

# Die Via Regia führt durch Weißenfels und das Weißenfelsler Land

## Der Verlauf der historischen Verkehrs- und Handelsroute Frankfurt a. M. – Leipzig im Spiegel wissenschaftlicher Fachautoren

Eine Zitatensammlung zusammengestellt und kommentiert von Tobias Liebert (Juni 2011), hier ohne Berücksichtigung *heimatgeschichtlicher* Literatur, als Ergänzung zur Präsentation am 28.4.2011 im Geleitshaus zu Weißenfels

**Feller, Michael; Schmiedel, Joachim: Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. Dresden. Sächsisches Landesinstitut für Straßenbau, Fachinformation. Nr. 1/April 97.**

S. 4:

„Mitte des 15. Jahrhunderts erschien die erste Landkarte der meißnisch-thüringischen Länder, die Landstraßen enthält. Drei Straßen sind eingezeichnet:

- Lübeck - Halle - Leipzig – Borna - Chemnitz - Heinzebank - Marienberg - Komotau – Prag mit den beiden Zweigen Borna - Altenburg - Zwickau - Treuen - Plauen - Oelsnitz und Heinzebank - Annaberg – Joachimsthal - Karlsbad (Karlovy Vary) – Eger (Cheb);
- [des Reiches Straße Naumburg - Weißenfels - Leipzig](#) - Düben - Wittenberg - Berlin;
- Leipzig - Eilenburg - Belgern - Liebenwerda - Königsbrück - Bautzen - Görlitz mit einem Zweig Eilenburg - Torgau.“

S. 4/5:

„Das umfassendste Stapelrecht (...) war das der Stadt Leipzig von Kaiser Maximilian im Jahre 1507 verliehene Recht, das den Niederlagszwang auf 15 Meilen ausdehnte. Dieser Zwang begünstigte die Entwicklung des sächsischen Straßennetzes und führte zur Festlegung der Hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen um Leipzig. So wurden zum Schutze des Leipziger Handels [folgende Straßen von Leipzig aus festgelegt](#): 1521 die Straße nach Hof, [1541 über Weißenfels nach Frankfurt am Main](#), 1559 nach Halle, Hannover und Zwolle und 1643 die Hohe Straße nach Böhmen und Ungarn über Chemnitz - Reitzenhain und Prag.“

**Unger, Manfred: Leipzig und die Via regia. In: Bräuer, Helmut; Schlenkrich, Elke; Czok, Karl (Hrsg.): Die Stadt als Kommunikationsraum. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2001. S. 791ff.**

S. 796:

„Nahezu über das ganze Jahrtausend des Mittelalters und noch lange danach, bis in die Ära der Eisenbahn hinein, ist sie (die Via Regia - T.L.) als die Querachse des mittleren Europas greifbar, an ihren Enden verzweigt bis weit in den Westen und den Osten. (...) [Aus dem Rheinischen, von Frankfurt a. M. her über Fulda, Eisenach, Gotha und Erfurt, schiebt sich die Via über Naumburg und Weißenfels nach Leipzig vor und läuft mit Abzweigungen über Kamenz und Bautzen nach Görlitz und Breslau ins Polnische.](#)“

S. 804:

„In [Weißenfels und Grimma, zwei kleinen Städten an der Via im engeren Umkreis Leipzigs](#), lässt sich jüdische Sesshaftigkeit in den Jahrzehnten um 1400 (...) nachweisen (...)“.

**Straube, Manfred: Freyburg – ein bedeutender Transitort im Handelsverkehr vergangener Jahrhunderte. In: Saale-Unstrut-Jahrbuch. Naumburg/Bad Bibra. 8. Jg. 2003. S. 14-27.**

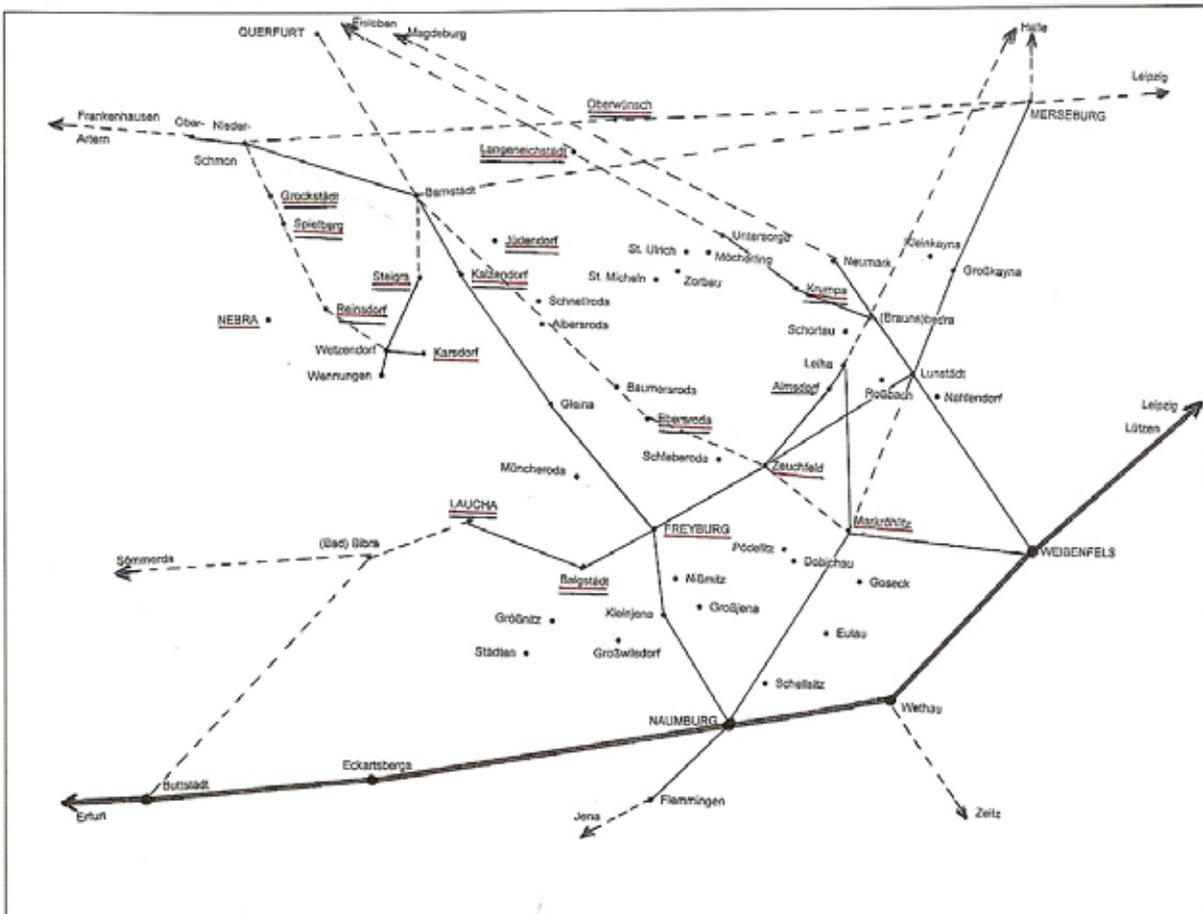
S. 14:

„Die bedeutsamste Straße durch Mitteldeutschland war im Mittelalter und in der frühen Neuzeit die *via regia* (Königsstraße oder Hohe Straße), schriftlich erstmals 1252 überliefert als *strata regia*. Aber zweifellos ist diese Straße schon früher benutzt worden, wie aus zahlreichen Quellen zu erschließen ist und wie es die wirtschaftliche Entwicklung erforderte. Sie verband das Rhein-Main-Gebiet mit Frankfurt und Köln (und die weiter westlich liegenden Wirtschaftszentren) über Erfurt und Naumburg mit der aufblühenden Messestadt Leipzig und weiter über Eilenburg oder Grimma mit den nordöstlichen Hansegebieten bzw. dem schlesischen Wirtschaftsraum.“

S. 16:

„(...) war z. B. im 15. Jh. festgelegt worden - auch hier ausschließlich unter handelspolitischen Gesichtspunkten -, dass *dye nyderlendisehen Guther adder franckforter sollen auf Eysenach, Kreutzburg und darnach auf Erfurt zu fahren, so sy wollen nach Leyptzick oder ins Lant Polen und widerumb*. Umgekehrt musste alles, was durch Erfurt uf Naumburgk, Leypsick die Merckte durch Buttelstat gefürt wurde, die *via regia* befahren. Nach weiteren Quellen führte die *Straße von Buttelstedt über Eckartsberga, Naumburg, Weißenfels und Lützen nach Leipzig*.“

S. 18:



**Abb.1: Geleitstraßen und Geleitorte in der Umgebung von Freyburg. Straßen (schematisch): — via regia, — im Text nachweisbar; - - - aus dem Text erschließbar; rot unterstrichen: Geleitorte; blau unterstrichen: Orte, die Wachmänner stellen mussten.**

**Straube, Manfred: Handelswege als Pilgerwege. In: Herbers, Klaus; Bünz, Enno (Hrsg.): Der Jakobuskult in Sachsen. Tübingen: Gunter Narr Verlag, 2007. S. 249-272.**

S. 250/251:

„Beispielhaft soll nur aus der Speisekarte zu einem Festmahl bei der Einweihung der Weißenfelder Marienkirche am 15. und 16. September 1303 zu Ehren des Bischofs von Zeitz zitiert werden: Damals wurde neben Schaffleisch mit Zwiebeln und geräuchertem Schweinefleisch, gesalzenem Hecht mit Petersilie auch ‚Stockfisch mit Öl und Rosinen, gerösteter Bückling mit Senf und gebratener Hering‘ serviert. Wenn noch zu dieser Zeit Stockfisch, Bückling und Hering zu einem bischöflichen Festmahl und damit doch wohl als Delikatessen angerichtet wurden, dann ist erkennbar, dass diese Fische nicht zur Alltagskost gehörten und zu den exklusiven Handelsgütern gehörten, Diese Nachricht ist umso erstaunlicher, [als die Ursprünge von Weißenfels bereits auf 1100 zurückgehen und die Stadt im einer wichtigen \(Salz-\) Handelsstraße von Halle in Richtung Böhmen lag und auch an der später noch vorzustellenden und uns besonders interessierenden via regia.](#)“

S. 266/267:

„[Von Leipzig aus führte die via regia zunächst konkurrenzlos über Lützen und Weißenfels nach Naumburg](#), damals auch eine bedeutende Messestadt. Hier zweigte die in der bisherigen Literatur maßlos überschätzte sog. Saale-Straße über Jena – Saalfeld nach Lehesten und Kronach und weiter nach Nürnberg ab. Dominierende Hauptstraße in westliche Richtung blieb die via regia, die über Eckardtsberga – Buttelstedt nach Erfurt führte. Erfurt war (...) nicht nur eine bedeutende Handelsstadt, sondern auch ein wichtiges geistliches Zentrum mit dem ursprünglichen Bischofssitz und seinen zahlreichen Klöstern.“

**Gränitz, Frauke: Landverkehrswege als Faktoren der Entwicklung der Kulturlandschaft und des Straßenwesens im Kurfürstentum Sachsen von 1648 bis 1800. Der Beispielstraßenzug Leipzig – Deutscheinsiedel. Chemnitz; Dissertation, 2006.**

S. 53:

„Einen bedeutenden Verkehrszug (Ost-West) bildete der [alte Heer-, Handels- und Pilgerweg via regia \(auch als ‚Hohe Straße‘ oder ‚Königsstraße‘ bezeichnet\) mit seiner variierbaren Verkehrsachse mit ab-, zu- und parallelführenden Verkehrsbahnen](#). Im Stand einer Reichsstraße galten für ihn folgende Bestimmungen: Königsbann, Gebot des öffentlichen Landfriedens, Instandhaltung. Die Fürsorge über die Verkehrseinrichtungen und die Wahrung der Sicherheit waren Aufgaben des Königs. Als Gegenleistungen für diese mehr oder weniger erbrachten Leistungen wurden Zölle und Geleite erhoben. Zur Sicherung dieser Finanzen bestand der Wegezwang, der das Abweichen von dem jeweiligen Verkehrsweg zur Umgehung von Zahlungen verbot. Als sich durch den Niedergang der Hanse für den Untersuchungsraum die europäische Verkehrshauptrichtung von der Nord-Süd-Richtung in die Ost-West-Richtung verschob, gewann die via regia im Raum wieder zunehmend an Bedeutung und mutierte zum Haupttransportfernweg im Ost-West-Handel, wobei Leipzig im Untersuchungsraum den wichtigsten Anlaufpunkt bildete. Der Grund dafür war die räumlich günstige Lage der Stadt und die Unterstützung des Landesherrn bezüglich ihrer Handelstätigkeit, z.B. durch Messeprivilegien.“

S. 120:

Über eine am Leisniger Markt existierende Postdistanzsäule (Marktsäule) von 1727: „In den Akten zu dieser Postdistanzsäule fanden vor 1726 folgende [Postkurse](#) Erwähnung: Leisnig (Niedertor) – Grimma – Naunhof – [Leipzig – Weißenfels – Naumburg](#), (...)“

**Blaschke, Karlheinz: Stadtplanforschung. Neue Methoden und Erkenntnisse zur Entstehung des hochmittelalterlichen Städtewesens in Mittel-, Ost- und Nordeuropa. In: [http://www.historiaurbium.org/deutsch/blaschke\\_stadt.pdf](http://www.historiaurbium.org/deutsch/blaschke_stadt.pdf) (2003)**

S. 7/8:

„Die ‚Entdeckung‘ der Colditzer Kaufmannssiedlung beschränkt sich in ihrer Bedeutung für die Erforschung der Frühgeschichte des Städtewesens nicht auf den einmaligen Vorgang der Entstehung einer sächsischen Kleinstadt, sie ist vielmehr von beispielhaftem Wert für eine große Anzahl vergleichbarer Erscheinungen. (...) dass die Nikolaikirche (in Colditz, so aber auch in Tauchlitz, später Nikolaivorstadt von Weißenfels – T.L.) auch zum Ausgangspunkt der späteren Stadtentwicklung im engeren Sinne werden konnte, so dass sich die Altstadt um sie herum aufgebaut hat und sie selbst zur Stadtkirche geworden ist. Den reinen Typ verkörpern neben Colditz die Städte Chemnitz, Görlitz, Meißen, Pirna, Weißenfels und Zeitz, (...).

Sie bestätigen die Tatsache, dass die mittelalterlichen Städte in der Regel in einem mehrstufigen Vorgang und über einen längeren Zeitraum hinweg „entstanden“ und nicht in einem einmaligen Akt ‚gegründet‘ worden sind. Aus der Fülle des Beobachtungsmaterials sollen im Folgenden einige Beispiele dargelegt werden, um die in Colditz gewonnenen Erkenntnisse zu erhärten.

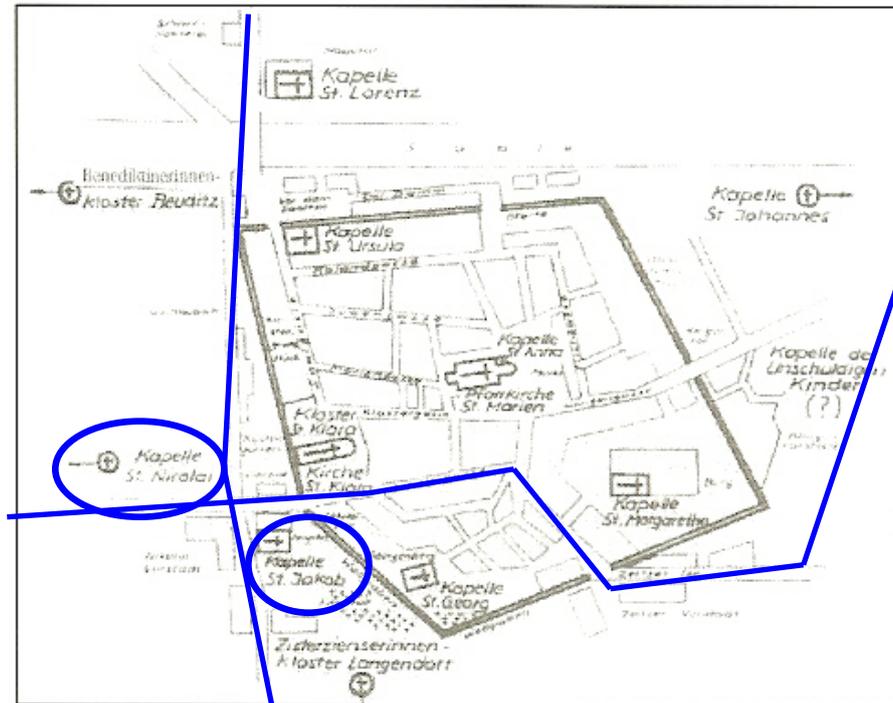
Bei der alten wettinischen Burg [Weißenfels überschritt die von Halle und Merseburg kommende Straße die Saale, um von hier über Zeitz, Altenburg und Zwickau die Höhen des Erzgebirges zu erreichen und nach Prag zu gelangen. Auf diesem Wege ging Hallisches Salz nach Böhmen.](#) Entlang dieser hier sehr gradlinig verlaufenden Straße bildete sich südlich des Flussübergangs eine [Kaufmannssiedlung, die den Namen Tauchlitz führte](#) und eine eigene Pfarrkirche St. Nikolai besaß. Diese Kirche wurde später an den Westrand der neugegründeten Stadt transferiert, wo sie in das 1285 erbaute Klarissenkloster einbezogen wurde. Die Stadt selbst erhielt eine Marienkirche als Stadtkirche. Während die Kaufmannssiedlung an der Fernstraße die beste Verkehrslage einnahm, lag die später erbaute Bürgerstadt abseits davon zu Füßen der Burg und damit näher im Bereich der herrschaftlichen Gewalt.

Die [große transkontinentale West-Ost-Fernstraße, die als via regia aus dem Pariser Becken über Mitteldeutschland nach Kiew führte](#), überquerte in Görlitz die Neiße. (...)

Dazu auch: **Seyfried, Peter: Die Sakraltopographie der Stadt Weißenfels. In: Köhler, Mathias (Hrsg.): 700 Jahre Stadtkirche St. Marien zu Weißenfels. Weißenfels: Volker Söhnlein, 2003. S. 5-14.**

S. 8f.: In der **Weißenfelder Nikolaivorstadt (dem früheren Tauchlitz)** befand sich nicht nur eine Nikolaikirche, sondern auch eine Jakobskapelle. Sie stand direkt an der heutigen Ecke Nikolaistraße / Langendorfer Straße, **wo sich früher die Via Regia (und damit auch der Pilgerweg nach Santiago de Compostela) und die Salzstraße kreuzten.**

S. 5 (die blauen Markierungen wurde hinzugefügt):



Schematischer Plan von Weißenfels mit Eintragung der Kapellenstandorte um 1310 nach Georg Krämm

## Fazit:

Dass die Hauptroute der Via Regia (Ost-West-Magistrale) spätestens im ausgehenden Mittelalter und in der Neuzeit über Weißenfels und Lützen führt, ist unbestreitbar. In Weißenfels bzw. seiner stadtähnlichen Vorgängersiedlung Tauchlitz befand sich zudem eine Straßenkreuzung mit der Salzstraße (Nord-Süd-Verbindung).

Im frühen Mittelalter, vor Entstehung der Städte Naumburg und Weißenfels, führte die Via Regia zunächst *nördlich* über die Höhen *vorbei*. Zunächst überquerte sie die Unstrut bei Kleinjena und die Saale zwischen Merseburg und (dem späteren) Weißenfels bei Großkorbetha / Wengelsdorf. Mit dem Aufstieg Merseburgs (u. a. 965 Begründung Markgrafschaft, 968 Entstehung Bistum) führte sie dann über Merseburg (vgl. Bahn in: Verein zur Rettung..., S. 40, 38f.). Spätestens nach 1018 (Bautzener Frieden) nahm die Bedeutung der alten Königspfalz sowie Bistums- und Handelsstadt Merseburg zu Gunsten Naumburgs und später Leipzigs ab.

Mit der Verlegung des Bistumssitzes von Zeitz in das „neue“ Naumburg sowie mit dem Umzug der Kaufleute von Großjena nach Naumburg 1030 (vgl. Unger in: Die Stadt als Kommunikationsraum, S. 798) verlagerte sich die Hauptroute der Via Regia von den Hö-

hen nördlich der Saale südwärts hinab zum Saaletal über Naumburg. Die Variante über Kleinjena verlosch, als Naumburg einen „Via-regia-Abzweig an sich zog, **der in Folge zur bedeutendsten Handelsstraße Naumburg-Leipzig werden sollte, auf die deshalb auch der alte Name Via regia übergang**“ (vgl. Bahn in: Verein zur Rettung..., S. 40; Säckl in: Verein zur Rettung..., S. 7-9).

**Indem die Route nun durch Naumburg führte, durchquerte sie auch Weißenfels gen Leipzig.** In Tauchlitz – lange vor der offiziellen Stadtgründung von Weißenfels um 1185 – befand sich um eine Nikolaikirche (vgl. Blaschke 2003) eine stadtähnliche Kaufmannssiedlung, die 1075 „Verkehrsrecht“ (Handelsrecht) bekam (Thieme 1928, S. 7). Sie geht auf eine slawische Siedlung zurück, die möglicherweise schon im 7. oder im 8./9. Jahrhundert entstanden war (Thieme 1928, S. 5; Bach 1980, S. 7).

Vermutlich ab dem 11. Jahrhundert, spätestens aber ab dem 14. Jahrhundert (siehe dazu auch lokalgeschichtliche Literatur) führte die Hauptroute der Via Regia über Weißenfels. Dies gilt erst recht für das „Eisenbahn- und motorisierte Zeitalter“ (Thüringer Bahn, Reichsstraße 87). In der industriellen Epoche (ab ca. 1850/1880) wurde Weißenfels die wirtschaftlich bedeutendste Stadt an der Route zwischen Thüringen und Leipzig. Aus all diesen Gründen sind die Mitgliedschaft des Fremdenverkehrsvereins „Weißenfelder Land“ im Via-Regia-Netzwerk und die Reaktivierung seiner Routen-Vorschläge von 1993 nicht nur touristisch, sondern auch historisch vollauf legitimiert.

### **Obwohl die Tourismusroute „Ökumenischer Pilgerweg“ nicht über Weißenfels konzipiert wurde, führte die Via Regia auch als Pilgerweg durch Weißenfels**

Die seit 2003 bestehende spirituelle Tourismusroute „*Ökumenischer Pilgerweg*“ als Bestandteil des Via-Regia-Netzwerkes wurde von Erfurt über Naumburg-Freyburg-Merseburg nach Leipzig – also unter nördlicher Umgehung von Weißenfels und Lützen – konzipiert (<http://www.oekumenischer-pilgerweg.de/pilgerweg/wegverlauf.php>). Offiziell geschah dies in Anlehnung an den „Verlauf der historischen Altstraße Via Regia“ im Mittelalter, bevor die Stadt Weißenfels Bedeutung erlangte (siehe oben). Obwohl dies eine (zudem teilweise inkonsequente) Verabsolutierung der frühen im Vergleich zur gesamten Straßengeschichte darstellt, gilt grundsätzlich: Die Via Regia ist in unterschiedlichen Epochen auch unterschiedlich verlaufen und hat zudem häufig Alternativ- und Zweigrouten besessen. „Via Regia“ als kulturelles Gegenwarts-Projekt versteht sich ohnehin als „Korridor“ und nicht als exakt identifizierbare Linie.

Allerdings ist zu betonen, dass trotz eines andersartigen Verlaufes des (heutigen) „Ökumenischen Pilgerweges“ Weißenfels sehr wohl auch an einem *Pilgerweg* lag. Seyfried (in Köhler 2003, S. 8) schreibt über die (heute nicht mehr existierende) Jakobskapelle in der Weißenfelder Nikolaivorstadt (dem früheren Tauchlitz):

„Die Lage des (Jakobs-) Spitals ist durch schriftliche Überlieferung genau bekannt. Es befand sich an der Ecke Langendorfer Straße / Nikolaistraße, wo später der Gasthof zum Rautenkranz gestanden hat, der erst zu DDR-Zeiten abgerissen worden ist. Spital und (Jakobs-) Kapelle sollen einer Jahreszahl am Gebäude entsprechend im Jahre 1483 gestiftet worden sein. Daneben befand sich auf einer Wandmalerei das Bildnis des Jacobus Major. Spital und Kapelle **lagen im Übrigen an der Pilgerstraße nach Santiago di Compostela im Abschnitt zwischen Leipzig und Erfurt.**“

Straube schreibt im Aufsatz „*Handelswege als Pilgerwege*“ (in Herbers/Bünz: Der Jakobuskult in Sachsen): „**Von Leipzig aus führte die via regia zunächst konkurrenzlos (!) über Lützen und Weißenfels nach Naumburg (...)**“. (S. 266f.) Auch auf den Internet-Seiten des

„Ökumenischen Pilgerweges“ wird eingeräumt, dass die Via Regia ab dem 13. Jahrhundert nicht mehr über Merseburg führte und dass **eine durch Naumburg verlaufende Via Regia nicht ohne ihren Verlauf durch Weißenfels denkbar** ist.

„Naumburg kam zur Blüte, als der Handel seinen Weg ab dem 13. Jahrhundert nicht mehr über Merseburg, sondern über Weißenfels nahm. Die auffällig breite Jakobsstraße (die bekanntlich in ihrer Verlängerung zur Weißenfelder Str. wird – T.L.) zeugen heute noch davon.“ (<http://www.oekumenischer-pilgerweg.de/stationen/naumburg.php>)

Die „Konstruktion“ einer „Via Regia“ über Naumburg UND Freyburg UND Merseburg, unter Ausschluss von Weißenfels, – wie mit dem „Ökumenischen Pilgerweg“ geschehen – lässt sich durch die historischen Tatsachen nicht rechtfertigen. Zwar hat durchaus eine Alternativroute zeitweise über Freyburg und auch Merseburg geführt (v. a. in der Relation Erfurt-Halle – vgl. Bahn in: Verein zur Rettung..., S. 39, 41f., 48f., 53; auch S. 20; Säckl in: Verein zur Rettung..., S. 7-9). Die betreffende **Hauptroute (v. a. in der Relation Erfurt-Leipzig) ging aber – wie bereits dargestellt – über Naumburg und Weißenfels**. Völlig unhistorisch ist eine gleichzeitige Linienführung über Naumburg UND Freyburg. Auch eine direkte Straßenverbindung zwischen Naumburg UND Merseburg trug nur untergeordneten Charakter und nahm nicht den Fernverkehr zwischen Erfurt / Naumburg und Leipzig auf. Dieser führte über Naumburg-Weißenfels-Lützen. Eine „Via Regia“-Hauptroute zwischen Naumburg und Leipzig unter Umgehung von Weißenfels ist geografisch und historisch höchst fragwürdig. Oder anders gesagt: Wer eine Via Regia nicht durch Weißenfels denkt, kann sie auch *nicht* durch Naumburg führen.

Die Wegeführung des *Pilgerweges* über Naumburg UND Freyburg UND Merseburg bedient vor allem tourismus- und regionalpolitische Ziele bestimmter heutiger Akteure.

So verbindet der *Ökumenische Pilgerweg* die zwei Domstandorte Naumburg und Merseburg (zugleich Sitze von Kreisverwaltungen) sowie mit der WeinStadt Freyburg eine weitere Station an der sachsen-anhaltischen „Straße der Romanik“. Zugleich erschließt er die neu entstehende Tourismuslandschaft um die Geiseltalseen bei Mücheln und Merseburg. Damit werden gewiss lohnenswerte touristische Ziele bedient,

allerdings darf nicht – wie beispielsweise in dem neben stehenden Faltblatt (Quelle: MDR & ReiseMission 2011) – der falsche Eindruck entstehen, damit sei „die“ Via Regia markiert.

**MDR MUSIKSOMMER**  
| Sachsen | Sachsen-Anhalt | Thüringen |

VIA REGIA



**Richtig ist vielmehr:** Die meiste Zeit in den letzten tausend Jahren führte die Via Regia bzw. ihre Hauptroute über Weißenfels und Lützen.

*Zusätzliche Quellenangaben zum Fazit:*

Bach, Ingo (Erarb.): Stadtchronik Weißenfels. Hg. Vom Rat der Stadt... Weißenfels, 1980.

Bahn, Bernd W.: Freyburg an der Unstrut vor 1203 – Voraussetzungen einer Siedlung vor der Stadtgründung. In: Verein zur Rettung und Erhaltung der Neuenburg (Hrsg.): Freyburg an der Unstrut. Beiträge zur Frühgeschichte der Stadt. Freyburg, 2004. S. 36-56.

Säckl, Joachim: Das alte Freyburg – Entwicklung der Stadt... In: Verein zur Rettung und Erhaltung der Neuenburg (Hrsg.): Das alte Freyburg. Freyburg, 1994. S. 7-54.

Thieme, Paul: Chronik der Stadt Weißenfels. Magdeburg: F. W. Willmann, 1928.

# Die Via Regia führt durch Weißenfels und das Weißenfelder Land (*Fortsetzung*)

## Der Verlauf der historischen Verkehrs- und Handelsroute Frankfurt a. M. – Leipzig im Spiegel heimatgeschichtlicher Literatur

Eine Zitatensammlung zusammengestellt und kommentiert von Tobias Liebert (Sept. 2011), als Ergänzung zur Präsentation am 28.4.2011 im Geleitshaus zu Weißenfels

### Belege zur Routenführung aus: Büttner, Johann Christian: **Handschriftliche Chronik der Stadt Weissenfels und der angrenzenden Länder. Weißenfels: nach 1700. Neuveröffentlichung.**

Zitat Seite 16:

In Merians Ober=Sächß. Topograph. allwo die Abbildung des Schlosses und Stadt Weissenfelß, wie solche vor dem Dreissigjährigen Deutschen Kriege anzusehen gewest, befindlich ist, stehet folgende Description: Weissenfelß, Leucopetra, eine Chur=Fürstl. Sächß. Stadt mit den Gerichts=Stülen, Melsen, Stösen, u. im Leipzigschen Kreise und von der Stadt Leipzig 4. Meilen auf der Strasse gegen Jehna und Erfurt. an dem Flusse Saala gelegen, so von Laurent.Peckenstein seinem Theatro.Saxon.eine Weile zu Thüringen, eine Weile zu Meissen referiret wurde. Und setzet auch solche Stadt Adolarius Erichius in Tyingia australi oder Libonothia

Zitat Ende.

### Belege zur Routenführung aus: Gerhardt, Friedrich: **Geschichte der Stadt Weißenfels a. S. mit neuen Beiträgen zur Geschichte des Herzogtums Sachsen-Weißenfels. Weißenfels: R. Schirdewahn, 1907.**

Die „Hohe- und Oberstraße“ Leipzig-Frankfurt führt **nach Gründung bzw. Entwicklung der Städte Naumburg** (Umzug der Ekkehardinger von Groß- bzw. Kleinjena nach Naumburg etc.) **und Weißenfels** (bereits vor der offiziellen Stadtgründung um 1185 bestand hier die stadtähnliche Kaufmannssiedlung Tauchlitz) über Weißenfels. Im 15. Jahrhundert und im 16. Jahrhundert kann daran kein Zweifel bestehen.

S. 67:

Mittelpunkt des Straßennetzes ältester Zeit war Erfurt. Als sich der Handel von Erfurt nach Leipzig verschiebt, ist das auch für die Straßen bedeutsam.

Ein uralter Weg — was man darunter auch verstehen mag — führte wohl schon im 1. Jahrhundert nach Christus die Römer an die Ostsee, wo die Meereswellen Bernstein aus der blauen Erde auschwimmen und anspülen. Drei Jahrhunderte lang haben ihn die Römer da geholt. Und ihr Weg soll an der mittleren Saale hin gegangen sein.

Dann lief die älteste Straße von Erfurt nach Groß-Jene, bis zur Gründung Naumburgs. Die ersten Handelszentren sind Erfurt und Nürnberg. Als Erfurt durch Leipzig in den Hintergrund gedrängt und Nürnberg von Frankfurt überholt ist, münden in Frankfurt zwei thüringisch-sächsische Straßen: die Leipziger und die alte Erfurter, die sich in Koburg vereinigen. Die Thüringer Straßenzüge verbinden Hamburg, Bremen, Leipzig mit Augsburg, Regensburg, Nürnberg. Die Frankfurt-Leipzigerstraße stellt jetzt die Thüringer Eisenbahn noch dar.

Da zogen die langen Wagenzüge. Die Kaufherren zu Pferde oder in der Kutsche. Der Rat der Stadt Nürnberg hat sie dem Rate zu Weißenfels schon gemeldet und hat um Geleit für seine Bürger, die Handelsherren, ersucht.

Im 16. Jahrhundert verbindet die Ober-, die Berg-, die Hohestraße Frankfurt und den Rhein mit Leipzig. Sie ging über Lützen, Weißenfels, Naumburg, Altmich — durch die Furth — Fränkenau, Eckartsberga, Buttstedt, Erfurt, Eisenach, Kreuzburg.

Die Niederstraße führte durch das Saaltal. Sie ging von Leipzig nach Lützen, Weißenfels, Naumburg, Jena.

Sch nenne nun noch die Frankenstraße (Nürnberg-Leipzig), erinnere an die Salzstraße, die von Sulza und über die Finne von Artern her das Salz nach Norden führte, und die Weinstraße, die über Schleusingen den Frankenwein beförderte. Natürlich hatten die Hauptstraßen Nebenstraßen und Beiwegen, die zu fahren verboten war.

Hier in Weißenfels ging die alte Leipziger Heerstraße über den Georgenberg, die noch heute sogenannte Alte Leipzigerstraße hinauf und hinaus über die Hohestraße, „Kreuzstraße“ nach Lützen-Leipzig.

Die Deckung dieser Straßen war in den Zeiten des Raubrittertums eine Notwendigkeit. Der Geleitmann zieht die Geleitssäke ein, sorgt dafür, daß solche, die Beiwegen fahren, um das Geleitgeld zu schinden, gestraft werden. Im Jahre 1694 hat er hier die Geleitkutsche der Nürnberger belegt. Da gibts eine sechs Jahre währende Verhandlung. Aber es rupfte und zupfte auch alles an den die Karawanen begleitenden Kaufherren.

In der Mitte des 14. Jahrhunderts belief sich der Durchschnittsertrag des hiesigen Geleitamtes auf 88 Schock Freiburger Groschen.

Da, wie im vorigen Abschnitt zu lesen, schon im **14. Jahrhundert** in Weißenfels ein Geleitsamt bestand und Einnahmen erzielte, dürfte die „Hohe Straße“ auch schon zu dieser Zeit über Weißenfels geführt haben. Beispielsweise erfolgten im 14. Jahrhundert wichtige West-Ost-Salztransporte von Frankenhausen über Naumburg-Weißenfels in Richtung Leipzig/Mulde (S. 62):

Parallel der grünen Gasse ging die Handelsstraße nach Naumburg. Sie war schon reich belebt. Ich erinnere nur an die Verordnung vom 21. April 1347, welche anordnet, daß die Salzfuhrleute über Wnkensfels fahren sollen. Markgraf Friedrich hatte den westlich von der Mulde gelegenen Städten verboten, von Halle Salz zu holen, fortan sollten sie über Weißenfels, Naumburg, Freyburg, Wiehe nach Frankenhausen fahren, um da Salz zu fassen. Diese Salzfuhrleute waren (nach Buttke) Händler, „die auf eigenes Risiko das Salz einkauften, um es meist auf Jahrmärkten wieder abzusetzen“. Der Salzzoll war im Lehnsbesitz adliger Herren.

Im **15. Jahrhundert** läuft der Verkehr aus Richtung Westen, so auch aus Erfurt und Naumburg, zum Messeplatz Leipzig über Weißenfels, wo sich ein Geleitsamt befindet (S. 117):

Der politische Einfluß hat sich vom Westen längst nach Osten verschoben. Erfurt hat aufgehört, der Handelsplatz Mitteldeutschlands zu sein und Merseburg ist von Leipzig überflügelt. Sein Stern beginnt zu leuchten. Seine Jahrmärkte sind zu Reichsmessen erhoben. Innerhalb 15 Meilen im Umkreise soll kein Markt, keine Niederlage sein. Was an Gütern diese Zone passiert, muß in Leipzig drei Tage zum Verkaufe ausgelegt werden. Diese Stadt ist auch vom Zolle für Naumburgisches Bier im Weißenfelder Geleitsamte befreit.

Das war aber gar nicht so einfach. Darum ergeht 1488 an den hiesigen Amtshauptmann von Biesenrodt die Weisung, der Unsicherheit der Wege und Straßen zu begegnen. Dem fahrenden Volke überhaupt wird der Aufenthalt in Land und Stadt verboten.

Dazu kam der schlechte Zustand der Wege, der den Transport verteuerte. Ein Lastwagen legte damals täglich vier, ein fürstlicher Reisewagen nur acht Stunden zurück. Und da waren tags vorher geschwinde die Wege „gebessert“. Dazu kam, daß die Städte mit Marktprivileg die Preise noch mehr in die Höhe trieben. Wenigstens beschwert man sich auf dem Landtage in Jena 1518 über die Städte, „daß sie die armen und reichen Leute, die bei ihnen kaufen, mit ihren Preisen beschweren . . . auch bei den Wochenmärkten die Aufsteckung des Wisches verzögern, unter dem die Landbewohner kaufen dürfen.“

Die „Hohe- und Oberstraße“ Leipzig-Frankfurt führt im **16. Jahrhundert** über Weißenfels, 1541 und 1560 werden die Kaufleute und Händler sogar auf bestimmte Routenführungen verpflichtet (S. 68):

Wenden wir uns nun den Friedenswerken des Kurfürsten zu — zunächst denen von allgemeiner Bedeutung, soweit sie hier in Betracht zu ziehen sind. Er zwingt die Händler und Kaufleute die gewiesenen Wege zu ziehen und die alten Handelsstraßen zu benützen. Im August 1560 erläßt er das „Edikt wider das Umgehen der Geleit- und Zollstraßen“. . . .

„Fügen allen und jeglichen . . . hiermit zu wissen, daß uns gläubig fürkommen, wie die Hohe- und Oberstraße in unseren Landen von Leipzig auf Frankfurt a. M. und Rhein, auch Dannen hernieder gegen Leipzig von ewer egllichen gemieden und ungewöhnliche Beiwege gesucht werden.“

Er erinnert an das frühere Edikt von 1541 und erklärt:

„Wir auch solchen Umfahren, damit unser Geleit und Zölle geschwächt . . . zu gedulden und ferner zuzusehen nicht gemeinet . . . Begehren und Gebieten ernstlich, daß alle diejenigen, so hierfort von Leipzig auf Frankfurt oder an den Rheinstrom fahren . . . von Leipzig aus auf Weißenfels, Eckartsberga, Buttstedt, Erfurt, Eisenach oder Kreuzburg — welches die rechte und über vorworte Zeit hergebrachte Landstraße gewesen und noch ist . . . fahren, daselbst wie vor Alters die Zölle und Geleit geben und daneben keine andern Beiwege suchen . . . andernfalls sollen die Pferde und Wagen und was sie eignes bei sich haben . . . verwircket haben und solches dem fürstlichen Theil verfallen sein.“

Der geschichtliche Name der alten Handelsstraße hat sich bei uns in der Hohenstraße der Stadt Weißenfels noch erhalten. In demselben Jahre gestattete der Kurfürst den einheimischen Fuhrleuten, welche weit zc. nach dem Rhein führten und Wein, Kastanien, Nüsse von da zurückbrachten, neben der Hohenstraße auch den vom Eichsfelde im Unstruttale ostwärts führenden Weg über Mühlhausen, Langensalza, Weißensee, Sachsenburg zu benützen.

In der „Postkutschen-Zeit“ fahren die Posten Frankfurt-Leipzig über Weißenfels und Lützen. Zugleich wird die Route als **Heerstraße** benutzt, so beispielsweise in den Napoleon-Feldzügen bzw. Befreiungskriegen um 1813 (S. 312):

Major Dr. Beigke berichtet: „Napoleon war den 29. April vor-mittags in Naumburg und traf am Nachmittag in Weißenfels ein.“

Damit stimmen Müllners Aufzeichnungen überein. Napoleon wohnt beim Bürgermeister Olzen, der Marschall Bessières beim Salinen-direktor von Hardenberg. Der Kaiser ahnt nicht, daß die verbündeten Preußen und Russen da sind und so nah sind. Er glaubt Blücher noch bei Altenburg. Einen Angriff erwartet der Gewaltige gar nicht. Der 1. Mai, ein Sonntag mit freundlichem Gesicht nach trübem Regen-tagen, erschien. Um neun Uhr morgens erwarten die Marschälle den Kaiser zum Ausritt in der Richtung der Hauptstraße nach Leipzig. Das ganze große französische Heer ist konzentriert und im tagelangen Zuge über Löbau, Borsen, Lützen nach Leipzig beariffen. Alles wälzt sich durch Weißenfels. Die Generalität mit dem Kaiser hat inzwischen

**Belege für historische Alternativrouten zur Via Regia bzw. „Hohen Straße“ Frankfurt-Leipzig südlich von Weißenfels am Beispiel des Dorfes Nessa.** Aus: Büttner, Johann Christian: Handschriftliche Chronik der Stadt Weissenfels und der angrenzenden Länder. Weißenfels: nach 1700. Neuveröffentlichung.

Zitat S. 288:

Besser aufwärts lieget das hübsche grosse Dorff Ober=Nessa, mit seiner Pfarrkirche, Rittergute, Pfarre, Schule, Gasthofs u. Dieses Dorff, so in guten Auffnehmen vor dem Dreissigjährigen Deutschen Kriege gestanden, ist dennoch durch das Kriegeswesen in Zeitwährender Unruhe fast gantz ruiniert worden, gleich auch Unter=Nessa geschehen. Denn weil die Strassen von Leipzig auf Nürnberg und Franckfurt am Mäyn. auf Naumburg und Erfurt, von Weissenfelß auf Zeitz und Zwickau, von Pegau auf Naumburg u.alle hieher gehen, so waren aller Krieges=Völcker Marchen auch desto gemeiner anher. Der Nahme sev nun vom deutschen Nässe. weil es hier

Zitat Ende.

## Die Via Regia führt durch Weißenfels und das Weißenfelser Land (zweite Fortsetzung)

### Der (geplante) Verlauf der Fernstraße Frankfurt a. M. – Leipzig in der „Autozeit“ der 1920er-1940er Jahre

Eine Zitatensammlung zusammengestellt und kommentiert von Tobias Liebert (Juni 2011), als Ergänzung zur Präsentation am 28.4.2011 im Geleitshaus zu Weißenfels

### Via Regia modern: Pläne aus den 1920er-1940er Jahren zum Ausbau des Autofernverkehrs entlang der Achse Erfurt-Leipzig

**Vor den Autobahn-Planungen (also auf Basis der Reichsfernstraßen, aber vor ihrer gesamtdeutschen Nummerierung):**

Planungsatlas Mitteldeutschland. Landesplanung Merseburg 1931. Geogr. Anstalt v. Wagner & Debes Leipzig.

#### Karte 18: Verkehrsübersichtsplan (Ausschnitt)

Vorhandene „Straßen von größerer Verkehrsbedeutung“ sind rot gekennzeichnet, geplante rot gestrichelt:



Zunächst fällt die geplante Neutrassierung der Fernstraße Erfurt-Leipzig zwischen Erfurt und Buttstädt – also als nördliche Umgehung von Weimar und damit angelehnt an die historische Altroute der Via Regia – auf.

Der Plan enthält des Weiteren eine großzügig geplante Umgehungsstraße („D. 10“) für Bad Kösen, Naumburg (vgl. auch Planungskarte 38) und Weißenfels, die diese Städte nördlich umgeht und sich dabei an einer Altroute der Via Regia vor ihrer Führung über Naumburg und Weißenfels orientiert. Nördlich von Bad Kösen sollte sie von der vorhandenen Fern-Straße aus Eckartsberga (heute B 87) abzweigen und – teilweise unter Nutzung vorhandener Verbindungsstraßen, teilweise als Neubau – oberhalb von Rippach wieder in die vorhandene Fern-Straße nach Lützen-Leipzig (spätere B 87) einbiegen.

Die Routenführung dieser Umgehungsstraße war über Großwilsdorf – Unstrutüberquerung bei Großjena – Pödelist – Markröhlitz – Saaleüberquerung südlich Großkorbetha geplant. Teilweise wird diese Trassierung heute von der B 176 – Nordspange Weißenfels – A 38 über Kreuz Rippachtal nachvollzogen.

Östlich und südlich von Weißenfels war außerdem eine Umgehungsstraße („D. 9“) geplant, die am Tschirnhügel an die vorhandene Fern-Straße nach Leipzig (spätere B 87) anbindet. Teilweise wird diese Trassierung von der heutigen Umgehungsstraße (B 91) genutzt (vgl. auch Planungskarte 34).

Diese großzügigen Planungen von 1931 nördlich und südlich von Weißenfels deuten daraufhin, dass der künftigen Entwicklung des Autofernverkehrs zwischen Erfurt und Leipzig große Bedeutung beigemessen wurde und die Innenstädte Naumburg und Weißenfels davon entlastet werden sollten.

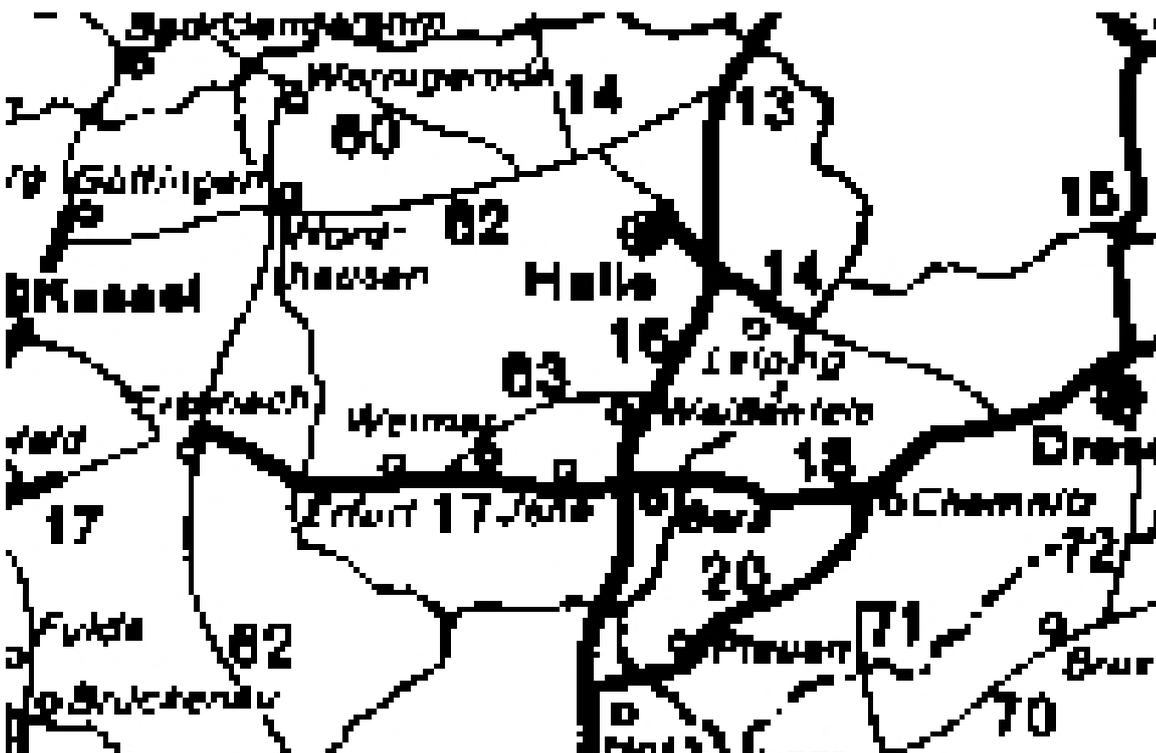
### **Mit den Autobahn-Planungen:**

Mit den grundsätzlichen Autobahn-Planungen in den 1930er Jahren (Konzipierung der Nord-Süd-Autobahn von Berlin mittig zwischen Leipzig und Halle, eng an Weißenfels vorbeiführend, dann aber Richtung Süden mittig zwischen Jena und Gera, Hermsdorfer Kreuz als Knotenpunkt mit Ost-West-Verbindung nach Erfurt-Frankfurt) trat die traditionelle Straßenroute zwischen Frankfurt am Main und Leipzig über Erfurt- Eckartsberga-Naumburg-Weißenfels (heutige B 87) etwas in den Hintergrund.

Allerdings war eine **Autobahnverbindung zwischen Weißenfels und Weimar geplant (Betriebsstrecke Nr. 63)** laut folgender Karte. Insofern wurde sich damit wieder an die Via-Regia-Route zwischen Erfurt (Weimar) und Leipzig (Weißenfels) angenähert.

### **Autobahn-Übersichtskarte 1940. Aus: [www.autobahn-online.de](http://www.autobahn-online.de)**

Vorhandene Autobahnen (Stand 1940) sind dick gezeichnet, geplante als dünne Linie:



Dieser [Autobahn-Bypass zwischen Weißenfels und Weimar](#) hätte – analog zum Bypass Hof-Chemnitz – das Hermsdorfer Kreuz entlastet und tangentiale Fahrten erleichtert. Die Strecke sollte nördlich von Weißenfels von der heutigen A 9 abbiegen (wie wohl heute die A 38 am Kreuz Rippachtal) und westlich von Weimar in die heutige A 4 einmünden. Meines Wissens wurde diese Strecke später nicht weiter geplant und ist heute nicht mehr in der Diskussion.