

FORSCHUNG UND DISKUSSION

Von der *via regia* zur *via principum*

von
KARLHEINZ BLASCHKE

In der geschichtlichen Landeskunde Sachsens hat sich die *via regia* als ein feststehender Begriff eingeführt. Sie gilt als eine westöstlich verlaufende Linie auf der Erdoberfläche und dient zur besseren Orientierung im Raum. Wenn man in einem Lande von einer *via regia* ausgeht, dann hat man eine feste Bezugsgröße, von der aus sich alle Punkte leicht einordnen lassen und ein sicheres Gefüge entsteht. Ein Land mit einer *via regia* gestattet die Vorstellung einer festen, dauerhaften Ordnung, in der die Zeiten überdauert werden. Die *via regia* bietet Sicherheit im Wandel der Geschichte. So wie im Idealfall in einem Lande nur ein König herrschte, kann auch die königliche Straße eine bleibende Richtung als Orientierungshilfe angeben. Dabei kommt es darauf an, im Ablauf der Ereignisse und im Wandel der königlichen Gewalten das Dauerhafte zu erkennen und festzuhalten. Die *via regia* kann somit zu einer Art von Ersatzreligion werden, wenn sie zum Maßstab einer Landesordnung erhoben wird. Abweichungen und Änderungen können dann als Verirrungen und Verwerfungen angesehen werden, weil die königliche Straße als die absolute Norm gilt.

Für die hier zur Rede stehende Fernstraße haben sich in der deutschen Geschichte der vergangenen Jahrhunderte zwei verschiedene Bezeichnungen eingebürgert, nämlich die „Hohe Landstraße“ und die „*via regia*“. In der sächsischen Landesgeschichte wurde die zweite bevorzugt verwendet. Sie lässt sich eher auf den Mittelteil der Straße beziehen, der sich mit den wettinischen Gebieten von Thüringen bis zur Oberlausitz deckt und damit dem sächsischen Geschichtsverständnis nahekommmt. Auch die West-Ost-Erstreckung der in dieser Weise verstandenen Linie kommt dem entgegen.

Beatrix Reißig¹ bezeichnet in ihrer diesbezüglichen Arbeit die angesprochene Straße als die „Hohe Landstraße“. Als ihre beiden Endpunkte werden die Städte Frankfurt am Main und Breslau angegeben. Erfurt und Leipzig werden als Hauptknotenpunkte bezeichnet. Damit rückt der Name der Straße von der Festlegung auf den deutschen König ab, denn als eine „königliche“ Straße kann sie strenggenommen nur bis nach Görlitz gelten, wo zum Jahre 1071 Kaiser Heinrich IV. das dortige „Dorf“ dem Bischof von Meißen übergab. Es gehörte damals zum Gau Milsca, also zur Oberlausitz, und lag im Machtbereich des Meißner Markgrafen. Damit war es während des 11. Jahrhunderts in die Botmäßigkeit des deutschen Königs einbezogen. Es erweist sich bei dem Blick auf die frühe Geschichte des Straßenwesens als notwendig, das zeitliche Merkmal einzubeziehen. Wie jede geschichtliche Tatsache ist auch die *via regia* keine zeitlose Erscheinung. Die aus dem Jahre 1252 überlieferte *strata regia* wird jedenfalls mit der Urkunde aus dem Jahre 1071 in ihrer Vollständigkeit nicht abgedeckt. Das Alter der Straße muss folglich um 200 Jahre zurückverlegt werden.

¹ BEATRIX REISSIG, Beiträge zur Geschichte des Handels und Warenverkehrs auf der hohen Landstraße in den Wettinischen Landen bis ins 16. Jahrhundert, Leipzig 1938.

Eine königliche Straße setzt notwendigerweise ein Rechtsverhältnis des Königs über die Straße voraus, wie es etwa mit der Zugehörigkeit der Straße zur Reichsverfassung gegeben wäre. Sie war mit der Festlegung der deutschen Fürsten in der Reichsmatrikel angezeigt, die im Jahre 1521 festgeschrieben wurde.

In der deutschen Geschichte des Mittelalters scheint sich eine solche Auffassung ergeben zu haben. In der großartigen, tiefgründigen Arbeit von Herbert Küas aus dem Jahre 1976 über die Entstehung der Stadt Leipzig² klingt eine derartige Auffassung an, denn Abweichungen von der geordneten Entwicklung werden als unerwünschte Fehlleistungen der Geschichte verstanden. Das gilt zum Beispiel vom Abschneiden der *via regia* im Nordosten der entstehenden Stadt Leipzig durch den Bau der Burg der Herren von Schkeuditz und die dadurch verursachte Neuordnung des Bauplanes der Stadt. Hier hat die Neugestaltung eines bereits gefassten Planes die weitere Entwicklung stark beeinflusst.

Es ist eine feststehende Tatsache, dass in Mitteldeutschland die *via regia* mit der Vorstellung einer westöstlich verlaufenden Fernstraße verbunden ist. Sie gilt als unbedingter, zuverlässiger Bestandteil der mitteldeutschen Landeskunde. Dadurch hat sich ihr Wert von der verfassungsrechtlichen auf die geografische Bedeutung verlagert. Wenn von der *via regia* die Rede ist, denkt jeder Kenner der sächsischen Geschichte an die West-Ost-Dimension, denn auf dieser Linie haben sich die Hauptereignisse der sächsischen Landesgeschichte ergeben. Das gilt vor allem für die deutsche Ostbewegung. Auf diesem Felde war Deutschland erfolgreich bis zur Katastrophe des Zweiten Weltkrieges. Hier hat es seine Abwehrgrenze gegen die Gefahr aus dem Westen durchgefochten und hat am Rhein der französischen Bedrohung standgehalten. Obwohl Sachsen nur am Ostrande des Geschehens lag und zum Schluss mit seinem Restbestand in eine zweifelhafte Mittellage geriet, in dem es kaum noch als „Mitteldeutschland“ definiert werden kann, halten sich traditionsgemäß die alten Vorstellungen vom Vorrang der West-Ost-Linie.

Diese Tatsache hat im sächsischen Geschichtsbewusstsein zu einer Vernachlässigung der Nord-Süd-Linie geführt. Das Erzgebirge stellt eine mächtige Barriere nach Süden dar, wo sich bald hinter der Eger das tschechische Volk mit seiner europäisch ausgerichteten Hauptstadt Prag einrichtete. An Sachsens Nordgrenze wuchs seit dem 18. Jahrhundert der gefährliche Nachbar Preußen auf, vor dem es seine Existenz nur mit Hilfe starker Bundesgenossen bewahren konnte. Sachsen musste seinen Lebenswillen auf der West-Ost-Linie behaupten. So mag es nicht verwunderlich sein, dass die *via regia* in Deutschland mehr und mehr eine geografische Bedeutung erlangte.

Die Beschäftigung mit den wichtigen nordsüdlich gerichteten Straßenzügen in Sachsen setzt zweckmäßigerweise an der bereits anerkannten West-Ost-Straße an, denn hier ist ein tragfähiger Ansatzpunkt zu finden. Als solcher kommt nur die Stadt Leipzig in Frage. Für die Zeit, als die Stadt im 12. Jahrhundert zusammenwuchs, können noch keine deutlichen Verbindungen zu bereits bestehenden Festpunkten festgestellt werden. Im Zuge der Ausbildung eines städtischen Netzes mit Fernstraßen lassen sich Strecken nach Norden und Süden erkennen. Es handelt sich zum einen um die nordwärts gerichtete Straße nach Landsberg, die an der deutlichen Landmarke von Gollma vorbeiführt. Der Name der Landsberger Straße hat sich bis heute in Leipzig erhalten. Von dort führte die Straße über Zörbig und Köthen nach Magdeburg. Für die Gegenrichtung nach Süden ergab sich die Straße nach Borna, die von dort zu dem sehr alten Burgort Altenburg führt, von wo sie den Muldenübergang in Waldenburg er-

² HERBERT KÜAS, *Das Alte Leipzig in archäologischer Sicht* (Veröffentlichungen des Landesmuseums für Vorgeschichte Dresden 14), Berlin 1976.

reicht.³ Die zum Jahre 1136 bezeugte Kloster- und Kaufmannssiedlung in Chemnitz weist darauf hin. Auf diesen Punkt ist die Straße vom Burgort Zschopau gerichtet. Damit war der Fuß des Erzgebirges erreicht, das nun auf dem Wege nach Böhmen überschritten werden musste.

Wenn man an der jahrhundertlang gültig gewesenen Einordnung Sachsens in den mitteleuropäischen Raum festhält, kommt es darauf an, die Fernstraßen der Nord-Süd-Linie stärker in den Blick zu nehmen. Eine die *via regia* kreuzende Nordsüdstraße ist in der Fachliteratur weniger aufgefallen, obwohl sie schon zum Jahre 973 als der Reiseweg des im Auftrag des Kalifen von Córdoba von Magdeburg nach Prag reisenden jüdischen Händlers Ibrahim Ibn Jakob eine überregionale Bedeutung erlangt hat. Die dazu neueste Arbeit liegt von Konstantin Hermann und André Thieme vor.⁴ Diese Fernstraße ist wegen ihrer internationalen Stellung im Laufe der Jahrhunderte beachtenswert. Bei der Herausbildung der Stadt Leipzig im 12. Jahrhundert war sie wichtig. Denn in jener Zeit führte die als Reichsstraße bezeichnete Verkehrslinie von Nord nach Süd genau durch die Stadt, in der sie bis zum heutigen Tag neben der Nikolaistraße und dem Altmarkt einen festen Platz einnimmt.

Die Erforschung des sächsischen Straßenwesens in seiner Geschichtlichkeit hat bisher beachtliche Ergebnisse erbracht. So berichteten Michael Feller und Joachim Schmiedel über „Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen“.⁵ Dieser Beitrag ist auch für die vorliegende Betrachtung als eine kenntnisreiche, gründliche und zuverlässige Arbeit von hohem Wert. Dem gern zitierten und im Grunde genommen immer richtigen Satz entsprechend, dass alle Wege nach Rom führen, sind zahlreiche historische Straßenkarten vorgelegt worden, die zum Teil bis zur Unkenntlichkeit mit Linien überfrachtet und insofern auch in gewissem Sinne „richtig“ sind. Die in den vergangenen Jahren sehr intensiv betriebene Erforschung der Stadtgeschichte hat auch in die Geschichte der Straßen neues Licht gebracht, denn zwischen der Entstehung von Städten und dem Verlauf von Straßen besteht ein enger Zusammenhang. „Im Anfang war die Straße“, mit diesem Satz habe ich meinen Aufsatz über das sächsische Städtewesen in der Festschrift für Walter Schlesinger im Jahre 1973 beendet,⁶ um diese grundlegende Wahrheit zum Thema bewusst zu machen.

Für eine von Zschopau nach Prag gehende Fernstraße bietet die herkömmliche sächsische Geschichte keine rechten Anhaltspunkte. Umso mehr kommt es darauf an, in einer fachkundigen Arbeit zur Landesgeschichte diese unverzichtbare Erstreckung zur Geltung zu bringen. So wird hier als notwendige Ergänzung zur „königlichen“ Straße des Mittelalters eine bisher nicht ins Gespräch gekommene „Fürstenstraße“ der Frühen Neuzeit vorgeschlagen. Damit kommt die Wirklichkeit dieser Zeit stärker zu ihrem Recht. Der alten lateinischen Formulierung der *via regia* wird die „*via principum*“, Straße der Fürsten, angepasst (Abb. 1). Die Landesfürsten waren in der Frühen Neuzeit die Träger der öffentlichen Gewalt und der Staatlichkeit, die an die Stelle der Königsherrschaft trat. Als solche kommen hier in Frage: der Erzbischof von Magde-

³ KARLHEINZ BLASCHKE, Die Kaufmannssiedlung im 12. Jahrhundert als Typus. Glauchau, Grimma und Waldenburg als Einzelfälle, in: NASG 83 (2012), S. 177-187.

⁴ KONSTANTIN HERMANN/ANDRÉ THIEME, Sächsische Geschichte im Überblick. Texte, Karten, Grafiken, Leipzig 2013, S. 11.

⁵ MICHAEL FELLER/JOACHIM SCHMIEDEL, Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen (Fachinformation Nr. 1/April 1997), hrsg. vom Sächsischen Landesinstitut für Straßenbau, Rochlitz 1997.

⁶ KARLHEINZ BLASCHKE, Studien zur Frühgeschichte des Städtewesens in Sachsen, in: Helmut Beumann (Hg.), Festschrift für Walter Schlesinger (Mitteldeutsche Forschungen 74), Köln/Wien 1973, Bd. 1, S. 333-381.

burg, der Fürst von Anhalt, der Kurfürst von Sachsen und der König von Böhmen. Insofern ist es durchaus begründet, eine überzeugende, aus der Geschichte einer sächsischen Stadt übernommene Nachricht als Ansatzpunkt für den Nachweis einer landesweiten Fernstraße zu verwenden, die über die nunmehr fest werdenden Staatsgrenzen hinausging. Darauf kommt es bei der Festlegung des Verlaufs einer Straße von Prag nach Magdeburg, der sog. Fürstenstraße, an.

Im Staatslexikon von Sachsen⁷ aus dem Jahre 1826, also noch vor Beginn des Eisenbahnzeitalters, wird „die starke Passage auf der Prager Straße“ vermerkt, die dadurch viel Nutzen abwarf, da die hier nach Marienberg abgehenden Wagen Vorspann nehmen mussten, um den Zschopenerberg hinauf zu „leiern“. Bei bösem Wetter konnten trotz der guten Chaussee oft 14 bis 16 Pferde den Wagen kaum hinaufbringen, „ja man sah wohl deren zwanzig vor einem Wagen“. Die Schilderung aus dem tätigen Alltagsleben zeigt die Bedeutung, die dem Frachtverkehr auf der von Leipzig nach Süden gehenden Landstraße zukam. Die am Grenzort Reitzenhain in 800 Metern Höhe das Erzgebirge nach Süden überschreitende Straße fand dann den Weg nach Komotau. Vor der nächsten böhmischen Stadt Laun/Louny wurde die tschechische Sprachgrenze erreicht, über Schlan/Slany ging es weiter nach Prag. Die Entfernung von Zschopau nach Prag beträgt etwa hundert Kilometer, was einer Fahrzeit von drei Tagen entsprechen dürfte. Wenn man dazu noch für die Fahrt von Leipzig bis Zschopau zwei Tage rechnet, kann die Reise von Leipzig nach Prag eine knappe Woche in Anspruch genommen haben.



Abb. 1.

⁷ AUGUST SCHUMANN, Vollständiges Staats- Post- und Zeitungs-Lexikon von Sachsen, Bd. 13, Zwickau 1826, S. 770.

Die Stadt Prag war seit jeher zweisprachig mit einer deutlichen tschechischen Mehrheit. Die aus Sachsen ankommenden Fuhrleute fanden hier zweifellos einen sprachlichen Anschluss. An den Grenzort Reitzenhain auf dem Kamm des Erzgebirges erinnert noch die seit Jahrhunderten eingebürgerte Straße im Süden der Stadt Leipzig zwischen Eilenburger Bahnhof und Völkerschlachtdenkmal. Der Verkehr zwischen Sachsen und Böhmen lag ständig im Bereich des Möglichen und des Üblichen.

Beim Blick auf die Leipziger Altstadt liegt es nahe, an die alte, westöstlich verlaufende Linie eine Nord-Süd-Linie anzubinden, um dadurch eine kreuzförmig nach allen vier Haupthimmelsrichtungen offene Erstreckung im Raum zu erhalten. Wenn sich schon seit Jahrhunderten die Rede von einer via regia in Deutschland eingebürgert hat, sodass der damit gemeinte Tatbestand weithin Anerkennung gefunden hat, erscheint es als sinnvoll, nach einer Ergänzung zu fragen und diese auf eine eindimensionale Streckenführung beschränkte Richtung im Sinne einer flächenhaften Erweiterung auszudehnen. Diesem Anliegen entspricht die für die sächsische Landeskunde geltende Nord-Süd-Linie, die das bestehende System erweitert. Für die seit Jahrhunderten eingespielte, stark verwurzelte Beziehung zu Böhmen wird damit ein geschichtlicher Tiefgang geschaffen. Er unterstreicht die historische Verbindung zwischen Sachsen und Böhmen. Dieser Gedanke ist nicht neu. Er ist nur im Laufe der Jahrzehnte abhandengekommen und infolge der unseligen, ideologisch befrachteten Gegensätze zwischen Deutschen und Tschechen verschüttet worden.

Der namhafte Mittelalterhistoriker Robert Holtzmann (Breslau, Halle, Berlin) bemerkte in seiner Schrift „Die Chronik des Bischofs Thietmar von Merseburg und ihre Korveier Überarbeitung“ (1935): „An der Stelle, wo jetzt die Stadt Chemnitz steht (der Schloßberg); da überschreitet nämlich die sehr alte Straße v. Böhmen nach Sachsen, die Prag, Komotau, Reitzenhain, Marienberg, Zschopau u. Chemnitz berührt, diesen Fluß.“ Die gleiche Feststellung traf E. Trauer in der Wissenschaftlichen Beilage der Leipziger Zeitung vom 9. Juli 1887. Damit erhält die seit vielen Jahrzehnten fest eingebürgerte Reitzenhainer Straße in Leipzig eine neue Bestätigung als Hauptverbindungsweg von Sachsen nach Prag.

Auch die urkundliche Überlieferung bezeugt diesen Sachverhalt. Im Jahre 1449 legten drei hochrangige Räte des sächsischen Kurfürsten Friedrich den Streit um die Gerichtsbarkeit auf „den vier Landstraßen“ bei, darunter diejenigen von Altenburg auf Chemnitz und von Chemnitz „auf die Zschopau“ gegen Böhmen. Dabei legten sie fest, die Straßen sollten mit Bäumen, Sträuchern, aufgeworfenen Gräben oder anderen Zeichen auf beiden Seiten „verraint und vermalt“ werden.⁸ Diese Tatsache zeigt, dass bereits in einer frühen Zeit die Fernstraße von Sachsen nach Böhmen über Zschopau unter landesherrlicher Pflege stand, womit ihre außergewöhnliche Bedeutung unterstrichen wurde.

Prag war als geografischer Mittelpunkt des böhmischen Kessels seit dem 10. Jahrhundert die Hauptburg der Přemysliden, kultureller Mittelpunkt des Landes und vielbesuchter Markt. Im 10. Jahrhundert steigerte sich die Bedeutung des Ortes mit dem Aufbau einer selbstständigen Kirchenorganisation. Im Jahre 973 wurde das Grab des hl. Wenzel zur Kathedrale der böhmischen Nation. Der böhmische König Karl IV. verwandelte die Stadt in eine repräsentative Metropole des römisch-deutschen Reiches. Das im 10. Jahrhundert eingerichtete Bistum Prag verlieh dem tschechischen Volk eine für seine weitere Entwicklung maßgebliche kirchliche Eigenständigkeit. Im Jahre 1344 wurde es zum Erzbistum erhoben. Die lateinische, tschechische und deutsche Dreisprachigkeit verband seitdem die böhmische Hauptstadt mit der deutschen

⁸ Codex diplomaticus Saxoniae regiae, II. Hauptteil, Bd. 6: Urkundenbuch der Stadt Chemnitz und ihrer Klöster, hrsg. von Hubert Ermisch, Leipzig 1879, S. 118.

Geschichte. Nach der Schlacht am Weißen Berge 1620 ging der Gebrauch der tschechischen Sprache spürbar zurück. Im Jahre 1881 machte der deutsche Anteil an der Bevölkerung Prags noch 18 % aus.

Die Straße von Leipzig nach Norden zeichnet sich durch ihren namengebenden Merkpunkt Landsberg aus. Er war eine weithin sichtbare Landmarke mit dem „Landes-Berg“ und einer festen Burg, die in der Frühzeit der Wettiner durch Markgraf Dietrich, den Sohn des Markgrafen Konrad, ausgezeichnet war. In Landsberg stand eine Nikolaikirche, die auf Fernhändler als Nutzer der Straße hinweist und als Filialkirche von Gollma einen der vier Erzpriestersitze des Archidiakonats Halle besaß.⁹ Von hier war die Magdeburger Fernstraße nach Köthen gerichtet. Sie führte weiter nach Zörbig, das mit zwei Jahrmärkten, einem Viehmarkt und einem starken Durchgangsverkehr ausgezeichnet war.¹⁰ Die Stadtkirche St. Moritz besaß bis zur Reformation eines der vier Archipresbyterate des Hallischen Archidiakonats. Das Schloss war als Hauptort eines Burgwards mit einem stattlichen Ansehen ausgestattet.

Das heutige Schloss in Köthen hat sich aus einer deutschen Wasserburg entwickelt, an deren Stelle vorher wahrscheinlich eine slawische Wallburg stand. Reiche Funde an mittelslawischen Scherben deuten darauf hin. Im Jahre 1115 wird Köthen als *opidum* genannt. Ein zum Jahre 1181 bezeugter Pfarrer weist auf die Größe der Siedlung hin. In den Jahren 1180/1212 wurden Münzen mit der Aufschrift *civitas* geprägt, die wahrscheinlich von einem Marktverkehr stammten. An der Handelsstraße von Leipzig nach Magdeburg war Köthen Hauptort des slawischen Gaues Serimunt.¹¹

Calbe/Saale an der Fernstraße von Leipzig nach Magdeburg besaß eine aus dem 9. Jahrhundert stammende Stephanskirche. Der zum Jahre 965 gehörende Königshof stand als Burgward mit dem Erzbistum Magdeburg in Verbindung. Hier überquerte die Fernstraße zwischen Leipzig und Magdeburg die Saale. Der für die Mitte des 12. Jahrhunderts nachweisbare *Alte Markt* beherbergte die als *forenses* genannten Einwohner des damals als *villa* bezeichneten Ortes.

Magdeburg tritt als germanisch-deutsche Burg in die Geschichte ein. In der Karolingerzeit diente der Ort dem Grenzverkehr mit den östlich der Elbe ansässigen Slawen. Ein zum Jahre 937 als *palatium* genannter Königshof vervollständigte die weitläufige Anlage als ein riesiges Bauwerk auf dem Domplatz. Die Anwesenheit verschiedener Kaufleute, Juden und Slawen kann als sicher gelten. Ein Benediktinerkloster unter dem Titel des hl. Mauritius, des Lieblingsheiligen Ottos I., gesellte sich zur Kaufmannsgemeinde und vervollständigte den Marktbetrieb im Dienste der Ostpolitik des Königs. Diese frühe Grundlage ihrer Stellung wirkte weiter und machte Magdeburg zu einem Platz mit weiter Ausstrahlung. So war die Stadt ein herausragender Ort. Seine Stellung in der Reichsverfassung zeigte sich schon darin, dass das Erzstift mit den im Jahre 1495 angelaufenen Bemühungen um die Reichsreform zum Sitz des Niederdeutschen Reichskreises bestimmt wurde, dem 1512 der Obersächsische Reichskreis unter dem Vorsitz des Kurfürsten von Sachsen folgte. Die böhmischen Lande waren keinem Reichskreis zugeordnet, zu ihnen gehörten damals auch die beiden Lausitzen. Die *via principum* erweist sich somit als eine Hauptachse im mitteldeutschen Verkehrssystem. Sie verband wesentliche Hauptorte und wirtschaftlich bedeutende Landschaften, die ein hohes Gewicht besaßen. Sie lässt sich als eine in vielfacher Hinsicht auffallende Kraftlinie verstehen.

⁹ SCHUMANN, Staatslexikon von Sachsen (wie Anm. 7), Bd. 16, Zwickau 1828, S. 241.

¹⁰ SCHUMANN, Staatslexikon von Sachsen (wie Anm. 7), Bd. 13, Zwickau 1826, S. 677.

¹¹ BERENT SCHWINEKÖPER (Hg.), Handbuch der historischen Stätten Deutschlands, Bd. 11: Provinz Sachsen-Anhalt, Stuttgart 1975, S. 254.