie in ihre Heimat zurückgekehrt sei. Historiker halten es aber für wahrscheinlicher, dass sie ihre letzten Tage in dem von ihr gegründeten Kloster Saint-Vincent in Senlis verbrachte.

Auch heute ist die aus der Kiever Rus stammende Königin von Frankreich nicht vergessen. Der französische Präsident Francois Mitterrand sagte bei einem Treffen mit Michail Gorbatschow am 6. Dezember 1989 in Kiev: „Ich bin aufgewühlt durch die Erinnerung an Anna, die Tochter Jaroslaws des Weisen, die Königin Frankreichs und Gattin Heinrichs I. Es hieß in der Tat: ‘Wer eine Ehefrau sucht, findet sie in Kiev’. Der Großfürst Jaroslaw war tatsächlich ‘der Weise’. Er hat seine Töchter mit Königen ganz Europas verheiratet. Es war buchstäblich ‘das gemeinsame europäische Haus’ jener Zeiten“ (Pravda, 1989). In der Zeit der forcierten Annäherung der Ukraine an Westeuropa schenkte der ukrainische Staat im Jahre 2005 der Stadt Senlis, in der Anna vermutlich ihre letzten Lebensjahre verbrachte, eine Denkmalstatue von Mykola Znoba, welche Anna von Kiev darstellt. Die Skulptur wurde vom damaligen ukrainischen Präsidenten, Victor Juschtschenko, enthüllt.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Denkmalstatue der Anna von
Kiew des ukrainischen Bildhauers
Mykola Znoba in Senlis (Picardie/ F).

links: Die vier Töchter Jaroslavs des
Weisen auf einem Fresko des 11. Jahr-
hunderts in der Kiever Sophienkathed-
rale.

Anna ist möglicherweise ganz links
abgebildet.

03 Friedrich Hellwig



Die Wege im VIA REGIA-Korridor waren für Truppenbewegungen zur Zeit der Napoleonischen Kriege von z.T. ausschlaggebender Bedeutung. Zahllose Orte haben die Erinnerung an Aufenthalte Napoleons, gewonnene und verlorene Schlachten der Kriegsgegner und andere Ereignisse in diesem Zusammenhang bewahrt.

Am 17. Oktober 1806, nur wenige Tage nach Preußens Niederlage bei Jena und Auerstedt, gelang es dem preußischen Leutnant Friedrich Hellwig in Eichrodt (heute Ortsteil von Wutha-Farnroda in Thüringen) ca. 4.000 preußische Kriegsgefangene zu befreien. Das Husarenregiment Pletz, mit welchem Leutnant Hellwig ritt, traf am 05. Oktober bei Arnstadt (Thüringen) ein. Durch entflozene Kriegsgefangene verbreitete sich die Nachricht von einem großen Transport preußischer Gefangener von Erfurt in Richtung Eisenach mit dem Ziel Frankreich. Es handelte sich um die gefangen genommene Besatzung der Festung Erfurt.

Leutnant Friedrich Hellwig ersann sofort einen Plan zu deren Befreiung. Mit 50 freiwilligen Husaren und 5 Unteroffizieren versteckte er sich am 17. Oktober 1806 bei Eichrodt in einer Talsenke nahe der Hörselberge und lauerte auf den Zug der Gefangenen. Durch einen Überraschungsangriff in den Rücken des bereits vorübergezogenen Trosses zersprengte er die französischen Wach- und Begleittruppen. Der völlig überrumpelte Gegner konnte kaum Widerstand leisten und ein großer Teil suchte sein Heil in der Flucht. Durch das mutige und besonnene Vorgehen des Leutnants Hellwig und seiner Männer konnten die etwa 4.000 Preußen ohne große Verluste aus den Händen der Franzosen befreit werden. Das Schicksal einer langen Gefangenschaft wurde ihnen so erspart. 1807 erhielt Hellwig dafür aus den Händen der preußischen Königin Luise den Orden „pour le merite“.

(Quelle: Hörselbergmuseum Schönau)

zurück zum
Inhaltsverzeichnis

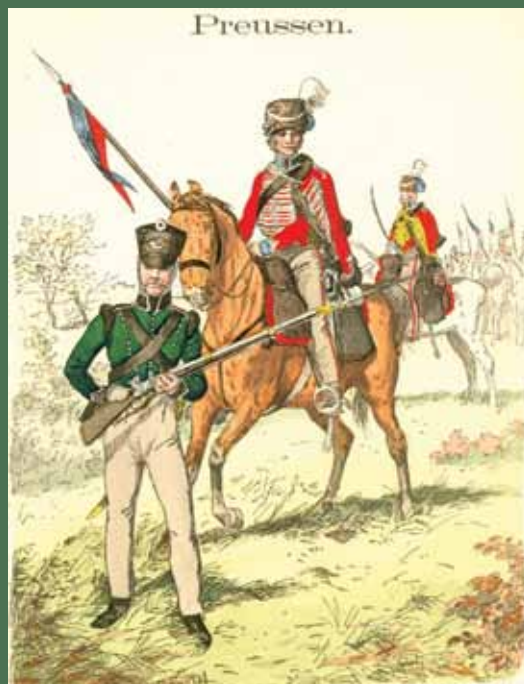


Abbn.:

oben: Das Hellwig-Denkmal bei
Eichrodt (Thüringen) an der B7
(vom Kreisel zur Weinbergstraße)
erinnert an dieses Ereignis.

unten links: Uniformen des
Hellwigschen Streifcorps 1813

unten rechts: Bildnis von
Friedrich Hellwig



04 Jungfer Wenzel



Die VIA REGIA berührte bis zum Ende des 18. Jahrhunderts das Herzogtum Weimar (Thüringen) kaum. Sie verlief von Erfurt aus nur am nördlichen Rand durch das Herzogtum, und so waren selbst die Landeshauptstadt und die Universitätsstadt Jena vom überregionalen Verkehr ausgeschlossen. Zu dieser Zeit lautete die offizielle Postadresse der Residenzstadt „Weimar bei Buttelstedt“.

Da die Postkurse die abseits der überregionalen Straßen gelegenen Landstriche völlig ausließen, blieben große Teile des Landes postalisch unerschlossen. Diese Lücke füllte ein Netz privater Boten aus. Zur Versorgung von Weimar und seinem Umland hatte sich ein reguläres Botensystem herausgebildet. Diese Boten, häufig Frauen, kamen regelmäßig an bestimmten Tagen ein- bis zweimal wöchentlich in die Stadt und hatten eine feste Adresse, zumeist bei Kaufleuten, Handwerkern oder in Gaststätten, bei denen sie auch übernachteten. Am nächsten Tag kehrten sie in ihre Heimatorte zurück.

In den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts lief unter dem Namen „Jungfer Wenzel“ eine Botenfrau täglich von Weimar über Hohlstedt durch das Mühlthal nach Jena. Bei diesen Gängen nahm sie auch Briefe in beide Richtungen mit, die sie den Adressaten direkt zustellte und dadurch schneller war, als die reguläre Post. Bevor Schiller von Jena nach Weimar zog, hat die Jungfer Wenzel in den Jahren 1794 bis 1799 ständig Briefe und Manuskripte von Goethe zu Schiller und umgekehrt gebracht und so den Gedankenaustausch der „Dichturfürsten“ auf schnelle und einfache Weise ermöglicht. Mehrmals in der Woche musste sie, mit schweren Körben beladen, auch die 12 km entfernte Poststation in Buttelstedt an der VIA REGIA erlaufen, um den Postaustausch der Residenzstadt mit dem überregionalen Postverkehr zu gewährleisten.

Erst nach 1800 wurde die Straße Erfurt-Weimar-Jena zur Chaussee ausgebaut. Die alte VIA REGIA nördlich des Ettersberges wurde vernachlässigt und war technisch überholt. Der Ost-West-Verkehr berührte nunmehr unmittelbar die Städte Weimar und Jena bzw. Apolda.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Handzeichnung, eine Botenfrau darstellend.



Die Straße von Weimar nach Buttstedt wurde im 19. Jahrhundert chaussiert.

05 Steinspritze und Himmelsziege – eine heitere Studentengeschichte

Am Steinweg in Jena (Thüringen) wohnte um 1885 ein kleiner Fuhrmann namens Schmidt. Er verfügte nur über ein Pferd. In Anspielung auf seine Adresse wurde er der Steinschmidt genannt. Das Pferd des Fuhrmanns war nicht sehr stattlich. Es hatte ihm aber offensichtlich schon sehr, sehr viele Jahre treu gedient. Wenn Herrchen ihm mit Branntwein getränktes Kommißbrot eingab, konnte es eine kurze Strecke ganz brav Trab laufen und ernährte seinen Besitzer. Die Studenten nannten es die Himmelsziege und fuhren gern mit dem Tier aus, denn Steinschmidt besaß auch etwas wie einen Kutschwagen. Das Gefährt, ein ganz eigenartiges Ding, hatte keine besonders großen Ausmaße. Ein Dach fehlte, aber ein Vordersitz und Rücksitz für je zwei Personen waren schon vorhanden, wie bei jeder richtigen Kutsche. Dazwischen hatte Schmidt einen Block zur Verbindung der beiden Sitzbänke angebracht, auf dem noch eine Person rittlings sitzen konnte.

Dieser Wagen erinnerte an die alten Spritzenwagen der Feuerwehr, und weil er auf dem Steinweg zu Hause war, nannten ihn Jenas Studenten die Steinspritze. Ein Kutscher wurde niemals gestellt. Der mietende Student musste selber die Zügel halten. Wenn auf dem allerdings schmalen Kutschbock neben dem Rosslenker noch jemand Platz nahm, konnten so zur Not sieben Personen auf einmal befördert werden, was freilich „Steinschmidt“ nicht wünschte. Er befürchtete dann eine Überanstrengung seiner Himmelsziege. Daher wurde die Steinspritze häufig nur von zwei bis drei Studenten gemietet. Die übrigen Fahrtgenossen stiegen dann erst vor der Stadt auf. Wenn die „Fuhre“ spät in der Nacht nach Hause kam, fuhr der Jüngste auf den Steinweg und knallte mit der Peitsche. Dann kam Steinschmidt heraus und nahm Pferd und Wagen in Empfang.

Über eine dieser Fahrten soll hier berichtet sein: Eines Nachmittags in den großen Ferien des Jahres 1887 kamen einige Burschenschaftler zu Steinschmidt und trugen ihm den Wunsch um freundliche Überlassung der Steinspritze mit der Himmelsziege vor. Die Fahrt ging zunächst auf den Markt und die Reisegesellschaft vergrößerte sich in wenigen Augenblicken. Die Studenten beschlossen, in das etwa 25 km entfernte Weimar zu fahren. Die Straße war bereits vor Jahrzehnten chaussiert worden und ersetzte die alte VIA REGIA, die weit nördlich an Jena vorbeigeführt hatte. Als sie nach einigen Stunden in Weimar ankamen, musste ausgeruht werden. Die Himmelsziege wurde losgespannt und bekam Hafer. Die Reisegesellschaft stärkte sich gründlich und begab sich erst nach Mitternacht auf den Heimweg.

Als der Morgen graute, stellte die kleine Gesellschaft die auffallend veränderte unbekannte Gegend fest. Mit Schrecken bemerkten die Studenten, dass die Himmelsziege in der Dunkelheit den rechten Weg verfehlt hatte und sie sich in kurzer Entfernung vor Erfurt befanden. Nun war guter Rat teuer. Pferd und Menschen brauchten Ruhe. Mit der Kasse waren die Burschen auch nicht auf eine mehrtägige Reise eingerichtet. Zunächst schien sich nur ein Ausweg aufzutun: Pferd und Wagen mussten verpfändet werden! Aber die Erfurter waren sehr zäh und wollten für beides zusammen nur 56 Mark geben. Das war doch entschieden zu wenig!

Es gab jedoch noch eine andere Hoffnung: In Gotha und Umgebung wohnten „Alte Herren“ der Burschenschaftler. Konnten diese den notleidenden Bundesbrüdern aushelfen? Am dritten Tage also zogen die Studenten in Gotha ein, und alles verlief nach Wunsch. Gotha wurde noch etwas besichtigt, auch einige Gastwirtschaften aufgesucht. Endlich fuhren sie befriedigt in Richtung Jena ab. Allerdings dauerte die Heimfahrt wieder einige Tage.

Indessen versuchte Steinschmidt vergeblich zu erfahren, wo sein Gefährt hingekommen sei. So ging es sechs Tage lang. In der darauf folgenden Nacht hörte er, wie vor seinem Hause mit der Peitsche geknallt wurde und eilte hinaus. Da stand wirklich die Steinspritze und davor die geduldige Himmelsziege. Aber die Insassen waren verschwunden. O weh, der Fuhrmann wollte doch noch Fahrgeld erheben. Später traf der Erzürnte aber doch Leute von der Reisegesellschaft. Da gab es noch eine schwierige Verhandlung. Er verlangte für sechs Tage nicht weniger als 60 Mark Fahrgeld. Ihm wurde dagegen vorgehalten, Pferd und Wagen hätten nur einen Wert von 56 Mark. Dies sei in Erfurt einwandfrei festgestellt worden. Die Miete dürfe doch nicht den Wert des gemieteten Gegenstandes übersteigen! Schließlich muss doch eine Einigung zustande gekommen sein, denn von weiteren Protesten Steinschmidts ist nichts bekannt.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Studie eines alten Schimmels [1874]
von Hans Peter Feddersen,
(Quelle: Foto-Archiv Stubbe)

links: Hospitium (studentische Geselligkeit)
in Jena, (Stammbuchmalerei um 1750)



Am Abend des 1. September 1810 rollten französische Nachschubtransporte über die VIA REGIA durch Eisenach in Thüringen. Statt um die Stadt herum führen die Pulver- und Munitionswagen mitten durch die Stadt. In der Georgenstraße, unweit des Marktes, gingen drei mit Munition beladene Wagen in die Luft. Bei der gigantischen Pulverexplosion starben rund 70 Menschen. 14 Häuser wurden vollständig zerstört, viele weitere schwer beschädigt. An dieses Ereignis erinnern heute der Schwarze Brunnen in der Georgenstraße und das traditionelle jährliche Läuten der Glocken am Abend des 1. September.

Das ehemalige Wirtshaus „Zum Alten Deutschen“ in Auerstedt

07

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Die historische VIA REGIA verlief von Erfurt (Thüringen) aus nördlich des Ettersberges über Buttelsstedt, Eckartsberga, Naumburg nach Leipzig (Sachsen). Es ist vielfach bezeugt, dass mindestens eine Variante über Auerstedt und Rehehausen verlief, die noch in der Schlacht von 1806 eine große Rolle spielte. Dieser Abschnitt der alten Straße ist in der Landschaft nahezu völlig verlorengegangen; nur ein kurzer Hohlwegrest mit Steinkreuz nördlich von Rehehausen erinnert daran.

In Auerstedt war das Wirtshaus „Zum Alten Deutschen“ früher eine wichtige Station auf dem Weg zwischen Frankfurt am Main und Leipzig. Besonders zu Messezeiten in Frankfurt und Leipzig reichte kaum der Raum, um alle Passagiere unterzubringen. Der langjährige biedere Wirt „Vater Weise“, allen Gästen gut bekannt, brachte außer den Reisenden auch noch die Gespanne unter, da das Anwesen als Ausspanne der alten Post diente.

Nach mündlicher Überlieferung hat am 17. April 1813 in diesem Haus auch Johann Wolfgang von Goethe übernachtet, nach einem Radbruch des Postwagens, mit welchem er auf der Poststraße über Auerstedt von Frankfurt nach Leipzig wollte. Die Reparatur dauerte 2 Tage.

Bevor es weiterging, sei Goethe zur Eckartsburg gelaufen und habe dort die Ballade „Der getreue Eckart“ geschrieben.

08 Die Schlacht bei Wahlstatt (Legnickie Pole) im Jahre 1241

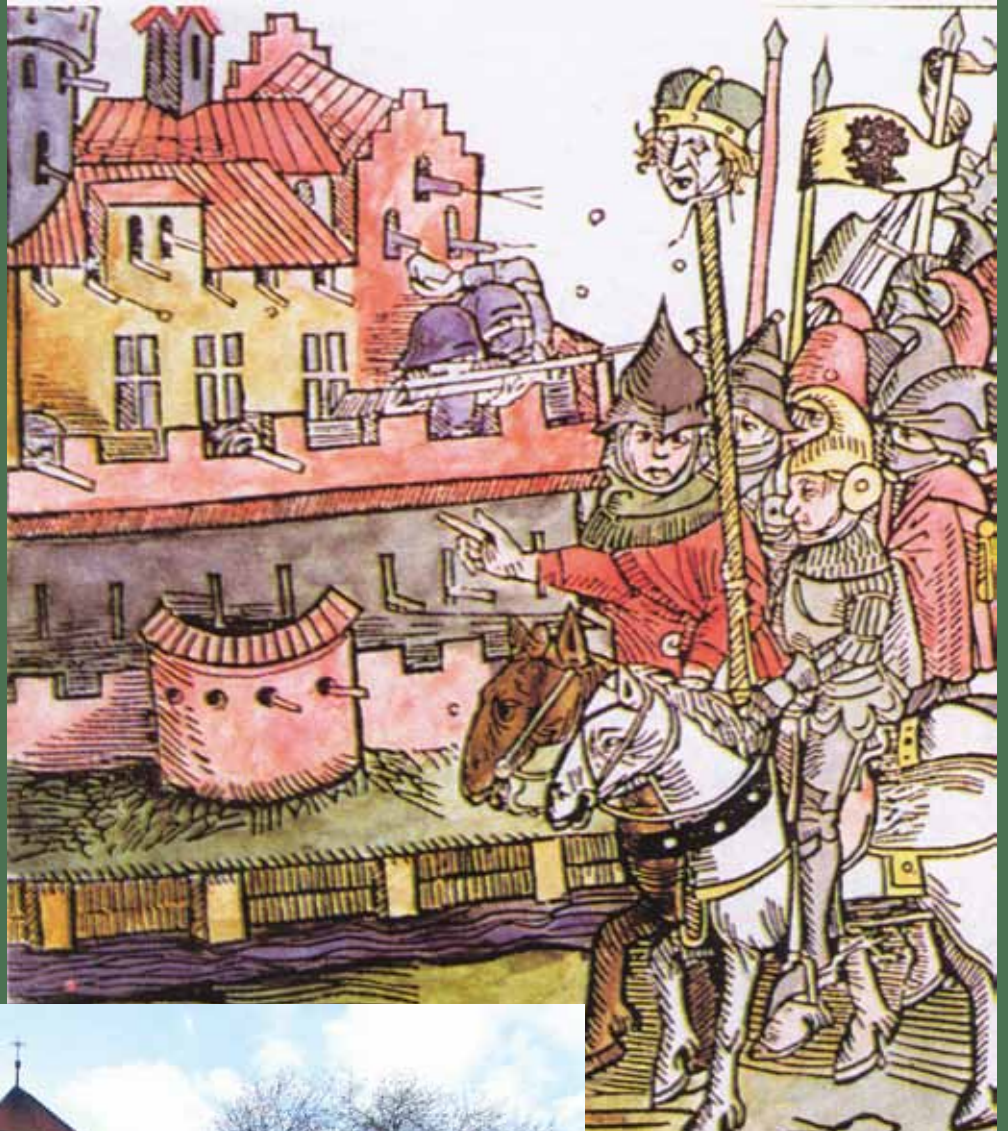


Weniger als 100 km von der heutigen deutsch-polnischen Grenze entfernt schlug bereits vor etwa 750 Jahren eine Schicksalsstunde für das noch junge Europa. Im Jahre 1241 gelangten die Krieger der Goldenen Horde unter der Führung von Batu Khan, nachdem sie ein Jahr zuvor Kiev zerstört hatten, entlang des VIA REGIA-Korridors über Krakau (Kraków), Oppeln (Opole), Breslau (Wrocław) bis vor Liegnitz (Legnica), wo ihnen ein deutsch-polnisches Ritterheer unter Führung des Piastenherzogs Heinrich des Frommen entgegen trat.

Das Ritterheer verlor zwar die Schlacht, der Kopf des enthaupteten Herzogs wurde im Triumph durch die Stadt geführt, die Mongolen zogen sich jedoch zurück und haben seither keine Kriege mehr gegen Europa geführt. Und obwohl der Herzog mit vielen seiner Ritter in der Schlacht ums Leben kam, wurde er zur Legende eines unverbrüchlichen Verteidigers des Abendlandes.

An der Stelle, an der Heinrichs Leichnam gefunden wurde, entstand eine Kirche, in der sich heute ein Museum befindet. Es gibt Auskunft über die Schlacht bei Wahlstatt am 9. April 1241.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Das Ende der Schlacht bei
Liegnitz in einer Darstellung aus dem
Jahre 1353

links: Heute befindet sich in dieser
Kirche das Museum der Schlacht.

Nachdem die Krieger der Goldenen Horde 1240 Kiev zerstört hatten und über den VIA REGIA-Korridor weiter nach Westen bis vor Liegnitz (Legnica) gezogen waren, ist den europäischen Staaten schmerzlich bewusst geworden, dass die Welt hinter den ihnen bekannten Grenzen doch noch etwas weitergeht. Obwohl die Mongolen nicht mehr zurückkehrten, begann man in Europa darüber nachzusinnen, was denn nun am besten zu tun sei. Papst Innozenz IV. war der Erste, der den Versuch gemacht hat, diplomatische Verbindungen mit den Mongolen aufzunehmen. 1245 wurde Giovanni del Pina Carpini (Jean de Plano Carpini), ein italienischer Franziskaner, der lange Zeit Schüler und Gefährte des Franz von Assisi gewesen war, nach Karakorum gesandt. Er reiste, aus Lyon kommend, ab Breslau über den VIA REGIA-Korridor bis Kiev und weiter nach Osten zur Syr-Horde bei Karakorum.

Er hat seine Reise ausführlich beschrieben. Diese Aufzeichnungen sind erhalten geblieben. Carpini berichtete: „Als wir uns vorgenommen haben..., uns zu den Tataren zu begeben, kamen wir zum König von Böhmen. Weil dieser Herrscher uns seit langem wohlgeneigt war, fragten wir ihn um Rat, welcher Weg besser für unsere Reise sei. Er hat geantwortet, dass es am besten wäre, durch Polen und Russija zu fahren, weil er in Polen Verwandte hatte, mit deren Hilfe wir nach Russija weiterreisen könnten. Er gab uns eine Urkunde und gute Wegbegleiter bis zum Fürsten von Schlesien, Boleslav, seinem Neffen, der uns bekannt war. Zu dieser Zeit ist, dank Gottes Gnade, Herr Vasil'ko angekommen, der Fürst Russijas, von ihm erfuhren wir alles über die Stimmung der Tataren... Dieser Fürst hat bis nach Kiev einen Bedienten mit uns geschickt... Dort angekommen, hatten wir eine Beratung mit verschiedenen hohen Personen über unsere Weiterreise ... (Am 2. Februar) sind wir mit Kiever Pferden und neuen Wegbegleitern zu den anderen barbarischen Völkern gezogen.“

Über seinen Ankunft in Kiev erfahren wir: „Nach dem Sieg über diese (die Türken) zogen sie (die Goldene Horde) gegen Russija und richteten dort große Verwüstungen an, zerstörten Städte und Burgen und töteten die Menschen. Sie belagerten Kiev, die Hauptstadt Russijas, 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.“ Von dieser Niederlage konnte sich die Stadt Jahrhunderte lang nicht erholen.

Am 22. Juli 1246 traf Carpini in der Residenz Batu Khans in Sarai ein (unweit von Karakorum in der heutigen Mongolei). Sein späterer Bericht beschrieb ausführlich die Bräuche, Sitten, politischen Verhältnisse und militärischen Mittel der Mongolen und gipfelte in einer Reihe von Vorschlägen, wie der Bedrohung zukünftig besser zu begegnen sei. Es ist nicht überliefert, ob er bei seiner Rückkehr nach Lyon im Jahre 1247 seinem Auftraggeber auch die aufmunternde Rückantwort des mächtigen Großkhans mitgeteilt hat, dieser werde „die ganze Erde von Osten nach Westen verwüsten“. Was Europa erspart geblieben ist.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Batu Khan,
(mittelalterliche chinesische Zeichnung)

unten: Der päpstliche Gesandte
Giovanni del Pina Carpini
(moderne Buchillustration)

Seit alters her führte die VIA REGIA an der heutigen Grenze zwischen Hessen und Thüringen auf einer steinernen Brücke über die Werra. Hier verlief nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die innerdeutsche Grenze. Die Brücke war bis 1989 für jeglichen Verkehr gesperrt.

An dieser Stelle lag am rechten Ufer der Werra die Druckerei Hoßfeld. Das Bauwerk mit Wohnhaus und Druckerei wurde 1890 unmittelbar an der thüringischen Landesgrenze erbaut. Die Druckerei trug zunächst den Namen „Hoßfeld'sche Hofbuchdruckerei“ und war Herausgeber der „Rhön-Zeitung“, die von 1893 bis 1941 als Tageszeitung überwiegend im Thüringer Raum erschien. Als Firmensitz war Philippsthal-Vacha eingetragen, da die Steuern im damaligen Preußen (Philippsthal) niedriger waren als in Thüringen (Vacha). Die Firma erweiterte 1924 ihre Räume über die Landesgrenze hinaus und verlegte die Druckmaschinen auf thüringisches Gebiet. Das Objekt befand sich nunmehr zu einem Zwölftel in Thüringen (nun flossen auch hierhin die schon lange geforderten Steuern) und zu elf Zwölfteln in Preußen.

Als sich in den Nachkriegsjahren die Grenze mehr und mehr schloss, entstand ein Kuriosum: Die Grenze zwischen der DDR und der BRD verlief mitten durch das Hoßfeldsche Haus. In der Silvesternacht 1951/52 wurden die Druckmaschinen wegen der Gefahr der Enteignung aus dem thüringischen wieder in den nunmehr hessischen Gebäudeteil gebracht und die Verbindungstür zugemauert. Daraufhin verwehrte die DDR der Besitzerin jeglichen Zugang zu diesem Hausteil und gestattete auch dringend notwendige Reparaturen nicht.

Erst im Ergebnis des Grundlagenvertrages zwischen der BRD und der DDR (1972) und der Tätigkeit der gemeinsamen Grenzkommission beider deutscher Staaten wurde das thüringische Zwölftel mit Wirkung vom 1. Januar 1976 wieder an Frau Hoßfeld zur Benutzung übergeben. Die Grenze verlief nun in einigen Metern Abstand um das Haus Hoßfeld herum.

(Quelle: www.grenzerinnerungen.de)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Zur Erinnerung an die Teilung Deutschlands wurde zwischen Vacha und Philippssthal ein Abschnitt der DDR-Grenzanlagen erhalten. Im Hintergrund (Bildmitte) ist die Druckerei Hoßfeld zu sehen.

unten: Die Grenze zwischen Philippssthal und Vacha im Jahre 1971 von hessischer Seite aus. Im Hintergrund steht die Druckerei Hoßfeld. Man kann den unbewohnten Hausteil auf DDR-Gebiet deutlich erkennen.

11 Das Hühnerwunder



Unter dem kirchenpolitisch äußerst aktiven Wirken von Sisnandus, Bischof von Iria-Compostela, und König Alfons III. von Asturien (866—910) wurde, gezielt und auf propagandistische Außenwirkung bedacht, Compostela als Apostelstadt aufgebaut. Ab dem letzten Viertel des 9. Jahrhunderts erfuhr Europa vom Grab des Apostels Jakobus, vom Neubau mehrerer Kirchen und von Pilgern zu dieser heiligen Stätte. Seit dieser Zeit entwickelte die Pilgerfahrt zum Grab des Heiligen eine geradezu magnetische Anziehungskraft auf das gesamte christliche Abendland. Die VIA REGIA als wichtigste europäische Ost-West-Wegeverbindung verlängerte sich auf diese Weise nach Westen fast bis zur spanischen Atlantikküste. Entlang der millionenfach beschrittenen Wege entstanden Klöster, Kathedralen, Hospize, Wirtshäuser und zahlreiche Stätten des gewerblichen und sonstigen Austausches. Legenden waren eine entscheidende Triebkraft für diese Entwicklung. Der französische Kunsthistoriker Émile Mâle charakterisierte das folgendermaßen: „Diese Legenden (...) bilden den Ursprung von Pilgerfahrten; sie ließen Kirchen aus dem Boden wachsen, sie bevölkerten diese mit Kunstwerken, sie setzten Millionen Menschen in Bewegung; sie waren zahllosen Seelen Trost und Hoffnung, erlaubten ihnen, schon auf dieser Welt einen Blick in das Reich Gottes zu erhaschen.“

Das „Hühnerwunder“ von Santo Domingo de la Calzada ist die in Deutschland bekannteste Legende, die eng mit dem Jakobsweg verbunden ist:

Eine Pilgerfamilie ist auf ihrer Wallfahrt nach Santiago de Compostela auch durch Santo Domingo de la Calzada gekommen. Sie übernachteten in einem Wirtshaus. Die Wirtstochter fand den Sohn der Familie sehr attraktiv, der - fromm und keusch - ihr Angebot aber zurückwies. Die Zuneigung der Wirtstochter wandelte sich in bösen Zorn, sie sann auf Rache und versteckte einen Silberbecher in seinem Gepäck.

Der Wirt bemerkte am Folgetag den Verlust und schickte die Stadtbüttel aus, die auch schnell fanden, was sie suchten. Der junge Mann wurde nach kurzem Prozess aufgehängt und die Eltern zogen traurigen Herzens weiter nach Santiago.

Auf dem Rückweg kamen sie wieder an der Richtstatt vorbei, wo sie ihr Sohn ansprach, dass er gar nicht tot sei, weil ihn der hl. Jakobus bzw. Santo Domingo gehalten hätten. Die Eltern liefen daraufhin zum Richter, der vor einem Teller gebratener Hühner saß, und berichteten das Vorgefallene. Der Richter antwortete, dass ihr Sohn so tot wie die beiden Hühner vor ihm wären, worauf diese sich erhoben und davonflatterten. Nun wurde der Sohn ab- und die Wirtstochter aufgehängt, die Familie zog weiter nach Hause.

Zur Erinnerung an das wunderbare Ereignis findet der Besucher in der Kathedrale von Santo Domingo de la Calzada einen Käfig mit zwei Hühnern.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: aus einem deutschen Holzschnitt um 1460, in dem das „Hühnerwunder“ in acht Stationen dargestellt ist.

unten: Der berühmte Hühnerstall in der Kathedrale von Santo Domingo de la Calzada.



12 Die Kaiserstraße (Grande Route Imperiale) zwischen Paris und Mainz

Im Ergebnis der Koalitionskriege zwischen Frankreich, Österreich und dem Heiligen Römischen Reich wurden im Frieden von Luneville (1801) die von Frankreich eroberten linksrheinischen Gebiete in den französischen Staat eingegliedert und in Départements umgebildet. Im VIA REGIA-Korridor betraf das vor allem die heutigen deutschen Bundesländer Saarland und Rheinland-Pfalz. Das Département du Mont-Tonnerre (Département Donnersberg) umfasste die heutige Pfalz und Rheinhessen mit der Hauptstadt Mayence (Mainz).

Schon 1798 regte der Präfekt des Saardépartements die Verlängerung der bestehenden Straßenverbindung Paris-Saarbrücken nach Mainz an. Als man 1806 mit der Realisierung dieser Idee begann, verfolgte man das Ziel, das linksrheinische Département Donnersberg in politischer, wirtschaftlicher und vor allem militärstrategischer Hinsicht enger mit dem französischen Mutterland zu verbinden. Nicht zuletzt förderte die durch die kaiserlichen Feldzüge im Osten notwendig gewordene Verlegung von Napoleons Hauptquartier nach Mainz die Ausführung des Projektes.

Die französischen Ingenieure, die mit Unterstützung einheimischer Fachkräfte das Projekt leiteten, strebten einen möglichst geradlinigen Straßenverlauf an, der größere Steigungen vermied. Fortlaufende Truppenbewegungen und der schleppende Eingang der aus Steuern des Départements finanzierten Baugelder führten jedoch dazu, dass die Kaiserstraße zwischen Kaiserslautern und Lohnsfeld erst 1811 fertiggestellt werden konnte. Vollendet wurde sie nie. An ihrem Bau waren ständig ca. 900 Arbeitskräfte beteiligt. Sie mussten unentgeltlich Hand- und Spanndienste leisten, d. h. mit ihren Fuhrwerken Baumaterialien transportieren und mit Schaufel und Hacke bei der Anlage der 10 Meter breiten und in der Mitte mit einer 6 Meter breiten Pflasterung versehenen Straße mithelfen.

Eine Begleiterscheinung des Straßenbaues war, dass Napoleon mit seinem Gefolge des öfteren den neuen Verkehrsweg nach Mainz und Paris benutzte. Der Kaiser, der meist mit mehr als 20 Wagen sowie über 100 Pferden auf der mit jungen Laubbäumen und Pyramidenpappeln bepflanzten Allee unterwegs war, ließ sich hierbei in jeder Stadt und jedem Dorf mit Glockengeläut und Böllerschüssen von Behördenvertretern und festlich gekleideten Mädchen begrüßen.

Im Ergebnis des Wiener Kongresses (1814/ 1815) fiel das Gebiet an Bayern und die bayrische Regierung kümmerte sich kaum noch um die Instandsetzung der Kaiserstraße. Tiefe Schlaglöcher und der aufgefahrere Grundbau der Straße erschwerten den Verkehr immer mehr. Ende der dreißiger, Anfang der vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts mieden Reisende zunehmend die bayrische Pfalz und nahmen, um nach Mainz zu gelangen, lieber den Umweg über die benachbarte preußische Rheinprovinz in Kauf. Auf den sehr guten preußischen Straßen ließ es sich angenehmer reisen.

In einem Straßenzustandsbericht aus dem Jahre 1847 heißt es über die ehemalige Grande Route Imperiale: „Von Lohnsfeld ab ist diesselbe nicht mehr eine technische gebaute Straße, sondern ein Feldweg zu nennen, der einem neu geackerten Felde gleicht. Ohne feste Grundlage und Gestück entbehrt sie noch jedes Deckmaterial und die Pferde haben Mühe, den besonders bei schlechtem Wetter bis an die Achsen im Kot steckenden Wagen im Schritt weiter zu schleppen. Dabei ist dieselbe so schmal, dass 2 Wagen nur mit Mühe, an vielen Stellen wegen der auf der Seite Schuh hoch aufgetürmten Kothaufen gar nicht ausweichen können...“

Heute ist die alte Kaiserstraße ein Teilstück der ehemaligen Bundesstraße 40 zwischen Mainz und Saarbrücken. Auf einem 35 km langen Abschnitt im Saarland und in Rheinland Pfalz hat sie fast durchgehend in allen Ortschaften bis heute diesen Namen, anderenorts heißt die Straße auch „Mainzer Straße“, „Pariser Straße“ oder auch „Saarstraße“. In Frankreich ist sie auf dem gesamten Abschnitt zwischen Paris-Porte de Pantin und Goldener Bremm (Bremm d'Or) heute annähernd die alte Route nationale 3.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Napoleon zu Pferde,
Gemälde von Simon Meister (1832)

unten: Durch die günstige Lage an der
neuen Straße entstanden zahlreiche
Poststationen, Herbergen und Ausspan-
nen, wie der ehemalige Fuhrmanns-
gasthof „Rheinkreis“ in Kaiserslautern,
der heute das Theodor-Zink-Museum
beherbergt.



13 Der Drei-Feldherren-Stein



In den Ortschroniken vieler Städte an der VIA REGIA findet man Hinweise darauf, dass die Lage an diesem wichtigen Fernweg gleichzeitig Fluch und Segen bedeutete. Während diese Orte auf der einen Seite durch die Entwicklung von Handel und Gewerbe zu Wohlstand und Ansehen kamen, führten in Kriegszeiten Einquartierungen fremder Heere, Requirierungen, oft auch Plünderungen und die Verbreitung von Seuchen zu Not und Elend in den Städten an der VIA REGIA.

Im thüringischen Butteltstedt, unweit der Grenze zum heutigen Sachsen-Anhalt, steht am Eingang des Friedhofes, des ehemaligen "Safrangartens", an dem die uralte Königsstraße vorbeiführte, ein im Jahre 1913 errichteter Sandsteinobelisk, auf dessen drei Seiten folgende Inschriften zu lesen sind:

„Gustav Adolf vor der Schlacht bei Lützen - 29. Oktober 1632/
Friedrich der Große vor der Schlacht bei Roßbach - 28. September bis 2. Okt. 1757/
Napoleon I. nach der Schlacht bei Leipzig - 22. Okt. 1813“

Das schlichte Denkmal will daran erinnern, dass die genannten fürstlichen Feldherren, die den Lauf der Weltgeschichte mitbestimmten, auf ihren Heereszügen auch das unscheinbare Städtchen an der Scherkonde berührt haben.

Nicht erwähnt werden die Schäden und Zerstörungen, die z.B. der Dreißigjährige Krieg in Butteltstedt verursacht hat. 1640 waren von 152 Häusern nur noch 117 bewohnt; auf dem örtlichen Rittergut waren von 360 Äckern nur 50 bestellt und ähnlich stand es mit dem Grundbesitz der Bürger. Der Wochenmarkt war fast gänzlich eingegangen, weil die umliegenden Ortschaften verwüstet waren; die Einwohnerzahl, die 1632 noch 635 betragen hatte, war auf 445 gesunken.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.: polnische Karikatur (ca. 2005)



Bereits in der Zeit der Kiever Rus verlief die wichtigste europäische Ost-West-Wegeverbindung, die wir VIA REGIA nennen, durch Przemyśl, heute unweit der polnisch-ukrainischen Grenze.

Nach der Eroberung Polens durch die Deutsche Wehrmacht im September 1939 begann die Rote Armee am 17. September 1939 gemäß dem „Hitler-Stalin-Pakt“ ohne Kriegserklärung und ohne Vorankündigung Ostpolen zu besetzen. Am 28. September 1939 schlossen die Außenminister Deutschlands und der Sowjetunion, Ribbentrop und Molotow, in Moskau den Deutsch-Sowjetischen Grenz- und Freundschaftsvertrag, in dessen geheimen Zusatzprotokollen der Grenzverlauf festgelegt und der Austausch von Bevölkerungsgruppen vereinbart wurde. Am 8. Oktober teilten das Deutsche Reich und die Sowjetunion im Abkommen von Brest-Litowsk das polnische Gebiet durch eine exakte Demarkationslinie unter sich auf.

Die Grenze zwischen dem deutsch und dem sowjetisch besetzten Gebiet wurde im VIA REGIA-Korridor der Fluss San, der die ostpolnische Stadt Przemyśl durchfließt, die damit bis zum Überfall Hitlerdeutschlands auf die Sowjetunion zur geteilten Stadt wurde. Am 26. September 1939 erreichten die sowjetischen Truppen Przemyśl. Von nun an hingen in gegenseitiger Sichtweite an den Fassaden der Häuser die Bilder Stalins und gegenüber die Propagandaplakate der deutschen Besatzer.

Die Brücke über den Fluss innerhalb der Stadt war eine der wenigen Möglichkeiten, in dieser Zeit „die Seiten zu wechseln“. Zahllose Flüchtlingsschicksale sind mit diesem Ort verknüpft. Eine Anekdote berichtet, dass die Grenzgänger, die von der sowjetischen zur deutschen Seite gewechselt sind und diejenigen, die in die Gegenrichtung zogen, sich gegenseitig „einen Vogel gezeitigt“ hätten, wenn sie sich auf der Brücke begegneten.

Am 4. August 1807 wurde durch ein Dekret Napoleons Erfurt in Thüringen wegen seiner Lage an der VIA REGIA und der damit verbundenen militärstrategischen Bedeutung im Zentrum der besetzten deutschen Territorialstaaten zur „domaine réservé à l'empereur“, zur kaiserlichen Domäne, erklärt. Diese besondere staatsrechtliche Stellung Erfurts war ausschlaggebend für die Wahl des Ortes, an dem sich Napoleon mit dem russischen Zaren Alexander I. nach der Begegnung in Tilsit vom 7. Juli 1807 erneut treffen wollte. Der Vorschlag erging im April 1808 vom Kaiser an den Zaren. Am 27. September 1808 hielt Napoleon gemeinsam mit Alexander I., den er in der Nähe von Linderbach zwischen Erfurt und Weimar empfangen hatte, unter dem Geläut der Glocken Einzug in Erfurt.

Vom 27. September bis 14. Oktober 1808 fand in Erfurt, gekrönt vom Treffen des französischen Kaisers und des russischen Zaren der Erfurter Fürstenkongress statt. 38 mit Napoleon verbündete Herrscher Europas, unter ihnen drei Könige, trafen sich in der thüringischen Stadt, um eine Neuordnung Europas zu beraten. Erfurt, das zu dieser Zeit schon lange in wirtschaftliche, politische und geistig-kulturelle Bedeutungslosigkeit verfallen war, wurde dadurch für kurze Zeit zu einem Zentrum europäischer Politik.

Trotz aller Kurzlebigkeit und Widersprüchlichkeit ist der Erfurter Fürstenkongress ein herausragendes und signifikantes Ereignis in der europäischen Geschichte. Politisch gesehen war die Allianz freilich nicht von langer Dauer. Der Einmarsch der Grande Armée 1812 in Russland beendete diesen Versuch einer Neuordnung Europas endgültig und ließ ihn in Blut, Flammen und schließlich den eisigen Fluten der Beresina ertrinken.

Napoleon wohnte in der ehemaligen Kurmainzischen Statthaltereier, die damals als Gouvernementspalast diente und heute die Thüringer Staatskanzlei beherbergt. Der Zar residierte ebenfalls in Erfurt in dem heute noch erhaltenen Haus des Fabrikanten Triebel, Anger 6.

Wie es den Gepflogenheiten der Zeit entsprach, war nach außen hin der Kongress vor allem eine Fülle von Empfängen, Bällen und Theateraufführungen, in deren Hintergrund im großen Eckzimmer des Gouvernementsgebäudes Kaiser und Zar unter Beteiligung ihrer Minister diplomatische Verhandlungen führten.

Am 8. Oktober 1808 wurde der preußisch-französische Vertrag gegen Österreich unterschrieben.

Am 12. Oktober 1808 wurde die „Erfurter Konvention“ unterzeichnet, welche die französisch-russische Allianz konsolidieren sollte. Es erging ein Friedensangebot an England auf der Grundlage der bestehenden Verhältnisse, Zuerkennung der Donaugrenze an Russland, Reduzierung der Kriegskontributionen von Preußen auf 120 Mill. Francs

Am 14. Oktober reisten beide Kaiser aus Erfurt ab.

Der nächste Aufenthalt Napoleons in Erfurt war vom 23. bis 25. Oktober 1813 nach der Niederlage der französischen Armeen in der Völkerschlacht bei Leipzig.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Napoleon empfängt den österreichischen Gesandten auf dem Erfurter Fürstenkongress. Gemälde von Nicholas Gosse.

Mitte: Ansicht des Erfurter Gouvernementsgebäudes am Anfang des 19. Jahrhunderts.

unten: Das Haus Anger 6, in dem der russische Zar während des Erfurter Fürstenkogresses wohnte.



Früher waren räuberische Überfälle auf Reisende und Fuhrleute eine große Gefahr auf den Straßen. Zum Räuberhandwerk trieb es nicht nur entlaufene Söldner und hungrige Bauern. Auch der Neid des verarmten Landadels auf den Reichtum des aufstrebenden bürgerlichen Kaufmanns machte dessen Vermögen zu einem Objekt der Begierde. Die Überfälle nahmen dermaßen überhand, dass Kaiser Rudolph I. bereits 1290 allein in Thüringen, Franken und Schwaben 136 Raubritterburgen zerstören ließ.

Der Unsicherheit auf den Straßen suchten auch die Landesfürsten zu begegnen. Jeder Reisende, ob Wanderer oder Fuhrmann, der eine Handelsstraße benutzte, stand unter dem Schutz des Landesherrn, durch dessen Land die Straße führte. Dieser war dann verpflichtet, in seinem Lande durch Aufstellung von bewaffneten Begleitern, das sogenannte „Geleit“, gegen Entgelt für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen. Geschah doch ein Straßenraub, so war der Geleitsherr verpflichtet, den entstandenen Schaden zu ersetzen oder den Straßenräuber dazu zu zwingen. Obwohl es sich im 16. Jahrhundert der hessische Landgraf Philipp selbst hoch anrechnete, die hessischen Straßen vom Gesindel gereinigt zu haben und für die Sicherheit seines Landes zu sorgen, konnte er Überfälle nicht ganz verhindern, weil auf den VIA REGIA-Wegen durch Hessen viele „Schnapphähne“ saßen, die sich trotz Aufstellung zahlreicher Räder und Galgen an den Straßen zur Abschreckung und Warnung nicht einschüchtern ließen.

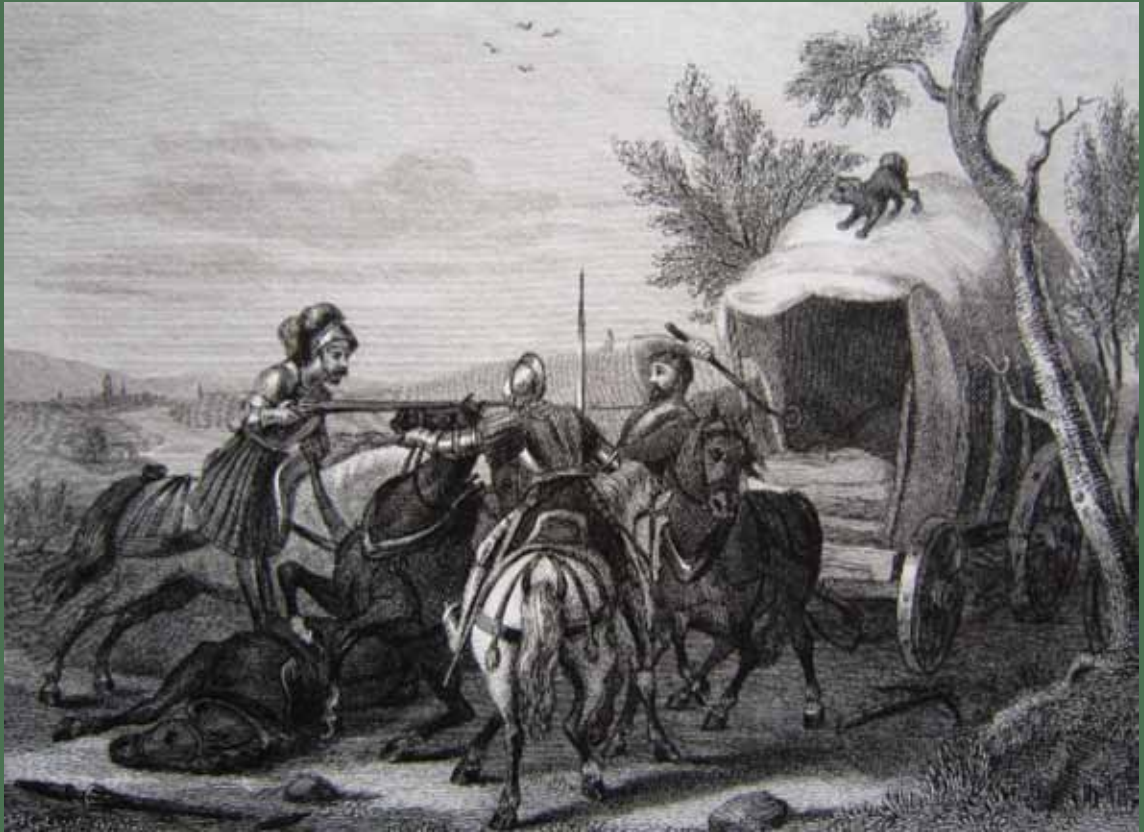
Zu Beginn des 16. Jahrhunderts machte sich Wigand von Lüder, ein Edelmann aus Fulda, einen Namen als Straßenräuber und Pferdedieb. Er raubte unter anderem im Jahr 1509 zwischen Hersfeld und Alsfeld einige Kaufleute aus. Diese forderten aufgrund des Geleitrechtes den Fürststab von Fulda auf, ihnen den Schaden zu ersetzen. Die Güter des Fuldaer Ritters wurden beschlagnahmt und er wurde in Abwesenheit zum Tode verurteilt.

Der Tod des Landgrafen Wilhelm von Hessen-Kassel 1513 hob das Urteil gegen den Räuber jedoch auf und Wigand begann nun von neuem zu rauben – diesmal auf der Leipziger Straße zwischen Vacha und Fulda. Mal waren es Pferde, mal Ochsen, schließlich Güter und Wagen mitsamt den Fuhrleuten, für die er Lösegeld forderte.

Am Ende scheiterte der Raubritter an einem einfachen Fuhrmann, der sich gegen seinen Überfall so heftig zur Wehr setzte, dass er ihn vom Pferde reißen und überwältigen konnte. Gefesselt und geknebelt überbrachte er ihn dem Gericht des Landesfürsten. Am 25. Oktober 1517 wurde Wigand von Lüder mit dem Schwert enthauptet.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: „Raubszene aus den Zeiten
des Faustrechts“

unten: Enthauptung (1550)

Für die Entstehung einer realen Verkehrsverbindung vom heutigen Frankreich aus in Richtung Osten ist bereits die Römerzeit von großer Bedeutung. Es gab um die Zeitenwende befestigte Straßen zwischen den heutigen Städten Bordeaux, Poitiers, Tours, Orléans, Paris, Reims, Metz, Saarbrücken, Kaiserslautern bis nach Mainz, die später noch Jahrhunderte lang genutzt wurden. Der römische Feldherr Drusus zog im 1. Jahrhundert v. Chr. von Mainz (Moguntiacum) aus nach Osten in Richtung Elbe, woraus sich in der Folgezeit eine relativ stabile Wegeverbindung entwickelt hat. Da Drusus auf seinem Feldzug den Volksstamm der Chatten besiegt haben soll, kann angenommen werden, dass er durch die Wetterau, die hessische Rhön, über Thüringen, die Saale entlang zur Elbe gelangt ist. Römische Händler müssen diesen Weg immer wieder benutzt haben, womit der Verlauf der späteren VIA REGIA einige Konturen gewinnt.

Die römische Wegeverbindung wurde auch in der Zeit des Frankenreiches weiter benutzt. Nach dem Tod des Frankenkönigs Chlodwig wurde dessen Reich unter seinen vier Söhnen aufgeteilt, die vier Teilkönigtümer errichteten. Deren Hauptstädte waren das heutige Orléans, Paris, Soissons und Reims, die untereinander durch Straßen aus der Römerzeit verbunden waren. König Chlothar I. eroberte von seiner Hauptstadt Soissons aus im Bündnis mit seinem Bruder Theuderich, der in Reims herrschte, im 6. Jahrhundert das Königreich Thüringen. Es ist naheliegend, dass die Franken die vorhandenen Verkehrswege für ihre Kriegszüge nutzten und in der Folgezeit, als große Teile des heutigen Mitteldeutschland bis ins 10. Jahrhundert hinein fränkisches Gebiet waren, die Wegeverbindungen in Richtung Osten stabilisierten.

Ebenso wie die Eroberung des Thüringer Königreichs durch die Franken als eine „Geburtsstunde“ der Straße VIA REGIA betrachtet werden kann, so ist womöglich die Lebensgeschichte der Thüringer Königstochter Radegunde die früheste sinnbildhafte Verknüpfung menschlicher Lebensläufe mit der Entstehung dieses Weges: Thüringen war im 6. Jahrhundert bis zur Eroberung durch die Franken ein mächtiges germanisches Reich zwischen Saale und Donau. Die Königstochter Radegunde wurde dort um das Jahr 520 geboren. Im Streit der fränkischen Könige um die zukünftige Herrschaft über Thüringen entführte Chlotar I. die etwa 11-jährige Radegunde, um sie zu heiraten, weil nur durch die familiäre Verbindung mit dem Königsgeschlecht sein Herrschaftsanspruch über Thüringen zu legitimieren war.

Er brachte sie zunächst in Athies unter, nahe seiner Hauptstadt Soissons, wo sie zu einer frommen Christin wurde. Auch als Königin widmete sie sich der Fürsorge der Armen und Kranken und lebte so asketisch, dass Chlotar gesagt haben soll, er habe keine Königin geheiratet, sondern eine Nonne. Die Ehe dauerte etwa 10 Jahre bis zu dem Tag, als Chlotar Radegundes Bruder ermorden ließ. Dieser Mord wurde für Radegunde zum Anlass, vom Hofe zu fliehen, sich zur Nonne weihen zu lassen und ein Kloster zu gründen. Die Legende berichtet von Chlotars Versuchen, sie wieder zurückzuholen. Siebenmal soll sie vor ihm geflohen sein. Schließlich hat er seine Gattin widerwillig freigegeben, verlangte aber, dass Radegunde nach Poitiers übersiedle. Er ließ ihr dort ein standesgemäßes Kloster bauen, in dem sie bis zu ihrem Tode am 13. August 587 lebte. Dieses Kloster Sainte-Croix (Heiligkreuz) besteht heute noch unter diesem Namen und pflegt das Andenken Radegundes. Ihr Sarkophag, der ein Kästchen mit ihren Reliquien enthält, steht weiterhin in der ehemaligen Klosterkirche. Im 9. Jahrhundert wurde Radegunde heilig gesprochen. In Frankreich gibt es 150 Kirchen, in denen Radegunde verehrt wird.

Einige französische Bischöfe bemühen sich in Rom darum, Radegunde zur Patronin Europas ernennen zu lassen. Ihre Zugehörigkeit zu zwei seiner größten Völker, ihre tätige Nächstenliebe, ihre Askese und nicht zuletzt ihr von Krieg, Verfolgung und Flucht gezeichnetes Leben machen Radegunde auch ohne diesen amtlichen Titel zu einer Patronin unseres Europa.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: St. Radegundis, Handschrift aus dem 11. Jahrhundert in der Stadtbibliothek von Poitiers.

unten: Die Kirche Sainte-Radegonde in Poitiers, im Hintergrund die Kathedrale.



18 Der weite Weg nach Osten

In der Zeit der Kiever Rus durchschnitten drei internationale Verkehrsadern deren Territorium: die Bernsteinstraße (von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer via Weichsel, San und Dnjestr), der Weg von den Warägern zu den Griechen (von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer via Newa, Ladogasee, Wolchow und Dnepr) und der Weg aus Bulgar an der Wolga (unweit vom heutigen Kasan) nach dem Kalifat von Cordoba in Spanien, der über weite Strecken im VIA REGIA-Korridor lag (die Wolga und Oka entlang, dann durch das Tschernihiver Gebiet nach Kiev – Halych – Przemyśl – Kraków – Prag – Regensburg - Trier und weiter durch das heutige Frankreich auf die iberische Halbinsel).

Im 9. Jahrhundert wurden die Gebiete östlich des Dnjepr vom Chasarischen Khaganat beherrscht. Es erstreckte sich über die gesamte südrussische Steppe zwischen Wolga und Dnjepr bis an den Kaukasus und umfasste auch die heutigen Gebiete von Georgien und Armenien. Die nördliche Grenze befand sich nordöstlich des späteren Moskau am Oberlauf der Wolga. Damit war das Chasarenreich auf dem Höhepunkt seiner Macht mindestens dreimal so groß wie das Frankenreich in West- und Mitteleuropa. Sein Gebiet wurde jedoch weniger straff beherrscht und nicht so zentral organisiert. Über Jahrhunderte kontrollierten die Chasaren den Handel mit Gewürzen, Textilien und Sklaven auf Teilen der Seidenstraße und auf den Handelswegen zwischen Konstantinopel und dem Baltikum. Weitreichende Handelsbeziehungen unterhielten sie zudem nach Westen bis ins Kalifat von Córdoba im heutigen Spanien.

Im 10. Jahrhundert entwickelte sich jedoch die Kiever Rus zu einem Großreich von europäischer Bedeutung. Der Kiever Großfürst Svjatoslav I. eroberte von 965 bis 969 das Chasarische Khaganat, das nach dieser Niederlage allmählich aus der Geschichte verschwand.

In dieser Zeit entwickelte sich auch das Reich der Wolgabulgaren mit dem Zentrum in Bulgar, das bis dahin von den Chasaren abhängig gewesen war. Die Wolgabulgaren bekehrten sich um 922 zum Islam und wurden in der Folgezeit zu einem mächtigen Handelsstaat. Unter Umgehung des Chasarenreiches verband sich Bulgar über Chorezm (Chorasan), einer historische Landschaft im westlichen Zentralasien, mit der Seidenstraße. Seit dem 11. Jahrhundert wurde dieser Weg die wichtigste Transitroute nach Europa. Der Weg führte von Bulgar die Wolga stromaufwärts und weiter die Oka und Ugra entlang, über den Landweg bis zur Desna und die Desna abwärts bis zur Einmündung in den Dnepr bei Kiev. Hier traf der Weg auf die nach Westen führende VIA REGIA. Als Transportmittel benutzte man vor allem sogenannte Lodien – kleine Wikingerboote mit geeignetem Tiefgang, die gerudert werden oder segeln konnten und sich leicht mit Hilfe von Rollen zwischen den Flüssen über das Land schleppen ließen. Auf diesem Wege kamen Seiden, Luxusgüter, Gewürze und andere orientalische Waren, sowie nördliche Rauchwaren in die Hauptstadt der Rus und wurden von hier aus weiter nach Westen gebracht. Auf dem Rückweg wurden Sklaven, Honig, Wachs (Wachskerzen waren die wichtigsten Beleuchtungsmittel, deshalb war der Bedarf daran riesig) und Handwerkserzeugnisse transportiert.

Das Reich der Wolgabulgaren existierte bis zum 13. Jahrhundert und ging im Mongolensturm zugrunde. Im Spätherbst des Jahres 1236 kam Batu Khan und zerstörte mit einem Teil seines Heeres Bolgar. Mit diesem Blutbad endete das Wolgabulgarenreich. Sein kulturelles Erbe setzte sich in der Goldenen Horde und im Khanat Kasan fort.

Die Handelsbeziehungen zwischen dem Fernen Osten und den Ländern Mittel- und Westeuropas, die über die VIA REGIA abgewickelt wurden, blieben in den folgenden Jahrhunderten jedoch bestehen. König Ludwig von Anjou, der seit 1370 auch den Titel eines Königs der Rus trug, gab im Jahre 1380 der Stadt Lviv das Lagerrecht für alle östlichen Waren, was die Stadt zum wichtigsten Handelszentrum zwischen Europa und Asien machte. Alle orientalischen Waren sollten in Lviv gelagert und ausgestellt werden, sodass sie in größeren Mengen von lokalen Händlern gekauft und weiter in Europa verteilt werden konnten.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Biliar, die zweite Hauptstadt des
Bulgarenreiches, im 10. Jahrhundert.
unten: Die Kleidung der Wolgabulgaren;
aus: „Drugata Bulgaria na Volga“
von Georgi Vladimirov.

19 Postwagen nach Gotha

Auf Reisen gehen bedeutete früher: „Das Elend bauen“ und war ein feststehender Begriff der deutschen Sprache noch bis in das 18. Jahrhundert hinein. In diesem Sinne schrieb auch Friedrich Schiller am 17. April 1785: „zerstört und zerschlagen“ in Leipzig angekommen von einer „Reise, die ohne Beispiel ist, denn der Weg zu euch, meine Lieben, ist schlecht und erbärmlich, wie man von dem erzählt, der zum Himmel führt“.

Der Straßenzustand hatte sich bis ins 19. Jahrhundert hinein seit den Trampelpfaden des Mittelalters kaum gebessert und war dem zunehmenden Handelsverkehr nicht gewachsen. Ochsendurchtriebe der Viehhändler, Pferdehufe und schwere Wagenräder in verschiedenen Spurbreiten machten bei Regen die unbefestigten Straßen zu einer einzigen Schlamm- und Mistlache. Als Folge des Dreißigjährigen Krieges waren die Straßen nahezu völlig unpassierbar geworden. 1661 beklagte sich der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel. dessen Aufgabe es eigentlich war, die Straßen seines Landes zu erhalten, über diese Zustände: Die Stege seien zerfallen und die Straßen grundlos, verschlammmt, durchlöchert, ausgehöhlt, zerfahren und untüchtig. so dass man ohne Schaden und Gefahr für Menschen, Vieh und Güter nicht darauf fortkommen könne.

Angesichts solcher Straßenzustände ist es leicht nachvollziehbar, dass es bei Adel und Klerus lange Zeit nicht üblich war, im Wagen „die Straße zu bauen“. Als standesgemäße Fortbewegung galt das Reisen zu Pferd. Jahrhunderte lang dienten Karren und Wagen lediglich dem Gütertransport und den Alten und Gebrechlichen, denen keine andere Wahl blieb.

Trotzdem gelang es, auch entlang der Straße Frankfurt - Leipzig im Laufe des 18. Jahrhunderts einen regelmäßigen Personenverkehr mit festen Poststationen einzurichten. Dieser Personenverkehr war oft schlecht organisiert und mit allerlei Mühsal verbunden. Es fuhren ungefederte Wagen, etwa in der Form, wie sie bis ins 20. Jahrhundert hinein bei uns als Leiterwagen bekannt waren. Gegen Wind und Wetter wurde über ein Korbgeflecht eine Plane gespannt. Mantelwagen, Gogelwagen, Frauenwagen, Rollwagen waren die Namen der verschiedenen Wagentypen, die sich im wesentlichen glichen: hart und unbequem, in ständiger Gefahr, über den Unebenheiten der Wege umzukippen.

Ein anschauliches Beispiel liefert das Aquarell von G.E. Opitz aus dem Jahre 1825, welches den „Postwagen nach Gotha“ darstellt. Über diesen ging im gleichen Jahr eine Beschwerde beim sächsischen Kurfürsten ein: „Sie werden selbst finden, dass es keinen Stuhl, keinen Sitz, keine Bedeckung, kurz weder die geringste Bequemlichkeit, Sicherheit noch Schutz darbietet.“

Mit dem Bau von befestigten Straßen und der Verbreitung der „Kutsche“ erfuhr der Reiseverkehr wesentliche Verbesserungen. Das ursprüngliche gefederte Modell der Kutsche stammte aus einem ungarischen Dorf namens „Kosz“. Anstatt den Wagenaufbau wie bisher direkt auf die Achsen aufzusetzen, hing bei der Kutsche der Kasten in Ketten und Riemen über einem federnden Baum, der die Vorderachse mit der Hinterachse verband. Doch trotz dieser ausgeklügelten Aufhängung waren die Kutschen immer noch unangenehme „Schaukelkästen“. In Berlin wurde daraus schließlich ein Modell entwickelt, dessen Kasten zusätzlich mit Blattfedern vor den Unebenheiten der Straße geschützt wurde. Diese „Berline“ wurde zur beliebtesten Reisekutsche ihrer Zeit. Auch die Postkutschen des 19. Jahrhunderts waren nach dem Prinzip der „Berline“ gebaut. Mit der Einführung dieser „Eilwagen“ gelang es, gute 50 km am Tage weiterzukommen.

Aber nur wenige Jahre später brach auch zwischen Frankfurt und Leipzig eine neue Dimension der Geschwindigkeit an. Der Journalist und Dichter Ludwig Rellstab notierte darüber 1843 auf seiner Reise von Berlin nach Paris, teils per Kutsche, teils bereits per Eisenbahn: „Die Reise von Berlin hierher ist jetzt mit einer Schnelligkeit möglich, welche die Eindrücke desselben fast der unbestimmten Verworrenheit eines Traumes gleich macht. Am schnellsten legt man den Weg zurück, wenn man ihn sonntags antritt; denn wer an diesem Tage Berlin mit dem ersten Zuge der Anhalt-Bahn verlässt, kann schon um vier Uhr nachmittags die Weiterfahrt mit der Schnellpost von Leipzig antreten, speist zu Nacht in Weißenfels, frühstückt vor Tagesanbruch in Weimar, hält am zweiten Tag seine Mahlzeiten in Eisenach und Buttlar und fährt um 8 Uhr am Dienstagmorgen, also nach einer Reise von 49 Stunden in Frankfurt ein (. . .)“



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: „Postwagen nach Gotha“
Aquarell von G.E. Opitz, 1825

unten: „Die Gefahren der Eisenbahn“,
Karikatur um 1850



Durch den politischen Zusammenschluss des Königreichs 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 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 und wozu auch ein großer Teil der Ukraine gehörte.

Wesentliche Einschnitte in der Geschichte des VIA REGIA-Wegekorridors in der Ukraine brachten 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 (Gebiete im heutigen Weißrussland und der Ukraine) 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 Radziwiłłow (Radyviliv) nunmehr die Staatsgrenze zwischen Österreich und Russland entstand. Das 1804 geschaffene Kaisertum Österreich wandelte seine durch die Teilungen Polens gewonnenen Gebiete in das Königreich Galizien und Lodomerien um, 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.

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 auch der etwa 100 km weiter östlich gelegenen Stadt Brody zu. Nach der Ersten Teilung Polens 1772 führte der Status Brodys als Grenzstadt zu einem schweren Einbruch des Handels, woraufhin Kaiser Joseph II. die Stadt 1779 mit Freihandelsprivilegien ausstattete. Dieser im Festlandhandel 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-Palästen 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 Verschlagen-Seins 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“.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Der „Neue Platz“ in Brody, Aquarell, um 1810

unten: Die „Goldstraße“ war im 19. Jahrhundert die Hauptgeschäftsstraße von Brody



Karl Martell in der Schlacht bei Tours im Jahre 732



Abb.:

Karl Martell in der Schlacht bei Tours. Er hatte den Beinamen 'Martell' (der Hammer), weil er mit einem Hammer ('marteau' auf französisch) gekämpft und sehr erfolgreich zugeschlagen haben soll. Es gibt aber noch mehrere andere Geschichten und Legenden über den Ursprung dieses Namens.

Zu Beginn des 8. Jahrhunderts war der größte Teil Spaniens von den Arabern erobert worden, die weiter nach Norden über die Pyrenäen drängten. Zu dieser Zeit befand sich das merowingische Königtum bereits im Niedergang. Als „starker Mann“ aber hatte sich der Hausmeier Karl Martell profiliert, der die Regierungsgeschäfte der fränkischen Könige führte und nunmehr vom Herzog von Aquitanien im Kampf gegen die Araber um Hilfe gebeten wurde. Karl Martell zog über den VIA REGIA-Korridor nach Aquitanien, nachdem er fränkische Truppen aus den verschiedenen Teilkönigreichen zusammen gezogen hatte und schlug die Araber zwischen Tours und Poitiers. Der arabische Anführer Abd ar-Rahman wurde in dieser Schlacht getötet, seine Armeen haben sich nach Spanien zurückgezogen. Dieser Sieg der Franken beendete die moslemischen Versuche, über die Pyrenäen weiter nach Norden vorzudringen.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Die Wartburg ist eine der bekanntesten und beliebtesten Burgen in Thüringen und darüber hinaus vermutlich in Deutschland. Sie wurde im Jahre 1999 in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen. Zur Zeit der Ludowinger, die vom 11. bis zum 13. Jahrhundert Landgrafen von Thüringen waren, wurde sie um 1067 erbaut. Die Bedeutung des Namens leitet sich von dem Begriff „Warte“ ab, bedeutet also Wach-, Wächterburg und bezieht sich ursprünglich auf den Schutz der Straße VIA REGIA..

Im Laufe der Geschichte war sie immer wieder Schauplatz bedeutender Höhepunkte deutscher Kultur. Sie war Ort des sagenhaften „Sängerkrieges“, der Richard Wagner zu seiner Oper „Tannhäuser“ inspiriert hat. Die Burg war Wohn- und Wirkungsstätte der bis heute verehrten heiligen Elisabeth. Sie wird auch mit Luthers Namen und Werk in aller Welt identifiziert. Im Oktober 1817 fand hier das von Studenten der Jenaer Universität inspirierte Wartburgtreffen der Burschenschaften statt. Im Laufe der Jahrhunderte war sie jedoch in Vergessenheit geraten und zur Ruine verfallen.

Die heutige Wartburg ist größtenteils in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert im Aufschwung nationalistischer Gefühle unter Einbeziehung weniger erhaltener Teile neu erbaut worden. Das gegenwärtige Erscheinungsbild der Wartburg und ihres Landschaftsparks geht auf Ideen des Großherzogs Carl Alexander von Sachsen-Weimar-Eisenach zurück und wurde im Wesentlichen mit dem Geld von Maria Pawlowna, der Tochter des russischen Zaren Paul I. und als Gattin von Carl-Friedrich seit 1804 Großherzogin von Sachsen-Weimar-Eisenach, finanziert.

Die Elisabethkemenate ist einer der damals entstandenen vielen Schätze, welche bei einer Führung durch die Wartburg bewundert werden können. Imposant sind auch die Fresken des Malers Moritz von Schwind und die Ausgestaltung des großen Festsaals im Palas der Burg, die alle aus dieser Zeit stammen.

Da die Juden nach der Expansion der Araber im Mittelmeerraum die einzigen Mittler zwischen dem wichtigsten östlichen Handelszentrum Byzanz und dem fränkischen Hof waren, tat man im fränkischen Reich alles, um sie zum Bleiben zu bewegen. Durch die Nähe der jüdischen Religion zum Islam konnten sich die Juden in der arabischen Welt - im Unterschied zu den Christen - ungehindert bewegen. Deshalb fiel ihnen im Orienthandel eine Schlüsselstellung zu. Die jüdischen Fernkaufleute, Ansprechpartner der hohen weltlichen und geistlichen Würdenträger, wurden bei diesen gesellschaftlich, kulturell und politisch bestimmenden Kräften nicht nur aufgrund ihrer materiellen Vermittlertätigkeit geschätzt, umworben und gut behandelt, sondern auch wegen ihrer Kenntnisse fremder Sprachen und Sitten. Diese prädestinierten sie zu Dolmetschern, Begleitern von Gesandtschaften oder diplomatischen Missionen. Die Juden konnten ihre bedeutende Rolle als Vermittler zwischen der arabisch kontrollierten Welt und dem christlichen Europa noch bis ins 12. Jahrhundert spielen, bis sie im Zuge der Kreuzzüge aus ihrer privilegierten Rolle heraus gedrängt und von christlichen Kaufleuten abgelöst wurden. Als unliebsame Konkurrenten und, da man auf ihre Dienste nun nicht mehr länger angewiesen war, wurden sie, vornehmlich unter dem fadenscheinigen Vorwurf des Ritualmordes oder in Pestjahren der Brunnenvergiftung, seither immer wieder verfolgt.

Vom Ende des 10. Jahrhunderts ist der schriftlich hinterlassene Reisebericht eines vermutlich aus Spanien stammenden jüdischen Händlers namens Ibrahim ibn Jacub (Ibrāhīm ibn Ya'qūb) erhalten, der in der Zeit Kaiser Ottos I. die slawischen Gebiete östlich der deutschen Reichsgrenzen abschnittsweise auf der VIA REGIA durchstreifte, dabei z.B. in Wurzen die Mulde überquerte und auch Krakau erreichte. Er verfasste seine Reisebeschreibungen vermutlich nach seiner Rückkehr nach Spanien für die Räte des Kalifen. Diese Berichte sind jedoch weder selbständig noch in ihrer Gesamtheit erhalten, sondern nur bruchstückhaft als Einzelzitate in Werken jüngerer arabischer Autoren.

Der Volkskundler Georg Jacob hat aus den Aufzeichnungen Ibn Jacubs dessen Wirken und Reisewege rekonstruiert: (Es ist) „das Augenmerk Ibn Jacubs auf Preise und Handel gerichtet, und unter den Handelsartikeln erwähnt er die Sklaven an erster Stelle. Auch sein Interesse für Krankheiten der Slawen erklärt sich wohl daraus, dass der Sklavenhandel eine Haupteinnahmequelle für diese reisenden jüdischen Kaufleute bildete; die Slawenkriege Ottos und seines Vaters eröffneten einen reichen Markt... Die arabische Namensform Siqlāb lebt ja noch heute in unserem Wort Sklave fort, dessen undeutscher Anlaut sich nur so erklärt. Wenn daher Ibn Jacub sagt, dass die Sklaven in der Lombardei zugrunde gingen, so konnte er solche Erfahrungen am ehesten als Sklavenhändler gesammelt haben; auch sein Interesse für blondes und schwarzes Haar unter den Slawen könnte auf Mädchenhandel beruhen.“ In Verdun im heutigen Frankreich war zu dieser Zeit der größte Sklavenmarkt Europas zu finden. Aus slawischen Sklaven - „Saqliba“ wurde über lange Zeit auch die Garde des Kalifen von Cordoba gebildet

Viele dieser Deutungen bleiben aufgrund der Quellenlage spekulativ. Jedenfalls ist der Reisebericht dieses Händlers ein eindrucksvolles Zeugnis für den europäischen Handelsverkehr, den es im VIA REGIA-Korridor bereits im frühen Mittelalter quer durch Europa - sowohl in das arabisch besetzte Spanien als auch in den Osten Europas - gegeben hat.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:
Jüdischer Händler
im „Sachsenspiegel“ des Eike von Repgow (1220 bis 1235)



Das Färberwaid war bis ins 17. Jahrhundert hinein ein wichtiger Handelsartikel von europäischer Bedeutung. Dabei war der Thüringer Waid gegenüber anderenorts angebautem Waid (Niederrheingebiet um Jülich, Gebiet um Nürnberg, Oberschlesien) dank seiner hohen Färbekraft bei den Färbern besonders begehrt.

Bereits für die zweite Hälfte des 13. Jahrhunderts ist der Fernhandel mit Thüringer Waid nachweisbar. Er erfolgte zunächst durch Kaufleute, die dieses Produkt neben anderen an den Markttagen auf- und mit eigenem Gewinn weiterverkauften. Die Gewinnspanne lag bei 20 - 25 Prozent. Bereits im 15. Jahrhundert schlossen sich diese Händler auch zu Waidhandelsgesellschaften zusammen, um durch ihre wachsende Marktmacht noch höhere Gewinne zu erzielen.

Als wichtige Märkte entwickelten sich im VIA REGIA-Korridor u.a. die Zentren des Tuchgewerbes in der Oberlausitz und in Schlesien. Die Waidhändler zogen zunächst als Wanderhändler mit ihren Fuhrwerken nach Görlitz und Breslau und weiter nach Polen. Im Jahre 1339 erhielt die Stadt Görlitz das Stapelrecht für Waid. Damit war für die Waidgäste (Waidhändler) die Auflage verbunden, dass jeglicher Waid, der in die Oberlausitz gelangte, für vier Wochen in Görlitz niedergelegt und zum Verkauf angeboten werden musste. Erst nach dieser Zeit durften die Thüringer Waidhändler den nicht verkauften Waid nach Schlesien und Polen weiterführen. Mit dem Stapelrecht war auch die Benutzung der VIA REGIA (Straßenzwang) für den Transport des Waid verbunden. Als Rückfracht nahmen die Waidhändler Wachs, Leder und Tuche mit nach Thüringen, so dass sich über den Waidhandel weitere Handelsbeziehungen knüpften. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ließen sich die Thüringer Waidhändler in Görlitz zunehmend durch Handelsdiener vertreten, die im Lohnverhältnis standen. Im 16. Jahrhundert kam es zur Gründung von Handelsniederlassungen (Faktoreien).

Heute erinnert das Görlitzer Waidhaus an diese Zeit. Bereits seit der 1. Hälfte des 12. Jahrhunderts wurde das Bauwerk in den Stadtbüchern als „freier Hof“ erwähnt. Es war eine der Keimzellen der Görlitzer Stadtentwicklung. Das spätere Waidhaus gehörte damals zur Burg des Landesherren, dem Vogtshof. 1479 brannte das von 1447-1530 als Schule genutzte Gebäude ab. Nach 1530 richtete man das Haus als Stapelhaus für Waid ein. Das Gebäude wurde wohl erst in dieser Zeit auf seine heutige Höhe gebracht. Auch größere Lagerräume wurden geschaffen. Bis zu dieser Zeit wurde das Waid in privaten Häusern gelagert und dort verkauft.

Heute befindet sich im Waidhaus das Görlitzer Fortbildungszentrum für Handwerk und Denkmalpflege e.V.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abbn.:

oben: Das Waidhaus in Görlitz
(Wikimedia Commons, © Frank Vincentz)

unten: Modell einer Waidmühle
im Historischen Museum in Gotha



Im 14. Jahrhundert hatten die Jakobspilger ihr einst hohes Ansehen schon lange verloren. Die zahlreichen Strafpilgerfahrten, die als Instrument weltlicher Gerichtsbehörden damals eine ausgesprochene Blütezeit erlebten, schickten Tausende von größeren und kleineren Verbrechern auf die Pilgerstraßen in Europa. Die Skala der Verbrechen reichte von Mord und Totschlag, Raub und Diebstahl bis hin zu Beleidigungen und Schmähungen. Zur Hebung der Würde des Pilgerwesens hat dies ebenso wenig beigetragen wie die „peregrinatio delegata“, die dazu führte, dass manche Bettler geradezu ein Geschäft daraus gemacht haben, für andere Auftraggeber gegen Lohn Bußfahrten zu tun. Noch ärgerlicher aber waren die Missstände, die auf den Pilgerstraßen selbst zu beobachten waren. Hier begegneten freiwillige und unfreiwillige Pilger den Scharen arbeitsloser oder nur saisonbeschäftigter Landstreicher und einer wahren Heerschar von Bettlern. Eine Unterscheidung der sich aus den verschiedensten Motiven auf der Straße Befindenden wurde immer schwieriger und die Städte waren nunmehr bemüht, diese Reisenden aus ihren Mauern heraus zu halten.

1389 erhielt die Stadt Erfurt vom Mainzer Erzbischof die Genehmigung, das am Fischmarkt befindliche Martinshospital außerhalb der Stadtmauern anzusiedeln. Pilger, Alte und Kranke wurden hier an „Leib und Seele“ gepflegt, also mit dem Lebensnotwendigen versorgt und vom Hospitalgeistlichen betreut. Seit 1409 befand sich das Pilgerhospital mit der dazu gehörigen Hospitalkirche wenige hundert Meter vor dem Krämpfertor. Es war von zwei reichen Tuchhändlern gestiftet worden, die in besonderem Maße an diejenigen Pilger dachten, die von Erfurt aus noch den weiten Weg auf der VIA REGIA nach Santiago de Compostela vor sich hatten. In einer Verfügung bestimmten sie, dass die Jakobsbrüder nicht nur ein Nachtlager und einen Reisesegen erhalten sollten, sondern auch ein Paar neue Schuhe. Mit dieser einfühlsamen Gabe wurde gleichzeitig deutlich, dass Pilger hier „keinen bleibenden Ort“ hatten. Das Betreten der Stadt war ihnen verboten und sie waren genötigt, rasch weiter zu ziehen.

Erhalten ist die aus dem 15. Jahrhundert stammende Hospitalkirche, die vom Museum für Thüringer Volkskunde als Depot genutzt wird. Eines der ältesten Steingebäude Erfurts ist das benachbarte ehemalige Herrenhaus für das Hospital, welches 1547 errichtet wurde, bereits seit 1882 musealen Zwecken dient und heute das Museum für Thüringer Volkskunde beherbergt.

Wenige hundert Meter weiter steht ein Sühnekreuz. Es erinnert an eine Hinrichtungsstätte, die sich in Sichtweite des Hospitals befand, vom 14. bis zum 17. Jahrhundert benutzt und 1999 bei Ausschachtungsarbeiten für eine Tiefgarage freigelegt wurde. Auf beiden Seiten eines heute nicht mehr erkennbaren Wasserlaufs wurden mehr als 40 menschliche Skelette freigelegt, die alle deutliche Spuren des mittelalterlichen Strafvollzugs aufwiesen. Die Menschen hatte man gefesselt und ertränkt, andere waren gerädert oder enthauptet worden. Von einem nachgewiesenen Steinbau neben dem Wasserlauf konnten Zuschauer die Folterungen und Hinrichtungen verfolgen. In der Tiefgarage, die öffentlich nicht zugänglich ist, wurde hinter einem Sichtfenster die originale Grabungssituation mit den Überresten von fünf Hingerichteten dargestellt.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Die Hospitalkirche in Erfurt

unten: Sichtfenster mit den Überresten von Hingerichteten in einer Tiefgarage am Erfurter Hanseplatz



Seit dem 12. Jahrhundert stabilisierte sich der Verlauf der VIA REGIA durch das Kinzigtal. Der Weg verlief von Frankfurt über Langenselbold - Gelnhausen - Wächtersbach - Salmünster - Steinau - Schlüchtern - Flieden - Fulda - Marbach - Hünfeld - Rasdorf - Buttlar - Sünna nach Thüringen und von da aus weiter nach Leipzig. Er wurde zur wichtigsten Verkehrsverbindung zwischen den beiden Messestädten. Einer der prominentesten Reisenden war Johann Wolfgang v. Goethe, der sowohl während seiner Leipziger Studentenzeit (1765 – 1768) und vor allem während seiner Weimarer Jahre (1775 bis zu seinem Tod 1832) seine Heimatstadt Frankfurt immer wieder besucht hat. Er hat auf diesen Reisen in zahlreichen Städten an der VIA REGIA Station gemacht. Zwölfmal hat der „Dichturfürst“ Fulda durchreist und dabei auch neunmal nachweislich übernachtet. Neunmal hat Goethe auch Hünfeld die Ehre erwiesen und im „Grünen Baum“ in der Döppegass übernachtet. Mehrere Skizzen und Gedichte sind in diesen Orten entstanden. Bei einem seiner Besuche schrieb er am 26. Juli 1814 das Gedicht:

Jahrmarkt zu Hünfeld

Ich ging, mit stolzem Geistsvertrauen,
 Auf dem Jahrmarkt mich umzuschauen,
 Die Käufer zu sehn an der Händler Gerüste,
 Zu prüfen, ob ich noch etwas wüßte,
 Wie mir's Lavater, vor alter Zeit,
 Traulich überliefert - das ging sehr weit!
 Da sah ich denn zuerst Soldaten,
 Denen wär's eben zum besten geraten:
 Die Tat und Qual, sie war geschehn,
 Wollten sich nicht gleich einer neuen versehn;
 Der Rock war schon der Dirne genug,
 Daß sie ihm derb in die Hände schlug.
 Bauer und Bürger, die schienen stumm,
 Die guten Knaben beinahe dumm.
 Beutel und Scheune war gefegt,
 Und hatten keine Ehre eingelegt.
 Erwart'ten alle, was da käme,
 Wahrscheinlich auch nicht sehr bequeme.
 Frauen und Mägdlein, in guter Ruh,
 Probierten an die hölzernen Schuh';
 Man sah an Mienen und Gebärden:
 Sie ist guter Hoffnung oder will es werden.

2004 wurde in Hünfeld ein Goethe-Denkmal an der Einmündung Fuldaer Berg/Löwenstraße (Früher Markt-
 platz „Römerberg“) eingeweiht. Das durch den Bildhauer Peter Vollert aus Üchtelhausen gestaltete Werk
 besteht aus drei Platten, auf denen Goethe, der einstige Römerplatz und das Gedicht „Jahrmarkt zu Hünfeld“
 dargestellt sind.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Goethedenkmal in Hünfeld

unten: Auf seinen Reisen fuhr Goethe zwischen Rasdorf und Hünfeld stets auch durch die reizvolle Landschaft des „Hessischen Kegelspiels“ (Foto: Hünfelder Stadtarchiv).



Dubno (ukrainisch Дубно) ist eine kleine Stadt in der Westukraine mit etwa 38.000 Einwohnern. Sie liegt im Oblast Rivne und befindet sich an der M 06/E40 südwestlich der Bezirkshauptstadt. Sie ist eine der ältesten Städte in der Region, deren frühe Entwicklung durch ihre Lage an der Kreuzung mehrerer Handelsstraßen begünstigt war. In Dubno trafen insgesamt vier wichtige Fernhandelsstraßen aufeinander: aus Lutsk, aus Ternopil, sowie die VIA REGIA aus Brody/ Lviv bzw. aus Kiev. Ihre Verläufe innerhalb der Stadt sind heute nicht mehr nachvollziehbar.

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, in deren Besitz sich die Stadt befand, ließen viele ausländische Handwerker 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 Chmelnyzkyj (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 Lviv auf Dubno übertragen worden sind. Lemberg (Lviv) war bereits mit der ersten Teilung Polens (1772) an Österreich gefallen und damit für Polen zum Ausland geworden, sodass für den Osten Polens Dubno als neuer Messestandort an Attraktivität gewann.

Bis zu 30.000 Menschen nahmen an jeder der Messen in Dubno 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.

Das Schloss, heute das älteste Gebäude der Stadt, ist in weiten Teilen erhalten und steht seit 1993 unter Denkmalschutz. Umgeben von 2 Wassergräben besteht es aus 2 Bastionen mit Aussichtstürmen des Französischen Architekten Vobana und weitläufigen Kasematten. Es hat einen großen Ballsaal aus der Zeit der großen Messen, zu dem ein Säulengang und eine Balustrade gehören. Die Restaurierungsarbeiten dauern gegenwärtig noch an, doch die Ausstellungen in den historischen Räumen sind bereits für Besucher geöffnet, die Umwallungen sind verfüllt.

Erhalten ist ebenfalls das Lutsker Tor. Der Torbau war die einzige Zufahrt in die Stadt, die sonst von Sumpf- und Moorland umgeben war. Das Stadttor war ursprünglich ein zweistöckiger Bau, der im 18. Jahrhundert um einen dritten Stock erweitert wurde und dauerhaft von Wachmännern besetzt war, bei denen Reisende die Einfahrt in die Stadt mit Gold oder Salz bezahlten.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Bau sowohl von der Roten Armee, als auch später von der Deutschen Wehrmacht als Gefängnis genutzt. Heute steht das denkmalgeschützte Gebäude leer.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:
oben: Einfahrt zum Schloss
links: Das Lutsker Tor

Die historische VIA REGIA wurde zwischen Eisenach und Gotha im 19. Jahrhundert zur Chaussee ausgebaut und entspricht weitgehend der heutigen Bundesstraße 7. In der Ortslage Mechterstädt befindet sich direkt an der Straße ein eher unscheinbarer Gedenkstein. Er erinnert an die „Morde von Mechterstädt“.

Während des Kapp-Putsches (1920) kam es in vielen Teilen der Weimarer Republik, so auch in Thüringen, zu blutigen Kämpfen zwischen Arbeitern und Reichswehr. Die Spannung stieg, als sich der „rote Ring“ um Erfurt immer enger zog. Diesen „spartakistischen Banden“ das Handwerk zu legen, zog ein eilends zusammengestelltes Zeitfreiwilligenkorps mit Studenten der Marburger Universität von Hessen aus ins Land - das StuKoMa (Studentenkorps Marburg). Die angehenden vorwiegend Mediziner, Juristen und Theologen des Korps fanden aber nur noch wenig Aufruhr in Thüringen vor. In Thal bei Ruhla aber sollte sich nach Aussagen des dortigen Schultheißen und des Gendarmen eine „rote Garde“ gebildet haben, die zum Kampf für eine Räterepublik aufgerufen hätte. Dort verhaftete das StuKoMa am 24. März 40 Männer, die sich in den Wirren der Putsch-Tage zu einer Arbeiterwehr zusammengeschlossen und Schusswaffen beschlagnahmt hatten. Bei diesen Streifzügen soll auch so manche Wurst aus einer Speisekammer unfreiwillig die Proviantbüchsen der „Spartakisten“ gefüllt haben. Diese Aussagen reichten dem StuKoMa für hartes Durchgreifen. Der Tatbestand von Aufruhr und Landfriedensbruch war erfüllt! Nach einer in Bad Thal erstellten Liste nahm man die Männer fest. Unter ihnen wurden 15 ausgewählt, darunter vier Gemeinderäte, die auf einem großen Leiterwagen Richtung Gotha abtransportiert wurden - eskortiert von den martialisch mit Feldgepäck ausgerüsteten Marburgern, deren Fahrzeuge Totenköpfe zierten. In Sättelstädt schloss man die Männer über Nacht ins Spritzenhaus ein, angeblich, um sie vor der Wut der Einwohner zu schützen. Dass in der dortigen Schule am Abend ein Standgericht von Offizieren abgehalten wurde, bei dem man den Tod der Gefangenen beschloss, wurde später vor Gericht bestritten. Auch ein Zechgelage im Sättelstädter Gasthaus „Zum Adler“ an jenem Abend sei unwahr.

Am Morgen des 25. März, zwischen 5 und 6 Uhr, brach ein Kommando im dichten Nebel Richtung Gotha auf. Die Gefangenen mussten in Gruppen zu zweien oder dreien gehen. Ihnen sei mehrfach gesagt worden, dass bei jedem Fluchtversuch geschossen werde, hieß es später vor Gericht. Was dann wirklich geschah, ist bis heute im Nebel der Jahre verborgen. Tatsache ist: Nicht einer der 15 Gefangenen kam in Gotha an. Alle wurden auf der Chaussee nach Gotha erschossen. Einen ersten Toten gab es bereits nahe des alten Bahnhofes, kurz hinter Sättelstädt, die letzten lagen auf dem Feld, das unmittelbar an das heutige Denkmal in Mechterstädt angrenzt. Fast alle Erschossenen hatten bis zur Unkenntlichkeit zertrümmerte Schädel, was auf Nahschüsse verwies. Die Toten seien einfach liegengelassen worden, die „Marburger Jäger“ wären weitergezogen.

Die Kunde von den Schüssen in Mechterstädt machte 1920 schnell die Runde. Verfahren gegen die Mitglieder des StuKoMa waren deshalb nicht zu verhindern. In zwei spektakulären Gerichtsverhandlungen wurden 14 angeklagte Schützen einmal von einem Kriegsgericht und dann von einem Schwurgericht frei gesprochen. Nicht einer von ihnen hat sich je öffentlich zum Geschehen geäußert. Während in Thal bereits in der Zeit der Weimarer Republik eine Gedenktafel angebracht wurde, wurde der Gedenkstein an der B 7 erst 1953 errichtet.

Nach der Wende ist das gemeindeeigene Denkmal zunächst vernachlässigt worden, das bis dahin von Schulkindern gepflegt wurde. In den neunziger Jahren besuchten Mitglieder des Marburger Corps Hasso-Nassovia Mechterstädt und hinterließen bei den Gemeindevertretern einen Sonderdruck, den sie 70 Jahre nach den Ereignissen zusammengestellt hatten. Im letzten Satz des Lehren-Kapitels heißt es: „Wir, die wir wie einige der Schützen dem Corps Hasso-Nassovia angehören, haben aus den Ereignissen die Lehre zu ziehen, dass Intoleranz gegenüber Andersdenkenden und Gewalt als Mittel der politischen Auseinandersetzung die künftige Geschichte nicht mehr beherrschen dürfen.“

Heute wird das Denkmal innerhalb des Projektes „Demokratisch handeln“ erneut von einer Schulklasse betreut. Hin und wieder besuchen Studenten der Rechtswissenschaften den an der Straße verborgenen Stein. Gelegentlich findet sich dort ein Strauß frischer Blumen - man weiß nicht, von wem.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Franz Wilhelm Seiwert:
„Sieben Antlitze der Zeit“ (1921)

unten: Gedenkstein an die „Morde von Mechterstädt“





Der wichtigste Zweig des Fernhandels war im Mittelalter der Tuchhandel. Zunächst waren es englische und flandrische Erzeugnisse, die auch über die VIA REGIA bis in den Osten Europas exportiert wurden und für die eigene Messen und Märkte veranstaltet wurden.

Im 13. Jahrhundert hatte die Stadt Kraków/ Krakau nach Aussage einiger Quellen mehr Einwohner als Paris und London zusammen genommen, der Hauptmarkt (Rynek Główny) sei der größte innerstädtische Platz im mittelalterlichen Europa gewesen.

Im Jahre 1358 ließ der polnische König Kazimierz Wielki (Kasimir der Große) die Verkaufsstände für den Tuchgroßhandel auf dem Krakauer Markt überdachen. (Andere berühmte Tuchhallen bzw. Gewandhäuser an der VIA REGIA entstanden u.a. in Brügge und in Leipzig.)

Die Tuchhallen in Krakau sind heute wie ein Lehrbuch der Architekturgeschichte. Zahlreiche Um- und Anbauten zwischen dem 15. und dem 19. Jahrhundert dokumentieren unterschiedliche Stilepochen von der Gotik bis zum Historismus. Sie sind heute mit ihren Galerien, Souvenirläden und Cafés ein touristischer Hauptanziehungspunkt in der Stadt und gehören zum UNESCO-Welterbe.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abbn.:

oben: Chausseegeldquittung aus dem Jahre 1852

unten: Das ehemalige Rasdorfer Zollhaus im Jahre 1922



Die seit 1815 im Ergebnis des Wiener Kongresses erfolgte Aufspaltung Deutschlands in 38 Einzelstaaten behinderte in den folgenden Jahrzehnten die wirtschaftliche Entwicklung und den Fernhandel. Wenn auch im 18. Jahrhundert vereinzelt mit dem Bau von „Kunststrassen“ (Chausseen) in Deutschland begonnen worden war, stagnierte der Straßenbau nunmehr jahrzehntelang. Das Straßennetz war verwahrlost und für größere Warentransporte kaum nutzbar.

Bis zur Gründung des Deutschen Zollvereins im Jahre 1834, dem im Laufe der Jahre immerhin 51 deutsche Zollgebiete angehörten, war das Reisen durch Deutschland durch häufige Grenz- und Zollkontrollen unterbrochen. Ein Reisender von Frankfurt nach Leipzig musste mindestens neun Grenzkontrollen passieren. Die Landesgrenzen lagen oft nur wenige Kilometer voneinander entfernt.

In dieser Zeit wurde Rasdorf in Hessen zu einem Grenzdorf, da die früheren fuldischen Ämter Dermbach und Geisa vom ehemaligen Fürstentum Fulda abgetrennt und an das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach gingen. 1816 wurde in Rasdorf an der VIA REGIA ein Zollhaus errichtet, dessen Straßen- und Seitenansichten als durchgehende Fensterfronten ausgebaut waren, um den Zöllnern weithin freie Sicht über die Straße zu gewähren. Schaulustige aus den umliegenden Dörfern kamen, wie ein Chronist schildert, um das Treiben an der Zollstation zu bestaunen. Das Zollhaus jenseits der Landesgrenze auf Thüringer Gebiet stand in Buttlar.

Beide Zollhäuser aus dieser Zeit sind noch heute, jedoch umgebaut, vorhanden.

(Quelle: Rasdorfer Geschichtsblatt; Herausgeber: Verein zur Förderung der Heimat- und Kulturpflege Rasdorf e.V.)

Im Mittelalter bestand in Europa eine gewaltige Nachfrage nach Rindfleisch, das in dieser Menge nur in den osteuropäischen Weidegebieten erzeugt werden konnte. So wurden große Herden Schlachtvieh besonders von Polen und der heutigen Ukraine aus nach Westen getrieben. Um 1600 waren es jährlich über 200.000 Stück Vieh. 20 km bewältigten die Tiere und ihre Treiber täglich. Das Problem bestand nun darin, die in den Herkunftsländern epidemisch grassierende Rinderpest nicht in die Hausrinderbestände der Dörfer und Städte am Rande der Ochsenwege einzuschleppen. Daher waren besondere Triebwege vorgeschrieben, die eine Benutzung der großen Reichs- und Heerstraßen wie der VIA REGIA möglichst vermieden. Für die an den Triebwegen gelegenen Orte und ihre Fluren waren diese Viehtriebe eine nicht geringe Plage, da die gewaltigen Ochsenmengen nicht gekoppelt, sondern in freien Herden getrieben wurden. Jeder Transport musste vorher angesagt werden und die Bauern bildeten dann, mit Knüppeln bewehrt, Spalier längs ihrer Felder. Dabei mag es manchmal zu argen Händeln gekommen sein, wie aus einer noch vorhandenen „Beschwerde aus dem Jahre 1596 gegen die Gemeinde Teutleben wegen Anfall der Ochsenhändler auf offener Straße“ hervorgeht.

Die historische VIA REGIA verlief zu dieser Zeit unweit der Grenzen des Ortes Buttstädt in Thüringen. Dies erwies sich für die Entwicklung der Stadt als sehr günstig.

Für die Rastplätze der Viehherden waren strenge seuchenhygienische Vorschriften erlassen worden. Buttstädt war solch ein Rastplatz, weil der Ort nicht unmittelbar an der Reichsstraße lag. Ihm kam darüber hinaus die Besonderheit zu, dass hier die Tiere auch verkauft wurden. So entstand der vor den Toren der Stadt florierende Ochsenmarkt, den Merian in seinem Stich anschaulich dargestellt hat. 1428 finden wir in einem Schreiben des Erfurter Rates an den Landgrafen den Buttstädter Markt das erste Mal schriftlich erwähnt. Es geht dabei um Streitigkeiten auf dem „fryen jarmargkte zu Budstede“. In einer anderen Urkunde aus dem Jahre 1556 wird festgestellt, dass „der Markt zu Buttstädt in wenigen Jahren trefflich und dermaßen zugenommen hat wie kein anderer Markt im Römischen Reich“. Dies wurde zu einer Quelle des Reichtums für den Ort. Für jeden Ochsen („Ochse“ steht hier allgemein für alle Rinder), der auf dem Buttstädter Markt angeboten wurde, mussten zwei Pfennige Abgabe an die Stadt bezahlt werden. Der Wert dieser Summe ergibt sich aus dem Vergleich mit dem Lohn, der 1498 im unweit gelegenen Vogelsberger Weinberg für einen Tag Hackarbeit gezahlt wurde und 15 Pfennige betrug. Berechnet man, dass zwar nicht alle 200.000 Ochsen über Buttstädt ihren Weg nahmen, doch immerhin einige Zehntausende, so ergibt sich eine beträchtliche Einnahme.

Ein solider Wohlstand war die Folge, er manifestierte sich besonders in der regen Bautätigkeit des 16. Jahrhunderts: Rathaus, Kirche, Pfarre und Schule zeugen noch heute davon. 1574 bis 1590 wurden die Straßen gepflastert und eine städtische Wasserleitung gelegt. Die Zufahrtsstraßen wurden mit Knüppeldämmen befestigt. Neben der Gründung einer Lateinschule 1549 bewiesen der Aufbau einer Schulbibliothek und die Förderung des Chorgesangs auch ein kulturelles Interesse in der Marktstadt.

Natürlich galt es auch, sich gegen Konkurrenz stark zu machen, wenn dieser Wohlstand erhalten bleiben sollte. So wurden erfolgreiche Beschwerden an den Landesherrn gegen geplante oder sich anbahnende Viehmärkte in Leipzig, Artern, Allstedt und Eckartsberga gerichtet. Die Unterstützung durch den Landesherrn war nachdrücklich, weil dieser nicht schlecht von den Buttstädter Märkten profitierte. So wurde die Stadt 1547 zu einer Jahresrente an das Haus Sachsen verpflichtet.

Über längere Zeit konnten die Märkte gedeihen. Allerdings wurden die Ochsenmärkte später wegen der Forderungen zu hoher Geleitzölle durch einige Länder geschädigt und durch den Dreißigjährigen Krieg gänzlich vernichtet. An ihre Stelle traten die Rossmärkte. 1637 war der erste große Pferdemarkt in Buttstädt, ein Markt, dem die Zukunft gehören sollte. Auch anderes Vieh kam dabei mit ins Angebot, vor allem auch weiterhin Rinder und Schweine, später Geflügel. Dieses Markttreiben und die Nachfrage eines ländlichen Umfeldes waren auch die Grundlage für ein blühendes, weitgefächertes Handwerk.

Heute wird der Buttstädter Pferdemarkt alljährlich Anfang Juli als großes Volksfest mit Pferdehandel gefeiert.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Ansicht von Buttstädt mit Viehmarkt
Kupferstich von Christian Richter aus
Matthaeus Merians Topographie, um 1650

unten: Pferdemarkt in Buttstädt, 2009



32 Die größte Panzerschlacht des Zweiten Weltkrieges

In Osteuropa waren Fernstraßen seit jeher Zivilisationsschneisen. Naturgemäß wuchs die Bedeutung der Überlandstraßen mit ihrer Seltenheit. Bedingt durch die Wegelosigkeit der Fläche konzentrierte sich hier in Kriegszeiten die Aufmerksamkeit der Militärs auf die wenigen Fernstraßen. Ihr „Besitz“ war von strategischer Bedeutung, besonders für die, die vom Westen einfielen. Tataren und Mongolen brauchten keine Straßen. Der Heerwurm Napoleons jedoch, der sich auf Moskau zubewegte, war auf Straßen angewiesen (was seine Verletzbarkeit steigerte).

Ein Straßensystem von außerordentlicher strategischer Bedeutung war in der Zeit von 1941 bis 1944 die Magistrale, die von Berlin über Lviv, Ternopil, Vinnyca, Dnipropetrovsk, Stalino(Donezk) bis nach Rostov am Don führte - in der Wehrmachtsterminologie „Durchgangsstraße IV“, „Rollbahn Süd“ oder „Straße der SS“ genannt. Die Streckenführung ist teilweise identisch mit der VIA REGIA ; die Trassenführung war vom jeweiligen Frontverlauf abhängig.

Die Orte Dubno – Lutsk – Brody – Rivne in der Westukraine waren seit Jahrhunderten wichtige Durchgangsstationen im VIA REGIA-Korridor. In diesem Raum fand vom 23. bis 29. Juni 1941 eine Panzerschlacht zwischen der Deutschen Wehrmacht und der Roten Armee statt, die neben dem Unternehmen „Zitadelle“ im Jahre 1943 als die größte Panzerschlacht des Zweiten Weltkriegs gilt. Dabei war es der sowjetischen Armee zwar gelungen, den deutschen Vormarsch auf Kiev bis Ende Juni 1941 aufzuhalten, damit die Verteidigung der Stadt vorbereitet werden konnte, aber die Verluste auf sowjetischer Seite waren dramatisch.

Am 9. Juli 1941 meldete das Oberkommando der Deutschen Wehrmacht 328.898 Gefangene, 3.102 erbeutete Geschütze und 3.332 zerstörte Panzer. Die gefallenen Sowjetsoldaten blieben auf den Schlachtfeldern zurück. Und als sich 1944 die Deutsche Wehrmacht, von der Roten Armee geschlagen, immer weiter nach Westen zurückziehen musste, blieben ihre gefallenen Soldaten häufig ebenfalls unbeerdigt auf den Schlachtfeldern liegen.

Anwohner, die im Gelände tote Soldaten fanden, waren damals verpflichtet, diese zu bestatten. Das ging im Allgemeinen so vor sich, dass die Leichen in verlassene Schützengräben und -löcher geworfen und notdürftig mit Erde bedeckt wurden. Es waren vor allem Kinder und Jugendliche, die während dieser Zeit noch die Möglichkeit hatten, durch Felder und Wälder zu streifen und dabei die grausigen Funde zu machen. Die Aktion geriet insofern zum freiwilligen Abenteuer, als die Finder selbstverständlich alle verwertbaren Gegenstände, die sie bei den Toten fanden, an sich nahmen.

Vasyl aus Brody erzählte, dass sein Onkel zu dieser Zeit etwa 15 Jahre alt gewesen sei und es im Kreise seiner Freunde zum Wettbewerb geworden wäre, Erkennungsmarken toter Soldaten zu sammeln. Der Onkel habe sehr viele davon besessen, sie aber versteckt, weil das verboten gewesen sei. Später habe er das Versteck vergessen. Vor Jahren sei der Onkel verstorben.

In den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts fand im Raum Brody eine Aktion von Lenin-Pionieren und Komsomolzen statt, bei der die Gebeine gefallener Soldaten aus dem Gelände der Umgebung geborgen und in einer gemeinsamen Grabstätte beigesetzt werden sollten. Man habe am höher wachsenden und dunkleren Gras erkennen können, wo vor Jahrzehnten Tote begraben worden waren. Aber es war meist nicht mehr erkennbar, in welcher Armee sie gedient hatten. Niemand weiß, wessen Überreste in den Ehrengräbern für gefallene Sowjetsoldaten wirklich liegen.

Nach dem Ende des Krieges wurde an der VIA REGIA, der heutigen Straße von Dubno nach Tarakaniv ein Denkmal errichtet, das an die Panzerschlacht von 1941 erinnert. Der Panzer auf dem Denkmal wurde Jahrzehnte nach Kriegsende aus einem nahe gelegenen Moor geborgen, erhielt einen neuen Motor und konnte aus eigener Kraft auf den Sockel fahren.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

Denkmal an die Panzerschlacht von 1941
an der Straße von Dubno nach Tarakaniv (Ukraine)



Der sächsische Kurfürst Friedrich August I. (August der Starke) war von 1697 bis zu seinem Tode 1733 als August II. in Personalunion auch König von Polen und Großfürst von Litauen. Seit der Schaffung der sächsisch-polnischen Union war es eines seiner wirtschaftlichen Ziele, den Warenaustausch zwischen beiden Ländern zu erweitern und zu verbessern. Von wesentlicher Bedeutung war dabei die Ausbeutung der Salinen von Wieliczka und Bochnia in der Nähe von Krakau. An beiden Orten wurde Steinsalz abgebaut, das in Stücken aus dem Salzstock herausgeschlagen und gleich vor Ort versandfertig in Fässer verpackt wurde, während andernorts Salz in einem aufwändigen Verfahren meist aus Solequellen gewonnen wurde.

Die Salinen von Wieliczka und Bochnia waren seit jeher Eigentum der Könige von Polen und stellten eine sehr wichtige Einnahmequelle für die königliche Kasse dar. August der Starke entwickelte am Anfang des 18. Jahrhunderts Pläne, wonach er jährlich 100.000 Tonnen (nach heutigem Gewicht ca. 30.000 t) Salz aus Wieliczka über die VIA REGIA in die kurfürstliche Oberlausitz transportieren lassen wollte. Grob und vereinfacht gerechnet, würden täglich mehr als 50 zweispännige Pferdefuhrwerke auf der VIA REGIA via Oppeln – Breslau – Liegnitz – Görlitz unterwegs gewesen sein, um diese Transporte zu verwirklichen.

Salz war wegen der Schwierigkeit seiner Gewinnung und meist langer Transportwege relativ teuer. Und dennoch war der damalige Salzverbrauch wesentlich höher als heute. Es wird von einem jährlichen pro-Kopf-Verbrauch von etwa 15 kg, dem Zehnfachen der heutigen Menge, ausgegangen. Nahrungsmittel konnten durch Einsalzen oder Pökeln fast bis zu einem Jahr aufbewahrt werden. Zur Herstellung von Butter und Käse wurden erhebliche Mengen Salz benötigt. Gemüse wurde ebenfalls durch Einlegen mit Salz haltbar gemacht. Bedeutende Mengen wurden auch in der Tierhaltung benötigt. Ebenso hatte das Handwerk: Gerberei, Textilbleiche, Textilfärberei... einen ständigen Salzverbrauch. Salz war also ein sehr einträgliches Wirtschaftsgut. Man konnte zu dieser Zeit für fünf Bergzentner bis zu 15 Reichstaler erzielen (1 Bergzentner ist 56 kg, ein Handwerksmeister musste im 17. Jahrhundert etwa eine Woche lang arbeiten, um einen Reichstaler zu verdienen).

Das Problem der geplanten Transporte bestand darin, dass das Salz von Krakau aus durch Schlesien nach Sachsen gefahren werden musste. Schlesien gehörte bis 1742 aber zu Österreich, war also für die sächsisch-polnische Union ausländisches Territorium.

1718 kam es zwar zu einem Salzlieferungskontrakt zwischen Dresden und der kaiserlichen Hofkammer in Wien, jedoch führten weitere Verhandlungen zu keiner dauerhaften Lösung. Als 1740 der preußische König Friedrich II. (Friedrich der Große) in Schlesien einfiel, um es zu erobern und zu besetzen, erledigte sich das Thema von selbst. Das Kurfürstentum Sachsen, das Preußen in diesem Eroberungskrieg gegen Österreich unterstützt hatte, um die lang ersehnte VIA REGIA-Landbrücke nach Polen zu erlangen, ging im Ergebnis des Krieges leer aus. 1764 endete mit der Wahl Stanisław Poniatowskis zum polnischen König die Personalunion zwischen Sachsen und Polen.

1964 wurde die Steinsalzförderung in Wieliczka eingestellt und am 30. Juni 1996 wurde der Abbau des Flöztes vollständig aufgegeben. Das Salzbergwerk in Wieliczka (Kopalnia Soli w Wieliczce) wurde 1978 in die erste Liste der Weltkultur- und Naturerbestätten der UNESCO aufgenommen. Auf neun Ebenen findet man Kunstwerke, Salzskulpturen und Altäre, die in Jahrhunderten von anonymen Bergleuten aus Salz gemeißelt wurden. Insgesamt entstanden Gänge von rund 300 km Gesamtlänge, die bis in 327 m Tiefe reichen.

(Quelle: Rudolf Jenak: „Der sächsisch-polnische Markt und die Salinen von Wieliczka“, in „Dresdener Hefte“ Heft 50, Dresden 1997)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Salzfuhrwerk

unten: Die aus Steinsalz gehauene Kapelle der Heiligen Kinga ist eine der besonderen Sehenswürdigkeiten im Salzbergwerk Wieliczka. In der 1896 eingeweihten und von Kronleuchtern aus Salzkristallen erhellten Kapelle finden heute Gottesdienste und Konzerte statt.
(Foto Quelle: www.stadtfuehrerkrakau.de)



34 historische Straßenpflasterung der VIA REGIA in Steinau a.d. Straße



Der VIA REGIA-Wegeabschnitt zwischen Frankfurt am Main und Leipzig dürfte seit alters her zu den bekanntesten und am meisten befahrenen VIA REGIA-Strecken gehören. Dies ist verbunden mit der im Mittelalter beginnenden „Internationalität“ des europäischen Wirtschaftslebens. Entscheidend dafür waren damals die Knotenpunkte der Fernhandelsrouten, wo sich Händler und Kaufleute regelmäßig versammeln und ihre Waren vertreiben konnten. Ökonomisch günstige Verhältnisse boten sich ihnen vor allem auf Messen und Märkten, die ständig oder zumindest periodisch an Schnittstellen bedeutender Verkehrswege Europas abgehalten wurden und wo Händler und Kaufleute die besten Voraussetzungen dafür fanden, möglichst hohe Gewinne zu erzielen, protegiert durch den jeweiligen Landesherrn und favorisiert durch zahlreiche Vorrechte und Vergünstigungen. Solche speziellen Markt- und Messeveranstaltungen bildeten sich seit dem 11. Jahrhundert in ganz Europa heraus und entwickelten sich in einigen Fällen in den nächsten Jahrhunderten zu regelrechten Hochburgen des Waren- und Geldverkehrs. Im Jahre 1240 erhielt Frankfurt von Kaiser Friedrich II. ein Messeprivileg, um 1165 verlieh der Meißner Markgraf Otto der Reiche Leipzig das Stadt- und das Marktrecht, was als erste Erwähnung des Leipziger Jahrmarktes interpretiert wird. Zwischen beiden Städten entwickelte sich ein ständig wachsender Handels- und Reiseverkehr. Ab ca. 1100 löste dabei im heutigen Hessen die VIA REGIA oder auch Kinzigtalstraße den bisher vorherrschenden Handelsweg, die Hohe Straße oder Antsanvia, ab.

Ein Stück Straßenhaut der historischen VIA REGIA aus dem späten 18./ frühen 19. Jahrhundert wurde im Uferbereich des Kinzigstausees zwischen Bad Soden und Steinau a.d. Straße gefunden, als der See im Jahr 2002 wegen Reparaturarbeiten an der Staumauer abgelassen werden musste. Der Grund des Sees war durch das Wasser aufgeweicht und beim Ablassen weggespült worden, so dass die alte Straße freigespült wurde. Ein Stück davon wurde geborgen und kann nun vor dem Museum der Stadt Steinau an der Straße betrachtet (und begangen) werden.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Eines der Wahrzeichen der Stadt Erfurt ist die Krämerbrücke, die längste durchgehend mit Häusern bebaute Brücke nördlich der Alpen und seit Jahrhunderten eine wichtige Station auf der historischen VIA REGIA.

Das alte Erfurt („erphesfurt“ - Furt durch die „erph“ [heute der Fluss Gera]) war bereits im 9. Jahrhundert ein wichtiger Handelsplatz im karolingischen Reich. Als Grenzort zu den slawisch besiedelten Gebieten im Osten kam ihm im fränkisch-slawischen Handel eine große Bedeutung zu. Vermutlich wurden bereits in dieser Zeit erste hölzerne Brücken über die erph errichtet. 1110 wird auch eine Kapelle am Ostzugang zu einer Brücke erwähnt. Im 12. und 13. Jahrhundert kam es jedoch immer wieder zu Zerstörungen durch Brände. Die Stadt bemühte sich nunmehr um die Genehmigung zur Errichtung einer steinernen Brücke. Diese wurde 1325 vollendet, an beiden Brückenköpfen wurden Kirchen errichtet. Da sämtlicher Verkehr über diese Brücke erfolgte, war sie ein idealer Platz für Handel jeglicher Art. Es siedelten sich zahlreiche Krämer an. 1472 wurden die Aufbauten auf der Brücke bei einem Stadtbrand jedoch stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Krämer verließen die Brücke und kehrten erst 14 Jahre später nach Brückeninstandsetzung und Erneuerung der Fachwerkhäuser zu besserer Bewohnbarkeit zurück. Zwischen dem 16. und dem 18. Jahrhundert wurden immer mehr Grundstücke bzw. Häuser auf der Brücke zusammengelegt und gingen oft an Handwerker über. 1816 wurde die Krämerbrücke endgültig für schweren Lastfuhrverkehr gesperrt. Stattdessen wurde die daneben liegende Rathausbrücke als neue Verkehrsverbindung zwischen Fischmarkt und Wenigemarkt errichtet. Ein damals geplanter Abbruch der Krämerbrücke scheiterte aus Kostengründen und städtebaulichen Überlegungen.

Nach 1945 wurden kriegszerstörte Häuser wieder aufgebaut, es erfolgten Instandsetzungen an der Brückenkonstruktion und umfangreiche Haussanierungen und Fassadenwiederherstellungen. In den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die „Stiftung Krämerbrücke“ zur Unterstützung der Bauerhaltung, der Bewohnerinteressen und einer angemessenen Nutzungsentwicklung gegründet.

Auf den sechs Brückenbögen standen ursprünglich 62 schmale Häuser, die inzwischen auf 32 zusammengefasst wurden. Die Brücke und ihre Bebauung sind heute ein Sinnbild der alten Straße VIA REGIA und eine der Touristenattraktionen in der Landeshauptstadt Thüringens. Seit 1975 wird alljährlich am dritten Juniwochenende das „Krämerbrückenfest“ gefeiert. Es gilt als das größte Altstadtfest in Thüringen.

36 Semyon Budjonny – der legendäre Reitergeneral der Roten Armee

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges kam es zu weiteren kriegerischen Auseinandersetzungen im polnisch-ukrainischen Grenzraum. Die Siegermächte des Ersten Weltkrieges hatten den Grenzverlauf zwischen Polen und der Ukraine bzw. Russland nicht genau festgelegt. Marschall Piłsudski, der damals die polnischen Streitkräfte kommandierte, strebte eine möglichst weit nach Osten reichende Einflussosphäre Polens an. Das Russland der Bolschewiki war seinerseits bestrebt, seine Einflussosphäre in den Westen zu verschieben, eine proletarische Revolution in Deutschland auszulösen, um damit die „Weltrevolution“ voran zu bringen. So kam es 1919/ 1920 zum polnisch-bolschewistischen Krieg, der erst 1921 mit dem Frieden von Riga beendet werden konnte.

Bereits kurz nach Kriegsbeginn war es den polnischen Truppen gelungen, bis nach Kiev vorzudringen. Am 15. Mai 1920 startete eine Offensive der Roten Armee gegen die polnischen Streitkräfte. Dass die Rote Armee die feindlichen Heere in kurzer Zeit bis ins polnische Kernland zurück warf, ist dabei nicht unwesentlich auf die Vorstöße von Budjonny's Reiterarmee zurück zu führen.

Die Bolschewiki hatten bereits 1919 erkannt, dass im Krieg zwischen gering technisierten Armeen in den Weiten des europäischen Ostens die Kavallerie ein entscheidender Faktor war. Ihre polnischen Gegenspieler gingen in dieser Hinsicht einen anderen Weg. Die meisten Offiziere hatten aus den Erfahrungen des Ersten Weltkrieges den Schluss gezogen, dass die Kavallerie den materiellen Aufwand, den ihr Unterhalt erforderte, nicht rechtfertigte.

So gelang es mit dem 1. Kavalleriekorps der Roten Reiterarmee, die polnischen Truppen in einem Feldzug entlang des VIA REGIA-Korridors von Kiev über Zhytomyr – Rivne – Dubno – Brody bis Lwów (Lviv) zurück zu schlagen und im Verbund mit der Westlichen Armeegruppe der Roten Armee unter dem Befehl von Michail Tuchatschewski, die von Weißrussland aus operierte, die feindlichen Streitkräfte ins polnische Kernland zurück zu werfen, so dass eine Niederlage und Besetzung Polens erwartet wurde.

Jedoch in der Schlacht von Warschau im August 1920 („Wunder an der Weichsel“) schlugen die polnischen Streitkräfte die bolschewistische Armee und drängten sie in der Folge bis in die Ukraine zurück. Nach dieser verlorenen Schlacht war es auch der bolschewistischen Südwestarmee nicht gelungen, Lwów (Lviv) zu erobern. Zwar gelang es der Reiterarmee zunächst, weiter nach Westen vorzurücken, sie wurde jedoch Ende August/ Anfang September 1920 von der inzwischen erfolgreich aufgebauten polnischen Kavallerie eingekesselt und geschlagen, sodass sie sich in Auflösung befindlich bis nach Zhytomyr zurück zog. Es war das letzte reine Kavalleriegefecht in der Kriegsgeschichte Europas.

Trotz dieser Niederlagen wurde der Mythos um Budjonny und seine Reiterarmee in den folgenden Jahrzehnten weiterentwickelt und gehörte zu den geistigen Grundlagen des sowjetischen Geschichtsverständnisses. Auch an der VIA REGIA wurden an vielen Orten, die mit den Kämpfen der Reiterarmee verbunden sind, Denkmäler errichtet. Zu den eindrucksvollsten Monumentalplastiken, welche die Rote Reiterarmee idealisieren und verherrlichen, gehört das Budjonny-Denkmal an der E40 bei Olesko, einem Ort zwischen Brody und Lviv. Es erinnert an die Belagerung von Lwów (Lviv) im Jahre 1920.

In den letzten Jahren wurde die E40 im Zuge der Modernisierung der Straße um einige Dutzend Meter zur Seite verlegt. Der Überraschungseffekt des dahin jagenden bronzenen Reiters, der plötzlich auftaucht und über die Straße zu fliegen scheint, tritt nun nicht mehr ein. Das Monument wurde auf diese Weise faktisch „beiseite gerückt“. Und das ist vielleicht auch gut so.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis





Östlich von Elbe und Saale hatten sich nach der Völkerwanderungszeit spätestens seit dem 7. Jahrhundert slawische Völker auf der Suche nach neuen Nutzflächen bis an die Grenze des fränkisch beherrschten Gebietes angesiedelt. Während der Besiedelung erkannten sie die Bedeutung von Wegen und sorgten für deren Befahrbarkeit.

Die Überlieferungen besagen, dass bereits in dieser Zeit ein zunehmend regelmäßiger Austausch zwischen den germanischen und den slawischen Völkern stattfand, der auch die Stabilisierung von Wegeverhältnissen nach sich zog, woraus sich später die Straße VIA REGIA entwickelte.

Zur Sicherheit der Verkehrswege und zum Schutz ihrer eigenen Familien wurden von den Slawen Wallanlagen angelegt. Sie wurden an Furten durch Flüsse und an besonders gefährdeten Straßenabschnitten errichtet. Allein im Siedlungsgebiet der Milzener, etwa im Raum von Kamenz im Westen bis zur Neiße im Osten, soll es etwa 110 dieser Wallanlagen gegeben haben. 45 Standorte können heute noch nachgewiesen werden. Diese Wallanlagen gehören zu den ältesten Denkmälern geordneter Straßenaufsicht.

Fährt man heute östlich von Bautzen über Belgern, Nechern, vorbei an Kotitz, südlich vorbei an Weißenberg, nach Wasserkretscham, Rotkretscham, Cunnewitz, gelangt man nach Schöps (Ortsteil von D-02829 Markersdorf bei Görlitz) und hat die mittlere Strecke eines Wegesystems der späteren VIA REGIA „erfahren“. In Schöps haben sich mehrere Wege zusammengefunden und gingen dann einheitlich weiter nach Osten in Richtung der heutigen Stadt Görlitz.

Hier, an einer Furt über den Schwarzen Schöps findet man noch die Reste einer slawischen Höhenburg mit gut erhaltenem Ringwall und Vorburg.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Das Geleitshaus in Weißenfels

unten: Der schwedische König Gustav II. Adolf

Das Geleitshaus in Weißenfels, ein Renaissancebau aus dem Jahre 1552, war das erste Weißenfelser Bürgerhaus, das ganz aus Stein gebaut wurde. 1555 wurde es zum Geleitsamt der Stadt an der VIA REGIA bestimmt, wo Kaufleute militärischen Schutz für ihre Überlandreisen, so genannte „Geleite“, erwerben konnten.

Das bedeutendste historische Ereignis, das sich mit diesem Gebäude verbindet, fand im Jahre 1631 statt: In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts tobte der Dreißigjährige Krieg auch durch Mitteldeutschland. Die Stadt und das Amt Weißenfels hatten vor dem Jahre 1631 keine direkten Kriegseinwirkungen erlitten. Am 08. September 1631 besetzten erstmals kaiserlich-katholische Truppen die Stadt. Nach deren Abzug hielt der Schwedenkönig Gustav II. Adolf diese Gelegenheit günstig für eine Schlacht. Am 15. November brach er deshalb von Naumburg auf und zog an Weißenfels vorbei nach Lützen. Am 16. November kam es zur Schlacht. Wallensteins kaiserliche Truppen wurden geschlagen, aber der König der Schweden war tot. Der Körper des gefallenen Königs wurde in das Geleitshaus Weißenfels gebracht und hier obduziert und einbalsamiert. Anschließend wurde er nach Schweden überführt. Der gefallene König Gustav II. Adolf bedeutete in diesem Krieg einen unersetzlichen Verlust für die protestantische Seite, sowohl politisch wie militärisch.

Heute befindet sich im Geleitshaus in Weißenfels u.a. ein Gustav-Adolf-Museum.

Das Gebiet um die Stadt Fulda war schon seit der Bronzezeit besiedelt, der Ort verdankt seine Entstehung jedoch der Gründung des Benediktinerklosters, die im Jahre 744 im Auftrag des Erzbischofs und „Missionars der Deutschen“, Bonifatius, erfolgte. Das Kloster wurde unmittelbar dem Papst unterstellt und gelangte rasch zu großer geistlicher und weltlicher Macht. Von hier aus formte Bonifatius die Kirche im östlichen Frankenreich. Die Einigkeit mit dem politischen Herrscher und die Anbindung an den Papst in Rom führte zu der Verbindung der fränkischen Dynastien mit dem Papsttum, die Europa maßgeblich geprägt hat.

Die Ordnung der bestehenden Kirche im Frankenreich und deren Neuorganisation im heutigen Hessen und Thüringen bildeten eine Grundlage für das karolingische Königtum und dessen Aufstieg im Mittelalter. Damit verbunden war auch die Entwicklung eines zunehmend stabilen Wegesystems. Seit dem 8. Jahrhundert entwickelten sich im späteren südöstlichen Landesteil von Hessen Vorläufer der VIA REGIA, die das fränkische Stammesherzogtum um Mainz mit der Königspfalz Frankfurt, der Abtei Fulda sowie dem Handels- und Missionsstützpunkt Erfurt verbanden. Sie nutzten abschnittsweise bereits bestehende alte Römerstraßen. Als nämlich im 8. Jahrhundert der Mönch Sturmli im Auftrag von Bonifatius das Gebiet für das Kloster Fulda erkundete, wurde ihm an einer Furt durch den Fluss Fulda von Einheimischen berichtet, dass hier ein Weg entlang führe, der seit alters her von den Römern benutzt worden sei. Bonifatius, der im Auftrag Roms und Karl Martells in Hessen und Thüringen Marken und Bistümer und damit stabile staatliche und kirchliche Organisationsstrukturen einrichtete, ließ an diesem Hauptweg zwischen den fränkischen Königshöfen und den thüringisch-sächsischen Provinzen die Klöster Fulda, Hersfeld und Erfurt errichten. Sie waren neben Zentren der mittelalterlichen Wissenschaft und des religiösen Lebens auch Stützpunkte und Herbergen für weltliche Gesandte sowie kirchliche Missionare.

Bonifatius wurde während einer Missionsreise nach Friesland im Jahre 754 getötet und wurde bereits wenig später als Märtyrer heilig gesprochen. Der Leichnam wurde zunächst mit dem Schiff rheinaufwärts nach Mainz gebracht und von da aus über Land nach Fulda. Seit Sommer 2004 besteht ein neuer Wander- und Pilgerweg, die Bonifatius-Route. Sie folgt den Spuren des Trauerzuges. Eine exakte Streckenrekonstruktion ist jedoch trotz intensiver, lokaler Forschungen nicht möglich, denn die schriftliche Überlieferung aus dem frühen Mittelalter ist in diesem Punkt zu spärlich. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Prozession über noch intakte alte römische Straßen und seit vorgeschichtlicher Zeit begangene Pfade führte. Die Bonifatius-Route verläuft von Frankfurt aus in Richtung Fulda ähnlich wie der Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“.

Im Dom zu Fulda ist die Grabstätte des heiligen Bonifatius. Das Bauwerk wurde vom Architekten Johann Dientzenhofer unter Verwendung der alten Bausubstanz der Ratger-Basilika aus dem 9. Jahrhundert zu Beginn des 18. Jahrhunderts in den damals neuen Formen des Barock errichtet.

Die Grabstätte ist noch heute ein berühmter Wallfahrtsort.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Skulptur des hl. Bonifatius an der Außenfassade des Doms zu Fulda

links: Der Dom zu Fulda

40 Die Jakobusfigur in der Kirche zu Tauscha



Tauscha ist ein kleiner Ort im sächsischen Landkreis Meißen. Er liegt etwa 8 km westlich von Königsbrück an der historischen VIA REGIA und ist heute eine Station am Ökumenischen Pilgerweg VIA REGIA von Görlitz (Sachsen) nach Vacha (Thüringen). Die heutige Dorfkirche wurde um 1650 errichtet. Auch ihre Vorgängerin befand sich am Pilgerweg zum Grab des heiligen Jakobus d.Ä. nach Santiago de Compostela. Zur Andacht war in der Kirche eine Jakobusfigur aufgestellt, die auch im Neubau von 1650 ihren Platz fand.

Im Jahre 1977 waren bei Bauarbeiten in der Kirche ein gotisches Kruzifix und zwei gleich alte Holzfiguren gestohlen worden. Die etwas vernachlässigte Jakobusfigur war den Dieben wohl nicht schön genug. Sie blieb in der Kirche stehen. Man hatte sie dann vorsorglich nach Großenhain gebracht. Über dreißig Jahre ist sie fast vergessen gewesen.

Auf Initiative des Kirchenvorstandes der Ev.-Luth. Jakobskirchgemeinde Sacka wurde diese Figur 2012 bei einem Festgottesdienst in der Kirche Tauscha wieder aufgestellt und für die Pilger auch dauerhaft zugänglich gemacht. Damit ist die abenteuerliche Reise der mittelalterlichen Figur zu Ende, die über 30 Jahre im Safe der Großenhainer Kirche verborgen stand. Dem Jakobsweg ist ein wichtiges Symbol zurück gegeben.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.:

Dame in Empiretracht vor dem Paulustor in Fulda, durch das Eva Theresa Hauck jeden Tag gegangen sein muss, um an der Leipziger Allee auf ihren Geliebten Hauptmann Roth zu warten.

In dem Buch „Fulda einst und heute“ von Michael Mott (Verlag Parzeller, Fulda, 2000) wird von Eva Theresa Hauck berichtet. Sie lebte im 19. Jahrhundert in Fulda (Hessen) und war mit einem Hauptmann Roth verheiratet. Eva Theresa Hauck galt als schönste Frau in der Stadt. Sie soll selbst Napoleon I. bei einem Hoffeste zur Bewunderung hingerissen haben. Mit Geld und Gut überreich gesegnet, wurde die noch nicht Zwanzigjährige jedoch schwermütig, als der Offizier aus Napoleons spanischem Feldzug nicht zurückkehrte, der von 1807 bis 1814 stattfand. Ein halbes Jahrhundert lang ging sie vergeblich jeden Tag in Empiretracht in die Leipziger Allee, einen innerstädtischen Wegeabschnitt der VIA REGIA, auf der Hauptmann Roth einst in Richtung Spanien gezogen war, um die Rückkehr ihres Gatten zu erwarten.

Die ukrainische Kreisstadt Novohrad-Wolynskij liegt im Oblast Zhytomyr, etwa 225 km westlich von Kiev. Der Ort war seit jeher eine wichtige Station an der von Kiev aus nach Westen führenden Wegeverbindung. Im Laufe des 19. Jahrhunderts veränderten sich im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung jedoch auch die Wegeverläufe im ukrainischen VIA REGIA-Korridor.

Mit der dritten Teilung Polens (1795) wurde der polnische Staat aufgelöst und von den Teilungsmächten Russland, Preußen und Österreich 1797 für „erloschen“ erklärt. Russland rückte weiter nach Westen und besetzte sämtliche Gebiete östlich von Bug und Memel sowie ganz Kurland und Litauen. Kiev wurde in dieser Zeit zur Hauptstadt des gleichnamigen russischen Gouvernements und erlangte seither einen kontinuierlichen Bedeutungszuwachs.

1807 war von Napoleon zwar das Herzogtum Warschau als polnischer, von Frankreich abhängiger Satellitenstaat gegründet worden, dieser wurde auf dem Wiener Kongress (1814/15) jedoch wieder aufgelöst und durch ein „Königreich Polen“ (Kongresspolen) ersetzt. Der russische Zar war gleichzeitig König von Polen. 1867 wurde „Kongresspolen“ als „Weichselland“ vollständig in das Zarenreich integriert.

Für Russland waren demzufolge die Straßenverbindungen in die seit den Teilungen Polens nach Westen hin erweiterten Reichsgebiete und den damals russischen Süden von enormer Bedeutung. U.a. erfolgte der Ausbau der Chaussee von Kiev nach Brest-Litowsk (heute die Stadt Brest in Weißrussland).

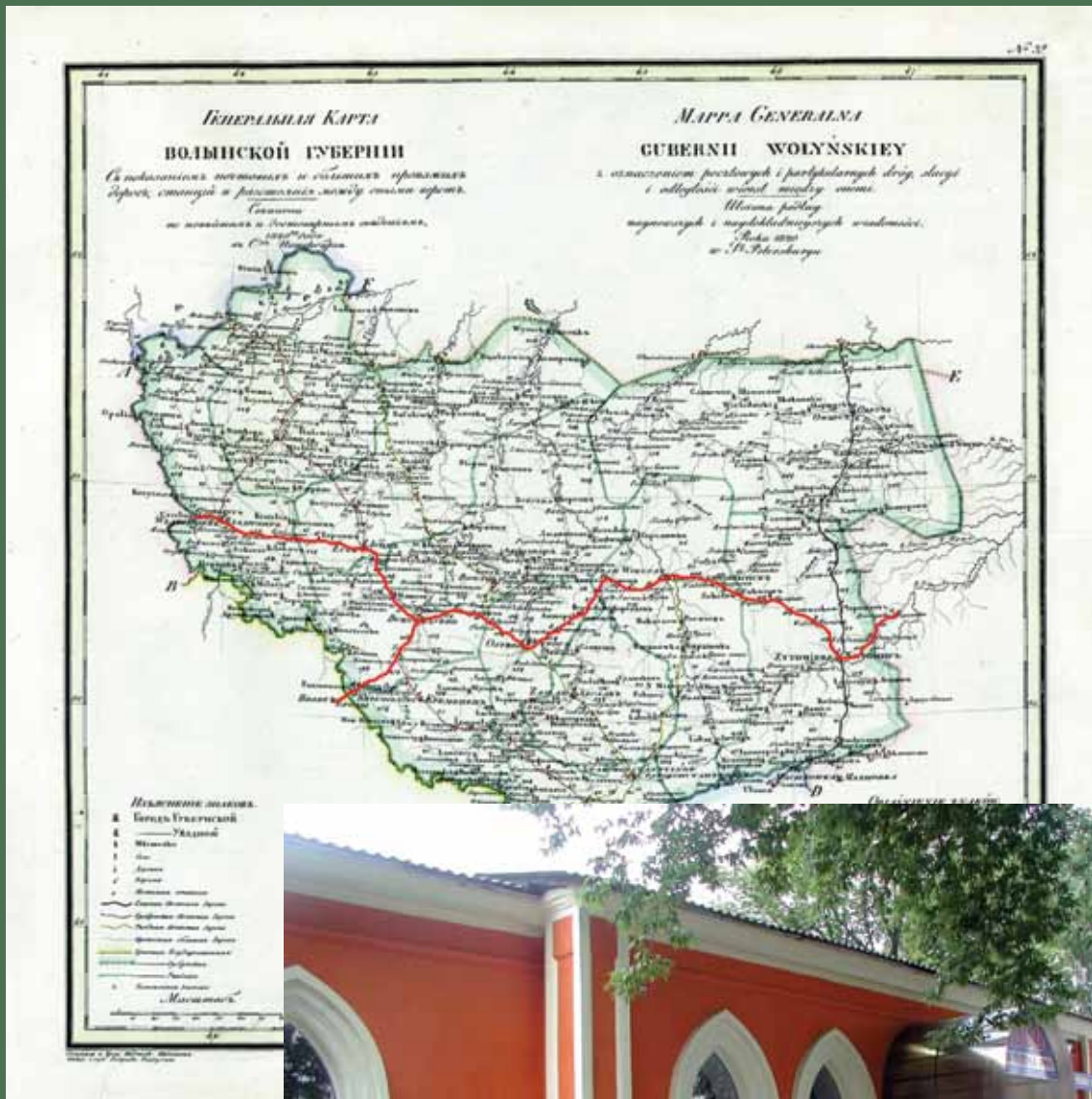
Dabei wurde von Kiev aus der alte Weg über Zhytomyr – Novohrad-Wolynskij – Korez genutzt, dann aber über Rivne – Luzk – Kovel weiter geführt. Von Brest-Litowsk aus gelangte man direkt weiter in die nunmehr russische Provinzhauptstadt Warschau. Der alte Weg in den europäischen Westen über Ostroh – Dubno – Brody – Lemberg (Lviv) bestand noch eine Weile, verlor jedoch nach und nach an Bedeutung.

Die Straße von Kiev nach Brest-Litowsk wurde 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.

Die am Wege liegenden Poststationen wurden in der Mitte des 19. Jahrhunderts nach einem einheitlichen Projekt errichtet. In Novohrad-Wolynskij ist ein solches Gebäude erhalten. Die benachbarten Stationen befanden sich in Korets (westlich) und Zhytomyr (östlich). Sie waren – abhängig von ihrem Komfort – in mehrere Klassen unterteilt. Die Poststation in Novohrad-Wolynskij war eine Station Erster Klasse, weil hier Unterkünfte für die Zarenfamilie zur Verfügung standen.

Das Gebäude wurde in den letzten Jahren saniert und wird heute privat genutzt.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:
oben: russische Karte
von Wolhynien aus dem
Jahre 1820, also vor
dem Ausbau der Brest-
Litowsker Chaussee. Die
historischen VIA REGIA-
Wege sind rot markiert
darunter: alte Poststation
in Novohrad-Wolynsky

Frühmittelalterlichen Kaufleuten war Gewalt und der Umgang mit Waffen vertraut, aber sicherlich waren Leben und Karriere der meisten von ihnen weit weniger spektakulär als der Werdegang des fränkischen Kaufmanns und nachmaligen slawischen Herrschers Samo. Er repräsentiert eindrucksvoll diesen militanten, kriegerisch-wagenden Kaufmannstyp jener Zeit. Die einzige zeitgenössische Quelle, die von ihm berichtet, ist die Fredegarchronik, die wohl im 7. Jahrhundert entstanden ist, deren Autorschaft bis heute unklar ist und die nur in später entstandenen Abschriften existiert. In der Chronik wird aus den Jahren 623/24 berichtet, wie Samo und einige Männer, die gemeinsam mit ihm Handel trieben, zu den Slawen zogen, um mit ihnen Geschäfte abzuwickeln.

Die Slawen befanden sich zu dieser Zeit im Krieg mit den Awaren (in der Fredegarchronik werden sie mit den Hunnen gleichgesetzt), und als diese angriffen, zog der Kaufmann Samo an der Seite der Slawen in den Kampf und schlug sich so tapfer, dass es ans Wunderbare grenzte und eine ungeheure Menge Hunnen durch das Schwert der Slawen fiel. Diese erkannten die Tüchtigkeit Samos, wählten ihn zu ihrem König und er regierte sie 35 Jahre lang erfolgreich. Unter seiner Führung führten die Slawen viele Kämpfe gegen die Hunnen und besiegten sie immer durch seinen Rat und seine Tüchtigkeit.

Samo war mächtig und scheute auch die militärische Kraftprobe mit dem merowingischen König nicht. Der Anlass des Konfliktes zwischen den Franken und Samo ist von einigem Interesse und soll daher kurz angerissen werden, da er das Engagement eines frühmittelalterlichen Herrschers für seine Kaufleute zeigt: Im Todesjahr des Königs Charibert (632), berichtet die Fredegarchronik, wurden fränkische Kaufleute in Samos Reich überfallen, ausgeraubt und getötet. König Dagobert, der auf Charibert gefolgt war, ließ durch einen Gesandten bei Samo protestieren und Schadenersatz für die Kaufleute und die widerrechtlich angeeigneten Güter fordern. Der ehemalige Kaufmann aber zeigte sich uneinsichtig. Daraufhin kam es zum Krieg, den die Slawen allerdings für sich entscheiden konnten.

Dieser Sieg brachte Samo einen weiteren Zuwachs an Macht, denn die Slawen, die an der Saale und mittleren Elbe siedelten und die bisher unter fränkischer Oberhoheit gestanden hatten, schlossen sich dem Reich des Samo an. Damit dehnte sich sein Reich auch auf Gebiete des späteren VIA REGIA-Korridors aus. Dieses war das erste bekannte politische Gebilde der heutigen Westslawen. Es war noch kein „Staat“, sondern eher ein Stammesbund oder eine höhere Stufe eines Stammesbundes, dessen Schicksal nach Samos Tod allerdings unbekannt ist.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Abschrift einer Seite aus der Fredegar-Chronik

links: merovingische Goldmünze aus dem 6. Jahrhundert

44 Der Übergang über die Elbe bei Strehla am Ende des Zweiten Weltkrieges

Strehla in Sachsen, ein über 1000 Jahre altes Bürgerstädtchen, ist in eine malerische Elbauenlandschaft eingebettet. Bevor die Elbe im weiten Bogen in die mitteldeutsche Tiefebene eintritt, liegt der Ort auf der letzten Terrasse des sächsischen Hügellandes. Seit alters her befand sich hier ein wichtiger Übergang der VIA REGIA über die Elbe, der frühzeitig durch eine Burg gesichert wurde.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurde von der Deutschen Wehrmacht hier eine Pontonbrücke errichtet, um die Elbbrücke im nahe gelegenen Riesa zu entlasten. In den letzten Kriegstagen drängten den Angaben zufolge Tausende von Flüchtlingen aus Schlesien, Brandenburg und der Lausitz über diese für Zivilisten weit und breit einzige noch offene Elbbrücke nach Westen. Am 22. April 1945 hat die Wehrmacht hier ein Kriegsverbrechen an Hunderten deutscher Flüchtlinge verübt. An diesem Tag sprengte ein Wehrmachtskommando die Notbrücke mitsamt einem Flüchtlingstreck in die Luft, um deutschen Einheiten einen Vorsprung vor der heranrückenden Roten Armee zu verschaffen. Mehr als 400 Zivilisten sollen zu diesem Zeitpunkt auf der Brücke gewesen sein. Hunderte von ihnen seien nach Berichten von Augenzeugen von den Sprengladungen zerfetzt worden oder fanden in der Elbe den Tod.

Drei Tage später erreichte die Rote Armee das gegenüber liegende Elbufer bei Lorenzkirch. Am 25. April kam es dabei zwischen 12.00 und 13.00 Uhr zur ersten Begegnung US-amerikanischer und sowjetischer Truppen auf deutschem Boden. Albert Kotzebue, Leutnant vom 273. Infanterieregiment der 69. Division des V. Korps der 1. US-Armee überquerte mit drei Männern seines fünfköpfigen Aufklärungstrupps bei Strehla im Boot die Elbe. Die US-Patrouille begegnete dort dem russischen Oberstleutnant Alexander Gordejew, Kommandeur der Vorausabteilung des sowjetischen Garde-Schützen-Regiments 175. Das Treffen wurde nicht protokolliert und nicht veröffentlicht. Ebenfalls am 25. April 1945 um 13.30 Uhr kam es in Kreinitz bei Strehla an der Elbe zur zweiten Begegnung der amerikanischen Kotzebue-Patrouille mit Oberstleutnant Alexander Gordejew. Dieses Treffen wurde auf sowjetischer Seite als erste Begegnung protokolliert, am nächsten Tag wurden gestellte Bilder fotografiert.

Am gleichen Tag um 15.30 Uhr traf eine amerikanische Patrouille, bestehend aus William Robertson, Frank Huff, James McDonnell und Paul Staub in Torgau auf sowjetische Soldaten. 2nd Lieutenant Robertson und seine Männer wurden auf der zerstörten Elbebrücke von Leutnant Alexander Silwaschko und sowjetischen Soldaten freudig empfangen. Am 26. April 1945 wurde dort die erste Begegnung von Soldaten der USA und der UdSSR nachträglich für die Kameras inszeniert. Der Elbe Day am 25. April ist ein Gedenktag des Zweiten Weltkrieges.

In Kreinitz befindet sich ein Museum mit Ausstellungsstücken zu den Ereignissen am 25. April 1945 und ihrer Wirkungsgeschichte. Denkmale befinden sich an der Abfahrt der Fähre von Strehla, vor dem Friedhof von Lorenzkirch, am Elbufer von Kreinitz und in Torgau.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Das Leichenfeld von Strehla am 25. April 1945

Mitte: Die Kotzebue-Patrouille beim Übergang
über die Elbe in Kreinitz

unten: Das Foto vom Handschlag auf der Elbbrücke in
Torgau ging um die Welt. Es zeigt allerdings nicht den
legendären Augenblick am 25. April 1945, sondern
wurde am 26. April nachgestellt.

Karl der Große und die VIA REGIA? Zur Regierungszeit des fränkischen Herrschers (768-814) war von einer VIA REGIA (Straße unter königlichem Schutz) noch nicht die Rede. Aber Karl, seit 768 König des Fränkischen Reiches und seit dem 25. Dezember 800 Römischer Kaiser, hat nach der Überlieferung auf seinen Reisen zwischen den Pfalzen Aachen, Ingelheim und Frankfurt unter Nutzung alter römischer Straßen häufig einen Weg benutzt, der bis heute als Alte Frankfurter Heerstraße Bestandteil des VIA REGIA-Wegesystems ist.

Die wichtigste Bedeutung Karls für die Entstehung der späteren VIA REGIA bestand jedoch in seiner Reichspolitik. Während seiner Regierungszeit führte er durch zahlreiche Kriegszüge das fränkische Reich zu seiner größten Ausdehnung. Eine wichtige Voraussetzung dafür war der Ausbau der Formationen seiner Fränkischen Panzerreiter. Die markantesten Merkmale dieser Reitern waren ihre metallene Rüstung und ihre gewaltige Durchschlagskraft beim Ansturm in enger Schlachtordnung. Der Transport dieser Elitetruppen zu den Schlachtfeldern war jedoch mühselig, aufwändig und langsam. Jeder Reiter benötigte ein Reisepferd, einen Ochsenkarren, der die Rüstung und Waffen aufnahm, sowie Knechte, die zu Fuß liefen und Proviant und anderes Material trugen. Dieser gewaltige Tross bewegte sich am Tag unter optimalen Bedingungen etwa 20 km vorwärts.

Dabei waren oft weite Strecken zurück zu legen. Aber Wegebau, etwa nach dem Vorbild der befestigten Römerstraßen, fand in dieser Zeit nicht statt. Der bekannteste Weg, der mit dem Namen Karls des Großen in Verbindung gebracht wird, ist der Westfälische Hellweg in Nordrhein-Westfalen. Es handelt sich um eine über 5000 Jahre alte, aus vorrömisch-germanischer Zeit stammende Verbindung vom Rhein zur Elbe, für die in fränkischer Zeit lediglich dafür gesorgt wurde, den Weg in der Breite einer Lanzenlänge von etwa drei Metern dauerhaft von Bewuchs frei zu halten.

Die Eroberungen Karls erfolgten vor allem in Richtung Osten. Dabei waren die Zeiten unruhig. Der fränkische König und römische Kaiser versuchte, an der Ostgrenze seines Reiches Brückenköpfe aufzubauen und in das slawische Gebiet mit mehr oder weniger friedlichen Mitteln einzudringen und es zu unterwerfen. Umgekehrt fielen westslawische Stämme in das Kaisergebiet ein, um verloren gegangenes Land zurück zu erobern. Entlang der Elbe wurde also eine Kette von fränkischen Befestigungen angelegt. Grenzgrafen überwachten den Handelsverkehr mit den slawischen Stammesgebieten.

Die Grenzen dieser Herrschaftsbereiche waren durchlässig für Handel und Wandel. An den Furten und Überholstellen der Flüsse sammelte sich der Verkehr, keiner wurde am Überqueren der Grenze gehindert. Von diesen Grenzorten (Bardowick, Magdeburg und Erfurt) liefen Handelswege vom fränkischen Reich in slawische Gebiete, die slawische Siedlungszentren und ökonomische und politische Mittelpunkte berührten. Indem Erfurt im Diederhofener Kapitular Karls des Großen als eine Stätte dieses frühmittelalterlichen Handelsaustausches bestimmt wurde, ist der spätere Verlauf der Hohe- oder Königsstraße bzw. der als VIA REGIA LUSATIAE bekannt gewordenen großen Ost-West-Straße bereits in der Zeit Karls des Großen nachweisbar.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

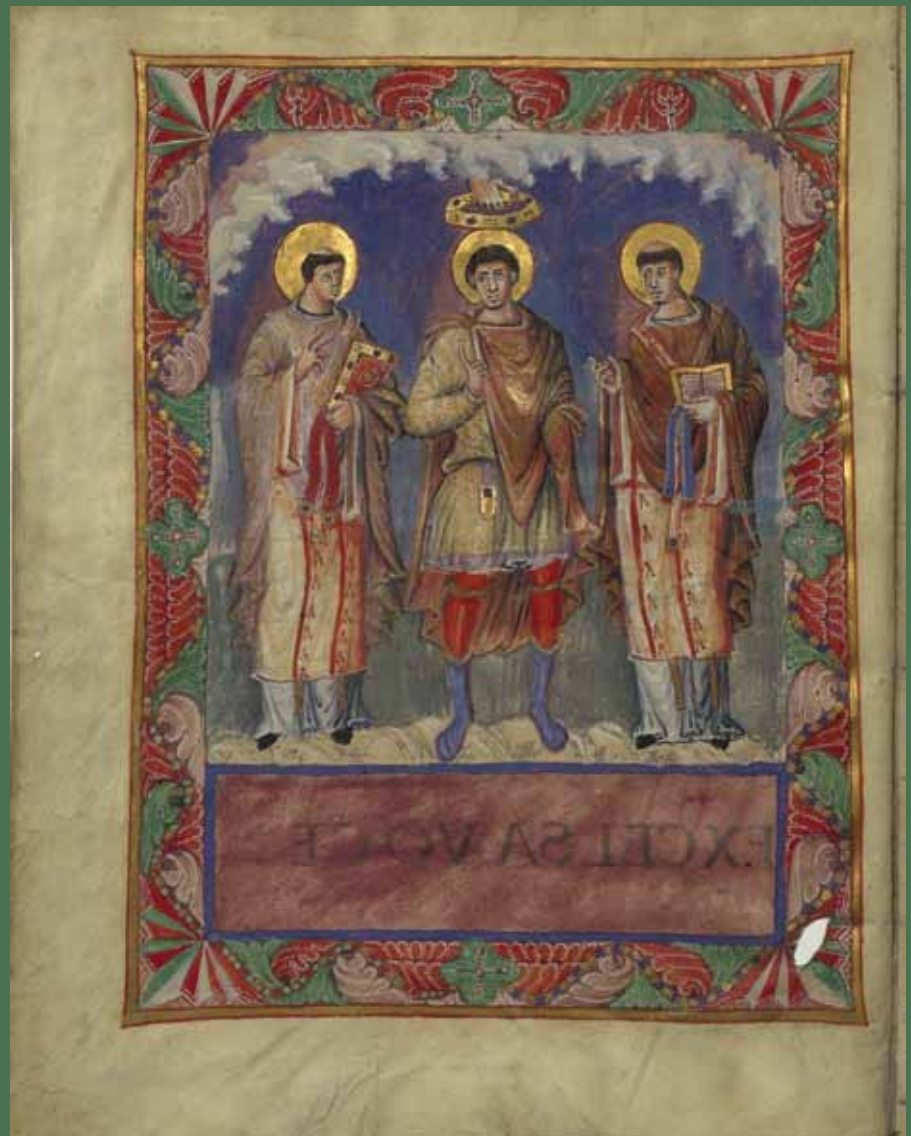


Abb.:
Eine der ältesten Abbildungen von Karl dem Großen:
Karl zwischen den Päpsten Gelasius I. und Gregor I.,
Sakramentar von Karl dem Kahlen (Sakramentar von Metz, um 870)

Franzosen und Kosaken in Freiensteinau

Die „Hohe Straße“ war in der Gegend um Freiensteinau (Hessen) bis 1805 eine Geleitstraße der Freiherren Riedesel, soweit sie durch deren Gebiet führte. Als Fernstraße wurde sie auch von durchziehenden Truppen benutzt, welche die nahegelegenen Dörfer oft mit unerwünschten Besuchen bedachten. Das Heer Napoleons soll nach der Völkerschlacht bei Leipzig auf seiner Flucht der alten Straße gefolgt sein. Ein französischer Soldat starb in der Ortschaft Salz und soll unter einem großen Stein beim Schulacker begraben liegen. Zwei Franzosen blieben in Salz zurück, der eine wurde Schweinehirt, der andere Ortsdiener. Beim plötzlichen Abzug ließen die Franzosen, die verängstigt waren, da Holzfäller im Wald mit Pulver (Wurzel-)Stöcke sprengten, eine Feldschmiede und einen Wagen mit zwei Mauleseln zurück. Sie stahlen aber auch einem Bauern ein Pferd. Auf dem Wagen, den sie bald nachholten, soll die Kriegskasse gewesen sein.

In eiliger Flucht versuchte eine französische Abteilung Kavallerie und Infanterie mit Proviant und Munitionswagen sowie Kanonenlafetten, über Giesel, Neuhof, Birstein nach Hanau zu entkommen. Diese Abteilung traf in Freiensteinau in Eile und Unordnung ein und schlug in der „Bech“, einem Wiesengrund, der sich in Richtung Salz und Radmühl hinüberzieht, ein Lager auf. In der Nacht begab sich eine Anzahl beherzter Freiensteinauer auf den Windberg, zündete dort Feuer an und feuerte Gewehre ab, so dass die Franzosen flohen, weil sie glaubten, die Preußen rückten an. Sie ließen eine Menge Wagen und Gepäck zurück. So wurde die Chaise eines französischen Generals mit Silbergeschirr und einem chirurgischen Besteck erbeutet, das noch lange dem damaligen „Oarze“ seinen Dienst tat. Auch wurden Brot, Mehl, acht Säcke Schuhe und eine große Anzahl Waffen, Munition, und andere Gegenstände in Besitz genommen.

Acht Tage später kamen preußische Landwehr und Kosaken, die die Auslieferung der gemachten Beute verlangten, jedoch nur wenig erhielten. Ein französischer Karabiner jener Zeit, im Besitz des Pfarrers Georg Bindewald, tat noch 1858 seinen Dienst, indem der Pfarrer damit einem Apfeldieb die Beine voll Schrot schoss. Eine erbeutete Feldschmiede war in Salz noch lange in Gebrauch.

In den ersten Tagen des November 1813 rückte eine Abteilung Russen und Preußen, auf der Verfolgung der Franzosen begriffen, hier ein. Amtmann Ebel war ihnen bis Weidenau entgegengegangen, wurde aber von den Kosaken bis auf Hemd und Unterhosen ausgezogen und kehrte so nach Freiensteinau zurück.

Von Paul Greb, geboren 1851, wurde erzählt: Die Franzosen lagerten am Meisters Rain. Da ertönte abends ein Schuss am Windberg von einem Freiensteinauer Bürger, dessen Name unbekannt blieb. Die Franzosen verließen eilig ihr Lager und ließen die Bagage (Ausrüstung) zurück. Daher stammten in manchen Familien Zinnteller, Geld und dergleichen.

Als die Russen im „Blauen Wirtshaus“ lagen, und der Bürgermeister in die Stube trat, zwangen sie ihn, seine Stiefel auszuziehen.

Bei Linke wurde ein Kind geboren. Als die Frau noch im Kindbett lag, prophezeite ein Russe, dem Kind würde durch Wasser oder Feuer ein Unglück zustoßen. Wirklich soll es in seinem 4. Lebensjahr in einem Born ertrunken sein.

Ein total besoffener Russe erhielt zu seiner Ernüchterung von seinen Kameraden 24 Eimer voll Wasser über den Kopf geschüttet mit den Worten: „Schnaps gut, Bruder!“

Von Johann Merz (Beckerlensch) wurde mitgeteilt: Ihm wurde von seiner Goth erzählt, bei den Russendurchmärschen erhielten sie eine starke Einquartierung, denen es sehr gut schmeckte. Wegen des guten Essens hätten sich auch die Soldaten des Nachbarhauses bei ihnen einquartiert. Bei ihrem Weggang hätten sie ihnen als Dank ein Pferd zurückgelassen, das sie in der Scheune im Stroh versteckt hätten. Dasselbe aber sei bei den weiteren Durchmärschen von Russen so unruhig geworden, dass sie es nicht behalten konnten und wieder abgeben mussten. Es seien auch keine Russenpferde durch die Hohl zu bringen gewesen, weil es dort gewannert (gespuht) hätte.

(Quelle: Aus der Chronik von Freiensteinau von Peter Hofmann, Lehrer in Freiensteinau)

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.:
„Kosaken in einer Stadt“
von Heinrich Cotta
(Quelle: Kunstbibliothek Berlin)

Jede bedeutende Handelsstadt des Mittelalters strebte nach dem Niederlags- oder Stapelrecht. Nach diesem war jeder fremde Fuhrmann, der das Gebiet der Stadt berührte, verpflichtet, seine Ware sofort „bei Sonnenschein“ (d. h. bei Tage) vor die Stadtwaage zu führen, dort wiegen zu lassen und auf eine bestimmte Anzahl von Tagen den Kaufleuten und Bürgern das Vorkaufsrecht zu gewähren. Was nicht verkauft wurde, durfte der Händler weiterführen, bis die nächste Stadt mit Niederlagsrecht ein mehrtägiges „Halt!“ gebot. Dass diese beständigen Verzögerungen für den Handel im ganzen schweren Nachteil mit sich brachten und nur den Bürgern der betreffenden einzelnen Stapelstädte zu gute kamen, ist leicht zu erkennen.

In der Erfurter Michaelisstraße steht die „Kleine Alte Waage“. Das Gebäude wurde 1354 errichtet und diente seit der Mitte des 15. Jahrhunderts als Lager- und Speichergebäude. Dahinter steht die „Große Alte Waage“. Beide ehemals jüdischen Wohnhäuser wurden seit 1469 als Stapelspeicher und Wohnhaus des Waagemeisters genutzt.

Stapelpflicht und Marktwesen waren damals streng geregelt. Hatte ein Erfurter Kaufherr von auswärts Waren kaufen oder tauschen lassen, so musste der Fuhrmann die Wagen oder Karren zunächst in die Waage, oder wenigstens vor dieselbe führen, dem Waagemeister ansagen und von ihm einschreiben und auszeichnen lassen. Sogar Kleinhändler, die ihr Gut auf Reffen (Rückentragkörbe) oder Schiebkarren fortführten, unterlagen denselben Gesetzen. Der Waagemeister war eidlich vom Rat verpflichtet und hatte das Verrechten und Zuwiegen zu beaufsichtigen. Über die abgefertigten Waren stellte er einen Nachweis über Benennung der Ware, Art der Verpackung und das Datum der Abfertigung aus. Ohne diese Bescheinigung wurde kein Fuhrmann aus den Toren gelassen. Vermutete der Waagemeister Betrug, so war er befugt, die gemeldeten Güter vom Frachtwagen zu nehmen, die Ballen und Kisten öffnen und genau untersuchen zu lassen. Hatte der Fuhrherr Ware verschwiegen oder für wertvolles Gut etwas wohlfeiler zu verzollendes angegeben, so musste er eine hohe Geldbuße bezahlen. Im Wiederholungsfalle konnte einem betrügerischen Einwohner sogar das Bürgerrecht entzogen werden.

Handwerker mussten ihre Rohstoffe über die Waage bzw. die städtische Niederlage beziehen. Sowohl Erfurter Bürgern wie auswärtigen Großhändlern hatte der Rat gegen Miete im Kaufhaus Kammern zum Niederlegen ihrer Güter eingeräumt. Doch durfte kein Fremder, weder in eigener Person noch durch einen „Diener“ länger als vierzehn Tage in der Waage Güter verkaufen. Nach Ablauf dieser Zeit musste er einem Bürger „Faktorei auftragen“. Strenge Strafe stand auf das Umgehen der Vorschrift über das Niederlegen in der Waage.

Dasselbe Gebot galt den Kannengießern für Zinn, Blei und alte Gefäße. Glockengießer, Kupferschläger, Rotgießer hatten ihre Ware aus der Waage zu holen und durften außerhalb derselben nicht über 25 Pfund verkaufen. Wer mit Pech zu tun hat, wie Böttcher, Seiler und „Becherer“ (Pechhändler), wurde angewiesen, sich damit in der Waage zu versehen. Selbst die Schmiede, Plattner (Rüstungsschmiede) und Sporer (Steigbügelmacher) hatten alles Eisenwerk aus dem städtischen Kaufhaus zu holen und zu verzollen. Den Hökern (Hausierer) sah man scharf auf die Finger, damit sie ihre Ware nicht etwa zu Hause verkauften, ehe sie in der Waage angesagt war. Honigseim, den die Pfefferküchler tonnen- oder halbtonnenweise bezogen, oder das Wachs, das sie verkaufen wollten, musste zuerst in die Waage. Ebenso die „Pflocken“ (Flocken, lose Wolle), Farbe, das Garn und der Sinder, den die Schaleuner (Schalun: Decken und Teppiche), Ziechener (Zieche mhd. = Kissen-Überzug) und Leineweber brauchten. Auch die Thüringer Erzeugnisse waren, sofern sie auf Gewerbe „angekauft und anderweit vertauscht oder verpfundet werden sollten“, nicht frei vom Verrechten. Die Waagordnung von 1631 nennt als speziell Thüringer Ware, die „allhier im Lande erwachsen oder gemacht und zugerichtet sei“: Korn, Roggen, Gerste, Malz, Hafer, Erbsen, Wehr- oder Klafferholz, Waid, Rüb- und Zwiebelsamen, auch allerhand ander Gesämig, Kraut, Zwiebel und andere Gärtnersware; Branntwein, Saflor (Färberdistel), Hopfen, allerlei Garn, Leder, Teppich, Schalaunen (kurze Mäntel ohne Ärmel), leinen und wolene Bänder, Seife und Stärke“. Nur der Handel mit Zitronen, Pomeranzen und „Äpfeln de china“ (Apfelsinen) blieb „der Bürgerschaft zum Besten“ allezeit frei.

(Quelle: Luise Gerbing: „Erfurter Handel und Handelsstraßen“, in „Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt“, Erfurt 1900)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: In Erfurt ist die Waagegasse mit ihren historischen Speicherhäusern noch immer ein lebendiges Zeugnis für Handel und Verkehr vor hunderten von Jahren.

unten: An der Ecke Waagegasse/ Michaelisstraße befinden sich die Gebäude der ehemaligen „Kleinen“ und der „Alten Waage“.

„Reichskommissariat Ukraine“ in Rivne

Nachdem die Rote Armee in Folge des Hitler-Stalin-Paktes 1939 das bis dahin polnische Wolhynien besetzt hatte, empfanden viele ukrainischen Bürger den Einmarsch der Deutschen Wehrmacht im Juni 1941 als Befreiung. Am 01. September 1941 wurde jedoch das „Reichskommissariat Ukraine“ gegründet, das eine brutale nationalsozialistische Okkupationspolitik betrieb, die die Ermordung der jüdischen Bevölkerung und die Deportation von Millionen Ukrainern zur Zwangsarbeit nach Deutschland zur Folge hatte. Der Verwaltungssitz des Reichskommissariats Ukraine wurde in Rivne eingerichtet. Die Stadt lag innerhalb des besetzten Gebietes durch die Anbindung an die VIA REGIA-Fernstraßen nach Westen und nach Kiev in verkehrsgünstiger Lage. Als Amtsgebäude wurde das städtische Lyzeum gewählt, das bereits im Februar 1920 für einige Wochen Regierungssitz der auf der Flucht vor den Bolschewiki befindlichen ukrainischen Petljura-Regierung gewesen war.

1941 übernahm der damalige „Reichsverteidigungskommissar für Ostpreußen“, Erich Koch, die Funktionen eines Reichskommissars für die Ukraine. Damit reichte sein Herrschaftsbereich im September 1942 von Königsberg bis zum Schwarzen Meer und auf die Ostseite des Dnjepr. Es umfasste deutsches, polnisches und ukrainisches Territorium. Anfang 1944, als nur noch wenige ukrainische Gebiete von der Roten Armee nicht zurück erobert waren, wurde das Reichskommissariat aufgelöst und die verbliebenen Landstriche der Verwaltung des Reichskommissariats Ostland unterstellt. Im gleichen Jahr befreiten Truppen der Roten Armee auch die Stadt Rivne von der deutschen Besatzung.

Koch wurde 1958 in Warschau zum Tode verurteilt. Die Strafe wurde jedoch ein Jahr später in lebenslängliche Haft umgewandelt. Die von ihm in der Ukraine begangenen Kriegsverbrechen kamen dabei nicht zur Anklage. Er starb 1986 im Alter von 90 Jahren im polnischen Staatsgefängnis in Barczewo (Wartenburg).

Der ehemalige Sitz des „Reichskommissariats Ukraine“ beherbergt heute das Regionalmuseum des Rivnenser Gebietes. Nebenan hat der Bunker des Reichskommissars die Zerstörungen des Krieges überdauert. Er befindet sich heute in Privatbesitz.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: historische Ansichtskarte
vom „Reichskommissariat Ukraine“

Mitte: das Regionalmuseum des Rivnensker Gebietes

unten: der ehemalige Bunker
des „Reichskommissars für die Ukraine“

49 Der Mord am Grenzschützer Hans Martin Plüschke

Der Fall gehört zu den rätselhaftesten in der deutsch-deutschen Grenzgeschichte: Ein Bundesgrenzschützer erschießt vor 50 Jahren einen DDR-Soldaten. Die Identität des BGS-Mannes bleibt 35 Jahre geheim. Als sich der Schütze offenbart, wird er 1998 getötet.

Im August 1962, ein Jahr nach dem Bau der Berliner Mauer riegelt die DDR auch die Grenze zwischen Hessen und Thüringen dicht ab. Dabei treffen am 14. August Posten aus Ost- und Westdeutschland aufeinander. Es fallen Schüsse. Ein Hauptmann der DDR-Grenztruppen stirbt. Der Fall wird nie restlos geklärt. Jahre nach der Wende wird der Schütze selbst erschossen.

An der VIA REGIA zwischen dem hessischen Rasdorf-Setzelbach (Kreis Fulda) und dem thüringischen Geisa-Wiesenfeld (Wartburgkreis) bauen 200 DDR-Grenzsoldaten einen stabilen Grenzzaun. Der damals 23 Jahre alte Oberjäger des Bundesgrenzschutzes (BGS), Hans Martin Plüschke, befindet sich mit zwei Kameraden gegen elf Uhr vormittags auf einem Inspektionsgang, als Schüsse fallen. Ein Kompaniechef der Grenztruppen, der 35 Jahre alte Hauptmann Rudi Arnstadt, schießt ohne Vorwarnung mit einer Pistole in Richtung Westen.

Möglicherweise gelten die Schüsse gar nicht der BGS-Streife. Es ist gut möglich, dass der DDR-Hauptmann den Fluchtversuch eines Soldaten unterbinden will. Tage zuvor war in diesem Abschnitt einem DDR-Grenzer die Flucht gelungen.

Die BGS-Patrouille sieht sich als Ziel der Attacke. Plüschke erwidert das Feuer. Eine Kugel trifft Arnstadt oberhalb des rechten Auges tödlich. Plüschke erklärt später, er habe nicht gezielt, sondern sei nach den Schüssen aus dem Osten herumgefahren und habe aus der Hüfte mit dem Schnellfeuergewehr einfach abgedrückt.

Die Staatsanwaltschaft Fulda ermittelt und stellt das Verfahren dann im Oktober 1962 ein: Plüschke habe in Notwehr gehandelt. Die DDR hingegen spricht von einer westdeutschen „Provokation“ und „Bonner Mördern“.

Wer den tödlichen Schuss abgab, blieb geheim. Der Schütze und die Behörden schwiegen. Plüschke schied 1970 aus dem BGS aus und baute im nahen Hünfeld eine Taxifirma auf. Aus Furcht vor Rache aus dem Osten führte er oft eine Waffe mit sich. „Ich hatte die meiste Angst davor, dass die meine Kinder entführen“, sagte der fünffache Vater 1997 in einem Fernsehinterview zum 35. Jahrestag der Schüsse. Darin bekannte sich Plüschke erstmals öffentlich, 1962 den tödlichen Schuss auf den DDR-Grenzer abgegeben zu haben.

Sieben Monate später ist er tot. Am 15. März 1998 ist er nachts als Taxifahrer unterwegs. Um 4.10 Uhr wird er, 70 Meter von seinem BMW entfernt, erschossen. Die Kugel trifft ihn - so wie den Grenzer Arnstadt - oberhalb des rechten Auges. Nur Zufall? Der Tatort, ein Feldweg an der Bundesstraße 84 zwischen Hünfeld und Neuwirtshaus, ist nur acht Kilometer vom Tatort des Jahres 1962 entfernt.

Der Mörder raubt weder Geld noch Papiere, obwohl die Geldbörse sichtbar im Auto steckte. Die „Fuldaer Zeitung“ schreibt von einer „Hinrichtung“. Vom Täter fehlt jede Spur. 2008 stellen Spezialisten des Hessischen Landeskriminalamts am Auto des Opfers und an dessen Kleidung mit neuen Methoden DNA-Spuren fest. Aber auch das bringt sie nicht weiter.

„Wir sind mehr als 100 Spuren nachgegangen - ohne Erfolg“, sagt Staatsanwalt Harry Wilke. Auch die Möglichkeit, dass der Mord von 1998 ein Racheakt sei, sei dabei intensiv geprüft worden. Konkrete Hinweise für die Annahme habe es aber nicht gegeben. „Die Akten werden nicht weggelegt. Wenn es neue Spuren gibt, gehen wir ihnen nach. Das ist aber nicht sehr wahrscheinlich“, so Wilke. Der Fall bleibe im Blick der Fuldaer Ermittlungsbehörden. Denn Mord verjährt nicht.

(Quelle: Volker Nies, Hünfeld/Fulda in: Fuldaer Zeitung 12. August 2012)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: DDR-Grenzsicherungsarbeiten in der Rhön im August 1962. Hauptmann Rudi Arnstadt hatte den Auftrag, die Bauarbeiten zu überwachen.
Foto: Archiv des BStU

unten: Auf der B 84 zwischen Hünfeld und Rasdorf, in der Herbertsdelle, wurde Hans Plüschke (kleines Foto) ermordet. Fotos: Karl-Heinz Burkhardt, Quelle: Fuldaer Zeitung 12. August 2012



Die Geschichte von Tarnów, ca. 80 km östlich von Kraków, ist signifikant für die Entwicklung der Städte im Südosten Polens. Die erste urkundliche Erwähnung von Tarnów stammt aus dem Jahre 1124. Die Stadtrechte wurden am 7. März 1330 verliehen. Die Lage der Stadt erwies sich als außerordentlich günstig. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts entstand hier ein neuer Handelsweg nach Osten, der in der Regierungszeit von Kazimierz III. Wielki das Ergebnis der Angliederung des russischen Galizien an Polen war und bis heute der wichtigste Wegeverlauf der VIA REGIA von Kraków nach Lviv – Kiev ist. Der neue Weg gewann gegenüber der bereits bestehenden Verbindung über Sandomierz rasch an größerer Bedeutung. Dank dieser Lage nahm Tarnów in den folgenden Jahrhunderten eine sehr erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung.

Viele deutsche Siedler aus Krakau und Nowy Sącz sind nach Tarnów gekommen, die sich aber alsbald polonisiert haben. Im 16. Jahrhundert kamen zahlreiche Schotten, die im Fernhandel tätig waren.

Aus dieser Zeit stammen mehrere repräsentative Kaufmannshäuser am Marktplatz. Das Haus Nr. 20 wurde 1565 unter dem Einfluss der Renaissance erbaut und gehörte zu dieser Zeit wohlhabenden schottischen Händlern. Im 17. Jahrhundert wurde es der Ort einer arianistischen Kapelle, bis es ab dem Ende des 18. Jahrhunderts als Freimaurerloge diente. Gegenwärtig befindet sich hier das Regionalmuseum Tarnów. Das Haus Nr. 21 wurde wahrscheinlich 1568 im Renaissancestil errichtet und wird heute ebenfalls vom Museum genutzt.

Das Regionalmuseum Tarnow wurde 1927 von Józef Jakubowski gegründet. Unter Anderem beherbergt es eine einzigartige Sammlung über die Geschichte und Kultur der Roma. Zu seinen Außenstellen gehört auch das Ritterschloss in Debno, das mit Blumen bemalte Gehöft in Zalipie und ein Museum mit Erinnerungsstücken an den Maler Jan Matejko in Nowy Wiśnicz.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.: Die Pöppelmannbrücke nach der Zerstörung durch das Muldehochwasser 2002



Am 18. und 19. August 2012 gedachte Grimma der Jahrhundertflut - und hatte dabei neben Nachdenklichkeit auch Grund zur Freude: Die bedeutende Pöppelmannbrücke überspannt wieder die Mulde. Im Sommer 2002 fiel das Bauwerk der Jahrhundertflut zum Opfer. Allein in Grimma richtete die Flut mit dem höchsten Pegelstand von knapp neun Metern einen Schaden von über 250 Millionen Euro an. Das Hochwasser zerstörte auch zwei Pfeiler der historischen Brücke und riss das Sprengwerk herunter. Der Mittelteil der Brücke musste gesprengt werden. Im September 2006 stimmte der Stadtrat gegen den originalgetreuen Nachbau und entschied sich für den Hochwasserschutz. Der mittlere freistehende Pfeiler verschwand und ein neues 65 Meter langes Stahlbetonsprengwerk verbindet die historischen Überreste. An der Ostseite wird die Brücke durch einen neuen originalgetreuen Bogen ergänzt.

Die 149 Meter lange Brücke wurde in den Jahren 1716 bis 1719 durch den Baumeister des Dresdener Zwingers, Daniel Matthäus Pöppelmann, erbaut. Sie löste den hölzernen Vorgänger von 1292 im Zuge des Ausbaus der sächsischen Eilpoststrecke Leipzig-Dresden ab. Bereits über 700 Jahre besteht diese Brückenverbindung über die Vereinigte Mulde. Seit dem Mittelalter bis weit in die Neuzeit galt die Stelle als wichtige Überquerung für Handelsreisende und Siedler durch Europa. Die VIA REGIA kreuzt sich hier mit der Alten Salzstraße. Heute ist die Brücke Kreuzungspunkt für zahlreiche überregional bedeutsame Rad- und Wanderwege. So endet und beginnt die Parthe-Mulde-Radrouten oder der Muldentalbahnradweg auf dem Brückenpflaster. Und auch Radwanderer, die auf dem Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ von Frankfurt am Main nach Krakau unterwegs sind und von Wurzen aus einen Abstecher nach Grimma unternehmen, kommen unweigerlich an dem Wappenstein vorbei, der – frei übersetzt – die Inschrift trägt: „Für die Ewigkeit“ sei das Bauwerk errichtet worden, „unter der Herrschaft und auf Kosten Friedrich Augusts, König von Polen und Kurfürst von Sachsen“.

(Quelle: www.poeppepmannbruecke.de)

Die Kathedrale von Santiago de Compostela



Die Ort wurde bereits um 830 zur Wallfahrtsstätte. Als man die in einem Grab gefundenen Gebeine dem Apostel Jakobus zuschrieb, entwickelte sich Santiago de Compostela rasch zu einem der bedeutendsten Pilgerziele des christlichen Mittelalters. Die Legende, wonach Jakobus in Spanien gepredigt hat, wird von der modernen Geschichtsforschung allerdings als unhistorisch betrachtet. Und es gibt auch keinen Anhaltspunkt für die Vermutung, dass die Reliquien echt sind.

Der Weg zum Grab des Apostels wurde jedoch bis weit ins 16. Jahrhundert hinein die Hauptzielrichtung des christlichen Pilgerwesens, das allerdings auf Grund vielfältiger Ursachen zunehmend in eine materielle und moralische Krise geriet.

Da am Ende des 17. Jahrhunderts die Kriege abklangen, die Mittel- und Westeuropa lange Zeit erschüttert hatten, und die Verkehrswege sicherer wurden, kam es in dieser Zeit erneut zu einem deutlichen Aufschwung der alten europäischen Pilgerfahrt. Im Jahre 1717 kamen bereits wieder so viele Pilger nach Compostela, dass die Zahl der Beichtväter nicht ausreichte. Die Santiago-Pilgerfahrt erreichte im frühen 18. Jahrhundert einen neuen Höhepunkt. Am Vorabend der Französischen Revolution war sie eine zwar nicht mehr spektakuläre, aber immer noch sehr populäre Erscheinung von beachtlicher europäischer Resonanz. Stadt und Kathedrale präsentierten sich jetzt den Pilgern prächtiger denn je, da die immer noch beträchtlichen Einnahmen der Kathedrale eine rege Bautätigkeit ermöglichten, die ihren Höhepunkt in der architektonischen Neugestaltung des Bauwerkes fand. Die größte romanische Kirche der Christenheit erhielt in den Jahren 1738 bis 1750 eine imponierende, zu den zwei 70 Meter hohen Türmen emporstrebende Westfassade, die zu den gewaltigsten Schöpfungen des europäischen Barock gehört.

Diese Kathedrale, die über dem Grab des Heiligen errichtet wurde, ist eines der großen europäischen Bau- und Denkmäler. Sie wurde seit 1077 unter der Herrschaft des Königs von Asturien, Alfons VI., über den Resten einer älteren Kirche aus dem 8. Jahrhundert errichtet. Jetzt ist nur noch das romanische Südportal in der ursprünglichen Gestalt erhalten.

Die im Laufe der Jahrhunderte erfolgten zahlreichen Umbauten der Kathedrale, deren Grundfläche von ehemals 8.200 m² auf 23.000 m² erweitert wurde, führen heute mit dem romanischen Südportal, der barocken West- und der klassizistischen Nordfassade sowie den gotischen Kreuzgängen im Inneren mehrere Baustile zusammen.

Das gesamte Stadtbild und auch das kulturelle Leben der Stadt ist bis in die Gegenwart auf die Tradition des Jakobsweges ausgelegt. Die Altstadt mit der Kathedrale wurde im Jahre 1985 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Santiago de Compostela war im Jahr 2000 Kulturhauptstadt Europas. Der seit dem Ende der Franco-Diktatur wiederbelebte Camino de Santiago (Jakobsweg) wurde 1987 zur ersten Kulturstraße des Europarates ernannt und verläuft teilweise identisch mit der VIA REGIA.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.: Quelle www.anne-sternenweg.blogspot.com

53 Der Dichter Georg Trakl in Gródek Jagiellonski (Horodok)

Während des Ersten Weltkrieges rollte in den Jahren 1914/ 1915 eine blutige Kriegswalze über Galizien und Wolhynien hinweg. Die Offensive der russischen Armee gegen Österreich-Ungarn, die zur Besetzung von sechs Siebteln des galizischen Territoriums führte, wurde erst bei Krakau im November 1914 aufgehalten.

Die heute ukrainische Kleinstadt Horodok (Gródek Jagiellonski, ca. 30 km westlich von Lemberg [Lviv]) befand sich aufgrund ihrer Lage an der VIA REGIA mehrfach im Frontverlauf. Ende August 1914 erfolgte im Zuge der russischen Besetzung Galiziens eine Offensive, die das österreich-ungarische Heer nach Gródek zurückdrängte. Am 7. September 1914 eroberten die Russen in der Schlacht bei Gródek die Stadt.

Seine Erlebnisse während der Schlacht verarbeitete der österreichische Dichter Georg Trakl in seinem Gedicht „Grodek“. Er hatte als Militärarzt in Gródek während dieser Zeit fast einhundert Schwerverwundete unter schlechten Bedingungen allein und ohne zureichendes Material zu versorgen. Zwei Tage und zwei Nächte arbeitete er in dem Lazarett, das später in der Presse als eine der „Todesgruben von Galizien“ bezeichnet wurde. Trakl hatte keine Möglichkeit, den Sterbenden zu Hilfe zu kommen, was ihn in Verzweiflung stürzte. Nach dem Zeugnis seiner Vorgesetzten waren in dieser Zeit außerdem dreizehn Ruthenen (Ukrainer) auf Bäumen vor dem Sanitätszelt gehängt worden. Trakl erlitt daraufhin einen Nervenzusammenbruch und wurde in ein Militärlazarett in Kraków eingewiesen, wo er am 3. November 1914 verstarb.

Grodek

Am Abend tönen die herbstlichen Wälder
Von tödlichen Waffen, die goldnen Ebenen
Und blauen Seen, darüber die Sonne
Düstrer hinrollt; umfängt die Nacht

Sterbende Krieger, die wilde Klage
Ihrer zerbrochenen Münder.
Doch stille sammelt im Weidengrund
Rotes Gewölk, darin ein zürnender Gott wohnt,
Das vergossne Blut sich, mondne Kühle;

Alle Straßen münden in schwarze Verwesung.
Unter goldnem Gezweig der Nacht und Sternen
Es schwankt der Schwester Schatten durch den schweigenden Hain,
Zu grüßen die Geister der Helden, die blutenden Häupter;
Und leise tönen im Rohr die dunkeln Flöten des Herbstes.

O stolzere Trauer! ihr ehernen Altäre,
Die heiße Flamme des Geistes nährt heute ein gewaltiger Schmerz,
Die ungeborenen Enkel.

Die von der k.u.k. Armee erbauten Kasernen sind in Horodok noch vorhanden. Sie wurden später von polnischen, deutschen und sowjetischen Truppen genutzt. Die Gebäude stehen heute leer.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben links: Georg Trakl

oben rechts: 2003 wurde in Horodok am Haus der heutigen Zahnklinik,
in dem der Dichter untergebracht war, eine Georg-Trakl-Gedenktafel enthüllt.

darunter: ehemalige Kasernen der k.u.k. Armee in Horodok.

54 Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) und die VIA REGIA

Friedrich I. aus dem schwäbischen Adelsgeschlecht der Staufer wurde im Jahre 1152 zum römisch-deutschen König gewählt (1155 zum römisch-deutschen Kaiser).

Seit 1147 fanden die meisten Königswahlen in Frankfurt am Main statt. Aachen war bis zum Jahre 1531 die Stadt, in der die meisten Krönungen der römisch-deutschen Könige vollzogen wurden. Karl-Friedrich Amendt (Verein zur Förderung der Denkmalpflege und des Heimatmuseums in Sinzig e.V.) schreibt über den Krönungszug Friedrichs auf der VIA REGIA von Frankfurt nach Aachen: Am 24. März 1152 wurde Friedrich in Frankfurt zum deutschen König gewählt, zwei Tage später ließ er sich mit seinem Gefolge per Schiff den Rhein und Main hinunter bis Sinzig fahren, übernachtete in der dortigen Pfalz und setzte anschließend die Reise auf dem Landwege fort. Am 8. März erreichte er Aachen und schon am selben Tage fand in der Pfalzkapelle (Dom) die feierliche Krönung statt.

Um Aachen zu erreichen, waren Schiffspassagen von Frankfurt nach Sinzig eher die Ausnahme. Spätestens seit der Zeit Karls des Großen gab es lt. Dietmar Kottmann (Geschichtsverein Aachen e.V.) einen linksrheinischen Landweg, der von Frankfurt aus über die Orte Höchst, Hochheim, Mainz, Ingelheim, Bingen, Bacharach, St. Goar, Boppard, Koblenz, Andernach, Breisig nach Sinzig und von hier aus weiter über Düren nach Aachen führte. Dieser Weg wird als Alte Frankfurter Heerstraße bezeichnet und ist ein VIA REGIA-Wegeabschnitt, der Flandern und England über Frankfurt nach Osten mit Hessen, Sachsen, Böhmen, Polen und der Ukraine verband.

Die Herrschaft Kaiser Barbarossas sollte jedoch noch eine weiter reichende Bedeutung für die Geschichte der VIA REGIA erlangen. Das Deutsche Reich kannte zu dieser Zeit noch keine „Residenzstadt“. Die Könige regierten in der Form des „Wanderkönigtums“. Auf ihren Zügen verweilten sie längere Zeit in Bischofsstädten, großen Abteien und Pfalzen. Hier hielten sie Reichstage ab, sprachen Recht und empfingen Gesandte und Bittsteller. Die Pfalzen waren darüber hinaus Verwaltungszentren für die Reichslandschaften. Als bedeutender Standort sollte sich dabei die fränkische „villa luthra“, das spätere Kaiserslautern, erweisen. Am Ende des 10. Jahrhunderts gelangte der Hof in den Besitz der salischen Kaiser und schließlich an Friedrich I. Barbarossa, der in der Mitte des 12. Jahrhunderts an dieser Stelle eine stattliche Kaiserpfalz errichten ließ. Etwa 150 km weiter östlich gründete er 1170 durch den Zusammenschluss dreier dörflicher Siedlungen die Reichsstadt Gelnhausen. Schon früh befand sich an dieser Stelle, an einem Kreuzungspunkt uralter Völkerwege und des einst schiffbaren Flüsschens Kinzig, der Sitz eines fränkischen Königshofes. Auch an dieser Schlüsselstelle errichtete Kaiser Friedrich I. eine Pfalz als repräsentativen Wohn- und Verwaltungssitz. Die Gelnhäuser Kaiserpfalz (auch „Barbarossaburg“ genannt) ist die am besten erhaltene unter allen staufischen Palastgebäuden in Deutschland.

Kaiserliche Privilegien und die verkehrsgünstige Lage ließen Gelnhausen rasch zu einem Anziehungspunkt für Kaufleute und Handwerker werden, die der Stadt allmählich zu ansehnlichem Reichtum verhelfen und sie zu einem zentralen Ort des mittelalterlichen Fernhandels machten. Seit dieser Zeit löste die durch Gelnhausen führende Kinzigtalstraße, die als VIA REGIA unter dem Geleit- und Friedensschutz des Kaisers Friedrich stand und per Dekret allen Reisenden auf dieser Straße sicheres Geleit zusicherte, die bis dahin dominierende Hohe Straße oder Antsanvia in ihrer Bedeutung als Haupttroute ab, die von Frankfurt in Richtung Osten führte.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:
drei staufische Kaiserpfalzen
an VIA REGIA-Wegeabschnitten:
oben : Kaiserslautern
Mitte: Gelnhausen
unten: Ingelheim

55 Der „Brave Soldat Schwejk“ in Przemyśl

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschärfte sich auf europäischer Ebene auch der Interessengegensatz zwischen Österreich-Ungarn und Russland und führte deshalb in den durch Russland und Österreich-Ungarn besetzten Gebieten Polens zu verstärkten Anstrengungen zur Grenzsicherung. Aufgrund der strategischen Lage der VIA REGIA-Stadt Przemyśl unweit der österreichischen Grenze zu Russland errichtete die k.u.k. Monarchie seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hier eine der größten Festungsanlagen Europas.

Nach Beginn des Ersten Weltkrieges begann am 24. September 1914 die Belagerung der Festung durch die russische Armee und endete im Frühjahr 1915 mit der Kapitulation der österreichisch-ungarischen Truppen. Die Festung wurde gesprengt, Waffen, Munition, Brücken und alle Dokumente wurden vernichtet. In die zerstörte Stadt marschierten die russischen Soldaten ein, im April 1915 besuchte Zar Nikolaus II. die Sieger in Przemyśl. Die Verluste, die die österreichisch-ungarische Armee erlitten hatte, waren enorm. Von den 800.000 Mann, die mit den Operationen am nordöstlichen Kriegsschauplatz begonnen hatten, waren 1914 rund 400.000 verlorengegangen, davon 100.000 Kriegsgefangene und 155.000 bis 189.000 Tote – fast die Hälfte des Friedensheeres. Die Russen hatten „nur“ 250.000 Mann verloren.

Die Reste der Schanzen, Artillerieforts, Panzerforts und Feldbefestigungen der Festung Przemyśl sind seit ihrer Zerstörung weitgehend unverändert erhalten geblieben, wenn sie auch bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts hinein als Quelle für Baumaterial für Wege, Häuser und Bauernhöfe genutzt wurden.

Was einst bitterer Ernst war und den Kämpfen im Westen um Verdun oder die Marne an Grausamkeit, Sinnlosigkeit und Opferzahlen in nichts nachstand, ist heute romantisch-geheimnisvoll überwuchert. Der Ort verlockt zum Räuber- und Gendarm-Spielen und wird auch erfolgreich zu derartigen Abenteuern genutzt.

Als Impulsgeber fungiert die literarische Figur des „Braven Soldaten Schwejk“. Der vierte und letzte Band des Romans „Die Abenteuer des braven Soldaten Schwejk“ von Jaroslav Hašek mit dem Titel „Fortsetzung des glorreichen Debakels“ widmet sich fast vollständig den Ereignissen, die dessen Held nach der Rückeroberung der Festung durch die österreichisch-ungarische Armee im Juli 1915 erlebte. Schwejk wurde von einer Patrouille der Feldgendarmerie als entfloherer russischer Gefangener festgenommen – weil er an einem Teich die Uniform eines russischen Soldaten gefunden und aus Neugier angezogen hatte. Zuerst als entfloherer Gefangener behandelt, wurde er bald darauf als russischer Spion eingestuft und musste zu Fuß von Dobromyl nach Przemyśl marschieren. „Erst in Przemyśl, wo die Gefangenen abends in irgendein in Trümmern liegendes Fort der inneren Zone getrieben wurden, konnte Schwejk in einem Stall der Festungsartillerie ausruhen...“ (J. Hašek, „Die Abenteuer des braven Soldaten Schwejk“, Bd. IV)

Auf dem Marktplatz der Stadt Przemyśl steht seit 2008 ein Denkmal, das den braven königlich-kaiserlichen Soldaten Schwejk auf einer Munitionskiste sitzend zeigt, seinen geliebten Krug und seine Pfeife in den Händen. 1997 hat sich in Przemyśl ein Schwejk-Verein gegründet, der die Figur des „braven Soldaten“ zu einem touristisch relevanten Produkt entwickelt hat. Schwejks Spuren kann man auf einem Wanderweg in Przemyśl sowie auf dem Radweg R63 Slowakei–Polen folgen. Der Verein der Freunde des Braven Soldaten Schwejk in Przemyśl organisiert auch populäre Veranstaltungen in der Festung, feucht-fröhliche Partys und gesellige „Manöver“ am Tisch und am Lagerfeuer sowie das „Große Schwejk-Manöver“ in der Festung Przemyśl, das alljährlich im Juli stattfindet.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Schwejk-Skulptur auf dem Markt-
platz in Przemyśl von Jacek Szpak

unten: Ruinen der Festung Przemyśl
im Jahre 2003



56 Siebenmeilenstiefel



Abbn.:

links: Frachtfuhrmann im 16. Jahrhundert

rechts: Figur eines Fuhrmanns im Historischen Museum in Gotha

Der zunehmende Fernhandel sorgte seit dem 16. Jahrhundert für genügend Bedarf an Fuhrwerken und Fuhrleuten. Sie rekrutierten sich meist aus den Regionen entlang der „Straße“, wo die Landwirtschaft nicht mehr genügend für alle abwarf. Stattdessen erzielte eine zunehmend wachsende Zahl der Einwohner ihr Einkommen mit Lohnfahrten für Kaufleute und Gastwirte, oder betätigten sich selbständig als Fuhrunternehmer. Die Fuhrleute, auch „Haderer“ genannt, trugen zum Zeichen ihres Berufsstandes einen blauen Kittel, dazu ein rotes Tuch und schwere, bis über die Knie reichende Stiefel. Sie mussten geschickt mit der Peitsche umgehen können und etwas von Pferden verstehen, wollten sie mit ihnen vorwärts kommen, sei es mit Flüchen oder guten Worten. Mit Zwischenfällen mussten die Fuhrleute auf ihren Fahrten immer rechnen. Wagenladungen konnten ins Rollen kommen oder die Pferde konnten scheuen. Allein den Bremsschuh unter die Hinterräder zu klemmen, war eine gefährliche Arbeit. In den Geschichten, die sich die Haderer erzählten, erschienen sie dann wieder, die Verunglückten, die keine Ruhe finden konnten: An den Unfallorten scheuten immer wieder die Pferde, bisweilen wurden dort Geister gesehen...

Gewöhnlich saß der Fuhrmann zum Anfeuern der Tiere auf einem der hinteren Pferde und trieb von dort sein Gespann an. Dabei konnte ihm die schwere Deichsel empfindlich an die Beine schlagen, wogegen er sich mit dicken, ledernen Stiefelschäften schützte. Später wurden daraus die etwas leichteren „Siebenmeilenstiefel“, so benannt nach der Tagesdistanz einer Eilkutsche des 19. Jahrhunderts – und das waren ca. 50 km. Zu dieser Zeit saß der „Postillon“, auch „Schwager“ genannt, bereits auf dem Bock des Wagens und lenkte von dort sein Gespann...

Sophie von La Roche auf der Reise von Hanau nach Weimar

57

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.: Sophie von La Roche,
Gemälde von Georg Oswald May, 1778

Die Verfasserin der „Geschichte des Fräulein von Sternheim“ war Großmutter von Bettina und Clemens von Brentano. Sie hatte einen umfangreichen Briefwechsel mit wichtigen Personen des 18. Jahrhunderts und gab die erste Frauenzeitschrift in Deutschland heraus. In ihrem Salon in Koblenz-Ehrenbreitstein trafen sich Schriftsteller der Aufklärung und des Sturm und Drang. (...) In ihrem Buch „Reise von Offenbach nach Weimar und Schönebeck im Jahre 1799“ schreibt Sophie von La Roche über ihre Reise auf der VIA REGIA nach Thüringen.(...) „Wünsche der Freunde und Bekannten umschwebten uns, und die Sonne verschönerte nicht allein die an sich angenehmen Gegenden von Hanau, sondern auch die, bis zu der höchsten Beschwerde und Gefahr der Reisenden, vernachlässigte Landstraße bey der Stadt Gelnhäusen, welche ich sehr gerne dem großen benachbarten Reichsfürsten – oder dem würdigen Bischof von Fulda in die Vormundschaft geben möchte, damit ihre Vorgesetzten lernen könnten, wie man mit Klugheit für das Beste seines eigenen Gebiets, und nach Pflicht der Menschliebe für die Wege sorgt, und zum Wohlthäter der Reisenden, und der uns allen so nützlichen Geschöpfe, der Zugthiere wird. Das erstemal kam ich in das so gut angebaute Fuldische Land, und genoß die vortrefflich angelegten Landstraßen, welche über sanft-abhängend gemachte Berge, und durch fruchtbare Thäler, längst den schönsten Waldungen sich hinziehen; endigte aber meine zweyte Tagesreise mit einer Wallfahrt auf den Petersberg, um den Segen des geistreichen Domherrn von Bibra abzuholen. Wir fanden bey dem edlen Einsiedler wahre Gastfreyheit, und nach der Vorschrift des Plutarch heitere Weisheiten zur Würze der Speisen. Der Segen von Bibra schützte uns sehr lange, bis in die Nähe des hessischen Städtchens Vacha, wo uns die schlimmsten Wege mit Windstößen und Regengüssen erwarteten, ich aber an einen Freund mich erinnerte, mit welchem ich vor mehreren Jahren nach Marburg reiste, und ihn bei den grundlosen Stellen bey Friedberg und Vilbel wünschen hörte: daß die Landesherren umher alle Tage 4 Stunden in einer Postkalesche hin und her geführt werden, um ihnen durch diese Erfahrung ein gerechtes Gefühl für ihre Nebenmenschen einzuflößen...“

(Quelle: Ludwig Steinfeld, „Chronik einer Straße“, Geiger Verlag, Horb am Neckar, 1989, S. 86)

58 Die Peter-Pauls-Messen in Naumburg

Die alte Bischofsstadt Naumburg, durch ihre Lage an der VIA REGIA als Handelszentrum begünstigt, hatte schon seit dem 11. Jahrhundert einen eigenen, weithin besuchten großen Markt zu Peter und Paul (29. Juni). Konkrete Nachrichten darüber sind seit 1305 überliefert, als die Naumburger Tuchhändler beim Rat ihrer Stadt das Verbot erwirkten, dass kein Fremder zu Naumburg Herrengewand verschneiden durfte außerhalb des Peter-Paul-Marktes.

Von besonderem Interesse ist, dass etwa seit der Mitte des 15. Jahrhunderts der Warenhandel auch zum Peter-Paul-Markt eine neue Qualität erreichte und neue Rahmenbedingungen erforderte. Nachdem bereits zu Beginn des Jahrhunderts bestimmt werden musste, dass Kaufmannskarren und Holzwagen vor der Stadt zu parken hatten und 1401 ein Waagehaus errichtet wurde, erhöhte sich in den nächsten Jahren fortlaufend die Zahl der Kaufleute, die nach Naumburg kamen. 1453 mussten bereits 152 Verkaufsbuden aufgestellt werden und von 1454 bis 1491 steigerten sich die städtischen Einnahmen aus diesem Markt von 284 Schock gr auf 910 Schock gr. Bereits 1481 hatte die Stadt ein Gewandhaus errichten lassen - d. h. zumindest gleichzeitig mit dem nahe gelegenen Leipzig -, 1498 kam die Errichtung eines Kramgewölbes am Kirchhof hinzu; für 1494 vermerkte der Chronist, dass der Markt fast vier Tage gedauert hätte.

Damit gab es in unmittelbarer Nachbarschaft – Naumburg liegt nur etwa 60 km von Leipzig und ca. 75 km von Erfurt entfernt – und an der gleichen Straße vier große Märkte mit 28 Handelstagen, gleichmäßig über das ganze Jahr verteilt.

Eine Konzentration von großen Märkten in regelmäßigen Abständen war nur möglich bei einem umfangreichen und auch ständig steigenden, profitablen Warenaustausch im überregionalen Rahmen. Schließlich haben auch damals die Verantwortlichen in den Städten abgewogen, welche Vorteile die kostspieligen Investitionen in Handelshäuser, Waagehäuser, Marktorganisation usw. bringen konnten; und die Landesherrn haben die erforderlichen Privilegien und Unterstützungen mit Straßenschutz, Straßen- und Brückenbau zweifellos nur gegeben, wenn sie sich davon direkt oder indirekt materiellen Gewinn sichern oder erhoffen konnten.

Kennzeichnend für die Charakterisierung dieser Märkte ist der sich im 15. Jahrhundert stürmisch vollziehende europaweite Prozess des verstärkten Warenaustauschs und die beginnende überregionale Arbeitsteilung. Die Markt-Geschäfte erreichten eine völlig neue Qualität mit bisher unbekanntem Waren, Werten und Quantitäten sowie Handelsverbindungen.

Die Naumburger Märkte bestanden bis ins 18. Jahrhundert. Heutzutage wird unter dem Namen Peter-Pauls-Messe jährlich am letzten Juni-Sonntag in Naumburg eine Handwerks- und Handelsmesse veranstaltet, auf der sich anlässlich des Kirschfestes regionales historisches Handwerk wie Bürstenmacher, Steinmetze, Drucker oder Schmiede vorstellen.

(Quelle: Prof. Dr. Manfred Straube: „Die Stellung Mitteleuropas im europäischen Handelsverkehr zu Beginn der Neuzeit“)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:

Die Gebäude rings um den Naumburger Marktplatz entstanden nach dem Stadtbrand 1517 auf ihren Vorgängerbauten im Renaissance- und Barockstil und bilden eine einmalige architektonische Geschlossenheit. Die mehretagigen Dachaufbauten dienten im Mittelalter als Warenspeicher und erinnern an Naumburgs Blütezeit als Messestadt. Charakteristisch sind die Rundbogenerker mit spätgotischem Blendmaßwerk, die mehrere Gebäude am Markt schmücken.





Die Stelle, an der später der „Zollbahnhof“ zwischen dem saarländischen Homburg und Kirkel errichtet wurde, gelangte im Zusammenhang mit der Entwicklung der Straße VIA REGIA erstmals zu Bedeutung, als Napoleon seine „Kaiserstraße“ nach Mainz an diesem Ort vorbei führen ließ. Ursprünglich befand sich hier ein größerer See, der sogenannte „Schwarze See“, der bereits 1434 urkundlich erwähnt wurde. Napoleon ließ den Weiher trockenlegen, um die „Kaiserstraße“ von Metz nach Mainz ohne Hindernisse schnurgerade durch das Gebiet des ehemaligen Gewässers legen zu können.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde im Zuge des Versailler Vertrages das Saargebiet vom Deutschen Reich abgetrennt und 1920 unter Völkerbundmandat, faktisch jedoch unter französische Verwaltung gestellt. Es war vorgesehen, dass ab 1925 an den Grenzen des Saargebietes zu Deutschland Zollschranken errichtet werden. Demzufolge entstand an dieser Stelle ein großer Bahnhof zur Zollabfertigung von Gütern. Hochofenschlacke der Eisenverarbeitung und Abraum aus den Kohlegruben wurden herbeigeschafft, um dem weichen Untergrund Halt zu geben. Am westlichen Rand des Areals musste eine Schlucht gesprengt werden, um die Gleise der Haupteisenbahntrasse zuführen zu können. Dieses Material fand ebenfalls zum Auffüllen Verwendung.

Der große Bahnhof an der Grenze verlor jedoch seine Funktion, als das Saargebiet 1935 „heim ins Reich“ geholt wurde. Das Land gehörte nun zum Verteidigungsbereich „Rote Zone“, es wimmelte von Verboten und Kontrollen. Dann war wieder Krieg. Als „Westbahnhof“ diente der ehemalige Zollbahnhof nun der Verschiebung von Truppen und Munition gen Westen, von Kohle und Stahl in Richtung Osten. Bei zahllosen Bombardements während des Zweiten Weltkriegs wurden die Anlagen weitgehend zerstört. Nach dem Ende des Krieges gehörte das Saarland zunächst zur französischen Besatzungszone, aus der es 1949 heraus gelöst und unter eine separate Verwaltung gestellt wurde, wirtschaftlich jedoch an Frankreich angegliedert blieb. Aufgrund eines Volksentscheides vom 23.10.1955 wurde das Saarland ab 1. Januar 1957 elftes Bundesland der Bundesrepublik Deutschland. Die wirtschaftliche Rückgliederung erfolgte am 6. Juli 1959.

Was vom alten Zollbahnhof noch übrig war, wurde abgebaut. Das Gelände entwickelte sich zunächst ungestört als Biotop. Es entstanden die größten zusammenhängenden Trockenrasenfluren des Saarlandes. Heute wird ein Teil des Areals industriell genutzt. An der Stelle des alten Bahnhofs steht das Restaurant ZOLLBAHNHOF.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Die Stadt Görlitz an der heutigen deutschen Ostgrenze zu Polen war keine landesherrliche Gründung, sondern verdankt ihre Existenz einer Jahrhunderte langen eigenen bürgerlichen Entwicklung, die durch ihre Lage an der VIA REGIA besonders begünstigt war.

Zur Verteidigung der Stadt besaß Görlitz einstmals 32 Basteien, von denen heute noch vier erhalten sind, unter ihnen der Kaisertrutz. Als „Großes Reichenbacher Rondell“ wurde 1490 der Stadtmauer eine Bastion vorgelagert, um die an dieser Stelle von Westen aus in die Stadt führende Handelsstraße VIA REGIA zu schützen. Im Dreißigjährigen Krieg bekam der Kaisertrutz seinen Namen. Die Stadt war von den Schweden besetzt und „trotzte“ den kaiserlichen und sächsischen Truppen vor der Stadt während einer mehrwöchigen Belagerung.

Im Ergebnis des Wiener Kongresses wurde das bis dahin sächsische Görlitz 1815 der preußischen Provinz Schlesien zugeschlagen und gehörte zum Regierungsbezirk Liegnitz (heute Legnica/ PL). 1848 wurde der Kaisertrutz nach Abbruch der Verbindungsmauern zum Reichenbacher Turm und zur Stadtmauer als Hauptwache der preußischen Garnison umgebaut. Sowohl den Stadtgraben um den Trutz als auch sein Untergeschoss verfüllte man. Die neue Wache erhielt einen Arkadenvorbau und zwei flankierende Türmchen.

Im Jahre 2011 war der Kaisertrutz Veranstaltungsort der 3. Sächsischen Landesausstellung unter dem Motto „VIA REGIA – 800 Jahre Bewegung und Begegnung“. Nach der Landesausstellung werden in dem Gebäude in den Jahren 2012 und 2013 schrittweise die neuen Dauerausstellungen des Kulturhistorischen Museums Görlitz der Öffentlichkeit präsentiert.

Das Zentrum Galiziens, die traditionsreiche VIA REGIA-Stadt Львів/ Lviv (ukrainisch), Львов/ Lwow (russisch), Lwów (polnisch), Lemberg (deutsch) galt seit den Zeiten Habsburgs als östlichste Stadt Mitteleuropas - ein Ort vieler Kulturen und Konfessionen. Von 1918 bis 1939 gehörte Lwów zur Zweiten polnischen Republik und wurde im Rahmen des Hitler-Stalin-Paktes 1939 von der Roten Armee besetzt. Am 22. Juni 1941 begann der deutsche Angriff auf die Sowjetunion. Diese hatte zwar intensive Kriegsvorbereitungen betrieben, verfügte aber über keine aktuelle Verteidigungsstrategie. Die Rote Armee, die auf den Überfall nicht vorbereitet war, zog sich zunächst in panischer Eile ins Hinterland zurück.

Eines der ersten Ziele der deutschen Luftwaffe war die Stadt Lwow. Sowjetische Stäbe und Dienststellen begannen daraufhin auch hier, hastig ihren Rückzug vorzubereiten. In den Gefängnissen der Stadt waren antikommunistische Polen und Ukrainer inhaftiert. Sie sollten ins Hinterland transportiert werden. In dem allgemeinen Durcheinander dieser Tage versuchten ukrainische Nationalisten am 25. Juni 1941, drei Tage nach dem Luftangriff, sich gegen die abziehenden Sowjets zu erheben, um die politischen Gefangenen zu retten. Der Aufstand misslang, und die Sowjets liquidierten am 27. und 28. Juni etwa 2.400 Häftlinge, die der Aufstand hatte befreien sollen, durch Genickschüsse.

In den ersten Stunden des 30. Juni besetzen Einheiten der Deutschen Wehrmacht mit Unterstützung ukrainischer Hilfstruppen die Stadt, ohne auf Widerstand zu stoßen. In den drei Gefängnissen haben Soldaten schon nach wenigen Stunden einen grausigen Fund gemacht: Alle Insassen waren ermordet. Die Leichen lagen in den Zellen übereinander gestapelt oder in Massengräbern notdürftig verscharrt.

Wenige Stunden später war Lemberg ein Schauplatz wüster Ausschreitungen. Im Kriegstagebuch des 49. Armeekorps wurde notiert: „Unter der Bevölkerung herrscht über die Schandtaten der Bolschewisten rasende Erbitterung, die sich gegenüber den in der Stadt lebenden Juden, die mit den Bolschewisten zusammengearbeitet haben, Luft macht.“ Doch ganz so „spontan“, als Akt ukrainischen „Volkszorns“ hatten sich die Ereignisse nicht entwickelt. Gegen Mittag waren in den Straßen Plakate und Flugblätter der deutschen Besatzer erschienen. Da stand zu lesen, wer für die Morde verantwortlich war: die „jüdischen Bolschewiken“.

Juden wurden nun aus ihren Häusern geholt oder von der Straße aufgegriffen, zu Sammelstellen abgeführt und dann zu den drei Gefängnissen getrieben. Dort mussten sie die Leichen aus den Zellen und Massengräbern herausholen und zur Identifizierung im Hof der Gefängnisse niederlegen. Schon während des Sammelns und Wegtreibens kam es zu schlimmen Misshandlungen. Die Angriffe steigerten sich zum Terror vor den Gefängnissen: Zivilisten und Bewaffnete standen Spalier und prügeln mit Knüppeln und Gewehrkolben auf die Juden ein. Hunderte Menschen wurden erschlagen. Im Inneren der Gefängnisse spielten sich schreckliche Szenen ab. Während Familienmitglieder nach ihren Angehörigen suchten, zwangen die ukrainischen Soldaten des Bataillons „Nachtigall“ unter dem Befehl deutscher Offiziere die herbeigeschafften Juden, auf Knien zu den Leichen zu kriechen und sie zu waschen. Jüdische Frauen und Mädchen wurden mit Gejohle entkleidet und dann fotografiert; den alten Männern riss man die Barthaare aus. Höhepunkt der Quälereien war das „Spießrutenlaufen“. Auf deutschen Befehl hin stellten sich ukrainische Soldaten in einem Spalier auf und pflanzten das Seitengewehr auf. Durch dieses Spalier mussten nun die auf dem Hof befindlichen Juden laufen, wobei die ukrainischen Soldaten auf sie einschlugen und einstachen. Die Opfer wurden fast sämtlich durch Bajonettstiche getötet.

Am 1. Juli steigerte sich der Terror und breitete sich in der ganzen Stadt aus. Juden, mussten das Trottoir mit bloßen Händen blitzblank putzen, Männer und Frauen wurden von prügelnder Miliz irgendwohin getrieben. Wer sich hinwarf, um nicht weitergehen zu müssen, wurde totgeschlagen. Hernach kamen Trupps mit Karren, die die erschlagenen Juden auflasen.

Am 1. und 2. Juli erreichte die Einsatzgruppe C die Stadt, eine der deutschen „Sondereinheiten“ für Massenmorde an Zivilisten in den besetzten Gebieten. Öffentlich in Erscheinung trat die Einsatzgruppe erstmals am 2. Juli mit der Exekution von 100 Juden; am 4. Juli ermordeten ihre Kommandos 3.000 Juden am Stadtrand. Lemberg gehörte jetzt zum rückwärtigen Armeegebiet. Immer noch mussten jüdische Bürger die Leichen aus den Gefängnissen bergen; die öffentliche Judenjagd aber war zu Ende. 4.000 Menschen waren ihr zum Opfer gefallen.

(Quelle: Hannes Heer „Blutige Ouvertüre - Lemberg, 30. Juni 1941: Mit dem Einmarsch der Wehrmachtstruppen beginnt der Judenmord“)

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

Eines der Gefängnisse in Lviv, in denen sich das grausige Geschehen zu-
trug, wurde im Jahre 2010 als Gedenkstätte eröffnet. Das Gebäude wurde,
nachdem sich die Rote Armee zurück gezogen hatte, von der Gestapo,
anschließend wieder vom NKWD genutzt und ist innen in seiner Original-
ausstattung aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erhalten.



Die VIA REGIA im Abschnitt der Aachen-Frankfurter Heerstraße als Pilgerweg

Seit mehr als einem halben Jahrtausend kommen alle sieben Jahre Pilger zu den fünf Großen Heiligtümern, dem sogenannten Kleid Mariens, den Windeln Christi, dem Enthauptungstuch des heiligen Johannes des Täufers und dem Lendentuch Christi nach Aachen. Nach der Heiligsprechung Karls des Großen auf Veranlassung Friedrich Barbarossas 1165 wurde außerdem für die Gebeine des Kaisers ein goldener Schrein gefertigt, der heute noch im Dom zu Aachen steht. Die Schädeldecke Karls wird in einer goldenen mit Edelsteinen verzierten Büste verehrt. Karl der Große, Kaiser des „Imperium Christianum“ und „Vater des Abendlandes“ hatte mit seiner Pfalzkapelle, die einst Krönungsstätte deutscher Könige war, ein Wallfahrtszentrum geschaffen, das für Jahrhunderte als das Bedeutendste in ganz Deutschland galt.

Die Heiligtümer werden in Aachen in einem vergoldeten Schrein, dem Marienschrein aufbewahrt. Zur Aachener Heiligtumsfahrt 1993 wurde dieser Schrein von zwei Goldschmieden geöffnet. Der Domkustos hob die in Seide verpackten und mit Wachssiegeln versehenen Textilien aus dem Schrein und übergab sie nach alter Tradition Franziskanerschwestern, die die kostbaren Reliquien von Siegel und Verpackung lösten. Anschließend wurden sie im Aachener Dom den Gläubigen präsentiert. Die bisher letzte Zeigung der Heiligtümer fand vom 1. bis 10. Juni 2007 statt.

Ein Pilgerverkehr auf der alten Aachen-Frankfurter Heerstraße wird erstmals 1337 bezeugt. Auffallend im Vergleich zu anderen Straßen ist die große Anzahl von Heiligenhäuschen, Kreuzen und Kapellen, die noch heute an der Straße zwischen Sinzig und Düren zu finden sind. Wir können davon ausgehen, dass diese Denkmale auch Zeichen des regen Pilgerverkehrs auf der Landstraße von und nach Aachen sind. Die Karlsverehrung und die zahlreichen Reliquien zogen Jahrhunderte lang große Pilgerscharen nach Aachen.

Allein aus Ungarn kamen nach Angabe eines Chronisten im Jahre 1510 etwa 5000 Pilger. Von Frankfurt führte der Pilgerweg auf der bedeutenden Handels- und Pilgerstraße des Mittelalters über Mainz, Koblenz nach Andernach. Hier erinnert das „Ungarnkreuz“ in der Liebfrauenkirche an die Ungarn, die hier vor dem ausgemergelten Körper Christi am grünen Holz des Lebensbaumes Kraft für den weiteren Weg nach Aachen schöpften. In Andernach, wo zahlreiche Stiftungen zugunsten der Aachenpilger bestanden, pflegten die Pilger länger zu rasten. Kreuz und Fahne der Ungarn wurden hier aufbewahrt. Ihr Weg führte dann über Sinzig, Bodendorf am Köhlerhof vorbei in Richtung Grafschaft nach Eckendorf. Es muss schon ein besonderes Erlebnis für die Einwohner von Eckendorf gewesen sein, wenn die Ungarnpilger von der Fritzdorfer Windmühle am Schutzengelkreuz vorbei durch den Hohlweg betend und singend in ihrer Pilgerkleidung auf das Dorf zukamen, wo sie herzlich empfangen und mit Speise und Trank versorgt wurden. Sicher haben sie auch am „Frauenpütz“ ihre wunden Füße gebadet. Eine künstliche Wasserleitung führte zur Erfrischung der Durstigen und Matten zum sogenannten „Frauenpütz“ in einem Häuschen, das ehemals an der Landstraße stand. Das Wasser des Pützchens entsprang einer Quelle im „Überfeld“ und wurde durch „Kallen“ (Holzrinnen) einem in dem Häuschen aufgestellten „Sarck“ (Steintrog) zugeführt. An diesem Trog befanden sich „Schebbers“ (Schöpfkellen) zum Schöpfen des Wassers. Aus einem Schriftsatz von 1699 im Pfarrarchiv Eckendorf geht hervor, dass die Kirche von Ahrweiler infolge einer Erbschaft verpflichtet war, das Frauenpützchen zu unterhalten. In Ahrweiler bestand schon im 15. Jahrhundert eine Gildenbruderschaft, zu deren Obliegenheiten es unter anderem gehörte, die armen Pilger zu unterstützen, die auf der Heiligtumsfahrt nach Aachen die Aachener Landstraße benutzen.

Auch heute noch kommen Tausende von Pilgern in Prozessionen zur Heiligtumsfahrt nach Aachen. Pilgerbüchlein und -abzeichen gibt es auch heute noch, jedoch fahren die Pilger meist im Sonderzug oder im vollklimatisierten Omnibus nach Aachen. Wunde Füße holt sich niemand mehr.

(Quelle: Anton Neukirchen: „Die Aachen-Frankfurter Heerstraße als Pilgerstraße“)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.:
Reliquiar Karls des Großen
im Dom zu Aachen.

63 Der Polenkampf am „Kalten Markt“ in Schlüchtern

Nachdem Napoleon 1806 und 1807 Preußen niedergeworfen hatte, gründete er aus den preußisch besetzten Gebieten des aufgeteilten Polen das Herzogtum Warschau, das er dem zum König erhobenen Kurfürsten von Sachsen unterstellte. Sofort schritt Napoleon auch zur Errichtung einer polnischen Legion, deren Elitetruppen die gefürchteten polnisch-nationalen Lanzenreiter waren. Auf allen französischen Schlachtfeldern von Moskau bis Madrid ist von nun an auch polnisches Blut geflossen. Die Regimenter wurden in Polen aufgestellt und nach Frankreich geführt. Dort wurden sie ausgebildet und erhielten ihre vollständige Ausrüstung, namentlich ihre Lanzen.

Im Herbst des Jahres 1808 befand sich solch ein polnisches Reiterregiment über die VIA REGIA auf dem Marsch nach Frankreich und wurde eskadronweise in den Ortschaften an der Straße einquartiert. So lag mit einem Rasttage eine Eskadron im hessischen Schlüchtern, eine andere im benachbarten Steinau. An diesem Tag fand in Schlüchtern der „Kalle Moatt“ (Kalte Markt) statt. Tausende eilten damals aus der Umgebung der alten Kreisstadt zu. Aus allen Gaststuben drang der Ton der Fidel und der Juchschrei der Tänzer. Bereits an diesem Abend hatten die Polen keine angenehmen Erfahrungen mit den hessischen Burschen gemacht. In der May'schen Wirtschaft in der Krämergasse hatte es blutige Köpfe gegeben. Am nächsten Morgen rückten die polnischen Soldaten truppweise gegen den Gasthof vor, um Rache zu nehmen. Plötzlich erscholl der bürgerliche Notruf „Bürgerrecht!“ - Flemmings Philipp, ein Jungbursche von riesiger Körperkraft, riss das Fenster auf und rief: „Was ist los?“ Da erscholl der Ruf aufs neue. Nun war kein Halten mehr, aus allen Gassen strömten die Bürger kampfesmutig herbei, bewaffnet mit dem, was ihnen im Augenblick in die Hand kam. Vor dem May'schen Hause ballte sich die Menge. Die Polen wollten den Wirt, fürchterlich verprügelt, zum Fenster hinauswerfen und nun entwickelte sich unter großem Lärm ein erbitterter Kampf. Vor allem galt es, den Bedrängten zu helfen und die Polen aus dem Hause zu treiben. Da die Wirtsstube nur einen Ausgang hatte, blieb den Polen die Wahl: entweder furchtbare Prügel zu beziehen oder aus dem Fenster zu springen. Schließlich flüchteten sie über den Graben nach der Obergasse – Fuldaer Straße. Der Kommandant war verständig genug und ließ zum Sammeln blasen. Die Reiter warfen sich auf die Pferde und jagten zum Untertor hinaus. Die ganze Stadt war in Aufruhr. Man traute dem Abmarsch nicht: „Gebt acht, sie hole die Steinauer und komme wieder“. Und so war es, doch die Bürger hatten sich vorgesehen: Das Untertor wurde verbarrikadiert, die Mauer an den Gärten wurde voll Steine getragen. Auf und vor der Mauer stand, teilweise sogar mit Schusswaffen versehen, die Bürgerschaft.

Die Polen brachten tatsächlich die Steinauer mit, schwenkten an der Richtscheider Mühle auf die Auwiese und nahmen Stellung. Ein Signal ertönte und plötzlich sprengte ein Schlüchterner Bursche auf einem gesattelten Polenpferd über die Barrikaden zum Tor hinaus, jagte die Front der polnischen Reiter entlang und nahm Stellung im letzten Glied. Alle brachen in lautes Gelächter aus. Der Bursche erklärte dem Major, das Pferd sei stehen geblieben und er habe es dem Regiment zuführen wollen. Der Reiter dazu lag arg verhauen im Hospital. Der Bürgermeister erschien und erklärte, dass bereits am Nachmittag eine strenge Untersuchung des Vorfalles stattfinden würde. Alle Seiten waren jedoch an einer Vertuschung der Ereignisse interessiert, sodass keine weiteren Maßregeln erfolgten. Es war ein Glück, dass es wohl einige blutige Köpfe, aber keine Toten gab. Die folgenden Kriegsjahre sollten nicht so glimpflich verlaufen.

(Quelle: Philipp Lotz „Der ‚Kalte Markt‘ 1808“ in „1000 Jahre Schlüchtern – ein historisches Lesebuch“, herausgegeben von der Stadt Schlüchtern, Schlüchtern 1993)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Die Krämergasse in Schlüchtern auf einem der ältesten
Fotos aus dem 19. Jahrhundert, Aufnahme: Foto Freund

unten: Polnischer Lanzenreiter
in: Carle Vernet, La Grande Armée de 1812

Friedrich Nietzsche (1844 bis 1900) ist im heutigen Sachsen-Anhalt geboren und in Thüringen gestorben. Seine Kindheit und Jugend sowie seine letzten Lebensjahre sind in diesem Raum mit mehreren VIA REGIA-Orten verbunden, in denen heute an den weltberühmten Philosophen und Schriftsteller erinnert wird.

Nietzsche wurde am 15. Oktober 1844 in Röcken bei Lützen als Sohn einer Pastorenfamilie geboren. Hier findet man noch das Geburtshaus, die Taufkirche, die Schule, sowie seine Grabstätte. Ein kleines Museum, welches an das Pfarrhaus grenzt, gibt Einblicke in sein Leben und Wirken. Ein Traum Nietzsches, in dem er sich – wenig bekleidet – zweimal bei seiner eigenen Beerdigung sah, wurde von Klaus F. Messerschmidt plastisch umgesetzt. Das Monument wurde zu Nietzsches 100. Todestag neben der Kirche aufgestellt, unweit von seiner Grabstätte.

Nach dem Tod des Vaters lebte der junge Nietzsche von 1850 bis 1858 in Naumburg, wo er auch die ersten Jahre zur Schule ging. Das damalige Wohnhaus seiner Mutter ist erhalten geblieben. Nach dem gesundheitlichen Zusammenbruch Nietzsches 1889 in Turin wurde er hier zwischen 1890 und 1897 von seiner Mutter gepflegt. Nietzsches Schwester Elisabeth richtete in dem Gebäude das erste Nietzsche-Archiv ein, bevor sie es zunächst innerhalb Naumburgs und dann nach Weimar verlegte.

Das Nietzsche-Haus in Naumburg ist heute ein Museum, das dem Leben und Werk Friedrich Nietzsches gewidmet ist. Zwischen 2008 und 2010 wurde auf einem angrenzenden Grundstück das Nietzsche-Dokumentationszentrum erbaut, das in Zukunft eine Sammlung zur internationalen Nietzsche-Rezeption beherbergen soll. Auf dem Holzmarkt befindet sich ein Nietzsche-Denkmal.

1858 wurde Nietzsche als Stipendiat in die Landesschule Pforta aufgenommen. Die Schultradition in den Gebäuden der ehemaligen Zisterzienserabtei vor den Toren Naumburgs reicht bis in das 16. Jahrhundert zurück. Zahlreiche bekannte Persönlichkeiten sind aus dieser Bildungsanstalt hervorgegangen. An Friedrich Nietzsche erinnert eine Gedenktafel.

Nach einem Semester Studium der klassischen Philologie und der evangelischen Theologie in Bonn begann Nietzsche 1865 in Leipzig zu studieren. Hier verbrachte er sehr wichtige Jahre seines Lebens und lernte auch den Komponisten Richard Wagner kennen, mit dem ihn eine mehrjährige intensive Freundschaft verband. Nichts erinnert in Leipzig daran. Die „Freunde von Röcken“ wollen an einem noch vorhandenen Wohnhaus Nietzsches und an der Universität Gedenktafeln anbringen, die an Friedrich Nietzsche erinnern.

Allerdings gibt es in der Karl-Heine-Straße 24 b in Leipzig-Plagwitz eine am Ende des 19. Jahrhunderts erbaute Wagner-Nietzsche-Villa. U.a. zeigen zwölf geschnitzte Balkenkopfporträts Friedrich Nietzsche, Richard Wagner und deren Umkreis. Das Besondere an der Villa sind aber nicht allein die Porträts auf den Balkenköpfen. Überall am Haus gibt es Idealbildnisse, erzählerische Elemente oder werden keltische und persische abstrakte Ornamente aufgegriffen, um Wagners „Ring“ und Nietzsches „Zarathustra“ zu illustrieren.

1869 verließ Nietzsche Leipzig und lebte und arbeitete fortan meist in der Schweiz und in Italien. Seit 1873 plagten ihn immer häufiger migräneartige Anfälle, so dass er seine Lehrtätigkeit aufgeben musste. Anfang Januar 1889 brach er dann - offenkundig wahnsinnig - in Turin zusammen und befand sich seitdem in geistiger Umnachtung. Die bis heute nicht sichere Diagnose der Ärzte lautete auf progressive Paralyse (fortschreitender Abbau der Hirntätigkeit). Dies war vermutlich die Folge einer lange Jahre latenten syphilitischen Infektion, die er sich während seiner Leipziger Studentenzeit zugezogen hatte. Nach dem Tod der Mutter 1897 nahm ihn seine Schwester Elisabeth Förster-Nietzsche nach Weimar und pflegte ihn. Am 25.8.1900 starb Nietzsche und wurde drei Tage später nach Röcken überführt und am 28.8.1900 in der Familiengruft an der Südseite der Kirche bestattet – mit Glockengeläut und Zarathustra-Zitaten.

In einem um 1890 erbauten Haus in der Weimarer Humboldtstraße 36 verbrachte der erkrankte Friedrich Nietzsche 1897 bis 1900 seine letzten Lebensjahre. Zugänglich sind heute die von dem renommierten Künstler Henry van de Velde nach dem Tod des Philosophen gestalteten Jugendstilinterieurs sowie eine Ausstellung, die zur Baugeschichte des Gebäudes sowie zu dessen Nutzung als Nietzsche-Archiv informiert.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:
oben: Nietzsche-Archiv in Weimar
Mitte: Totenmaske von Friedrich Nietzsche
unten: „Röckener Bacchanal“ von Klaus F. Messerschmidt



Zu Beginn des 16. Jahrhunderts erlebte Frankreich eine Blütezeit. Zu dieser Zeit war Amboise in der heutigen Region Centre westlich von Blois eine der wichtigsten Königsstädte an der VIA REGIA. Architekturgeschichtlich wird sie als „Wiege der französischen Renaissance“ bezeichnet. 1516 kam Leonardo da Vinci für die letzten 3 Jahre seines Lebens mit dem Auftrag nach Amboise, für König François I. extravagante Feste zu komponieren und architektonische Projekte mit dem experimentierfreudigen König zu entwerfen. Die hoch über Stadt und Fluss auf einem Felsplateau errichtete Anlage zählt kulturhistorisch zu den wichtigsten der Loireschlösser und war im 15. und 16. Jahrhundert häufig königliche Residenz. Auch König François II. hielt sich mit seiner Gattin Maria Stuart, damals auch noch Königin von Schottland, und seiner Mutter Caterina de' Medici häufig in Amboise auf. Zu dieser Zeit begannen sich auch in Frankreich die Konflikte zwischen den herrschenden Katholiken und der protestantischen Bewegung zuzuspitzen. Im Jahre 1560 plante eine Gruppe von Hugenotten eine Verschwörung gegen die einflussreichen königlichen Berater. Sie wollten den König entführen und ihn zwingen, einen neuen Generalstatthalter der Krone zu ernennen. Der König war damals 16 Jahre alt und von schwächerer Gesundheit. Seine Gattin Maria Stuart zählte 18 Jahre.

Das Komplott wurde verraten. Der Hof war rechtzeitig von Blois nach Amboise geflüchtet. Die Verschwörer wurden gefasst und auf abscheuliche Art und Weise hingerichtet und öffentlich ausgestellt. Trotz des alsbald einsetzenden widerlichen Leichengeruchs ließ die Königsfamilie nebst Schwiegertochter Maria Stuart es sich nicht nehmen, das Exekutionsspektakel zu erleben. Seit der Verschwörung von Amboise mieden die Könige allerdings fortan das Schloss. Von der Bausubstanz der ehemals gewaltigen Anlage ist nur ein kleiner Teil erhalten geblieben.

Die Konflikte zwischen Katholiken und Protestanten verschärften sich im Laufe des 16. Jahrhunderts und führten schließlich zu einer Reihe von Bürgerkriegen, den sogenannten „Hugenottenkriegen“. Sie fanden ihren Höhepunkt in der „Bartholomäusnacht“. Anlässlich der Hochzeit des Protestanten Heinrich von Navarra (des späteren Königs Heinrich IV.) mit der katholischen Tochter Caterina de' Medicis, Margarete von Valois, die vermeintlich der Versöhnung dienen sollte, wurden in der Nacht vom 23. zum 24. August 1572 auf Befehl der Königinmutter Caterina Tausende Pariser Protestanten ermordet. Die Ereignisse lösten eine Fluchtwelle von etwa einer Viertelmillion Hugenotten auch über die VIA REGIA in alle umliegenden protestantischen Länder aus. Um das Jahr 1685 flüchteten fast 50.000 Hugenotten nach Deutschland.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Schloss Amboise mit Loire-Brücke im Vordergrund, © Manfred Heyde
unten: Die Hinrichtung der Verschwörer von Amboise, Stich von Frans Hogenberg



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 Przemysl, 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 („der Heilige“; 950 - 1016) und dessen Sohn Jaroslaw („der Weise“; 979/86 – 1054).

Die Kiever Rus unterhielt von Anfang an einen ausgedehnten Handel mit anderen Ländern und Staaten. Der Außenhandel war dabei eng mit der auswärtigen Politik des Rusreiches verknüpft. Die Kiever 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 Kiever Rus als ein Handelsgroßreich des frühen Mittelalters erscheinen. Die Rus war über den VIA REGIA-Korridor stabil auch 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 eiserne Schlösser, aus rosarotem Schiefer gefertigte Spinnwirtel und aus Ton hergestelltes Spielzeug hinzu. Die osteuropäischen Erzeugnisse bereicherten in hohem Maße das Warenangebot in Westeuropa. Ihre Produktion nahm immer größere Ausmaße an, sodass Waren aus dem Kiever 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 Wetsche (Versammlung der Bevölkerung in Städten der Kiever Rus, ein Organ der Mitbestimmung bzw. der Selbstverwaltung). 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 Podil (russ.: Podol), d. h. in der Unterstadt, wo sich gleichzeitig die Flusсанlegestelle 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 eingeschrirrt wurde. Dieses Fuhrwerk 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“, der unter Jaroslaw entstandenen Gesetzessammlung, wird ausdrücklich der „Mostnik“ (Brückenbauer) erwähnt, der innerhalb der Handwerkerschaft eine privilegierte Stellung einnahm. Hier sind auch 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 Kriegern – ähnlich den westeuropäischen Geleitsreitern – begleitet und beschützt.

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

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Das „Goldene Tor“ war der repräsentative Zugang ins mittelalterliche Kiev. Es wurde 1240 von der „Goldenen Horde“ zerstört, in den folgenden Jahrhunderten aber weiterhin als Stadttor genutzt. Es verfiel jedoch zusehends und diente schließlich als Baumaterial. 1982 wurde das „Goldene Tor“ nach alten Zeichnungen wiedererrichtet.

unten: Der Andreasstiege ist eine der ältesten Straßen in Kiev und traditionell eine Handelsstraße, die vom Stadtzentrum zur Unterstadt führte. Heute ist der Andreasstiege mit seinen zahlreichen Marktständen ein Anziehungspunkt für Touristen.



Die „Hammelburger Reisen“ des Karl Heinrich Ritter von Lang

Der als Sohn eines schwäbischen Landpfarrers geborene Karl Heinrich Lang, der königlich-bayrischer Archivdirektor wurde, hat mit seinen 1824 erschienen Memoiren Aufsehen erregt. In seinem Frühwerk, den „Hammelburger Reisen“, steht hinter aller Skurrilität die Kritik an den herrschenden politischen und sozialen Zuständen.

„Andern Tags nahm ich meinen Weg nach Fulda. Dieses große Fürstenthum, wenn es wie bisher allein im Besitz von Baiern, Hessen und Weimar bleiben sollte, droht, das Gleichgewicht von Süd-Europa zu zerstören. Es war also bei einem dazumal eben versammelten Völker-Congreß die Rede, etwa noch einige vier bis fünf deutsche Landesherrn in einen Ganerben- und Mitbesitz von Fulda zu setzen, oder gar aus dem ganzen Fürstenthum eine deutsche Kolossal-National-Anstalt zu machen, sintemal die Deutschen alles in großen Maßstäben vollführen, ja sogar schon für sechs Fuß hohe Pyramiden und Obelisken-Denkmäler auf Kaiser, Könige, Helden, Priester und Staatsmänner Collecten gesammelt haben.“

„Vermöge einer Kirchen-Versammlung, welche der heilige Bonifazius zu Erfurt gehalten, darf zwischen Fulda und Würzburg keine Handelsstraße und Postwagen-Verbindung statt finden, wodurch man auch von Seite der weltlichen Regierung den Vortheil hat, die Handelsleute, welche nach Leipzig und Braunschweig wollen, so viel möglich aus seinem Lande und von dem kürzesten Weg abzulehnen. Wenn ich überhaupt den wunderbaren Zug und die seltsame Fügung der Poststraßen betrachte; so kann ich mich des Gedankens nicht erwehren, die ersten Erfinder und Instradirer dieser Postwägen, möchten etwa Tanzmeister gewesen seyn, welche von geraden Linien durchaus keinen Begriff hatten, sondern alle ihre Tanzmeisters-Reisen oder Touren nur nach Ronden, Englischen Achtern, und über Kreuz und Quere zu machen wußten. Ich vertraue also meinen Leib einem Fuldaer Lehnkutscher und meine Seele dem Himmel an. Als ich mitten in der Nacht mit einem Schrei auffuhr: Jesus, Maria! Was ists! Erwiderte mir mein Kutscher: was wirds seyn; über die Grenze sind wir, und mit den guten Wegen hats nun sein Ende. Zugleich sahen wir, daß unser Wagen sich in einen andern Wagen verrennt hatte, der umgebeugt, auf einem schon seit vielen Jahren angefahrenen Steinhaufen lag. Nach einigem innern Gerassel öffnete sich der schöne Muschelwagen und es stieg gleich einer Perle ein Oberstraßenbau-Intendant heraus. Ich bezeugte ihm mein Beileid, doch auch meine Freude darüber, daß gerade ihm dieser Unfall begegnet sey, weil wir daraus am ersten eine Verbesserung der gar zu argen Wege hoffen dürfen. O! was das betrifft, antwortete Er, so kann solches Königen und Prinzen begegnen. Ich läugne aber, daß die Straßen schlecht sind. Lesen Sie die Abhandlungen und Vorlesungen der Tripstriller Akademie und die 512 Generalien, welche in Straßenbausachen ergangen sind, da werden Sie gründlich demonstirt finden, wie viel hundert tausend Ellen Straßen wir schon um das Land herumgesponnen haben, und zwar jede Elle oder Sechstel-Klafter (Steine, Fuhrlohn, Arbeitslohn, Grund und Boden ungerechnet) um sechs Pfennig, eine Stunde Wegs also etwa um 25 Gulden. Ich fragte nun, ob ich etwa so glücklich wäre, den berühmten Baumeister so vieler herrlicher neuer Brücken und Straßen vor mir zu sehen, worauf er erwiderte: Schweigen Sie! Schweigen Sie! Ich bin kein Liebhaber von Wortgepräng und Schmeichelei. Inzwischen macht mir der Schwank, den ich neulich bei einem Bau angebracht, vieles lachen; daß nemlich, wer ein Hurensohn ist, meine neue Brücke nicht sehen kann und nichts als einen verunglückten Pfeiler mitten im Wasser und neben eine hölzerne Nothbrücke zu schauen vermeinet. Dadurch hat sich eine Menge unverständiger Schreier und Tadler von selbst beschimpft.“

(Quelle: Ludwig Steinfeld, „Chronik einer Straße“, Geiger Verlag, Horb am Neckar, 1989, S. 95)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

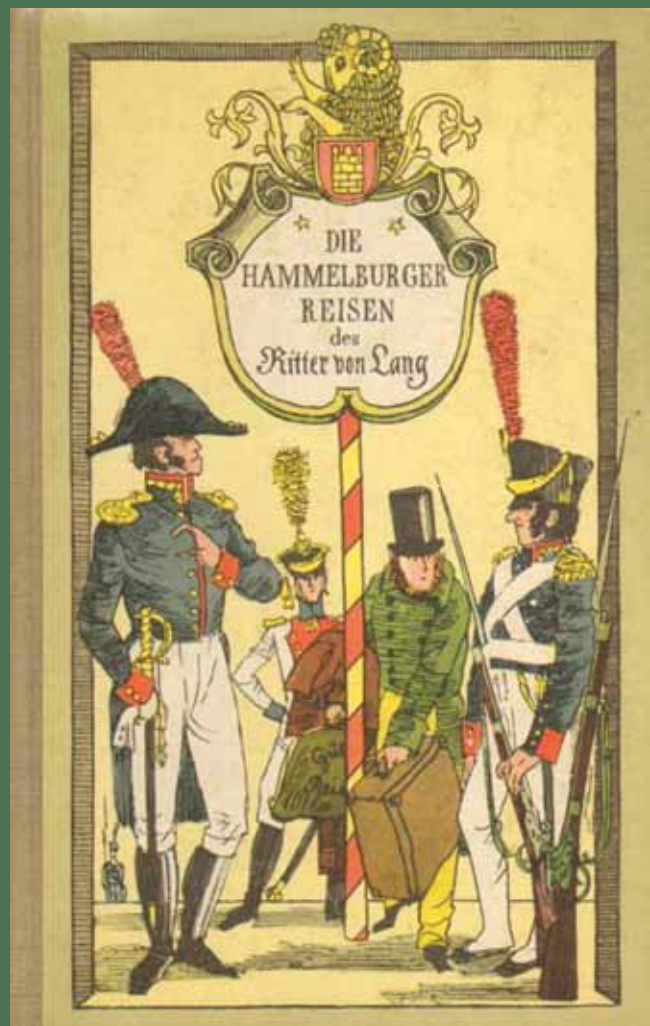


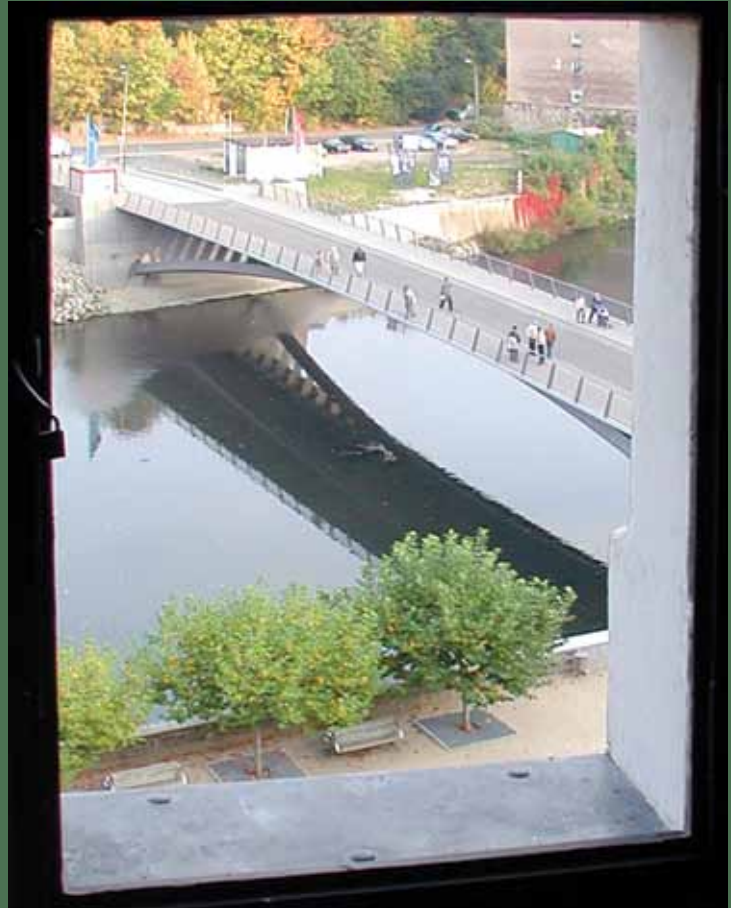


Abb.: © Martin Bahmann

Von Mogontiacum, dem heutigen Mainz, ging die römische Okkupation des Ostens aus, hier befand sich der Sitz der Provinzverwaltung Obergermaniens. In den Jahren 12 - 9 v. Chr. erfolgten die Germanenkriege des Drusus mit vier Feldzügen. Da sie den schriftlichen Quellen nach auf einem ihrer Züge u.a. den Volksstamm der Chatten besiegten, werden sie durch die Wetterau über Thüringen entlang der Saale zur Elbe gelangt sein. Damit schuf der römische Feldherr die Anfänge der späteren VIA REGIA in Mitteldeutschland, eine erste Wegeverbindung, die von der Grenze des Römischen Reiches aus weiter nach Osten führte. Auf dem Rückmarsch brach sich Drusus beim Sturz vom Pferd vermutlich ein Bein und starb an den Folgen. Der tote Drusus wurde mit zahlreichen Ehrungen versehen, unter anderem mit Lobdichtungen und Monumenten. Nach seinem Tod erhielt Drusus den Beinamen Germanicus, ihm zu Ehren wurde in Mogontiacum ein Ehrenmal errichtet, der sogenannte „Drususstein“. Bis zum Ende der Römerzeit wurde dieses leere Grab von den Soldaten gepflegt und verehrt. Der Drususstein ist auf dem Gelände der heutigen Mainzer Zitadelle zu finden.

In der Folgezeit müssen römische Händler diesen Weg immer wieder benutzt haben. Als nämlich im 8. Jahrhundert der Mönch Sturmli im Auftrag des Bonifatius das Gebiet für das spätere Kloster Fulda erkundete, wurde ihm an einer Furt von Einheimischen berichtet, dass hier ein Weg entlang führe, der seit alters her von den Römern benutzt würde.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Erstmals erwähnt wurde die Görlitzer Altstadtbrücke, wo die Straße VIA REGIA über die Neiße weiter nach Osten führte, im Jahre 1298. Sie wurde aus Holz gebaut und musste immer wieder erneuert werden, da sie nicht nur wegen der Belastung durch die Handelskarawanen, sondern auch durch Feuersbrünste, Hochwasser und Kriegseinwirkungen oft in Mitleidenschaft gezogen wurde. 1906/1907 entstand eine moderne Steinbrücke mit Stahlbögen. Am 07. Mai 1945 wurde die traditionsreiche Brücke von Angehörigen der Waffen-SS gesprengt.

Nach dem Ende des Krieges wurden alle Brücken über die Neiße abgerissen und die Flussläufe der Oder und der Neiße wurden zur Westgrenze des wieder erstandenen Polen.

Görlitz verlor dadurch 1945 den östlichen Landkreis und die Oststadt, die seither zu Polen gehört und den Namen Zgorzelec trägt. Damit wurde Görlitz erstmals zur Grenzstadt. Während es gegen Ende des Zweiten Weltkrieges und in Folge der anschließenden Vertreibung der deutschen Bevölkerung aus Schlesien zunächst zu einem ungeahnten Zustrom der Menschen aus dem Osten kam (Im Juni 1945 gelangten täglich bis zu 20.000 Flüchtlinge und Vertriebene über die Neiße nach Görlitz), ging die Einwohnerzahl in den folgenden Jahrzehnten um ein Drittel zurück. Der politische Umschwung 1990 weckte Hoffnungen und eröffnete Möglichkeiten für einen erneuten Aufstieg der Stadt als Mittlerin zwischen West und Ost beim Zusammenwachsen Europas. Die deutsch-polnische Doppelstadt Görlitz/ Zgorzelec definiert sich heute als „Europastadt“.

Im Prozess der Europäischen Integration und der gegenseitigen Annäherung der deutschen Stadt Görlitz und der polnischen Stadt Zgorzelec, diesseits und jenseits der Neiße, wurde im Jahre 2003 begonnen, die 1945 zerstörte Altstadtbrücke zwischen beiden Städten wieder zu errichten. Beim Altstadtfest vom 26. bis 28. August 2004 drängten sich Tausende von Besuchern und viele Bewohner/innen der Zwillingsstädte über die wieder errichtete Altstadtbrücke. Offiziell eröffnet wurde sie am 20. Oktober 2004.

Die Interessenskonflikte zwischen Frankreich und Preußen führten 1870/71 zum Deutsch-Französischen Krieg. Der französische Kaiser Napoleon III. wurde nach der verlorenen Schlacht bei Sedan mit seiner gesamten Armee gefangen genommen, am 27. Oktober 1870 kapitulierte Marschall Bazaine mit 173.000 Soldaten in Metz, in Paris wurde die „Zweite Republik“ ausgerufen. In Versailles, vor den Toren des belagerten Paris, ließ sich 1871 der preußische König Wilhelm I. zum deutschen Kaiser krönen. Der Deutsch-Französische Krieg hatte die Vollendung der Einigung Deutschlands unter preußischer Führung gebracht; er hatte zugleich das Kräfteverhältnis in Europa weiter zu Gunsten des neuen Deutschen Reiches und zu Ungunsten Frankreichs verändert und infolge der Abtretung Elsass-Lothringens an Preußen den deutsch-französischen Gegensatz vertieft.

Nach dem Krieg von 1870 wurden an der VIA REGIA auf der nunmehr deutschen Seite die bis dahin französische Festung Metz, auf der französischen Seite die Festung Verdun ausgebaut. Nach weniger als 50 Jahren begann mit der Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien, wodurch eine Reihe von Bündnissen aktiviert wurde, ein neuer Krieg, der zum Weltkrieg wurde. Der Erste Weltkrieg war der erste Krieg, der mit einem massiven Materialeinsatz und mit Massenvernichtungswaffen geführt wurde. Im Westen bewegten sich die Fronten dennoch kaum; im endlosen Stellungskrieg rieben sich die Truppen gegenseitig auf. Auch deswegen stellt sich der Erste Weltkrieg als ein Krieg dar, der an Grauen alles bis dahin Bekannte übertraf.

Die Schlacht um Verdun begann am 21. Februar 1916 mit einem Angriff deutscher Truppen auf die französische Festung und endete am 20. Dezember 1916 ohne wesentliche Verschiebung des Frontverlaufs. Sie war eine der bedeutendsten Schlachten des Ersten Weltkrieges an der Westfront zwischen Deutschland und Frankreich. Der Name steht sinnbildhaft für die sinnlosen Materialschlachten im Ersten Weltkrieg.

360 000 französische Soldaten und 330 000 deutsche Soldaten wurden in der Schlacht um Verdun getötet. Heute gibt es an dieser Stelle unzählige Gräber, die meist die Inschrift „unbekannter Soldat“ tragen.

Auf dem umkämpften Gebiet explodierten etwa 50 Millionen Artilleriegranaten und Wurfminen. Die Landschaft wurde mehrfach durchpflügt, wovon sie sich bis heute nicht vollständig erholt hat. Nach wie vor befinden sich zahlreiche Blindgänger, Gewehre, Helme, Ausrüstungsstücke und menschliche Knochen im Erdreich des Schlachtfelds. Die ehemals umkämpften Forts und Zwischenwerke wie Douaumont und Vaux wurden schwer beschädigt, können jedoch besichtigt werden. Im Umland von Verdun befinden sich zahlreiche Friedhöfe und Beinhäuser.

In einer verwüsteten Gegend mitten auf dem Schlachtfeld von Verdun, auf einem Boden, der zu einem riesigen Mausoleum geworden ist und noch heute die Brandmale des Kampfes trägt, wurde das Beinhaus von Douaumont errichtet, das von einem 46 m hohen Turm gekrönt wird, der bestiegen werden kann. Die Grundsteinlegung fand bereits im Jahre 1920 statt. Aus Geldmangel verzögerte sich die Fertigstellung allerdings wieder und wieder. Eingeweiht wurde es dann im August 1932. Auf dem dazugehörigen Friedhof liegen ca. 15.000 für Frankreich kämpfende und gefallene Soldaten. In den Kellerräumen werden die Gebeine von etwa 130.000 gefallenen und nicht identifizierbaren Schlachttteilnehmern verwahrt.

Das Museum zur Schlacht um Verdun befindet sich südlich des zerstörten Dorfs Fleury. Es wurde 1967 eingeweiht.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



In einem gesamteuropäischen Zusammenhang verschärfte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch der Interessengegensatz zwischen Österreich-Ungarn und Russland. Deshalb begannen in den durch Russland und Österreich-Ungarn besetzten Gebieten Polens ebenfalls verstärkte Anstrengungen zur Grenzsicherung. Auf österreichischer Seite wurde an der Grenze zu Russland die Festung Przemyśl gebaut. Folgt man der VIA REGIA weiter nach Osten, entstand auf russischer Seite zwischen 1895 und 1900 die Festung Tarakaniv in der Nähe von Dubno. Das Bauwerk entsprach den modernsten Anforderungen dieser Zeit. Es ist ebenerdig angelegt und besteht aus Zement, Ziegelsteinen und gusseisernem Baumaterial. In der Mitte des vierseitigen Komplexes stand eine zweigeschossige Baracke als Haushalt, Lager und Wohnraum der Besatzung. Die Garnison bestand aus Artillerie, Bediensteten der Kommandantur und Angestellten der Festungskirche.

Während des Ersten Weltkrieges konnten die Mittelmächte in der Schlacht von Gorlice-Tarnów, die 1915 unter starker deutscher Beteiligung stattfand, das 1914 an Russland verlorene Galizien zurückerobern. Die russische Armee wurde geschlagen und musste das Gebiet vollständig räumen. Große Teile der heutigen Ukraine und Weißrusslands fielen an die Mittelmächte. Im Rahmen dieses Rückzuges zerstörten die Russen Teile ihrer Grenzfestung Tarakaniv, damit die Österreicher sie nicht mehr nutzen konnten.

1920 – während des polnisch-bolschewistischen Krieges – eroberte die polnische Armee Tarakaniv. Die Rote Reiterarmee unter Semyon Budjonny belagerte die Festung wochenlang, doch als sie bemerkte, dass die unterirdischen Gänge sogar ermöglichten, dass die Belagerten unbeobachtet Nachschub in die Festung schaffen konnten, gaben sie die Belagerung auf. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Festung 1939 von der Deutschen Wehrmacht besetzt, die mit dem Vorrücken der Roten Armee im Rahmen des Hitler-Stalin-Paktes das Gebiet wieder verließ. Seitdem dient Tarakaniv keinen kriegerischen Zwecken mehr. Bis 1960 benutzte die Sowjetarmee (1946 wurde die Rote Armee umbenannt) die Gebäude lediglich als Lager. Ihre halbherzigen Abdeckungen der Dächer mit Teerpappe haben an den Ziegelwänden jedoch mehr Schaden angerichtet, als alle Kriege vorher. Es fallen häufig Ziegelbrocken von den Wänden, weil Wind und Wetter ihre Struktur aufgebrochen haben.

Heute ist die Festung frei zugänglich, der Eintritt ist jedoch verboten und nicht ungefährlich. Bei der Stadtverwaltung in Dubno angemeldete Führungen sind möglich. Das Bauwerk verfügt über 3 Etagen tief reichende labyrinthartige Gänge, in denen heute noch gelegentlich Menschen verschwinden. Fünf- bis sechsmal im Jahr hört man zudem unterirdische Explosionen, da die Gänge vermint sind und die Sprengkörper allmählich durchrosten und sich selbst entzünden. Ortskundige berichten, dass vor einigen Jahren das eiserne Haupttor gestohlen wurde, nachts würden seither gerne Angetrunkene durch die Gänge toben und gelegentlich nicht wieder herausfinden.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Die Entstehung des Postwesens in Sachsen

Die ersten Spuren eines Postwesens in Sachsen findet man gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Es bildete sich damals ein Botensystem aus, das nur den Herrschenden zugänglich war und zu dem Privatpersonen keinen Zugang hatten. Diese mussten sich selbst Boten engagieren oder die Nachricht einem reisenden Kaufmann oder Freund anvertrauen.

Es entstanden in Deutschland jedoch auch Botenanstalten, besonders gefördert durch die Professoren der damals gegründeten Universitäten, die ihre Boten in alle Länder Europas sandten, um untereinander kommunizieren zu können. Das Botengeschäft war sehr lukrativ, neben den Einnahmen genossen die Hauptboten manche Vorrechte, so z.B. Nachlass bei den Steuern, Befreiung von städtischen Leistungen. Aber sie waren andererseits unter Eid zur ordnungsgemäßen Erledigung der Aufträge und zum Ersatz bei Verlust von Wertgegenständen verpflichtet. Mit den Einnahmen von Postgeldern mussten die Hauptboten alle Ausgaben, auch die Löhne für die Unterboten (ihre Angestellten) bestreiten.

Durch die allmähliche Entwicklung von Handel und Gewerbe stellte sich neben einer geordneten, ständigen Nachrichtenübermittlung auch der Bedarf von Übermittlung kleinerer Warensendungen her. So entstand nach und nach das Städtebotenwesen. In Kursachsen besorgten Leipzigs Städteboten den Verkehr zu Fuß oder auf Pferden. 1608 erließ der Rat zu Leipzig eine Botenordnung, in der die Zahl der Boten, deren Pflichten und ihr Lohn festgesetzt waren und schuf damit eine ordentliche Regelung zur Abschaffung von Unregelmäßigkeiten und aufgetretenen Missständen.

Die Thurn und Taxissche Post war 1500 gegründet worden und hatte seit 1615 das „Generalpostmeistersamtsprivileg“ in Deutschland inne. Ab 1681 wurde das gesamte Sächsische Postwesen jedoch zu einem ausschließlich „landesherrlichen Regal“ (Hoheitsrecht) erklärt und dasselbe an die Leipziger Oberpostmeister verpachtet. Am 1. Juli 1712 löste man dieses anscheinend recht einträgliche Pachtverhältnis und unterstellte das gesamte Landespostwesen der kurfürstlichen Kammer in Dresden direkt, welche nun eigene Oberpostmeister als Kurfürstliche Beamte ernannte.

In den Jahren 1722 bis 1765 wurden im damaligen Sachsen auf Weisung Augusts des Starken Postmeilensäulen aufgestellt, die als Zeitmaß und gleichzeitig Orientierungs- und Kontrollpunkte dienten. Von den insgesamt etwa 1.000 Viertel-, Halb- und Ganzmeilensäulen existieren heute noch etwa 180 denkmalgeschützte Objekte. (Zeitmaß: 1 Stunde = 1 Kursächsische Meile = 4,531 km)

Die Beförderung der Postsendungen erfolgte, wie gesagt, zunächst zu Fuß oder zu Pferd und später mittels Wagen. Nachdem die einfachen Postwagen in ihrer Ausstattung immer mehr verbessert wurden, nutzte man sie dann auch zur Personenbeförderung. Ab dem Jahre 1690 wurde auf der VIA REGIA zwischen Leipzig und Frankfurt am Main eine zweimal wöchentlich verkehrende „Ordinari-Postkalesche“ eingerichtet. Da man sich auch immer mehr auf Schnellnachrichten orientierte, wurden sogenannte Schnellpostwagen seit 1819 in Betrieb genommen. Hier war die Oberpostdirektion Berlin führend. Die erste Schnellpost in Sachsen fuhr von Leipzig nach Dresden und benötigte für diese Strecke (ca. 125 km) 10 Stunden.

Die ersten Briefkästen der Sächsischen Postverwaltung wurden 1824 in Leipzig und Dresden angebracht, je einer am jeweiligen Hauptpostamt. Diese Briefkästen waren einfache Blechkästen mit der Aufschrift „Post-Brief-Kasten“. Sie konnten nur im Postamt geleert werden, dazu wurden sie zu den festgelegten Zeiten abgehängt und auf dem Rücken mittels speziell angebrachter Tragegurte dorthin getragen. Später baute man verschiedene Arten von Briefkästen, die mittels einer Bodenklappe in den Postsack entleert werden konnten.

Die erste Briefmarke in Sachsen wurde 1850 herausgegeben (Sachsen, Drei Pfennig rot). Es ist der „Sachsen-dreier“, eine der bekanntesten Briefmarken Deutschlands.

Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bediente sich auch die Post dieses neuen Transportmittels und richtete einen Bahnpostdienst ein. In Sachsen (und Bayern) entstand dieser im Jahre 1851. Die Thurn und Taxissche Post nutzte diese Möglichkeit erst 1861.

(Quelle: Günther Kluge, Hanna Kämmer „Die Entstehung des Postwesens“ in: „Markranstädt – Die Stadt am See“, Geiger-Verlag, Horb am Neckar 2002, S. 167 ff.)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.: Sächsische Postsäule in der VIA REGIA-Stadt Wurzen



Die ostpolnische Stadt Jarosław ist eine Gründung des Großfürsten der Kiever Rus, Jaroslaws des Weisen aus dem 10. Jahrhundert. Die Stadt verdankt ihm ihren Namen. Die Grundmauern der Häuser am Markt gehen noch auf diese Zeit zurück. Dank ihrer strategischen Lage an den wichtigsten Handelswegen des Mittelalters florierte die Stadt, die heute an der Hauptstraße zur ukrainischen Grenze liegt.

Bereits im Mittelalter wurden auf dem Marktplatz, dem Herzen der heutigen Altstadt, riesige Messen abgehalten. Bis zu 30.000 Menschen besuchten den jährlichen Jahrmarkt. Über die VIA REGIA und einen kleinen Hafen am rechten Ufer des San betrieb man weitläufig Handel, dessen Kontakte bis in den Fernen Osten reichten. Große Warenmengen und Viehbestände wurden hier umgeschlagen. Polnische Historiker gehen davon aus, dass Jarosław damals nach Frankfurt am Main das größte Handelszentrum in Mitteleuropa war.

Das 16. und beginnende 17. Jahrhundert war die Blütezeit der Stadt. Damals wurden unter dem Marktplatz labyrinthartig verzweigte unterirdische Gänge und Hallen in mehreren Etagen angelegt. Die Gänge waren teilweise so breit, dass sie von vierspännigen Wagen befahren werden konnten. Einst lagerten hier Kaufleute ihre Waren. Die Räume dienten den Einwohnern von Jarosław aber auch als Schutz vor feindlichen Überfällen.

Der Handelsverkehr schleppte immer wieder Seuchen ein, wohl am schlimmsten war die Pestepidemie im Jahre 1622. 1623 und 1624 verwüsteten heftige Angriffe der Tataren das Umland schwer, Jarosław selbst blieb dank seiner starken Befestigungsanlagen verschont. 1625 zerstörte ein Großbrand weite Teile der Stadt, 300 Menschen kamen ums Leben. Zeitgenössische Quellen sprachen von 10 Millionen Złoty vernichtetem Warenwert, was auch die große Bedeutung und den Reichtum der Stadt erkennen lässt.

Während des Schwedisch-Polnischen Krieges plünderten und verheerten die Schweden die Stadt zwei Wochen lang, die polnischen Truppen, welche die Stadt von den Schweden befreiten, plünderten weiter, da sie keinen Sold erhalten hatten. Die Kämpfe gegen die Schweden, die Kosaken (Überfall 1649) und Türken sowie die häufigen Überfälle der Tataren (z.B. 1672) führten gegen Ende des 17. Jahrhunderts zum Ende der Blütezeit von Jarosław.

Ende der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts wurde ein Großteil der Keller durch Hochwasser zerstört. Es ist Prof. Feliks Zalewski zu verdanken, dass diese unterirdischen Räume wieder instandgesetzt wurden. Nach ihm wurde dann auch das Kammer- und Korridorsystem benannt, das besichtigt werden kann. Die „Prof. Feliks Zalewski-Route“ wurde mit 150 m Länge 1984 eröffnet. Sie erstreckt sich über drei Ebenen, die insgesamt einen Niveauunterschied von 8,5 m aufweisen.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Das „Orsetti-Haus“ am Marktplatz von Jarosław wurde im 16. Jahrhundert für die Bankiersfamilie Orsetti erbaut. Es beherbergt heute das Stadtmuseum. Von hier aus ist die „Prof. Feliks Zalewski-Route“ zu erreichen.

unten: „Prof. Feliks Zalewski-Route“ (Foto: archiwum.starostwo.jaroslaw.pl © Henryk Górecki)



Johann Wolfgang v. Goethe als Wegebaudirektor im Herzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach

Der Thronfolger des Herzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach, Carl August, war als Achtzehnjähriger im Jahre 1775 für volljährig erklärt worden und übernahm von da an die Regierungsgeschäfte. Er hatte Goethe, der damals 26 Jahre alt war, in Frankfurt kennen gelernt und ihn eingeladen, als „Favorit“ nach Weimar zu kommen.

Goethe stand mit seiner Ankunft in Weimar vor einer völlig neuen Lebenssituation. Er war mit der Veröffentlichung des „Götz von Berlichingen“ und der „Leiden des jungen Werther“ bereits ein bekannter Autor mit der Aura eines „Genies“. Seine außerkünstlerische Karriere war bis dahin jedoch wenig erfolgreich verlaufen.

Das Jurastudium in Leipzig hatte er abgebrochen, in Straßburg war seine juristische Dissertation nicht angenommen worden, er schloss das Studium lediglich mit einem „Lizenziat“ ab, das ihn allerdings berechtigte, in Frankfurt eine Anwaltskanzlei zu eröffnen. Diese verließ er nach wenigen Monaten wieder, absolvierte ein kurzes Praktikum am Kammergericht in Wetzlar und kehrte schließlich ins elterliche Haus nach Frankfurt zurück. Er hatte nun die Wahl, das Leben in der Metropole Frankfurt einzutauschen gegen eine schmucklose und eintönige Kleinstadt, die durch die „greulichen Ruinen“ des 1774 abgebrannten Schlosses noch ein besonderes Maß an Trostlosigkeit ausstrahlte. Andererseits erwartete ihn in Frankfurt als Jurist eine Zukunft, die keinerlei Aussicht bot, über die Existenz eines unbedeutenden Advokaten hinaus zu kommen, während sich in Weimar die Chance bot, ein Staatswesen nach modernen, aufgeklärten Gesichtspunkten gestalterisch zu beeinflussen und schließlich ermöglichte die sich rasch entwickelnde Freundschaft mit dem Herzog den Zugang zur Aristokratie, der ihm in seiner bisherigen bürgerlichen Lebensumgebung wohl verschlossen geblieben wäre. Goethe entschied sich für Weimar.

Als die Herzogin Anna Amalia 1775 die Regierung an ihren Sohn Carl August übergab, waren die Staatsfinanzen durch den Siebenjährigen Krieg und eine aufwändige Hofhaltung zerrüttet. Carl August und Goethe waren am Beginn ihrer politischen Laufbahn ohne nennenswerte Erfahrung in der Regierungs- und Verwaltungstätigkeit und so standen beide in ihrem jugendlichem Alter vor einer Herausforderung, der sie sich voller Elan und Tatkraft stellten: „voll entschlossen, zu entdecken, gewinnen, streiten, scheitern oder mich mit aller Ladung in die Luft zu sprengen“, wie Goethe im Jahre 1776 in einem Brief kommentierte.

Ein halbes Jahr nach seiner Ankunft in Weimar wurde Goethe gegen den Widerstand des Hofes, der Minister und Beamten zum Geheimen Legationsrat ernannt, mit Sitz und Stimme im Geheimen Consilium, dem Beratungsgremium des Herzogs. Drei Jahre später wurde er zum Geheimen Rat befördert, 1782 zum Kammerpräsidenten und in den Adelsstand erhoben.

Goethe übernahm in diesen Jahren eine Reihe Aufgaben zur Lenkung des Staatswesens. 1779 wurde er Leiter der Kriegskommission und der Wegebaudirektion. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur war in dieser Situation ein Hauptanliegen Goethes. Sein Ziel war, den Handels- und Postverkehr, der auf der alten VIA REGIA von Erfurt aus über Buttellstedt in Richtung Naumburg – Leipzig verlief, über Weimar – Jena bzw. Weimar – Apolda umzuleiten, um so die wichtigsten Gewerbeorte des Landes an die Hauptverkehrsströme anzuschließen. Die Straße von Weimar nach Jena wurde von 1782 bis 1787 für etwa 11.000 Taler ausgebaut. Sie hatte bis dahin keinen Steingrund und war nur im Sommer befahrbar, im Herbst und Frühjahr voll sumpfiger Stellen und im Winter kaum passierbar.

Die ursprünglich vom Herzog beabsichtigten und eingeleiteten Reformen, auch das Vorantreiben des Straßenbaus und vieles andere mehr blieben jedoch stecken und trotz einiger kleiner Fortschritte weitgehend unverwirklicht. Bereits 1782 musste Goethe erkennen, dass das, was er im Wegebau und an anderer Stelle einsparte, von seinem Herzog mit leichter Hand für sinnlose Unternehmungen ausgegeben wurde.

Enttäuscht von seiner Weimarer Existenz, suchte er nach einem Weg, seine künstlerische Lebensform wieder aufzunehmen. Er kam auf den alten Plan einer Reise nach Italien zurück. Am 9. Juni 1786 unterschrieb Goethe seinen letzten Jahresbericht als Wegebaudirektor und reiste dann in den Sommerurlaub nach Karlsbad ab und von da aus weiter nach Italien. Nach seiner Rückkehr im Juni 1788 nahm Goethe zwar wieder seinen Platz im Geheimen Consilium ein, wurde aber nur noch bei Grundsatzangelegenheiten hinzugezogen. Die Leitung der Wegebaudirektion übernahm er nicht mehr.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Johann Wolfgang von Goethe,
Bildnis von Georg Oswald May, 1779, Kopie

links: Ganzmeilenstein aus dem Herzogtum
Sachsen-Weimar-Eisenach an der Chaussee
nach Apolda, die abschnittsweise in Goethes
Amtszeit erbaut wurde.

Die erste Kathedrale zu Reims wurde im 5. Jahrhundert gebaut. 407 kamen die Vandalen, ein Volksstamm von der anderen Seite des Rheins, bis nach Reims. Die erschrockenen Einwohner flohen. Nur der Bischof Nicaise und einige Gläubige haben sich zur Kathedrale geflüchtet. Nicaise wollte die Vandalen vor der Kirche erwarten. Er kniete nieder und wurde geköpft. Die Sage sagt, dass er sich alsdann erhoben habe, seinen Kopf genommen und bis zu seinem Grab gelaufen sei. Die Vandalen seien darüber sehr erschrocken gewesen und hätten die Stadt verlassen, ohne sie zu zerstören.

Chlodwig, König der Franken, wurde in Reims im Jahre 496/498 getauft. Mit dieser Taufe trat er der katholischen Kirche bei und erhielt damit auch die Unterstützung der gallo-romanischen Geistlichkeit im Kampf um die Herrschaft über Gallien. Der Überlieferung nach sagte der Bischof Remi: „Lass den Kopf mit Selbsterniedrigung herunter, bete das an, was du verbrannt hast, verbrenne das, was du angebetet hast!“

Im 9. Jahrhundert wurde eine zweite Kathedrale an der Stelle des ersten Bauwerks errichtet und 862 von Bischof Hincmar geweiht. Von 898 bis 1825 wurden in Reims die französischen Könige gekrönt. Sie zogen von ihrer Residenzstadt Paris aus über die VIA REGIA, die abschnittsweise auf dieser Strecke heute noch Rue Royale (Königsstraße) heißt, nach Reims. Auch in Zeiten, in denen die Stadt Reims nicht zum Königreich Frankreich gehörte, wurden französische Könige dort gekrönt. Während des Hundertjährigen Krieges, als Reims von den Burgundern, den Alliierten des englischen Königs, besetzt war, wurde Karl VII. trotzdem in Reims gekrönt. Jeanne d'Arc hatte ihn nach Reims gebracht, nachdem sie die Stadt Orléans befreit hatte.

Im Mittelalter war Reims aber nicht nur die Stadt der Krönung französischer Könige. Sie war auch ein berühmter Wallfahrtsort zu den Reliquien des wundertätigen Bischofs Remi. Die Wallfahrt hat rasch große Bedeutung erlangt und um das Jahr 750 kam der Erzbischof Tilpin - der sogenannte Turpin des Rolandsliedes - mit Benediktinermönchen und gründete eine Abtei, um Pilger zu empfangen und geistlich zu führen.

Die heutige Kathedrale ist das Ergebnis einer mehr als 250-jährigen Bautätigkeit (1211-1481). Nachdem im Jahre 1210 bei einem Stadtbrand auch die Kathedrale vernichtet worden war, begann ein Jahr später der Bau einer neuen Kirche.

Während des Ersten Weltkrieges wurden die Stadt Reims und die Kathedrale stark zerstört. Nach Kriegsende bestand zunächst die Absicht, die berühmte Kirche als Symbol des Martyriums, das die Stadt erlitten hatte, nicht wieder aufzubauen. Schließlich aber wurde sie doch wieder errichtet und nach zwanzigjähriger Bauzeit im Jahre 1938 geweiht und wieder eröffnet.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:

Die Kathedrale Notre-Dame von Reims gilt als eine der architektonisch bedeutendsten gotischen Kirchen Frankreichs. Seit 1991 gehört sie zum UNESCO-Welterbe.



Der Dom zu Aachen als Krönungskathedrale deutscher Kaiser

An der historischen VIA REGIA befinden sich mehrere Krönungskathedralen. Eine von ihnen ist der Aachener Mariendom (auch Aachener Münster oder Kaiserdom). Er ist die Bischofskirche des Bistums Aachen und wurde über dem karolingischen Bau errichtet, den Karl der Große gegen Ende des achten Jahrhunderts als Kapelle seiner Aachener Pfalz anlegen ließ und in der er auch begraben ist. Kaiser Otto III. ist ebenfalls im Aachener Dom beigesetzt.

In der „Oekonomischen Encyclopädie“ von Johann Georg Krünitz, die seit 1773 in insgesamt 242 Bänden erschien, beschrieb der Autor ausführlich die Wahl und die Krönung der deutschen Kaiser in Aachen und Frankfurt. Darin heißt es in Bezug auf den Krönungsort Aachen u.a.:

„Ehemahls mußten die Kaiser mit drey verschiedenen Kronen, und auf drey Stellen, gekrönt werden, nämlich: mit der goldenen, in Rom, vom Papste selbst; mit der silbernen, in Aachen; und mit der eisernen in Monza, oder Pavia; die erste machte ihn zum Könige der Römer, die zweyte zum Könige von Deutschland, und die dritte zum Könige von Italien...

Aachen ist seit den Zeiten Karl's des Großen für die kaiserliche Haupt- und Residenz-Stadt angesehen worden. Dieser Kaiser ließ in der Haupt-Kirche daselbst seinen Königs-Stuhl aufrichten; und sobald ein neuerwählter Kaiser seinen Sitz darauf genommen hatte, sahen ihn die Kurfürsten als das Reichs-Oberhaupt an. Dieser Stuhl, welcher ganz von Marmor und mit Kupfer beschlagen ist, hat mehr Höhe als ein gewöhnlicher Altar, denn man steigt auf fünf weiß-marmornen Stufen hinauf. Wenn die Krönung an einem andern Orte geschieht, so wird ein Sitz aufgebaut, der ganz die Gestalt des aachener hat...

Vor den Zeiten der goldenen Bulle sind in Aachen 18 deutsche Kaiser und Könige gekrönt worden; und wenn es auch Zufälle nothwendig machten, daß die Krönung eines Kaisers ausser Aachen geschah, so wurde diese Feyerlichkeit doch noch daselbst wiederholt, wie dies bey dem Kaiser Heinrich II. der Fall war. Seit der goldenen Bulle sind zu Aachen gekrönt: Kaiser Wenzel, K. Sigismund, K. Albrecht II., Friedrich III., Maximilian I., Karl V., und K. Ferdinand I., dessen Krönung 1531 die letzte zu Aachen war...“

Mehrere dieser Kaiser sind auf dem VIA REGIA-Abschnitt der Aachen-Frankfurter Heerstraße zur Krönung nach Aachen gereist. Später erfolgten die Kaiserkrönungen im Kaiserdom St. Bartholomäus in Frankfurt. Aachen hat aber auch weiterhin darauf bestanden, Krönungsort der deutschen Kaiser zu sein. Krünitz schreibt dazu:

„Die Stadt trat dieses Prärogativ an Frankfurth ab, mit der Bedingung, daß die Erde in dem Küssen, worauf der Kaiser niederkniet, aus dem Territorio von Aachen seyn muß... Die Entlegenheit von Aachen, und die ungeheuren Kosten, welche erfordert werden, um von dem Wahl-Orte erst wieder nach Aachen zur Krönung zu reisen, sind unstreitig die Haupt-Ursachen, warum die Krönungen jezt nicht mehr daselbst geschehen. Die Stadt Aachen hat indessen ihre Rechte und Ansprüche als Krönungs Ort ganz und gar nicht aufgegeben, daher sie und das dasige Stift auch sowohl von dem kurf. Collegio, als nachher von dem neuen Kaiser, so oft die Krönung an einem andern Orte geschieht, einen Revers empfängt, worin ihr die Versicherung gegeben wird, daß sie ihre Gerechtsamen behalten solle. Dem Kurfürsten von Cöln liegt auch daran, diese Rechte zu erhalten; denn er hat bey den Krönungen in Aachen den Vorzug, die Salbung des neuen Kaisers zu verrichten...“

Seit 1238 gibt es außerdem die Aachener Heiligtumsfahrt, bei der die Reliquien des Doms von den Gläubigen besichtigt werden können. Der Aachener Dom ist damit auch einer der wichtigsten Wallfahrtsorte in Europa. Seit 1349 findet diese Wallfahrt in einem Turnus von sieben Jahren statt; die bisher letzte Aachener Heiligtumsfahrt war im Jahr 2007.

Der heutige Dom wurde 1978 mit seinen Kunstschätzen als erstes deutsches Denkmal in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen. Er besteht nunmehr aus mehreren Teilbauten: Dem karolingischen Oktogon in der Mitte, der gotischen Chorthalle im Osten, dem Westwerk und einigen Seitenkapellen.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Der Dom
zu Aachen,
Außenansicht

unten: Der Königsthron
im Dom zu Aachen

1386 hat der Großfürst von Litauen, Jagiełło (litauisch Jogaila), seine Residenz in Vilnius verlassen und sich auf den Weg nach Polen begeben, in der Hoffnung, dort König zu werden. Er überschritt die polnisch-litauische Grenze und erreichte Lublin. Die Stadt war seit jeher eine wichtige östliche Stadt im VIA REGIA-Korridor. Man konnte auf dem Weg nach Osten von Wrocław (Breslau) oder Kraków (Krakau) aus entweder über Lviv (Lemberg) oder über Lublin in Richtung Kiev reisen. Die Entfernungen waren etwa die gleichen.

Als Jagiełło in Lublin eintraf, bestimmten ihn die polnischen Adligen während ihrer parlamentarischen Versammlung als Kandidaten für den polnischen Königsthron. Die kurz darauf beschlossene Union von Krowo (damals Litauen, heute Weißrussland) war die Möglichkeit für den litauischen Fürsten, polnischer König zu werden. Gemeinsam mit seinem großen Gefolge zog er auf Kraków, die polnische Hauptstadt, zu. Sobald er getauft worden war und die polnische Königin Jadwiga geheiratet hatte, erhielt er die versprochene Krone und wurde zum Begründer der Jagiełlonendynastie. Seine gut dokumentierte Reise hat der Straße, welche die beiden Hauptstädte Polens und Litauens verband, ihre außergewöhnliche Bekanntheit eingebracht. Seit dieser Zeit sind unzählige königliche Gefolge entlang der Strecke Kraków – Lublin – Vilnius gereist.

Der Weg wurde von Händlern, Beamten, Diplomaten, Rittern, Geistlichen, Gelehrten, Künstlern usw. genutzt. Nach dem Zusammenschluss der zwei Staaten zur polnisch-litauischen Adelsrepublik (Rzeczpospolita Korony Polskiej i Wielkiego Księstwa Litewskiego) während der Parlamentssitzung 1569 in Lublin (Lubliner Union) wurde die Straße zur wichtigsten Verbindung in diesem neuen riesigen Land. Die engen Bindungen innerhalb der Union ermöglichten es der Strecke, ausschlaggebende Wirkung im Land zu entfalten, sogar nach Sigismund Augusts kinderlosem Tod 1572. Ihre Bedeutung nahm erst ab, als Sigismund III. Waza seinen Königssitz von Kraków nach Warschau verlegte und sich dort 1611 endgültig niederließ.

Die Jagiełlonenstraße funktionierte als europäische Kulturstraße. Sie trug wesentlich zum kulturellen Austausch zwischen den byzantinischen und lateinischen Zivilisationen, d.h. zwischen Ost- und Westeuropa bei, was zusätzlich durch die Übertragung des Magdeburger Rechts auf Städte entlang der Straße, das Nebeneinander verschiedener christlicher Glaubensbekenntnisse in diesen Städten, vielen internationalen Messen, sowie durch die Koexistenz unterschiedlicher künstlerischer Stile und Traditionen befördert wurde. Dieses Erbe ermöglicht es der Jagiełlonenstraße, als Teil des ost-westeuropäischen Kulturstraßennetzwerkes VIA REGIA zu handeln.

Obwohl sich die kulturellen Charakterzüge der Jagiełlonenstraße über die Jahrhunderte dramatisch gewandelt haben, gibt es noch immer sichtbare Spuren dieser Tradition. Das sind unter anderem die Schlösser in Kraków und Vilnius, königliche Gräber der Jagiełlonendynastie in den Kathedralen von Kraków und Vilnius, Sehenswürdigkeiten in Lublin, die mit der Polnisch-Litauischen Union verbunden sind, historisch befestigte Städte und ihre Außenbezirke, byzantinisch-ruthenische Fresken in gotischen Bauwerken, originale Wegstrecken und sogar Events, wie die Jagiełlonenmessen in Lublin.

Ein Besuch dieser Orte, die bereits unsere Vorfahren zwischen 1386 und 1611 an der Strecke von Kraków über Lublin nach Vilnius aufgesucht haben, lohnt sich.

Hauptwege sind:

entweder: Kraków – Nowe Brzesko – Koszyce – Opatowiec – Nowy Korczyn – Świniary – Połaniec – Osiek – Koprzywnica – Sandomierz – Zawichost – Dzierzkowice – Urzędów – Bełżyce – Lublin – Kijany – Kolechowice – Ostrów Lubelski – Parczew – Polubicze oraz Wisznice – Łomazy – Piszczac – Brześć – Kamieniec – Szereszewo – Nowy Dwór – Porozowo – Wołkowysk – Pieski – Mosty – Szczuczyn – Wasiliszki – Raduń – Ejszyski – Rudniki – Wilno.

oder: Kraków – Proszowice – Wiślica – Szydłów – Opatów – Zawichost – Lublin – Kock – Radzyń Podlaski – Międzyrzec Podlaski – Mielnik – Bielsk Podlaski – Narew – Krynki – Grodno – Merecz – Orany – Olkieniki – Wilno.

(Autor: Janusz Kopaczek)

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Das Schloss in Lublin wurde von König Jagiello an der Stelle von Vorgängerbauten errichtet. Es wurde während des Nordischen Krieges weitgehend zerstört. 1823 – 1826 wurde an dieser Stelle ein mächtiges Gefängnis errichtet. Seit 1970 wird der Gebäudekomplex als Regionalmuseum betrieben.

links: Das Stifterbildnis von König Wladislaw Jagiello (links kniend) in der Dreifaltigkeitskapelle im Lubliner Schloss ist die einzige zeitgenössische Darstellung des Begründers der Jagiellonendynastie auf dem polnischen Königsthron.

unten: Zwischen Ostrów Lubelski (PL, Lubelskie) und Parczew (PL, Lubelskie) ist ein etwa 18 km langer Abschnitt der historischen Jagiellonenstraße seit Jahrhunderten in seinem originalen Zustand erhalten und kann heute zu Fuß oder mit dem Fahrrad „erwandert“ werden. Die am Wegesrand aufgestellten Holzkreuze dienen auch der Messung der Geschwindigkeit. Die Abstände sind so gewählt, dass man bei normalem Schrittempo jeweils abwechselnd ein „Vater unser“ und ein „Ave Maria“ gebetet hatte, um das nächste Kreuz zu erreichen.



Im Zweiten Weltkrieg wurde seit 1942 auf Befehl des Reichsführers SS, Heinrich Himmler, die „Aktion Reinhardt“ umgesetzt, die die Vernichtung der Juden im damaligen „Generalgouvernement“ vorsah und ihre Zentrale in Lublin hatte. Mit der Durchführung der Aktion beauftragte Himmler den Lubliner SS- und Polizeiführer Odilo Globocnik. Die „Aktion Reinhardt“ stellt den Höhepunkt der nationalsozialistischen Vernichtungspolitik gegenüber den Juden dar.

Die Spuren des Terrors sind in Lublin und Umgebung deshalb auf besonders erschütternde Weise unübersehbar. Am Rande der Stadt wurde seit 1941 das KZ Majdanek errichtet, welches das größte Konzentrationslager außerhalb des Deutschen Reiches werden sollte und in dem bis zu seiner Auflösung im Juli 1944 etwa 250.000 Menschen ermordet bzw. in den Tod getrieben wurden. Teile des Lagers, Baracken, Umzäunungen, Wachtürme, ein Krematorium, konnten bei der Evakuierung von der SS nicht mehr zerstört werden.

Im Rahmen der Operation Bagration, die zum vollständigen Zusammenbruch der Heeresgruppe Mitte der Deutschen Wehrmacht führte, erreichten die sowjetische 47. Armee und die 8. Garde-Armee über den nördlichen VIA REGIA-Korridor im Sommer 1944 den westlichen Bug. Am 21. Juli 1944 wurde Lublin von der Roten Armee eingenommen.

Wenige Tage nach der Befreiung des Konzentrationslagers Majdanek kam der sowjetische Kriegskorrespondent und Schriftsteller Konstantin Simonow nach Majdanek. Es war das erste Vernichtungslager, das die Alliierten auf ihrem Vormarsch gegen das nationalsozialistische Deutschland erreichten. Simonow erinnerte sich:

„... am ersten Tag glaubte ich wahnsinnig zu werden ... Mein Bleistift glitt über das Papier, während sich mein Kopf noch sträubte zu glauben, was ich schrieb.“

Und angesichts der von der SS zurückgelassenen „Lagerbestände“ notierte er:

„Das Schrecklichste: Zehntausend Paar Kinderschuhe, Sandalen, Pantoffeln, Schnürschuhe von Zehnjährigen, von Einjährigen ...“

Sein Bericht erschien als Serie in der Moskauer Zeitschrift „Krasnaja Swesda“. Der deutsche Dichter Johannes R. Becher hat das Gedenken an die ermordeten Kinder von Majdanek in seiner Ballade „Kinderschuhe aus Lublin“ bewahrt, die u.a. folgende Verse enthält:

Es sang ein Lied die deutsche Tante,
Strafft sich den Rock und geht voraus,
Und dort, wo heiß die Sonne brannte,
Zählt sie uns nochmal vor dem Haus.

Zu hundert, nackt in einer Zelle,
Ein letzter Kinderschrei erstickt...
Dann wurden von der Sammelstelle
Die Schuhchen in das Reich geschickt.

Es schien sich das Geschäft zu lohnen,
Das Todeslager von Lublin.
Gefangenenzüge, Prozessionen.
Und - eine deutsche Sonne schien.

Die ehemaligen Lagereinrichtungen sind seit Oktober 1944 Teil einer Gedenkstätte.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

Gedenkstätte Konzentrationslager Majdanek. Nahezu 500.000 Personen aus 28 Ländern und mit 54 verschiedenen Staatsbürgerschaften passierten das Lager Majdanek. Mindestens 250.000 Menschen starben dort, davon 60 Prozent an Hunger, Erschöpfung, Krankheit und Folter. 40 Prozent wurden in den Gaskammern ermordet oder auf andere Weise hingerichtet.

oben: Außensicht auf das ehemalige Lagergelände

rechts: Krematorium

unten: Verbrennungsöfen



Einen besonderen Platz in der Erinnerung an gefallene Soldaten des Zweiten Weltkrieges nimmt im VIA REGIA-Korridor der Ehrenfriedhof für die Toten der 1. Division der Ukrainischen National-Armee (UNA) in der Nähe der ukrainischen Stadt Brody ein. Diese Division ist die Nachfolgerin der 14. Waffen-Grenadier-Division der SS „Galizien (Halytschyna)“. Sie war die größte, aus Ukrainern bestehende militärische Einheit, die auf Seiten der deutschen Besatzungsmacht kämpfte.

Ab Juli 1943 wurden sieben Regimenter der „SS-Freiwilligen-Division Galizien“ zu je 2.000 Mann aufgestellt. Die Ausbildung wurde 1944 abgeschlossen. Im Juni desselben Jahres wurde die Division der 1. Panzerarmee der Deutschen Wehrmacht unterstellt und geriet in den Kessel bei Brody. Etwa 7.000 Soldaten, welchen der Ausbruch aus dem Kessel nicht gelang, wurden vernichtet. Ein anderer Teil von ihnen geriet in Gefangenschaft. Etwa 3.000 Mann konnten sich zu den deutschen Linien durchschlagen, etwa 1.000 zur UPA..

Die Division wurde in Waffen-Grenadier-Division der SS (galizische Nr.1) umbenannt, unter Hinzunahme aufgelöster galizischer Polizeiregimenter neu aufgestellt und am 28. September 1944 zur Bekämpfung des slowakischen Nationalaufstandes in die Gegend von Žilina verlegt.

Mitte Januar 1945 waren die sowjetischen Armeen auf voller Frontbreite nach Westen vorgedrungen. Die Division wurde nach Slowenien verlegt, wo sie zum Kampf gegen Tito-Partisanen eingesetzt war. Die Kampfeinsätze der Division sind wegen Völkerrechtsverletzungen umstritten.

Im April 1945 wurde die Division als 1. Division der Ukrainischen National-Armee (UNA) neu formiert und dem ukrainischen Nationalkomitee unter der Leitung von Pawlo Schandruk unterstellt. Sie wurde nun auf die Ukraine vereidigt. Am 8. Mai 1945 ergab sie sich britischen Truppen. Wegen ihres früheren Namenszusatzes „galizische“ wurde sie als „polnische Einheit“ nicht an die Sowjetunion ausgeliefert, sondern in Rimini interniert. Viele Kämpfer wanderten nach ihrer Entlassung nach Kanada, den USA und Australien aus.

50 Jahre lang waren die im Kessel von Brody Gefallenen der Division vergessen, ihre Überreste im Gelände verstreut. Nach der Unabhängigkeit der Ukraine begann die Suche nach den Gebeinen der Gefallenen. Aus Anlass des 50. Jahrestages der Gründung der 14. Waffen-Grenadier-Division der SS „Galizien“ wurden im Jahre 1993 auf Initiative der Bruderschaften der Veteranen der Division, die in der Ukraine und im Ausland bestehen, auf dem ehemaligen Schlachtfeld eine Gedenkstätte und ein Ehrenfriedhof errichtet. Geehrt werden sollen die Gefallenen nicht als Angehörige der Waffen-SS, sondern als Soldaten der später gegründeten Ukrainischen Nationalarmee, die auf dem Schlachtfeld bei Brody versucht hätten, den Weg der Roten Armee, „die den Stalinismus nach Westeuropa bringen wollte“, zu versperren.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

Ehrenfriedhof für die 1. Division
der Ukrainischen National-Armee,
ehem. 14. Waffen-Grenadier-
Division der SS
© Vasyl Strilchuk

Bärenführer, Wandermenagerien, Gaukler und Komödianten zogen bis ins 19. Jahrhundert auch auf der VIA REGIA von Stadt zu Stadt, um einem sensationshungrigen Publikum fremdländische Tiere zu präsentieren.

Miss Baba war eine indische Elefantenkuh, die Mitte des 19. Jahrhunderts von einer Wandermenagerie im Besitz einer Familie Kreutzberg durch Mitteldeutschland getrieben und zur Schau gestellt wurde. Der Elefant konnte einige Dressurstücke vorführen, erlitt aber ein spektakuläres und qualvolles Ende, das im bäuerlichen Thüringen des 19. Jahrhunderts weithin Aufsehen erregte.

Ihr Besitzer zog mit seinen Tieren zu Beginn des Jahres 1857 nach Apolda. Der Elefant war während dieser Zeit im Stall einer Witwe Burckhardt untergebracht, in dem außerdem hinter einer Trennwand eine größere Menge Runkeln eingelagert war. In der Nacht zum 15. Februar drückte der Elefant unbemerkt die Trennwand ein und fraß die Rüben, die zu dieser Jahreszeit eiskalt bzw. gefroren waren.

Bei der Weiterreise hatte man noch nicht viel des Weges zurückgelegt, als sich beim Elefanten infolge des maßlosen Nachtmahles üble Koliken einstellten. Dem Tier schwanden in der Nähe des Dorfes Niederroßla die Kräfte, aber schon stellten sich Helfer aus dem Orte ein. Es war gerade Fastnacht, sodass zu später Stunde eine Schar feucht-fröhlicher Leute vom heimatlichen Gesangverein den Dorfkrug verließ und sich tatenfroh, schnell mit Stöcken und Stangen bewaffnet, am Dickhäuter zu schaffen machte. Die vom Dorfschulzen zugeflüsterte Parole, man müsse das todkranke Tier um jeden Preis über die Ortsgrenze bringen, weil anderenfalls der Gemeinde Schadenspflicht drohe, tat weitere Wirkung. Da half kein Lamentieren des Elefantenbesitzers. Miss Baba wurde weiter vorangequält, mit Stockschlägen und Geschrei, und als die Straße steiler wurde, bekehrte sie nochmals wild auf, legte sich nieder und tat den letzten Schnaufer.

Der mit dem Verlust seiner Hauptattraktion gestrafte Menageriebesitzer hat alles darangesetzt, aus dem Vorfall letztes Kapital zu schlagen. Er ging in Jena vor Gericht und verklagte die Sänger wegen ihrer nächtlichen Tätlichkeiten. Sie hätten, so gab er zu Protokoll, den Tod seines Elefanten mit Schlägen und Geschrei verursacht. Deshalb verlange er Schadensersatz. Von Jena war der Prozess dem Landgericht in Weimar übertragen worden, und dem lag ein Gutachten vor. Dieses hielt es für zweifelsfrei erwiesen, dass der Elefantentod von der Übermahlzeit herrührte. Das genügte dem Gericht, es wies nach zweijährigem Instanzenweg die Klage zurück.

Als aber lautbar wurde, die Sänger hätten während des Elefantenprozesses ihre Tätlichkeiten gegen den Dickhäuter mit der Bemerkung bagatellisiert, es habe sich doch bestenfalls um eine Kitzelei gehandelt, war es geschehen. Schnell machte sich die Öffentlichkeit die kleine Eulenspiegelei zu eigen. Spöttelnd nannte man fortan die Niederroßlaer „Elefantenkitzler“ und wer den Ort meinte, sprach schmunzelnd von „Kitzelbach“. Doch die Thüringer sind von Natur aus lustige Leute und die Niederroßlaer im besonderen. Schon nach kurzer Zeit erkannten sie, wie heiter und ulkig ihre Geschichte ist, vergaßen die Zwistigkeiten und hielten sich selbst zum Narren. Letzteres vermögen, wie jeder weiß, nur gescheite Leute!

Ganz und gar einmalig dürfte sein, dass ein Elefant einem Dorf den Anlass zu geselliger Tradition gegeben hat. 1907 feierten die Niederroßlaer ihr erstes Elefantenfest, das seither aller 25 Jahre stattfindet. An der Stelle, wo Miss Baba im „Elefantental“ ihr Leben aushauchte, wurde damals eine Linde gepflanzt. Dort, wo sich die inzwischen 25jährige Linde bereits zu einem richtigen Baum entfaltet hatte, setzte man 1932 Miss Baba einen Gedenkstein. Zum 100jährigen Jubiläum 1957 wurde auf dem Dorfanger ein Elefantendenkmal errichtet und die ausgestopfte Elefantenhaut von Pferden durch den Ort gezogen. Der Platz, an dem der Elefant starb, heißt heute Elefantental. Miss Baba ist Ehrenbürgerin von Niederroßla.

(Quelle: Wolfgang Zimmermann „Miss Baba – Abenteuer einer indischen Elefantenkuh“, Museen der Stadt Gotha, 1982)

Das nächste „Elefantenfest“ findet im Jahre 2032 statt.

Der Kadaver des toten Elefanten wurde 1857 vom Anatomische Institut der Jenaer Universität gekauft. Das präparierte Skelett befindet sich heute im Phyletischen Museum der Friedrich-Schiller-Universität Jena. Das „Naturalien-Cabinet“ in Gotha kaufte die Haut. Sie wurde ausgestopft und befindet sich heute noch im Museum für Naturkunde in Gotha.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Die präparierte Haut von „Miss Baba“
im Museum für Naturkunde in Gotha.

darunter: Impressionen vom Elefantenfest
in Niederroßla im Jahre 2007.



81 Die Besuche König Heinrichs IV. im Kloster Hersfeld

Die Könige und Kaiser des Mittelalters waren sogenannte Reisekönige, d. h., sie regierten nicht wie ihre späteren Herrscherkollegen von der Hauptstadt ihres Landes aus, sondern zogen jahrelang kreuz und quer durch das Reich, begleitet von ihrem Hofstaat, oft auch von ihrer Familie, manchmal in kleinen Gruppen, meist aber mit großem, Hunderte von Köpfen zählendem Gefolge. Die Reisewege mit ihren verschiedenen Stationen richteten sich nach den Möglichkeiten, kurzfristig, aber auch für längere Zeit an einem festen Punkt, einer Pfalz oder einem Kloster, Station machen zu können. Die strategisch günstige Lage des von dem Mainzer Bischof Lullus gegründeten Klosters Hersfeld für seine sächsischen Pläne hatte Karl der Große schon bald erkannt, und so erklärt es sich, dass er bereits 6 Jahre nach seiner Gründung, im Jahre 775, Hersfeld in die Reihe der Reichsklöster aufnahm, was außer der hohen Ehre eben auch die Verpflichtung mit sich brachte, dem Herrscher und seinem Gefolge im gegebenen Fall Unterkunft und Verpflegung zu gewähren. Durch die zahlreichen Schenkungen, die Karl dem Kloster zuteil werden ließ, sollten die ökonomischen Grundlagen dazu geschaffen werden.

Heinrich IV. (1050 bis 1106) war im Alter von drei Jahren zum König gewählt und noch nicht vierjährig 1054 in Aachen zum König gesalbt worden. Beim Tod seines Vaters war er noch keine sechs Jahre alt. Die neun Jahre bis zu seiner Volljährigkeit stand er unter wechselndem Einfluss, ein Spielball miteinander verfeindeter Interessengruppen, die die Schwäche der königlichen Gewalt für sich auszunutzen trachteten. Seine Regierungszeit ist beherrscht vom Kampf gegen zwei zunächst getrennte, dann aber sich vereinigende Gegner: Die innerdeutschen Fürsten, allen voran die sächsischen, und dann der Papst in Rom. In der Auseinandersetzung mit den aufständischen Sachsen ebenso wie im Streit mit Rom, dem sog. Investiturstreit, war Hersfeld eine zuverlässige Stütze Heinrichs IV., einmal wegen seiner strategisch günstigen Lage an der VIA REGIA und der Grenze zum sächsisch-thüringischen Gebiet, zum andern durch die Haltung der Hersfelder Äbte, vor allem des Heinrich eng verbundenen Abtes Hartwig, in der Auseinandersetzung des Kaisers mit Papst Gregor VII. um das Recht des deutschen Königs, die Besetzung von Bistümern und Abteien maßgebend zu beeinflussen. Sieben Mal weilte Heinrich IV. in Hersfeld, erstmals 1062 in Begleitung seines Vormunds Anno von Köln, dann Pfingsten 1066, ein Jahr nach seiner Mündigkeitserklärung, erneut fünf Jahre später, Ende Juli 1071, dann im Dezember 1072, als Abt Ruthard sein Amt niederlegte und Heinrich den genannten Hartwig als Abt einsetzte, dann wieder im August 1073, als er auf seiner Flucht von der Harzburg sich hier vier Tage aufhielt, um sein Heer für einen Polenfeldzug zu sammeln. Darunter hatte die Gegend um Hersfeld sehr zu leiden, wie überhaupt die wirtschaftlichen Kräfte der Abtei durch die königlichen Aktivitäten aufs höchste in Anspruch genommen wurden.

Anfang Januar 1074 holte Abt Hartwig auf Geheiß des Königs dessen schwangere Ehefrau Berta aus der bedrohten Burg Vockenrod nach Hersfeld, wo sie am 12. Februar einen Sohn gebar. Am 27. Januar weilte auch der König selbst dort während eines Feldzugs gegen die Sachsen, ein Datum, das auch meteorologisch von Interesse ist, da, wie berichtet wurde, damals alle Flüsse bis in den Grund vereist waren.

Der einzige in Hersfeld geborene König ist Konrad, den sein Vater drei Jahre später auf seinem Bittgang zum Papst nach Canossa mitnahm, der dann zum römisch-deutschen und später auch zum König von Italien gekrönt wurde, jedoch auf die Seite der Kaisergegner wechselte, von seinem Vater 1098 abgesetzt wurde und 1101 mit 27 Jahren in Florenz starb.

1087, im Jahr von Konrads Königssalbung in Aachen, war Heinrich IV. offenbar zum letzten Mal in Hersfeld. 1105 wurde Heinrich IV. von seinem Sohn und den deutschen Fürsten gezwungen, dem Thron zu entsagen, doch wehrte sich der abgesetzte Kaiser gegen seinen jetzt offiziell als Heinrich V. inthronisierten Sohn mit Waffengewalt, starb aber bereits im August 1106 im Alter von noch nicht 56 Jahren.

(Quelle: Dr. Michael Fleck „Deutsche Könige besuchten häufig das Kloster Hersfeld“)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:

Am 28. April 2012 wurden im Bad Hersfelder Stiftsbezirk die Büsten von fünf Königen enthüllt, die die Stadt [Bad] Hersfeld und das Kloster während ihrer Regentschaft besuchten. Karl der Große, Konrad I., Heinrich III., Heinrich IV. und Konrad III. wachen, aus Fiberglas nach zeitgenössischen Münzen gestaltet, in strahlendem Weiß nun in der Bad Hersfelder Innenstadt. Sie alle sind auf dem Landweg über den VIA REGIA-Korridor in die Stadt gekommen und tragen an den Sockeln Schilder, die auf diesen Zusammenhang hinweisen.



Das Aufeinandertreffen von Wasser- und Landwegen war seit alters her eine günstige Voraussetzung für die Entstehung von Märkten. Die Stadt Frankfurt, an einer Furt durch den Main und an der VIA REGIA gelegen, ist dafür eines der bekanntesten Beispiele. Von einem kleinen VIA REGIA-Ort an einem kleinen Flüsschen im waldreichen Thüringen soll hier die Rede sein. Die Hörsel ist ein rechter Nebenfluss der Werra. In früheren Zeiten war sie auch als Wasserstraße für Warentransporte für die Orte an ihren Ufern von großer Bedeutung. Der Ort Hörselgau (heute ein Ortsteil der Gemeinde Hörsel) soll der Sage nach der Hauptort und Sitz des Gaugrafen eines alten Hörselgaus gewesen sein. Die Burg des Gaugrafen soll unweit der Pfarrwohnung gestanden haben, in der Nähe derselben sollen heute noch viele unterirdische Gewölbe sein, deren hohlen Ton man beim Darüberfahren deutlich bemerke. Erinnerungswert sind hier die Kämpfe, die oft um die Einnahmen aus Handel und Verkehr geführt wurden.

Der im 19. Jahrhundert viel gelesene Schriftsteller Gustav Freytag hat in seinem sechsbändigen Romanzyklus „Die Ahnen“ in einem Abschnitt des 2. Bandes „Das Nest der Zaunkönige“ die Kämpfe zwischen den Klöstern Hersfeld und Fulda um die Gewässerhoheit über die Hörsel beschrieben. Das Kapitel trägt die Überschrift „Unter dem Rößlein der Horsila“.

„...Dies war die Zeit im Jahr, wo die Männer aus den Waldlauben sich Ihrer Schifffahrt freuten. Denn auch ihnen war ein Fluß zuteil geworden, nur klein, aber ehrwürdig dem ganzen Lande, welcher aus den Waldbächen zusammenrann und zwischen dem Gebirge und steilen Hügeln der untergehenden Sonne zufließ. Die Horsila war damals kein unscheinbarer Bach, sie trug befrachtete Kähne in die Werra, und weit von Norden her kamen Fahrzeuge der Sachsen und Friesen die Strömung hinauf bis an den Wald. Dort war bei dem alten Dorf Horsilgau der kleine Hafen, wo sie ein- und ausluden; eine wertvolle Stätte für die Waldleute, denn die Landfracht von Norden her war teuer und der Weg oft unsicher. Das Wasser brachte ihnen kunstvolle Arbeit der friesischen und flämischen Weber und manches Kaufmannsgut, das ihre Frauen ungern entbehrt hätten; sie aber tauschten dagegen ein, was ihr Land an Ware bot: Honig und Wachs, Pelzwerk und Tierhäute.

Auch die Erfurter kamen heran sooft die Kähne abfuhren und anlegten, sie schlugen am Ladeplatz ihre Bänke auf, kauften und tauschten und führten die Fracht auf hochbepackten Karren (auf der VIA REGIA - d.Red.) nach ihrem großen Markt. Vor anderen aber freuten sich die Mönche des heiligen Wigbert der Schifffahrt, sie waren seit alter Zeit die Herren der kleinen Wasserstraße und sie hielten die Burg Gotaha (Gotha) zumeist darum hoch, weil diese eine Feste ihres Hafens war und ihr Herrenrecht über den Fluß behaupten half. Denn der Zehnte, welchen die Mönche von allem Schiffsgut erhoben, war eine wertvolle Einnahme des Klosters, er lieferte die Woldecken ihrer Lager, Stoff zu ihren Kutten und vor allem die geehrte Fastenspeise, den gesalzenen Seefisch, welcher ihnen das ganze Jahr Freude an ihrem Trunk gab. So wertvoll war dieses Herrenrecht, daß sie durch viele Jahre blutige Kämpfe darum geführt hatten. Dennoch vermochten sie es nicht ungeschmälert gegen einen Nachbarn zu bewahren, welcher klug gleich ihnen und stärker als sie ebenso auf der Nordseite der Horsila herrschte, wie sie längs dem Walde. Ihr Feind war das Kloster von Fulda, in welchem der heilige Bonifatius beigesetzt war. Und die beiden Glaubensboten, Winfried und Wigbert, kämpften aus ihren Klöstern zweihundert Jahre grimmige Fehden um die Heringstonnen der Nordsee und um die Gewebe derselben Friesen, deren Vorfahren sie einst bekehrt hatten. So heftig tobte der Kampf der Bewaffneten der beiden Klöster, daß die Sachsenkönige mehr als einmal gezwungen waren, sich zwischen die Streitenden zu stellen. Endlich hatten die Mönche von Fulda das Recht erworben, daß auf ihrer Uferseite Kähne frei vom Zoll der Wigbertleute fahren durften. Aber der Haß der Klöster wurde durch den Schiedsspruch des Königs nicht gestillt, und fast in jedem Jahre wurden Männer erschlagen und Häuser niedergebrannt...“

Wer freilich heute in den Sommermonaten die Hörsel sieht, die sich als schmales Rinnsal durch das ausgetrocknete Flusstal dahinschlängelt, der wird nicht glauben wollen, dass der gleiche Wasserlauf in früheren Zeiten ein wichtiger Schifffahrtsweg war, auf dem besonders im Frühjahr und im Herbst eine große Anzahl schwer beladener Lastkähne und Flöße fuhren und der über lange Zeit zu den von Gustav Freytag beschriebenen Händeln geführt hatte, welche die beiden Klöster gegeneinander ausfochten, um die nicht unbeträchtlichen Einnahmen aus diesem einst bedeutenden Handelsweg für sich zu erlangen.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

rechts: Die Hörsel bei Eisenach
darunter: ehemalige Hörselfurt bei
Mechterstädt. Dieser Weg war früher eine
wichtige Nord-Süd-Verbindung und führte
von Mühlhausen/Nordhausen bis nach
Würzburg. In Mechterstädt überquerte der
Weg die VIA REGIA und führte durch die
Hörsel zum Thüringer Wald und weiter
nach Süden.



„Von hier und heute geht eine neue Epoche der Weltgeschichte aus, und ihr könnt sagen, ihr seid dabei gewesen“, soll Goethe gesagt haben, nachdem in der berühmten Kanonade von Valmy zum ersten Mal die französischen Revolutionstruppen gegen die Koalition aus Österreichern und Preußen gesiegt hatten. Goethe hatte seinen Weimarer Herzog, der auf Seiten der antirevolutionären Heere Preußens, Österreichs und der Reichsstände an den Kämpfen teilnahm, in die Schlachten begleitet.

Am 21. Oktober 1792 eroberten französische Revolutionstruppen, die zuvor die Pfalz und Rheinhessen besetzt hatten, die kurfürstliche Haupt- und Residenzstadt Mainz, den Sitz des ranghöchsten Kurfürsten und Erzbischofs im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation. In Mainz versuchten die Franzosen zusammen mit einheimischen Jakobinern, die Bürger der Stadt ebenso zu revolutionieren wie die Bauern auf dem Lande, um sie mit den Prinzipien von Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit vertraut zu machen. Aus diesen Bemühungen ging schließlich ein Parlament hervor. Der Nationalkonvent „der freien Teutschen“ trat am 17. März 1793 im Mainzer Deutschhaus zusammen.

Dieser Konvent proklamierte am folgenden Tag die Rheinisch-Deutsche Republik zwischen Bingen und Landau und vollzog am 21. März deren Vereinigung mit der französischen Mutterrepublik. Doch die faktische Vereinigung gelang nicht mehr, weil das linksrheinische Gebiet von deutschen Truppen zurückerobert und Mainz einige Monate belagert wurde. Nachdem der Belagerungsring um Mainz am 16. Juni zugezogen worden war, begann eine vierwöchige Kanonade, bei der die allmähliche Verheerung der Stadt von einer „unzählbaren Menge“ von schaulustigen Schlachtenbummlern auf den umgebenden Hügeln aus sicherer Entfernung als „Open-Air-Spektakel“ miterlebt wurde.

Die Belagerung von Mainz ist durch Goethes gleichnamiges fiktives Tagebuch (entstanden 1819 – 1821) ein Stück Weltliteratur geworden. Er beschrieb seine Eindrücke beim Einzug in die zerstörte Stadt:

„Den 26sten (Juli 1793) gelang es uns schon, mit einigen Freunden zu Pferd in die Stadt einzudringen; dort fanden wir den bejammernswertesten Zustand. In Schutt und Trümmer war zusammengestürzt, was Jahrhunderten aufzubauen gelang, wo in der schönsten Lage der Welt Reichtümer von Provinzen zusammenflossen und Religion das, was ihre Diener besaßen, zu befestigen und zu vermehren trachtete. Die Verwirrung, die den Geist ergriff, war höchst schmerzlich, viel trauriger, als wäre man in eine durch Zufall eingäscherte Stadt geraten. Bei aufgelöster polizeilicher Ordnung hatte sich zum traurigen Schutt noch aller Unrat auf den Straßen gesammelt; Spuren der Plünderung ließen sich bemerken in Gefolg innerer Feindschaft...

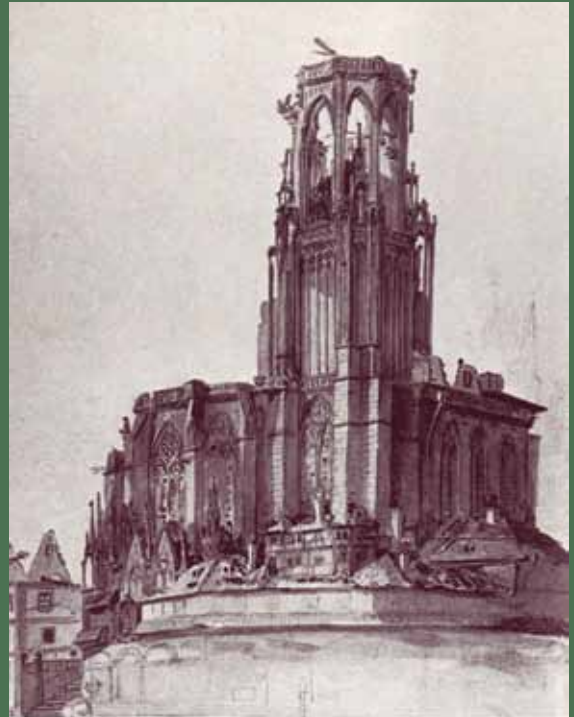
Auf unseren Wanderungen fanden wir eine alte Frau an der Türe eines niedrigen, fast in die Erde gegrabenen Häuschens. Wir wunderten uns, daß sie schon wieder zurückgekehrt, worauf wir vernahmen, daß sie gar nicht ausgewandert, ob man ihr gleich zugemutet, die Stadt zu verlassen.

„Auch zu mir“, sagte sie, „sind die Hanswürste (gemeint sind die Jakobiner - d.Red.) gekommen mit ihren bunten Schärpen, haben mir befohlen und gedroht; ich habe ihnen aber tüchtig die Wahrheit gesagt: ‚Gott wird mich arme Frau in dieser meiner Hütte lebendig und in Ehren erhalten, wenn ich euch schon längst in Schimpf und Schande sehen werde‘. Ich hieß sie mit ihren Narreteien weiter gehen. Sie fürchteten, mein Geschrei möchte die Nachbarn aufregen, und ließen mich in Ruhe. Und so hab’ ich die ganze Zeit teils im Keller, teils im Freien zugebracht, mich von wenigem genährt, und lebe noch Gott zu Ehren, jenen aber wird es schlecht ergehen...“.

1797 wurde auch Mainz wie alle linksrheinischen Gebiete von Frankreich annektiert und als Mayence Hauptstadt des französischen Départements du Mont-Tonnerre (benannt nach dem Donnersberg). In Napoleons Feldzügen von 1805 (gegen Österreich und Russland), 1806 (gegen Preußen) und 1809 (wieder gegen Österreich) war Mainz der wichtigste französische Sammelplatz. Die Stadt wurde bald auch zur wichtigsten französischen Festung am Rhein, der „natürlichen“ neuen Ostgrenze Frankreichs. Der Bau der Grande Route Imperiale zwischen Paris und Mainz und die Weiterführung der Straße nach Erfurt, das damals kaiserliche Domäne Napoleons war, verliehen der VIA REGIA in diesen Jahren eine herausragende militärstrategische Bedeutung von europäischer Dimension.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Georg Melchior Kraus,
Liebfrauenkirche nach der Bombardierung,
1793 (Aquarell)

Mitte: Georg Schneider,
Der brennende Dom (Öl auf Holz)

unten: Dom und Leichthof
nach der Belagerung 1793 (Zeichnung)

Heinrich Cramer aus Leipzig

Heinrich Cramer war wohl der Prototyp der Leipziger Kaufmannschaft und der Hochfinanz der Messestadt in der zweiten Phase des Frühkapitalismus. In der Mitte des 16. Jahrhunderts gab es eine große Zahl von Zuwanderern nach Leipzig, die in die kaufmännische Elite aufzusteigen vermochten. Im Jahre 1556 kam Heinrich Cramer aus Arras (Artois), einem der Brabanter Textilzentren in der gleichnamigen niederländischen Provinz nach Leipzig. Die Vermutung liegt nahe, dass Leipzig für den Kaufmann alles andere als neu gewesen ist. Seine Reise wird auf der VIA REGIA verlaufen sein, wie sie mit ihren Abzweigungen von den Niederlanden her über Frankfurt a.M. und Erfurt nach Leipzig und weiter nach Osten verlief.

Mit der Entscheidung für Leipzig ist der Handelsherr fraglos der Hauptroute seiner Geschäfte gefolgt, wie sie von der tief ins Mittelalter reichenden Achse Tuche/ Metalle getragen wurde. Dieser Austausch beruhte einerseits auf den international gefragten, edlen Wollwaren aus Flandern und Brabant, wie sie nachweislich spätestens seit den Jahren um 1300 nach Sachsen importiert wurden. Die Gegenlieferung bestand insbesondere aus dem Silber des erzgebirgischen Bergbaus und später des Kupfers aus dem Mansfelder Land, Silber aus dem Harz und Zinn aus dem Erzgebirge. In diesem Rahmen lag die Zuwanderung niederländischer Kaufleute in die mitteldeutsche Messestadt, die schon 1516 begonnen hatte.

Eingestiegen ist Cramer über den Metallhandel, und der glückte mit Hilfe großzügiger Kredite an die stets des Geldes bedürftigen Mansfelder und Stolberger Grafen. Es ist davon auszugehen, dass der Leipziger nicht schlechthin als Kaufmann, sondern vorrangig als Bankier aufgetreten ist, als ein „merchant banker“, dessen zunächst aus dem Handelsgewinn stammendes Kapital über ein System von Beteiligungen jetzt in die Produktionssphäre vordrang. Auf diesem Wege wurde Cramer zum Eigentümer der Produktionsstätten, deren Erzeugnisse er anschließend als Handelsherr verkaufte.

Lief in den Hüttenbetrieben über Erzmühlen und Pochwerke, über das Ausschmelzen bis hin zum Saigern die Trennung der Metalle, gab anschließend der Handel mit den Erzeugnissen den Ausschlag für wirtschaftlichen Erfolg. Damit und nicht so sehr mit der Erzgewinnung ließen sich die großen Gewinne erzielen, welche die Investitionen und das hohe Risiko rechtfertigten. Der charakteristische Handel reichte über den Absatz des Garkupfers bis hin zur Lieferung von Barrensilber für Münzstätten. Das ökonomische Konzept funktionierte ganz ähnlich dem der Nürnberger Großkaufleute.

Zwischen 1569 und 1580 lag die Hochzeit von Cramers Engagement im Montankomplex. Allein zwischen 1565 und 1573 stieg die Gewinnspanne des eingesetzten Kapitals auf das Zehnfache. Cramer war aber auch im Bleihandel von Krakau anzutreffen, und das entschied über den Eigenbedarf seiner Hüttenbetriebe hinaus. Aus dem Leipziger Handelshof heraus verfolgte man Pelzhandel sowie Kleinodiengeschäfte bis hin nach Moskau, exportierte Thüringer Waid in die Niederlande und nahm lukrative Kriegslieferungen wahr, wie sie sich aus dem Kupfergeschäft ergaben.

Noch bevor 1580 die Montaninteressen in den Hintergrund traten, wandte sich Cramer noch einmal seiner alten Branche zu, diesmal aber zur Eigenproduktion genau der Tuche, die bis dahin in den Niederlanden einzukaufen waren. Cramer wurde 1571 vom Kaiser als Heinrich Cramer von Claußbruch in den erblichen Adelsstand erhoben und erwarb erheblichen Landbesitz. Innerhalb einiger Jahre errichtete er in Meuselwitz nahe Leipzig den in der weiteren Umgebung größten Manufakturbetrieb zur Herstellung von Tuchen und Leinen. Die Voraussetzung war die Zuwanderung von Fachkräften aus den Niederlanden. Offenbar sind es in Bedrängnis geratene Lutheraner gewesen, die dem Ruf des Leipziger Handelshofes Folge leisteten. Was in Meuselwitz geschah, stellt eine neue Stufe von Stadt-Land-Beziehung dar. Es war eine erfolgreiche Symbiose zwischen Grundherrschaft und Manufaktur, von spezialisierten Handwerkern mit alteingessenen Bauern unter der Dominanz des damals bedeutendsten Leipziger Handelshauses.

Infolge politischer Wirren wurde Cramer 1596 im Alter von 81 Jahren vor das Hofgericht Kaiser Rudolfs II. nach Prag zitiert, blieb dort drei Jahre in Haft und kam erst im Frühjahr 1599 wieder frei, ohne dass der Prozess beendet und ein Urteil gesprochen war. Über die letzten Monate im Leben Cramers ist nichts bekannt, außer, dass er erschöpft gewesen sein muss.

(Quelle: Manfred Unger „Heinrich Cramer von Claußbruch – Wirtschaftsunternehmen, soziales und kulturelles Milieu eines Leipziger Handelshofes 1556 – 1599“ in: Sachsen - Beiträge zur Landesgeschichte, Dresden 2002)



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:

Jost Ammann „Der Patrizier“ aus „Das Ständebuch“, Nürnberg 1568



Das Leben in Oberschlesien war Jahrhunderte lang weitgehend dörflich geprägt. Die im VIA REGIA-Korridor liegenden Orte Gleiwitz und Kattowitz existierten zwar seit langem (Gleiwitz ist seit dem 13. Jahrhundert nachweisbar, das Dorf Kattowitz wurde 1590 auf dem Grund eines mittelalterlichen Hammerwerkes gegründet), waren aber stets bedeutungslos.

Die industrielle Entwicklung begann am Ende des 18. Jahrhunderts mit dem Ausbau des Bergbaus und des Hüttenwesens. Bereits zu dieser Zeit wurden technische Neuerungen eingeführt, z.B. die Gewinnung von Stahl mit Hilfe von Koks. Seit 1788/89 diente eine englische Dampfmaschine, die in Schlesien nachgebaut wurde, zum Betrieb der Wasserpumpen im Bergbau. Das 19. Jahrhundert, das „Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität“ führte in Oberschlesien mit seinen reichen Kohle- und Erzvorkommen zu einer rasanten industriellen Entwicklung. Das Ballungsgebiet um die Städte Kattowitz (Katowice) und Gleiwitz (Gliwice) entstand infolge des Kohlebergbaus im 19. Jahrhundert.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges kam es zu einer politischen Neuordnung des oberschlesischen Industriereviers. Die Wiederherstellung des polnischen Staates war zu einem der Kriegsziele der Entente-Mächte im Ersten Weltkrieg geworden, und so wurde im Versailler Vertrag bestimmt, dass ganz Oberschlesien, das seit 1742 zu Preußen gehört hatte, an Polen abzutreten sei. Die Absicht, Oberschlesien in den wiedererstandenen polnischen Staat zu integrieren, entfesselte die nationalen Leidenschaften in dem umstrittenen Gebiet. Polnische Gruppen hatten seit 1919 versucht, durch mehrere Aufstände ihre nationalen Interessen in Oberschlesien zum Ausdruck zu bringen, was von deutscher Seite aus auf den erbitterten Widerstand der Korps der nationalistischen Schwarzen Reichswehr stieß. Am Kampf gegen den dritten polnischen Aufstand beteiligten sich auch zahlreiche Teilnehmer am gescheiterten Kapp-Putsch und Anhänger der neu gegründeten NSDAP aus dem gesamten Reichsgebiet.

So wurde von den Siegermächten eine Volksabstimmung angeordnet, die 1921 stattfand. Zirka 61% der Stimmberechtigten stimmten für den Verbleib in Deutschland. Im Oktober 1921 erfolgte auf Empfehlung des tschechoslowakischen Staatspräsidenten die Aufteilung Oberschlesiens in einen deutschen und einen polnischen Teil. Den größeren Teil Oberschlesiens mit der Mehrheit der Bevölkerung etwa im Verhältnis des Abstimmungsergebnisses erhielt Deutschland, das Industrierevier fiel fast gänzlich an Polen. Trotzdem herrschte Unzufriedenheit auf beiden Seiten. Die Teilung Oberschlesiens trennte ein Wirtschaftsgebiet. Sie trennte die ost-oberschlesischen Hochöfen von den weiterverarbeitenden Betrieben und die auf deutscher Seite verbliebene Eisenindustrie von der polnischen Kohle. 22 große Montanunternehmen wurden zerschnitten. Deshalb wurde 1922 für drei Jahre ein Abkommen zwischen Polen und Deutschland geschlossen, das die Verbindungen aufrechterhalten sollte und das u.a. Zollfreiheit, Abnahmeregulungen und den gemeinsamen Betrieb des Eisenbahnnetzes enthielt. Nach Ablauf der Dreijahresfrist wurde der Wirtschaftsverkehr zwischen den beiden Teilen Oberschlesiens durch den polnisch-deutschen Zollkrieg jedoch erheblich erschwert.

Die Forderung nach einer Revision der östlichen Grenze blieb eines der Hauptziele der Außenpolitik der Weimarer Republik. Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten strebte Hitler jedoch aus taktischen Gründen zunächst eine Annäherung an Polen an. Im Rahmen einer geplanten zukünftigen Unterwerfung ganz Ost- und Mitteleuropas spielte eine kurzfristige Grenzrevision nur eine untergeordnete Rolle. Polen, das sich sowohl vom Deutschen Reich als auch von der Sowjetunion bedroht fühlte und ein Arrangement mit beiden Staaten anstrebte, nahm das deutsche Angebot zu einem Nichtangriffspakt an. Im Winter 1938/39 spitzte sich die Situation jedoch zu. Englische und französische Garantieerklärungen für Polen nahm Hitler zum Anlass, den deutsch-polnischen Nichtangriffspakt einseitig zu kündigen. Die polenfeindliche Propaganda setzte unverzüglich ein. Der fingierte polnische Überfall auf den Sender Gleiwitz wurde schließlich zum Auslöser des Zweiten Weltkriegs.

Nach der Niederlage Hitlerdeutschlands wurde die gesamte Region polnisch. Bis gegen Ende des 20. Jahrhunderts war die traditionelle Industriekultur in den oberschlesischen Zentren des Bergbaus und der Schwerindustrie weitgehend unangefochten. 98% der polnischen Steinkohle und 53% des Roheisens Polens kamen damals aus Oberschlesien.

Heute ist Śląskie mit rund 4,8 Millionen Einwohnern auf 12.294 km² die am dichtesten besiedelte Woiwodschaft. Die Tradition der oberschlesischen Industrieregion ist auf der einen Seite eine Last, die sich mit der Notwendigkeit verbindet, überflüssige Fabriken still zu legen und die genutzten teuer zu modernisieren. Andererseits hat sie bei den Bewohnern eine mehr als hundertjährige Lebensbeziehung zu moderner Technologie hervorgebracht, die das Gebiet zu einem attraktiven Standort für neue Industrieansiedlungen macht.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Der fingierte Überfall auf den Sender Gleiwitz lieferte Hitler 1939 den Vorwand für den Krieg gegen Polen

unten: Die „Königshütte“ in der Nähe von Kattowitz 1828



Wilhelm von Grumbach (1503 bis 1567) war Ritter und Abenteurer. Als Landbesitzer war Grumbach ein Vasall der Fürstbischöfe von Würzburg. Er stand wegen seiner höfischen Bildung und durch seine Verdienste auf kriegerischem Gebiet in hohem Ansehen. Der Fürstbischof erhob ihn sogar zum Hofmarschall.

In der Folgezeit entwickelte sich jedoch ein Konflikt mit dem Fürstbischof. Nach gerichtlichen Auseinandersetzungen um die Abfindung Grumbachs für seine Verdienste im Schmalkaldischen Krieg kam es zur Eskalation, bis schließlich der Fürstbischof bei einem Attentat getötet wurde. Die Mörder entkamen. Grumbach beteuerte seine Unschuld, doch niemand glaubte ihm. Er suchte sich einen neuen Verbündeten. Diesen fand er im Gothaer Herzog Johann Friedrich II.

Nach dem Tod des Weimarer Herzogs Johann Friedrich I., der nach der Schlacht bei Mühlburg gegen Kaiser Karl V. die sächsische Kurfürstenwürde und große Teile seines Landes verloren hatte, übernahm sein Sohn Johann Friedrich II. die Regentschaft über die ernestinischen Besitzungen. Seine Residenz bezog er auf der Burg Grimmenstein in der VIA REGIA-Stadt Gotha.

Grumbach stellte ihm die Wiedererlangung der Kurwürde in Aussicht. In dieser Zeit entdeckte Grumbach seinen späteren – etwas seltsamen – Helfer, den „Engelseher“ Hans Tausendschön, einen Bauernknaben aus Sundhausen bei Gotha. Dieser behauptete, in ständigem geistigen Verkehr mit Engeln zu stehen, die ihm die Zukunft verkündigen. Mittels dieses Knaben und dem Schreiber am Hofe in Gotha gelang es Grumbach, Herzog Johann Friedrich II. davon zu überzeugen, dass es Gottes Ratschluss sei, ihm die verlorene Kurwürde ohne Kampfhandlungen wiedererlangen zu lassen.

Nach und nach gewann Grumbach so das völlige Vertrauen des Herzogs. Grumbachs Konflikte mit dem Fürstbischof von Würzburg verärgerten jedoch auch den Kaiser Maximilian II. Er erklärte Grumbach und dessen Freunde in die Acht, außerdem verbot er dem Herzog Johann Friedrich strengstens, die Geächteten bei sich zu beherbergen. 1566 erging vom Reichstag der einstimmige Beschluss auf Erneuerung und Vollstreckung der Acht gegen alle Beteiligten. Kurfürst August von Sachsen wurde mit der Ausführung beauftragt.

Gleichzeitig reiste eine Gesandtschaft an Herzog Johann Friedrichs Hof, um ihn aufzufordern, die Geächteten zu entlassen. Johann Friedrich aber schlug alle Warnungen seiner Freunde und Verwandten in den Wind. Erst als August von Sachsen im kaiserlichen Auftrag in Erfurt Truppen sammelte und Johann Friedrich von drei kaiserlichen Kommissaren letztmalig aufgefordert wurde, Grumbach und seine Helfer auszuliefern, glaubte er endlich an einen militärischen Konflikt und sammelte seine Truppen rings um Gotha. Als August von Sachsen vor Gotha erschien, beschränkte er sich jedoch auf die Belagerung der Stadt und des Schlosses Grimmenstein. August hatte eine andere Taktik gewählt: er vertraute auf ideologische Kriegführung. Aufwiegelnde und warnende Schriften wurden reichlich in die Stadt geschmuggelt und an die Verteidiger und die Bevölkerung verteilt. Nach relativ kurzer Zeit zeigten diese ihre Wirkung. Man verweigerte dem Herzog bei einem Generalappell auf dem Schlosshof den Gehorsam und setzte Grumbach und seine Helfer gefangen.

Dem Kurfürsten August wurden die Stadttore geöffnet, und dieser zog in Gotha ein. Den Geächteten wurde sofort der strengste Prozess gemacht. Grumbach, Kanzler Brück und Grumbachs Freund Wilhelm von Stein wurden auf dem Marktplatz von Gotha gevierteilt. Grumbach und Brück wurde vorher die Brust geöffnet, das Herz aus dem Körper gerissen und ins Gesicht geschlagen. Stein erhielt die „Gnade“, vor der Vierteilung mit dem Schwert gerichtet zu werden. Der Engelseher Hänschen Tausendschön wurde gehängt. Der Rest der Geächteten wurde mit dem Schwert gerichtet. Die Körperteile der Gevierteilten wurden auf zwölf Stangen vor den Toren Gothas ausgestellt.

Burg Grimmenstein wurde geschleift. Johann Friedrich wurde verhaftet und befand sich 29 Jahre in kaiserlicher Haft, wo er 1595 völlig vereinsamt starb. 1573 wurden seine Söhne wieder in ihre vom Vater ererbten Rechte eingesetzt. Aber der ernestinische Gesamtbesitz wurde nun aufgeteilt in die Herzogtümer Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg, von denen sich noch einmal die Herzogtümer Sachsen-Eisenach und Sachsen-Altenburg abspalteten. Damit begannen die zahlreichen ernestinischen Teilungen. Die Entstehung dieser Kleinstaaten war demzufolge nicht die Folge fehlender Erbregelungen, sondern das Ergebnis einer gescheiterten Machtpolitik. Dass die Ernestiner nach den Grumbachschen Händeln ihre Staatlichkeit überhaupt behielten, verdanken sie dem Interessengegensatz zwischen dem albertinischen Sachsen und dem Kaiser. Sachsen konnte an seiner westlichen Flanke einige unbedeutende Kleinstaaten gerade noch akzeptieren und dem Kaiser musste ein weiterer Machtzuwachs Sachsens äußerst ungelogen erscheinen.

An der Stelle in Gotha, wo sich einst die Burg Grimmenstein erhob, steht heute Schloss Friedenstein.

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Die Stelle der Hinrichtung Grumbachs markiert noch heute eine Platte im Straßenpflaster an der Nordseite des Gothaer Rathauses. Deren Erneuerung wurde durch die Nachfahren des damals ebenfalls geviertheilten Kanzlers Brück im April 1997, anlässlich der 430jährigen Wiederkehr der Hinrichtung, veranlasst.

Mitte: Modell der Burg Grimmenstein im Historischen Museum in Gotha

unten: Das Schloss Friedenstein ist eine frühbarocke Schlossanlage an der Stelle der 1567 geschleiften Burg Grimmenstein. Es verfügt über Wohn- und Repräsentationsräume vom Barock bis zum Klassizismus.



Mit der Erfindung des Automobils begann auch eine neue Ära in der Geschichte der Straße VIA REGIA. Im Jahre 1900 wurden weltweit insgesamt 4.192 Automobile gebaut: mit Dampf, Elektrizität oder Benzin angetrieben. Die technische Zukunft der neuen Fahrzeuge war damals durchaus noch ungewiss. Eine der Produktionsstätten, die sich alsbald zu einer der größten Autohersteller in Europa entwickeln sollte, war die Adam Opel AG in der VIA REGIA-Stadt Rüsselsheim.

Adam Opel wurde als ältester Sohn des Schlossermeisters Philipp Wilhelm Opel geboren. Er erlernte in der Werkstatt des Vaters den Beruf eines Schlossers. Die Wanderjahre führten ihn ab 1857 über Belgien und England nach Paris, wo er in zwei Nähmaschinenfabriken arbeitete. Wieder in seiner Heimatstadt, gründete Opel 1862 seine eigene Nähmaschinenmanufaktur. Im Jahre 1884 stellte sein Betrieb bereits 18.000 Nähmaschinen pro Jahr her. 1886 begann Opel auch mit der Herstellung von Fahrrädern. Die Firma entwickelte sich schnell zum größten Fahrradhersteller in Deutschland. Aber erst seine Söhne begannen 1898, drei Jahre nach dem Tod des Firmengründers mit der Produktion von Autos. Sie kauften am 21. Januar 1899 die Anhaltische Motorwagenfabrik des Dessauer Hofschlossermeisters, Automobilpioniers und Konstrukteurs Friedrich Lutzmann, machten ihn zum Direktor und begannen mit dem Bau der Opel Patentmotorwagen „System Lutzmann“ in Rüsselsheim.

Kurz vor seinem Tod soll Adam Opel beim Anblick eines Automobils gesagt haben: „Aus diesem Stinkkasten wird nie mehr werden als ein Spielzeug für Millionäre, die nicht wissen, wie sie ihr Geld wegwerfen sollen!“

Aus dem ältesten Werksteil, der bis heute „Kuhstall“ genannt wird (in Anspielung auf die Bedingungen, unter denen die Produktion einst begann), wurde das größte hessische Unternehmen der Automobilherstellung.

1929 verkauften die Brüder Wilhelm und Fritz von Opel den Großteil der Aktien an den amerikanischen Automobilkonzern General Motors. Während des Zweiten Weltkriegs stellte Opel mit dem Lastwagen Opel Blitz das Rückgrat der Wehrmacht her. Das Engagement von General Motors, sowohl in den USA als auch beim deutschen Kriegsgegner, wurde vom damaligen Geschäftsführer von GM durch die hohen Profite gerechtfertigt. 1936 wurde Opel durch die deutsche Regierung Steuerfreiheit eingeräumt. Die Folge war eine Kapazitätserweiterung seitens GM. Bis Kriegsende wurden 1,1 Millionen Fahrzeuge produziert.

Heute ist Opel der zweitgrößte deutsche Fahrzeughersteller und hat an der VIA REGIA neben Rüsselsheim weitere Standorte in Kaiserslautern, Eisenach und Gliwice.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Denkmal von Adam Opel
vor dem Hauptportal des Opelwerks in Rüsselsheim
unten: Opel Patentmotorwagen „System Lutzmann“



Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war in den Jahrzehnten des darauf folgenden Kalten Krieges die VIA REGIA in ihrer Funktion als Ost-West-Verbindungsachse durchschnitten. Um auf der historischen VIA REGIA zu bleiben, verlief zwischen dem thüringischen Buttlar und dem hessischen Rasdorf bis 1990 die innerdeutsche Grenze. In diesem Grenzabschnitt entstand 1962 auch die erste „Mauer“ außerhalb von Berlin. Hier ragte das Gebiet der DDR und damit des gesamten Ostblocks am weitesten in Richtung Westen vor. Diese Situation wurde von den US-Streitkräften als „Fulda Gap“ (Fulda-Lücke oder Lücke von Fulda) bezeichnet.

Unter dem US-Präsidenten Ronald Reagan entwickelte die NATO Verteidigungspläne für die Bundesrepublik und Westeuropa für den Fall einer Invasion durch Streitkräfte des Warschauer Paktes. Als wahrscheinlichster Angriffspunkt des Gegners wurde das Gebiet östlich von Fulda angenommen, da das dortige Gelände einem massiven Panzerangriff wenig natürlichen Widerstand bot. Südlich und nördlich befinden sich mit dem Thüringer Wald und dem Harz für Panzer nur schwer zu bewältigende Mittelgebirge.

Es wurde davon ausgegangen, dass die Armeen des Warschauer Paktes im Westen Thüringens aufmarschieren, die Grenze in Richtung Fulda durchbrechen und innerhalb von zwei Tagen bis zum Rhein-Main-Gebiet vorstoßen könnten. Damit wäre die Bundesrepublik in zwei Hälften geteilt und die Rhein-Main Air Base, der wichtigste Nato-Luftwaffenstützpunkt in Europa, ausgeschaltet worden.

Um dem entgegen zu wirken, wurde auch der Einsatz taktischer Kernwaffen in Betracht gezogen, im Bereich um Fulda herum wären beispielsweise an die 120 taktische Atomwaffen eingesetzt worden. Außerdem wurden in vielen Straßen Sprengschächte angelegt, die nach ihrer Zündung die Truppentransporte der feindlichen Armeen verlangsamen sollten.

Im Zentrum der NATO-Verteidigungslinie „Fulda Gap“ lag Point Alpha, einer von vier US-Beobachtungsstützpunkten an der hessischen innerdeutschen Grenze. Er erfüllte eine wichtige Beobachtungsaufgabe im Verteidigungskonzept der NATO. Der Stützpunkt lag auf 411 Meter Höhe auf einem Bergzug und ermöglichte damit einen guten Überblick über das angenommene vorderste Aufmarschgebiet des Warschauer Paktes im Ulstergrund. Auch für das Abhören des Funkverkehrs aus Richtung Osten waren die geographischen Bedingungen günstig.

Nach der Wende war zunächst geplant, die Anlage ebenso wie die übrigen Beobachtungsposten an der innerdeutschen Grenze abzureißen. Auf Betreiben einer Bürgerinitiative wurde das Objekt 1995 jedoch unter Denkmalschutz gestellt. Heute umfasst der museale Komplex nicht nur den amerikanischen Stützpunkt auf der hessischen Seite, sondern auch einen Streifen der originalen Grenzsicherungsanlagen der DDR und ein Begegnungszentrum auf Thüringer Seite.

Das Museumsareal gliedert sich lokal in drei Einheiten:

US-Beobachtungsstützpunkt:

das ehemalige US Camp Point Alpha, der einzig noch erhaltene ehemalige Beobachtungsstützpunkt der U.S. Army mit authentischen Gebäuden und Ausstattung auf hessischem Boden.

Mustergrenze:

ein Freiluftgelände entlang des Grünen Bandes mit der exemplarischen Darstellung der Grenzanlagen in ihren unterschiedlichen Ausbaustufen,

Das „Haus auf der Grenze“:

In dem auf ca. 600 qm Ausstellungsfläche die Einwirkung des Grenzregimes auf Mensch und Natur dargestellt wird. Im Dachgeschoss präsentiert sich das Biosphärenreservat mit dem Themenkreis: „Natur in der Rhön“.

Durch die herausragende Stellung Point Alphas als ein Ort, an dem die Konfrontation zweier Machtsysteme und damit die Teilung der Welt sichtbar wird, ist es möglich, das Thema Kalter Krieg authentisch und umfassend in seiner ganzen regionalen und globalen Dimension darzustellen und erlebbar zu machen.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.: Mahn-, Gedenk- und Bildungsstätte
Point Alpha

oben: Abschnitt der ehemaligen
DDR-Grenzanlagen

Mitte: Verkehrsschild „Stopp“ an der
Mustergrenze im Museumsareal

unten: amerikanisches Kriegsgerät
aus der Zeit des Kalten Krieges

Die mittelalterliche Burg Nanstein bei Landstuhl in der Westpfalz wurde um 1160 durch Kaiser Barbarossa erbaut. Sie gehörte zum staufischen Befestigungssystem des alten Reichslandes im Südwesten der Pfalz und diente auch zum Schutze der historischen VIA REGIA, die hier zwischen den heutigen Städten Saarbrücken und Kaiserlautern verlief.

Ihre Bekanntheit verdankt sie jedoch einem späteren Eigentümer, dem rebellischen Ritter Franz von Sickingen. Seit der Zeit um 1515 begann für Sickingen ein Jahrzehnt privater Fehden gegen Kaiser und Landesfürsten. Im Jahre 1495 hatte Kaiser Maximilian den „Ewigen Landfrieden“ erklärt, das Ende aller selbstmörderischen Kleinkriege im Deutschen Reich. Anstelle der Gewalt sollte nun der Rechtsweg vor den Instanzen des Reiches und der Territorien beschritten werden. Sickingen lehnte wie viele Zeitgenossen das jetzt dominierende „Römische Recht“ ab, da es den niederen Adel und die Bauern benachteiligte. In diesen Jahren machte er sich daran, die Verhältnisse des Ritterstandes verbessern zu wollen. Denn modernere Methoden der Kriegführung nahmen dem Rittertum immer mehr von seiner früheren militärischen Bedeutung, so dass auch der politische Einfluss der Ritter schwand. Sie verarmten und gerieten in immer größere Bedrängnis zwischen der Geldwirtschaft der aufblühenden Städte und den Machtinteressen der Territorialherren.

Für Sickingen bedeutete „Gerechtigkeit“ altdeutsches Fehderecht, ein Faustrecht des Stärkeren. Als Söldnerführer stellte er seine Leistungen in den Dienst fremder Auftraggeber. Überraschend schnell brachte er jeweils eine eindrucksvolle Streitmacht auf, die sich dann in einem taktisch klug ausgeführten Schachzug dem Gegner stellte, ohne dass es zu einer blutigen Auseinandersetzung gekommen wäre. Für die Truppe war dies ein Geschäft meist ohne Risiko, weshalb man begeistert dem nächsten Ruf folgte. Oft schienen sich die sickingischen Unternehmungen im Sinne habsburgischer Politik zu bewegen, obwohl mehrfach kaiserlich verkündeter Reichsfrieden gebrochen wurde. Als Sickingen bei den Habsburgern für einige Zeit in Ungnade fiel, nahm er Dienst beim König von Frankreich. In dessen Auftrag eroberte er die Reichsstadt Metz für Frankreich. Mit 20.000 Gulden in Gold und einem Monatssold für Franzens Kriegsknechte kaufte sich die Stadt von der Plünderung frei. Weitere erfolgreiche Fehden gegen Worms, Lothringen, die Landgrafschaft Hessen und die Reichsstadt Frankfurt brachten Sickingen einen Zuwachs an politischem Gewicht im Reich und weitere beträchtliche Vermögensgewinne.

1519 lernte Sickingen den Humanisten Ulrich von Hutten kennen, der ihm die Idee einer Reformation der Kirche „an Haupt und Gliedern“ vermittelte, einer radikalen Beschneidung der weltlichen Rolle der Kirche und Reduktion auf die reine Predigt des Evangeliums. Hutten fand in Sickingen einen einflussreichen Gesinnungsgenossen. Der mächtige Ritter förderte schon früh die reformatorische Bewegung. 1521/22 sammelten sich auf Sickingens Ebernburg und Nanstein eine ganze Reihe bedeutender Köpfe der Reformation, die wegen ihrer lutherischen Gesinnung meist ihre Anstellung verloren hatten oder sogar hatten fliehen müssen. Diese Theologen begannen sehr bald mit der Einführung kirchlicher Veränderungen. So sind deutschsprachige Gottesdienste und Abendmahlsfeiern mit Kommunion unter beiderlei Gestalt auf der Ebernburg belegt.

1521 war der erfolgreiche Heerführer Sickingen das Idol des niederen Adels geworden. In Landau traf sich eine in ihrem Wollen gemäßigte Ritterschaft und wählte Sickingen zu ihrem Hauptmann. Im darauf folgenden Jahr unternahm Sickingen den Versuch, das Kurfürsten- und Erzbistum Trier im Sinne der Reformation zu säkularisieren.

Die Gefolgschaft der Ritter bei einem Angriff auf Trier war jedoch nur gering. Im Gegensatz dazu konnte der Kurfürst und Erzbischof von Trier auf eine breite Unterstützung durch andere Landesfürsten bauen. Unter dem Druck ihrer vereinigten Streitmacht musste sich Sickingen Ende April 1523 auf seine Burg Nanstein zurückziehen. Dem massiven Beschuss durch die Belagerer hielt die Befestigung lediglich zwei Tage stand, dann musste Sickingen kapitulieren. Er selbst war am 1. Mai während der Beschießung schwer verwundet worden. Zeitgenössischen Berichten zufolge stand er direkt hinter einer Schießscharte, als eine Kanonenkugel dort einschlug, das Mauerwerk zum Einsturz brachte und den Ritter unter sich begrub. Eine schwere Verletzung des Unterleibs führte am 7. Mai zu seinem Tod. Obwohl Sickingen mit seinen Bemühungen scheiterte, dem Ritterwesen zu neuer Blüte zu verhelfen und er auch den Ritterschaftstitel wahrscheinlich nur ererbt hatte, ohne je zum Ritter geschlagen worden zu sein, wurde ihm von manchen voller Respekt der Titel „Letzter Ritter“ zuerkannt.

Die bewirtschaftete Burg Nanstein ist heute ein Ausflugsziel, das mit Bausubstanz aus vier Jahrhunderten aufwarten kann. Besonders imposant wirkt der teilweise wieder aufgebaute Batterieturm aus der Zeit Franz von Sickingens.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Franz von Sickingen,
Gemälde aus dem 16. Jahrhundert

unten: Burg Nanstein

90 Johann Heinrich Gottlieb Hermann auf dem Wege zur Kaiserkrönung nach Frankfurt

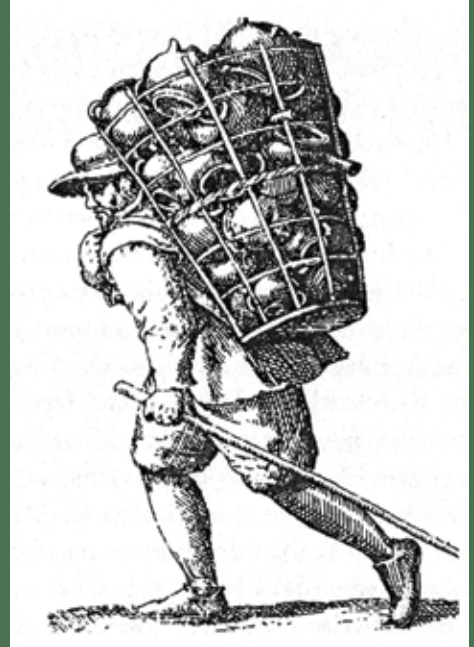
Die Krönung von Leopold I. von Toscana aus dem Hause Habsburg zum deutschen Kaiser im Jahr 1790 in Frankfurt hat viele Reisende dorthin geführt. Einige von ihnen haben Erlebnisse veröffentlicht. Der Reisebericht des herzoglich Sachsen-Meiningischen Rats und Amtmanns zu Salzungen, Johann Heinrich Gottlieb Hermann, der auf der VIA REGIA gefahren ist, erschien 1791 in Frankfurt und Leipzig unter dem Titel „Bemerkungen auf einer Reise von Gotha nach Mainz bei Gelegenheit der Kaiserkrönung Leopolds II.“:

„Als wir heute morgens Fuld verließen, war es noch dämmericht: dem ungeachtet begegneten uns zwischen der Stadt, und dem nächsten Ort Kohlhausen (dahin ein köstlicher, mit Gärten und Alleen eingefasster Weg in einer ziemlich weiten und lachenden Ebne führet,) eine Menge Bauernwagen und Karm mit Holz, Getraid und anderen Erzeugnissen; der Träger und Schubkärner auch Weibspersonen mit Körben nicht zu gedenken. Der Wochenmarkt in Fuld muß mithin sehr besucht sein: ein großer Vortheil für eine Residenz, deren Einwohner außerdem von der Laune oder vom Geiz der Aufkäufer und Höcken abhängen; der Landmann hingegen zur möglichst größten Vermehrung der Produkte nicht angereizt wird. Eins wie das andre verursacht nothwendig hohe Preise der Lebensmittel. Gleich bei Kohlhausen wendet sich der Weg hierher gegen Abend über eine schöne mit Heiligenbildern reichlich ausgezierten Brücke. Der Fluß, die Fuld, war jetzt nur klein, etwa halb so groß, als die Werra bei Salzungen. Nach der Größe der Brücke hingegen zu urtheilen, muß das Wasser manchmal stark anschwellen, wahrscheinlich aus der Ursache weil das Rhöngebirge, wo es entspringt, kaum etliche Meilen entfernt ist.

In Neuhoft, einem großen Dorf, oder Flecken, wo sich ein fürstliches Lustschloß, Oberamt und ziemlicher Teich befindet, hörten wir mit Mißvergnügen, daß des Kaisers Einzug in Frankfurt (wobei eben so viel, als bei der Krönung zu seyn soll) heute schon erfolge.“

(Quelle: Ludwig Steinfeld, „Chronik einer Straße“, Geiger Verlag, Horb am Neckar, 1989, S. 99)

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben links: Vom Markt heimkehrende Dienstmagd, oben rechts: Töpfer, seine Ware zum Markt tragend

unten: Der frisch gekrönte Kaiser Leopold II. nimmt unter dem Portal des Kaiserdoms die Huldigung der Stadt Frankfurt entgegen, Allegorischer Stich von J. C. Berndt, 1790



Kaiser Napoleon I. war von Paris aus im Jahre 1806 auf der VIA REGIA über Reims, Metz, Mainz, Erfurt nach Jena gezogen, wo er die preußische Armee und ihre Verbündeten besiegt hatte. Sechs Jahre später zogen die Reste seines Heeres nach ihrer Niederlage in der Völkerschlacht bei Leipzig den gleichen Weg zurück. Manche Historiker vertreten die Auffassung, dass mit diesem Ereignis die historische VIA REGIA zum letzten Male europäische Bedeutung erlangte.

Die Völkerschlacht bei Leipzig im Jahre 1813 war eine Schlacht von europäischer Dimension. Vom 16. bis 19. Oktober 1813 kämpften bei Leipzig in Sachsen die Truppen Kaiser Napoleons gegen die verbündeten Heere der Österreicher, Preußen, Russen und Schweden. Auf der Seite Napoleons waren Franzosen, Deutsche, Schweizer, Polen, Italiener, Holländer und Kroaten beteiligt, im Heer der Verbündeten Deutsche, Österreicher, Großrussen, Weißrussen, Ukrainer, Letten, Baschkiren, Kalmüken, Kirgisen, Tataren, Ungarn, Tschechen, Slowaken, Slowenen und Schweden. 22 000 russische, 16 000 preußische, 12 000 österreichische, 300 schwedische und 30 000 französische Soldaten ließen auf dem Schlachtfeld ihr Leben. Bei der Schlacht fielen von ca. 400.000 beteiligten Soldaten etwa 130.000.

Da Napoleon für einen Rückzug nur ungenügende Vorbereitungen getroffen hatte, so war dieser äußerst schwierig und geriet bald ins Stocken, da nur eine einzige Straße von Leipzig aus nach Westen über Weißenfels zur Verfügung stand. Während die französische Armee in verwirrem Getümmel sich nach dem Ranstädter Tor drängte und Napoleon selbst nur mit Mühe den Ranstädter Steinweg erreichte, waren die Russen und die Preußen in die Stadt eingedrungen. Die Verteidiger gerieten schließlich in völlige Auflösung, als aus Versehen die Elsterbrücke vor dem Ranstädter Tor, über welche die Rückzugsstraße führte, zu früh in die Luft gesprengt wurde.

Viele kamen auf der Flucht um, so auch der polnische Marschall Poniatowski, der auf Seiten Napoleons gekämpft hatte. Andere mussten sich in Kriegsgefangenschaft begeben. Durch die Schlacht waren Napoleons Machtambitionen vernichtet. Zwar konnte er mit seiner Armee noch entkommen, Deutschland war jedoch bis zum Rhein befreit.

Nach der Niederlage Napoleons wurden die sozialen Reformen, die unter seiner Herrschaft auch in deutschen Staaten durchgesetzt wurden, wieder rückgängig gemacht. Europa wurde im Ergebnis des Wiener Kongresses in den Zustand der alten Feudalordnung zurückversetzt. Zum Jahrestag der Völkerschlacht wurden an vielen Orten Deutschlands jedoch Feiern veranstaltet. In den deutschen Staaten wurde der 18. Oktober lange Zeit als Beginn der nationalen Wiedergeburt gefeiert. An vielen Orten haben die Sieger Denkmale errichten lassen, die an die gewonnenen Schlachten erinnern sollen.

Im Jahre 2013 wird der 200. Jahrestag der Völkerschlacht bei Leipzig und der 100. Jahrestag der Errichtung des Völkerschlachtdenkmal begangen. So vielfältig wie Geschichte und ihre Betrachtungsweisen, so vielfältig sind die Ideen und Initiativen in Vorbereitung auf 2013. Ob in Stadtverwaltungen, militärhistorischen Vereinen, kleinen Gemeinden, Dorfmuseen oder zivilhistorischen Gruppierungen; ob Jugendtreffen und Kranzniederlegungen, Schlachtnachstellungen oder Darstellungen des zivilen Lebens, Einquartierung oder Biwak, Ausstellung oder Europa-Foren, die Vorbereitungen haben schon längst begonnen.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis

Abb.:

Völkerschlachtdenkmal in Leipzig. Im Jahre 1913, also genau 100 Jahre nach der Schlacht, wurde das 91 m hohe Denkmal fertiggestellt. Es steht an der Stelle, an der die heftigsten Kämpfe tobten und die meisten Soldaten fielen. Dieses Monument ist eines der Wahrzeichen Leipzigs. Nach Angaben des Fördervereins ist es das größte Denkmal Europas.
© LTM/ Andreas Schmidt



Mit der fränkischen Eroberung und Kolonisierung der slawisch besiedelten Gebiete östlich der Elbe, die bereits zur Zeit Karls des Großen begann, entstanden auch in der Gegend des heutigen Ostsachsen neue politische Strukturen. Mit dem Durchqueren der Pulsnitz bei Königsbrück hatte man einst das Land der Milzener, später das Land Budissin und im Hochmittelalter die Oberlausitz erreicht, die sich im Osten bis zu dem heute polnischen Flüsschen Queis (Kwisa) erstreckte. Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) übergab 1158 dem böhmischen Herzog Vladislav II. die Königskrone und das Land als Reichslehen. Nahezu 500 Jahre gehörte danach die Oberlausitz als Markgrafschaft und Nebenland zur Krone Böhmens.

Bereits zu dieser Zeit war es der Verlauf der VIA REGIA, welcher die Entwicklung der Gegend bestimmte. An diesem Haupthandelsweg entstanden die Oberlausitzer Städte Königsbrück, Kamenz, Bautzen, Görlitz und Lauban. Bautzen war schon seit 1002 als Stadt nachgewiesen. Privilegien wie Stadtummauerung, Münzrecht, Steuerfreiheit, eigene Gerichtsbarkeit u. ä. unterstrichen die Bedeutung dieser Städte. Systematisch wurden ihnen Funktionen übertragen, die sie im königlichen Auftrag vollzogen. In der Oberlausitz eine Besonderheit, die sich aus ihrer Rolle als Nebenland, als Land ohne eigene Dynastie, ergab. Die Einheit von wirtschaftlicher Prosperität und Landfrieden erforderte die Einbeziehung der Städte als Verbündete der Königsmacht zur Ausübung von Ordnungsfunktionen im Auftrage des überwiegend abwesenden Landesherrn.

Zum Schutz des Landfriedens in der Oberlausitz schlossen sich die Städte Bautzen, Görlitz, Kamenz, Lauban, Löbau und Zittau am 21. August 1346 zu einem Schutz- und Trutzbündnis, dem „Sechsstädtebund“ zusammen, der sich in seinen Anfängen vornehmlich gegen das Raubrittertum richtete. In diesem Bund hatte Bautzen den Vorsitz und galt als politisch einflussreichste Stadt des Bundes.

Bautzen wurde in seiner Vergangenheit häufig belagert und war Ort für mehrere Schlachten. In den Jahren 1429 und 1431 wurde die Stadt zweimal erfolglos von den Hussiten angegriffen.

Es wird berichtet, dass im Jahre 1429 die Hussitenheere die Stadt mit Wurfmaschinen und Steinschleudern berannt und auch erstmals tote Ratten und anderen Unrat, sowie die Körperteile verstorbener Seuchenopfer in die Stadt geschossen hätten, um innerhalb der Bautzener Stadtmauern Seuchen zu erzeugen.

Aus dieser Zeit stammt ein in Stein gehauener bärtiger Männerkopf an der Außenfassade des Nikolaiturms. Er befindet sich heute noch im Spitzbogen des stadtseitigen Tordurchgangs und soll den Stadtschreiber Peter von Preischwitz darstellen. Dieser war ein angesehener Mann, der im Jahre 1420 an einer Delegation zu Kaiser Siegmund in Prag teilgenommen hatte, wobei die Sechsstädte ihre Hilfe gegen die Hussiten zugesagt hatten.

In einer Sage wird überliefert: „In den schlimmen Tagen um den 12. Oktober 1429 wehrten sich die Bautzener Bürger unter Einsatz aller Kräfte gegen den Ansturm der Hussiten. Da plante Preischwitz einen schlimmen Verrat gegen seine Vaterstadt. Er übergoss die Pulvervorräte mit Wasser und umwickelte die Pfeile, die er gegen die Angreifer abschoss, mit Zetteln, auf denen ihnen Stellen der geringsten Verteidigung bezeichnet wurden. Auch soll er versucht haben, ihnen die Stadttore zu öffnen und legte in der Stadt Feuer an. Als er schließlich bei seinem Tun ertappt und gefangen wurde, machte man ihm, nachdem er bei peinlichen Befragungen alles gestanden hatte, den Prozess. Er wurde am 3. Februar 1430 grausam hingerichtet. Man schleifte ihn auf einer Kuhhaut zur Richtstätte, riss ihm das Herz heraus, vierteilte den Körper und hing an jedes der vier Hauptttore einen Teil zur Warnung für alle, die der Stadt schaden wollten.“

1431 folgte nochmals ein Angriff der Hussiten, bei denen es ihnen gelang, zeitweise die Stadtmauern zu überwinden, letztendlich aber wurden sie zurück geschlagen.

Neuere Forschungen bezweifeln, dass Preischwitz wegen Stadtverrats hingerichtet worden sei. Der Kopf am Nikolaiturm stellt wahrscheinlich den Hl. Nikolaus dar.

Der Nikolaiturm, der einst den Zugang vom Spreetal zur Stadt schützte, beherbergt heute eine ständige Ausstellung zur VIA REGIA im Bautzener Land.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Kopf eines bärtigen Mannes am Nikolaiturm in Bautzen,
um 1430

Mitte: Nikolaiturm in Bautzen

unten: Hussitenschlacht in einer zeitgenössischen Darstellung
aus dem Buch von Kaiser Sigismund
aus der Werkstatt von Diebold Lauber

93 Die Europastraße E40 – die VIA REGIA der Gegenwart

Mit der Entwicklung des Automobils kam es rasch auch zu einer Revolution des Straßenbaus. Schon 1909 begann der Bau der „Automobil-Verkehrs- und Uebungs-Straße“ (AVUS) in Berlin als weltweit erster Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen.

1924 setzte die Planung eines nationalen „Autostraßennetzes“ ein, in dem auch die Streckenführung der traditionsreichen Ost-West-Verbindung VIA REGIA ausgebaut werden sollte. 1931 wurde in Genf das „Bureau International des Autoroutes“ (B.I.A.R.) mit dem Ziel gegründet, ein gesamteuropäisches Schnellstraßennetz zu errichten; die Ideen wurden auf den sogenannten „Internationalen Autobahnkongressen“ besprochen. Hieraus entstanden die ersten europaweit einheitlich nummerierten Fernstraßen.

Dies war in besonderem Maße mit dem Bau von Autobahnen verbunden. In Deutschland übernahmen die Nationalsozialisten bereits 1933 die Idee der „Schnellverkehrsbahnen“. Man konnte der staunenden Welt mit diesem Großprojekt zeigen, wie die Arbeitslosigkeit beseitigt werden konnte. Obwohl im Autobahnbau tatsächlich weniger Leute beschäftigt waren, als die Propaganda verkündete, waren die Leistungen augenscheinlich und beeindruckend.

Seit 1939 wurden infolge der Kriegsvorbereitungen jedoch wichtige Ressourcen vom Autobahnbau abgezogen. Der Baubetrieb erfuhr dadurch einen raschen und nachhaltigen Rückgang. Bald nach Kriegsbeginn konnte selbst mit dem Einsatz von „Fremdarbeitern“ und Kriegsgefangenen der geplante Umfang der Bauarbeiten nur mit Mühe erreicht werden. Als schließlich 1943 der Bau endgültig eingestellt wurde, war in Mitteldeutschland die Strecke im VIA REGIA-Korridor über längere Abschnitte mit Ausnahme einiger Talbrücken, die umfahren werden mussten, (teilweise noch einspurig) fertig gestellt.

Nach dem 2. Weltkrieg kreuzten die wie ein Kabelstrang gebündelten Verkehrswege der Eisenbahn, Autobahn und Fernverkehrsstraßen zwischen Hessen und Thüringen die Grenze zwischen der amerikanischen und der sowjetischen Besatzungszone. Die nachfolgende Teilung Deutschlands und Europas teilte auch die berühmte Straße, die bis jetzt West- und Osteuropa verbunden hatte, in wirtschaftlich und politisch getrennte Lager. Europa im Ganzen war auf dieser Strecke nicht mehr erreichbar. Die Bezeichnung Ost – West hat in der Geschichte des Kontinents in jenen Jahrzehnten eine völlig neuartige Bedeutung bekommen.

1975 wurde von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) das „European Agreement on Main International Traffic Arteries“ (AGR) (Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs) beschlossen. Auf dieser Grundlage wurden „Europastraßen“ definiert. Sie sind eine Klasse von Fernstraßen, die sich in Europa, Zentral- und Kleinasien befinden, ein Netz von etwa 50.000 km Länge bilden und dem internationalen Verkehr dienen. Derzeit gibt es etwa 210 Europastraßen. Die Zeit des Kalten Krieges hat in diesem Straßennetz bis heute ihre Spuren hinterlassen, da die 1985 eingeführte Nummerierung noch nicht verändert wurde. So weist das Europastraßennetz nur an denjenigen Stellen Verbindungen über die frühere innerdeutsche Grenze auf, an denen bzw. in deren Nähe sich 1985 Grenzübergänge befanden. Manche Europastraßen „knicken“ plötzlich auf nachrangige Straßen ab, um den „Eisernen Vorhang“ möglichst selten zu überqueren.

Die E40 ist mit mehr als 8.000 Kilometern Länge die längste Europastraße. Sie beginnt an der französischen Atlantikküste in Calais, führt im VIA REGIA-Korridor durch Belgien über Brügge, Gent, Brüssel, Lüttich, Eupen nach Deutschland. Hier verläuft die E40 zunächst auf der BAB 4 über Aachen – Köln bis Olpe, führt dann über Wetzlar – Gießen zum Kirchheimer Dreieck in der Nähe von Bad Hersfeld und führt ab hier wieder als A4 bis an die polnische Ostgrenze. Sie berührt dabei in Thüringen die alten VIA REGIA-Städte Eisenach, Gotha, Erfurt, verlässt dann die Trasse der mittelalterlichen VIA REGIA und verläuft über Jena – Chemnitz – Dresden, um sich in Sachsen bei Bautzen erneut der historischen VIA REGIA anzunähern. Bei Görlitz gelangt man nach Polen, wo die E40 weiter der historischen VIA REGIA folgt und über Bolesławiec, Wrocław, Opole, Katowice, Kraków, Tarnów, Jarosław, Przemyśl bei Medyka die ukrainische Grenze erreicht. Hier bleibt die E40 gleichfalls im VIA REGIA-Korridor und berührt Городок (Horodok), Львів (Lemberg), Дубно (Dubno), Рівне (Rivne), Житомир (Zhytomyr), Київ (Kiev). Sie verläuft östlich von Kiev weiter durch Russland, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan bis Ridder nahe der chinesischen Grenze. In den östlich von Russland gelegenen Gebieten ist der Ausbauzustand teilweise sehr gering und existiert in längeren Abschnitten nur als unbefestigte Piste.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Die E40 (A4) bei Olpe (D/ Nordrhein-Westfalen)

unten: Die E40 (M06) bei Корець/ Korets (UA/ Rivnens'ka)

Von Calais bis ca. 20 km östlich von Kraków ist die E40 durchgängig als Autobahn befahrbar. Die Weiterführung bis Kiev ist weitgehend fertiggestellt. Die letzten fehlenden Abschnitte sollen bis 2014 vollendet sein.



Das Propagandabild vom „Bolschewisten“ sowie bekannt gewordene Grausamkeiten sowjetischer Soldaten an deutschen Zivilisten lösten im Osten Deutschlands gegen Ende des Zweiten Weltkriegs parallel zum sowjetischen Vormarsch ab Oktober 1944 gewaltige Flüchtlingsstrecken der deutschen Bevölkerung aus. Auch aus Schlesien zogen Abertausende in den Wintermonaten 1944/45 bei Schnee und Kälte zumeist zu Fuß mit Handwagen oder mit Pferdefuhrwerken in das westliche Reichsgebiet. Viele Fluchtwillige wurden zuvor von politischen Leitern zu lange vom Verlassen ihrer Orte zurückgehalten: Flüchtlingsströme passten nicht zu den bis zuletzt verkündeten Siegesparolen der NS-Propaganda. Die Fluchtwege führten von Breslau aus vor allem in das damalige Sudetenland oder über die VIA REGIA zum westlich der Neiße gelegenen Görlitz. Flucht und Vertreibung aus den ehemaligen Ostgebieten des Deutschen Reiches hielten bis lange nach Kriegsende an und forderten zwischen 1944 und 1947 bis zu 600.000 Menschenleben.

Zahlreiche Zeitzeugen haben in den letzten Jahren ihre damaligen Erlebnisse veröffentlicht. Einer von ihnen ist Wolfgang Gottschlich. Seine „Erinnerungen eines Breslauer“ wurden unter dem Titel „Marschziel: Heimat“ in der Dokumentation „rausgeschmissen“ vom Verein Zeit-Geschichte(n) e. V., Halle, im Jahre 2002 gedruckt:

„Mitte Januar 1945 hatte die Großoffensive der Sowjetarmee im Weichselbogen Richtung Deutschland begonnen, wie in den ‚Breslauer Nachrichten‘ zu lesen war. Wir aber, mein elfjähriger Bruder, ich als Zwölfjähriger und unser dreizehnjähriger Freund Karl-Heinz, konnten das erste mal in einem Winter mit der Straßenbahn in die Stadtmitte zum Schlittschuhlaufen auf dem Stadtgraben an der Liebichshöhe fahren. Endlich waren tiefer Frost und Schnee gekommen. Darauf hatten wir seit Weihnachten gewartet, weil wir Heiligabend Schlittschuhe bekommen hatten. Auf der Eisfläche Jubel und Trubel von fast ausschließlich Schülern aller Altersklassen – so etwas hatten wir noch nicht gekannt. Doch bald lernten wir in diesem Monat noch mehr kennen... Von den Oderbrücken kamen eine Woche später ununterbrochen Pferdegespanne mit und ohne Planen. Darauf saßen schweigend tief verummte, von Schnee und Rauhreif bedeckte große und kleine Gestalten; dazwischen auch Wehrmachtsfahrzeuge, vereinzelt Panzer...

Immer wieder die gleichen Gerüchte: In den schneeverwehten Straßengraben auf den Landstraßen liegen erfrorene Kinder und Säuglinge. Die Bahnhöfe der Stadt sind vollgestopft mit Flüchtlingen, darunter immer mehr Breslauer. Leidtragende sind oft wieder die Kinder. Beim Stürmen auf die einlaufenden bzw. abfahrenden Züge werden Familien auseinander gerissen, verletzt oder erdrückt...“

Am 26. Januar 1945 verließ auch die Familie Gottschlich die Stadt. Aber es fuhren keine Züge in Richtung Görlitz. Der nunmehr eingeschlagene Fluchtweg führte sie über Hirschberg, Prag, in die Nähe von Karlsbad, wo sie das Kriegsende erlebten. „Die Gerüchte im Dorf wurden Ende April immer wilder und alle Menschen immer unruhiger. Anfang Mai gab es die Nachricht ‚Der Führer ist tot‘ und Tage später ‚Der Krieg ist aus‘... Mutters Ziel war, gleich anderen Flüchtlingen: Schnell weg von hier über die alte Reichsgrenze zurück nach Breslau...“ In einem 18-tägigen Fußmarsch, der sie über Görlitz die VIA REGIA entlang zurück nach Breslau führte, kamen sie am 2. Juni in ihrer Heimatstadt an. „In Görlitz hatte unsere Mutter von der russischen Kommandantur einen Passierschein zum Überqueren der Neißebrücke erhalten, es war ein Wehrmachtsformular. In der gedruckten Zeile ‚Marschziel‘ stand handschriftlich: ‚Heimat!‘“


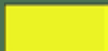

Als nach dem 2. August 1945, dem Ende der Potsdamer Konferenz, die als „Repatriierung“ bezeichnete Vertreibung der Deutschen aus dem nunmehr polnischen Schlesien bekannt wurde, musste auch die Familie Gottschlich im Oktober 1946 ihr Wohnhaus in der Matthiasstr.187, die inzwischen in Stalinstraße umbenannt worden war, mit etwas Habe, welche auf einem Handwagen verstaut war, erneut verlassen. Es ging „inmitten einer langen Handwagenkolonne zum Freiburger Bahnhof. Hier stand ein langer Güterzug außerhalb der Bahnhofshalle an einer großen Umschlagsfläche mit zum Glück bedachten Waggons... Bei einem leeren Wagen dann Halt und Abladen... Es herrschte Schweigen wie beim Betreten einer Straßenbahn. In der Waggonmitte stand ein kleiner ‚Kanonenofen‘, welcher an dem kühlen Herbsttag bald seinen Dienst antrat, später auch als Kochstelle. Wir Jungens brachten den leeren Wagen zu den vielen anderen an der Einfahrt zurück... Im Innersten waren wir – und wohl auch alle anderen – froh, endlich wieder in geregelte deutsche Verhältnisse zu kommen...“

Am 7. Mai 1945 war in Görlitz der Neißeviadukt, die Eisenbahnbrücke an der Strecke Dresden - Breslau von Sprengkommandos der Wehrmacht zerstört worden. Vom Osten aus konnte die Stadt mit dem Zug nicht mehr erreicht werden. Die Familie Gottschlich gelangte nach langer Bahnfahrt zum Grenzübergang Forst. Nach einer Zwischenstation in Naumburg wurde sie schließlich in Halle angesiedelt. Sie war dem Schicksal von Misshandlung, Vergewaltigung oder gar Ermordung oder dem Tod durch Hunger oder Erfrierungen entgangen, das Abertausende in dieser Zeit von Flucht und Vertreibung erlitten hatten.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



- Deutschland in den Grenzen von 1937 
- Bundesrepublik Deutschland heute 
- ehemalige deutsche Ostgebiete 
- ehemalige deutsche Siedlungsgebiete 
- Gebiete ehemaliger deutscher Streusiedlungen 



Abbn.:

oben: Herkunftsgebiete der deutschen Flüchtlinge und Vertriebenen.

Quelle:

Landschaftsverband Westfalen-Lippe

unten: deutsche Flüchtlinge 1945 auf dem Weg nach Westen

Mit dem Projekt „Von Jakob zu Jakob“ wird der bisher östlichste Abschnitt in Europa für eine beschilderte Pilgertour nach Santiago de Compostela/ Spanien geschaffen. Der Jakobsweg VIA REGIA von Brieg (Brzeg) nach Görlitz-Zgorzelec ist einer seiner Teilstücke. Er wurde von der „Stiftung des Franziskanischen Dorfes“ im Jahre 2006 vorbereitet. Der Pilgerweg folgt der historischen VIA REGIA. Die Strecke von 236 km führt von Osten nach Westen durch ganz Niederschlesien von Brieg (Brzeg) über Breslau (Wrocław), Liegnitz (Legnica), Goldberg (Złotoryja), Lauban (Lubań) nach Görlitz. An der Altstadtbrücke in der Europastadt Görlitz-Zgorzelec knüpft sich der Weg an den seit 2003 existierenden Ökumenischen Pilgerweg durch Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, der ebenfalls der historischen VIA REGIA folgt und von Görlitz über Bautzen – Kamenz – Großenhain – Wurzen – Leipzig – Merseburg – Freyburg – Naumburg – Erfurt – Gotha – Eisenach nach Vacha nahe der Grenze zu Hessen verläuft.

Zahlreiche Pilger halten ihre Erfahrungen auf diesen Wegen schriftlich fest. Einer von ihnen ist Christian, dessen Pilgertagebuch man im Internet auf www.mitpilgern.com lesen kann. Er schreibt über den Beginn seiner Pilgertour von Görlitz nach Vacha u.a.: „Am Dienstag den 31.07.07, fahre ich ab nach Görlitz... Gegen 9 Uhr morgens bin ich abmarschbereit... Gegen 16.00 Uhr komme ich mit dem Schienenersatzverkehr per Bus aus Berlin am Bahnhof in Görlitz an. ‚Mann, was bin ich guter Dinge!‘ Die Reise von Berlin nach Görlitz durch den Spreewald war schon schön, obwohl ich 3 Mal umsteigen musste. Egal... Ich lasse mir am Bahnhof den Weg zur neuen Fußgängerbrücke in der Altstadt beschreiben, möchte sehen was mich dort erwartet, vielleicht gehe ich auch herüber nach Polen und finde dort eine Übernachtung. Eine Pilgerherberge möchte ich nicht aufsuchen, ich möchte heute noch Tourist sein... Die Berliner Straße führt in Görlitz vom Bahnhof direkt in die Altstadt. Die Berliner Straße ist öde und überall ist Leerstand. ‚Eine Schande‘, denke ich. ‚Ausgerechnet die Berliner Straße, ausgerechnet!‘ Erst der prachtvolle, historische Bahnhof, dann diese morbide Straße. ‚Nun gut, ich kann es nicht ändern.‘ Das Bild wandelt sich, plötzlich ist überall Leben, Geschäfte, Leute und wunderschöne, restaurierte Gebäude. Ich bin in der Altstadt und bin begeistert. Ich kann mich nicht sattsehen... Gegen Abend gehe ich über die neue Fußgängerbrücke und genieße den Anblick von Görlitz von der polnischen Seite aus. Grenzformalitäten gibt es nicht. Alles ist ganz schön entspannt...“

Um 9.00 Uhr (am Mittwoch) breche ich auf, gestärkt am Frühstücksbüfett. Der Pilgerweg beginnt direkt an meinem Quartier, an der neuen Neißebrücke, symbolisch jedoch auf dem polnischen Teil. Mein Weg führt mich durch die Altstadt von Görlitz aus der Stadt hinaus. Knapp eine halbe Stunde später wandere ich bereits zwischen Wiesen und Feldern. Ich bin guter Dinge, gehe flott. Ich pflücke einige Ähren ab und Wiesenblumen und befestige sie an meiner Pilgertasche. Die Kornfelder wogen golden, die Wiesenblumen sind farbenprächtig und vielfältig. Die Alleeäpfel fast reif... Zügigen Schrittes ging ich durch das Dorf Ebersbach und vor mir öffnete sich erneut die Landschaft und der Blick auf die Königshainer Berge, die man eigentlich als Hügel bezeichnen kann... Kurz bevor ich das bewaldete Naturschutzgebiet der Königshainer Berge betrete, finde ich einen anständigen Wanderprügel, nein, ich meine natürlich einen Pilgerstock. ‚Etwas morsch‘, aber ich schnitze ihn mir während ich weiterlaufe, zurecht. ‚Mal sehen, wie lange er mich begleiten und stützen wird.‘... Wusste ich doch hier noch nicht, wofür solch ein langer Pilgerstab geeignet sein kann. Später, als die Äpfel und Birnen reif waren, lernte ich die Funktionen des Stabes kennen und schätzen. Ansonsten kann ich jetzt schon sagen, dass solch ein Pilgerstab, den man nicht kaufen, sondern nur am Wegesrand finden kann, ein Multifunktionsgerät ist, 100% aus natürlichen Materialien dazu. Die Funktionsvielfalt ist so immens, da kommt kein Nordicwalkingstock mit...“

Am Abend kommt Christian in Arnsdorf an der Kirche und am Pfarrhof an, wo er mit zwei weiteren Pilgern übernachtet. „Gegen halb sieben am Morgen wachen wir alle fast gleichzeitig auf, machen uns alle drei kurz bekannt und erledigen unsere morgendlichen Tätigkeiten... Ich hole mir meinen ersten Pilgerstempel im Pfarrhaus ab. Zahle in die Kasse des Vertrauens den Betrag der Lebensmittel, die ich gegessen und getrunken habe. Spende für die Übernachtung... Wir gehen zu dritt los. Schnell sind wir auf dem Lande wieder zwischen Kornfeldern und Windrädern... ‚Meine Herberge werde ich definitiv in Neubelgern finden.‘ Das brauche ich den anderen ja noch nicht mitzuteilen, denn die beiden wollen ja nach Bautzen. Das sind noch über 27 Kilometer. Nicht mit mir... Mir schmerzen die Füße und die Hüftgelenke... Ich finde den Weg beschwerlich... Es ist praktisch hinter Anika her zu laufen. Erstens brauche ich nicht selber auf den Weg zu achten und zweitens habe ich immer das Pilgerzeichen, die gelbe Jakobsmuschel auf blauem Grund, im Blick, wenn ich aufschaue. Denn Anika hat auf ihrem Rucksack Frieder das Muschelzeichen aufgenäht...“ Nach Stunden erreichen Anika und Christian die Pilgerherberge von Waltraud Schönborn in Neubelgern, Haus Nr. 10. Ihr Weggefährte R. ist weiter nach Bautzen gelaufen. - „Ich habe es wieder geschafft! Bin geschafft.‘ Der pilgernde Schornsteinfeger ist angekommen... Dieses Ankommen ist so großartig, die Gefühle und die Freude so grandios, dass ich es nicht oft genug erzählen kann. Und was ich Dir erzählen kann, ist leider nur ein Bruchteil dessen, was ich in den Momenten der Ankunft erlebe und fühle.“



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Kinder einer Grundschule in Weißenberg (Sachsen) während eines Projekttagess zum Thema Pilgern

unten: Pilgerzeichen an der Altstadtbrücke in Görlitz, wo sich der polnische und der deutsche VIA REGIA-Weg treffen.



Frau Schreiber erzählt: „Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen.“ - und manchmal wird er dafür auch angestellt...

Kölsch kenne ich nur aus dem Fernsehen, aber es belustigt mich schon, die kleinen dünnen Gläser zu sehen, von denen man meint, sie nicht ernst nehmen zu müssen. Dass Sie ‚gefährlicher‘ sind als die großen Halbliter-Humpen und zudem auf's Engste mit der VIA REGIA verbunden, weiß ich erst seit Kurzem von Dirk Gotzmann, der die neu vorgeschlagene Kulturstraße für Seafood vertritt und mir den Spott austreiben wollte.

Ich finde seine Geschichte herrlich, da sie so schön das Unterwegssein, das entschleunigte Reisen und das Einsammeln und Ausgeben von erlebten Geschichten symbolisiert.

Kölsch in Köln wird in Stangen serviert. Nach der ersten Stange unaufgefordert weiter die nächste und schon bevor die vorherige leer ist. Bis man es schafft rechtzeitig ‚Stop!‘ zu sagen. Dadurch trinkt man viel mehr als bei den Halbliter-Gläsern, bei denen man nach dem Austrinken meist gefragt wird, ob man denn noch eins haben möchte.

Und Kölsch in Köln wird von Köbes serviert. Köbes sind in Köln die Kellner, das Wort entspricht der kölschen Form von Jakob und stammt aus der Zeit der Wallfahrten zum heiligen Jakobus nach Santiago de Compostela. Mehrere Pilgerwege aus dem Norden und Osten Europas trafen und treffen in Köln aufeinander und bündeln sich dort zu zwei weiterführenden Strecken im VIA REGIA Korridor nach Santiago: eine über Aachen, weiter nach Paris, Tours und über die Pyrenäen, die andere über Trier, Metz und das Zentralmassiv.

Es gibt nun zwei Legenden, wie der Pilger zum Kellner wurde:

Die erste besagt, da nicht alle Pilger wohlhabend waren, mussten sie in den Städten Tätigkeiten annehmen, um ihre Reisekasse aufzubessern und viele heuerten in den Kölner Kneipen als Kellner an. Die Namen dieser ständig wechselnden Bedienungen aus aller Herren Länder konnten sich die Gäste jedoch nicht merken und da war es am einfachsten, sie nach ihrem gemeinsamen Merkmal, nämlich dem Pilgerziel zu benennen. Und so wurde die Bezeichnung der Kölner Kellner nach und nach vom „Jakob“ zum eingekölschten „Köbes“.

Die zweite Geschichte geht davon aus, dass die Pilger, sowohl auf ihrer Hin- als auch auf der Rückreise in den Kölner Kneipen, in denen sie rasteten, enormen Unterhaltungswert besaßen. Die vielfältigen Erzählungen von den Orten, Begegnungen und Erlebnissen auf ihrem Weg lockten mehr Gäste an. Und so stellten die Wirte nach und nach immer mehr Pilger als Kellner ein, die durch die Erzählungen von ihrem Weg zum (vermeintlichen?) Jakobusgrab „Jakob“ = „Köbes“ genannt wurden.

So hat Dirk aus Bonn, den ich in Strassbourg kennenlernte beim Bier in Erfurt über Köln erzählt. Und dieses Unterwegssein in Europa und das Weitertragen von Geschichten bleibt die sinnlichste Form, unseren gemeinsamen Kulturraum zu erleben.

Prost!

P.S.: Köbes wird auch als Bezeichnung für einen „grantigen Menschen“ benutzt und diese Eigenschaft soll den Kölner Kellnern eigen sein. Aber um diese Wortherkunft lässt sich nicht so schön eine Geschichte weben...“



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abb.: Köbes im Kölner Brauhaus Früh nach Feierabend, © Willy Horsch

Diese uralte Straße VIA REGIA, an der über mehr als 1000 Jahre eine unerschöpfliche Vielzahl von Ereignissen stattgefunden hat, die entscheidend zur Herausbildung unseres gemeinsamen Kulturraums „Europa“ beigetragen haben... wo genau verlief sie und kann man sie heute noch wiederfinden? Es gibt keine Karte, die den genauen Verlauf dieser mittelalterlichen Straße darstellt. Vielmehr zeigen die ersten spätmittelalterlichen Karten oft mehrere parallel verlaufende Pisten mit höchst unklaren Wegstrecken. Man kann jedoch davon ausgehen, dass sich alte Straßenverläufe in den Städten und Dörfern über hunderte von Jahren nicht geändert haben. Umgehungsstraßen und andere planmäßige Neutrassierungen sind eigentlich erst ab dem 19. Jahrhundert üblich. Insofern sind es meist die alten Durchgangsstraßen innerhalb der Orte, die die VIA REGIA sein dürften.

Über Land wurden VIA REGIA-Wegeabschnitte dort, wo sie ihre Bedeutung verloren hatten, häufig spurlos beseitigt oder bestehen als Hohlwege oder noch vorhandene rinnenartige Vertiefungen im Erdboden – oft vergessen – weiter. Es gibt vielerorts regionale Altstraßenforscher, die in ihrem heimatlichen Raum solche Wege auf ihre Herkunft und Bedeutung hin untersuchen und durch Zusammenführung verschiedener Quellengruppen dabei oft zu dem Ergebnis gelangen, dass sich auch in Bezug auf die VIA REGIA Verkehrskorridore entwickelt haben, zwischen denen der Verlauf jahreszeitlich oder politisch-wirtschaftlich bedingt pendelte. Andere Teilabschnitte wurden über die Jahrhunderte hin ausgebaut, im 19. Jahrhundert chaussiert und später asphaltiert und sind heute Teile von Bundes- oder Landstraßen, die gegenüber ihrem ursprünglichen Verlauf oft nur geringfügige Änderungen erfahren haben. Eine europaweit heute noch vorhandene durchgängige Wegeführung einer (oder mehrerer) historischen VIA REGIA(s) ist also nicht detailliert darstellbar und wird auch stellenweise im Dunkel der Geschichte verloren bleiben.

Seitdem sich in den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts mehrere Initiativen zur Revitalisierung der historischen VIA REGIA entwickelt haben, gibt es verschiedene Bemühungen, Wegeverläufe der historischen VIA REGIA im Stadt- und Landschaftsbild sichtbar zu machen, soweit das vor den oben beschriebenen Hintergründen möglich ist.

Mehrere Orte in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Hessen und Rheinland-Pfalz machen durch individuell gestaltete Hinweistafeln, Obelisken oder Skulpturen auf ihre Lage an der historischen VIA REGIA aufmerksam.

In Hessen schildern Mitglieder des Netzwerkes „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ historische Wegeverläufe mit zusätzlichen Straßenschildern aus, welche die jeweiligen Wege als Abschnitt der historischen VIA REGIA ausweisen und die Auszeichnung als Kulturstraße des Europarates dokumentieren (Foto).

In Ostsachsen wird die Ausschilderung der historischen Streckenführung der VIA REGIA vom Verein VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V. initiiert. In mehreren Orten wurden am Straßenrand Hinweisschilder mit der Aufschrift VIA REGIA angebracht. Durch Verwendung des Logos des Europarates wird auf die Auszeichnung als „Kulturstraße des Europarates“ aufmerksam gemacht.

Der Verlauf der historischen VIA REGIA wurde vor einigen Jahren im Innenstadtbereich von Görlitz mit einem schlichten, die Straßennamenbeschilderung ergänzenden Schild gekennzeichnet. In Thüringen hat eine freie Initiative diesen Gedanken aufgenommen und bei anderen Gemeinden für eine einheitliche Beschilderung der historischen Straße mit diesem VIA REGIA-Schild geworben. Inzwischen beteiligen sich auch Orte in Hessen und Sachsen-Anhalt an diesem Vorhaben.

Die Gemeinde Berlstedt (Thüringen) hatte für den 1. Juni 2012 eingeladen, an der Namensgebung der „Aktivschule Berlstedt an der VIA REGIA“ teilzunehmen und bei dieser Gelegenheit eines dieser eben genannten VIA REGIA-Schilder angebracht. Die Schule hat die Namensgebung in eine Projektarbeit dreier Schülerinnen eingebettet. Auch war die VIA REGIA Bestandteil eines umfangreichen Quiz im Geografieunterricht. Die VIA REGIA-Initiativgruppe schrieb dazu: „Wir finden, dass das Vorgehen in Berlstedt Anregung gerade für die kleineren Gemeinden an der VIA REGIA sein könnte. Warum sollte es nicht Seminararbeiten über die VIA REGIA geben...? Auch kommt es vielleicht gar nicht so sehr darauf an, wo die VIA REGIA mit letzter Sicherheit in einer Gemeinde verlaufen ist. Unser Anliegen ist vielmehr, das Geschichtsbewusstsein der Gemeinden entlang der vermutlichen VIA REGIA zu wecken, insbesondere die Jugendlichen zur Auseinandersetzung mit dem Herkommen ihres Heimatortes anzuregen und im touristischen Marketing die ‚Marke VIA REGIA‘ einzusetzen und zu nutzen.“



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:
VIA REGIA-Ausschilderungen
von oben nach unten
im Landkreis Fulda (Hessen)
in Reichenbah/O.L. (Sachsen)
in Leipzig (Sachsen)
in Erfurt (Thüringen)

Der Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“

In den letzten Jahren haben Aktivitäten zur Revitalisierung der historischen Straße VIA REGIA ständig zugenommen. Eine von ihnen ist der Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ von Frankfurt am Main nach Kraków, der im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (TMBLV) in den Jahren 2010 und 2011 entwickelt wurde.

Die VIA REGIA ist ursprünglich bekanntlich eine Wegeverbindung der Voreisenbahnzeit. Mit ihrer traditionellen Infrastruktur sind kurze Distanzen und langsame Reisegeschwindigkeiten verbunden.

Legt man dieses Prinzip der „Entschleunigung“ zugrunde, sind Reisen auf dem Erlebnisradweg VIA REGIA

- entschleunigte Genuss- und Erlebnisreisen
- Entdeckungsreisen im Kulturraum „Europa“
- West-Ost- / Ost-West-Erlebnisse.

Der „Erlebnisradweg VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ von Frankfurt am Main nach Kraków (Krakau) ist die virtuelle Verknüpfung regionaler deutscher und polnischer Radwege, die sich möglichst nahe an den Verläufen der historischen VIA REGIA orientieren.

Es wurden bereits vorhandene Radwege von der östlichen Stadtgrenze der Mainmetropole Frankfurt durch Hessen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Dolnośląskie (Niederschlesien), Opolskie (Oppeln), Śląskie (Schlesien), nach Kraków (Krakau) in der Woiwodschaft Małopolskie (Kleinpolen) – insgesamt etwa 1.200 km – miteinander verknüpft. So entstand eine Route von besonderem Charakter:

- durch eine liebenswerte Natur,
- durch tausend Jahre europäischer Geschichte,
- durch eine reiche Kulturlandschaft voller Höhepunkte und Kontraste.

An der Strecke liegen allein sechs Orte, die von der UNESCO als Weltkulturerbe anerkannt wurden. Vor allem aber lohnt es, die Schönheit zahlreicher, bisher oft wenig bekannter natürlicher und kultureller Kleinodien an diesem europäischen Weg zu entdecken.

Am 9. Juni 2012 begrüßte Stadträtin Martina Sauerbier mehr als 40 Radler auf dem Rathausplatz von Hünfeld (Hessen), die mit einer Radtour von Hünfeld nach Rasdorf auf der neu ausgeschilderten Strecke den Erlebnisradweg offiziell eröffnet haben.

Die Tour führte die Teilnehmer von der Stadtmitte Hünfelds aus durch den Bürgerpark vorbei am Hasensee nach Großenbach. Mit Blick auf die neun Berge des Hessischen Kegelspiels führte der Weg vorbei an Neuwirtshaus über den Hübelsberg nach Rasdorf. Dort endete der Tag mit einem kleinen Volksfest vor dem Bürger- und Freizeittreff VIA REGIA im örtlichen Nahversorgungszentrum.

Die Worte der Stadträtin: „Der VIA REGIA-Radweg ist ein tolles Projekt, das Einheimischen und Touristen noch viel Freude bereiten wird. Es liegt nun an uns, diesen Radweg in Besitz zu nehmen. Also dann, auf die Räder!“, sind offenbar auf Resonanz gestoßen.

Eine Tour auf dem Erlebnisradweg VIA REGIA kann in erster Linie über die Webseite www.radweg-viaregia.eu vorbereitet werden.

Auf einer interaktiven Karte werden alle Wegeverläufe detailliert angezeigt und sind über eine Suchfunktion mit Informationen über Sehenswürdigkeiten, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Übernachtungsstätten und gastronomischen Einrichtungen an der Strecke verknüpft. Da alle Informationen auch ausgedruckt werden können, kann der Interessent seine Reise auf dem Erlebnisradweg „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ detailliert vorbereiten und einen persönlichen Reiseplan als individuell erzeugtes „Reisehandbuch“ selbst herstellen. Außerdem sind die relevanten dargestellten Objekte medial vernetzt, sodass der Interessent alle erforderlichen Planungen (Zimmerreservierung, Bahnfahrkarten, Eintrittskarten usw.) über www.radweg-viaregia.eu ohne Umwege konkret verwirklichen kann.

Von März bis September 2012 haben mehr als 17.500 Interessenten von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

Impressionen von der Eröffnung des Erlebnisradweges
„VIA REGIA - Kulturstraße des Europarates“
am 9. Juni 2012 von Hünfeld nach Rasdorf (Hessen)

Ein Höhepunkt der gegenwärtigen Annäherung an das Thema VIA REGIA war zweifellos die 3. Sächsische Landesausstellung 2011 in Görlitz, die unter dem Titel „VIA REGIA – 800 Jahre Bewegung und Begegnung“ vom 21. Mai bis 31. Oktober 2011 stattfand. Im Görlitzer Kaistertrutz lernten die Besucher das Leben auf dieser Straße kennen: Händler, die mit ihren Handelswaren die Märkte bevölkern, Pilger auf ihrem Weg nach Santiago de Compostela, Kriegsherren, die mit lautem Geschrei ihr kriegerisches Unheil in alle Ecken des Landes trugen, Künstler und Wissenschaftler, deren Ideen und Wissen sich über die Straße in alle Winde verbreiteten. Auf den fünf Etagen und 1.800 Quadratmetern Ausstellungsfläche fanden die Besucher 450 Objekte aus rund 100 leihgebenden Einrichtungen. Dabei wurden fünf Themenwelten inszeniert: Fundament, Straße, Markt, Menschen und Ideen. Die Ausstellung erzählte die Geschichte von Menschen, die im Laufe der Jahrhunderte auf ihr gereist, gepilgert und geflohen sind. Der Fokus lag dabei auf dem Zeitraum zwischen der Mitte des 13. Jahrhunderts und dem frühen 19. Jahrhundert. In dieser Zeit entfaltete die VIA REGIA als historische Handelsstraße ihre größte Bedeutung.

Görlitz, die östlichste Stadt Deutschlands, verdankt der VIA REGIA ihren Aufstieg zum mittelalterlichen Handelszentrum. Noch heute erinnert die Stadt mit den zahlreichen repräsentativen Bauten, Denkmälern und Plätzen an die Blütezeit der alten Handelsstraße. Damit war Görlitz geradezu prädestiniert, Gastgeber für eine Landesausstellung zu sein, die sich der Geschichte der VIA REGIA widmete.

Zur Begründung dieser Wahl sagte die Sächsische Staatsministerin für Wissenschaft und Kunst, Prof. Dr. Sabine von Schorlemer: „Mit... der Ablehnung der Bewerbung von Görlitz (als Kulturhauptstadt 2010) stellt sich die Frage, wie man in und für Görlitz die Idee zur VIA REGIA sowie das Engagement der Stadt und ihrer Bürger bewahren und weiterentwickeln könnte. Schnell wurde klar, dass das Thema VIA REGIA den Kriterien einer Landesausstellung entsprechen und darüber hinaus einer aktiven Zusammenarbeit mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik neue Impulse verleihen könnte. So entschied das Kabinett im Sommer 2006, die 3. Sächsische Landesausstellung mit dem Thema VIA REGIA in Görlitz stattfinden zu lassen...“

Parallel zur Ausstellung fanden in und um Görlitz zahlreiche Veranstaltungen, Ausstellungen, Vorträge und Führungen als Begleitprogramm statt. Allen voran womöglich das viamobil, das von Juni bis Oktober 2010 in über 40 europäischen Städten an der VIA REGIA unterwegs war, um auf die 3. Sächsische Landesausstellung aufmerksam zu machen. 2011 war das viamobil unter dem Motto „Bildung unterwegs“ in sächsischen, polnischen und tschechischen Schulen, um Schüler auf den Ausstellungsbesuch vorzubereiten.

Bereits im November 2010 fand die wissenschaftliche Tagung „Menschen unterwegs. Die VIA REGIA und ihre Akteure“ statt. Aus den Beiträgen der Veranstaltung entstand ein gleichnamiger Essayband.

Das Senckenberg Museum für Naturkunde zeigte die Ausstellung „VIA REGIA – Straße der Arten“, worin dargestellt wurde, wie Tier- und Pflanzenarten entlang der VIA REGIA verbreitet wurden. Im Schlesischen Museum waren „Lebenswege ins Ungewisse“ zu sehen: Migration in der Doppelstadt Görlitz/ Zgorzelec von 1933 bis heute. Das Kulturhistorische Museum präsentierte in dem sanierten Barockhaus Neißstraße 30 seine Ausstellung „In uno Museum – Bürgerliche Kultur des Barocks. Wissenschaft und Kunst um 1800.“

Zur Ausstellung gesellten sich auch andere begleitende Maßnahmen, unterschiedliche Projekte und Veranstaltungen verschiedener Träger in und aus der Region, darunter auch mehrere Vorhaben des VIA REGIA Begegnungsraum – Landesverband Sachsen e.V., der Mitglied im Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ ist.

Schon längst hat die Ausstellung ihre Tore geschlossen. Die Exponate wurden zu den Eigentümern zurück gebracht. Auch die Webseite ist inzwischen abgeschaltet. Irgendwo kann man noch restliche Kataloge und andere Publikationen bestellen. Die wissenschaftlichen Texte, die Dokumentarfilme, vor allem die Computeranwendung, mit deren Hilfe der Besucher am viamobil und an den Medientischen in der Ausstellung die VIA REGIA virtuell bereisen konnte, sind alle digital vorhanden, aber öffentlich nicht mehr zugänglich. Das große Potenzial an Wissen über die VIA REGIA, welches in der Landesausstellung dargeboten wurde und was auch zukünftig erheblich zur Wissensvermittlung über die VIA REGIA hätte beitragen können, droht im Orkus des Vergessens zu versinken. - Schade!

zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben links: Die Medientische und andere Informationsangebote im Erdgeschoss der Ausstellung ermöglichten den Besuchern, ihr Wissen zum Thema VIA REGIA auf vielfältige Weise zu bereichern.

oben rechts: Plakat zur 3. Sächsischen Landesausstellung

unten: Zu den geförderten Begleitprojekten zur Landesausstellung gehörte auch das Wandbild der ukrainischen Künstlergruppe R.E.P.Group (Revolutionary Experimental Space) aus der Serie „Patriotismus“, das im Rahmen von VIA REGIA SCULPTURA an einer Hausfassade am Neißufer in Görlitz zu sehen war.



Zu Beginn der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts entstanden bereits sporadische Kontakte zwischen Initiativen, die sich die Revitalisierung der VIA REGIA zum Ziel gesetzt hatten. Im Jahre 2002 fand in Großenhain (Sachsen) eine Fachtagung sächsischer Kommunalpolitiker statt, auf der das Potenzial der VIA REGIA erörtert wurde, auf der Grundlage geschichtlicher Erfahrungen „neue Möglichkeiten des Kontaktes untereinander und der Belebung des Tourismus“ zu entwickeln. In den Folgejahren wuchs die Zahl der Akteure, die sich mit durchaus unterschiedlichen Zielstellungen und an unterschiedlichen Orte in Europa mit dem Thema VIA REGIA beschäftigten. Das Europäische Kultur- und Informationszentrum in Thüringen als einer der Initiatoren der Idee eines internationalen VIA REGIA-Netzwerkes konnte für den Zeitraum zwischen 1989 und 2006 mehr als 60 Projekte statistisch erfassen, die in sieben europäischen Ländern zum Thema VIA REGIA realisiert wurden. Dies reichte von Tourismusprojekten über Publikationen, Forschungsvorhaben, Kunst- und Kulturprojekte bis zu Tagungen und Konferenzen.

Vor diesem Hintergrund lud die Thüringer Staatskanzlei in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen im Jahre 2004 zu einem internationalen Symposium „VIA REGIA – Kulturstraße Europas“ ein. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand, wie man die unterschiedlichen VIA REGIA-Aktivitäten dauerhaft vernetzen und damit ihre Wirksamkeit steigern kann. Günter Mudrich, der damalige Sekretär der Kammer der Regionen beim Europarat, empfahl dafür, das Thema VIA REGIA dem Europarat als „Kulturstraße des Europarates“ vorzuschlagen.

Die entsprechenden Unterlagen wurden 2005 beim Institut der Kulturstraßen des Europarates eingereicht und noch im gleichen Jahr wurde das Thema VIA REGIA vom Steeringkomitee des Kulturstraßenprogramms bei der Generaldirektion für Kultur, Kultur- und Naturerbe ausgewählt.

Der Titel „Major Cultural Route of the Council of Europe“ (Große Kulturstraße des Europarates) ist eine Auszeichnung, die vom Europarat an europäische Initiativen verliehen wird, welche sich auf Schwerpunkte und Orte mit großer geschichtlicher Bedeutung stützen und sich in besonderem Maße für den Schutz der kulturellen Werte, den Austausch von Information und Erfahrung, neue Formen der Kooperation zwischen unterschiedlichen Forschungsgebieten, neue Formen der Begegnung der Jugend Europas, neue Formen des Kulturtourismus, die Aufwertung von unbekanntem Stätten des Kulturerbes einsetzen und dafür Netzwerke entwickeln, die interdisziplinär zusammenarbeiten.

2006 erfolgte die Auszeichnung des VIA REGIA-Projektes als „Major Cultural Route of the Council of Europe“. Neuregelungen im Kulturstraßenprogramm erfordern seit 2007 auch für Projekte, die den Titel bereits tragen, die Gründung organisierter Netzwerke, die nach Prüfung und Anerkennung durch den Europarat Träger des jeweiligen Titels sind.

Ende 2009 hat sich das Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ formell gegründet. Es entspricht damit den Anforderungen, die der Europarat an die Struktur aller Kulturstraßenprojekte stellt, wurde im Mai 2010 vom zuständigen Steering-Komitee des Europarates bestätigt und ist somit alleiniger Träger des Titels „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“. Damit ist auch jedes Mitglied des Netzwerkes Träger des Titels und kann ihn für eigenes Marketing und Imagewerbung verwenden und im Stadtbild bzw. an seiner Einrichtung sichtbar machen.

Gegenwärtig hat das Netzwerk über 150 Mitglieder und Unterm Mitglieder in der Ukraine, Polen, Deutschland und Frankreich. 2012 wurden mehr als 20 VIA REGIA-bezogene Projekte verwirklicht. Bei der turnusmäßigen Evaluierung durch den Europarat im Jahre 2012 wurde das VIA REGIA-Netzwerk für die nächsten drei Jahre in vollem Umfang bestätigt.

Jeder Interessent kann Mitglied im Netzwerk „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ werden. Das sind z.B. Gebietskörperschaften, Institutionen und Behörden, Vereine, Gewerbetreibende, Personengruppen ohne eigene Rechtsform oder Einzelpersonen. Die Mitgliedschaft ist kostenlos.



zurück zum
Inhaltsverzeichnis



Abbn.:

oben: Das Hauptgebäude des Europarates in Strassbourg

unten: Die Vertreter des VIA REGIA - Projektes bei der Übergabe der Urkunde des Europarates, v.r.n.l.: Rafał Niedzwiadek (Lubliner Verband für Kulturtourismus „Ost-West“), Marie Gaillard, (VIA REGIA - Verband Picardie), Caroline Fischer (Koordinierungsstelle VIA REGIA), Dr. Jürgen Fischer (Koordinierungsstelle VIA REGIA), Michel Thomas-Penette (Direktor des Instituts der Kulturstraßen des Europarates), Martina Brandt (VIA REGIA Begegnungsraum - Landesverband Sachsen e.V.)



zurück zum Inhaltsverzeichnis

Quellennachweis:

mit Informationen von:

Baumbach, Petra (D/ Wutha-Farnroda)
 Bulyga, Oleksandr (UA/ Rivne)
 Deuker, Maria (D/ Schlüchtern)
 Hretsko, Andrian (UA/ Horodok)
 Jarosz, Jan (PL/ Przemysl)
 Jefimchuk, Tetjana (UA/ Dubno)
 Käsmann, Helmut (D/ Hünfeld)
 Kersten, Helmut (D/ Freiensteinau)
 Kling, Burkhard (D/ Steinau a.s. Straße)
 Kopaczek, Janusz (PL/ Lublin)
 Kottmann, Dietmar (D/ Aachen)
 Możdżeń, Zbigniew (PL/ Jaroslaw)
 Stark, Petra und Ludwig (D/ Rasdorf)
 Strilchuk, Vasyl (UA/ Brody),
 Sust, Alexander (D/ Fulda)
 Switenko, Lubomyr (UA/ Horodok)
 Vasiliev, Volodymyr (UA/ Kiev)

Textquellen:

Amendt, Karl-Friedrich: „Mordgesellen, Pilger, Kaufleute und Spitzbuben auf zwei historischen Fernstraßen im Kreis Ahrweiler“, Sinzig 2012
Andert, Reinhold: „Der Thüringer Königshort“, Dingsda-Verlag, Querfurt 1995
Bednarz, Klaus: „Polen“, Verlag C.J. Bucher, München/ Berlin 1980
Biener, Bernhard: „Mainz - Domstadt zwischen Rhein und Reben“, Societäts-Verlag, Frankfurt/ M. 2002
Brennig, Heribert R.: „Der Kaufmann im Mittelalter, Literatur - Wirtschaft - Gesellschaft, Centaurus-Verlagsgesellschaft, Pfaffenweiler 1993
Breuer, Manfred; **Kottmann**, Dietmar: „Römerstraße, ‚via regia‘, Heerweg, Pilgerstraße – die alte Königsstraße Maastricht – Aachen - (Köln) – Frankfurt“, Aachen o.J.
Bürgin, Hans: „Der Minister Goethe vor der römischen Reise: seine Tätigkeit in der Wegebau- und Kriegskommission“ Verlag Hermann Böhlau, Weimar 1933
„Dokumentation zur 3. Sächsischen Landesausstellung“, Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst, Dresden 2012
Donner, Erich: „Das Kiewer Rußland“, URANIA-Verlag, Leipzig 1983
Fleck, Michael: „Deutsche Könige besuchten häufig das Kloster Hersfeld“, Bad Hersfeld o.J.
Freytag, Gustav: „Soll und Haben“, DTV, München 1978
Gerbing, Luise: „Erfurter Handel und Handelsstraßen“, in „Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt“, Erfurt 1900
Goethe, Johann Wolfgang v.: „Goethe - Hamburger Ausgabe“, dtv-Verlag, München 1999
Gottschlich, Wolfgang: „Erinnerungen eines Breslauer“, in „rausgeschmissen“, Verein Zeit-Geschichte(n) e. V., Halle 2002
Gulden, Alfred; **Keller**, Peter C.: „Saarland“, C. J. Bucher GmbH, München 1993/ 94
Heer, Hannes: „Blutige Ouvertüre - Lemberg, 30. Juni 1941: Mit dem Einmarsch der Wehrmachtstruppen beginnt der Judenmord“, Zeitschrift für Geschichtswissenschaft Nr. 5, Metropol Verlag, Berlin 2001
Hennig, Joachim: „Entlang der Via Regia - auf den Spuren eines mittelalterlichen Handelsweges durch die Oberlausitz“, Selbstverlag Joachim Hennig, Zittau o.J.
Henze, Hannelore unter Mitarbeit von Ilse-Sibylle Stapf „Streifzüge durch das alte Weimar“, Wartburg Verlag, Weimar 2004
Hildebrand, Gustav: „SCHLÜCHTERN - Erinnerungen in Bildern“, Sutton Verlag GmbH, Erfurt (2009)
Hofmann, Peter: „Aus der Chronik von Freiensteinau“, Freiensteinau o.J.
Ignasiak, Detlef: „Regenten-Tafeln Thüringischer Fürstenhäuser“, Quartus-Verlag, Jena 1996
Jenak, Rudolf: „Der sächsisch-polnische Markt und die Salinen von Wieliczka“, in „Dresdener Hefte“ Heft 50, Dresden 1997
Kluge, Günther; **Kämmer**, Hanna: „Markranstädt – Die Stadt am See – Geschichte und Geschichten, Geiger Verlag, Horb am Neckar 2002
Kosak, Herbert: „Als die Hörsel noch schiffbar war“, in „Aus Sättel-

städt's Vergangenheit - Ein Beitrag zur Chronik der Hörselberg-gemeinde“, Sättelstädt 1985.

Krawc, Paul Erich: „Sagen der Lausitz“, Domowina-Verlag, Bautzen 1962
Legler, Rolf: „Sternenstraße und Pilgerweg – Der Jakobs-Kult von Santiago de Compostela Wahrheit und Fälschung“, Lübbe-Verlag, Bergisch Gladbach 1999
Lotz, Philipp: „Der ‚Kalte Markt‘ 1808“, in „1000 Jahre Schlüch-tern – Ein historisches Lesebuch“, Schlüchtern 1993
Luthardt, Ernst-Otto: „Reise durch Polen“, Verlagshaus Würz-burg, Würzburg 2008
Mack, Karl: „Buttstädt – Bilder erzählen“, Geiger-Verlag, Horb am Neckar, 1993
Mott, Michael: „Fulda einst und heute“, Verlag Parzeller, Fulda 2000
Neukirch, Anton: „Die Aachen-Frankfurter Heerstraße als Pilger-straße“, Ahrweiler 2004
Nies, Volker: „Der Mord am Grenzschützer Hans Martin Plüsche-ke“, Fuldaer Zeitung 12. August 2012
Oxen, Valentina: „Rußland in seinen Frauenschicksalen, Von den Anfängen der Kiewer Rus bis in die Zeiten der Postperestro-ika“, ibidem-Verlag, Stuttgart 1999
Saucken, Paolo Caucci v. (Hg.): „Santiago de Compostela – Pil-gerwege“, Weltbild-Verlag, Augsburg 1998
Schöne, Heinz: „Das Jahr 1945 in Lorenzkirch und Umgebung – Deutsche Zeitzeugen berichten“, Lorenzkirch o.J.
Steinfeld, Ludwig: „Chronik einer Straße“, Geiger Verlag, Horb am Neckar 1989
Straube, Manfred: „Die Stellung Mitteldeutschlands im europäi-schen Handelsverkehr zu Beginn der Neuzeit“, Leipzig o.J.
Stubenvoll, Willi (Hg.): „Die Straße – Geschichte und Gegen-wart eines Handelsweges“, Umschau Verlag, Frankfurt/ M. 1990
Unger, Manfred: „Heinrich Cramer von Claußbruch – Wirtschafs-unternehmen, soziales und kulturelles Milieu eines Leipziger Handelshofes 1556 – 1599“, in „Sachsen – Beiträge zur Landes-geschichte“, Sächsische Landeszentrale für politische Bildung, Dresden 2002
VIA REGIA-Archiv im Europäischen Kultur- und Informations-zentrum in Thüringen, Erfurt 1992 - 2012
Vitrenko, Valentin: „Транспорт і зв'язок в кінці XVIII – на початку XX століття“, Novohrad-Wolhynsky o.J.
Voytovych, L. W.: „Die historische Straße VIA REGIA in der Uk-raine“, Erfurt 2012
Zimmermann, Wolfgang: „Miss Baba – Abenteuer einer indi-schen Elefantenkuh“, Museen der Stadt Gotha, Gotha 1982

Webseiten:

www.1813voelkerschlacht.eu
www.anarchopedia.de
www.buttelstedt.de
www.eisenach.de
www.erfurt.de
www.franzvonsickingen.de
www.goerlitz.de
www.grenzerinnerungen.de
www.hs-augsburg.de
www.huenfeld.de
www.kirchenbezirk-grossenhain.de/berichte
www.kruenitz1.uni-trier.de
www.mainz.de
www.mitpilgern.com
www.naumburg.de
www.nietzsche-gesellschaft.de
www.opel.de
www.poeppelmannbruecke.de
[www.ppointalpha.com](http://www.pointalpha.com)
www.sembach-online.de
www.thueringen.de
www.voelkerschlacht-jubilaeum.de/
www.wartburg-eisenach.de
www.weissenfels.de
www.wikipedia.de
www.wutha-farnroda.de

Abbildungen:

wenn nicht anders angegeben - VIA REGIA-Archiv, Wikipedia