

Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen

Es lag in der Natur der alten Straßen, dass deren mehr vorhanden waren, als das noch gegenwärtig der Fall ist. Viele kamen schon in früher Zeit außer Gebrauch. Je nachdem der Handel einzelner Orte ab- oder zunahm, wurden Straßen verlassen oder belebter. Auch zu hohe Zölle, Unsicherheit, Krieg etc. bewirkten nicht selten, dass die Reisenden andere Wege einschlugen, sobald jedoch die Ursache behoben, schlug der Verkehr sich gewöhnlich wieder in die alte Richtung zurück.

Dass man auch schon in älterer Zeit die Straßen als die Lebensadern des Volksverkehrs betrachtete, dafür gibt nichts einen so anschaulichen Beweis, als die Tatsache, dass wenn nicht alle, doch die meisten Städte, welche seit dem dreizehnten Jahrhundert entstanden, entweder auf oder an alten Straßen angelegt sind. Selbst von vielen zumal fürstlichen Burgen läßt sich dasselbe nachweisen. Da alle jene Städte zugleich Festen waren, ähnlich den Burgen auf den Höhen, nur größer und stärker als diese, so gewann das Land dadurch nicht nur einen größeren Schirm gegen feindliche Einfälle, sondern auch die Straßen insbesondere wurden sicherer. Darum lag es denn auch in dem Interesse der Landesherrn, das Aufkommen dieser neuen Anlagen auf alle Weise zu fördern.

Man war bemüht, denselben vorzugsweise dem Handelsverkehr zuzuwenden und verbot zu diesem Zwecke den Gebrauch aller derjenigen Straßen, welche die Städte zur Seite ließen und es entstand dadurch der Straßenzwang.

Lediglich um die Einkünfte vom Zoll und Geleite zu mehren, suchten die Landesherrschaften die Reisenden so lange als möglich im Lande festzuhalten und verboten zu diesem Zwecke alle Straßen, welche von da ab durch das Ausland zu demselben Ziele führten, mochten diese auch näher und besser sein.

Um sich von diesem Drucke zu befreien, blieb den größeren Handelsstädten zuletzt kein anderes Mittel, als sich Privilegien zu verschaffen, durch welche sie dieses Zwanges enthoben wurden.

Alle öffentlichen Straßen standen unter dem Königsbanne und dem öffentlichen Frieden und darum eben wurden sie

Reichs- und Königstraßen genannt, und zu den Regalien gezählt. Wie andere Regalien, so konnten auch die Reichsstraßen nur durch kaiserliche Belehnung in die Hände eines Reichstandes übergehen, behielten aber auch dann unverändert ihre Natur als Reichsstraßen. Da Jeder, der sie wanderte, 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 frühe das Geleit, was mit dem Besitze der Straße darum auch identisch war, indem die Belehnung mit dem Geleite das Recht an der Straße in sich schloß.

Dasselbe wurde dadurch geübt, dass der Geleitsherr durch die Aufstellung von Bewaffneten für die Sicherheit der Reisenden sorgte; anfänglich, wie es scheint, ohne Entgelt, denn dafür waren ebenwohl die Zölle bestimmt. Geschahe dessen ungeachtet Straßenraub, so war der Geleitsherr verpflichtet, den dadurch veranlassten Schaden zu ersetzen.

Die Königsstraße stand Jedermann offen und Jedermann stand es frei, ein Geleite zu begehren.

Natürlich gewährte man denen, welche kein Geleite genommen, auch keinerlei Schadenersatz, zumal aber dann nicht, wenn sie die Hauptstraße verlassen hatten.

Zu dem Geleitgeld gesellte sich indessen bald auch noch die Unterhaltung der bewaffneten Geleitsreiter und für den einzelnen Reisenden wurde deshalb das Geleit beinahe eine Unmöglichkeit. Man half sich deshalb dadurch, dass man einfach Geleitsbriefe ausstellte, kleine Zettel, und dafür eine bestimmte Abgabe erhob. Dies führte zu der Unterscheidung des Geleites in ein lebendiges und in ein totes.

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 Geleite zu kaufen.

So notwendig und wohltätig an und für sich das Geleite war, so wurde es doch dadurch, dass man es endlich zu einer Finanzerei machte, eine ebenso große Last für den Handel und erschwerte denselben beinahe in nicht mindern Grade als

Anlage zur Stadtrallye – Station 3

die Unsicherheit der Straßen, welche es beseitigen sollte, wozu die zahl- und endlosen Streitigkeiten noch kamen, welche sich zwischen den einzelnen Geleitsherren entspannen.

Quelle: Georg Landau: Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, 1856 (Bärenreiter-Verlag, Kassel und Basel 1958)

Wichtige Straßen in Thüringen

- Via Regia (450 km) von Frankfurt – Eisenach – Erfurt – Leipzig
- Hansestraße Lübeck - Erfurt

am Kreuz dieser beiden Straßen entstand Erfurt

regionale bedeutsame Hellwege (Straßen)

- Salzmannstraße (Elgersburg – Mönchshof – Schmücke)
- Salzstraße (Bad Salzungen – Erfurt)

Der Straßenbau zwischen Weimar, Jena und Naumburg am Ende des 18. Jahrhunderts, Anfang des 19. Jahrhunderts

Durch Thüringen führten im Mittelalter zwei alte und wichtige Handelswege, die Nürnberger Straße von Norden nach Süden und die Hohe Straße von Osten nach Westen. An der Stelle, wo sich die beiden Straßen kreuzten, lag Erfurt. Erfurt wurde so zu einem Hauptstapelplatz des deutschen Handels.

Diese Handelsstraßen hatten keine große Bedeutung für das Herzogtum Sachsen – Weimar, da es geografisch ungünstig lag. Um Handel und Gewerbe zu fördern, sollte im 18. Jahrhundert der Handels- und Postverkehr auf der alten Geleitsstraße von Erfurt über Buttstedt – Eckartsberga – Auerstedt – Naumburg nach Leipzig über Weimar – Jena bzw. Weimar – Apolda umgeleitet werden. Damit sollten die wichtigsten Gewerbeorte des weimarischen Landesteils an die Hauptverkehrsströme angeschlossen werden und der Bau von Chausseen begann.

Die Straße von Weimar nach Jena wurde von 1782 bis 1787 für etwa 11000 Taler ausgebaut. Sie hatte bis dahin keinen Steingrund und war nur im Sommer befahrbar, im Herbst und Frühjahr voll sump-

figer Stellen und im Winter kaum passierbar. Die Jenaer Straße war bekannt für ihre Gefährlichkeit. An einigen Stellen war ihr Ausbau sehr aufwendig. Deshalb ließ der Weimarer Straßenbauspezialist und Bauleiter de Castrop die Straße an solchen Stellen aus der Hohle über den benachbarten Acker führen.

Die Straßenbaupolitik wurde in den Städten unterschiedlich praktiziert. In Weimar führte Bau und Reparatur der Straßen die zu diesem Zweck eingesetzte Wegebaukommission durch. In Jena trennte man den Bau und die Erhaltung der Straßen voneinander. Den Bau bezahlten die Stände. Er wurde mit Hilfe der Weimarer Wegebauverwaltung ausgeführt. Für die Erhaltung der Straßen waren dagegen die Gemeinden zuständig.

Im Jahre 1779 wurde Goethe Wegebauinspektor im Herzogtum Sachsen – Weimar. In dieser Aufgabe beschäftigte er sich mit dem Bau und der Reparatur der Straßen, mit den damit zusammenhängenden juristischen und finanzpolitischen Problemen sowie mit dem Geleits-, Zoll- und Straßenabgabewesen. Er konnte meist nur kleine Reparaturen ausführen lassen, da zu wenig Geld zur Verfügung stand. 1783 veranlasste Goethe eine kontinuierliche Überwachung des Straßenzustandes durch Wegeknächte, um Schäden sofort festzustellen und Reparaturarbeiten einleiten zu können.

Man unterscheidet drei Arten der Wegebauarbeit: die täglichen kleinen Ausbesserungen, die großen Reparaturen und den Chausseebau. Zu den kleinen Ausbesserungen gehörte das Ausfüllen der Wagen Spuren mit Steinen. Bei größeren Reparaturen wurden die Straßen ausgetrocknet und mit Steinen gepflastert. Beim Chausseebau kamen zwei Steinschichten übereinander. Die Chaussee war 16 m breit. Davon wurden 5 m gepflastert, je 3,5 m an jeder Seite blieben ungepflastert, je 2 m wurden für die Gräben benötigt. Die Schwierigkeit bestand darin, die Straßen zu wölben, damit das Regenwasser abfließen konnte. Der Höhenunterschied von der Mitte bis zum Rand der Gräben betrug 38 cm.