

Landverkehrswege als Faktoren der Entwicklung der
Kulturlandschaft und des Straßenwesens
im Kurfürstentum Sachsen von 1648 bis 1800.
Der Beispielstraßenzug Leipzig – Deutscheinsiedel.

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
doctor philosophiae (Dr. phil.)

vorgelegt der Philosophischen Fakultät der
Technischen Universität Chemnitz
am 09. Oktober 2006

von Frau Frauke Gränitz (M.A.)

erfolgreich verteidigt am: 05. April 2007

„... daß boese Strassen, Wege und Stege gebessert
und in gutem Stande erhalten werden moegen.“

Inhalt

Vorwort	VI
1 Einführung und Zielsetzung	1
2 Forschungsstand	4
3 Begriffsdiskussion	19
3.1 Forschungsrichtung	19
3.2 Untersuchungsgegenstand – (Alt)Weg oder (Alt)Straße?	22
4 Methodik	36
5 Quellen	40
5.1 Historische Kartenwerke, Karten, Pläne, Risse, Stiche	40
5.2 Schriftliche Quellen	45
5.3 Altstraßenreste	49
5.4 Verkehrsorientierte Einrichtungen	50
5.5 Namengut	50
6 Landverkehrswege und Straßenwesen als Faktoren der Regionalgeschichte	51
7 Entwicklung des Straßenwesens und der Verkehrsmittel in der Neuzeit	82
8 Beispielstraßenzug als prägender Faktor der gegenwärtigen Kulturlandschaft	89
8.1 Verlauf	89
8.2 Beziehungsgefüge „Landverkehrsweg/Stadt“	94
8.3 Teilstraßenzüge und zugehörige städtische Verkehrsräume (Inventarisierung)	98
8.3.1 Teilstraßenzug Leipzig – Naunhof (I)	98
8.3.2 Teilstraßenzug Naunhof – Grimma (II)	109
8.3.3 Teilstraßenzug Grimma – Leisnig (III)	115
8.3.4 Teilstraßenzug Leisnig – Hartha (IV)	120
8.3.5 Teilstraßenzug Hartha – Waldheim (V)	124

8.3.6	Teilstraßenzug Waldheim – Hainichen (VI)	126
8.3.7	Teilstraßenzug Hainichen – Oederan (VII)	131
8.3.8	Teilstraßenzug Oederan – Sayda – Deutscheinsiedel (VIII)	136
9	Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens und Korrelationen mit dem Beispielstraßenzug	144
9.1	Straßenwesen im Spiegel des Regierungsinteresses	144
9.2	Erlasse und ihre Umsetzung als Grundlagen von Hauptentwicklungstendenzen im kursächsischen Straßenwesen	152
9.2.1	Periode von 1648 bis zum 21. Juni 1661	152
9.2.2	Periode vom 22. Juni 1661 bis zum 16. Juni 1706	155
9.2.3	Periode vom 17. Juni 1706 bis zum 12. August 1737	169
9.2.4	Periode vom 13. August 1737 bis zum 18. April 1763	183
9.2.5	Periode vom 19. April 1763 bis zum 27. April 1781	187
9.2.6	Periode vom 28. April 1781 bis zum 7. November 1800	192
9.3	Finanzielle Grundlagen und Zuständigkeiten der Instandsetzung und Unterhaltung der Landverkehrswege	209
9.4	Kontrollorgane des Straßenwesens	214
9.5	Straßenerhaltung und Straßenbau	224
9.6	Sicherheit auf Landverkehrswegen und in zugehörigen funktionalen Einrichtungen ...	244
10	Zusammenfassung und Ausblick	255
Anhang		
Anlage 1	Inventarisierungsleitfaden Naunhof	275
Anlage 2	Inventarisierungsleitfaden Grimma	276
Anlage 3	Inventarisierungsleitfaden Leisnig	277
Anlage 4	Inventarisierungsleitfaden Hartha	278
Anlage 5	Inventarisierungsleitfaden Waldheim	279
Anlage 6	Inventarisierungsleitfaden Hainichen	280
Anlage 7	Inventarisierungsleitfaden Oederan	281
Anlage 8	Inventarisierungsleitfaden Sayda	281
Anlage 9	Nachweisbare Nikolaikirchen am Beispielstraßenzug	282
Anlage 10	Bezeichnungen des Beispielstraßenzuges in den ausgewerteten schriftlichen und kartographischen Quellen	282

Anlage 11 Nachweisbare Kulturlandschaftselemente des Postwesens am Beispielstraßenzug	283
Anlage 12 Unmittelbar nach dem Verlassen Leipzigs an dem Beispielstraßenzug liegende bzw. mit diesem in Verbindung stehende Gasthöfe/-häuser/Schenken	284
Literaturverzeichnis	285
Quellenverzeichnis	297
Abbildungsverzeichnis	303
Tabellenverzeichnis	304
Abkürzungsverzeichnis	305

Vorwort

In einer Zeit zahlreicher Diskussionen um Verkehrsinfrastrukturprojekte sowie um Zuständigkeiten bei Bau, Unterhaltung und Finanzierung von Verkehrswegen stellt sich die Frage, ob dies ein Phänomen unserer heutigen, von zunehmender Mobilität geprägten Zeit ist. Die vorliegende Dissertation, die auf umfangreichen Studien historischer Quellen basiert, gibt Einblick in die Entwicklung der Landverkehrswege und des Straßenwesens im Kurfürstentum Sachsen von 1648 bis 1800. Es lassen sich, die Einordnung in den entsprechenden gesamtgesellschaftlichen Kontext vorausgesetzt, besonders im Hinblick auf Zuständigkeits- und Finanzierungsfragen der Straßenerhaltung Parallelen zu den gegenwärtigen Problemen erkennen. Die im Rahmen der Arbeit durchgeführte Inventarisierung der im Landschaftsbild auffindbaren mit dem Beispielstraßenzug in Verbindung stehenden Kulturlandschaftselemente des Untersuchungszeitraumes fordert zugleich zu einer umfassenden und schnellstmöglichen Untersuchung auf. Dieses Postulat lässt sich dadurch unterstreichen, dass bereits während der Aufnahmen die Beseitigungen bzw. Überprägungen einiger Relikte des Beispielstraßenzuges zu verzeichnen waren.

Am Ende der Forschungsarbeiten, die mit der vorliegenden Dissertation zum Abschluss gelangen, gilt es, Dank auszusprechen. Ich danke Herrn em. Prof. Dr. Reiner Groß, der die Betreuung und Begutachtung dieser Abhandlung übernahm, meinen Gutachtern Herrn Prof. Dr. Gerhard Dohrn-van Rossum (TU Chemnitz) und Herrn Prof. Dr. Winfried Schenk (Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn). Außerdem bin ich den Mitarbeitern des Sächsischen Staatsarchivs, des Thüringischen Hauptstaatsarchivs Weimar, der Stadtarchive und Stadtmuseen, dem Bundesamt für Kartographie und Geodäsie in Frankfurt am Main sowie der Staatsbibliothek Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz für die unkomplizierte Unterstützung bei meinen zahllosen Recherchen zu Dank verpflichtet. Mein Dank gilt zudem fürs Korrekturlesen Frau Jutta Gränitz und Herrn Dr. Bruno Schelhaas sowie allen, die mir fachlichen Rat zuteilwerden ließen.

Ich danke außerdem meiner Familie, die mich auf meinem bisherigen Weg begleitete und unterstützte. Ein besonderer Dank geht dabei an meine Eltern für die Ermöglichung meines Studiums, die somit die Grundlage für meine Forschungsarbeit legten.

Leipzig, im Oktober 2006

Frauke Gränitz

1 Einführung und Zielsetzung

„In jedem Zeitabschnitt sind die Verkehrswege nicht isoliert zu sehen, sondern als Teil einer Siedlungsstruktur, in der sie allerdings ein sehr wichtiges wirtschaftliches wie kulturelles Element darstellen.“¹

Die Landverkehrswege, gegenwärtig als fester Bestandteil im Gefüge einer Region², im Siedlungsnetz integriert, fungieren als verbindende Elemente der Kulturlandschaft³. Für einen Großteil dieses Verkehrswegenetzes lagen die richtungsweisenden Grundlagen in der Vergangenheit. Naturlandschaftliche, staatliche und wirtschaftliche Bedingungen (s. Kapitel 6, 8 und 9) sowie technischer Fortschritt bei der Entwicklung der Verkehrsmittel und im Verkehrswegebau (s. Kapitel 7 und 9.5) wirkten prägend auf die Herausbildung der Landverkehrswege. Diese These wurde für die vorliegende Arbeit an dem Untersuchungsgegenstand, der seit dem Mittelalter bestehenden Verkehrsstrasse⁴ zwischen dem halleschen Salzraum und Böhmen, dem Landverkehrsweg Leipzig – Naunhof – Grimma – Leisnig – Hartha – Waldheim – Hainichen – Oederan – Sayda – Deutscheinsiedel untersucht (s. Kapitel 8 und 9). Bedeutungsgewinn und Bedeutungsverlust durch oben genannte Einflüsse kennzeichnen die historische Herauskristallisierung dieses Verkehrsweges als Gesamtstraßenzug sowie seiner für die Betrachtung in Einzelstraßenzüge gegliederten Abschnitte (s. Kapitel 4), die teilweise auch Einzelstraßenzüge anderer Verkehrswege unterschiedlicher Bedeutung waren (s. Kapitel 8.3).⁵ Für den Untersuchungszeitraum, der 1648 nach Ende des Dreißigjährigen Krieges und dessen Konsequenzen auch für das Straßenwesen⁶ beginnt und im Jahr 1800, kurz vor der einsetzenden intensiven Chausseebildungsphase im Kurfürstentum Sachsen endet, erfolgte die Analyse dieses Bedeutungswandels, seiner Ursachen und Auswirkungen. Der Grund für diese zeitliche Abgrenzung war das Wissen um spezifische Evolutionstendenzen des neuzeitlichen Straßenwesens in der Abgrenzung zur vorherigen mittelalterlichen Entwicklung sowie zur auf den

¹ Bahn, Bernd W.: Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland. In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998), S. 7.

² Region: Raumordnungsbegriff, der ein nach Wirtschafts- und Sozialstruktur funktional zusammengehöriges Gebiet bezeichnet, das die Grundlage für gemeinsame Planungsvorhaben der betreffenden Gemeinden bildet.

³ „[...] unter Kulturlandschaft wird die gesamte vom Menschen in historischer Zeit veränderte Umwelt einschließlich aller Siedlungsplätze verstanden; [...]“ – Diese Definition wurde der Vorschau auf die 2005 einsetzende Tätigkeit des Arbeitskreises für historische Kulturlandschaftsforschung in Mitteleuropa e. V. (ARKUM) entnommen. – Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Hrsg.): Informationen. Bonn 2004, S. 9.

⁴ Eine Verkehrsstrasse soll verstanden werden als eine im Gelände kenntliche Linie (z.B. abgefahrene Grasnarbe) für einen Verkehrsweg.

⁵ Der Teilstraßenzug Leipzig – Grimma des Beispielstraßenzuges war z.B. zwischen Leipzig und Grimma auch Teilstraßenzug der *via regia*, einem stark privilegierten Straßenzug.

⁶ Unter dem Begriff werden in vorliegender Untersuchung alle Maßnahmen zusammengefasst, die die Landverkehrswege in ihrer Entwicklung beeinflussten und prägten.

Untersuchungszeitraum folgenden, durch technische Neuerungen geprägten Phase im Straßenwesen. Die betrachteten 152 Jahre Verkehrswegentwicklung erscheinen aus grober Sicht relativ unspektakulär, die genauere Betrachtung ließ jedoch für den Untersuchungsraum eine von grundlegendem Wandel charakterisierte Phase zwischen mittelalterlicher Verkehrswegeentwicklung und dem intensiv einsetzenden Chausseebau um 1800 erkennen. Dieses Phänomen zu dokumentieren, war das Grundanliegen dieser Forschungsarbeit. Die Ziele der Untersuchung bestanden:

1. in der Erarbeitung einer Methodik, die unter Nutzung entsprechender zeitgenössischer Quellen für die Bearbeitung der Thematik auch anderer Untersuchungsräume und Untersuchungszeiträume anwendbar ist,
2. in der Inventarisierung des Beispielstraßenzuges als Kulturlandschaftselement einschließlich seiner verkehrsorientierten Einrichtungen anhand zeitgenössischer Quellen des Untersuchungszeitraumes,
3. in der Charakterisierung des kursächsischen Straßenwesens sowie der Landverkehrswege als Elemente der Kulturlandschaft der Untersuchungszeit und des Untersuchungsraumes unter Nutzung von Einzelaussagen und generalisierten Ergebnissen der Analyse des Beispielstraßenzuges.

Zur Erreichung dieser Untersuchungsziele standen folgende Fragestellungen im Mittelpunkt der Forschungen:

Welche Entwicklungsfaktoren kennzeichnen das neuzeitliche Straßenwesen?

Welche Faktoren prägten und charakterisieren das Kulturlandschaftselement historischer Landverkehrswege?

Wie konstituierte sich das System des kursächsischen Straßenwesens? Welche Entwicklungstendenzen sind rekonstruierbar?

Wie verdeutlichten sich diese in der Gesetzgebung und der Gesetzausführung?

Insgesamt soll mit vorliegender Dissertation ein Beitrag zur Regionalgeschichte, Bau- und Planungsgeschichte, historisch-geographischen Verkehrswegeforschung und Kulturlandschaftsforschung Sachsens geleistet werden. Sie befindet sich im Kontext mit den Arbeiten zu der in Zusammenarbeit mit Manfred Straube, Leipzig, von der Autorin entworfenen Karte zum frühneuzeitlichen Straßennetz, die im Rahmen des von der Sächsischen Akademie der

Wissenschaften zu Leipzig und dem Landesvermessungsamt Sachsen herausgegebenen „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“ erarbeitet wurde.⁷ Im direkten Vergleich zur Forschung über spätmittelalterliche/frühneuzeitliche Straßenzüge verdeutlicht sich für den Untersuchungszeitraum bis 1800 eine quantitative und qualitative Zunahme an aussagekräftigem Quellenmaterial, was die Anwendung anderer Untersuchungsmethoden ermöglichte (s. Kapitel 4 und 5). Durch vergleichende Analysen relevanter Quellen bezüglich des Untersuchungsgegenstandes „Landverkehrsweg“ konnten deshalb Aussagen mit erhöhter Beweiskraft getroffen werden.

Das Forschungsthema, das sich in die Methodik und theoretische Zielstellung der Regionalgeschichte sowie der Kulturlandschaftsforschung einordnet, wurde auf der Basis von Inventarisierungen und umfangreichen Recherchen einer großen Anzahl schriftlicher und kartographischer Quellen sowie dem damit verbundenen Quellenstudium behandelt. Die Auswahl der Quellen (s. Kapitel 5) und der Untersuchungsmethoden (s. Kapitel 4) geschah im Rahmen eines interdisziplinären Forschungsansatzes. Sie fußte auf einer kritischen Prüfung des Quellenwertes und des Aussagegehaltes sowie der Vor- und Nachteile methodischer Herangehensweisen bezüglich ihrer Anwendung auf die Thematik. Der Anspruch bestand in einer relik- und quellenmäßig fundierten Ausgangsbasis. Besonderer Wert wurde deshalb auf die Darstellung des themenbezogenen Aussagespektrums ausgewählter Quellengruppen des Untersuchungszeitraumes und deren Vorstellung gelegt. Aufgrund dieses Auswahlprinzips sind die relevanten Quellen und deren Einzelaussagen gesondert unter den Kapiteln der Fallbeispiele angeführt (s. Kapitel 8 und 9). Zur Wahrung der Authentizität der Quellen, auch als Zeugnisse der Schriftsprache ihrer Entstehungszeit, wurde die aufgrund unterschiedlichster Schreibweisen in verschiedenen Zeiträumen und teilweise durch verfässereigene Fehler⁸ variierende Rechtschreibung und Interpunktion in den Zitaten originalgetreu übernommen. Die Wiedergabe der Inventarisierungsergebnisse und der Quellenauswertungen erfolgte in textlicher, bildlicher und tabellarischer Form. Abbildungen und Tabellen mit direktem Textbezug befinden sich im Textteil der Darstellung, Tabellen mit statistisch zusammengefassten Ergebnissen sowie die Inventarisierungsleitfäden sind im Anhang der Arbeit beigefügt. Die kartographische Subsumierung der Inventarisierungsergebnisse enthält die Kartenbeilage.

⁷ Vgl. Atlasplan des „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“, Stand Januar 2006: Karte F III 1 Straßennetz der frühen Neuzeit bis 1700. – Moser, Jana: Der „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“. Planung und Zukunft. In: Sächsische Heimatblätter 52 (2006) 1, S. 76.

⁸ Diese waren vorherrschend in Berichten, Beschwerden und Briefen bezüglich des Straßenzustandes und der Sicherheit auf den Straßen und in den Gasthöfen feststellbar.

Im Hinblick auf den Begriffskontext muss eingangs noch betont werden, dass für die Bezeichnung der Forschungsrichtung, in die sich die bearbeitete Thematik einordnet, der Begriff der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung anstelle des bisher in wissenschaftlichen Abhandlungen verstärkt verwendeten Terminus der historisch-geographischen Wegeforschung gesetzt wurde (s. Kapitel 3.1). In Anbetracht des Untersuchungsgegenstandes erhielt in Unterordnung unter den Verkehrswegebegriff der Straßenbegriff gegenüber dem Wegebegriff den Vorzug (s. Kapitel 3.2).

2 Forschungsstand

„Es wird offensichtlich, daß es Zeiträume gab, in denen der Verkehrsproblematik viel bzw. auch wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde.“⁹

Die Resultate von Forschungen über historische Landverkehrswege wurden in zahlreichen Publikationen sowie teilweise in Karten zur Veröffentlichung gebracht. Entsprechend des interdisziplinären Forschungsansatzes setzte sich die Autorenschaft aus Vertretern verschiedener Fachdisziplinen zusammen.¹⁰ Es gab nicht nur bestimmte Zeiträume, in denen sich der Thematik verstärkt angenommen wurde, sondern auch regionale Schwerpunkte, in denen nennenswerte Untersuchungen stattfanden.¹¹ Beispiele dafür sind die Schweiz mit dem „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)“¹² und den stellvertretend genannten Publikationen von Max Mittler „Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz“¹³ und von Hans Rudolf Egli und François Jeanneret „Alpen: von der Sänfte zur neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale“¹⁴. Für Österreich soll die von Alois Niederstätter herausgegebene Publikation „Stadt, Strom, Straße, Schiene. [...]“¹⁵ genannt werden, die die auf

⁹ Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Beiträge zur Burgenforschung im Freistaat Sachsen und angrenzender Gebiete. Hrsg. Heinz Müller. Weißbach 1998 (= Burgenforschung aus Sachsen 11), S. 57.

¹⁰ Dazu gehören z.B. die Archäologie, Geographie, Geschichte, Sprachwissenschaft. Neben den Arbeiten zur historisch-geographischen Landverkehrswegeforschung soll hier ein Projekt benannt werden, das sich überregional angelegt mit der Aufnahme ehemaliger Pilgerstraßen (Straßenzug via regia) beschäftigte und dessen Ergebnisse für Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt veröffentlicht wurden. – Ökumenischer Pilgerweg e.V. (Hrsg.): Der ökumenische Pilgerweg durch Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. 3. Aufl. Weimar 2004.

¹¹ Vgl. Wißuwa, Renate: a. a. O.

¹² Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL), Abt. Natur- und Heimatschutz (Hrsg.): Bulletin IVS/Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Bern 1. 1985, 2. 1986-15. 1999; Via Stora, Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hrsg.): Wege und Geschichte. Zeitschrift des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 1. 2002, 2. und 3. 2004.

¹³ Mittler, Max: Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz. Zürich und München 1988.

¹⁴ Egli, Hans R. und François Jeanneret: Alpen: von der Sänfte zur neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 146 (2002) 5, S. 40-45.

¹⁵ Niederstätter, Alois (Hrsg.): Stadt, Strom, Straße, Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft. Linz/Donau 2001 (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16).

der 1999 in Dornbirn (Österreich) durchgeführten gleichnamigen Tagung des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung vorgestellten Forschungsergebnisse beinhaltet. An Arbeiten über historische Landverkehrswege im sächsisch-böhmischen Grenzraum erscheinen die in Zusammenhang mit den Forschungen über böhmische Landverkehrswege entstandenen Publikationen von Ladislav Hosák¹⁶, Jan Klápště¹⁷, Ivana Pleinerová¹⁸ und Evžen Plesl¹⁹ von Bedeutung.

Als weitere Beispiele für Erarbeitungen zur historisch-geographischen Landverkehrswegeforschung sind außerdem erwähnenswert: die Veröffentlichung von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka „Hansische Handelsstraßen“²⁰, die in Schleswig-Holstein erschienene Publikation von Thomas Hill „Von Wegen. Auf den Spuren des Ochsenweges (Heerweg) zwischen dänischer Grenze und Eider“²¹ sowie der von Walter Asmus, Andreas Kunz und Ingwer E. Mømsen herausgegebene „Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert“²², für niedersächsisches Gebiet die Forschungen Dietrich Deneckes, in deren Ergebnis die Publikationen „Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz“²³, „Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege“²⁴ und „Straßen und Wege im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten“²⁵ entstanden, sowie der Beitrag von Rolf Siebert „Die Fernstraßen zwischen Oker, Lappwald, Harz und Aller bis zum 9. Jahrhundert. [...]“²⁶. Für das Rheinland liegen umfangreiche Forschungen zur Thematik vor. Als Ergebnispräsentationen seien stell-

¹⁶ Hosák, Ladislav: Mittelalterliche Straßenverbindungen von Böhmen nach Sachsen und in die Oberlausitz. In: Sächsische Heimatblätter 11 (1965) 1, S. 21-24.

¹⁷ Klápště, Jan: Raně středověké Mostecko a síť dálkových cest. In: Archeologické rozhledy XXXVII (1985), S. 502-515.

¹⁸ Pleinerová, Ivana: Zu Fragen der Beziehungen zwischen dem sächsischen Elbgebiet und dem Erzgebirgsvorland während der Aunjetizer Kultur. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 59-63.

¹⁹ Plesl, Evžen: Der Zittauer Weg und seine Bedeutung für die Besiedlung Nordostböhmens in der Zeit der Lausitzer Urnenfelder. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 93-103.

²⁰ Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: Hansische Handelsstraßen. 1. Atlas, 2. Textband., 3. Registerband. Köln und Graz 1962, 1967, 1968 (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. XIII (1967) 1-3.

²¹ Hill, Thomas: Von Wegen. Auf den Spuren des Ochsenweges (Heerweg) zwischen dänischer Grenze und Eider. Flensburg 2002 (= Flensburger Regionale Studien 12).

²² Asmus, Walter, Kunz, Andreas und Ingwer E. Mømsen (Hrsg.): Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Neumünster 1995 (= Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 25).

²³ Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54).

²⁴ Denecke, Dietrich: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Vorträge und Forschungen des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte 22 (1979), S. 433-483.

²⁵ Denecke, Dietrich: Straßen und Wege im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Mensch und Umwelt im Mittelalter. Hrsg. Bernd Herrmann. 4. Aufl. Frankfurt am Main 1993, S. 207-223.

²⁶ Siebert, Rolf: Die Fernstraßen zwischen Oker, Lappwald, Harz und Aller bis zum 9. Jahrhundert. Gab es eine frühmittelalterliche Süd-Nord-Fernstraße östlich der Oker? In: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte 82 (2001), S. 37-59.

vertretend die Karten und zugehörigen Beihefte von Gunther Hirschfelder mit den Themen „Kölner Fernhandel im Spätmittelalter“²⁷ und von Friedrich Pfeiffer „Transitzölle 1000-1500“²⁸ des von Franz Irsigler, Günter Löffler und Rudolf Strasser herausgegebenen „Geschichtlichen Atlas der Rheinlande“²⁹ sowie der Beitrag von Josef Els „Straßen, Handelswege und Posttrouten zwischen Aachen, Köln, Koblenz und Trier von der Römer- bis zur Preußenzeit“³⁰ angeführt. Auch für Bayern ist eine Forschungsintensität bezüglich historischer Verkehrswege erkennbar, die sich unter anderem in den Forschungen zum von der Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften herausgegebenen „Historischen Atlas von Bayern“³¹ und in zahlreichen Einzelpublikationen niederschlägt. Ein Beispiel ist die Veröffentlichung von Dietrich-Jürgen Manske „Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz (Kreis Neumarkt)“³², die sich epochenübergreifend mit historischen Verkehrswegen beschäftigt. Eine geringere Anzahl von Publikationen zur Thematik ist für Sachsen-Anhalt und Thüringen zu verzeichnen, hervorgehoben seien der überblicksmäßig angelegte Beitrag von Bernd W. Bahn³³ und das im Ergebnis eines Kolloquiums zur Altstraßenforschung in Thüringen erschienene Heft „Urgeschichte und Heimatforschung“³⁴. Über die Forschungen und Publikationen für Sachsen informieren die folgenden Abschnitte. Zu verweisen ist außerdem auf zahlreiche Veröffentlichungen in heimatkundlicher Literatur, deren Nennung in diesem Rahmen nicht im Einzelnen erfolgen kann. Außerdem sind historische Landverkehrswege über die Verkehrswegeforschung hinaus, wenn auch aus anderem Kontext, Bestandteil weiterer Betrachtungen, wofür stellvertretend die Erarbeitungen zu Pilgerwegen und zur Reisekultur von Norbert Ohler³⁵ und von Martin Scharfe³⁶ betont seien. In Zusammenhang mit der Vermarktung historischer

²⁷ Hirschfelder, Gunther: Kölner Fernhandel im Spätmittelalter. Karte und Beiheft 7.7. zum Geschichtlichen Atlas der Rheinlande. Hrsg. Franz Irsigler und Günter Löffler. Köln 1996 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).

²⁸ Pfeiffer, Friedrich: Transitzölle 1000-1500. Karte und Beiheft 7.10. zum Geschichtlichen Atlas der Rheinlande. Köln 2000 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).

²⁹ Irsigler, Franz, Löffler, Günter und Rudolf Strasser (Hrsg.): Geschichtlicher Atlas der Rheinlande. Köln 1982-2004, Bonn ab 2004 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).

³⁰ Els, Josef: Straßen, Handelswege und Posttrouten zwischen Aachen, Köln, Koblenz und Trier von der Römer- bis zur Preußenzeit. In: Rheinische Heimatpflege 38 (2001) 4, S. 268-281.

³¹ Die Untergliederung des Atlas erfolgt in drei Einzelregionen (Altbayern, Franken und Schwaben), für die einerseits thematische Karten und Beihefte für die Einzelregionen erarbeitet wurden und werden, andererseits existieren ebenso regionsübergreifende Karten. – Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Historischer Atlas von Bayern. Kallmünz ab 1950.

³² Manske, Dietrich-Jürgen: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz (Kreis Neumarkt). In: Die Oberpfalz – Mittler zwischen Zeiten und Räumen: Festschrift zum 33. Bayerischen Nordgautag in Berching. Red. Martin Dallmeier. Regensburg 2000, S. 45-63.

³³ Bahn, Bernd W.: Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland. In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998), S. 3-9.

³⁴ Museum für Ur- und Frühgeschichte (Hrsg.): Urgeschichte und Heimatforschung 24. Weimar 1987.

³⁵ Ohler, Norbert: Reisen im Mittelalter. 2. Aufl. Düsseldorf und Zürich 2001.

³⁶ Scharfe, Martin: Die alte Straße. Fragmente. In: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. Hrsg. Herrmann Bausinger, Klaus Beyer und Gottfried Korff. München 1991, S. 11-22.

Landverkehrswege durch den Tourismus (z.B. Anlegung von Tourismusstraßen) muss festgestellt werden, dass eine Beschäftigung mit den zur Thematik vorliegenden Forschungsergebnissen in manchen Fällen scheinbar nicht oder nur wenig passierte. Dies äußert sich z. B. darin, dass gegenwärtige Straßenführungen mit den in historischen Karten und schriftlichen Quellen auffindbaren historischen Namen bezeichnet werden, aber oft kein Hinweis darauf existiert, dass diese nicht unbedingt mehr dem Verlauf des historischen Verkehrsweges bzw. dessen Trassen entsprechen.

Über die regionalgeschichtliche Forschung zu historischen Landverkehrswegen in Sachsen resümierte Rainer Aurig: „Ein Rückblick auf die Untersuchungen zum historischen Verkehrsnetz in Sachsen offenbart zum einen die jahrzehntelangen Traditionen der sächsischen Forschung, die bis ins vorige Jahrhundert zurückreichen, als auch die vielen Brüche und Pausen, insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg.“³⁷ In Übereinstimmung dazu äußerte Renate Wißuwa: „Überblickt man die regionalgeschichtliche Forschung in Sachsen und die Publikationen zur Thematik, wird deutlich, daß die ersten Untersuchungen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts einsetzten und fortan mit unterschiedlichen Ansatzpunkten durchgeführt wurden, d.h. aus landesgeschichtlicher, landeskundlicher, geographischer, archäologischer wie auch namenkundlicher Sicht. Dabei zeigen sich die vorliegenden Monographien, Forschungsarbeiten und Aufsätze einmal als Überblicksdarstellungen für einzelne Regionen, zu nennen sind aber auch zahlreiche Beiträge vor allem von Heimatforschern in den Tageszeitungen und verschiedenen Heimatblättern.“³⁸ Beide Zitate verdeutlichen eine in Sachsen bestehende Tradition der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung³⁹, deren Forschungsintensität jedoch zeitlich unterschiedlich ausgeprägt war, wie die Analyse vorliegenden Textmaterials bewies. Parallel zu diesen Erarbeitungen entstanden kartographische Darstellungen zur Thematik wie z.B. die Karte von Hugo Wiechel „Die ältesten Wege in Sachsen“⁴⁰ mit ihrer Aussagefülle, die inhaltliche Reduzierung und Systematisierung fordert. Beispielgebend für die kartographische Rekonstruktion des historischen Landverkehrswegenetzes Sach-

³⁷ Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65, 1994, S. 231.

³⁸ Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 57.

³⁹ Sie beinhaltet z. T. auch bau-, planungs- und technikhistorische Ausführungen zu den Verkehrswegen. – Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442; Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916; Reingruber, Hans: Die Straßen Sachsens im Spiegel der Zeit. In: Die sächsische Wirtschaft 29 (1938), S. 196-201; Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 131-174.

⁴⁰ Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. Karte zum Beitrag Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis 8 (1901), S. 18-51.

sens ist Artur Specks kartographische Darstellung „Verkehrsstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500“⁴¹. Sie gilt als ältester überlieferter Versuch mit quellenmäßiger Begründung. Diese bestand in der Auswertung des im Rahmen eines Befehls des Kurfürsten Johann Georg IV. erstellten Straßenverzeichnisses der 1691 bestehenden ordentlichen Landstraßen.⁴² Die bis heute letzte veröffentlichte umfassende kartographische Darstellung des historischen Landverkehrswegenetzes, die den Raum des ehemaligen Königreichs Sachsen in den Grenzen von 1815 erfasst, ist die Karte „Heer- und Handelsstraßen um 1500“ im von Otto Schlüter und Oskar August herausgegebenen „Mitteldeutschen Heimatatlas“⁴³.

Bereits im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstanden nennenswerte Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens (s. Tabelle 1). Ihr Themenspektrum verdeutlicht Untersuchungsschwerpunkte zur Verkehrswegeproblematik, die auch in der Folgezeit vorherrschend behandelt wurden. Zu ihnen gehören:

- die Entwicklung bestimmter Verkehrswege, z.B. der Hohen Landstraße⁴⁴,
- die Darstellung von Verkehrswegen in einer bestimmten Region⁴⁵,
- die Wechselbeziehungen zwischen Verkehrsweg und Siedlung⁴⁶,
- die Wechselbeziehungen zwischen Straßenwesen und wirtschaftlicher Entwicklung⁴⁷,
- die Wechselbeziehungen zwischen Verkehrsweg und Relief⁴⁸,
- die Einbeziehung ur- und frühgeschichtlichen Fundgutes in die historische Verkehrswegeforschung⁴⁹.

⁴¹ Speck, Artur: Verkehrsstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500. Karte zum Beitrag Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 131-174.

⁴² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Septr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

⁴³ Bach, E[...]: Heer- und Handelsstraßen um 1500. Kartenblatt 40 zum Atlas des Saale und mittleren Elbegebietes. 2. völlig neu bearb. Aufl. des Werkes Mitteldeutscher Heimatatlas. 3. Teil. Hrsg. Otto Schlüter und Oskar August. Leipzig 1961.

⁴⁴ Vgl. Falke, Johannes: Zur Geschichte der Hohen Landstraße. In: Archiv für Sächsische Geschichte 7 (1869), S. 113-143; Schönwälder, Karl F.: Die Hohe Landstraße durch die Oberlausitz. In: Neues Lausitzer Magazin 56 (1880), S. 342-368.

⁴⁵ Vgl. Heller, Hermann: Handelswege Innerdeutschlands im 16. bis 18. Jh. und ihre Beziehungen zu Leipzig. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 5 (1884), S. 1-73; Schurtz, Heinrich: Die Pässe des Erzgebirges. Leipzig 1891.

⁴⁶ Vgl. Needon, Richard: Alte Straßenzustände in sächsischen Städten. In: Wissenschaftliche Beilage der Leipziger Volkszeitung 1889, S. 417-419; Simon, August: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart 1892.

⁴⁷ Vgl. Heller, Hermann: a. a. O.

⁴⁸ Vgl. Schönwälder, Karl F.: a. a. O.; Schurtz, Heinrich: a. a. O.; Taute, Gustav: Die Naturbedingungen in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz. Leipzig 1896.

⁴⁹ Vgl. Preussker, Karl B.: Oberlausitzer Altertümer. 1. Beitrag. Görlitz 1828; Taute, Gustav: a. a. O.

Tabelle 1

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1869	Johannes Falke	„Zur Geschichte der Hohen Landstraße“
1880	Karl Friedrich Schönwälder	„Die Hohe Landstraße durch die Oberlausitz“
1884	Hermann Heller	„Handelswege Innerdeutschlands im 16. bis 18. Jh. und ihre Beziehungen zu Leipzig“
1889	Richard Needon	„Alte Straßenzustände in sächsischen Städten“
1891	Heinrich Schurtz	„Die Pässe des Erzgebirges“
1892	August Simon	„Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500“
1896	Gustav Taute	„Die Naturbedingungen in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz“

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 1930er-Jahre entstanden zur Verkehrswegeproblematik eine größere Anzahl Zeitschriftenbeiträge, Beiträge in Sammelwerken und Dissertationen (s. Tabelle 2). Bei den Dissertationsthemen⁵⁰ dieses Zeitabschnitts offenbart sich eine verstärkte Themenorientierung auf das Straßenwesen allgemein und auf seine Wechselbeziehungen mit der wirtschaftlichen Entwicklung. Außerdem sind, wie für den vorhergehenden Zeitraum, Forschungsschwerpunkte bezüglich einzelner Landverkehrswege⁵¹ und Verkehrswege in einer bestimmten Region zu beobachten. Für Letztere soll stellvertretend die Dissertation von Johannes Hemleben „Die Pässe des Erzgebirges“⁵² erwähnt werden. Diese Thematik hat sich in der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens bis heute als Forschungsschwerpunkt erhalten. Das Themenspektrum der Zeitschriftenbeiträge und Beiträge in Sammelwerken dieses Zeitraumes umfasst vorherrschend Darstellungen zu regionalen und überregionalen Verkehrsführungen (Einzelstraßenzüge, Verkehrswegenetze)⁵³ und zu Wechselbeziehungen⁵⁴ zwischen Verkehrswegen und Siedlungen.

⁵⁰ Zum Beispiel Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442; Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916; Schmidt, Paul: Die Straßen des Freistaates Sachsen geographisch betrachtet. Borna und Leipzig 1935.

⁵¹ Beispielsweise Hohe Landstraße.

⁵² Hemleben, Johannes: Die Pässe des Erzgebirges. Unveröff. Diss. Berlin 1911.

⁵³ Zum Beispiel Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft ISIS 8 (1901), S. 18-51; Scheiblich, Karl: Von alten Wegen rings um Dresden. Geschichtliche Wanderfahrten 2. Dresden 1930; Frenzel, Walter, Radig, Werner und Walter Uhlemann: Straßen und Wege. In: Grundriß der Sächsischen Volkskunde. Hrsg. Walter Frenzel, Fritz Karg und Adolf Spanner. Leipzig 1932, S. 58-68; Reingruber, Hans: Die Straßen Sachsens im Spiegel der Zeit. In: Die Sächsische Wirtschaft 29 (1938), S. 196-201.

⁵⁴ Zum Beispiel Scheiblich, Karl: Meißens Lage zu den ältesten Wegen. In: Über Berg und Tal 52 (1929) 5, S. 68-72.

Tabelle 2

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens von Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 1930er-Jahre
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1901	Hugo Wiechel	„Die ältesten Wege in Sachsen“
1902	Alfred Meiche	„Wegenetz der alten Herrschaft Wildenstein“
1921	E. A. Seeliger	„Geschichte der Stadt Löbau und ihrer Umgebung bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts“
1929		„Straßen von Böhmen nach der Oberlausitz im Jahre 1741“
1929	Karl Scheiblich	„Meißens Lage zu den ältesten Wegen“
1930		„Von alten Wegen rings um Dresden“
1932	Walter Frenzel, Werner Radig und Walter Uhlemann	„Straßen und Wege“
1938	Hans Reingruber	„Die Straßen Sachsens im Spiegel der Zeit“
Dissertationen		
1911	Johannes Hemleben	„Die Pässe des Erzgebirges“
1913	Richard Fickert	„Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr“
1916	Alexander Pätzold	„Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831“
1927	Gustav Fischer	„Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470-1650“
1935	Paul Schmidt	„Die Straßen des Freistaates Sachsen, geographisch betrachtet“
1938	Beatrix Reißig	„Beiträge zur Geschichte des Handels- und Warenverkehrs auf der Hohen Landstraße in den Wettinischen Landen bis ins 16. Jahrhundert“

Disziplingeschichtlich gilt der Autor Alfred Meiche für die Verkehrswegeforschung Sachsens als „[...] einer der ersten, wenn nicht sogar der erste, der Altstraßenforschung interdisziplinär betrieb.“⁵⁵ Das Erfordernis der Einbeziehung des ur- und frühgeschichtlichen Fundgutes, die Analyse aller verkehrsorientierten Einrichtungen sowie die Notwendigkeit der Erfassung der Altstraßenreste, besonders der Hohlwege, forderte 1932 Walter Frenzel nachdrücklich.⁵⁶ In diesem Zusammenhang sei nur erwähnt, dass 63 Jahre später Rainer Aurig betonte: „Des weiteren schiebt sich mit der Planung und dem beginnenden Ausbau des modernen Straßennetzes, insbesondere mit dem Autobahnbau, ein neuer Gesichtspunkt ins Blickfeld, der die baldi-

⁵⁵ Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 232.

⁵⁶ Vgl. Frenzel, Walter, Radig, Werner und Walter Uhlemann: Straßen und Wege. In: Grundriß der Sächsischen Volkskunde. Hrsg. Walter Frenzel, Fritz Karg und Adolf Spanner. Leipzig 1932, S. 59.

ge Umsetzung des vorzustellenden Projektes einer komplexen Landesaufnahme historischer Verkehrswege zwingend erfordert.⁵⁷ Zum gegenwärtigen Zeitpunkt, 74 Jahre nach Walter Frenzels Postulat, bleibt leider nur folgendes Resümee: Die aktuellen Entwicklungen haben das Vorhaben einer komplexen Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen unmöglich gemacht. Ein Großteil dieser Kulturlandschaftselemente ist für immer verloren. Umso mehr sollte eine Erhaltung und Unterschutzstellung des vorhandenen Teils sowie der zugehörigen verkehrsorientierten Einrichtungen initialisiert werden.

Für die 1940er- und 1950er-Jahre ist eine geringe Anzahl von Publikationen zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung in Sachsen zu verzeichnen (s. Tabelle 3). Der Beitrag von Erich Mülle behandelte die Generierung eines bestimmten Verkehrsweges, der Frankenstraße.⁵⁸ Er verwies, analysiert man die Veröffentlichungen seit 1932⁵⁹, als einziger Autor auf die Veränderlichkeit der Straßenführung. Sie ist jedoch ein gegenwärtig zu betonender Fakt. Eine weitere Veröffentlichung für den Zeitraum ist der Beitrag von Artur Speck, in dem mittels des Längsschnittverfahrens überblicksartig Hauptentwicklungstendenzen des sächsischen Straßennetzes und Straßenwesens beleuchtet wurden.⁶⁰ Zur Thematik muss außerdem auf das bisher unveröffentlichte Manuskript von Erich Wild „Geleitsrechnungen als wirtschaftsgeschichtliche Quelle“⁶¹ und auf seine Veröffentlichung „Der Handelsverkehr Mitteldeutschlands und seine Wege um 1500“⁶² verwiesen werden.

⁵⁷ Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 229.

⁵⁸ Mülle, Erich: Die Möglichkeit des Bestehens der Frankenstraße in vorkolonisatorischer Zeit. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 63 (1942), S. 13-25.

⁵⁹ Vgl. Frenzel, Walter, Radig, Werner und Walter Uhlemann: Straßen und Wege. In: Grundriß der Sächsischen Volkskunde. Hrsg. Walter Frenzel, Fritz Karg und Adolf Spanner. Leipzig 1932, S. 59.

⁶⁰ Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 131-174.

⁶¹ Das Manuskript wurde von Erich Wild im Auftrag der Landesarchivverwaltung Thüringen von 1951 bis 1954 bearbeitet. – Wild, Erich (Bearb.): Die kursächsisch-ernestinischen Geleitsrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts. Unveröff. Manuskript. – Standort: Dienstbibliothek des Thüringischen Hauptstaatsarchivs Weimar, Studien zur Wirtschaftsgeschichte Mitteldeutschlands in der Zeit des Frühkapitalismus, 305/2004. – Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 128040, Nachlässe, Nachlass Erich Wild.

⁶² Wild, Erich: Der Handelsverkehr Mitteldeutschlands und seine Wege um 1500. In: Der Groß- und Außenhandel 13/14 (1943/44), S. 409-415 und 469-475.

Tabelle 3

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1940er- und 1950er-Jahre
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1942	Erich Mülle	„Die Möglichkeit des Bestehens der Frankenstraße in vorkolonisatorischer Zeit“
1943/44	Erich Wild	„Der Handelsverkehr Mitteldeutschlands und seine Wege um 1500“
1953	Artur Speck	„Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes“

Für die 1960er-Jahre hält das Publikationsdefizit zur Thematik für den Untersuchungsraum an. Dieser Mangel lässt sich unter anderem auf die Abwendung von historisch-geographischen Fragen zugunsten anderer Forschungsaspekte innerhalb der DDR-Geschichtswissenschaft zurückführen. Im Gegensatz dazu erschienen Beiträge tschechoslowakischer Wissenschaftler seitens der Ur- und Frühgeschichtsforschung, die sich mit grenzüberschreitenden Verkehrswegen befassten (s. Tabelle 4).⁶³

Tabelle 4

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1960er-Jahre
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1965	Ladislav Hosák	„Mittelalterliche Straßenverbindungen von Böhmen nach Sachsen und in die Oberlausitz“
1967	Ivana Pleinerová	„Zu Fragen der Beziehungen zwischen dem sächsischen Elbgebiet und dem Erzgebirgsvorland während der Aunjetizer Kultur“
1967	Evžen Plesl	„Der Zittauer Weg und seine Bedeutung für die Besiedlung Nordostböhmens in der Zeit der Lausitzer Urnenfelder“

Ab den 1970er-Jahren gab es wieder vermehrt Forschungen zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung für den Untersuchungsraum, deren Ergebnisse in Publikationen zur Veröffentlichung kamen (s. Tabelle 5). Zu ihnen gehören z.B. die unter wirtschaftsgeschichtlichen Aspekten entstandenen Veröffentlichungen von Manfred Straube⁶⁴ sowie die Monogra-

⁶³ Beispielsweise Hosák, Ladislav: Mittelalterliche Straßenverbindungen von Böhmen nach Sachsen und in die Oberlausitz. In: Sächsische Heimatblätter 11 (1965) 1, S. 21-24; Pleinerová, Ivana: Zu Fragen der Beziehungen zwischen dem sächsischen Elbgebiet und dem Erzgebirgsvorland während der Aunjetizer Kultur. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 59-63; Plesl, Evžen: Der Zittauer Weg und seine Bedeutung für die Besiedlung Nordostböhmens in der Zeit der Lausitzer Urnenfelder. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 93-103.

⁶⁴ Straube, Manfred: Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jh. In: Sächsische Heimatblätter 19 (1973) 4, S. 182; Straube, Manfred: Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jh. Unveröff. Habil. PH Leipzig 1981.

phie von Herbert Küas⁶⁵, dessen Forschungsansatz der Stadtarchäologie zuzuordnen ist. Die an der Pädagogischen Hochschule Dresden verfassten Diplomarbeiten von Dagmar Heidel⁶⁶ und Renate Arnold⁶⁷ (s. Tabelle 5) waren erste Ergebnispräsentationen der dort unter Gerhard Billig intensiv einsetzenden Forschungen zur Thematik, denen in den 1980er-Jahren eine größere Zahl an Diplomarbeiten⁶⁸, Dissertationen⁶⁹ und Publikationen⁷⁰ folgte (s. Tabelle 6).

Tabelle 5

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1970er-Jahre
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1973	Manfred Straube	„Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts“
1979		„Über den Handel mit Agrarprodukten im thüringisch-sächsischen Raum in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts“
1976	Herbert Küas	„Das alte Leipzig in archäologischer Sicht“
Diplomarbeiten		
1978	Dagmar Heidel	„Probleme der Führung einer mittelalterlichen Handelsstraße am Beispiel der Hohen Straße im Gebiet zwischen Elbe und Neiße unter Berücksichtigung frühgeschichtlicher Wehranlagen“
1979	Renate Arnold	„Die böhmischen Steige im Mittleren Erzgebirge von der Mitte des 10. Jh. bis Mitte des 14. Jh.“

⁶⁵ Küas, Herbert: Das alte Leipzig in archäologischer Sicht. Berlin 1976.

⁶⁶ Heidel, Dagmar: Probleme der Führung einer mittelalterlichen Handelsstraße am Beispiel der Hohen Straße im Gebiet zwischen Elbe und Neiße unter Berücksichtigung frühgeschichtlicher Wehranlagen. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1978.

⁶⁷ Arnold, Renate: Die böhmischen Steige im Mittleren Erzgebirge von der Mitte des 10. Jh. bis Mitte des 14. Jh. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1979.

⁶⁸ Rainer, Aurig und Uwe Beulig: Die Entwicklung vom Steig zur Straße vom 10. bis zum 14. Jh. zwischen Freiburger Mulde und Elbe. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1981; Zahn, Katrin: Der Verlauf der Neiße-Talrand-Straße zwischen Rothernburg und Zittau und ihre Bedeutung für das Zittauer Land. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1981; Fischer, Anette: Der böhmische Steig zwischen Leisnig und Sayda und seine Bedeutung für die Kreise Hainichen und Flöha. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1986; Schiedlo, Ines: Die frühe verkehrsgeschichtliche Entwicklung im Kreis Schwarzenberg und die Stellung des böhmischen Steigs von Zwickau – Grünhain – Schlettau im Verhältnis zu den Fragen von Besiedlung und Bergbau. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1986; Lapsin, Elke: Die Entwicklung der Fernverkehrswege nach Böhmen im südlichen, durch den Bergbau gekennzeichneten Freiburger Raum von der Mitte des 12. Jh. bis zum ausgehenden 15. Jh. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1989.

⁶⁹ Herzog, Steffen: Das Verhältnis von Burg, Stadt und Straße in Kamenz, Königsbrück und Weißenberg während des Mittelalters. Unveröff. Diss. PH Dresden 1986; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987; Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989.

⁷⁰ Billig, Gerhard: Burgenarchäologische und siedlungskundliche Betrachtungen zum Flußgebiet der Zschopau und der Freiburger Mulde. In: Zeitschrift für Archäologie 15 (1981), S. 205-297; Billig, Gerhard und Renate Wißuwa: Altstraßen im sächsischen Vogtland (= Schriftenreihe des Vogtlandmuseums 55).

Tabelle 6

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1980er-Jahre
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1981	Gerhard Billig	„Burgenarchäologische und siedlungskundliche Betrachtungen zum Flußgebiet der Zschopau und der Freiburger Mulde“
1987	Gerhard Billig u. Renate Wißuwa	„Altstraßen im sächsischen Vogtland“
Diplomarbeiten		
1981	Rainer Aurig und Uwe Beulig	„Die Entwicklung vom Steig zur Straße vom 10. bis zum 14. Jh. zwischen Freiburger Mulde und Elbe“
1981	Katrin Zahn	„Der Verlauf der Neiße-Talrand-Straße zwischen Rothenburg und Zittau und ihre Bedeutung für das Zittauer Land“
1986	Anette Fischer	„Der böhmische Steig zwischen Leisnig und Sayda und seine Bedeutung für die Kreise Hainichen und Flöha“
1986	Ines Schiedlo	„Die frühe verkehrsgeschichtliche Entwicklung im Kreis Schwarzenberg und die Stellung des böhmischen Steiges von Zwickau – Grünhain – Schlettau im Verhältnis zu den Fragen von Besiedlung und Bergbau“
1989	Elke Lapsin	„Die Entwicklung der Fernverkehrswege nach Böhmen im südlichen, durch den Bergbau gekennzeichneten Freiburger Raum von der Mitte des 12. Jh. bis zum ausgehenden 15. Jh.“
Dissertationen		
1987	Steffen Herzog	„Das Verhältnis von Burg, Stadt und Straße in Kamenz, Königsbrück und Weißenberg während des Mittelalters“
1987	Renate Wißuwa	„Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage“
1989	Rainer Aurig	„Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage“
Habilitationsschrift		
1981	Manfred Straube	„Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jh.“

Die in Tabelle 6 subsumierten Dissertationen sind Bestandteil der Anfang der 1980er-Jahre unter der Leitung von Gerhard Billig begonnenen historisch-topographischen Altstraßenaufnahme in Sachsen, die sich die Erfassung, Dokumentation und Auswertung von archäologischen Altstraßenresten zum Ziel gesetzt hat. Die bisher vorliegenden Inventarisierungsergebnisse sind in den Grundmaterialien zur Altstraßenforschung in Sachsen (GAS) und in der his-

torisch-topographischen Altstraßenaufnahme von Sachsen (HTSA) erfasst.⁷¹ Auf diesem Fundament wurden am Landesamt für Archäologie, Dresden, im Rahmen der archäologischen Denkmalinventarisierung Geländeaufnahmen zur Erfassung von Altstraßenresten Böhmischer Steige auf kartographischer Basis durchgeführt, die der Präzisierung von Ortslagen und Dimensionen denkmalrelevanter Flächen dienten, um bei künftigen Eingriffen (z.B. Straßen- und Wegebau, Fällaktionen in Wäldern) und sonstigen landschaftlichen Veränderungen auf zuverlässige Daten zurückgreifen zu können.⁷² Den Stand der Registrierung des Teilstraßenzuges Sayda – Deutscheinsiedel visualisiert Abbildung 29.

Nennenswert zur Thematik ist außerdem die Habilitationsschrift von Manfred Straube⁷³, die auf der Basis von umfangreichen Auswertungen der Quellengruppe Geleitsakten wichtige Aussagen zur Verkehrswegeforschung wiedergibt. Ein Beispiel dafür ist die nachgewiesene starke Durchfuhrfrequenz durch die Geleite auch in den Wintermonaten, für die sonst in einem Großteil der Arbeiten aufgrund der Verkehrswegebeschaffenheit und deren Witterungsabhängigkeit eher eine sehr geringe Frequenz angenommen wurde.⁷⁴ In diesem Abschnitt sollen auch die bereits in früheren Zeiträumen begonnenen, aber erst in den 1980er-Jahren weitestgehend abgeschlossenen bzw. sich in der Endphase befindenden Publikationen seitens der Namenkunde hervorgehoben werden, die aus ihren Fragestellungen heraus einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswegeproblematik leisten. Dazu gehören z.B. die Sammelbände von Ernst Eichler „Beiträge zur deutsch-slavischen Namenforschung 1955-1981“⁷⁵ und von Hans Walther „Zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte Sachsens und Thüringens. Ausgewählte Beiträge 1953-1991“⁷⁶. Karlheinz Blaschke legte, wie in seinem Beitrag „Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte“⁷⁷, in seiner Veröffentlichung „Kirchenpatrozinien und Kirchenorganisation als Hilfsmittel der Stadtkernforschung“⁷⁸ und seinem Beitrag „Städte, Straßen und

⁷¹ Vgl. Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 227-248.

⁷² Vgl. Sächsisches Denkmalschutzgesetz. Teil 1: Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen vom 3. März 1993; Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297.

⁷³ Straube, Manfred: Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jh. Unveröff. Habil. PH Leipzig 1981.

⁷⁴ Diese Durchfuhrfrequenzen können sich, abhängig von der Unterhaltung, dem Zustand, der Lage des jeweiligen Verkehrswegezuges und den natürlichen Verhältnisse jedoch stark unterscheiden. Die untersuchten Beispiele dürfen deshalb nicht verallgemeinernd für das gesamte Verkehrsnetz der Frühneuzeit angenommen werden.

⁷⁵ Eichler, Ernst: Beiträge zur deutsch-slavischen Namenforschung 1955-1981. Leipzig 1985.

⁷⁶ Walther, Hans: Zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte Sachsens und Thüringens. Ausgewählte Beiträge 1953-1991. Leipzig 1993.

⁷⁷ Blaschke, Karlheinz: Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte. In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte 53 (1967), S. 273-337.

⁷⁸ Blaschke, Karlheinz: Kirchenorganisation und Kirchenpatrozinien als Hilfsmittel der Stadtkernforschung. In: Stadtkernforschung. Hrsg. Helmut Jäger. Köln und Wien 1987 (= Stadtforschung, Reihe A, Darstellungen 27), S. 24-57.

Fernhandel im Mittelalter. [...]“⁷⁹ Anwendungsmöglichkeiten der Patrozinienkunde in der historischen Verkehrswegeforschung dar.

In dem Zeitraum von 1990 bis zur Gegenwart erhielt sich das Interesse an der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung, was sich besonders in zahlreichen Beiträgen zu Zeitschriften und Schriftenreihen, die teils infolge der Forschungsarbeiten des vorhergehenden Jahrzehnts entstanden, verdeutlicht (s. Tabelle 7). Dazu gehören die Publikationen von Rainer Aurig⁸⁰, Steffen Herzog⁸¹ und Renate Wißuwa⁸². Die Problematik der Verkehrswege des Erzgebirges griff Ingolf Gräßler in seiner Magisterarbeit⁸³ auf, der 1997 eine Veröffentlichung über westerzgebirgische Pässe⁸⁴ folgte. Ebenfalls mit den historischen Verkehrswegen im Erzgebirge beschäftigten sich in ihren Aufsätzen Gerhard Billig und Volkmar Geupel⁸⁵, Klaus Simon und Knut Hauswald⁸⁶ sowie Manfred Ruttkowski⁸⁷. Dem Zusammenhang „Verkehrsweg und Burgenbau“ widmete sich Gerhard Billig⁸⁸. Den Schwerpunkt der Betrachtung eines einzelnen historischen Verkehrsweges, der *via regia*, griff Manfred Unger⁸⁹ auf. Erwähnungs-

⁷⁹ Blaschke, Karlheinz: Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen. In: Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer. Beucha 2000, S. 263-273.

⁸⁰ Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 227-245; Aurig, Rainer: Zum Umschwung des sächsischen Straßenwesens im 18. Jahrhundert. In: Sachsen 1763-1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen. Hrsg. Uwe Schirmer. Beucha 1996 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 3), S. 172-182; Aurig, Rainer: Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karl IV. In: 650 Jahre Sechsstädtebund 1346-1996. Hrsg. Gunter Oettel und Volker Dudeck. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Heimatvereins 25), S. 67-76; Aurig, Rainer: Namentkunde und Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 83-96.

⁸¹ Herzog, Steffen: Straßen, Wege, Steige/Pfade. Die Verkehrsverhältnisse in den Ländern Bautzen und Görlitz im Mittelalter. In: 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346-1996. Hrsg. Gunter Oettel und Volker Dudeck. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Heimatvereins 25), S. 56-76; Herzog, Steffen: „... die hohe und die niedere Landstraß aus Polen und Schlesien“. Augenschein-, Bild- und Streitkarten als Quellen der Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 109-128.

⁸² Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56-73.

⁸³ Gräßler, Ingolf: Die Verkehrsentwicklung im sächsischen Westerzgebirge im Mittelalter. Unveröff. Magisterarbeit. TU Dresden 1996.

⁸⁴ Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108.

⁸⁵ Billig, Gerhard und Volkmar Geupel: Entwicklung, Form und Datierungen der Siedlungen in der Kammregion des Erzgebirges. In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 10 (1992), S. 173-193; Geupel, Volkmar: Seit eintausend Jahren Straße über das Erzgebirge – Der Ausbau der Bundesstraße 174 und die Archäologische Denkmalpflege. In: Archäologie aktuell im Freistaat Sachsen 3 (1995), S. 261-264.

⁸⁶ Simon, Klaus und Knut Hauswald: Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 37 (1995), S. 9-97.

⁸⁷ Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297.

⁸⁸ Billig, Gerhard: Altstraßenentwicklung und Burgenbau in Sachsen bis zum 10. Jahrhundert – Zusammenfassende Darstellung. In: Burgenforschung aus Dresden. Hrsg. Heinz Müller. Dresden 1990, S. 14-34.

⁸⁹ Unger, Manfred: Leipzig und die *Via regia*. In: Die Stadt als Kommunikationsraum. Hrsg. Helmut Bräuer und Elke Schlenkrich. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag. Leipzig 2001, S. 791-808.

wert ist außerdem die überblicksartige Zusammenstellung der wichtigsten Entwicklungstendenzen des Straßennetzes in Sachsen in der von Michael Feller und Joachim Schmiedel bearbeiteten „Fachinformation des Sächsischen Landesinstituts für Straßenbau“⁹⁰, die sich durch eine chronologische Sammlung der wichtigsten behördlichen Auflagen zur Verbesserung des Straßenzustandes auszeichnet, was für die vorliegende Forschungsarbeit ausgebaut und tiefergehend betrachtet wurde (s. Kapitel 9.2). Die an der Humbolt-Universität zu Berlin von Uwe Müller verfasste Dissertation „Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung“⁹¹ hat den Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts zum Hauptthema, liefert jedoch für diesen Zeitraum durch Vergleichsstudien wesentliche Aussagen über die verkehrsinfrastrukturelle Entwicklung im Kurfürstentum und späteren Königreich Sachsen.

Ohne weitere Beiträge zur Problematik zu nennen, zeigt sich, dass seit den 1980er-Jahren das gesamte Themenspektrum zur sächsischen Verkehrswegeforschung ausgeschöpft wird, welches sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts in Ansätzen herauskristallisierte. Dennoch muss gegenwärtig angemerkt werden, „[...] dass es [...] neben einer fehlenden Bibliographie auch noch nicht gelungen ist, eine handbuchartige Zusammenfassung der bis dato gemachten Untersuchungen und Studien in Sachsen zu publizieren [...]“⁹² sowie „[...] die von vielen immer wieder angemahnte notwendige Zusammenarbeit der verschiedenen Fachvertreter [...] sich in praxi als nicht so einfach wie gedacht bzw. von einigen auch als nicht erforderlich angesehen [...]“⁹³ wird. Gerade diese interdisziplinäre Zusammenarbeit bildet jedoch bei der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung eine unumgängliche Voraussetzung, wie sich bereits bei der Wahl der Arbeitsmethoden und bei der Auswahl der zu nutzenden Quellen offenbarte (s. Kapitel 4 und 5).

⁹⁰ Feller, Michael und Joachim Schmiedel (Bearb.): Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. In: Fachinformation des Sächsischen Landesinstituts für Straßenbau 1 (1997), S. 1-17.

⁹¹ Müller, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Berlin 2000 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 57).

⁹² Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 57.

⁹³ Ebenda.

Tabelle 7

Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens von den 1990er-Jahren bis zur Gegenwart
(Zusammenstellung: Gränitz)

Erscheinungsjahr	Autor	Titel
1992	Gerhard Billig	„Altstraßenentwicklung und Burgenbau in Sachsen bis zum 10. Jahrhundert – Zusammenfassende Darstellung“
1992	Gerhard Billig und Volkmar Geupel	„Entwicklung, Form und Datierungen der Siedlungen in der Kammregion des Erzgebirges“
1995	Volkmar Geupel	„Seit eintausend Jahren Straße über das Erzgebirge – Der Ausbau der Bundesstraße 174 und die Archäologische Denkmalpflege“
1995	Klaus Simon und Knut Hauswald	„Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge“
1995	Rainer Aurig	„Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen“
1996		„Zum Umschwung des sächsischen Straßenwesens im 18. Jahrhundert“
1997		„Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karl IV.“
1997		„Namenkunde und Altstraßenforschung“
1997	Ingolf Gräßler	„Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter“
1997	Steffen Herzog	„Straßen, Wege, Steige/Pfade die Verkehrsverhältnisse in den Ländern Bautzen und Görlitz im Mittelalter“
1997		„... die hohe und die niedere Landstraß aus Polen und Schlesien. [...]“
1998	Renate Wißuwa	„Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen“
2000	Manfred Unger	„Leipzig und die Via regia“
2002	Manfred Ruttkowski	„Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige“
Diplomarbeit		
1996	Ingolf Gräßler	„Die Verkehrsentwicklung im sächsischen West-erzgebirge im Mittelalter“
Dissertation		
2000	Uwe Müller	„Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung“

3 Begriffsdiskussion

„Verkehrstrassen sind die Voraussetzung für jedweden Verkehr. Dabei treten in den Quellen sowie in der sehr umfangreichen Literatur der verschiedenen Fachdisziplinen die Begriffe ‚Altstraße‘ und ‚Altweg‘ auf. Ohne das Für und Wider an dieser Stelle erörtern zu wollen, sollte beides akzeptiert werden.“⁹⁴

3.1 Forschungsrichtung

Der bisherige wissenschaftliche Diskurs zum Straßen-/Wegebegriff lässt die Problematik einer begrifflichen Abgrenzung von Straße und Weg für die Zeit des Mittelalters und der Neuzeit erkennen, zumal aus zeitgenössischen Quellen des Untersuchungszeitraumes keine eindeutige begriffliche Bestimmung überliefert ist. Um für die vorliegende Untersuchung eine Begriffsabgrenzung festsetzen zu können, wurde eine vergleichende Analyse ausgewählter Forschungsarbeiten zur Problematik vorgenommen und eine tendenzielle Begriffsanwendung herausgearbeitet⁹⁵, deren Vorstellung sich dieses Kapitel widmet.

„Wenngleich sich der Problembereich der Untersuchung alter Verkehrswege eines breiten Interesses erfreut und in den letzten Jahren zu einer selbständigen historisch-geographischen Teildisziplin herausgebildet hat, zeugt die begriffliche Vielfalt, die letztlich die Beteiligung der verschiedenen Fachdisziplinen widerspiegelt, von der Notwendigkeit einer Zusammenfassung und Verallgemeinerung der Ergebnisse auch unter diesem Gesichtspunkt. Altwege- und Altstraßenforschung dominieren im Begriffsgebrauch.“⁹⁶ Aus diesem Grund sollen einleitend einige Anmerkungen zur Bezeichnung der Forschungsrichtung stehen, da aus der Sicht der Autorin bereits dadurch die Begriffsdiskussion zum Untersuchungsgegenstand angeschnitten wird. Daran anschließend folgt die begriffliche Betrachtung für diesen selbst.

Bezüglich der Einordnung in das Wissenschaftsgefüge sei betont, dass in der Bezeichnung der Forschungsrichtung, wie bei Rainer Aurig bereits 1995 angeführt, bis heute die Begriffe

⁹⁴ Wißnawa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56.

⁹⁵ Vgl. zur Problematik, speziell nach dem Zweiten Weltkrieg entstandene Forschungsarbeiten betreffend: Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108.

⁹⁶ Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 229.

„(Alt)Wege- und (Alt)Straßenforschung“ nebeneinander existieren.⁹⁷ Die Bezeichnung „(Alt)Straßenforschung“ trat besonders in Veröffentlichungen zur Thematik von Handelswegen/-straßen⁹⁸ und zum Straßenwesen⁹⁹ allgemein auf. Bei Arbeiten mit historisch-geographischem Forschungsansatz¹⁰⁰ erhielt sich vorherrschend die Titulierung „Wegeforschung“, der aber die Termini „(Alt)Weg und (Alt)Straße“ und damit die (Alt)Wege- und (Alt)Straßenforschung untergeordnet wurden. Damit grenzt sich deren Untersuchungszeitraumende mit Beginn der Chausseebildungsphase ab. Dietrich Denecke schrieb dazu: „Zur Neuzeit hin hört die Betrachtung von Naturwegen dort auf, wo diese durch planmäßig angelegte Kunststraßen abgelöst werden, also mit dem beginnenden Chausseebau [...]“¹⁰¹ Gleichzeitig verwies er aber auch darauf: „Vom geographischen Standpunkt aus wäre es sicher richtig, die weitere Entwicklung noch bis in die jüngste Zeit hinein zu verfolgen, [...], jedoch unterliegt die Gestaltung des modernen Verkehrsnetzes in so starkem Maße anderen, vor allem politischen, wirtschaftlichen und technischen Gesetzen, daß sie nicht in die Betrachtung der natürlichen Verkehrsentwicklung hineinpaßt.“¹⁰² Dem ist jedoch zu entgegen, dass die im Zuge des Kunststraßenbaus angelegten Landverkehrswege als Elemente der Kulturlandschaft durchaus den Anspruch besitzen, in die Forschungsrichtung einbezogen zu werden. Für eine Untersuchung bezüglich der Entwicklung eines Gesamtstraßenzuges im Längsschnittverfahren, einem methodischen Vorgehen der historischen Kulturlandschaftsforschung und Regionalgeschichte (s. Kapitel 4), herrscht im interdisziplinären Kontext auch die Notwendigkeit, die von Dietrich Denecke 1969 angeführten Zusammenhänge „Kunststraßenbau – Politik – Wirtschaft – Technik“ darzustellen. Die von ihm benannte „natürliche Verkehrsentwicklung“¹⁰³ ist im weitesten Sinne das Resultat gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Ansprüche. Denn die Grundlage der Bildung von Straßen und Wegen jeglicher Art ist der Verkehr, die Bewegung von einem Punkt zu einem anderen, die Mobilität. Die Gründe einer solchen Mobi-

⁹⁷ Vgl. Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 229.

⁹⁸ Vgl. dazu die Begriffsfestsetzung als historische Straßenforschung in der Veröffentlichung: Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: Hansische Handelsstraßen. 2. Textband. Köln und Graz 1967 (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. XIII (1967) 2).

⁹⁹ Vgl. Elsen, Paul von: Die deutsche Landstraße. Verkehrsgeographische Betrachtungen über ihre Entwicklung vom Postzeitalter bis zur Gegenwart. Düren 1829; Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442; Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916; Simon, August: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart 1892.

¹⁰⁰ Vgl. Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54); Hasenkamp, Georg: Die Wege als Erscheinungen im Landschaftsbild. Ein Beitrag zur Geographie der Kulturlandschaft. Unveröff. Diss. Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg 1925; Rippel, Johann K.: Methoden und Ergebnisse geographischer Wegeforschung, dargestellt an Beispielen aus dem Gebiet zwischen Harz und Weser. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 22 (1958), S. 57-74.

¹⁰¹ Denecke, Dietrich: a.a.O., S. 20.

¹⁰² Ebenda.

¹⁰³ Ebenda.

lität tragen unterschiedlichen Charakter, sie können z.B. der Kommunikation dienen, dem Warenaustausch und Warenabsatz, dem Ziel des Erreichens eines bestimmten Ortes (z.B. Pilgerort, Kriegsschauplatz oder Siedlung). In welcher Intensität (Frequenz), in welcher Art (z.B. zu Fuß, zu Tier, mit Gefährten) oder zwischen welchen Punkten (z.B. Gehöft – Gehöft, Gehöft – Weide, Siedlung – Siedlung) die Bewegung erfolgt, rückt erst bei der Problematik der Ausbildung der Verkehrswege ins Blickfeld. Ihr Einfluss bezieht sich aber, wenn auch in unterschiedlichen Auswirkungen, auf natürliche ebenso wie auf künstlich geschaffene Verkehrswege. Deshalb sollte bei der Benennung der Forschungsrichtung dem allgemeinen Verkehrswegebegriff durchaus größere Bedeutung zuerkannt werden. Der Bezeichnung als Verkehrswegeforschung können dann die Begriffe „(Alt)Weg und (Alt)Straße“ sowie „(Alt)Wege- und (Alt)Straßenforschung“ unabhängig von einer vorher festgelegten übergeordneten Bezeichnung untergeordnet und je nach Forschungsansatz, Untersuchungsraum und -zeitraum belegt werden (s. Abbildung 1). Somit wäre die thematische Einordnung von Forschungen zum Straßenwesen während und nach der Chausseebildungsphase sowie zu den gebauten römischen Landverkehrswegen im Altsiedelland als unproblematisch anzusehen. Beide Schwerpunkte standen bisher separat im Interesse der Forschung. Ebenso wäre die Titulierung als „Verkehrswegeforschung“ für die einen größeren Zeitraum umfassenden Arbeiten zur Thematik von Vorteil, was das Ausgangsproblem dieser Diskussion zur Forschungsrichtung in vorliegender Untersuchung bildete. Die Vorteile der begrifflichen Ansetzung als Verkehrswegeforschung präzisiert die folgende Abbildung schematisch.

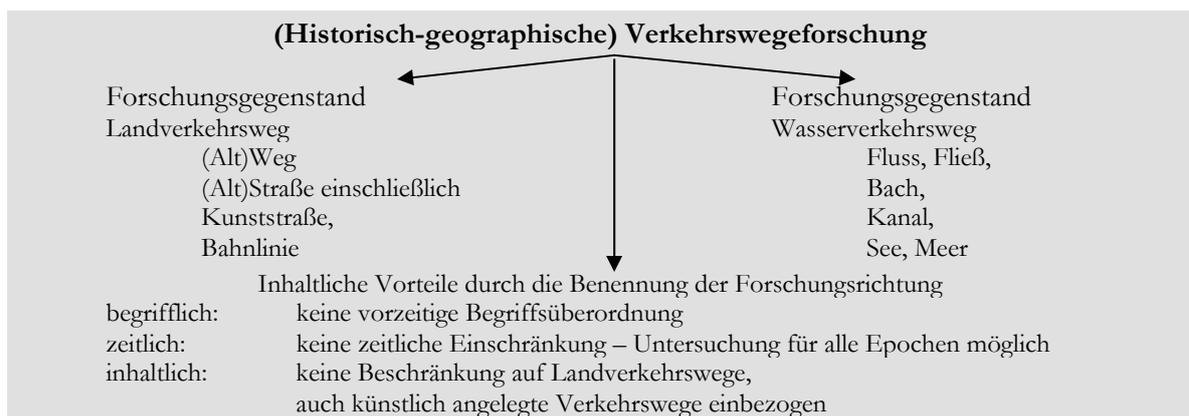


Abbildung 1

Forschungsrichtung „Verkehrswegeforschung – inhaltliche Vorteile“
(Entwurf: Gränitz)

3.2 Untersuchungsgegenstand – (Alt)Weg oder (Alt)Straße?

(Alt)Weg oder (Alt)Straße – diese Begriffsdiskussion zum Untersuchungsgegenstand wurde bisher in zahlreichen Forschungen zur Thematik geführt.¹⁰⁴ In den Publikationen, in denen der Begriffsgebrauch ohne eine nähere Begriffsdefinition oder -diskussion erfolgte¹⁰⁵, trat teilweise eine parallele, undifferenzierte Begriffsanwendung auf.¹⁰⁶ Durch die vergleichende Analyse ausgewählter, begrifflich fundierter Darstellungen verdeutlichte sich jedoch die Tendenz einer identischen Begriffswahl bei gleichen bzw. ähnlichen Untersuchungsraumgrößen, Forschungsthemen und -ansätzen, wie für den Untersuchungszeitraum in den folgenden Ausführungen dokumentiert wird. Dabei finden auch Arbeiten, deren Untersuchungszeiträume im Mittelalter lagen, ihre Beachtung, weil sie wichtige Definitionen zur Problematik lieferten. Außerdem wurde aus ihnen die Aussage übernommen, dass das in Verbindung mit den Vokabeln „Straße und Weg“ stehende Präfix „Alt“ die Landverkehrswege vor der Zeit des Kunststraßenbaues bezeichnet.¹⁰⁷ Um die eigentliche Begriffsdiskussion jedoch nicht zu belasten, werden im Anschluss die Begriffe „(Alt)Straße/(Alt)Weg“ zu einem Großteil um das Präfix reduziert.

Bereits die Übersetzung des lateinischen Wortes *via* = Weg, Straße, das in den schriftlichen und kartographischen Quellen teilweise auftrat, zeigt mit ihrer Synonymie die Schwierigkeiten einer begrifflichen Abgrenzung. Ebenso scheint für den Untersuchungszeitraum und den Un-

¹⁰⁴ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54); Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108; Hasenkamp, Georg: Die Wege als Erscheinungen im Landschaftsbild. Ein Beitrag zur Geographie der Kulturlandschaft. Unveröff. Diss. Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg 1925; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987; Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 57.

¹⁰⁵ Vgl. Althoff, Hugo: Die Straßenbreite in ihrer Abhängigkeit vom Verkehr. Berlin 1917; Hopfinger, Veronika: Die alte Salzstraße von Regensburg nach Böhmen. Verlauf, wirtschaftliche Bedeutung, Funktionszeitraum. Der Abschnitt von Rötz bis Pilsen, Prag. In: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung 8 (2002), S. 93-198; Rehbein, Elfriede: Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. München 1984.

¹⁰⁶ Vgl. dazu die Begriffsanwendung bei Hopfinger, Veronika: a. a. O. Beide Begriffe – Weg und Straße – wurden ohne nähere Definition bzw. sich verdeutlichende Unterscheidung parallel gebraucht. Vgl. auch die Begriffsanwendung bei Gammann, H[...]: Die Unterhaltung der Wege und Fahrstraßen. 2. Aufl. Berlin 1915, auch hier verdeutlicht sich eine begriffliche Vermischung.

¹⁰⁷ Vgl. Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108; Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf

tersuchungsraum eine flächendeckend anwendbare Unterscheidung von Straße und Weg bezüglich der äußeren Beschaffenheit nicht möglich zu sein, da sie weder in den Quellen kontinuierlich differenziert wurde noch im Gelände durchgehend nachvollziehbar ist. Baulich mit den römischen (Alt)Straßen vergleichbare Verkehrswege waren nicht vorhanden. Rainer Aurig verwies darauf, dass selbst mit Steinen befestigte, eventuell mit Gräben versehene Straßen, auch bis Mitte des 18. Jahrhunderts – mit Ausnahme bedeutender Poststraßen und Straßen innerhalb von Städten – nicht als Normalfall anzusehen sind.¹⁰⁸ Bei einer in der Folge von Geländeuntersuchungen rückprojizierenden begrifflichen Kategorisierung hinsichtlich der äußeren Beschaffenheit sollte die in der weiteren Entwicklung der Landverkehrswege teilweise eingetretene Überlagerung und damit Überbauung Beachtung finden. Veronika Hopfinger charakterisierte diese Problematik treffend: „Eine ‚Altstraße‘ oder ein ‚Altweg‘ ist ein Verkehrsweg, der schon vor langer Zeit in Nutzung genommen wurde. Er kann heute noch genutzt werden, eine Nutzungsänderung mit Bedeutungsabfall oder gar das Ende seiner Nutzung erfahren haben.“¹⁰⁹ Die Feststellungen Dietrich Deneckes, dass in den Quellen bezüglich breiterer Trassen der Terminus „Weg“ vertreten ist und sich beim Vergleich von Resten alter Straßentrassen mit denen von Wegen kein Unterschied erkennen lasse¹¹⁰, sind auf den Untersuchungsraum dieser Darstellung übertragbar.¹¹¹ Auch Karl S. Baders Aussage, dass „[...] die Terminologie ganz und gar unbeständig ist und keine festen Anhaltspunkte für eine rechtliche oder wirtschaftliche Differenzierung bietet. Ein Weg kann Straße benannt sein, eine Straße Weg heißen [...]“¹¹² besitzt für den Untersuchungsraum Gültigkeit. Sie unterstreicht die allgemeine Problematik der terminologischen Unterscheidung von Weg und Straße auch aus juristischer Sicht.

archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987; Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: *Burgenforschung aus Sachsen* 11 (1998), S. 56-73.

¹⁰⁸ Vgl. Aurig, Rainer: Zum Umschwung des sächsischen Straßenwesens im 18. Jahrhundert. In: *Sachsen 1763-1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen*. Hrsg. Uwe Schirmer. Beucha 1996 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 3), S. 172.

¹⁰⁹ Hopfinger, Veronika: Die alte Salzstraße von Regensburg nach Böhmen. Verlauf, wirtschaftliche Bedeutung, Funktionszeitraum. Der Abschnitt von Rötz bis Pilsen, Prag. In: *Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung* 8 (2002), S. 98.

¹¹⁰ Vgl. Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= *Göttinger Geographische Abhandlungen* 54), S. 110.

¹¹¹ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Rutkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: *Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege* 33 (2002), S. 264-297; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987.

¹¹² Bader, Karl S.: Ländliches Wegerecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland. In: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* N.F. 49 (1936), S. 400.

Eine Abhängigkeit der Begriffsterminologie von unterschiedlichen Auffassungen und Vorstellungen über die Landverkehrswege betonte Karlheinz Blaschke: „Wenn im späten Mittelalter von Straßen gesprochen wird, so darf dabei nicht an Straßen in heutigem Sinne gedacht werden. Es handelt sich vielmehr um gebahnte Fernwege.“¹¹³ Bernd W. Bahn schrieb zur selben Problematik: „Im 17. Jh., als es noch keinen Straßenbau in Deutschland gab, und an Eisenbahnen noch lange nicht zu denken war, kannte man als Verbindung zwischen Dörfern und Städten, Burgen und Häfen die Ortsverbindungs- und Fernwege, die zwar seit dem Mittelalter Straßen genannt wurden, mit der Vorstellung unserer Zeit von einer Straße aber nichts gemeinsam hatten.“¹¹⁴ Beide Aussagen verweisen deutlich darauf, dass Landverkehrswege, die aus unserer gegenwärtigen Vorstellung in Rückprojektion als Wege bezeichnet werden, im Mittelalter und der Neuzeit teilweise mit der Bezeichnung „Straße“ belegt waren. Selbst durch die älteste, sich auf den Untersuchungsraum beziehende Bestimmung über eine Einteilung der Landverkehrswege vom 2. Juli 1699, in der in Hauptlandstraßen und gemeine Straßen und Wege unterschieden wurde, ist keine eindeutige Begriffsabgrenzung zwischen Weg und Straße möglich.¹¹⁵ Eine begriffliche Unterscheidung kann deshalb, zusätzlich erschwert durch die differierenden Bezeichnungen in den schriftlichen Quellen selbst, nur subjektiven Charakter tragen.

Durch die vorgenommene Textanalyse ausgewählter Untersuchungen zur Thematik zeichnet sich eine rückwirkend definierte Begriffsabgrenzung ab, die auf den jeweiligen Forschungsthemen, -ansätzen und der Größe der Untersuchungsräume basiert. Letztere rangiert bei zahlreichen Arbeiten in engem Zusammenhang mit der Wahl des Straßen- oder Wegebegriffs für den Untersuchungsgegenstand selbst, wie folgende Beispiele demonstrieren: Dietrich Denecke umschrieb in seiner Darstellung „Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. [...]“ die Begriffe „Straße und Weg“ folgendermaßen: Eine Straße besaß die Bedeutung einer „[...] Verkehrsbahn, die dem Fernverkehr diene, die von jedermann benutzt werden durfte und die unter besonderem Recht und Schutz stand.“¹¹⁶ Das Wort „Weg“ „[...] besaß allgemeine Bedeutung und wurde auf Fernstra-

¹¹³ Blaschke, Karlheinz: Geschichte Sachsens im Mittelalter. 2. Aufl. Berlin 1991, S. 244.

¹¹⁴ Bahn, Bernd W.: Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland. In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998), S. 3.

¹¹⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 17, Loc. 34 324, Die eingegangenen Straßen, Brücken, Dämme und Wege des Churfürstenthums Sachsen und deren Reparatur, Vol. I. (= unpaginiert).

¹¹⁶ Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54), S. 110.

ßen, Nahverkehrs- und Wirtschaftswege in gleicher Weise angewendet.“¹¹⁷ Die in Deneckes Definition im Kontext mit dem Straßenbegriff auftretenden Begriffe „Verkehrsbahn und Fernverkehr“ wurden für die vorliegenden Ausführungen der Vokabel „Fernverkehrsweg“ gleichgesetzt. Laut Dietrich Deneckes Definition war eine Straße ein Fernverkehrsweg, den jeder nutzen durfte, der aber unter besonderem Recht und Schutz stand. Dem Begriff „Weg“ wurde dagegen eine allgemeine, auch auf die als Straßen bezeichneten Fernverkehrswege anwendbare Bedeutung zugeschrieben. Eine klare begriffliche Differenzierung zwischen Weg und Straße ist aus der Umschreibung nicht erkennbar. Die komplexe Charakterisierung der Wege setzte diese eher dem verallgemeinernden Verkehrswegebegriff gleich, ohne diesen selbst zu erwähnen. In der Gesamtdarstellung fand er jedoch bei allgemeinen Aussagen zur Thematik ebenso Anwendung wie im regionalen Untersuchungsteil¹¹⁸, der auf einem Untersuchungsraum mit geringer Flächengröße¹¹⁹ fußte. Dabei wurde entsprechend der Reichweite und der funktionalen Bedeutung im Verkehrswege- und Siedlungsnetz in Nah- und Fernverkehrswege unterschieden. Unabhängig von dieser Klassifizierung entschied sich Dietrich Denecke im Hinblick auf die Begriffswahl „Straße oder Weg“ für die Gesamtdarstellung – entsprechend der bereits angeführten Definition – für den Wegebegriff. Dies unterstreicht unter anderem der Gliederungspunkt „Das Wegenetz“¹²⁰, der ebenso mit „Das Straßennetz“ oder mit der neutraleren Bezeichnung „Das Landverkehrswegenetz“ hätte beschrieben werden können.

Auch in weiteren Forschungen mit geringer Untersuchungsraumgröße fiel die Begriffswahl für den Untersuchungsgegenstand zugunsten des Wegebegriffs aus. Als Beispiele seien die Veröffentlichungen von Karl Scheiblich (1930)¹²¹ und Herbert Steinmüller (2001)¹²² erwähnt. Bei Forschungen über innerstädtische Verkehrswege¹²³, die in den Quellen selbst bis ins 19. Jahrhundert häufig als Gassen, oder wenn sie gepflastert waren, als Steinwege bezeichnet wurden, trat die Anwendung des Straßenbegriffs in den Vordergrund, ebenso bei Untersuchungen, die sich thematisch mit dem Funktionsgefüge zwischen Landverkehrsweg, Verkehr,

¹¹⁷ Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54), S. 110.

¹¹⁸ Vgl. Denecke, Dietrich: a. a. O., S. 160-294 und Anhang, S. 295-422.

¹¹⁹ Die Fläche des Untersuchungsraumes basiert auf der kartographischen Grundlage von zwölf TK im Maßstab 1 : 25 000.

¹²⁰ Vgl. Denecke, Dietrich: a. a. O., S. 285-291.

¹²¹ Scheiblich, Karl: Von alten Wegen rings um Dresden. Geschichtliche Wanderfahrten 2. Dresden 1930. – Untersuchungsraum: Stadt Dresden und Umland.

¹²² Steinmüller, Herbert: Pöhl/i. V. Die Geschichte eines versunkenen Dorfes. Jocketa 2001. – Untersuchungsraum: Dorf Pöhl.

¹²³ Vgl. Needon, Richard: Alte Straßenzustände in sächsischen Städten. In: Wissenschaftliche Beilage der Leipziger Volkszeitung 1889, S. 417-419.

Transport, Markt, Siedlung und Handel beschäftigten. Letztere umfassten zumeist flächenmäßig große Untersuchungsräume, für die bezüglich des Untersuchungsgegenstandes der Straßenbegriff dem Terminus „Fernverkehrsweg“ gleichgesetzt wurde.¹²⁴

Ohne vorerst weitere untergeordnete Klassifikationen, die hauptsächlich aus verschiedenen Forschungsansätzen resultierten, zu berücksichtigen, kann für die Anwendung der Begriffe „Straße oder Weg“ in Abhängigkeit der Untersuchungsraumgröße zusammenfassend konstatiert werden: Mit Ausnahme innerstädtischer Forschungsthemen fand der Wegebegriff, entsprechend der verallgemeinernden Charakterisierung durch Dietrich Denecke¹²⁵, vorherrschend für Forschungen mit geringer Untersuchungsraumgröße Anwendung, in denen größtenteils die Landverkehrswege aller Ausdehnungen – die Nah- und Fernverkehrswege – betrachtet wurden. Im Gegensatz dazu beschränkten sich Forschungen größerer Untersuchungsräume mehrheitlich auf die Beschäftigung mit den Fernverkehrswegen, was sich schon allein mit der Realisierbarkeit innerhalb eines bestimmten Arbeitsumfanges begründet. In Anlehnung an Rainer Aurigs Klassifikation bezeichnet der Begriff „Fernverkehrsweg“ einen überregionalen Landverkehrsweg, der mit dem Straßenbegriff belegt ist. Regionale und lokale Landverkehrswege werden den Nahverkehrswegen zugeordnet, für die, zumindest für Letztgenannte, der Wegebegriff Verwendung findet. Problematisch gestaltet sich die Begriffsbestimmung „Straße oder Weg“ für regionale Landverkehrsverbindungen, wobei die Begriffsdiskussion zur Region keine unerhebliche Rolle spielt. Entsprechend der raumordnerischen Definition wird in der vorliegenden Forschungsarbeit als Region ein nach Wirtschafts- und Sozialstruktur funktional zusammengehöriges Gebiet verstanden. So können sich innerhalb territorialstaatlicher Grenzen verschiedene Regionen befinden, wie z.B. die Einzugsbereiche zentraler Orte (Marktorde des Nah- und/oder Fernhandels) oder Städte mit dem auf sie bezogenen agrari-

¹²⁴ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Aurig, Rainer und Uwe Beulig: Die Entwicklung vom Steig zur Straße vom 10. bis zum 14. Jh. zwischen Freiburger Mulde und Elbe. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1981; Billig, Gerhard: Altstraßenentwicklung und Burgenbau in Sachsen bis zum 10. Jahrhundert – Zusammenfassende Darstellung. In: Burgenforschung aus Dresden. Hrsg. Heinz Müller. Dresden 1990, S. 15; Billig, Gerhard und Renate Wißuwa: Altstraßen im sächsischen Vogtland. Plauen 1987 (= Schriftenreihe des Vogtlandmuseums 55); Denecke, Dietrich: Straßen und Wege im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Mensch und Umwelt im Mittelalter. Hrsg. Bernd Herrmann. 4. Aufl. Frankfurt am Main 1993, S. 207-223; Krüger, Herbert: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts nach zeitgenössischen Itinerar- und Kartenwerken (1500-1650). Kassel und Basel 1963 (= Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde 5); Simon, August: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart 1892; Straube, Manfred: Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jh. In: Sächsische Heimatblätter 19 (1973) 4, S. 182-189; Winkler, H[...]: Von den Handelsstraßen früherer Zeiten. In: Sächsischer Staatsbeamtenbund 2 (1912), S. 305-307; Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 57.

¹²⁵ Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54), S. 110.

schen Umland. Fallweise muss jedoch entschieden werden, ob die Nahverkehrsbahn regionaler Ausdehnung mit dem Straßen oder Wegebegriff belegt wird. Dabei sollte ihre funktionale Verflechtung mit den Fernverkehrswegen eine entscheidende Rolle spielen.¹²⁶ Außerdem ist die Nutzung der Fernverkehrswege durch den Nahverkehr und der Nahverkehrswege durch den Fernverkehr mit in Betracht zu ziehen, wie die Untersuchungen von Richard Fickert¹²⁷, Alexander Pätzold¹²⁸, Artur Speck¹²⁹, Renate Wißuwa¹³⁰ und Rainer Aurig¹³¹, die sich alle über einen größeren Untersuchungsraum erstreckten¹³² und als Untersuchungsgegenstand vorwiegend die mit dem Straßenbegriff belegten Fernverkehrswege behandelten, zeigten. Renate Wißuwa wies auf diese Problematik hin: „[...] alle Verkehrsverbindungen, die bis ins 18. Jh. entstanden sind, fallen unter Altstraßen. Wege stellen eine untergeordnete Kategorie mit örtlichem Charakter dar. [...] Schäfer bezeichnet Altstraßen als Landverbindungen ehemals überregionaler oder doch zumindest regionaler Verkehrsfunktion. Dabei erfüllten diese regionalen bzw. überregionalen Straßen in der Regel auch örtliche Verkehrsfunktion.“¹³³ Sich an die Begriffskategorisierung bezüglich der Größe des Untersuchungsraumes anlehnend, wurde für den Untersuchungsgegenstand vorliegender Darstellung untergeordnet unter den Begriff „Landverkehrsweg“ der Straßenbegriff gewählt. Dadurch sollte der betrachtete überregional bedeutende Gesamtstraßenzug (s. Kapitel 8.1), der in regional bedeutende Teilstraßenzüge untergliedert wurde (s. Kapitel 8.3), von den lokalen Landverkehrswegen unterschieden werden. Die Teilstraßenzüge bildeten mit Ausnahmen wiederum Abschnitte anderer überregional bedeutender Straßenzüge. Neben den begrifflichen Bestimmungen entsprechend des Untersuchungsraumes existieren auch allgemeine Klassifikationen historischer Verkehrswege. Sie resultieren aus unterschiedlichen Forschungsthemen und -ansätzen und wurden als allgemeine Klassifikation schwerpunktmäßig von Dietrich Denecke zusammengestellt (s. Tabelle 8).

¹²⁶ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989.

¹²⁷ Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442.

¹²⁸ Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916.

¹²⁹ Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N. F. 12 (1953), S. 131-174.

¹³⁰ Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987.

¹³¹ Aurig, Rainer: a.a.O.

¹³² Vgl. Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 99.

¹³³ Wißuwa, Renate: a. a. O., S. 7.

Tabelle 8

Klassifikation historischer Landverkehrswege
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach Denecke 1969¹³⁴)

Klassifikation	Verkehrsweg	Beispiel
Regionale Klassifikation		
	Fernverkehrsweg	Thüringer Straße
	Nahverkehrsweg	Verbindungsweg (z.B. Ort – Ort, Ort – Burg)
	lokaler Verbindungsweg	Weg innerhalb einer Gemarkung
	Ortsweg	Verkehrsweg innerhalb eines Ortes
Reliefbezogene Klassifikation		
	Höhenweg	Fastweg, Rennweg, Hoher Weg
	Hangweg	Unterer Weg, Oberer Weg
	Randweg	Hellweg
	Talweg	Grundweg
	Steig	Stieg
Klassifikation der Verkehrswege nach der Stellung im Verkehrsnetz		
	Hauptweg	Mittelweg
	Nebenweg	Beiweg, Seitenweg
	Querweg	
Klassifikation nach der natürlichen Beschaffenheit und der Art des Ausbaus		
	Naturweg	Hohlweg, Sandweg, Grasweg, Geleiseweg
	Kunstweg	Chaussee, Steinweg, Dammweg, Bohlenweg
Klassifikation nach der Art der genutzten Verkehrsmittel		
	Fahrweg	Karrenweg, Kutschenweg
	Saum-, Reit-, Fußweg	
Klassifikation nach der Funktionalität		
	überregionaler Weg	Pilgerstraße, Heerstraße, Handelsstraße
	regionaler Weg	kirchlicher Weg, Wirtschaftsweg, Landwirtschaftsweg; Weg regionalen Handels wie Salzweg
Jurisdiktionale Klassifikation		
	öffentliche Straße	Via regia, Königsweg, Reichsstraße, Geleitstraße
	marktgenossenschaftlicher Weg	Allmendeweg, Dorfweg, Privatweg

¹³⁴ Vgl. Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54), S. 111/112.

Renate Wißuwa gab in ihrer Klassifikation historischer Verkehrswege, „[...]“, die zur Bestimmung und Einordnung der Verkehrsrelikte notwendig ist und sich v.a. im sächsischen Mittelgebirgsraum bewährt hat [...]“¹³⁵, im Gegensatz zu Dietrich Denecke nur drei Klassifikationsebenen an (s. Tabelle 9).

Tabelle 9

Klassifikation historischer Landverkehrswege
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach Wißuwa 1998¹³⁶)

Klassifikation	Verkehrsweg	Charakteristik
Klassifikation nach dem Entwicklungsbild		
	Steig	Eingravierung in die Landschaft seit dem Neolithikum bis zum Frühfeudalismus Bedürfnissen von Reitern, Lasttieren und Fußgängern entsprechend
	hochmittelalterliche Straße	typisch für das 13. und 14. Jahrhundert vierrädriger Lastwagen fand Anwendung, Verkehrsmittel verursachten teilweise Hohlenbildung
	Geleitstraße	vornehmlich Ende des 14. bis zum 16. Jahrhundert Einengung durch Steinsetzung, Sperre oder Ausbesserung rechtliche Sonderstellung erreicht
	Poststraße	Anlegung Ende des 17./18. Jahrhunderts durch landesherrliches Dekret bei wichtigsten Poststraßen Ausbesserungen und Anlage von Straßengräben eingeeengte Trassierung
	Im 18. Jahrhundert existierten alle vier Arten nebeneinander.	
Klassifikation nach der Reichweite		
	örtlicher Verkehrsweg	Verbindung zwischen zwei Orten bzw. den örtlichen Verkehrsbedingungen dienend
	regionaler Verkehrsweg	Verbindung einzelner Orte in einem bestimmten Territorium
	überregionaler Verkehrsweg	Verbindung der Zentralpunkte des kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Lebens in einem Land untereinander sowie mit anderen Ländern
Klassifikation nach der Beschaffenheit		
	pendeln	natürliche Einengung
	trassiert gerichtet	ohne exakte seitliche Begrenzung
	eingeeengt	Begrenzung vom Zeichen bis zum Straßengraben, damit Notwendigkeit der Ausbesserung

Diese auf einem entwicklungsgeschichtlichen Forschungsansatz basierende Klassifikation Renate Wißuwas umfasst, verallgemeinernd dargestellt, alle angeführten Schwerpunkte der Klas-

¹³⁵ Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 66.

¹³⁶ Vgl. Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987, S. 7; Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56-73.

sifikation Dietrich Deneckes. Die Klassifikationsebene „Entwicklungsbild“ beinhaltet z.B. Angaben zum Relief, zur Beschaffenheit, zu Verkehrsmitteln und zur jurisdiktionalen Einordnung. Die Ebene „Reichweite“ subsumiert Aussagen zur Funktionalität, zur regionalen Klassifikation der Verkehrswege, zu ihrer Stellung im Verkehrswegenetz und die Ebene „Beschaffenheit“ liefert Angaben bezüglich der Beschaffenheit und des Ausbaus der Verkehrswege. Insgesamt dienen und dienen die auf einer praktischen Beschäftigung mit dem Untersuchungsgegenstand beruhenden allgemeinen Einstufungen Dietrich Deneckes und Renate Wißwas als wichtige Grundlagen für Forschungen zu den historischen Landverkehrswegen. Je nach Thematik, Forschungsansatz, Untersuchungsraum und Untersuchungszeitraum sowie Quellenlage wurden in den Untersuchungen zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung unterschiedliche Begrifflichkeiten angewandt, im Hinblick auf die interdisziplinäre und überregionale Diskussion sollte zukünftig jedoch versucht werden, das bestehende begriffliche Grundgerüst zu nutzen.¹³⁷ Besonders für die terminologische Festsetzung für Straße und Weg liefert es allgemeine Unterscheidungskriterien, die auf der mittelalterlich-frühneuzeitlichen juristischen Grobdifferenzierung fußen. Demnach war eine Straße ein öffentlicher Fernverkehrsweg, sie diente dem überregionalen Verkehr, konnte von jedem benutzt werden und stand unter königlichem bzw. landesherrlichem Schutz. Gleiches galt auch für regionale Landverkehrswege, die zumeist Teilstraßenzüge der Fernverkehrswege oder Nahverkehrswege mit regionaler Verkehrsfunktion sowie Anbindung an den Fernverkehr und damit an den Fernhandel waren.¹³⁸ Der Begriff „Weg“ symbolisierte regionale und lokale Verkehrsverbindungen, die meist keinen öffentlichen Charakter besaßen, oft der Bebauung der Flur bzw. der Verbindung zwischen Gebäuden, Dörfern und Nahmarktzentren ohne Fernhandelsfunktion dienten. Was die regionalen Verkehrswege angeht, muss eine begriffliche Festsetzung von Fall zu Fall geprüft werden. Diese rückprojizierende Begriffsbestimmung für Straße und Weg wurde nur deshalb notwendig, weil in schriftlichen und kartographischen Quellen des Mittelalters – abgesehen von oben genannter Differenzierung – keine einheitliche begriffliche Definition aufzu-

¹³⁷ Vgl. Aerni, Klaus: Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 11 (1993), S. 313-334; Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Bahn, Bernd W.: Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland. In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998), S. 3-9; Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108; Herzog, Steffen: Straßen, Wege, Steige/Pfade. Die Verkehrsverhältnisse in den Ländern Bautzen und Görlitz im Mittelalter. In: 650 Jahre Oberlausitzer Sechstädtebund 1346-1996. Hrsg. Gunther Oettel und Volker Dudeck. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Museumsvereins 25), S. 56-76; Lapsin, Elke: Die Entwicklung der Fernverkehrswege nach Böhmen im südlichen, durch den Bergbau gekennzeichneten Freiburger Raum von der Mitte des 12. Jh. bis zum ausgehenden 15. Jh. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1989; Wißwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56-73.

¹³⁸ Vgl. Aurig, Rainer: a. a. O.; Gräßler, Ingolf: a. a. O.

finden war, was zur Lösung des Problems hätte beitragen können. Der „Sachsenspiegel“¹³⁹, das bedeutendste Rechtsbuch des Mittelalters, führte z.B. beide Begriffe an, es hieß einerseits „[...] in einem enge wege [...]“¹⁴⁰ und andererseits „[...] koninges straze sal sin also breit, daz ein wagen deme anderen gerumen muge.“¹⁴¹ Aus der Bezeichnung „koninges straze“ kann geschlossen werden, dass den Landverkehrswegen im Eigentum des Königs der Straßenbegriff zugeordnet wurde. In schriftlichen wie kartographischen Quellen belegten dies Bezeichnungen wie „via regia“, „via imperii“ und „Hohe Straße“.¹⁴²

In den auf den „Sachsenspiegel“ folgenden Quellen fand der Straßenbegriff hauptsächlich auf die das Land durchziehenden Fernverkehrswege mit ihren verbindenden Straßenzügen Anwendung¹⁴³, auf denen von den Reisenden Abgaben in Form von Zöllen und Geleitsgeldern¹⁴⁴ gezahlt werden mussten. Dafür sollte ihnen der Schutz für ein sicheres Fortkommen geboten werden.¹⁴⁵ Das sogenannte Geleitsrecht gehörte ursprünglich zu den königlichen Regalien.¹⁴⁶ Seit etwa 1225 wurden die Landesherren mit diesem Recht beliehen. Diese verliehen es wiederum zum Teil an ihre Vasallen und Städte weiter. Die garantierte Sicherheit für die Zahler von Zoll- bzw. Geleitsgeldern sollte den Schutz vor Überfällen ebenso umfassen wie die wirkliche Instandhaltung der Landverkehrswege¹⁴⁷, die auch das sichere Fortkommen gewährleisten sollte. Für die überregionalen und regionalen Landverkehrswege wurden im Rahmen von

¹³⁹ Das Rechtsbuch „Sachsenspiegel“ lässt sich auf ein Privileg von Karl dem Großen zurückführen. Es war als Quelle des sogenannten Sachsenrechts in einigen Teilen Deutschlands (z.B. in Thüringen und Anhalt) bis zum Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches 1900 in Anwendung. Der Sachsenspiegel umfasste ein großes Rechtsgebiet (Landrecht, Lehnrecht). Im europäischen Osten besaß er großes Ansehen. Der Verfasser war, wie am Ende der Reimvorrede benannt, der ostsächsische Ritter Eike von Repgow (geb. 1180) aus Reppichau. Der Sachsenspiegel wurde mehrmals als überarbeitetes, gedrucktes Quellenwerk herausgegeben. – Vgl. u. a. Ebel, Friedrich (Hrsg.): Sachsenspiegel. Landrecht und Lehnrecht von Eike von Repgow. Nachdruck. Stuttgart 1999.

¹⁴⁰ Ebenda, S. 108.

¹⁴¹ Ebenda.

¹⁴² Parallel zu der Interpretation der Bezeichnung „Hohe Straße“ als einem dem Herrscher unterstehenden Landverkehrsweg existiert die Annahme, diese resultiere aus der geographischen Lage des Landverkehrsweges. In Zusammenhang mit dem Begriff der Niederen Straße erscheint die Annahme als logisch. Sie muss jedoch fallweise geprüft werden. Beide überregionale Landverkehrswege unterstanden jedenfalls dem Schutz des Herrschers, was sich in der Anwendung des Straßenbegriffes in der Namensbezeichnung verdeutlichte.

¹⁴³ Vgl. Blaschke, Karlheinz: Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen. In: Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer. Beucha 2000, S. 263-273.

¹⁴⁴ Die Zollzahlung war auf bestimmte Punkte ausgerichtet, wie auf den Ort des Handels oder den Markt. Das Recht, Handel zu treiben, wurde erkaufte. Es wurde indirekt eine Garantie für Marktfrieden gezollt. Im Laufe der Zeit kam es zum Verwischen von Zoll und Geleit (Geleitsgeld, Wegegelfennig, Wege-, Straßenzoll), spätestens ab der Zeit der Verleihung des Geleitsrechts an die Landesherren und Städte. In den Städten wurden häufig Wege- oder Pflastergeleit eingenommen. – Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 16, Loc. 34 324, Specification derer im Churfürstenthum Sachsen befindlichen Städte, Städtlein und Flecken und was jeden Orths an Wege- oder Pflaster-Gleithe erhoben wird, 1707-1715.

¹⁴⁵ Die Zahlungen von Zoll bzw. Geleit waren keine gesetzlich festgeschriebenen Pflichten, aufgrund der Unsicherheit auf den Straßen war es jedoch für deren Nutzer fast obligatorisch diesen Schutz zu beanspruchen.

¹⁴⁶ Regalien: im Mittelalter Bezeichnung für die ursprünglich dem König, später den Landesherren vorbehaltenen nutzbaren Hoheitsrechte, z.B. Zollregal, Marktregal.

¹⁴⁷ Ihr wurde jedoch – infolge finanzieller Belastungen, politischer Gründe (z.B. Fernhalten kriegerischer Heere von Territorien durch schlechte Landverkehrswege), baulicher Voraussetzung oder Desinteresse – kaum nachgekommen.

Erlassen¹⁴⁸ jeweils die Routen mit den unbedingt anzufahrenden Ortschaften benannt. Die Reisenden mussten diese Routen einhalten und sich an den jeweiligen Zoll- bzw. Geleitsstätten melden, um Zoll bzw. Geleit zu zahlen.¹⁴⁹ Damit wurde aus dem anfänglichen Geleitsrecht die Geleitspflicht.¹⁵⁰ Der Straßenzwang, den auch die sächsischen Landesherren beanspruchten, war somit eingeführt. Außer den Nennungen der anzufahrenden Ortschaften erfolgte keine nähere Beschreibung des Verlaufs dieser Fahrtrouten. Solch eine Überlieferung besäße jedoch für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung einen großen Quellenwert.

Für die Begriffsdiskussion zum Untersuchungsgegenstand erscheint in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass die mit Straßenzwang belegten Landverkehrswege in den schriftlichen Quellen zum Großteil als Straßen deklariert wurden (z.B. Hauptstraße, ordentliche Landstraße, Handelsstraße, Heerstraße, Geleitstraße, seit Einrichtung der Postkurse auch Poststraße). Zu den bereits seit dem Spätmittelalter mit dem Straßenbegriff belegten Landverkehrsweegen gehörten einige durchgehende Hauptadern des Verkehrs in Sachsen. Die wichtigste dieser frühen Straßen war die Hohe Landstraße, die aus Polen und Schlesien kommend über Breslau – Lauban – Görlitz – Bautzen – Kamenz – Hayn – Merschwitz (Elbübergang: Fähre) – Seerhausen – Oschatz – Wurzen – Leipzig oder Oschatz – Eilenburg – Leipzig oder Oschatz – Grimma – Leipzig weiter durch Thüringen nach Frankfurt am Main verlief.¹⁵¹ Weitere in den Quellen als Straßen bezeichnete Landverkehrswege waren:

die Niedere Landstraße¹⁵² (Leipzig – Eilenburg – Torgau – Finsterwalde – Spremberg – Sagan – Glogau – Polen) und deren abzweigende Straßenzüge,

die sogenannte Reichsstraße¹⁵³ (Bautzen – Bischofswerda – Weißig – Dresden – Gorbitz – Kesselsdorf – Grumbach – Freiberg – Oederan – Zwickau – Reichenbach – Plauen – Hof – Nürnberg – Regensburg),

¹⁴⁸ In vorliegender Forschungsarbeit wurden Befehle, Generale, Mandate und Verordnungen unter dem Begriff „Erlass“ zusammengefasst. Befehl: von einem Vorgesetzten erteilte Anweisung zu einem bestimmten Verhalten. General: allgemeine Anordnung. Mandat: Urkunde zur Regelung vorübergehender Rechtsgeschäfte, für jurisdiktionelle und administrative Zwecke, Auftrag, den der Auftraggeber einem Ausführenden erteilt. Verordnung: von Regierung oder Verwaltungsorganen erlassene Vorschrift. Erlass: Recht setzende Verfügung des Landesherren; Verwaltungsanordnung der Regierung oder einer hohen Behörde.

¹⁴⁹ Ausgenommen von diesen Zahlungen waren Fußgänger ohne Waren außer Juden über zehn Jahre (Leibzoll), deutsche Reichsfürsten, Adlige, Rittergutsbesitzer – bei Mitführung von Waren für ihren Hausstand oder von Selbsterbautem –, Beamte bei Amtsverrichtungen u. a.

¹⁵⁰ Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 138.

¹⁵¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703; ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

¹⁵² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703.

¹⁵³ Vgl. ebenda.

die Reitzenhainerstraße¹⁵⁴ auch Hohe Böhmisches Landstraße genannt (Magdeburg – Leipzig – Borna – Frohburg – Penig – Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Reitzenhainer Pass – Komotau – Prag).

Weiterhin wurden in den Quellen größtenteils folgende Verkehrsverbindungen als Straßen bezeichnet:

Leipzig – Borna – Frohburg – Altenburg – Zwickau,

Leipzig – Grimma – Colditz – Waldheim – Nossen,

Leipzig – Wurzen – Oschatz – Meißen – Dresden – Pirna – Nollendorfer Pass – Aussig,

Leipzig – Düben – Wittenberg – Berlin,

Dresden – Hayn – Mühlberg – Wittenberg – Berlin.¹⁵⁵

In den ältesten schriftlichen Quellen, die sich auf notwendige Reparaturen der Verkehrswege bezogen, waren ausschließlich die aufgelisteten Straßenzüge aufzufinden.¹⁵⁶ Für genannte Abschnitte dieser Straßenzüge bezüglich notwendiger Reparaturen oder Beschwerden über deren Zustand trat in den Quellen jedoch der Wegebegriff auf, was die Uneinheitlichkeit der Begriffsanwendung „Straße und Weg“ betonte. Eine definitive Unterscheidung zwischen Weg und Straße war nicht zu identifizieren. Die Unklarheit im Begriffsgebrauch exemplifizierte sich auch durch die an die Beamten gerichtete Forderung der kurfürstlichen Resolution¹⁵⁷ vom 7. März 1689, in den Amtsbüchern zu recherchieren und herauszuarbeiten, „welches nach Erheischung der Landesordnung die eigentlichen Landstraßen sein und von alters dafür gehalten wurden“.¹⁵⁸ Im Ergebnis der Recherchen erschien im Jahr 1691 ein Verzeichnis aller damals im Kurfürstentum Sachsen vorhandenen Landstraßen.¹⁵⁹ Aber trotz dieses Verzeichnisses-

¹⁵⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703.

¹⁵⁵ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 255a, Loc. 34 386, Die in ohnmaßgeblichen Vorschlag gebrachte neue Einrichtung bey dem Straßenbau in hiesigem Lande, jenige die hirzu anzustellenden Personen und deren rechte Gehalt und Zulagen 1763, Vol. I.

¹⁵⁶ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703; ebenda, Rep. XLI Gen. 75, Loc. 34 326, Verzeichniß der sämtlichen auf Leipzig zugehenden Heer- und Landstraßen nebst Bericht wegen der Grentz-Straße durch die Stadt Erfurth und Nürnberg in die Sechstädte, 1653; ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

¹⁵⁷ Resolution: Beschluss, Entschließung, Erklärung.

¹⁵⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703.

¹⁵⁹ Vgl. ebenda, Rep. XLI, Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sepr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

ses war die begriffliche Unterscheidung zwischen Straße und Weg nicht definiert und die Begriffsanwendung in den verschiedenen Quellen des Zeitraumes nicht einheitlich. Da im 17. und 18. Jahrhundert das Augenmerk besonders auf den dem Kommerz dienenden Hauptstraßen lag, schien eine Nennung des Wegebegriffs in Erlassen der oberen Verwaltungsebene bis zu diesem Zeitraum nicht notwendig. Im Schriftgut niederer Verwaltungsebenen und in juristischen Belangen traten aber beide Begriffe verstärkt nebeneinander auf, so z.B. bei Streitigkeiten über die Nutzung und Erhaltung der Verkehrswege oder bei Beschwerden über deren Zustand. Erst im Straßenbaumandat vom 28. April 1781 wurde eine begriffliche Abgrenzung zwischen Straße und Weg fixiert. Die Unterscheidung erfolgte in:

- „A) die durch alte Verordnungen und Mandate bestätigte, denen mit schweren Meßgüthern und Kaufmanns-Frachten beladenen Fuhrleuten innen zu haltende anbefohlene, und von einer Landes-Gränze zur andern durch die Haupt-Handels-Stadt zu Leipzig hindurch führende hohe Heer- Stapel- und Land-Straßen,
- B) die das innere Landes-Commercium von einer Manufaktur- oder Markt- Stadt zur andern befördernde, und von leichtern Fracht-Fuhrleuten sowohl als den Posten befahrene innere Commercial-Straßen, und endlich
- C) die zu Verführung der Naturalien nach den Städten sowohl als zu der übrigen Handthierung denen Landleuten dienende Communications-, Dorf- und Nachbar-Wege.“¹⁶⁰

Unter dem Straßenbegriff wurden in dieser Quelle Heer-, Stapel-, Land- und (innere) Kommerzialstraßen sowie die von den Posten genutzten Poststraßen genannt. Dies waren alles Landverkehrswege überregionaler und regionaler Bedeutung. Der Wegebegriff fand unter den Bezeichnungen „Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege“ Anwendung und bezog sich somit auf lokale und zum Teil auf regionale Landverkehrswege.

In die Entstehungszeit des Straßenmandats von 1781 fiel die beginnende Erarbeitung einer weiteren wichtigen Quellengruppe, die für die Recherchen zum Begriffsgebrauch von Straße und Weg wichtige Aussagen lieferte. Dies waren die „Sächsischen Meilenblätter“ und deren Beilagen (Entstehungszeit 1780-1811, Ergänzungen bis 1825).¹⁶¹ Die Analyse der für die vor-

¹⁶⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

¹⁶¹ Nur das im Sächsischen Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden befindliche Dresdner Exemplar der Meilenblätter besitzt die Beilagen zur Quellengruppe. – Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Dresdner Exemplar der Sächsischen Meilenblätter und deren Beilagen [Makro]Nr. 1-467, weitere Verweise werden nur mit Nr. angegeben.

liegende Arbeit genutzten kartographischen Quelle der Meilenblätter und der zugehörigen schriftlichen Beilagen (s. Kapitel 5.2) ließ erkennen, dass zwischen den Beilagen und den Meilenblättern selbst keine vollständige begriffliche und inhaltliche Identität existiert, was aus späteren Ergänzungen in der kartographischen Quelle resultieren könnte. Die Übereinstimmungen und Differenzen im Begriffsgebrauch des genutzten Quellenteilbestandes veranschaulicht folgende Tabelle.

Tabelle 10

Begriffsnutzung „Straße und Weg“ in den ausgewerteten Sächsischen Meilenblättern und deren Beilagen (Dresdner Exemplar)¹⁶²
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Beilagen zu den Meilenblättern (schriftliche Quellen)	Meilenblätter (kartographische Quelle)
Straßenbegriff	
Beistraße	nicht genannt
Chaussee	Chaussee
Hauptstraße	nicht genannt
Heerstraße	Heerstraße
Kommerzialstraße	Kommerzialstraße
Landstraße	Landstraße
Poststraße	Poststraße
Straße	nicht genannt
Wegebegriff	
Dorfweg	Dorfweg
Fahrweg	nicht genannt
Feldweg	Feldweg
Hauptkommunikationsweg	nicht genannt
Kommunikationsweg	Kommunikationsweg
Nachbarweg	nicht genannt
Verbindungsweg zwischen Dörfern	Verbindungsweg
Weg durch Waldungen/Waldweg/Holzweg	Waldweg
Zechensteig, Fußsteig	Fußsteig

Aus dem Vergleich der Begriffsanwendung in den Meilenblättern und deren Beilagen mit der im Straßenmandat von 1781 ergab sich – von der stärkeren Differenzierung abgesehen – eine begriffliche Übereinstimmung in der Einteilung der Landverkehrswege. Dies betraf die Begriffe „Kommerzialstraße, Landstraße, Heerstraße“ sowie „Kommunikationsweg, Dorfweg und Nachbarweg“. Letzterer wurde jedoch nur in den Beilagen zu den Meilenblättern und im Straßenmandat erwähnt. Deutlich zeigte sich, dass in dem Straßenmandat, den Meilenblättern und deren Beilagen in überregionale und teils regionale Landverkehrswege als Straßen und lokale sowie teils regionale Landverkehrswege als Wege unterschieden wurde. Somit hatte sich Ende

¹⁶² Für vorliegende Arbeit ausgewertete Meilenblätter und Beilagen s. Kapitel 5.2.

des 18. Jahrhunderts eine in den besprochenen Quellen dokumentierte begriffliche Unterscheidung zwischen Straße und Weg herausgebildet.

Abschließend sollen die Benennungen von Landverkehrswegen nach den auf ihnen hauptsächlich transportierten Gütern erwähnt werden, wozu Salzstraße¹⁶³, Silberstraße und Kohlenstraße gehörten. Besonders in den kartographischen Quellen waren Namen von Landverkehrswegen, die auf ihre funktionale oder ehemalige funktionale Bedeutung schließen ließen, aufzufinden. Dazu gehörten z.B. Kirchstraße, Kirchweg, Badstraße. Bei diesen Bezeichnungen sollte für eine Begriffsdiskussion „Straße oder Weg“ jedoch der Einzelfall bezüglich des jeweiligen Untersuchungsraumes geprüft werden, was durch die im Straßenmandat von 1781 genannte Kategorisierung auch rückwirkend geschehen kann.

4 Methodik

„Die Vielfalt der Quellen machte es notwendig, diese zunächst zusammenzustellen und kritisch auf ihren Wert hin zu untersuchen. Sie sind nicht von vornherein selbstverständlich gegeben, sondern die Entdeckung und Erschließung von Quellenbereichen und Untersuchungsmethoden ist heute noch eine der grundlegenden Aufgaben der Wegforschung.“¹⁶⁴

Die methodische Herangehensweise in der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung ist von der Thematik, dem Ziel der Untersuchung, der Abgrenzung des Untersuchungsraumes und dem Untersuchungszeitraum abhängig. Das Grundanliegen sollte jedoch immer der umfassende interdisziplinäre Ansatz mit seinem großen Quellenspektrum sein. In diesem Sinn erfolgten im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit die Kooperation mit Wissenschaftlern auch anderer Fachgebiete sowie quellenkritische Betrachtungen und Auswertungen zahlreicher Quellen unterschiedlichster Gattungen (s. Kapitel 5). Dabei war es ein besonderes Anliegen, hauptsächlich aus dem Untersuchungszeitraum stammende Quellen zu nutzen.

¹⁶³ Böhmen bezog so viel Salz aus dem nördlichen Tiefland, sodass einige aus dem halleschen Salzraum führenden Straßen, die meist Salztransport vermittelten, „Salzstraße“ hießen.

¹⁶⁴ Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54), S. 27.

Im Fokus der Forschungen standen die Rekonstruktion des Verlaufs und die Charakterisierung des Beispielstraßenzuges als ein Kulturlandschaftselement des Untersuchungsraumes sowie die Dokumentation von Veränderungen an dem Verkehrsweg und deren Ursachen (s. Kapitel 8 und 9). Letztere fanden durch die Methode des Längsschnittverfahrens¹⁶⁵ ihre Aufnahme (s. Kapitel 9.2 und 9.5). Außerdem wurden die verkehrsorientierten Einrichtungen als Einzelelemente der Kulturlandschaft inventarisiert (s. Kapitel 8.3 und Anlagen 1 bis 8). Da die Kulturlandschaftselemente ständigem Wandel unterworfen waren und sind, muss betont werden, dass die Inventarisierung gegenwärtig genutzte¹⁶⁶ und nicht mehr genutzte¹⁶⁷ Elemente früherer Kulturlandschaften involvierte. Der Vergleich der erarbeiteten Ergebnisse bildete die Grundlage für die Charakteristik der Landverkehrswege und des mit ihrer Entwicklung in Verbindung stehenden kursächsischen Straßenwesens im Untersuchungszeitraum (s. Kapitel 8 und 9).

Für diese Untersuchung wurden mit der retrospektiven Analyse und der synchronrestrukturierenden Analyse zwei Arbeitsmethoden der Historischen Geographie gewählt, die einander ergänzen und die Ergebnisse präzisieren können. Erstere Analyse ist die genetische Betrachtung, die vom frühesten sicher fassbaren formalen und funktionalen Zustand ausgeht und auf Rückprojektion basierend die Rekonstruktion der Kulturlandschaftselemente vornimmt. Die synchronrestrukturierende Analyse inventarisiert alle relevanten Faktoren der jeweiligen Zeitepochen. Dieses methodische Vorgehen innerhalb der historisch-geographischen Verkehrswegeforschung beschrieb bereits Friedrich Bruns im Jahr 1967: „Man muß [...] versuchen, eine [...] frühneuzeitliche Routenangabe als Grundlage zu nehmen und dann die punkthaften oder Kurzstreckenbelege in diese Route einbauen. Die bei dieser Route übrigbleibenden kleinen Lücken in der Belegkette kann man meist mit Hilfe von Karten des 17. und 18. Jh. oder gar frühen 19. Jh. füllen; bei letzteren muß darauf geachtet werden, daß es sich nicht um chausseerte Strecken handelt.“¹⁶⁸

Der vorliegenden Abhandlung lag die These zugrunde, dass ein Großteil der im Spätmittelalter bestehenden Städte, zu denen auch die Betrachteten gehören, durch Ansiedlungen von Fern-

¹⁶⁵ Das Längsschnittverfahren ist eine Arbeitsmethode zur Darstellung der Geschichte (z.B. ausgewählter Landschaften, Regionen) auf der Grundlage der Setzung von Zeitschnitten, wie sie für vorliegende Forschungsarbeit in Kapitel 9.2 erfolgte.

¹⁶⁶ Zu den noch genutzten inventarisierten Kulturlandschaftselementen gehören auch einzelne Brücken.

¹⁶⁷ Zu den nicht mehr genutzten Kulturlandschaftselementen gehören z.B. die Meilensteine.

¹⁶⁸ Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: *Hansische Handelsstraßen*. 2. Textband. Köln und Graz 1967 (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. XIII (1967) 2), S. 99/100.

händlern an geeigneten Punkten der Fernhandelsstraßen entstanden sind.¹⁶⁹ Solche geeigneten Punkte waren z.B. günstige Übergangsmöglichkeiten über die Fließgewässer (Furten). Das spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Netz von überregional bedeutenden Verkehrswegen gliederte somit ein Netz von Städteverbindungen. Die Kulturlandschaftselemente „Straße und Stadt“ bildeten für die Untersuchung eine unabdingbare Einheit, was nicht zuletzt die Quellenauswahl widerspiegelte. Unter dem Gesichtspunkt des Beziehungsgefüges Stadt und Verkehrsweg (s. Kapitel 8.2) und unter Berücksichtigung weiterer, für den Untersuchungszeitraum eng mit dem Straßennetz in Verbindung stehender Elemente der Natur- und Kulturlandschaft wurden entsprechende Betrachtungsfaktoren festgelegt, die teilweise mithilfe eines für die vorliegende Untersuchung entwickelten Inventarisierungsleitfadens ihre Aufnahme fanden (s. Tabelle 11 und Anlagen 1 bis 8).

Tabelle 11

Inventarisierungsleitfaden
(Entwurf: Gränitz)

Stadt älteste(r) überlieferte(r) Stadtplan/Stadtgrundriss/ -ansicht		Name Titel, Entstehungszeit	
Stadtmauer		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug	Ausfallstraßen, die relevant für Bei- spielstraßenzug	Stadttorname	Straßenverbindung nach
Nikolaikirche		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
Hospital, wenn in Verbindung mit Beispielstraßenzug stehend		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
Flussübergänge: Furten, Brücken, Fähren		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
Zoll		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
Geleit		vorhanden/nicht vorhanden nähere Angaben	
älteste nachgewiesene Herbergen am Beispielstraßen- zug		Name	Standort/älteste Er- wähnung (schriftlich)

Die Ergebnisse der Inventarisierung, die infolge der bestehenden Quellensituation und durch Überprägungen nicht das vollständige Erscheinungsbild des Landverkehrsweges im Untersuchungszeitraum widerspiegeln können, bildeten die Grundlage für die Erschließung weiterer Quellenbestände und die Rekonstruktion des Gesamtstraßenzuges. Zur Aufbereitung der In-

¹⁶⁹ Vgl. Blaschke, Karlheinz: Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen. In: Leipzig, Mitteleuropa und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer, Beucha 2000, S. 263-273.

ventarisierungsergebnisse für die Bearbeitungsthematik erhielten die von dem betrachteten Gesamtstraßenzug berührten Städte, beginnend mit Naunhof, arabische Ziffern. Der jeweilige Teilstraßenzug zwischen den Städten wurde mit einer römischen Ziffer belegt (s. Tabelle 12 und Kartenbeilage). Unabhängig von der vorliegenden Forschungsarbeit eröffnen die Inventarisierungsergebnisse außerdem die Möglichkeit zur Erstellung von Inventaren der aufgenommenen Einzelfaktoren (s. Anlagen 9, 11 und 12).

Tabelle 12

Beispielstraßenzug: Städte und Teilstraßenzüge (s. Kartenbeilage)
(Entwurf: Gränitz)

Stadt	Ziffer	Straßenzug ... – ...	Ziffer
Leipzig	Ausgangsort	Leipzig – Naunhof	I
Naunhof	1	Naunhof – Grimma	II
Grimma	2	Grimma – Leisnig	III
Leisnig	3	Leisnig – Hartha	IV
Hartha	4	Hartha – Waldheim	V
Waldheim	5	Waldheim – Hainichen	VI
Hainichen	6	Hainichen – Oederan	VII
Oederan	7	Oederan – Sayda – Deutscheinsiedel	VIII
Sayda	8		

5 Quellen

„Vielfältig sind die Arten der Quellen, die uns die Existenz und den Verlauf von historischen Verkehrsverbindungen anzeigen.“¹⁷⁰

5.1 Historische Kartenwerke, Karten, Pläne, Risse, Stiche

Für die Erarbeitung der Thematik waren die historischen Kartenwerke und Karten eine aussagekräftige Quellengruppe.¹⁷¹ Zu ihnen gehörten die im Ergebnis der ersten kursächsischen Landesvermessung (1586-1634) von Matthias Öder und ab 1600 bis zu seinem Tod gemeinsam mit Balthasar Zimmermann erarbeiteten Kartenblätter, anfangs „Ur-Öder“ seit Balthasar Zimmermanns Mitarbeit „Öder-Zimmermannsche-Karten“ genannt.¹⁷² Da die Darstellung der Verkehrswege jedoch nicht das Ziel¹⁷³ dieser Landesvermessung war, weisen die Karten nur dann Straßenzüge auf, wenn diese als Grenzmarkierungen oder Geländeorientierungen dienten. Zusammen mit anderen Quellen bildeten sie dennoch wichtige zeitgenössische Aussagequellen. Die im Ergebnis der zweiten kursächsischen Landesvermessung (1712-1730) unter der Leitung von Adam Friedrich Zürner entstandenen, 1756 im Atlas Augusteus der Chursächsischen Lande¹⁷⁴ erschienenen Karten fungierten als eine weitere wichtige Quellengruppe. Sie beinhalten erstmals eine umfassende Darstellung des kursächsischen Landverkehrswebsites, die durch Anwendung einer neuen Messmethode auf genaue Messungen auch der schwer bzw. zeitweise unbefahrten Wege basiert (s. Kapitel 9.2.3).

¹⁷⁰ Herzog, Steffen: „... die hohe und die niedere Landstraß aus Polen und Schlesien“. Augenschein-, Bild- und Streitkarten als Quellen der Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 109.

¹⁷¹ Heft 1 des Jahres 2006 der Sächsischen Heimatblätter liefert umfangreiche Auskünfte über historische sächsische Karten, Kartenwerke und deren Entstehungsgeschichte sowie über die kartographische Umsetzung von Themen zur sächsischen Regionalgeschichte speziell im Rahmen des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen und des Vogtlandatlases. – Vgl. Sächsische Heimatblätter. Zeitschrift für Sächsische Geschichte, Denkmalpflege, Natur und Umwelt 52 (2006) 1. Hrsg. Verlag Klaus Gumnior im Auftrag des Kulturbundes Landesverband Sachsen e.V. und eines Redaktionskollegiums. Dresden.

¹⁷² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Öder-Zimmermann [Makro]Nr. 668–701; Öder, Matthias: Ältester Sächsischer Atlas. Um 1586-1614. Hrsg. S[...] Ruge. Dresden 1882; Bönsch, Fritz: Die erste kursächsische Landesaufnahme. Beiheft zu den Karten H 4.1. und H 4.2. des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2005; Stams, Werner: Die erste kursächsische Landesaufnahme. Karten H 4.1 und H 4.2 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2003.

¹⁷³ Das Ziel der Landesvermessung war die Erstellung einer genauen Besitzstandskarte als politisch-administratives Generalinventar Kursachsens für die Staatsverwaltung. – Vgl. Moser, Jana: Mit dem fünften Rad am Wagen. Historische Landesaufnahmen im sächsischen Raum. In: Sächsische Heimatblätter 52 (2006) 1, S. 63-68.

¹⁷⁴ Zürner, Adam Friedrich: Atlas Augusteus der Chursächsischen Lande. Amsterdam 1756.

Als weiteres wichtiges Kartenwerk wurden für die vorliegenden Forschungen die im Verlauf der Militärisch-topographischen Landesaufnahme (1780-1811) und in deren Folge bis 1825¹⁷⁵ entstandenen Sächsischen Meilenblätter¹⁷⁶ genutzt. Der Grund für ihre Entstehung war die Notwendigkeit einer genauen Geländebeschreibung für militärische Zwecke. Der Quellenwert der Meilenblätter besteht besonders in der Fixierung der Verkehrswegesituation kurz vor der Chausseierungsphase, die mit zahlreichen Veränderungen im Landschaftsbild verbunden war. Sie liefern außerdem umfangreiche Aussagen zu Ortschaften und Einzelhäusern, hydrographischen Verhältnissen, Waldungen, Wiesen, Hutungen und Bergen. Diese inhaltliche Aussagefülle bezüglich der Betrachtungsfaktoren wird zusätzlich durch den hohen Genauigkeitsgrad der topographischen Aufnahmen kompensiert.

Die Meilenblätter, die nie nachgedruckt wurden, existieren in drei handgezeichneten Exemplaren unterschiedlichen Umfangs. Das sind das Dresdner Exemplar¹⁷⁷ (ehemals Exemplar des Topographischen Bureaus des Ingenieurs-Corps; Generalstabsexemplar), das Berliner Exemplar¹⁷⁸ (ehemals Exemplar im Privat Cabinet des Königs) und das Freiburger Exemplar¹⁷⁹ (ehemals für den Bedarf der kurfürstlichen Bergverwaltung bestimmt). Im Sächsischen Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden (Dresdner Exemplar), im Sächsischen Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig (Freiberger und Berliner Exemplar in gegenseitiger Ergänzung) und im Bergarchiv Freiberg (Freiberger Exemplar) stehen den Nutzern Makrofiche-Aufnahmen zur Verfügung. In der Staatsbibliothek zu Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz kann die Nutzung des Berliner Exemplars durch hochwertige Farbkopien erfolgen. Die Initialisierung der Origi-

¹⁷⁵ Die Große Topographische Landesaufnahme wurde bis 1804 unter Major Ludwig Friedrich Aster durchgeführt. In Zusammenhang mit den Bayerischen Erbfolgekriegen und veränderter Kriegführung bestand die Notwendigkeit einer topographisch genauen Aufnahme des Grenzgebirges der böhmisch-sächsischen Grenze mit seinen Pässen, das erhebliche militärische Bedeutung besaß. Die Aufnahme war anfangs wahrscheinlich nur dafür beabsichtigt. Sie wurde aber auf das übrige Land ausgeweitet. Es bestand das Ziel, eine vollständig, topographisch genaue Grundlage des Landes zu schaffen für militärische und kameralistische Zwecke wie den Berg-, Straßen- und Wasserbau. Die Landesaufnahme wurde bis zum Krieg 1806 ohne Unterbrechungen durchgeführt. 1808 und 1811 wurde sie in kleinerem Maßstab fortgesetzt (1 : 30 000), schließlich ruhte sie durch den Krieg ab 1812, bis schließlich von 1821 bis 1825 die noch fehlenden sächsischen Districte aufgenommen wurden. Im Ergebnis der Landesaufnahme waren bis 1811 entstanden: 370 mehrfarbig handgezeichnete Blatt (Größe 56,5x56,5 cm) im Maßstab 1 : 12 000. – Vgl. Brunner, Hans: Wie Sachsen vermessen wurde. Die Meilenblätter und die kursächsische Landesvermessung von 1780 bis 1825. Eine Geschichte der topographischen Kartographie in Sachsen. Dresden 2002 (= Dresdner Kartographische Schriften 5); Brunner, Hans: Die Sächsische Landesaufnahme von 1780 bis 1825. Beiheft zu den Karten H 12.1. und H 12.2. des Atlas zu Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2005.

¹⁷⁶ Die Bezeichnung „Meilenblätter“ leitet sich aus dem Gebietsumfang von einer Quadratmeile im Gelände ab, deren topographische Details Aussagen jeweils auf einem Blatt, dem sogenannten Meilenblatt (auch Quadratmeilenblatt), dargestellt wurden.

¹⁷⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Dresdner Exemplar der Sächsischen Meilenblätter und deren Beilagen: Originale und Makrofiche.

¹⁷⁸ Staatsbibliothek Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz – Kartenabteilung, M 14433 und M 14433/1: Berliner Exemplar der Sächsischen Meilenblätter: Originale und Kopien.

¹⁷⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Bergarchiv Freiberg, 40044, Generalrisse: Freiburger Exemplar der Sächsischen Meilenblätter: Originale und Makrofiche.

nalquellen selbst ist, aufgrund von deren teilweise sehr schlechtem Zustand und dem Anliegen des Bestandsschutzes, an allen genannten Standorten stark eingeschränkt.

Als Quellengrundlage für die Bearbeitung des Forschungsthemas wurde das Dresdner Exemplar der Meilenblätter gewählt, weil es die größte Originalität und Vollständigkeit besitzt. Außerdem verfügt es als einziges Exemplar über die sogenannten Beylagen (Beilagen) zu den Meilenblättern, die als aussagereiche schriftliche Quellen mit in die Auswertung einbezogen wurden (s. Kapitel 5.2). Eine solche zugehörige Beilage wurde zu je einem Meilenblatt in dessen Aufnahmezeit erstellt, die Datierung umspannt demzufolge den Zeitraum von 1780 bis 1811 sowie für die Nachfolgeblätter die Zeit bis 1825. Die Beilagen beinhalten wichtige statistische Angaben zu jedem Ort sowie weitere schriftliche Ausführungen zu den in den Meilenblättern kartographisch dargestellten Fakten. Sie bilden eine wertvolle Ergänzung der Inhalte, für die eine kartographische Darstellung an ihre Grenzen stößt.

Das ausgewertete Dresdner Exemplar der Meilenblätter war das gesamte 19. Jahrhundert hindurch bis zu den Neuvermessungen, die in Vorbereitung der ersten Messtischblätter durchgeführt wurden, die Grundlage der Topographischen Karten in Sachsen. Die einzelnen Meilenblätter erfuhren eine ständige Aktualisierung sowie erhielten durch spätere Nachträge die Ergänzungen von Höhenlinien und -zahlen, Eisenbahnlinien und neu entstandenen Siedlungen, wodurch ihr ursprüngliches Aussehen ständigem Wandel unterworfen war. Im Originalzustand sind lediglich die Blätter erhalten, deren Darstellungen ehemals kursächsische Gebiete betreffen, die 1815 in andere Gebietsstände übergegangen waren. Im Zeitraum von 1819 bis 1860 wurde auf der Grundlage des Dresdner Exemplars der Meilenblätter der Topographische Atlas des Königreichs Sachsen (Maßstab 1:57 600) gestochen, der nach seinem Hauptbearbeiter Jakob A. Herrmann Oberreit (Leiter der Militärplankammer) die Bezeichnung „Oberreitscher Atlas“¹⁸⁰ trägt. Er enthält die meisten Einträge der Meilenblätter sowie aktualisierte Angaben seiner Entstehungszeit. Im Vergleich der Einträge zum Verkehrswegenetz war erkennbar, dass im Oberreitschen Atlas eine höhere Anzahl von Chausseen als in den älteren Meilenblättern identifizierbar ist. Der Zeitraum der intensiven Chausseebildungsphase in Sachsen ließ sich somit auch anhand dieser kartographischen Quellen nachvollziehen.

¹⁸⁰ Oberreit, Jakob A. H.: Topographischer Atlas des Königreichs Sachsen. Dresden 1836-1860.

Die Meilenblätter lieferten bezüglich des Untersuchungsthemas wichtige Aussagen zum Verlauf der Landverkehrswege, deren Darstellung eine hohe topographische Genauigkeit aufweist. Zudem konnte durch die Beschriftung an der jeweiligen Signatur des betreffenden Landverkehrsweges dessen weiterer Verlauf über das Darstellungsgebiet hinaus abgelesen werden. Mittels unterschiedlicher Signaturen verdeutlichte sich eine Klassifikation der Straßen und Wege (s. Tabelle 10). Außerdem lieferte die Quellengruppe für das Untersuchungsthema wesentliche Angaben zu den Siedlungen, ihrer Lage bezüglich der Verkehrswege sowie deren Verlauf innerhalb der Siedlungen. Die Aufnahme des Gewässernetzes verdeutlichte Beziehungen zwischen dem Verlauf der Fließgewässer und dem der Landverkehrswege und ließ Gewässerdurch- (Furten) und Gewässerübergangsstellen (Brücken, Fähren) erkennen. Durch die spätere Einzeichnung der Höhenangaben in die Meilenblätter konnten Aussagen zur Verkehrsführung bezüglich des Reliefs getroffen werden. Die Verlaufslinien der künstlich angelegten Chausseen verlaufen im Kartenbild z.B. geradlinig bzw. leicht geschwungen, die der älteren Verkehrswege hingegen größtenteils welliger. Daraus konnte geschlossen werden, dass die Chausseen in ihrem Verlauf unabhängiger vom Relief waren als die älteren Landverkehrswege, die sich weitestgehend an dieses angepasst hatten. Durch die Einzeichnung der Waldgebiete und Forsten in das Kartenbild waren außerdem Zusammenhänge zwischen diesen und den Verkehrswegen ablesbar, wozu z.B. die Führung eines Verbindungsweges zwischen einem Holzplatz und einem weiteren Verkehrsweg gehört, was auf die Abfuhr von Holz zu Bau- oder Handelszwecken schließen ließ. Die Angaben zu Standorten von Steinbrüchen lieferten eine quellenmäßige Grundlage zur Recherche bezüglich der Abfuhr von Baumaterialien für Bau und Ausbesserungen von Verkehrswegen. Auch die erwähnten Straßennamen sind für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung von Belang (s. Kapitel 5.5). Die nicht kontinuierlich eingezeichneten Standorte von Chausseehäusern, Zollhäusern, Geleitseinnahmen, Hospitälern, Gasthöfen, Ausspannen und Raststätten lieferten für einzelne Teilstraßenzüge einige Aussagen. Insgesamt sei nochmals betont, dass die weitestgehend topographische Genauigkeit der Darstellung sowie der umfangreiche Inhalt der Meilenblätter eine wichtige Quellengrundlage zur Themenbearbeitung bildeten.

Eine weitere Quellengruppe waren die Flurkrokis.¹⁸¹ Aus ihnen wurden in Rückprojektion und unter Einbeziehung anderer Quellengruppen Aussagen zur Thematik gewonnen, z.B. über das Vorhandensein und die Verlaufsrichtung von Verkehrswegen in den Fluren sowie über Ge-

¹⁸¹ Flurkrokis = Flurkarten der sächsischen Flurvermessung von 1835 bis 1841 und deren Folgekarten. – Vgl. Gränitz, Frauke: Die Flurkrokis/Flurcroquis (Flurübersichtskarten) in Sachsen, dargestellt am Beispiel Großzschocher. In: Leipzig im Kartenbild. Sonderband Leipziger Kalender. Hrsg. Stadt Leipzig, Stadtarchiv. Leipzig 2001, S. 73-79.

wässer und Gewässerübergangsstellen. Die Katasterpläne lieferten Angaben über die Verkehrswege innerhalb der Dorfgemarkungen. Für den Aspekt der Straßenzüge, die sich im 17. und 18. Jahrhundert in das System der Poststraßen einordneten (s. Kapitel 8.3)¹⁸², wurden die speziell die Postkurse und Poststraßen des Untersuchungsraumes darstellenden, im 18. Jahrhundert entstandenen kartographischen Quellen herangezogen.¹⁸³ Erwähnt seien die „NEUE CHUR SAECHSISCHE POST CHARTE [...]“¹⁸⁴ von Adam Friedrich Zürner und die „Neue Reise-Charte durch Sachsen zu bequemen Gebrauch [...]“¹⁸⁵ von J[ohann] G. Schreibern. Außerdem sind sogenannte Ämterkarten zu nennen, in denen teilweise Verkehrswege eingezeichnet wurden. Ein Beispiel für diese Quellengruppe ist die um 1750 entstandene Karte „Amt Leipzig“¹⁸⁶ von Matthäus Seutter.

Die 1997 von Steffen Herzog als zu beachtende Quellengruppe für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung erwähnten Augenschein-, Bild- und Streitkarten¹⁸⁷, die in größerer Anzahl aus dem 16. und 17. Jahrhundert stammen, fanden für die vorliegende Untersuchung keine Verwendung, da ihre topographische Genauigkeit als zu gering erachtet wurde. Außerdem boten sie gegenüber den Aussagen der bereits genannten Quellen keine ergänzenden Fakten.¹⁸⁸

Hinsichtlich der Wechselbeziehungen „Landverkehrsweg und Stadt“ (s. Kapitel 8.2 und 8.3) wurden wichtige Aspekte aus Plänen, Rissen, Zeichnungen und Stichen der Städte abgelesen. Die Kombination mit den Inhalten vor allem der schriftlichen Quellen (s. Kapitel 5.2) führte zu wesentlichen Aussagen zum Verhältnis „Stadtstruktur und Verkehrsweg“. Im Folgenden seien einige instrumentalisierte Beispiele dieser Quellengruppen aufgelistet: der „Plan von Leisnig“¹⁸⁹ aus dem Jahr 1753, der „Grundriß E. E. und Hochweisen Raths der Stadt Leipzig

¹⁸² Betrifft für den Beispielstraßenzug nach Akten des Zeitraumes von 1722 bis 1726 die Abschnitte Leipzig – Naunhof (I), Naunhof – Grimma (II), Grimma – Leisnig (III), Leisnig – Hartha (IV), Hartha – Waldheim (V), Waldheim – Hainichen (VI), Hainichen – Oederan (VII), Oederan – Sayda (VIII), die teilweise unterschiedlichen Postkursen angehörten.

¹⁸³ Vgl. Stams, Werner: Postkarte von dem Königreich Sachsen, 1825. Beiheft zur Karte H 16 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig und Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig, Dresden 1998.

¹⁸⁴ Zürner, Adam F.: NEUE CHUR SAECHSISCHE POST CHARTE [...]. 1. Ausgabe [Dresden 1718].

¹⁸⁵ Schreibern, J[ohann] G.: Neue Reise-Charte durch Sachsen zu bequemen Gebrauch. Leipzig [um 1720].

¹⁸⁶ Seutter, Matthäus: Amt Leipzig. [o. O.] um 1750.

¹⁸⁷ Vgl. Herzog, Steffen: „... die hohe und die niedere Landstraß aus Polen und Schlesien“. Augenschein-, Bild- und Streitkarten als Quellen der Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 109-128.

¹⁸⁸ Augen-, Bild- und Streitkarten: Vogelschauzeichnungen mit topographisch ungenauen Angaben zu Flussübergängen und von Landverkehrswegen durchzogenen Orten (Nennung der Ortsnamen).

¹⁸⁹ Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. Gezeichnet 1753. Abdruck 1924.

Weichbildes, [...]“ von 1675¹⁹⁰, die Federzeichnung „Leisnig um 1629“¹⁹¹ von Wilhelm Dilich. Letztere gehört zu 132 Stadtansichten, die im Zeitraum von 1626 bis 1629 als Federzeichnungen von Wilhelm Dilich angefertigt wurden.¹⁹² Ihr Quellenwert bestand neben der sie auszeichnenden detailtreuen Genauigkeit darin, dass sie vor dem Dreißigjährigen Krieg mit seinen starken Zerstörungen entstanden und somit die früheren Stadtstrukturen und deren bedeutende Objekte sowie die auf die Städte zuführenden Verkehrswege widerspiegeln, was durch lateinische Beschreibungen kompensiert wird.¹⁹³ Zum Vergleich und zur Ergänzung der aus kartographischen Quellen gewonnenen Aussagen waren unter anderem die schriftlichen Quellen von großer Bedeutung.

5.2 Schriftliche Quellen

Für diese Untersuchung bildeten die Beilagen zu den Meilenblättern eine wichtige schriftliche Quellengruppe, die wie unter Kapitel 5.1 bereits erwähnt, nur zum Dresdner Exemplar existiert. Je Meilenblatt wurde in dessen Entstehungszeitraum (1780-1811, für Nachfolgeblätter bis 1825) eine solche Beilage angefertigt. In ihrem Aufbau sind diese Beilagen untereinander identisch. Die erste Seite dient als strukturiertes Deckblatt, das mit Nummer und angeführten Ortsnamen das Meilenblatt benennt, zu welchem die jeweilige Beilage gehört. Außerdem wird auf ihm das Aufnahmejahr sowie der Name und Status des Bearbeiters genannt. Nach dem Deckblatt folgen die Seiten mit den inhaltlichen Angaben. Das sind tabellarisch erfasste statistische Angaben zu den Orten sowie unter dem Stichwort „Anmerkungen“ subsumierte allgemeine Beschreibungen der natur- und kulturlandschaftlichen Verhältnisse, die sich in folgende Rubriken gliedern:

- I. Von Straßen und Wegen,
- II. Von (den) Bergen und (An)Höhen,
- III. Von Wässern,
- IV. Von Waldungen.

¹⁹⁰ Mayer, Jacob: Grundriß E. E. und Hochweisen Rathes der Stadt Leipzig Weichbildes, [...]. Gezeichnet 1675. – Stadtarchiv Leipzig, RRA (F) Nr. 81.

¹⁹¹ Dilich, Wilhelm: Leisnig um 1629. Gezeichnet um 1629. – Vgl. Richter, Paul E. und Christian A. C. Krollmann (Hrsg.): Wilhelm Dilichs Federzeichnungen kursächsischer und meißnischer Ortschaften aus den Jahren 1626-1629. Dresden 1907 (= Schriften der Königlich Sächsischen Kommission für Geschichte 13).

¹⁹² Wilhelm Dilich wurde vom Kurfürst Johann Georg I. die Ausgestaltung des großen Saals im Dresdner Schloss angetragen. Auf Dilichs Vorschlag sollten über dem Hauptsims Gemälde der vornehmsten Städte des Landes Meißen und des Kurkreises angebracht werden. Diese Zeichnungen fertigte er jeweils vor Ort an.

¹⁹³ Vgl. Richter, Paul E. und Christian Krollmann (Hrsg.): Wilhelm Dilichs Federzeichnungen kursächsischer und meißnischer Ortschaften aus dem Jahre 1626-1629. 3 Bände. Dresden 1907.

Im quellenkritischen Vergleich der für diese Forschungsarbeit genutzten Beilagen wurde festgestellt, dass sich die Anmerkungen in ihrer Quantität stark unterscheiden. Sie reichen von bloßen Nennungen bis zur ausführlichsten Beschreibung. Für die Untersuchungen lieferte jedoch jede Variante verwertbare Fakten. Entsprechend der Bearbeitungsthematik wurden vorherrschend die Anmerkungen „Von Straßen und Wegen“ ausgewertet. Auch sie ließen Unterschiede in Quantität und im Begriffsgebrauch erkennen, was auf eine vom jeweiligen Bearbeiter subjektiv abhängige Beurteilung der Landverkehrswege schließen ließ. Unabhängig davon sind die Meilenblattbeilagen mit ihrer Aussagefülle bezüglich ihres Entstehungszeitraumes eine wertvolle Quellengruppe für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung, die Kulturlandschaftsforschung und die Regionalgeschichte Sachsens. Für diese Abhandlung wurde deshalb, mit Ausnahme des Straßenabschnitts um Oederan, zu dem keine Beilagen der Meilenblätter zugänglich waren¹⁹⁴, der entsprechende Quellenbestand für den Beispielstraßenzug ausgewertet (s. Tabelle 13).

Tabelle 13

Inhalte der Meilenblattbeilagen bezüglich des Beispielstraßenzuges
(Zusammenstellung: Gränitz)

„Beilage zu der Quadrat-Meile [...] worinnen (in welcher) liegen [...]“	Jahr ¹⁹⁵
„Sayda etc.“ ¹⁹⁶ , „Purschenstein etc.“ ¹⁹⁷	1786
„Lippersdorf etc.“ ¹⁹⁸ , „Zetha, Voigtsdorf etc.“ ¹⁹⁹	1787
„Haynichen, Berthelsdorf, Gersdorf, etc.“ ²⁰⁰	1790
„die Dörfer Grünberg, Lichtenberg, Reichenbach, Greifendorf, Lüttdorf, Naundorf, Gruna, Mossheim, Arnsdorf, Schlegel, Dittersdorf, Boehrigen und Etzdorf“ ²⁰¹	1799
„die Stadt Leipzig, Gohlis, Euteritzsch, Abt Naundorf, Schoenfeld, Reudnitz, Anger, Volckmarsdorf, Crottendorf, Strassenhäuser bey Thonberg, Strassenhäuser bey Volckmarsdorf, Sellerhausen, Stüntz, Braunsdorf und die Vorwerge Thonberg oder Uebelessen, Brand und Pfaffendorf“ ²⁰² , „Stötteritz, Melckau, Probstheyda, Zwey-Naundorf, Zuckelhausen, Holzhausen, Baalsdorf, Städtlein Liebertwolckwitz und Klein-Pößnau“ ²⁰³ , „Seyffertshayn, Groß-Pößnau, Fuchshayn, Thräna und Köhra“ ²⁰⁴	1802
„Wolfshayn, Beicha, Brandis, Cämerey, Klein Steinberg, Albrechtshayn, Eicha, Erdmannshayn, Naunhof und Ammelshayn“ ²⁰⁵ , „die Stadt Grimma und die Dörfer Hohnstaedt, Burgberg, Gros Pardau, Neunitz, Kloster Nimpfchen, Kalitzsch, Höffgen, Schadel, Gros Bothen und Schkortitz“ ²⁰⁶ ,	1803
„Staudnitz, Klinga, Gros-Steinberg, Beyersdorf, Grethen und Rothes Vorwerk“ ²⁰⁷	1804

¹⁹⁴ Dies betraf: Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 246 und 273.

¹⁹⁵ Entstehungsjahr der jeweiligen Meilenblattbeilage.

¹⁹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 351.

¹⁹⁷ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 371.

¹⁹⁸ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 301.

¹⁹⁹ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 328.

²⁰⁰ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 220.

²⁰¹ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 195.

²⁰² Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 19.

²⁰³ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 28.

²⁰⁴ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 42.

²⁰⁵ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 43.

²⁰⁶ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 81.

²⁰⁷ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 62.

„Beilage zu der Quadrat-Meile [...] worinnen (in welcher) liegen [...]“	Jahr ²⁰⁸
„die Dörfer Böhlen, Brees oder Brößnitz, Draschwitz, Dürrweitzschen, Frauendorf, Groß und Klein Böhlig, Keußelwitz, Kuckeland, Leipnitz, Motterwitz, die Dörfer Muschau, Nauberg, Ostrau, Pabsdorf, Poischwitz, Ragerwitz, Seydewitz, Zeunitz, Zschockau, Zschoppach ²⁰⁹ , „die Stadt Leisnig und die Dörfer Altenhof, Alt Leisnig, Arras, Beyersdorf, Brösen, Clemen, Doberquitz, Doberschwitz, Fischendorf, Görnitz, Hasenberg, Hetzdorf, Kalthausen, Kieselbach, Korpitzsch, Leuterwitz, Marschwitz, Meinitz oder Mainz, Minkwitz, Naundorf, Neudörfchen, Paudritzsch, Polditz, Leuterwitz mit Boxdorf, Röda, Sitten, Tautendorf, Tragnitz, Wiesenthal, Zennowitz, Zeschwitz, Zollschwitz ²¹⁰ , „das Städtchen Hartha, die Dörfer Diedenhayn, Flemmingen, Gersdorf, Kloster Buch, Lauschka, Gr. und Kl. Limmritz, Nauhayn, Pfarrhäuser, Queckhayn, Reinhardtsthal, Richzenhayn, Saalbach, Steina, Töpel, Wallbach, Wendishayn, Westewitz, Wölsdorf ²¹¹ , „die Stadt Waldheim und die Dörfer Meinsberg, Schoenberg, Neuhausen, Gros Limmritz, Zigra Forchheim, Gebersbach, Knobelsdorf, Masseney, Vorwerk Masseney, Grünberg, Rudelsdorf, Heyda, Otdorf, Lüttdorf, Richzenhayn und Ehrenberg ²¹² “	1821

Zu den ausgewerteten Inhalten der betreffenden Meilenblattbeilagen gehörten z.B. Angaben über den baulichen Zustand, den Straßenzustand allgemein, zur Unterhaltung, zur Breite, zur Befahrbarkeit in Zusammenhang mit der Witterung, über die Verknüpfung zwischen Verkehrsweg, Bodenbeschaffenheit und Relief und zur Frequentierung. In folgender Tabelle werden diese präsentiert (s. Tabelle 14). Ihre direkten Bezüge zu den Teilstraßenzügen finden sich unter den entsprechenden Kapiteln (s. Kapitel 8.3, 9.2 und 9.5).

Tabelle 14

Inhalte der genutzten Meilenblattbeilagen bezüglich der Landverkehrswege
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Inhalt	Beispiele
baulicher Zustand	mit großen Steinen beworfen, gehörige Steinauffuhr, mit Steinen belegt, mangelnde Steinauffuhr etwas hohl und steinig lehmig, etwas mit Kies gemischt Chaussee, chausseemäßig und in gerader Richtung gebaut, chausseemäßig gebaut, fast gänzlich chausseemäßig gebaut größtenteils mit Abzugsgräben versehen
Straßenzustand	teils löchrig, übler Zustand, übel beschaffen, schlechter Zustand, nicht in gutem Stande, nicht in bestem Zustand, von schlechter Beschaffenheit, nicht von guter Beschaffenheit, nicht von sonderlicher Beschaffenheit, schlecht, sehr schlecht, ganz schlecht, durchgängig schlecht, leicht schlecht, beynahe schlecht, nicht befriedigend beschaffen, ist nicht zum besten, der Reparatur schwernötig, schwer zu befahren, ausgefahren in fahrbarem Zustand, in ziemlich guten Stand, für mittelmäßig zu achten, völlig gutem Stande, sehr gut, gut, mitunter gut, meistens von guter Beschaffenheit, für Fuhrwesen von leidliche Beschaffenheit, nicht ganz schlecht von verschiedener Güte grundlos, hohl, steinig
Breite	hinlängliche Breite, nur die Breite eines gewöhnlichen Dorfweges

²⁰⁸ Entstehungsjahr der jeweiligen Meilenblattbeilage.

²⁰⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 98.

²¹⁰ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 120.

²¹¹ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 146.

²¹² Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 170.

Inhalt	Beispiele
Unterhaltung	teilweise unterhalten, leidlich unterhalten, wird verbessert, nicht gehörige Unterhaltung, ist mancher Verbesserung unterworfen, an den meisten Stellen gebessert auf königliche Kosten erhalten, von angrenzenden Grundbesitzern zu unterhalten, von angrenzenden Kommunen zu unterhalten, von Kommunen auf königliche Kosten unterhalten, von angrenzenden Kommunen zu besorgen [...] erhalten dazu nötigen Steine auf königliche Kosten, durch Amtsuntertanen auf königliche Kosten
Befahrbarkeit im Zusammenhang mit der Witterung	nur bei trockener Witterung gut zu befahren, bei trockener Witterung leidlich zu passieren, nur bei trockener Witterung in leidlicher Verfassung, bei trockener Witterung befahrbar gut zu passieren, leidlich zu passieren, beschwerlich zu passieren, übel zu passieren, kann nicht passiert werden, sehr schwer zu befahren bei nasser Witterung übel zu passieren, bei nasser Witterung leicht schlecht (wegen lehmigen Boden), besonders bei nasser Witterung sehr schlecht, bei nasser Witterung beschwerlich zu befahren, bei anhaltendem Regen [...] schwerlich zu passieren, bei eintretender Nässe [...] wegen mangelnder Steinauffuhr [...] leicht schlecht, doch noch bei nasser Witterung zu befahren, bei nasser Witterung noch leidlich zu passieren [...] da lehmige Boden etwas mit Kies gemischt, wegen des fast durchgängig leimigten Bodens bei anhaltender Nässe grundlos bei hohem Wasserstand [...] gar nicht zu passieren [...] weil Furt unsicher wird
Zusammenhang „Verkehrsweg – Bodenbeschaffenheit – Relief“	wäßriger und modriger Boden, lehmiger Boden den Berg hinan, gehet Berg an, über den Berg, über die Höhe, schlägt sich über die Höhe, fast überall auf beträchtlichen Höhen, schlägt sich hinunter, den Berg hinunter, wendet sich über die Höhe, in der ebenen Gegend, sehr durchschnittene Situation in gerader Richtung, gerade, chaussemäßig
Frequentierung	immerfort befahren, wenig befahren, nicht sehr befahren, mehr als alle befahren, stark befahren

Außerdem wurden für die Untersuchung Privilegien²¹³ (z.B. für Niederlage, Stapel, Erhebung von Zoll und Geleitsgeldern), Generale²¹⁴, Mandate²¹⁵ (z.B. bezüglich Straßenzwang, Straßenerhaltung), Befehle²¹⁶ und Verordnungen²¹⁷ (z.B. zur Straßennutzung, zu Zöllen und Geleiten), Rechnungen von Ämtern und Räten der Städte, Gerichtsakten, Straßenbauakten, Schriftgut zu Straßenstreitigkeiten, Beschwerden über Straßenzustände sowie weitere schriftliche Aufzeichnungen ausgewertet. Dabei stand hauptsächlich die Nutzung von Archivalien der im Sächsischen Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden befindlichen Aktenbestände des Finanzarchivs, des Geheimen Rats, des Geheimen Kabinetts sowie des Amts Freiberg, von Teilen der im Sächsischen Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig befindlichen Aktenbestände der Ämter Leipzig, Grimma, Leisnig und Rochlitz sowie von Archivalien der Stadtarchive der vom untersuchten Straßenzug berührten Städte im Vordergrund. Zur Ergänzung dieser Recherchen erfolgten

²¹³ Privileg: Sonderrecht unter Ausschluss anderer Rechte.

²¹⁴ General: allgemeine Anordnung (s. Kapitel 3.2).

²¹⁵ Mandat: Urkunde zur Regelung vorübergehender Rechtsgeschäfte, für jurisdiktionelle und administrative Zwecke; Auftrag, den der Auftraggeber einem Ausführenden erteilt (s. Kapitel 3.2).

²¹⁶ Befehl: von einem Vorgesetzten erteilte Anweisung zu einem bestimmten Verhalten (s. Kapitel 3.2).

²¹⁷ Verordnung: von Regierung oder Verwaltungsorganen erlassene Vorschrift (s. Kapitel 3.2).

Quellenauswertungen in Gemeindearchiven und Museen. Als zeitgenössische Quellen dienten zudem ausgewählte Werke der Reiseliteratur.²¹⁸ Sie untermauerten hauptsächlich Aussagen zur Schilderung landeskundlicher Verhältnisse des ausgehenden 18. Jahrhunderts. Johann K. Riesbeck beschrieb z.B. in seiner anonym verfassten Reisebeschreibung „Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland“²¹⁹ den Zusammenhang zwischen Landesnatur und wirtschaftlicher Entwicklung im Erzgebirge sehr eindrucksvoll (s. Kapitel 6).

5.3 Altstraßenreste

Eine weitere Quellengruppe für die Rekonstruktion von historischen Landverkehrswegen und damit für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung sind die Altstraßenreste (z.B. Hohlwege, Erd- und Knüppeldämme, Erdbrücken). Im Gegensatz zu den bisher besprochenen Quellen gehören sie zu den Spuren in der Landschaft, die jedoch infolge von Überprägungen nur noch in geringer Zahl aufzufinden waren (s. Kartenbeilage). Für die vorliegende Untersuchung wurden nur die aufgenommen, die sich im unmittelbaren Umfeld des für den Untersuchungszeitraum rekonstruierten Beispielstraßenzuges befanden bzw. Bestandteile von ihm bildeten (s. Kapitel 8.3.7, 8.3.8). Diese Kulturlandschaftselemente waren Hohlwege bzw. Hohlwegabschnitte, die durch natürliche Grundlagen nur noch lokal in gebirgigen Gegenden, hauptsächlich im Wald erhalten sind. Sonst wurden sie bis auf wenige verflachte Ausprägungen eingeebnet. Ihre Entstehung vollzog sich im Zusammenhang mit der Wirkung der Verkehrsmittel auf den natürlichen Untergrund: Da der mittelalterlich-frühneuzeitliche Lastwagen nicht über eine sogenannte Schleifbremse verfügte, sondern die Räder bei der Abfahrt vom Berg durch Hemmschuh oder Hemmkette blockiert wurden, kam es zu Bodenaufbruch und Bodenverschiebung. Dies verhinderte die Bildung einer Vegetationsdecke. Durch die Krafteinwirkungen angespannter Pferde beim Befahren eines Berges wurde die Bodenoberfläche weiter gelockert, was eine Angriffsfläche für Erosion und damit für Rinnenbildung besonders durch den Wasserablauf bot. Die entstandenen Rinnen erhielten durch weitere verkehrsbedingte Krafteinwirkungen eine Hohlenform. Somit war ein Hohlweg entstanden. Teilweise wurden solche Hohlwege später mit Steinen ausgebessert oder als Fahrbahnen befestigt. In solchen Fällen können sie noch Bestandteile von gegenwärtigen Landverkehrswegen sein.

²¹⁸ Tiefer gehende Informationen über die Entwicklung vorherrschend der das Erzgebirge reflektierenden Reiseliteratur des 18. und 19. Jahrhunderts liefert der von Uwe Hentschel verfasste Artikel „Das Erzgebirge im Spiegel der Reiseliteratur des 18. und 19. Jahrhunderts“. – Hentschel, Uwe: Das Erzgebirge im Spiegel der Reiseliteratur des 18. und 19. Jahrhunderts. In: Mitteldeutsches Jahrbuch der Kultur und Geschichte 12 (2005), S. 77-95.

²¹⁹ Riesbeck, Johann K.: Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland. Hrsg. Jochen Golz. Berlin 1976.

5.4 Verkehrsorientierte Einrichtungen

Inventarisierungsfaktoren zur Thematik waren die verkehrsorientierten Einrichtungen. Zu ihnen gehörten Herbergen, Gasthäuser, Ausspannen, soziale Einrichtungen (z.B. Hospitäler), Zoll- und Geleitseinnahmestellen, Poststationen, Fähren, Stadttore, Brücken, Wegweiser, Meilensteine und -säulen. Einige der genannten Einrichtungen waren noch am Beispielstraßenzug aufzufinden (s. Kapitel 8.3, Anlagen 1 bis 8 und Kartenbeilage). Dazu zählten z.B. historische Brücken, einige Gasthäuser sowie Meilensteine und -säulen. Letztgenannte entstanden durch eine spezielle Form des Verkehrs und Straßenwesens, durch das Postwesen, was für den Untersuchungszeitraum wesentliche Anhaltspunkte für die historisch-geographische Verkehrswegeforschung schuf (s. Kapitel 9.2.3). Auf nicht mehr vorhandene Relikte konnte durch die Auswertung schriftlicher und kartographischer Quellen geschlossen werden. Dazu gehörten z.B. ehemalige Gasthäuser (s. Kapitel 8.3, Anlagen 1 bis 8 und 12). Ihr Bestehen war z.T. in historischen städtischen Quellen nachweisbar. Gleiches betraf Aussagen zu sozialen Einrichtungen wie den Hospitälern, die sich meist vor den Toren der Städte an den großen Ausfallstraßen befanden. Die durch die Quellen belegten Stadttore der mittelalterlichen Stadtbefestigungen zeigten mit ihren Standorten häufig die richtungsmäßige Fortführung der Verkehrswege an. Außerdem wiesen ihre Namen meist auf die am Verkehrsweg nächstliegende Stadt hin (s. Kapitel 5.5).

5.5 Namengut

Die Nutzung des Namenguts als Aussagequelle beschränkte sich in der vorliegenden Untersuchung auf die unter Kapitel 5.4 bereits erwähnten Stadttornamen mit ihrer Beziehung zu den Verkehrswegen (s. Kapitel 8.3 und 10) sowie auf die in den kartographischen und schriftlichen Quellen angeführten Bezeichnungen des Beispielstraßenzuges (s. Kapitel 8.3 und Anlage 10). Namenkundliche Indizien generierten z.B. Straßenbezeichnungen mit Hinweisen auf Ziel- bzw. Herkunftsort. So ist anzunehmen, dass beispielsweise ein als Grimmaische Straße bezeichneter Verkehrsweg nach Grimma führte (s. Kapitel 8.3.1). Die Straßenbezeichnungen wiesen häufig auf das Haupttransportgut ihrer Nutzer hin. Für den Untersuchungsraum war ein solches Beispiel der Name „Salzstraße“ (s. Kapitel 8.3.3). Diese Bezeichnung trugen häufig Verkehrswege, auf denen aus dem halleischen Salzraum Salz in größeren Mengen transportiert wurde. Damit verdeutlichte sich deren funktionale Verflechtung mit Handel und Gewerbe.²²⁰

²²⁰ Vgl. Aurig, Rainer: Namenkunde und Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 83-96.

Existierten zwei Straßenzüge in ähnlicher Verlaufsrichtung, wovon einer zusätzlich zu seinem Straßennamen mit dem Adjektiv *alt* belegt wurde, so ist im Hinblick auf die Datierung wahrscheinlich, dass dieser der ältere der beiden Verkehrswege war (s. Kapitel 8.3.3). Ein Beispiel für die Charakteristik der Beschaffenheit bzw. des Bauzustands ist die Anführung der Bau- bzw. Befestigungsmaterialien im Namen (z.B. Steinstraße oder -weg; s. Kapitel 8.3.1). In solchen Fällen muss jedoch genau geprüft werden, ob es sich tatsächlich um das Befestigungs- bzw. Baumaterial handelte oder um ein Haupttransportgut der Straßennutzer. Aussagen zur Straßenführung im Gelände sind z.B. durch Bezeichnungen wie „obere Straße“ identifizierbar (s. Kapitel 8.3.8). Dadurch könnte angenommen werden, dass diese an einer Höhe oberhalb eines anderen Verkehrsweges verlief. Anhaltspunkte für die funktionale Einordnung lieferten unter anderem Bezeichnungen wie „Poststraße und Kommunikationsweg“. Um einer Fehlinterpretation vorzubeugen, wurden all diese Indizien für diese Arbeit nur mit ergänzender Prüfung durch Aussagen anderer Quellen angewandt.

6 Landverkehrswege und Straßenwesen als Faktoren der Regionalgeschichte

„[...] es mußte alle partheien von freundt und feindt erdulden, sie speisen, auflösen, fördern und haußen lassen [...]; was an den straßen lag, mußte bluten, [...]“²²¹

„Die Geschichte der Menschheit ist immer auch die Geschichte ihrer Wege und Straßen, denn es gibt keinen Verkehr im menschenleeren Raum.“²²² Der Aussage entsprechend ist die Geschichte der Landverkehrswege und des Straßenwesens Bestandteil der sächsischen Regionalgeschichte. Dieses Kapitel widmet sich deshalb den allgemeinen Wechselbeziehungen zwischen Landverkehrswegen, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung im Kurfürstentum Sachsen von 1648 bis 1800, bevor im Kapitel 8 ein Beispielstraßenzug als geprägter und prägender Faktor der Kulturlandschaft im Untersuchungszeitraum vorgestellt wird. Unter anderem darauf bezugnehmend beschäftigen sich die Kapitel 7 und 9 mit speziellen Themen²²³ des kursächsischen Straßenwesens als Teil der sächsischen Regionalgeschichte.

²²¹ Bönhoff, Leo (Hrsg.): Die Kriegschronik. Sachsen mit Erzgebirge: nach dem Originalen der „Deutschen Kriegschronik“ des Erzgebirgsschronisten des 17. Jahrhunderts Magister Christian Lehmann, 1916. Scheibenberg 1998.

²²² Dreyer-Eimbcke, Erika.: Alte Straßen im Herzen Europas. Könige, Kaufleute, Fahrendes Volk. Frankfurt/Main 1989, S. 9.

²²³ Zum Beispiel: Entwicklung Straßenwesen und Verkehrsmittel, Straßenwesen im Spiegel des Regierungsinteresses, rechtliche Bestimmungen, Finanzen, Kontrollorgane, Straßenerhaltung und -bau, Sicherheit.

Da die Straßenverbindungen in ihrer Genese Teile des jeweiligen Raumes und seiner Geschichte sind, diese beeinflussen und selbst beeinflusst werden, ist es notwendig, die historischen Hauptentwicklungslinien des Untersuchungsraumes darzustellen. Allgemein wird davon ausgegangen, dass ein enges Wechselverhältnis zwischen Naturraum, Verkehrswegeentstehung, Besiedlung, Wirtschaft und gesellschaftlicher Entwicklung besteht. Für die Ausprägung der Kulturlandschaft in dem Zeitraum vom Hochmittelalter bis zur Frühneuzeit war die intensive Beeinflussung des Naturraumes durch Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftstätigkeit des Menschen kennzeichnend. Die Siedelbewegung zwischen Saale und Görlitzer Neiße geschah entlang alter Verkehrsbahnen, deren älteste dieses Gebiet in Ost-West-Richtung durchzogen. Mit dieser Besiedlung setzte die territorialpolitische Entwicklung Sachsens ein. Durch die häufige Nutzung einzelner Strecken bildeten sich erste Wege. Besonders die alten Fernwege waren Ausgangspunkte für die Anlage von Siedlungen. Aus Handelsplätzen kristallisierten sich oft Kaufmannssiedlungen heraus. Größtenteils konstituierten sich aus ihnen seit dem Hochmittelalter Städte, deren Funktionen vorherrschend Handel und Warenerzeugung waren. Die Landverkehrswege bildeten ein weitmaschiges Netz. Mit der arbeitsteiligen Wirtschaft entstand jedoch zunehmend eine größere Notwendigkeit der Verbindung zwischen Stadt und Land: Die Städte benötigten Landprodukte wie Nahrungsmittel, in der Stadt erzeugte Waren mussten aufs Land transportiert werden. Der regionale Handel gewann an Bedeutung, bildete sich jedoch erst im Spätmittelalter – in der Zeit der zweiten Stadtgründungswelle²²⁴ – intensiver aus. Aus handelspolitischer Sicht entstanden die Nahmarktnetze. In diesem Zeitraum erfolgte eine Akzentverschiebung von der landwirtschaftlichen zu der sich im stetigen Aufschwung befindenden gewerblichen Wirtschaft. Der durch Pest, Agrarkrise und Abwanderung in die Städte ausgelöste Wüstungsprozess auf dem Lande wurde ein wichtiger Faktor für die gewerbliche, wirtschaftliche und verkehrsmäßige Prägung der Kulturlandschaft. Die Nahmarktnetze kennzeichnen neben den bisherigen Verbindungen „Land – Stadt“ verstärkt die Verbindungen zwischen den Städten, die zunehmend von ländlicher Arbeit geprägt waren. Durch den Aufschwung des Ackerbürgertums kam es aufgrund landwirtschaftlicher Tätigkeit und dazu benötigter Nutzflächen zur Änderung des Stadtbildes.

Neben dem regionalen Handel entwickelte sich der überregionale Handel weiter. Produzierte Waren mussten abgesetzt, Rohstoffe und fremde Waren angeliefert werden, was die intensive Nutzung der Fernverkehrswege notwendig machte. Einzelne Städte waren bestrebt, Handels-

²²⁴ Während der zweiten Stadtgründungswelle entstanden zunehmend Landstädte, deren Funktion der Warenaustausch zwischen Stadt und Land war. Dies waren somit vorwiegend Städte mit Nahmarktfunktion. Die während der ersten Stadt-

vorteile und somit finanzielle Vorteile durch bestimmte Privilegierungen zu erreichen. Dazu gehörten unter anderem die Stapel- und Niederlagsrechte, die den einzelnen Städten im Mittelalter verstärkt verliehen wurden (z.B. Leipzig: allgemeines Stapelrecht, Grimma: Stapelrecht für Floßholz). Sie beinhalteten den Zwang, bei einer Berührung des festgelegten Umkreises um die jeweilige Stadt oder bei Benutzung bestimmter Wege, die Waren für eine festgelegte Zeit in der jeweiligen Stadt niederzulegen und zum Kauf anzubieten. Für die Städte lohnenswert war dies besonders hinsichtlich der Fernhandelsprodukte. Der Untersuchungsraum wurde aufgrund seiner zentralen Lage von mehreren Fernstraßen durchzogen. Einen bedeutenden Verkehrszug (Ost-West) bildete der alte Heer-, Handels- und Pilgerweg *via regia*²²⁵ (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 Geleite²²⁶ 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 Landesherren bezüglich ihrer Handelstätigkeit, z.B. durch Messeprivilegien²²⁷. Die Straßenzüge des bedeutenden Verkehrsweges *via regia* verliefen im Untersuchungsraum wie folgt:

Leipzig – Dahlen – Strehla – Großenhain – Kamenz – Bautzen – Weißenberg – Reichenbach – Görlitz,

Leipzig – Naunhof – Grimma – Mutzschen – Oschatz – Strehla,

Leipzig – Taucha – Eilenburg – Torgau,

Bautzen – Löbau – Reichenbach,

Stadtgründungswelle gebildeten Städte waren dagegen vorwiegend Städte mit Fernhandelsfunktion.

²²⁵ In der Vertragsurkunde des Markgrafen Heinrich des Erlauchten und des Bischofs Konrad von Meißen vom 22. Mai 1252 erstmals als „*strata regia*“ bezeichnet. – Vgl. *Codex diplomaticus Saxoniae Regiae* II, 1 Urkunden des Hochstifts Meissen (962-1356). Hrsg. E[...]. C. Gersdorf. Leipzig 1864, Nr. 165.

²²⁶ Geleit = seitens der Staatsgewalt in jeweiligen Staatsgebieten geleisteter Schutz. Der König konnte mit den Geleiten auch die Territorialherren belohnen, deren Gebiete Anteil an dem jeweiligen Straßenzug hatten.

²²⁷ Wesentlicher Faktor: Festlegung des Stapelbezirks im Messeprivileg von Kaiser Maximilian von 1507 auf einen Umkreis von 15 Meilen (= 112 km). Innerhalb dieses Gebietes waren Kaufleute dem Reichsschutz unterstellt, mussten aber bei der Benutzung von Wegen in dem Bereich Waren erst in Leipzig zum Verkauf anbieten.

Oschatz – Elbübergang Merschwitz – Großenhain,
Mutzschen – Mügeln – Lommatzsch – Meißen – Dresden,
Eilenburg – Schildau – Belgern – Strehla,
Eilenburg – Dahlen,
Dahlen – Oschatz.

Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung durch den Untersuchungsraum bildete die ebenfalls im Status einer Reichsstraße stehende *via imperii* als bedeutendster Fernhandelsweg. Durch sie fand das Gebiet im weitesten Sinne Anschluss an Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Braunschweig, Magdeburg, Nürnberg, Regensburg und Augsburg. Im Untersuchungsraum, bzw. in dessen unmittelbarer Nähe, verlief der Verkehrsweg von Magdeburg kommend über:

Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera – Plauen – Hof – nach Nürnberg bzw.

Rötha – Borna – Zwickau – Plauen.

Hauptsächliche Transportgüter auf diesem Straßenzug waren textile Produkte, Produkte der Montanwirtschaft, Waid aus Thüringen, Salz aus den Salzabbaugebieten um Halle, Holz aus den walddreichen Gegenden, z.B. des Erzgebirges. Außerdem bildete sie neben den Transporten von Überseewaren eine wichtige Versorgungsader für die bevölkerungsreichen Gebiete, die nicht an die agrarwirtschaftliche Produktion angeschlossen waren, aber vorwiegend gewerbliche Produktion betrieben (z.B. das Erzgebirge).

Eine weitere wichtige Verkehrsader im Untersuchungsraum war die Niedere Straße mit folgenden Straßenzügen:

Leipzig – Eilenburg – Torgau (Übertritt über Elbe – Herzberg – Luckau – Lübben – Frankfurt an der Oder = Bindeglied nach Danzig) und

Torgau – (Finstertal – Calau – Cottbus Guben oder Finstertal – Spremberg – Muskau).

Die Niedere Straße wurde verstärkt im 16. Jahrhundert von Verkehrsteilnehmern genutzt, die versuchten, die zahlreichen Zollstätten entlang der Wegezüge der *via regia* zu meiden. Sie fungierte somit als Ausweichstrecke für die Verkehrsteilnehmer aus Richtung Osten in Richtung Westen und entgegengesetzt. Ab dem 16. Jahrhundert entwickelte sie sich zur Fernhandelshauptstrecke. In der Folgezeit wurden auf ihr – wie auf den Straßenzügen der *via regia* – aus

Osten hauptsächlich folgende Güter transportiert: Felle, Leder, Vieh, Wachs. Die Transportgüter nach Osten waren: Tuche, Metalle, Bücher, regionale Waren wie Pech, Hopfen, Krämereien und Bier. Im Laufe des 16. Jahrhunderts hatte Leipzig, angesteuert von insgesamt zwölf größeren Verkehrswegen, seine Stellung als Stapelplatz und als Messestadt erreicht (s. Kapitel 8.3.1). Für Leipzigs herausragende Entwicklung waren die kaiserlichen Privilegien vom Ende des Spätmittelalters/Anfang der Neuzeit (Messeprivilegien Kaiser Maximilians I. von 1497²²⁸ und von 1507) von besonderer Bedeutung. Diese Privilegien beinhalteten: das Verbot von Märkten, Messen, Niederlagen innerhalb eines 15-Meilen-Umkreises, die Niederlage aller Handelswaren, die den 15-Meilen-Umkreis berührten, für drei Tage in der Stadt (außer Holz, Bausteinen und Feldfrüchten aus Sachsen), die Forderung zum Anbieten dieser Waren zum Verkauf und die Forderung zum Transport der Waren nur auf „ordentlichen Straßen“ (= Zollstraßen mit Wegezwang). Durch diese Festlegungen hatte Leipzig einen Vorteil gegenüber Orten mit gleicher Lagegunst errungen (z.B. Halle). Den Landesherren musste an der Unterstützung ihrer wirtschaftlich stärksten Stadt gelegen sein, da sie wesentlich zum Reichtum des Landes und seiner Herrscher beitrug. Die Privilegien förderten den Verkehr auf den Straßen, die ihren Knotenpunkt in Leipzig hatten. Da alle Händler innerhalb des festgelegten Niederlageumkreises ihre Waren nach Leipzig bringen mussten, waren die Verkehrsfrequenzen auf den Verkehrswegen um und nach Leipzig höher als auf anderen Strecken. Zentral gesteuert wurde dies durch den Wegezwang, wodurch nur bestimmte Zoll- und Geleitstraßen befahren werden durften, die damit zu wichtigen Einnahmequellen wurden.

Zu dem ab dem 16. Jahrhundert immer weiter intensivierten Ost-West-Handel trat seit Ende des 16. Jahrhunderts und Anfang des 17. Jahrhunderts wieder zunehmend der Handel aus Norden und Nordosten nach Süden ein. Als sich mit der Entdeckung Amerikas 1492 und dem Seeweg nach Ostindien um das Kap der guten Hoffnung 1498 die Hauptrichtung des Welthandels vom Mittelmeer an die Nordsee verschoben hatte, nutzten die Amsterdamer und Hamburger Kaufleute für den Binnenhandel Leipzig, da sich dadurch unter anderem gleichzeitig die Möglichkeiten für den Osthandel boten, wofür den Hauptausschlag das Vorhandensein der Straßenzüge der *via regia*, der *via imperii* sowie der Niederen Straße bildete. Mit der Einwanderung der Hugenotten nach Leipzig um 1700 wurde zudem der Leipziger Frankreich- und Kolonialwarenhandel intensiviert. Außerdem zeigte sich die Einwirkung der Hugenotten auf die gewerbliche Wirtschaft (z.B. in der Einführung der Seidenweberei nach französischer

²²⁸ Darin wurden u.a. die drei Leipziger Jahrmärkte – Neujahr, Jubilate, Michaelis – zu Reichsmessen erhoben, was die Gleichstellung zur Reichsmesse zu Frankfurt am Main bedeutete.

Art). Die Leipziger Messen waren um diese Zeit von französischen Produkten (z.B. Seiden- und Strumpfwaren) geprägt. Der Transport Frankreich – Leipzig war somit Teil des Transports auf der *via regia* nach Leipzig. Mit der Handelsblockade Ende des 17./Anfang des 18. Jahrhunderts, die der deutsche Kaiser wegen der französischen Kriegereignisse (gegen Belgien, Niederlande, Spanien u.a.) verhängte, ebte dieser Handel und damit der Verkehr aus dieser Richtung etwas ab. Der Ost-West-Handel und so die Benutzung der in diese Richtung verlaufenden Straßenzüge wurden durch wachsendes Interesse Ost- und Südosteuropas an Westeuropa im 18. Jahrhundert nochmals intensiviert. So kamen z.B. verstärkt Händler aus Griechenland, Ungarn, der Türkei, Polen und Russland nach Leipzig. Aus Ost bzw. Südost bezog man Honig, Baumwolle, Garne und Seide; in die entgegengesetzte Richtung liefen Kupfer, Messing, Eisen, Glas, Leinwand. Diese Epoche unterstrich Leipzigs Bedeutung als Drehscheibe im Ost-West-Nord-Süd-Handel besonders. 1711 wurde die Stadt zum Zentrum des europäischen Handels, weil sich der Spezialhandel (Rauchwaren, Bücher) aus der bisher führenden Messestadt Frankfurt am Main nach Leipzig verlagerte. Zu dieser Entwicklung Leipzigs als kommerzielles Zentrum haben besonders das vorhandene Verkehrsnetz und die landesherrlichen Unterstützungen beigetragen. Durch Wegezwänge, Niederlage- und Stapelvorschriften, Zölle, Geleite usw. wurden jedoch vorherrschend die Nutzer der Fernstraßen, die durch verschiedene politische Territorien verliefen, zunehmend finanziell und in ihren Fahrtrouten stark beeinträchtigt. So übten die Territorial- und Wirtschaftspolitik sowie Kriegszeiten²²⁹ mit ihren Begleiterscheinungen starke Einflüsse auf die Landverkehrswege und deren Verkehr aus, die sich aufgrund von sich intensivierendem Verkehrsgeschehen (s. Kapitel 7 und 9) in der Neuzeit verschärften. Was waren im Blick auf diese Problematik die wichtigsten Entwicklungstendenzen im Untersuchungsraum?

Den Untersuchungszeitraum und die unmittelbare Zeit davor prägten wesentliche Veränderungen in der territorialpolitischen Entwicklung. Die Grundlagen für die in der Neuzeit besonders deutlich werdenden Wandlungen waren vielfach schon im Spätmittelalter gelegt. In diesem Zeitraum kristallisierten sich die landesherrlichen Territorien, die die Grundlage für den Territorialstaat darstellten, heraus. Dieser Prozess des Gegensatzes zwischen Königtum und Stammesherrzögen war für das 13. Jahrhundert besonders prägend. Der König als bisheriger Wahrer der Reichseinheit wurde zunehmend von den territorialen Fürstengeschlechtern zurückgedrängt. Seine wichtigste Aufgabe stand nun in der Stärkung seiner Hausmacht, womit

²²⁹ Für den Untersuchungszeitraum waren das die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges (1618-1648), der Nordische Krieg (1700-1721), der zweite Schlesische Krieg (1744/45) und der Siebenjährige Krieg (1756-1763).

er selbst zum Gegenspieler eines einheitlichen deutschen Nationalstaates wurde.²³⁰ Denn das Ziel der Reichsfürsten war es, zum Ausbau ihrer Macht eigene Territorien zu eigener Staatlichkeit weiterzuentwickeln. Das bedeutendste Fürstengeschlecht für diese Entwicklung im Untersuchungsraum war das der Wettiner. Das Ziel eines eigenen Territorialgefüges hatte die wettinische Landesherrschaft 1423 erreicht: Nach dem Tod des Herzogs Albrecht von Sachsen-Wittenberg (1422) wurde Markgraf Friedrich IV. von Meißen seitens des Kaisers mit dem Herzogtum Sachsen, verbunden mit der Kurwürde, belehnt. Die weitere Landesentwicklung kennzeichneten zahlreiche Gebietsveränderungen wie Teilungen durch Erbstreitigkeiten (z.B. Altenburger Teilung 1445), was dem Streben nach einem einheitlichen Territorialgefüge einen Rückschlag versetzen musste. Einen solchen erlitt das Kurfürstentum mit der Leipziger Teilung 1485 bereits 62 Jahre nach seiner Entstehung. Sein Territorium teilte sich fortan in das albertinische Herzogtum und das ernestinische Kurfürstentum. Nach dem Schmalkaldischen Krieg erlangte die albertinische Linie die Kurwürde wieder zurück und konnte ihren Machtanspruch enorm erweitern. Aufgrund von zunehmender wirtschaftlicher Bedeutung der Territorien für die politische Macht musste jeder Herrscher bestrebt sein, seine eigenen Wirtschafts- und Handelsorte zu stärken. Da die Herrschaftsgefüge jedoch stark verzahnt waren, kam es zu wachsenden Marktrivalitäten. Es wurden zahlreiche Zoll- und Geleitestellen errichtet, um finanzielle Einbußen auszugleichen sowie die Straßenzwänge verschärft. Das Bestreben der Regierenden bestand weiterhin darin, aus Wirtschaft, Verkehr und Handel höchste Einnahmen zu erzielen.

Durch den Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) erlitt die kursächsische Entwicklung einen wesentlichen Einschnitt. Da das Kurfürstentum Sachsen Böhmen, dem Entstehungsland des Krieges, benachbart lag, hatte es unter diesem Krieg und seinen Folgen stark zu leiden. Die Landverkehrswege dienten nun zunehmend der Truppenbewegung sowie als Ausgangsbasis für Plünderungen und Zerstörungen und wurden gleichfalls negativ beeinträchtigt. Städte und Dörfer wurden bei Truppeneinzügen niedergebrannt (Brandschatzungen durch kaiserliche und schwedische Truppen), geplündert und mussten infolge von Einquartierungen hohe finanzielle Leistungen aufbringen. Bei Belagerungen erlitten z.B. Leipzig, Chemnitz, Freiberg und Zwickau, alle an bedeutenden Fernverkehrswegen gelegen²³¹, starke Zerstörungen. Auch das Erzgebirge mit seiner grenznahen Lage und seinen Pässen nach Böhmen (z.B. Straßenver-

²³⁰ Vgl. Blaschke, Karlheinz: Geschichte Sachsens im Mittelalter. 2. Aufl. Berlin 1991.

²³¹ Leipzig: Lage an via regia, via imperii, Niederen Landstraße; Chemnitz und Freiberg: Lage an Frankenstraße; Zwickau: Lage an via imperii und Frankenstraße.

bindungen zum Preßnitzpass und Reitzenhainer Pass) wurde stark heimgesucht. Selbst eine Verhauung der Pässe brachte häufig keinen militärischen Erfolg.²³²

„Den 8. Januarii war die Außwechselung der Ratificationen des geschloßenen allgemeinen Friedens zue Münster geschehen, worauf die Schwedischen volcker in die abignierten Kreiße eingequartirt und eine Zeitlang verleget und verpfleget wurden.“²³³ Diese Einquartierungen brachte nach den Kriegszerstörungen weiterhin hohe Aufwendungen, Raub, Mord und Not für die jeweiligen Gebiete und das gesamte Land mit sich. Während des Krieges und in dessen Konsequenz hatte sich die Bevölkerung gegenüber dem beginnenden 17. Jahrhundert um die Hälfte vermindert (z.B. durch Seuchen und Hungersnöte). Das an dem Beispielstraßenzug (s. Kapitel 8) gelegene Sayda wurde z.B. am 7. Oktober 1634 mit Kirche, Rathaus und Schloss durch kaiserliche Offiziere völlig verwüstet, 1646 von vier schwedischen Regimentern 14 Tage lang geplündert und hatte 1648 nur noch 100 Einwohner. In Grimma (s. Kapitel 8.3.3) war der Durchgangsverkehr auf einem Straßenzug der *via regia* durch die 1637 zerstörte Muldebrücke stark beeinträchtigt. Für das an der Frankenstraße gelegene Oederan heißt es bezüglich der „Kriegs- und Hungersnot“ für 1639: „[...] war ein erbärmliches Jahr.“²³⁴ All dies musste nach der Beendigung des Krieges 1648²³⁵ überwunden, der Staat, seine Wirtschaft und Finanzen konsolidiert werden. Aber immernoch befanden sich feindliche Truppen im Land.

„Anno 1650.

Zustand des kriegs und der Völcker im lande. [...]

Nach deme der Convent zue Nürnberg den 16. Junii sich glücklich hatte geendet, und der Friede außgeblasen worden, wurde den 30. Junii Leipzig von Schwedischen Evacuiert und den Churfürst wiedergegeben, Nach deme sie sinnengehabt Nahe Siebendhalb jahr mit schaden des gantzen landes. Der Churfürst zue Sachsen muste zue den Schwedischen Satisfactionsgeldern geben 267,107 thl. 11 gr. 8 pf., welches er ihnen an golt und harten thalern außzahlen lasen. [...] Den 20. Augusti wurden 3 Compagnie(n) zue Fuß, so 10 jahr in Zwicke gelegen und gekostet haben 57,424 thl. Abgeführt und abgedancket, den 28. August die 2 Compagnien auß Freyberg, und so ginge es mit andern orten auch.“²³⁶

Erst mit diesen Vorgängen, der Abzahlung der festgesetzten Kontributionen, verließen im Jahr 1650 die letzten in Kursachsen stationierten Schweden das Land. Zu den wichtigsten zu bewältigenden Aufgaben infolge des Dreißigjährigen Krieges zählte neben dem allgemeinen

²³² Vgl. Bönhoff, Leo (Hrsg.): Die Kriegschronik. Sachsen mit Erzgebirge: nach dem Original der „Deutschen Kriegschronik“ des Erzgebirgschronisten des 17. Jahrhunderts Magister Christian Lehmann, 1916. Scheibenberg 1998.

²³³ Ebenda, S. 183.

²³⁴ Vgl. ebenda, S. 86.

²³⁵ Abschluss des Westfälischen Friedens am 23. Oktober 1648.

²³⁶ Bönhoff, Leo (Hrsg.): a.a. O., S. 183.

Aufbau und der Wiederherstellung der Wirtschaft die Aufbesserung der Staatsfinanzen, die die Grundlage für den Wiederaufbau in allen Bereichen des Landes bildete. Unter Kurfürst Johann Georg I.²³⁷ erfolgten erste Maßnahmen zur Beseitigung der Missstände. Dazu zählt die endgültige Einführung der Quatembersteuer²³⁸ als einer Pauschalsteuer zwischen 1653 und 1661. Deren Ziel war es, die nachlassenden Steuereingänge zu steigern, was jedoch erst in der Regierungszeit von Johann Georg II.²³⁹ seine Wirkung entfaltete. Die eingetretenen starken Bevölkerungsverluste konnten bereits während der Kriegszeit durch Zuwanderungen vertriebener evangelischer Bevölkerung aus Böhmen²⁴⁰ reduziert werden, die sich z.T. im Erzgebirge, dem Vogtland, der Oberlausitz ansiedelte. Aufgrund ihrer Hauptbetätigungsfelder brachten diese Ansiedler positive Auswirkungen auf Landwirtschaft, Gewerbe und Bergbau mit sich. Der in der Nachkriegszeit eingetretene Arbeitskräftemangel in den bäuerlichen Wirtschaften und für die grundherrlichen Eigenwirtschaften konnte mit dem zweijährigen Gesindezwang, eingeführt durch die Gesindeordnung von 1651, gemindert und somit ein größeres Bauernlegen verhindert werden. Dadurch war die Gefahr einer Entwicklung zu länger andauernder Unterversorgung der Bevölkerung mit landwirtschaftlichen Produkten gebannt.

In der ihm verbleibenden Regierungszeit traf Johann Georg I. auf administrativ-politischem Gebiet eine für die sächsische Territorialherrschaft bedeutende, wenn auch in Betrachtung des damaligen Zeitgeistes nicht unbedingt logisch erscheinende Entscheidung. Entgegen den Bestrebungen anderer deutscher Länder, durch die Machtkonzentration in der Hand des Landesfürsten sowie durch eine Vereinheitlichung und Zentralisierung der Verwaltung, die Wirtschafts- und Finanzkraft des Herrschaftsgebietes zu stärken und eine auf Erweiterung abzielende Territorialpolitik zu verfolgen, strebte Kurfürst Johann Georg I. durch sein Testament vom 20. Juli 1652 die Aufteilung des Landes unter seinen vier Söhnen an. Ein einheitliches sächsisches Territorium, das schon durch die Leipziger Teilung faktisch aufgegeben werden musste, erschien nun als eine größere Utopie. Diese administrativ-politischen Entwicklungen bildeten mit die Grundlage für die weitere sächsische, deutsche und europäische Geschichte, in der Sachsen durch seine Innen- und Außenpolitik gegenüber anderen, sich in dem Zeitraum entwickelnden Territorialstaaten, wie z.B. Brandenburg-Preußen mit Friedrich Wilhelm²⁴¹ an

²³⁷ Regierungszeit Johann Georg I.: Kurfürst von Sachsen von 1611 bis 1656.

²³⁸ Die Steuer unterstand der ständischen Finanzverwaltung.

²³⁹ Regierungszeit Johann Georg II.: Kurfürst von Sachsen von 1656 bis 1680.

²⁴⁰ 1. Exulantenstrom: Schlacht am Weißen Berg am 8. November 1620: Nach der Niederlage der aufständischen böhmischen Stände kam es zu Vertreibungen der evangelischen Gläubigen aus Böhmen. 2. Exulantenstrom: Kaiserliches Edikt vom 31. Juli 1627 verbot der nichtkatholischen Bevölkerung den Aufenthalt in Böhmen.

²⁴¹ Friedrich Wilhelm (1620-1688): 1640-1688 Kurfürst von Brandenburg, ab 1675 erstmals nach dem Sieg über die Schweden bei Fehrbellin als der Große Kurfürst bezeichnet.

der Spitze, ins Hintertreffen geriet. Genau in dem Zeitraum, in dem andere Staaten ihre Grundlagen für eine eigenständige, absolutistische Entwicklung legten, wurde das sächsische Kurfürstentum aufgrund von Rücksichtnahmen auf seine Nebenlinien gehemmt und somit der Entwicklungsmöglichkeit zu einem starken absolutistischen Staat beraubt. Auch der Rückfall der Sekundogenituren nach nicht einmal einhundert Jahren konnte die Entwicklung der anderen Staaten nicht mehr einholen, die sich inzwischen innen- und außenpolitisch als absolutistisch agierende Mächte konsolidiert hatten.

Die Viertelung Kursachsens wurde mit dem Tod Johann Georg I. im Jahr 1656 entsprechend der Bestimmungen seines Testamentes wie folgt umgesetzt. Sein ältester Sohn erhielt den Hauptteil des Kurfürstentums: den Kurkreis (das Herzogtum Sachsen-Wittenberg mit Kurwürde), den Meißenischen Kreis, den Leipziger Kreis, den Erzgebirgischen Kreis, das Markgraftum Oberlausitz, die Burggrafschaft Magdeburg, die Grafschaft Mansfeld, die Vogtei über Quedlinburg, das Stift Meißen, die Flößen im ganzen Land, das Inventar von Kunstkammer, Zeughaus, Bibliothek, Münze, Stall- und Jägerhaus, alle anstehenden Forderungen, alle Kamerschulden, alle rückständigen Dienstbesoldungen. Ungeteilt und deshalb beim Kurfürsten blieben die Lehens- und Anwartschaften, die Universitäten, die Ober- und Hofgerichte, Archive, Goldbergwerke, Jülich'sche Erbfolge, Beiträge zur Unterhaltung des Reichskammergerichts sowie die Reichs- und Reichskreislasten. Die drei weiteren Söhne Johann Georgs I. waren durch die Regelungen im Testament veranlasst, Nebenlinien zu gründen, die als Sekundogenituren bezeichnet wurden. Es entstanden die Sekundogenitur Sachsen-Weitz, die Sekundogenitur Sachsen-Merseburg und die Sekundogenitur Sachsen-Weißenfels. Diese Sekundogenituren fielen in ihrer genannten Reihenfolge 1718, 1738, 1746 wieder an ihr Stammland zurück. Neben diesen Teilungsvorschriften beinhaltete das Testament Johann Georgs I. außerdem Grundlinien für die weitere kursächsische Innen- und Außenpolitik. Seinen Nachfolgern wurde damit der Verbleib in der Augsburger Konfession, der Erhalt der kaisertreuen Politik, das Verbot von Verkauf und Verpfändung von Landesteilen sowie der Hinweis auf Sparsamkeit vorgeschrieben. Wie die Geschichte demonstriert, erfüllten sie diese Bedingungen jedoch nicht immer.

Bereits unter dem Amtsnachfolger Johann Georg II. kam es zu starken Schwankungen in der Außenpolitik, die durch Wechselhaftigkeit bei den Bündnispartnern charakterisiert war: Sie reichte von der habsburgerfreundlichen Politik bei der Wahl Leopold I. zum deutschen König

am 18. Juli 1658 und dem Kampf gegen die Türken in Ungarn im Zuge des 1. Türkenkrieges, über die profranzösische und antihabsburgische Politik durch den 1664 mit Frankreich geschlossenen Vertrag und die dadurch erfolgte vierjährige Mitgliedschaft in der gegen Habsburg gerichteten Rheinischen Allianz, bis hin zur antifranzösischen Politik in dem am 31. März 1674 beschlossenen Reichskrieg gegen Frankreich. 1678 trat Sachsen für den Reichsstand Schwedens ein, wechselte wiederum auf die französische Seite und kämpfte mit Bayern gegen Brandenburg, das noch 1675 bei der Schlacht bei Fehrbellin sein Verbündeter gegen Schweden war. Diese häufigen Bündniswechsel in einem kurzen Zeitraum zeugen deutlich von einer inkonsequent betriebenen Außenpolitik. Sie hatten neben den finanziellen Aufwendungen für die Kriegsteilnahme Verluste kursächsischer Ansprüche zur Folge. Dazu gehörte z.B. der unter französischem Einfluss ab 1664 erwirkte Verzicht Kursachsens auf die Schutz- und Gebietsgerechtigkeit über Erfurt und über Magdeburg. Außerdem war das Kurfürstentum Sachsen durch seine zentrale Lage und seine das Land durchziehenden Fernverkehrswege Durchzugsgebiet und Sammlungsgebiet für Kriegsteilnehmer. Dies brachte wesentliche Belastungen für die Verkehrswege und die an ihnen bzw. in ihrer Nähe befindlichen Ortschaften mit sich. Zerstörungen, Raub und Mord, die auch von den eigenen Landeskindern begangen wurden, waren die gefürchtetsten Begleiterscheinungen an den Straßenzügen.

„Anno 1664. Drauf wurden Defensioner (wegen des Türkenkrieges!) angenommen im lande, bekam jeder 3 thl. uff die Faust und wochentlich 8 gr. Wartgeld, die durften doheim ihres berufs warten und wurden etzliche Mahl nach Freyberg geführet zur Musterung. Diese, weil sie wenig dienste thaten, Nenneten sich selbst Faullentzioner; und fast alle Monden zogen durchs gebirg gantze Regimenter zur Roß und Fuß auf Nieder-Sachsen, Westphalen, Bremen, Lüneburg, Ober-Sachsen etc. in Ungarn zum Succurs, daßnein steter Auftritt wahr in Ober-Erttgebirge und große fürcht vor den Türcken, [...]“²⁴²,
„Anno 1675. In Januario lagen Chur-Sachsische reuter in gebirge zum Wolckenstein und in Annenberg. Die streiften sehr nach grünhain, und derer ort und raubten uff den sträßen, [...]“²⁴³.

Die Innenpolitik von Johann Georg II. prägten Schwierigkeiten durch die im Testament seines Vaters verfügte Landesteilung. Er strebte jedoch im Zuge der allgemeinen Entwicklung nach einem absolutistischen sächsischen Staat und danach, das sächsische Kurfürstentum als Ganzes zu bewahren. Dabei musste ihm die vorteilhafte Entwicklung z.B. des mächtigen Nachbarn Brandenburg vor Augen stehen, denn seine Regierungszeit im Kurfürstentum Sachsen lag in der Regierungszeit des „Großen Kurfürsten“ Friedrich Wilhelm im erfolgreichen, zum

²⁴² Bönhoff, Leo (Hrsg.): Die Kriegschronik. Sachsen mit Erzgebirge: nach dem Original der „Deutschen Kriegschronik“ des Erzgebirgsschronisten des 17. Jahrhunderts Magister Christian Lehmann, 1916. Scheibenberg 1998, S. 184.

²⁴³ Ebenda, S. 187.

absolutistischen Staat aufstrebenden Nachbarland. Trotz dessen ständigem Lavieren zwischen den Großmächten galt es als stärkster deutscher Staat nach Österreich und als ein europäischer Machtfaktor. Dieser Stand basierte sehr stark auf der inneren Konsolidierung des Staates unter Friedrich Wilhelm. Da dieser im Dreißigjährigen Krieg den Wert eines ständig einsatzbereiten Heeres erkannte, kam es unter ihm zum Aufbau eines stehenden Heeres mit 23 000 Mann, was eine wichtige Machtgrundlage für alle Wechselfälle in der Außenpolitik und für notwendige Kampfeinsätze an verschiedenen Fronten bildete. Im Innern war unter Friedrich Wilhelm ein relativ einheitliches Staatswesen in absolutistischem Sinne entstanden. Um sich von dem ständischen Steuerbewilligungsrecht, dem Machtfaktor der Stände, unabhängig zu machen, hatte er ein indirektes Steuersystem eingerichtet. Außerdem baute er die Verwaltungsorganisation aus. Es wurden besondere Finanz- und Militärbehörden (Domänenkammer, Kriegskammer) errichtet. Die Leitung der Verwaltung erfolgte durch den Geheimen Rat. Die Kolonialpolitik mit der brandenburgischen Kolonie Großfriedrichsburg an der Guineaküste, der brandenburgisch-afrikanischen Handelsgesellschaft und dem Bau der Handelsflotte schufen außerdem eine durch Friedrich Wilhelm initiierte Voraussetzung für den späteren Aufstieg Brandenburg-Preußens zur Großmacht. Der Darstellung und Präsentation seiner Macht diente ebenso seine höfische Residenz in Berlin. Zur Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft wurde das Manufakturwesen gefördert, es erfolgten gezielt Deich-, Kanal- und vereinzelt Straßenbauten²⁴⁴, wobei letztere noch nicht den Charakter der als Kunststraßen bezeichneten, in größerem Umfang ab Ende des 18. Jahrhunderts entstehenden Chausseen besaßen (s. Kapitel 9.5). Vergleicht man den Entwicklungsstand zwischen den benachbarten Kurfürstentümern Sachsen und Brandenburg für die Regierungszeiten Johann Georgs II. und Friedrich Wilhelms, so lassen sich starke Entwicklungsunterschiede erkennen, wie Tabelle 15 zeigt. Diese Unterschiede konnten auch Johann Georg II. nicht verborgen bleiben. Es galt für ihn und für seine Nachfolger, die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten, um im politischen Mächtenspiel bestehen zu können.

²⁴⁴ Zum Beispiel die heutige Allee „Unter den Linden“ in Berlin. Den erst als Reitweg genutzten Verkehrsweg zwischen Stadtschloss und Tiergarten ließ der brandenburgische Kurfürst Friedrich Wilhelm im Jahr 1647 mit einer sechsreihigen Allee aus Wallnussbäumen und Linden bepflanzen, später kamen noch Kastanien, Ebereschen und Ahorn hinzu. Die Verkehrsbahn selbst war bis Ende des 18. Jahrhunderts eine unbefestigte, mit hölzernen Barrieren ausgestattete Sandbahn. – Auskunft Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Tabelle 15

Vergleich Entwicklungsstand Kurfürstentum Brandenburg unter Friedrich Wilhelm und Kurfürstentum Sachsen unter Johann Georg II.
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Brandenburg Kennzeichen der Macht des Landesherren unter Friedrich Wilhelm (Regierungszeit: 1640-1688)	Kurfürstentum Sachsen Vorhandensein der Kennzeichen unter Johann Georg II. (Regierungszeit: 1656-1680)	Eintreten der Kennzeichen in späterer Zeit des Untersuchungszeitraumes
Unabhängigkeit des Landesherren vom ständischen Steuerbewilligungsrecht, als Machtinstrument der Stände indirektes Steuersystem	nicht vorhanden	
Militärbehörden als zentrale Kommando- und Verwaltungszentrale (Militärkammer)	nicht vorhanden	1684 anstelle bisheriger Kriegskanzlei trat für stehendes Heer Geheimes Kriegsratskollegium als zentrale Kommando- und Verwaltungszentrale
stehendes Heer	nicht vorhanden	1682 Errichtung stehendes Heer
Kolonialpolitik	nicht vorhanden	Versuch in Regierungszeit August des Starken durch kursächsische Handelsniederlassungen in Afrika, Asien und Amerika. überseeische Kolonialpolitik kam nicht zum Tragen – wurde nach Nordischem Krieg aufgegeben
Förderung der Manufakturen	vorhanden (ab 1676)	
Residenz zur Machtpräsentation	vorhanden	

Ungeachtet der unterschiedlichen Entwicklungen in der Innen- und Außenpolitik der Kurfürstentümer Brandenburg und Sachsen, gab es in dieser Zeit in beiden Kurfürstentümern übereinstimmend kein geordnetes Straßenwesen. In der sächsischen Landespolitik erstmals auf dem Ausschusstag des Kurfürsten und der Stände 1661 öffentlich zur Thematik²⁴⁵ geworden, beschränkte sich das Ergebnis aber nur auf Feststellungen und Klagen über die zerrütteten Landverkehrswege aufgrund des Dreißigjährigen Krieges, auf Anordnungen zur Einhaltung mit Straßenzwang belegter Verkehrsverbindungen und auf Straßenmandate bezüglich der Erhaltung der Geleitstraßen.²⁴⁶ Auch die in der Verordnung der Landesgebühren von 1661²⁴⁷ getroffenen ersten allgemeinen Festlegungen über Verantwortlichkeiten der Straßenbesserun-

²⁴⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 290.

²⁴⁶ Vgl. u.a. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5254, Wegebesserungssachen, 1608-1695.

²⁴⁷ Ebenda, Amt Leipzig Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 17.

gen, nach denen der Geleitserheber unter Androhung einer Geldstrafe zur Straßenunterhaltung verpflichtet war, konnten nichts Wesentliches bewirken (s. Kapitel 9.3).

Der vor dem Dreißigjährigen Krieg durch die sächsischen Kurfürsten Moritz und August entwickelte Staatsorganismus blieb unter Johann Georg II. und seinen Nachfolgern weitgehend erhalten. Außerhalb des Geheimen Rates wuchsen die Möglichkeiten für die Ratgeber des Landesherrn durch den Ausbau der Hofämter. Da der schriftliche Amtsverkehr stetig anstieg, wurden die Verwaltungszweige ausgesondert, so entstand 1606 eine Bergexpedition. Seit 1658 erscheint an der Spitze der Landesfinanzverwaltung, die seit 1589 vom Kollegium der Kammerräte geführt wurde, ein Kammerpräsident. Daneben arbeitete ab 1661 ein Bergratskollegium mit einem Direktor an der Spitze. Das waren die ersten Tendenzen einer Staatsverwaltung, die sich in den folgenden Jahrzehnten vertiefte, jedoch erst gegen Ende des Untersuchungszeitraumes genau definierte Zuständigkeiten für das Straßenwesen auswies (s. Kapitel 9.2 und 9.4). Für die Ämter wurden dagegen schon in diesem Zeitraum Verantwortlichkeiten zum Straßenwesen benannt, die Umsetzung der Aufgaben aber nicht gewissenhaft durchgeführt.

Nach dem Dreißigjährigen Krieg und seinen folgenden Anspannungen der Staatsfinanzen rückte das Verhältnis zwischen Landesherr und Ständen wieder ins Blickfeld. Durch ihre Geldbewilligungen, auf die der Landesherr mit seinen verarmten Domänen angewiesen war, besaßen die Stände wesentlichen Einfluss auf den Herrscher. Die Stände hatten zur laufenden Beaufsichtigung und Beeinflussung der Staatswirtschaft eine Behörde geschaffen, das Obersteuerkollegium. So übten sie ein immer strengeres, nicht unbedingt der Wirtschaft und Politik förderliches Bewilligungsrecht aus. Der Landesherr wurde von den Ständen immer abhängiger. Brandenburg hatte das Problem in diesem Zeitraum bereits überwunden, der Landesherr hatte Unabhängigkeit von dem ständischen Bewilligungsrecht erreicht und damit seine Dependenz von den Ständen beseitigt. In seinem Bestreben, das sächsische Kurfürstentum im Innern und Äußeren zu stabilisieren und als einen beachtenswerten Reichsstand zu erhalten, war der Kurfürst bemüht, eine Auseinandersetzung mit den Ständen, die dasselbe Ziel verfolgten, zu vermeiden. Dies führte zur endgültigen Ausbildung der landständischen Verfassung. So regelte das Landtagsrevers des Kurfürsten von 1661 die persönliche Teilnahme des Kurfürsten an Landtagen, das Recht der Stände auf willkürliche Zusammenkünfte, das Mitspracherecht der Stände bei Landtausch und Verpfändung sowie bei Landesteilungen auf Grundlage testamentarischer Bestimmungen. Mit Letzteren sollte einem Vorgehen wie dem

von Johann Georg I. zur Landesteilung entgegengewirkt werden. Außerdem wurde das Steuerbewilligungsrecht der Landtage (= Versammlung der Stände) erstmals schriftlich festgehalten, wovon sich im Gegensatz dazu der Landesherr von Brandenburg im Streben nach Unabhängigkeit von seinen Ständen bereits entledigt hatte. Das Kurfürstentum Sachsen erlitt somit im Streben nach einem absolutistischen Staat einen Rückschlag. Das ständische Mitspracherecht blieb bis 1831 erhalten.²⁴⁸ Auf der Grundlage der Steuerinstruktion vom 8. April 1661 wurde das kursächsische Steuerwesen reorganisiert. Wichtigste Neuerungen dabei waren: die Neuordnung des Obersteuerkollegiums und dessen paritätische Besetzung von Kurfürst und Landtag, die Festlegung der Pflichten der Steuerbeamten, die Schaffung neuer Steueranschlüge im Hinblick auf die Beschaffenheit der Grundstücke sowie die vollständige Trennung der Steuereinkünfte von der kurfürstlichen Kammerverwaltung. Für die folgenden Jahre war ein Anwachsen des Steueraufkommens zu verbuchen, die Schulden des Kurfürsten wuchsen aber dennoch an.²⁴⁹ Trotz der Reorganisation des kursächsischen Steuerwesens konnten Johann Georg II. und seine Nachfolger im Untersuchungszeitraum auf diesem Gebiet keine Unabhängigkeit von den Ständen erlangen und blieben in ihrer Machtausübung immer von deren Wohlwollen abhängig.

In der Regierungszeit Johann Georg II. galt die Versorgungslage der sächsischen Bevölkerung als weitgehend gesichert. Die Landwirtschaft hatte sich von den Einflüssen des Dreißigjährigen Krieges mit seinen Zerstörungen und der Entvölkerung des Landes, mit bewirkt durch die Maßnahmen Johann Georgs I., erholt. In der Wirtschaft, deren Aufschwung um 1670 wieder einsetzte, waren Kontinuitäten und Wandlungen zu beobachten: Neben dem Wiederaufbau zahlreicher Hämmer und Hütten erfolgten Neuerrichtungen, neue Gewerbe und Unternehmen entstanden. Diese Standortverdichtungen forcierten die Ausbildung eines dichteren Wegenetzes im Regionalbereich. Das Bergwesen prägte nun der Abbau von Eisen, Zinn, Wismut, Kobalt, Blei, Kupfer und Serpentinsteine. Letzterer wurde z.B. in dem am Beispielstraßenzug liegenden Waldheim gebrochen, dessen Wirtschaftsstruktur davor von der Land- und Forstwirtschaft dominiert wurde (s. Kapitel 8.3.6). Der wirtschaftliche Aufschwung in diesem Zeitraum war gekennzeichnet vom Übergang zur gewerblichen Großproduktion mit vorwiegender Handarbeit, dem Manufakturwesen. Dazu gehörte z.B. die Produktion von Seiden-, Woll- und Baumwollerzeugnissen²⁵⁰ und Büchern. Erste Standortschwerpunkte bildeten sich um und in

²⁴⁸ Am 4. September 1831 erfolgte mit der Annahme der Verfassung der Übergang zur konstitutionellen Monarchie.

²⁴⁹ Vgl. Groß, Reiner: Geschichte Sachsens. 3. Aufl. Dresden 2004, S. 111.

²⁵⁰ 1. Manufakturgründungen in Kursachsen: 1674 Seidenmanufaktur in Dresden-Neuostra, 1678 an gleichem Standort Wollmanufaktur, 1679 städtische Wollmanufaktur, Gagenmanufaktur in Dresden.

Dresden, Chemnitz und Leipzig heraus. Finanziell unterstützt wurde diese wirtschaftliche Entwicklung der Manufakturgründungen durch den Landtag und den Landesherren. Auf jeden gangbaren Mühlengang wurde ab 1676 die Abgabe eines Reichstalers für eine Manufaktorneugründung beschlossen. Die in den Manufakturen hergestellten Erzeugnisse setzten jedoch weiträumige Absatzgebiete und die umfangreiche Lieferung von Rohstoffen voraus, was den Verkehr und den Handel auf den alten Fernwegen förderte. Leipzig erlebte wieder einen Aufschwung. Magdeburg, sein bisheriger Konkurrent im Handel, war durch Kriegszerstörungen aus dem Feld geschlagen, was gleichzeitig die Stellung Dresdens im Elbhandel festigte. Leipzigs Bedeutung auf dem Geld- und Wirtschaftsmarkt zeigt die 1678 neu errichtete Börse. Für die umfangreicher werdenden Transporte aufgrund der Manufakturproduktion benötigte man zugleich größere Verkehrsmittel (s. Kapitel 7) und für ein sicheres Fortkommen entsprechende Verkehrswege. Dieser Anspruch konnte jedoch nur mit hinreichendem technischen Entwicklungsstand (s. Kapitel 9.5) und staatlichen Maßnahmen sowie Unterstützungen erreicht werden (s. Kapitel 9.1-9.4, 9.6). Eine Vorreiterrolle in dieser Hinsicht bildete das Postwesen, das mit der Schaffung täglicher Postverbindungen nach Hamburg, Nürnberg, Berlin, Breslau, Frankfurt am Main u.a. den regelmäßigen Anschluss an das deutsche und europäische Verkehrsnetz vorantrieb. Entsprechende Maßnahmen zur Förderung des Straßenwesens und des Zustandes der Landverkehrswege ließen aber auf sich warten (s. Kapitel 9). Die Entwicklung des Postwesens deutet jedoch auf ein verstärktes staatliches Selbstvertrauen nach außen hin. So bekämpfte z.B. die Postordnung von 1661 den Übergriff Brandenburgs in der Führung der Postkurse.

Am Ende der Regierungszeit von Johann Georg II. war die Kulturlandschaft des Untersuchungsraumes geprägt mit starken wirtschaftlichen Merkmalen sowie einem dichten Siedlungs- und Verkehrsnetz. Keller unterschied für das ausgehende 17. Jahrhundert folgende Wirtschaftslandschaften für den Untersuchungsraum: den agrar gefärbten Norden, das von der textilen Exportproduktion beherrschte Muldenland und den Chemnitzer Raum sowie das von Bergbau, Hüttenwesen und Ersatzgewerben²⁵¹ determinierte westliche Erzgebirge und den Freiburger Raum. In der Städtelandschaft differenzierten sich die Residenzstadt Dresden, die Messestadt Leipzig von den Exportgewerbestädten (z.B. Grimma, Hartha, Leisnig, Oederan am Beispielstraßenzug; s. Kapitel 8) und den Ackerbürgerstädten (z.B. Sayda am Beispielstra-

²⁵¹ Zum Beispiel Klöppeln, Schnitzen, Posamentieren, Holzverarbeitung.

benzug; s. Kapitel 8).²⁵² Letztere waren dabei am stärksten agrar geprägte Städte, während die Exportgewerbestädte einen „[...] exorbitant hohen Anteil von Textilhandwerken innerhalb der städtischen Handwerkerschaft [...]“²⁵³ besaßen.

Unter Johann Georg III.²⁵⁴ erfolgte ein wesentlicher Schritt in Richtung einer Entwicklung zum absolutistischen Staatswesen. Mit der Errichtung des stehenden Heeres mit 10 000 Mann bewies er 1682, dass er die Zeichen der Zeit erkannte und der allgemeinen Entwicklung auf militärischem Gebiet folgte. Das Vorhandensein eines stehenden Heeres steigerte die außenpolitische Stellung des jeweiligen Staates als begehrten Bündnispartner. An die Stelle der bisherigen Kriegskanzlei trat 1684 für das neue Heer das Geheime Kriegsratskollegium. Auf dem Weg zu einem absolutistischen Staat verfolgte Johann Georg III. eine gezieltere Politik als seine beiden Vorgänger. Er nahm als Landesherr mit dem Blick auf einen einheitlichen sächsischen Territorialstaat aktiv am innenpolitischen Geschehen seines Landes teil. Dazu gehörte die Förderung einer straffen Verwaltungstätigkeit, ausgehend vom Geheimen Rat, sowie der Wirtschafts- und Finanzpolitik. Zur Behebung der Schwierigkeiten des kursächsischen Münzwesens schloss er z.B. mit Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg 1690 in Leipzig einen Münzvergleich, und eine Münzstätte wurde eingerichtet. Besonders zu Messezeiten kamen schlechte Münzen ins Land, die somit an Ort und Stelle umgeprägt wurden, was zur Besserung des Münzwesens beitrug. Das Straßenwesen betreffend, fiel in die Regierungszeit Johann Georg III. eine wesentliche Neuerung. Entsprechend seiner strafferen Politikausführung in vielen Bereichen wurde unter ihm mit Martin Lucius im Erzgebirgischen Kreis erstmals ein Inspektor über die Geleite angestellt. Dessen Aufgabe war es, die dortigen Abgaben zu überwachen, Missstände zu beseitigen und die Ausbesserung der Straßen zu kontrollieren. Durch die regelmäßigen Berichte erhielt die Regierung erstmals überhaupt Einblicke über die Straßenzustände und die Umsetzung der Erlasse vor Ort. Aber auch folgende Erlasse an die Beamten aller sächsischen Ämter zu Besserungen vor Ort konnten die Missstände bei der Erhaltung und Instandsetzung der Landverkehrswege nicht abstellen.

Außenpolitisch zeichnete sich Johann Georg III. durch eine loyale Politik aus. Im Gegensatz zur wechselhaften Außenpolitik seines Vorgängers bezog er angesichts des von den Franzosen

²⁵² Vgl. Keller, Katrin: Kursachsen am Ende des 17. Jahrhunderts – Beobachtungen zur regionalen und wirtschaftlichen Struktur der sächsischen Städtelandschaft. In: Schirmer, Uwe (Hrsg.): Sachsen im 17. Jahrhundert. Krise und Neubeginn. Beucha 1998 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 5), S. 150-160.

²⁵³ Ebenda, S. 140.

²⁵⁴ Regierungszeit Johann Georg III.: Kurfürst von Sachsen von 1680 bis 1691.

und Türken bedrohten Reichs wieder die von Johann Georg I. geforderte kaisertreue und damit habsburgische Position. Ein Jahr nach der Errichtung seines Heeres schloss Johann Georg III. am 4. Juni 1683 mit Kaiser Leopold I. ein Bündnis mit dem Ziel, das militärische Ringen des Kaisers mit dem Osmanischen Reich zu unterstützen. Nach der Belagerung Wiens durch den Großwesir Kara Mustapha im Juli 1683 kam Sachsen seiner kaiserlichen Bündnistreue nach und zog mit seinem vollständigen Heer, neben dem polnischen König und dem Kurfürsten von Bayern mit ihren Heeren sowie kleineren Hilfskontingenten, nach Wien, das am 12. September 1683 befreit werden konnte. Diesem militärischen Einsatz folgten in der Regierungszeit Johann Georgs III. weitere kleinere. So nahmen Teile seines Heeres am Kampf der Venetianer gegen die Türken und bei Auseinandersetzungen mit dem Osmanischen Reich in Ungarn teil. Den Einsatz des gesamten Heeres erforderte 1688 der Bruch des Waffenstillstands und der Einmarsch Frankreichs in die Rheinebene, in deren Folge das kursächsische Heer, die Frankenstraße (Gesamtverlauf: Bautzen – Bischofswerda – Dresden – Freiberg – Chemnitz – Zwickau – Reichenbach – Plauen – Hof) zur Heeresbewegung nutzend, nach Franken zog. Den Einsatz verlangte auch die folgende Erklärung des Reichskrieges gegen Frankreich vom 3. April 1689, in dem die kursächsische Armee an der Einnahme von Mainz beteiligt war, sowie ein dritter Feldzug in den Jahren 1690/91. Diese Entwicklung beweist das zielgerichtete Wirken Johann Georgs III. besonders im außenpolitisch/militärischen Bereich. Das Kurfürstentum Sachsen trat mit der Errichtung des stehenden Heeres und dem Geheimen Kriegsratskollegium als zentrale Verwaltungs- und Kommandozentrale im Hinblick auf die militärische Entwicklung neben die Kurfürstentümer Bayern und Brandenburg, was als wesentliches Verdienst Johann Georgs III., dessen Regierungszeit mit seinem Tod am 12. September 1691 endete, zu werten ist.

Sein Sohn, der Kurfürst Johann Georg IV.²⁵⁵, setzte innen- und außenpolitisch die Politik in Richtung der Ausbildung eines absolutistischen sächsischen Staates fort. Er wirkte als aktiver Herrscher seines Landes. Mit dem brandenburgischen General Hans Adam von Schönning gewann er 1691 einen wichtigen Berater, der mit seinen internen Kenntnissen des Regierungssystems Friedrich Wilhelms I. zur Implementierung einer absolutistischen Regierungsweise in Sachsen ermunterte. Entsprechend der Entwicklung im Kurfürstentum Brandenburg riet er, die Politik von Ständen und Adel zurückzudrängen und zu beseitigen, und vertrat, im Gegensatz zur sächsischen kurfürstlichen Tradition, eine antihabsburgische Politik. Trotz der Festnahme Hans Adam von Schönings als kaiserlicher Gefangener war seine Zeit als kurfürstlicher

²⁵⁵ Regierungszeit Johann Georg IV.: Kurfürst von Sachsen von 1691 bis 1694.

Berater für Johann Georg IV. eine Lehrzeit im Hinblick auf die Schaffung eines Regierungssystems absolutistischer Prägung, wie es im Kurfürstentum Brandenburg beispielhaft erfolgt war, das aber unter seiner Regierung in Sachsen nicht geschaffen werden konnte. In der Regierungszeit des Kurfürsten kam es zu keinen wesentlichen Veränderungen im Staatsaufbau und dem Regierungssystem. Ob die Gründe dafür in der Kürze seiner Regierungszeit, in der im Kurfürstentum zu starken Abhängigkeit des Landesherren von Ständen und Adel oder an der außenpolitischen Situation lagen, muss in diesem Zusammenhang offen bleiben.

Genau wie sein Vorgänger wendete Johann Georg IV. sein Hauptaugenmerk auf das Machtmittel des stehenden Heeres, das durch ihn auf 12 000 Mann vergrößert wurde. In kaisertreuer Politik nahm das gesamte Heer – besiegelt durch den Vertrag zwischen Johann Georg IV. und Kaiser Leopold I. vom 2. Februar 1693 – am Reichskrieg gegen Frankreich teil. Dieser Heereinsatz wurde dem Land mit insgesamt 400 000 Taler honoriert. Unter Johann Georg IV., der am 27. April 1694 starb, vollzog sich mit der Förderung der Manufakturunternehmen und der Verbesserung des Münz- und Postwesens eine weitere Konsolidierung der Wirtschaft. Am 29. Mai 1693 erschien die erste kursächsische Post- und Taxordnung. Unter dem als Oberpostmeister angestellten Leipziger Ratsherren und Kaufmann Johann Jacob Kees entstanden zahlreiche neue Poststellen im Land. Trotz dieses Ausbaus und der Nutzung der Landverkehrswege durch die Posten, die auf Sicherheit und Schnelligkeit angewiesen waren, kam es aber auch in diesem Zeitraum weder zur Beförderung des Straßenwesens und dessen Verbesserung noch zum Ausbau der Landverkehrswege, an die durch steigende Verkehrsintensität durch Transporte für Handel und Gewerbe, durch das Heeres- und Postwesen größere Anforderungen gestellt waren. Die Lösung dieser Aufgabe stand aber weiterhin als ein Defizit im kursächsischen Staat.

Am 28. April 1694 begann die Regierungszeit von Friedrich August I.²⁵⁶, genannt August der Starke, als Kurfürst von Sachsen. Sie wurde innenpolitisch und außenpolitisch zu einer bedeutenden Phase in der Entwicklung des kursächsischen Territorialstaats. Außenpolitische und innenpolitische Bedeutung trug die Bewerbung Friedrich August I. um die polnische Königskrone, was dem Ausbau seiner fürstlichen Position dienen sollte. Um die Unterstützung des habsburgischen Kaiserhauses bei der Wahl zu erreichen, trat Friedrich August I. zum Katholizismus über. Unter Einsatz von Bestechungsgeldern wurde er als August II. 1697 zum

²⁵⁶ Regierungszeit Friedrich August I.: Kurfürst von Sachsen von 1694 bis 1733.

polnischen König gewählt. Mit der Annahme der „*Articuli Pactorum Conventorum*“ besiegelte er seine Wahl. Inhalt dieser war seine Zustimmung zur Nichtvererbbarkeit der Königswürde, seine Anerkennung der freien Königswahl, seine Verpflichtung zum Nichterwerb erblicher Landgüter, seine Verpflichtung, eine aus Polen und Litauern bestehende Garde mit 1 200 Mann auf eigene Kosten zu unterhalten und die Beamtenstellen in Polen durch Einheimische zu besetzen. Mit der Besteigung des polnischen Thrones verfocht der sächsische Kurfürst nun eigene Reichspläne. Die Wahl zum polnischen König hatte ihn zu dem bereits von seinen Vorgängern erträumten Ziel einer europäischen Großmacht geführt. Ein weiteres wichtiges Anliegen galt der Schaffung einer Landbrücke zwischen Sachsen und Polen, die durch Schlesien rund 50 km voneinander getrennt waren. Diese fehlende gemeinsame Grenze war im politischen, militärischen, wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Sinne hinderlich.

Die Außenpolitik Augusts des Starken wurde durch seine auf das Baltikum gerichteten Expansionspläne charakterisiert. Zur Ausführung dieser zog er an der Seite von Dänemark und Russland in den zweiten Nordischen Krieg (1700-1721) gegen Schweden. Durch den Sieg des schwedischen Königs Karl XII. über Russland im Jahr 1700 bei Narwa und über die in Livland eingefallenen schwedisch-polnischen Truppen zwang der Sieger im Frieden von Altranstädt (1706) Friedrich August I. zum Verzicht auf die polnische Krone, zu einem einjährigen Aufenthaltsrecht der Schwedischen Armee von 23 000 Mann sowie zu deren vollständiger Neueinkleidung und Bewaffnung, was dem Land insgesamt über 35 Millionen Reichstaler kostete. Neben diesen hohen finanziellen Einbußen für den Staat gesellten sich wie bei allen vorherigen Belagerungen wieder starke Zerstörungen der Verkehrswege sowie der an ihnen oder in ihrer Nähe befindlichen Ortschaften, Plünderungen, Überfälle und Morde. Erst drei Jahre später konnte August der Starke mit der Unterstützung Russlands, das den schwedischen König bei Poltawa schlug, die polnische Königskrone zurückgewinnen. Dies war die einzige Errungenschaft des sächsischen Kurfürsten in diesem Krieg. Russland wirkte als Sieger über Schweden und damit als nun führende Macht im Ostseeraum einem weiteren Ausbau der sächsischen Herrschaft in Polen entgegen. Die Defizite für die Finanzlage des kurfürstlichen Staates durch die kriegerischen Verwicklungen verdeutlichen sich in den Beschwerdeschriften der Landtage, die die Ausgaben für Heer und Außenpolitik beklagen, da sie sehr stark die Möglichkeiten des Staates überstiegen. August der Starke widmete, sich seiner finanziellen Aufwendungen bewusst, der Organisation des Finanzwesens seines Staates besondere Aufmerksamkeit, wodurch der im Jahr 1697 vorhandene Schuldenberg systematisch abgebaut werden konnte. Ein Kennzeichen dieser Finanzpolitik ist die getrennte Kassenführung bezüglich

lich der Ausgaben für den Hofstaat, für die Erhaltung des Landeskredits und für die Besoldung der Beamten und der Armee. Dadurch konnten Konfusionen vermieden werden, und ein besserer Überblick über die Ausgaben je Sparte war gewährleistet. Nach den Niederlagen und Verlusten im Nordischen Krieg leitete der Kurfürst Maßnahmen ein, um diese Verluste auszugleichen bzw. die Armee zahlenmäßig zu verstärken. 1723 wurde eine Ritterakademie für die Offiziersausbildung gegründet, um die Notwendigkeit einer militärischen Ausbildung für eine qualitativ hochwertige Armee zu gewährleisten. 1712 erfolgte die Bildung des Ingenieurkorps. Nach dem Abschluss dieser Heeresreform besaß Sachsen nach 1717 eine gut ausgebildete, modern bewaffnete Armee mit 30 000 Mann.

Innenpolitisch gelang es aber auch August dem Starken nicht, im Kurfürstentum Sachsen eine absolutistische Zentralverwaltung zu errichten. Er scheiterte an den sächsischen Ständen, die seit Ende des Dreißigjährigen Krieges nie vollständig ihren Einfluss auf den Kurfürsten verloren hatten. Der Landesherr erlangte keine finanzielle Unabhängigkeit von den Ständen, wie es Friedrich Wilhelm von Brandenburg durch die Erneuerung des Kammerwesens und die Bildung des Generaldirektoriums erreicht hatte. Die 1711 abgewickelte kurfürstliche Beseitigung des Bewilligungsrechts der Landstände für indirekte Steuern, des Anspruchs der Landstände auf Einverständniserklärung zu landesherrlichen Kreditaufnahmen, des Rechts der willkürlichen Zusammenkünfte der Landstände und des landständischen Widerstandsrechts vor allem in Religionsfragen aus dem ständischen Entwurf der Landtagsreversalien leitete einen Schritt zur Zurückdrängung des ständischen Einflusses auf die kurfürstliche Politik ein. Zwar wurde die Mitbestimmung der Stände in der Regierungszeit August des Starken nicht vollständig beseitigt, ihre politischen Einflussmöglichkeiten auf die Innen- und Außenpolitik durch Bestimmungen und Regelungen aber weitestgehend ausgeschaltet. Obwohl er verfassungsrechtlich das Vorhaben eines einheitlichen Staates verpasste, wurden unter seiner Regierung in der Verwaltung wesentliche Veränderungen erzielt. Dies zeigt sich vor allem in der Entstehung neuer Behörden und der Vervollständigung der Behördenorganisation in ihren drei Verwaltungsebenen (Über-, Gleich-, Unterordnung). Außerdem kam es, neben dem bereits vorhandenen Kammerpräsidenten für die Finanzverwaltung (seit 1658), dem seit 1661 bestehenden Bergratskollegium und dem unter Johann Georg III. geschaffenen Geheimen Kriegsratskollegium, zu einer weiteren Differenzierung einzelner Sachgebiete durch eigene Verwaltungsbehörden. Es entstanden 1706 das Generalkriegsgericht, 1707 das Oberrechnungskollegium als zentrale Revisionsbehörde aller landesherrlichen Kassen und 1718 das Oberlandbauamt. Gefördert durch die Erlangung der polnischen Königswürde, deren Ausübung mit vorüberge-

hender Abwesenheit vom Kurfürstentum verbunden war, prägte sich unter August dem Starken im Kurfürstentum eine absolutistische Regierungsform aus, die ein vom absoluten Herrscher abhängiger und von ihm gelenkter sowie geleiteter, gut funktionierender Beamtenapparat charakterisierte. Unter diesen Aspekten konstituierte sich für die Dauer der kurfürstlichen Abwesenheit vom Land das Amt eines Statthalters. Zur Untersuchung und Abstellung von steuerlichen Missständen wurde das Generalrevisionskollegium unter Leitung des Statthalters errichtet. Als neue, nur dem Landesherren verantwortliche oberste Steuerbehörde, wurde 1703 die Generalkonsumtionsakzise implementiert. Das Geheime Kabinett als oberste Zentralbehörde des Landes wurde mit je einem Departmentminister für die auswärtigen, die inneren und die militärischen Angelegenheiten gebildet. An die Stelle des Geheimen Rates trat 1704 die Geheime Kabinettsexpedition, deren Umbildung sich zwei Jahre später in das Geheime Kabinett als neue Zentralbehörde vollzog, die vor den Geheimen Rat platziert wurde. Durch diese Veränderungen hatte sich der Kurfürst von dem alten, ständisch beeinflussten Geheimen Rat gelöst, ohne ihn zu beseitigen. Der Landesherrscher verkündete nun aus dem Kabinett heraus seine unumstößlichen Entscheidungen, die er zuvor nur mit dem Kabinettsminister beraten hatte. Mit der Ernennung der Minister des Kabinetts zu Direktoren des Geheimen Rats und zu Kanzlern der Landesregierung im Jahr 1720 waren die Veränderungen Augusts des Starken in der Behördenorganisation abgeschlossen.

Ein weiteres Kennzeichen der Politik von Friedrich August I. war ab 1694 die steigende Anzahl kurfürstlicher Mandate. Sie formten Grundlagen für Neuregelungen in Wirtschaft und Politik, wie z.B. 1700 des Postwesens und 1702 des Straßenwesens. Unter ihm wurde am 30. August 1707 der Kammer- und Bergrat von Plötz zum Generalkommissar eingesetzt, dessen Aufgaben darin bestanden, mit dem Geleitinspektor Lucius die Straßen zu bereisen sowie Instandsetzungsmaßnahmen zu erörtern und vorzuschlagen. Damit war die erste oberste Straßenbaubehörde Kursachsens ins Leben gerufen (s. Kapitel 9.4). Aber sie reichte nicht zur Ingangsetzung eines geordneten Straßenwesens aus. Mit dem Beginn des Nordischen Krieges wurden außerdem geplante Maßnahmen zur Straßenerhaltung auf friedlichere Zeiten verschoben.

Friedrich August I. betrieb während seiner Regierungszeit intensiv den Ausbau seiner Residenzen in Polen und Sachsen. Dresden entwickelte sich unter ihm zur führenden deutschen

Kultur- und Kunstmetropole des Barock. Außerdem pflegte er ein prunkvolles Hofleben, durch das er jedoch die Finanzen des Kurfürstentums ruinierte.

Friedrich August I. förderte im Kurfürstentum und zu Zeiten seiner Königsherrschaft auch in Polen Handel und Gewerbe. Die sich in den 1670er-/1680er-Jahren ankündigende Entwicklung von Manufakturen erhielt während seiner Regierungszeit einen weiteren Aufschwung, zumal diese Unternehmen im kurfürstlichen Staat unterstützt wurden. Der Kurfürst förderte eine planmäßige Entwicklung dieser Wirtschaftspolitik seiner Vorgänger. Im Zeitraum von 1694 bis 1733 entstanden 26 neue Manufakturen, vorherrschend in der Metallverarbeitung und dem Textilgewerbe. Der Kurfürst selbst wurde mit der Begründung der Meissner Porzellanmanufaktur in der Albrechtsburg 1710 Betreiber einer Manufaktur. Vorherrschend die großen Städte Dresden, Chemnitz und Leipzig entwickelten sich zu Manufakturstandorten. Sie besaßen gleichzeitig durch die Lage an den Fernverkehrswegen die Möglichkeit zum Transport in Absatzgebiete oder aus rohstoffliefernden Gegenden. Vor allem nach 1697 führte die wirtschaftliche Entwicklung zu einem verstärkten Handel, was die Messestadt Leipzig für die Folgezeit zu einer europäischen Handelsmetropole und, bedingt durch die sächsisch-polnische Union, zum Mittler steigender Handelstätigkeit zwischen Ost und West sowie Nord und Süd werden ließ. Die Transporte der Handelswaren, aber auch die Heeresbewegungen in Kriegzeiten, erfolgten hauptsächlich auf den alten privilegierten Handelsrouten der *via regia*, *via imperii*, der Frankenstraße und der Niederen Straße, was für diese Landverkehrswege stärkere Verkehrsbelastungen mit sich brachte. Aufgrund ihrer besonderen, mandatsmäßig festgeschriebenen Stellung erhielten diese Landverkehrswege aber auch die größten finanziellen und baulichen Zuwendungen, wobei diese durch die Rückständigkeit im Straßenbau und Straßenwesen nicht wirksam greifen konnten. Für die *via regia* mit ihrem Ost-West-Verkehr trat in dieser Handelsrichtung zudem mit dem 1668 eröffneten Müllroser Kanal, der die Wasserstraßenverbindung zwischen Oder und Spree für Schiffe bis 120 t herstellte, aus Brandenburg-Preußen erhebliche Konkurrenz ein. Von dem Nachbarstaat Brandenburg folgten weitere Versuche, die Wirtschaftspolitik Kursachsens einzudämmen, z.B. durch das Verbot der Wollausfuhr, was für die entsprechenden Manufakturen den Absatz einschränkte. Zudem drohten Abwerbungen von Handwerkern und Manufakturarbeitern, was den Verlust von Arbeits- und Fachkräften bedeutete. Zu diesen Wirtschaftsrivalitäten, deren Ziel eine gewisse Eindämmung des Konkurrenten zwecks Erlangung wirtschaftlicher und damit finanzieller sowie politischer Vorteile war, kam ein 1721 ausgebrochener Streit um Zölle sowie Straßenstreitigkeiten. Den wirtschaftspolitischen Konflikt der Nachbarn und Rivalen legte schließlich ein am

16. Oktober 1728 geschlossener Handelsvertrag zwischen Kursachsen und Brandenburg-Preußen bei.

August der Starke hinterließ nach seinem Tod am 1. Februar 1733 ein Kurfürstentum Sachsen, das durch die sächsisch-polnische Union, seine Heeresreform, seine innenpolitischen Konsolidierungen zum absolutistischen Staatswesen, seine Finanz-, Wirtschafts- und Kulturpolitik – zumindest zeitweise – die Stellung einer europäischen Großmacht erreicht hatte. Diesen Status sollte es bereits unter seinem Nachfolger Friedrich August II.²⁵⁷, ab 1734 auch König von Polen, wieder verlieren, da er die Innen- und Außenpolitik Augusts des Starken nicht konsequent weiterverfolgte. In seiner Person war wohl eher ein defensiver, in den Regierungsgeschäften inaktiver, Landesherr für die Geschicke des Landes an der Macht. Er stützte sich während seiner gesamten Regierungszeit auf den Rat von Vertrauten und verkörperte keine absolutistische Regierungsweise. In einer solchen Konstellation konnte selbst das von seinem Vater geschaffene Regierungssystem nicht zum guten Gelingen beitragen. Weder in der Innen- noch in der Außenpolitik brachte die Regierungszeit Friedrich August II. positive Errungenschaften für das Land. Sich auf die Regierungspolitik seines Premierministers Reichsgraf Heinrich von Brühl stützend, der auf die Erlangung seiner eigenen Vorteile bedacht war, führte er das Kurfürstentum Sachsen durch den selbst mitverschuldeten Siebenjährigen Krieg (1756-1763) in den politischen und wirtschaftlichen Ruin. Der Schuldenberg betrug 300 Millionen Taler. Eine Ursache dafür war, dass der Kurfürst und sein engster Berater außenpolitisch der von Friedrich II. vertretenen Annexionspolitik Preußens nicht gewachsen waren, zu der die ständigen Auseinandersetzungen der Großmächte Frankreich, England, Russland und Österreich kamen. Merseburg, die Niederlausitz und die letzte, der unter Johann Georg II. eingerichteten Sekundogenituren, Sachsen-Weißenfels, fielen an das Kurfürstentum Sachsen zurück. Durch Verhandlungen mit Heinrich von Brühl erkannten die Reichsgrafen von Schönburg in dem Haupt- und Nebenrezess vom 4. Mai 1740 die Oberbotmäßigkeit des Landesfürsten und die territoriale Oberhoheit des Kurhauses über die Grafen und Herren von Schönburg zu Glauchau, Waldenburg und Lichtenstein an, womit der Territorialstaat wieder in einer Hand vereinigt war. Die Führungsschwäche der jeweiligen Herrscher konnte diesen jedoch nicht zum Erfolg leiten. Das seit der Erringung der polnischen Krone zur Förderung der politischen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedingungen angestrebte Ziel Kursachsens, den Landkorridor zwischen Sachsen und Polen zu erringen, wurde auch durch die Beteiligung am 2. und 3. Schlesischen Krieg (1744, 1756-1763) nicht erreicht. Aufgrund der unmittelbar an-

²⁵⁷ Regierungszeit Friedrich August II.: Kurfürst von Sachsen von 1733 bis 1763.

grenzenden Lage des Kurfürstentums an Schlesien wurde es auch während dieser Kriegszeit als Basis für Truppendurchzüge und Truppenlagerungen genutzt, was wiederum negative Auswirkungen auf seine Verkehrswege, Ortschaften und deren Anwohner mit sich brachte. Am Ende des 2. Schlesischen Krieges, in dem Sachsen an der Seite Österreichs und Russlands kämpfte, wurde die sächsische Armee in der Schlacht bei Hohenfriedberg am 4. Juni 1745 geschlagen. Im November 1745 fielen die preußischen Truppen in Sachsen ein. Der preußische Sieg am 15. Dezember 1745 in der Schlacht bei Kesselsdorf bildete die Grundlage für den erstmaligen Einzug Friedrichs II. von Preußen in die kurfürstliche Residenzstadt Dresden. Im Streben nach territorialer Erweiterung war Kursachsen dem mächtigen, aufstrebenden Nachbarn direkt unterlegen. Finanzieller Aufwand, u.a. durch die Kriegsentschädigung von 1 Million Talern an Preußen, die preußische Truppenanwesenheit, Zerstörungen und Plünderungen, die politische Demütigung durch die Niederlage, forderten für die Folgezeit eine intensivere antipreußische Politik heraus. Ein Mittel dazu war die Beeinflussung der politischen Mächtekonstellation durch die Schaffung dynastischer Verbindungen, wie z.B. die sächsisch-bayerische Doppelhochzeit im Jahre 1747. Ziel der Politik Brühls in der Folgezeit war es, den Erzfeind Preußen durch Bündnispolitik politisch von anderen Großmächten zu isolieren, um so dessen Machtverlust zu erreichen. Preußische Spionage brachte dieses Anliegen zu Fall. Mit dem Einmarsch der 700 000 Mann starken preußischen Armee in das Kurfürstentum Sachsen begann für das Land als Kriegsschauplatz, Truppendurchzugsland und Truppenlager eine siebenjährige Leidenszeit. Mit der preußischen Besetzung Torgaus und der Einsetzung eines Feldkriegsdirektoriums zur Einziehung aller Landeseinkünfte, mit der Besetzung des wirtschaftlich bedeutenden Leipzig sowie der Beschlagnahme aller Kassen in der Stadt, der Leerung des Zeughauses und der Magazine, hatten die Preußen Kursachsen aller wirtschaftlichen und finanziellen Grundlagen beraubt. Zum zweiten Mal besetzte Friedrich II. Dresden. Mit der Kapitulation des kursächsischen Heeres wurde dieses – ohne seine Offiziere – in das preußische Heer eingebunden. Somit war ein weiterer wichtiger Machtfaktor Kursachsens, sein stehendes Heer, beseitigt. Der sächsische Kurfürst, sein Premierminister sowie der Hof verließen Sachsen und begaben sich bis zum Kriegsende nach Polen. Bis März 1763 stand das sächsische Kurfürstentum unter preußischer Militärverwaltung. Dieser Krieg brachte für das Land und seine Bewohner Zerstörungen, Mord, Raub, wirtschaftlichen und politischen Niedergang sowie den finanziellen Ruin – der Gesamtbetrag der Kriegskosten wird auf 250 bis 300 Millionen Taler geschätzt. Durch den Hubertusburger Frieden (15. Februar 1763), an dessen Zustandekommen als sächsischer Verhandlungsführer im Auftrag des Kurfürsten und seines Premierministers Thomas Freiherr von Fritsch teilnahm, wurden neue Richtlinien fest-

gelegt, die die weitere innen- und außenpolitische Entwicklung des Kurfürstentums Sachsen prägen sollten. Das waren: Frieden mit Preußen, Abkehr von dem engen Bündnis mit Österreich, Verzicht auf die polnische Königskrone und damit Verzicht auf den Rang einer europäischen Großmacht, strengste Einschränkung der Staatsausgaben, Verzicht auf eine starke Armee, konsequente Abtragung der Staatsschulden, Schaffung eines ordentlichen Staatshaushalts und Führung eines geordneten Finanzwesens.

Am Ende des Siebenjährigen Krieges zeichnete sich für das Kurfürstentum Sachsen ein düstres Bild ab. Die bereits vor Ausbruch des Krieges durch die negative Finanzpolitik stagnierende Wirtschaft lag am Boden, Leipzig als wirtschaftliches Zentrum des Landes hatte schwere Schäden erlitten, ebenso die Residenzstadt Dresden und zahlreiche weitere Städte und Dörfer. Seuchen zogen über das Land, Plünderungen waren an der Tagesordnung. Durch gezielte Zerstörungen und durch Truppenbewegungen waren die Verkehrswege teilweise gar nicht oder nur sehr schwer benutzbar. Auch für die Landwirtschaft, die die Nahrungsgrundlage der Bevölkerung darstellte, hatte es starke Rückschläge gegeben. Außerdem musste der kriegs- und vorkriegsbedingte Schuldenberg abgetragen werden, um das Finanzwesen des Landes wieder in Gang zu setzen. Der Staat konnte, so wie er vor dem Krieg bestand, nicht mehr existieren.

Der sich in Polen befindende sächsische Kurfürst Friedrich August II. berief im April 1762 zur Ausarbeitung von Grundprinzipien des wirtschaftlichen Aufschwungs im Land eine „Restaurationskommission“, als deren Vorsitzender ein ehemaliger Kritiker der brühlschen Politik, Thomas von Fritsch, gewählt wurde. Ergebnis der Kommissionsarbeit war der Abschlussbericht vom 19. November 1763 mit den einleitenden Denkschriften Fritschs und insgesamt 34 Gutachten der Restaurationskommission zu unterschiedlichsten Sachbereichen des Landes, darunter auch zum Straßenwesen (s. Kapitel 9).²⁵⁸ Damit widmeten Fritsch und die Restaurationskommission einem Kernproblem der Landesplanung große Aufmerksamkeit, dem Transport- und Verkehrswesen. Fritsch betonte nachhaltig die Notwendigkeit eines intakten Verkehrswesens als Grundvoraussetzung für den Wiederaufbau des Landes und seiner ökonomischen Entwicklung. Diese Tatsache vertrat er auch intensivst gegenüber Friedrich August II. und dem Premierminister Heinrich von Brühl: „Um die Straßenverfassung von welcher nicht nur die landesherrlichen Abgaben, sondern Leipzig Wohl und Weh abhängt wieder in Ord-

²⁵⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 13 545, Conv. 16 A, Briefwechsel Fritschs mit Brühl, Landesrestauration.

nung zu bringen, ist nötig, daß ohne den geringsten Zeitverlust an Straßenbesserung, Brücken- und Fährenherstellung, Wirtshäuser-Erhebung, wo sie eingegangen, gedacht werde. Thut man es nicht sofort und vor der ersten Messe, so gewöhnen sich die Fuhrleute nicht wieder herbei.“²⁵⁹ Die Restaurationskommission schlug Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrswege und des Straßenwesens vor. Dazu zählte z.B. die Aufforderung an die Landstände, ihre Anteile am Straßenbau zu übernehmen, wofür sich diese 1766 auch bereit erklärten. Insgesamt bildete die Arbeit Thomas von Fritschs und der Restaurationskommission die Grundlage für das „Mandat, wie nach letzterem Kriege die äußerst ruinierten Landstraßen wiederum repariret und hergestellt werden sollen“²⁶⁰ vom 19. April 1763. Sie fungierte damit als Ausgangspunkt einer regen Tätigkeit und eines Entwicklungsschubes im kursächsischen Straßenwesen. Nennenswert für die Arbeit der Restaurationskommission ist zudem die in dem Ergebnis ihrer Arbeit geschaffenen Grundlagen für den Aufbau einer funktionstüchtigen, bezüglich ihrer Aufgabenbereiche klar strukturierten Behördenorganisation im Kurfürstentum Sachsen. Damit wurde die theoretische Grundlage zur innen- und außenpolitischen Konsolidierung des Landes gelegt. Ihre praktische Realisierung sollte mit dem Antritt von Friedrich Christian als sächsischer Kurfürst am 5. Oktober 1763, nachdem im selben Jahr Friedrich August II. und sein Premierminister von Brühl verstarben, beginnen. Seine Regierungszeit endete jedoch schon nach zwei Monaten mit dem Tod (17. Dezember 1763), sodass der Wiederaufbau des Landes erst unter seinen Nachfolgern begann. Als wichtigstes Anliegen stand die Wiedererrichtung der Wirtschaft im Vordergrund. In diesem Zusammenhang wurde 1764 die Landesökonomie-, Manufaktur- und Kommerziendeputation gegründet, die z.B. mit der Beobachtung und Erfassung der Bevölkerungsbewegung, von Stand und Entwicklungen im Agrarwesen, in der Forstwirtschaft, im Handel, in den Manufakturen u.a. eine wichtige Grundlage zur Schaffung zielgerichteter Maßnahmen bilden sollte. Verbesserungen in Landwirtschaft und gewerblicher Produktion versprach man sich durch den Erfahrungsaustausch in der neu gebildeten Leipziger Ökonomischen Sozietät und der Dresdner Ökonomischen Gesellschaft. Auf der Grundlage des Rétablissements konnte sich der sächsische Staatshaushalt relativ schnell erholen und bereits 1774 einen Überschuss verzeichnen.

Unter den Bedingungen des Rétablissements verstärkte sich die gewerbliche Produktion in Manufakturen und somit die Zahl der Manufakturneugründungen immer weiter, was mit einer

²⁵⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 13 545, Conv. 16 A, Briefwechsel Fritschs mit Brühl, Landesrestauration.

²⁶⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 30b und 31.

Bevölkerungszunahme und Ballung an den Produktionsstandorten Leipzig, Dresden, Chemnitz, in der südlichen Oberlausitz, in den thüringischen Teilen des Kurfürstentums und im mittelsächsischen Raum verbunden war. Außerdem entstanden manufakturmäßig betriebene Unternehmen, deren Betriebsgründungen sich auf Standorte an den größeren Flüssen sowie deren wasserreichen Nebenarmen (Nutzung der Wasserkraft) im Zittauer Gebirge, im Vogtland und im Erzgebirge sowie seinem Vorland konzentrierten. Johann K. Riesbeck charakterisierte diese wirtschaftliche Entwicklung in seiner 1783 verfassten Reisebeschreibung „Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland“ für das Erzgebirge treffend, indem er schrieb, dass neben der Nutzung der Steine und Mineralien auch „[...] alle Städte [...] noch Leinwand, Spitzen, Band, Barchet, Tuch, Flanellen oder irgend sonst eine Art Manufakturen“²⁶¹ besäßen. Die an den Manufakturstandorten steigende Zahl an Arbeitskräften und die daraus folgende Bevölkerungszunahme und -ballung führte in diesen Wirtschaftszentren zu einem erhöhten Verbrauch an landwirtschaftlichen Produkten, was Ertragssteigerungen in Vieh- und Pflanzenwirtschaft erforderte. Zur Intensivierung der Landwirtschaft gehörten z.B. der ausgedehnte Anbau von Futterpflanzen aller Art, die ganzjährige Stallfütterung, der Übergang zu neuen Anbaumethoden und -systemen sowie der Einsatz von Düngesalzen. Die Kartoffel entwickelte sich bald zu einer der wichtigsten Grundnahrungsmittel. Die Getreideerzeugung stieg, unterbrochen von den Missernten 1771 und 1772, stetig an. Zunehmend verbreitete sich der Anbau von Raps, Hanf, Krapp und Tabak, die als Handelsgüter an Bedeutung gewannen. Diese Entwicklung forderte einen stärkeren Verkehr zwischen den ländlichen Anbaugebieten (z.B. nordwestsächsisches Tiefland) und ihren Absatzmärkten, den Standorten gewerblicher Produktion (z.B. Erzgebirge), was eine Intensivierung des Straßenwesens als Grundlage eines reibungslosen Verkehrs durch intakte Verkehrswege und Sicherheit auf diesen zur Notwendigkeit werden ließ. Durch Mandate mit genau formulierten Festlegungen zu Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Straßenwesen, praktischen Angaben zu Straßenbau und Erhaltung usw. – wie z.B. das Straßenmandat von 1781 (s. Kapitel 9) – und deren ernsthafte Umsetzung, ergab sich im letzten Viertel des Untersuchungszeitraumes ein Aufschwung im kursächsischen Straßenwesen, der mit der in der Folgezeit beginnenden Chausseebildungsphase seinen Höhepunkt erreichte. Der ungehinderten Nutzung der aus Kursachsen führenden Fernverkehrsverbindung konnte Preußen nicht mehr, wie zeitweise geschehen, im Wege stehen. Durch den Abschluss eines Handelsabkommens war der ungehinderte Warenverkehr zwischen Sachsen und Preußen gewährleistet.

²⁶¹ Riesbeck, Johann K.: Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland. Hrsg. Jochen Golz. Berlin 1976, S. 303.

Für die Außenpolitik der Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaus von Kursachsen wird das Verhalten deutlich, diesen nicht durch das Streben nach territorialen Erweiterungen und daraus folgenden diplomatischen und kriegerischen Verwicklungen zu gefährden. So verzichtete das sächsische Kurfürstentum im Ergebnis des bayerischen Erbfolgekrieges, dem Frieden von Teschen am 13. Mai 1779, auf seine angemeldeten Erbansprüche des Bayerischen Allodialerbes²⁶² und erklärte nach der Teilnahme am Reichskrieg gegen Frankreich ab dem 19. Oktober 1792 im Rastatter Friedenskongress von 1798 öffentlich, keine Gebietserwerbungen anzustreben. Um nicht erneut zwischen die politischen Fronten und somit ins Ränkespiel der politischen Großmächte Preußen, Österreich, Russland und Frankreich zu geraten, lehnte der sächsische Kurfürst Friedrich August III. die ihm von Polen angetragene polnische Königskrone ab. Das Kurfürstentum Sachsen hatte seine Stellung als ein Staat von europäischem Rang endgültig verloren. Ihm war es im Untersuchungszeitraum nicht gelungen, sich als absolutistischer Staat im Machtgefüge der Großmächte zu konsolidieren. Wesentliche Gründe dafür liegen in einer nicht streng verfolgten Organisation eines leistungsfähigen, durchstrukturierten Staatswesens mit einem gegenüber dem Staat und seiner wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung pflichtbewusst souverän handelndem Landesherren an der Spitze. Nur auf einer solchen Grundlage hätte der Staat in den außenpolitischen Machtkämpfen bestehen können. Dagegen hatte er im Lauf des Untersuchungszeitraumes aufgrund von kriegerischen Auseinandersetzungen starke Rückschläge in seiner politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung erleiden müssen, von denen es sich immer wieder zu erholen galt. Dies stand einer kontinuierlichen Entwicklung in allen Bereichen im Wege, was sich auch für die Landverkehrswege und dem ihnen zugeordneten Zuständigkeitsbereich, dem Straßenwesen, nachvollziehen lässt (s. Kapitel 7 bis 9 und Tabellen 16 und 17). Erst mit dem Erlass des Straßenbaumandates von 1781, das „[...] für die damalige Zeit [als] das modernste territoriale Wege-recht in Deutschland“²⁶³ galt, konnte das Kurfürstentum einen Entwicklungsschub im Straßenwesen aufweisen. Dieser äußert sich in der theoretischen Regelung der wegepolizeilichen Angelegenheiten, in der Fixierung der Verteilung von Straßenunterhaltungspflichtigen und der staatlichen Straßenbauverpflichtung, in technischen Vorschriften zu Straßenbau und Straßenerhaltung und in der langen Gültigkeitsdauer.²⁶⁴ Mit dem einsetzenden intensiven Chausseebau Ende des 18./Anfang des 19. Jahrhunderts begann im Untersuchungsraum das, durch das

²⁶² Umfasste alle Gebiete und Vermögenswerte, die nicht Reichslehen oder sonstige Lehen waren, also auch die 13 Millionen Gulden, die Kurfürst Maximilian III. Joseph für den Erwerb der Oberpfalz an Österreich aufgebracht hatte.

²⁶³ Baumeister, Ludger: Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts. Bielefeld 1957 (= Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen N. F. 31), S. 12.

²⁶⁴ Vgl. Müller, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Berlin 2000 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 57), S. 126.

Straßenmandat von 1781 juristisch untermauerte, regierungsseitig geregelte Straßenwesen in der Praxis zu greifen.

Tabelle 16

Hauptentwicklungstendenzen in Wirtschaft und Straßenwesen im Zeitraum von 1611 bis 1733 (Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Regierender Regierungszeit	Wirtschaftliche Entwicklung	Zustand der Landverkehrswege	Bedeutende Entwicklungen im Straßenwesen
Johann Georg I. 1611-1656	wirtschaftliche Stagnation vor 1618 negative Resonanzen des Dreißigjährigen Krieges positive Konsequenzen auf Gewerbe, Landwirtschaft und Bergbau durch Ansiedlung von Exulanten	schlechter Zustand der Landverkehrswege befördert durch Kriege und deren Begleiterscheinungen wie Truppenbewegungen und -belagerung (z.B. Dreißigjähriger Krieg)	kein regierungsseitig geregeltes Straßenwesen (z.B. keine regierungsseitig gelenkten Reparatur- und Baumaßnahmen) Anordnungen nur bezüglich Wege- und Straßenzwang und Besserungen von Geleitstraßen Anordnungsinhalte meist gleich Diskrepanz Legislative und Exekutive fehlender Kunststraßenbau
Johann Georg II. 1656-1680	einsetzender wirtschaftlicher Aufschwung ab 1670	größtenteils schlechter Zustand der Landverkehrswege befördert durch Kriege und deren Begleiterscheinungen wie Truppenbewegungen und -belagerung (z.B. im 2. Schlesischen Krieg)	kein regierungsseitig geregeltes Straßenwesen – erste Ansätze: Anstellung eines Straßeninspektors im Erzgebirgischen Kreis Beginn Aufstellung von Straßenmarkierungen (hölzerne Armsäulen) Anordnungen nur bezüglich Wege- und Straßenzwang und Besserungen von Geleitstraßen Diskrepanz Legislative und Exekutive fehlender Kunststraßenbau
Johann Georg III. 1680-1691	Übergang zur gewerblichen Großproduktion mit vorwiegender Handarbeit – Entstehung neuer Gewerbe und Unternehmen Manufaktorneugründungen, gefördert durch Landesherrn und Landtag		
Johann Georg IV. 1691-1694	Konsolidierung der Wirtschaft		
Friedrich August I. 1694-1733	Manufaktorneugründungen	weitere Ansätze eines regierungsseitig geregelten Straßenwesens: 1691 nach Resolution von 1689 Befehl zur Kategorisierung der Landverkehrswege zur Klärung der Unterhaltspflicht – 1694 Erscheinen des Verzeichnisses 1699 weitere Kategorisierung der Landverkehrswege 1694 Anstellung eines Straßenbereiters in Leipziger Kreis – Inspektion und Instandsetzung der Landverkehrswege: Gewährleistung der Durchführung von Erlassen = Kontrollorgan Bildung der ersten Obersten kursächs. Straßenbaubehörde 1706 Bestellung von Verantwortlichen zur Gewährung der Durchsetzung von Erlassen Versuch der Beseitigung der Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive 1718 Verfügung über Bereitstellung von 10 000 Talern aus Geleitseinnahmen zur Straßebesserung Beginn der Aufstellung von Postdistanzsäulen	

Tabelle 17

Hauptentwicklungstendenzen in Wirtschaft und Straßenwesen im Zeitraum von 1733 bis 1827
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Regierender Regierungszeit	Wirtschaftliche Entwicklung	Zustand der Landverkehrswege	Bedeutende Entwicklungen im Straßenwesen
Friedrich August II. 1733-1763 Friedrich Christian 1763 (ca. 2 Monate)	stagnierende Wirtschaft ab 1763 wirtschaftlicher Ruin aufgrund des Siebenjährigen Krieges	schlechter Zustand der Landverkehrswege mit hervorgerufen durch Kriege und deren Begleiterscheinungen wie Truppenbewegungen und -belagerung (z.B. 2. Schlesischer Krieg, Siebenjähriger Krieg)	wachsendes Regierungsinteresse und Maßnahmen für ein regierungsseitig geregeltes Straßenwesen: Verstärkung von Bau/Reparatur der Landverkehrswege Mandat zur Regelung der Straßenbaupflichten 1737 Versuch der Beseitigung der Diskrepanz Legislative und Exekutive Stagnation in der Entwicklung des Straßenwesens durch Siebenjährigen Krieg fehlender Kunststraßenbau
Regentschaft führender Prinz Xaver 1763-1769	wirtschaftlicher Ruin aufgrund des Siebenjährigen Krieges Konsolidierung der Wirtschaft Produktionssteigerung, Manufaktorneugründungen		wachsendes Regierungsinteresse und Maßnahmen für ein regierungsseitig geregeltes Straßenwesen Einsetzen regierungsseitig gelenkter Reparatur- und Baumaßnahmen an Landverkehrswegen erstmalige genaue Festlegung aller Straßenbaupflichten Versuch der Beseitigung der Diskrepanz Legislative und Exekutive Anlegung erster Versuchsstrecke = grundhaft ausgebaute Strecke bei Langenleuba
Friedrich August III. 1768-1827	weitere Konsolidierung der Wirtschaft Produktionssteigerung, Manufaktorneugründungen Beginn des Fabrikzeitalters um 1800	Verbesserung des Zustandes der Landverkehrswege Einsetzen des Kunststraßenbaus Chausseebildungsphase	Einsetzen des regierungsseitig geregelten Straßenwesens mit dem Straßenmandat von 1781 regierungsseitig gelenkte Reparatur- und Baumaßnahmen an Landverkehrswegen weitestgehende Ausschaltung der Diskrepanzen zwischen Legislative und Exekutive Einsetzen des Kunststraßenbaus

7 Entwicklung des Straßenwesens und der Verkehrsmittel in der Neuzeit

„Daß Wege zum wahren Umtrieb der Wirtschaft, [...], in guten Stande zu erhalten nötig und hiebey nicht jeder nach seinem Eigensinn und Eigennutz schalten und walten könne, bedarf wohl keines Beweises, [...]“²⁶⁵

Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Neuzeit ist durch eine zunehmende Mobilität charakterisiert, die der Transport von Gütern und Personen über weite Strecken prägte.²⁶⁶ Dies antizipierte ein strukturiertes und vor allem funktionsfähiges Straßenwesen, denn das Verkehrsgeschehen forderte höhere Geschwindigkeit, erhöhte Sicherheit, größeres Transportvolumen, Regelmäßigkeit sowie größere Bequemlichkeit bei der Personenbeförderung. Die vierrädrigen Verkehrsmittel, welche teilweise beträchtliches Gewicht und Größe erreichten, sowie zunehmende Mobilität (Handels-, Personenverkehr), die sich in einer erhöhten Frequenz äußerte, stellten stärkere Ansprüche an die Verkehrswege als das Reittier „Pferd“, als Fußgänger, Tragtiere oder zweirädrige Lastkarren, die kleiner, leichter und flexibler in ihrer Wegennutzung waren. Die Landverkehrswege mussten nun bezüglich ihrer Befahrbarkeit und Leistungsfähigkeit den zunehmenden Belastungen jeglicher Art entsprechen. Die reinen Erdwege reichten diesen Anforderungen nicht mehr aus. Straßenbau und Straßenbefestigung wurden erforderlich, was ein organisiertes System, geregelte Finanzen, entsprechende legislative Grundlagen, eine Verwaltungsstruktur zur Durchsetzung und Kontrolle ihrer Ausführung und Handhaben bei Nichtbefolgung sowie eine Systematisierung der Landverkehrswege entsprechend ihrer Bedeutung im Verkehrsgeschehen als Planungsgrundlage für Bau- bzw. Reparaturmaßnahmen vorwegnahm (s. Kapitel 9.1 bis 9.5). Außerdem spielte die Frage der Sicherheit auf den Straßen eine zunehmende Rolle (s. Kapitel 9.6). Besonders für das Kurfürstentum Sachsen als Durchgangsland bedeutender deutscher und europäischer Handelsrouten sowie mit seiner stark exportorientierten Produktion²⁶⁷ war ein gut ausgebildetes Straßennetz von Bedeutung für eine positive wirtschaftliche und damit politische Entwicklung.²⁶⁸ Für die Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg, der unter anderem starke Beeinträchtigungen der Landverkehrswege durch Zerstörungen dieser bzw. mit ihnen in Verbindung stehender funk-

²⁶⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 13 547, Conv. 34 Nr. 1, Innere Angelegenheiten, Landesrestauration.

²⁶⁶ Vgl. Aurig, Rainer: Zum Umschwung des sächsischen Straßenwesens im 18. Jahrhundert. In: Sachsen 1763-1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen. Hrsg. Uwe Schirmer. Beucha 1996 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 3), S. 172.

²⁶⁷ Zum Beispiel Bergbau und Textilbranche.

²⁶⁸ Vgl. Aurig, Rainer: a. a. O., S. 172.

tionaler Einrichtungen wie Brücken und Raststätten mit sich brachte, verdeutlichte sich ein allmählich eintretendes Regierungsinteresse bezüglich der Notwendigkeit eines landesweit intakten Straßenwesens für Handel, Wirtschaft und Staat.²⁶⁹ In der Folgezeit wurde es erstmals direktes Thema in der Landespolitik, was die Einführung von Grundlagen zur zentralen Regelung von Straßenbau bzw. Straßenreparatur, die Anwendung neuer Straßenbaumethoden, die Schaffung legislativer Grundlagen für erhöhte Sicherheit auf den Verkehrswegen sowie den Aufbau einer Verwaltungsstruktur zur Durchsetzung und Kontrolle der Maßnahmen zur Folge hatte (s. Kapitel 9). Deren praktische Initialisierung stieß in dem Untersuchungszeitraum immer wieder auf Schwierigkeiten finanzieller, administrativer und rechtlicher Art. Das Straßenwesen gehörte dementsprechend bereits in dieser Zeit zu einem Kernproblem der Landesplanung, dem man sich – um wirtschaftlich und politisch Schritt zu halten – nicht verschließen konnte. Länder mit zentralistisch geführter Verwaltung²⁷⁰ hatten bereits die Lösbarkeit dieses Problems bewiesen. Durch die staatliche Organisation des Straßenwesens waren dort Erarbeitungen erster Straßenbauprogramme geschehen und der Aufbau von Straßenverwaltungen war durchgeführt worden. Kursachsen musste diesen Prozess noch durchlaufen.

Wie bereits erwähnt, ist die Entwicklung des Straßenverkehrs von den Verkehrsmitteln unterschiedlichster Art geprägt. Diese sind vom technischen Fortschritt der jeweiligen Zeitepoche gekennzeichnet. Die Ziele ihrer Weiterentwicklung blieben jedoch über Jahrhunderte dieselben: Das Streben nach einer schnelleren und sichereren Fortbewegung sowie Erleichterungen bei Transportzwecken. Bestimmte Verkehrsmittel wirkten dabei – häufig in Zusammenhang mit dem Relief – prägend auf charakteristische Ausbildungen bei Landverkehrsweegen (s. Kapitel 5.3). Technischer Fortschritt bei der Entwicklung der Verkehrsmittel verlangte gleichzeitig bestimmte Maßnahmen im Verkehrswegebau (s. Kapitel 9.2 und 9.5). Schon im Römischen Reich²⁷¹ war die Entwicklung der Landverkehrswege und der Landverkehrsmittel umfassend ausgeprägt, wozu ein organisiertes Staatswesen, Wirtschaftskraft, finanzielle Mittel und technischer Fortschritt sowie die Erkenntnis der Notwendigkeit intakter Verkehrswege für militärische, wirtschaftliche und staatliche Zwecke die Grundlagen bildeten. Im Untersuchungsraum hatte es einen solchen Stand des Landverkehrswegebau und der Entwicklung der Verkehrsmittel nie gegeben. In ihm verkehrten in der Neuzeit unter anderem Tragtiere wie

²⁶⁹ Ausnahmen bildeten schon vor dem Untersuchungszeitraum die das sächsische Territorium durchziehenden überregional bedeutenden Straßenzüge von europäischem Rang (z.B. *via regia*, *via imperii*, *Niedere Straße*). Trotz bestehender Verordnungen, welche sich hauptsächlich auf die Einhaltung dieser Straßenzüge beschränkten, lag aber auch bei ihnen – wie durch Beschwerden sichtbar wurde – der Straßenzustand selbst häufig im Argen.

²⁷⁰ Beispielsweise. Frankreich.

²⁷¹ Zerfall: 395.

Packpferde und Packesel, zweirädrige Handkarren, zweirädrige Ochsenkarren und vierrädrige Wagen, in zunehmendem Maße Pferdefuhrwerke sowie besonders seit dem 18. Jahrhundert von Pferden gezogene Kutschen. So war für diesen Zeitraum ein Nebeneinander von älteren Transportmitteln und von Neuentwicklungen kennzeichnend. Für eine tiefer gehende Beschäftigung mit den Verkehrsmitteln sind die Veröffentlichungen „Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte“ (1965) von Wilhelm Treue, „Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts“ (1984) von Elfriede Rehbein und der von den Kunstsammlungen zu Weimar im Rahmen einer Ausstellung erstellte Katalog „Wer damals eine Reise tat.“ (1978) empfehlenswert. In den genannten Publikationen wurde umfassend die Entwicklung der Landverkehrsmittel einschließlich technischer Details dargelegt, was zahlreiche Abbildungen anschaulich ergänzten. Das Anliegen dieses Kapitels ist es, die wichtigsten im Untersuchungsraum verkehrenden Landverkehrsmittel des 17./18. Jahrhunderts vorzustellen, wobei in diesem Rahmen auf eine Beschreibung technikhistorischer Einzelheiten weitestgehend verzichtet wurde. Entsprechend des vorherrschenden Beförderungszwecks erfolgte in der Darstellung eine Untergliederung der Landverkehrsmittel in Verkehrsmittel zum Lastentransport und in Verkehrsmittel zur Personenbeförderung.

Die „Erneuerte Geleithsordnung, wornach sowohl die Einwohner des herrschaftlichen Schönberg. Gleiths als auch diejen. So nach verzeichnende Wahren durchführen, tragen oder treiben, sich zu richten [...]“ vom 11. Mai 1707 benannte als damals übliche Transportmittel: „[...] Pferde oder Stück Zugvieh [...] Wagen, Karren oder Schlitten.“²⁷² Demnach bestimmten Handkarren, von Tieren gezogene Karren²⁷³ und Wagen²⁷⁴ sowie Tragtiere und im Winter zusätzlich Schlitten das Straßenbild. Unter den Zugtieren waren die Ochsen weit verbreitet, da zahlreiche Bauern keine Pferde besaßen. Letztere gewannen aber aufgrund ihrer Schnelligkeit und Flexibilität zunehmend an Bedeutung. Ihr Vorspann ist schon für das 17./18. Jahrhundert als charakteristisch anzusehen, das Pferdefuhrwerk wurde ein verbreitetes Transportmittel. Die zweirädrigen Lastkarren (s. Abbildung 2) waren z. T. mit einer unterschiedlichen Anzahl an Pferden bespannt und konnten Waren bis zu einer Masse von 1 740 kg transportieren. Ein Lasttier konnte vergleichsweise nur ca. 150 kg tragen.²⁷⁵ Die vierrädrigen Wa-

²⁷² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 16, Loc. 34 324, Spezifikation der im Churfürstentum Sachsen befindlichen Städte, Städtlein und Flecken und was jeden Orths an Wege- oder Pflaster-Gleithe erhoben wird, 1707-1715, Bl. 28.

²⁷³ Karren: i. d. R. einachsiges Fahrzeug mit Rädern, kippbar.

²⁷⁴ Wagen: i. d. R. zweiachsiges Fahrzeug mit Rädern.

²⁷⁵ Vgl. Kunstsammlungen zu Weimar (Hrsg.): Wer damals eine Reise tat. Weimar 1978, S. 142.

gen (z.B. s. Abbildung 3) unterschieden sich untereinander in ihrer Größe und ihrem Transportvolumen. Sie hatten teilweise einen Vorspann von 16 bis 18 Pferden und ihr Transportvolumen reichte von 4 000 bis 5 000 kg, auf ebenem Gelände konnte es bis 7 000 kg betragen. Ein solches Fuhrwerk legte im Schnitt eine Tagesleistung von 20 bis 30 km zurück.²⁷⁶ In bautechnischem Sinne charakteristisch für solche Lastwagen waren die sehr breiten Radfelgen (13,2-18 cm), durch die die Last verteilt wurde. Infolge des großen Gewichts wurde auf die Verkehrswege starker Druck ausgeübt, was bei hoher Frequentierung mit diesen Wagen wesentlich zur Beschleunigung der Fahrbahnzerstörung beitrug. Dazu berichtete z.B. eine Quelle vom 6. Juli 1703 bezüglich des Teilstraßenzuges Leipzig – Naunhof (I) „[...] daß wegen des theils Orthen sich befindenden weichen Erdreichs und leimigten Bodens, [...] bey anhaltenden Regen und naßen Wetter durch die vielen Fracht- und Lastwagen, welche dergestalt durchkommen, [...] sich immer neue Baufälligkeiten zu thun pflegen.“²⁷⁷ Die Schaffung stabiler Straßenkörper mit hoher Druckbeständigkeit wurde deshalb immer notwendiger.



Abbildung 2
Zweirädriger Karren
(Holzschnitt²⁷⁸)



Abbildung 3
Vierrädriger Lastwagen
(Holzschnitt 1502²⁷⁹)

Eine Aufstockung des Vorspanns für die Verkehrsmittel wurde oft durch Gefälle oder/und schlechten Straßenzustand erforderlich. Letzterer trat zumeist als ein durch feuchte Witterung aufgeweichter Fahrbahnkörper auf, in dem die Verkehrsmittel steckenblieben, wie in zahlreichen Quellen berichtet wurde. So hieß es beispielsweise für einen Mangel des Teilstraßenzuges

²⁷⁶ Vgl. Kunstsammlungen zu Weimar (Hrsg.): Wer damals eine Reise tat. Weimar 1978, S. 142.

²⁷⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5180, Straßen- und Wegebesserung im Amtsbezirk Leipzig, 1694-1705, Bl. 119.

²⁷⁸ Vgl. Schramm, Albert (Hrsg.): Die Drucke von Johann Zainer in Ulm. Leipzig 1923, Abbildung 174, Abdruck mit freundlicher Genehmigung.

²⁷⁹ Vgl. Treue, Wilhelm: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. München 1965, S. 210, Abdruck mit freundlicher Genehmigung.

Leipzig – Naunhof (I) am 16. Februar 1735 „[...]“, daß verschiedene Fuhrleute nicht nur ihre Wägen, darinnen versenket und umgeworffen [...], sondern es berichten auch [...] Postilione, daß sie nicht mehr wüßten, wie sie allda durchkommen wollten, sind ehmal die Räder bis über die Achsen in Moder, Koth und Moraste.²⁸⁰ In solchen Situationen reichte zumeist der eigene Vorspann für ein Fortkommen nicht mehr aus, deshalb mussten Vorspanndienste angefordert werden. Pferde besitzende Bauern der jeweiligen Umgebung waren oft zur Ableistung dieser verpflichtet, was für die Straßennutzer Mehrkosten und einen erhöhten Zeitaufwand bedeutete. Letzterer wurde nicht zuletzt durch den Fall hervorgerufen, dass das Zugvieh z.B. während der Erntezeit im Eigengebrauch der Bauern war, wodurch die notwendigen Vorspanndienste nicht immer sofort oder gar nicht erfolgen konnten. Solche Unterlassungen wurden z.B. in einem Brief des Detlev Carl Graf von Einsiedel an den Kammerkommissionsrat vom 18. Januar 1766 angesprochen, der zur unterlassenen Spannfröhn folgende Fragestellungen beinhaltete: „[...] welcher Art ist die Spannfröhn [...] bestimmt? [...] Ist sie gemeßen oder ungemeßen? Wie werden sie bestraft, wenn sie ihre Obliegenheit nicht erfüllen?“²⁸¹ Ein unmittelbarer Antwortbrief zu diesem Problem konnte nicht aufgefunden werden, sodass dessen Weiterbestehen angenommen werden musste.

Die Lastfuhrwerke unterschieden sich durch ihre den Transportgütern entsprechenden Aufbauten. Für den Transport landwirtschaftlicher Produkte wurden z.B. offene Leiter- und Kastenwagen gebraucht. Kostbare Kaufmannsgüter schützte man auf ihrem Transport vor Witterungseinflüssen zumeist durch Stoff oder Leder, die über ein tonnenförmiges Gerüst gespannt waren (s. Abbildung 4). Dementsprechend wurden diese Transportmittel als Planwagen bezeichnet. Ein in Zusammenhang mit der Reparatur der Leisniger Muldebrücke verfasster Brief des Kurfürsten an den Schösser der Stadt Leisnig erwähnte bereits 1589 solche Planwagen für den trockenen Holztransport: „So haben Wir demnach den beyden Verwaltern zu Nimzschen und Buch geschrieben, daß ihr iedem ein Geschirr mit einem Plahnwagen zu Leisnig schicken [...]“²⁸² sollet.

²⁸⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5261, Beschwerden von Einwohnern zu Stötteritz wegen angeordneter Straßenausbesserung ihres Ortes, 1728-1738, Bl. 44.

²⁸¹ Ebenda, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 94.

²⁸² Ebenda, 20010, Amt Leisnig Nr. 2410, Auszug aus den Rechnungen für Reparatur der Muldebrücke zu Leisnig, 1589 und 1608, Bl. 11.

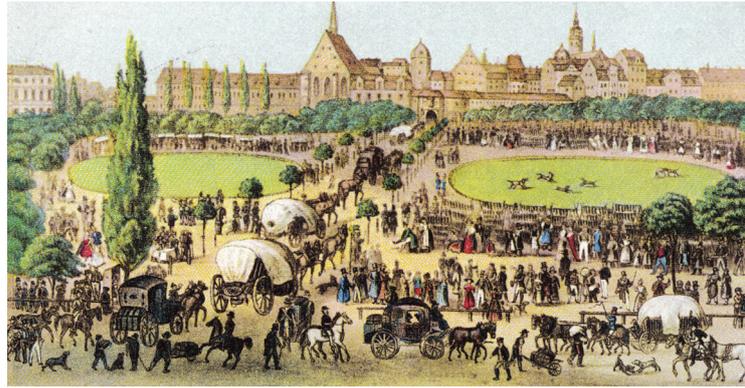


Abbildung 4

Messeverkehr vor dem Grimmaischen Tor
(Leibniz-Institut für Länderkunde/Postkartensammlung, mit freundlicher Genehmigung)

Für das eigene Fortkommen ohne Transportgüter war auch im 18. Jahrhundert das Reitpferd ein stark genutztes Fortbewegungsmittel. Es gewährleistete – auch über größere Strecken – Schnelligkeit und die aufgrund des z. T. schlechten Straßenzustandes notwendige Flexibilität. Zum Transport von Nichtreitern oder mehreren Personen erfolgte die Nutzung von Karren, Wagen und Kutschen.

Als sogenannte Reisewagen dienten im Untersuchungszeitraum die offenen Kasten- und Leiterwagen, auf denen die Reisenden der Witterung uneingeschränkt ausgesetzt waren. Sie wurden mit Stroh ausgeschüttet oder besaßen Sitze. Zum Schutz der Personen vor Sonne, Wind und Niederschlag erhielten sie zunehmend halbkreisförmige Verdecke. Ein Grund großer Reiseunbequemlichkeit war der direkt auf der Wagenachse ruhende Wagenkasten, der eine Übertragung jeder Fahrbahnunebenheit durch harte Stöße auf die Reisenden zur Folge hatte. Mit dem Aufhängen des Wagenkastens trat keine Besserung dieses Mangels ein, im Gegenteil. Der mit vier Ketten an einem senkrechten Pfosten aufgehängte Kasten verursachte beim damaligen Straßenzustand für die Reisenden nur ein unvollkommenes Dämpfen der Stöße und ein unbequemes Schaukeln. Es verkehrten im Untersuchungszeitraum auch Wagen, deren Radgrößen nicht mehr einheitlich waren. Seit dem 16. Jahrhundert wurden zunehmend vier-rädrige Verkehrsmittel mit sich zwischen Vorder- und Hinterrädern unterscheidenden Radgrößen gebaut. Die Hinterräder besaßen nun häufig eine Größe von 150 bis 160 cm.²⁸³ Die verkleinerten Vorderräder boten die Möglichkeit eines besseren Einschlagens unter dem Langbaum, der ab der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts eine Kröpfung²⁸⁴ erfuhr. Somit war ein kleinerer Lenkradius gegeben, was das Wenden an engen Stellen wesentlich erleichterte. Die

²⁸³ Vgl. Kunstsammlungen zu Weimar (Hrsg.): Wer damals eine Reise tat. Weimar 1978, S. 144.

großen Hinterräder milderten für die Reisenden die Nachteile des Straßenzustands wie Unebenheit, Ausgefahrenheit und tiefe Schlaglöcher etwas ab. „Waren die Wagenkästen dieser Fahrzeuge an Lederbändern aufgehängt und bildete das Dach eine Einheit mit dem Kasten – war es also nicht allein locker und vorübergehend aufgesetzt –, dann nannte man sie Kutschen.“²⁸⁵ Ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verbesserte sich die Federung durch hölzerne und stählerne Blattfedern, die die Riemenaufhängung des Wagenkastens substituieren. Die Sitze im Innern wurden teilweise an Ketten oder Lederriemen aufgehängt, was zusätzlich die Federung unterstützte. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts setzte die Polsterung der Sitze durch Sprungfedern ein. Bei den Kutschen wurde ab dieser Zeit der Reisekomfort zunehmend durch Verglasung der inzwischen eingeführten Türen und Fenster erhöht, was die Zugluft und mögliche eintretende Nässe bei Niederschlag verringerte. Diese Neuerungen bei den Landverkehrsmitteln fanden, entsprechend der finanziellen Voraussetzungen, bei den Prunkkutschen ihre Einführung. Für die normalen Reisewagen wurden sie allmählich übernommen. So waren die ersten Postwagen der seit dem 17. Jahrhundert bestehenden Fahrposten im Kurfürstentum Sachsen offene Leiterwagen, die später einen Planenüberzug erhielten. Die gefederte Postkutsche (s. Abbildung 5) fand im Untersuchungsraum erst im 19. Jahrhundert ihre Verbreitung.²⁸⁶



Abbildung 5
Postkutsche
(Foto: Schelhaas o.D.)

²⁸⁴ Kröpfung = Aufwärtsbiegen des Langbaums.

²⁸⁵ Treue, Wilhelm: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. München 1965, S. 214.

²⁸⁶ Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996, S. 13.

8 Beispielstraßenzug als prägender Faktor der gegenwärtigen Kulturlandschaft

„Der Böhmisches Steig ist als ‚antiqua Bohemiae semita‘ bekannt, [...]“²⁸⁷

8.1 Verlauf

Den Untersuchungsgegenstand vorliegender Darstellung bildete der Straßenzug, der die Städte Leipzig – Naunhof – Grimma – Leisnig – Hartha – Waldheim – Hainichen – Oederan – Sayda verband, ab Sayda nach Deutscheinsiedel führte und von da weiter nach Brüx verlief (s. Kartenbeilage). Als wichtigste kartographische Grundlage zur Rekonstruktion dieses Gesamtstraßenzuges wurden die, während der Militärisch-topographischen Landesaufnahme (1780-1811)²⁸⁸ und in deren Folge bis 1825 entstandenen, Sächsischen Meilenblätter genutzt (s. Kapitel 5.1), obwohl der Untersuchungszeitraum mit dem Jahr 1648 wesentlich früher beginnt. Ausschlaggebend für die Wahl dieser kartographischen, zum Großteil aus dem letzten Viertel des Untersuchungszeitraumes stammenden zeitgenössischen Quellen war ihre Aussagekraft bezüglich der Landverkehrswege vor der einsetzenden Chausseierungsphase. Diese Details wurden verglichen und mit bereits vorhandenen publizierten Forschungsergebnissen zu dem Straßenzug bzw. zu dessen Teilstraßenzügen²⁸⁹ sowie mit Ergebnissen eigener Auswertungen verschiedenster Quellengruppen ergänzt.

Der Beispielstraßenzug erstreckte sich in Nordwest-Südost-Richtung vom Leipziger Tiefland kommend und überschritt als Passstraße (Leisnig – Sayda – Deutsch-/Böhmischeinsiedel – Brüx) den Erzgebirgskamm. Die Forschungen zur Ausgangsthese sowie die im Mittelpunkt stehenden Fragestellungen (s. Kapitel 1) konzentrierten sich auf den Straßenabschnitt zwischen den Städten Leipzig und Sayda in Fortführung über Deutsch-/Böhmischeinsiedel. Zur tiefer gehenden exemplarischen Dokumentation erfolgte eine Untergliederung in Teilstraßen-

²⁸⁷ Ulbricht, Werner: Links und rechts des Böhmensteigs. Das Hersfelder Lehen – wichtiger Begriff in der Geschichte dieser Gegend. In: Freie Presse, Ausgabe 29. November 1991. Beilage.

²⁸⁸ Vgl. Brunner, Hans: Wie Sachsen vermessen wurde. Die Meilenblätter und die kursächsische Landesvermessung von 1780 bis 1825. Eine Geschichte der topographischen Kartographie in Sachsen. Dresden 2002 (= Dresdner Kartographische Schriften 5), S. 34-61; Stams, Werner: Traditionslinien sächsischer Kartographie im 19. Jahrhundert. In: Vermesungstechnik 38 (1990), S. 379-383.

²⁸⁹ Vgl. Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297; Simon, August: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart 1892; Wißnawa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987; Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis 8 (1901), S. 18-51.

züge, die unter Kapitel 8.3 näher beleuchtet werden. Durch die Untergliederung verdeutlichte sich im Forschungsprozess eine Quellenquantität bezüglich der einzelnen Straßenabschnitte, die für die Teilstraßenzüge I bis III²⁹⁰ weitaus höher als für die Straßenzüge IV bis VIII²⁹¹ lag. Diese größere Schriftgutmenge ließ darauf schließen, dass die im Umkreis der Handelsstadt Leipzig befindlichen Verkehrswege mehr Aufmerksamkeit der Verwaltung erfuhren als die weiter entfernten Verkehrswege (s. Kapitel 9). Weiterhin konnten durch die Untergliederung in Teilstraßenzüge deren Unterschiede und Übereinstimmungen in Bedeutung, Entwicklungsstand und Physiognomie besser herausgestellt werden.

Der Gesamtstraßenzug als solcher bzw. dessen Einzelabschnitte wurden bereits in zahlreichen Veröffentlichungen erwähnt.²⁹² Ebenso führten vorliegende Forschungsarbeiten zur mittelalterlichen Trassenführung über das Erzgebirge diesen über das Mittelgebirge verlaufenden, vermutlich ältesten Straßenzug zwischen dem Halleschen Salzraum und Böhmen ab Leisnig an.²⁹³ Neben diesem Pass Leisnig – Sayda – Deutsch-/Böhmischeinsiedel – Most (Brüx) nannte die Forschungsliteratur für das ausgehende Hochmittelalter weitere Pässe im mittleren und Westerzgebirge. Das waren die Pässe:

Zschillen/Wechselburg (Rochlitz?) – Chemnitz – Zschopau,

Rübenau/Kühnhaide/Reitzenhain – Chomutov (Komotau),

Remse – Stollberg – Wolkenstein – Reitzenhain/Kühnhaide – Chomutov (Komotau),

Glauchau – Satzung – Chomutov (Komotau),

Zwickau – Přisečnice (Preßnitz) – Chomutov (Komotau),

Zwickau – Přebuz (Frühbuss) – Karlovy Vary (Karlsbad) (= Frühbusser Steig).²⁹⁴

²⁹⁰ Abschnitte des Beispielstraßenzuges: Leipzig – Naunhof – Grimma (= Teilstraßenzug der *via regia*) – Leisnig.

²⁹¹ Abschnitte des Beispielstraßenzuges: Leisnig – Hartha – Waldheim – Hainichen – Oederan – Deutscheinsiedel.

²⁹² Vgl. Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: *Hansische Handelsstraßen*. 2. Textband. Köln und Graz 1967 (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. XIII (1967) II), S. 542; Schlüter, Otto und Oskar August (Hrsg.): *Atlas des Saale- und mittleren Elbegebietes*. 2. völlig neu bearbeitete Aufl. des Werkes *Mitteldeutscher Heimatatlas*. Teile 1 (Karten 1-22), 2 (Karten 23-39) und 3 (Karten 40-56). Leipzig 1958-1961, Blatt 40: Heer- und Handelsstraßen um 1500.

²⁹³ Vgl. Ruttkowski, Manfred: *Altstraßen im Erzgebirge*. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: *Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege* 33 (2002), S. 264-297; Simon, August: *Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500*. Stuttgart 1892; Wißuwa, Renate: *Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage*. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987.

²⁹⁴ Vgl. Gräßler, Ingolf: *Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter*. In: *Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation*. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= *Studien zur Regionalgeschichte* 10), S. 106/107; *Frühbusser Steig* betr. Wißuwa, Renate: a. a. O., S. 6-9.

Eine weitere, für erzgebirgische Verhältnisse relativ frühe Quelle, die mit dem Pass Leisnig – Sayda – Deutscheinsiedel in Verbindung gebracht werden kann, ist die Reisebeschreibung/Wegbeschreibung des arabischen Kaufmanns Ibrahim Ibn Jacub, der aller Wahrscheinlichkeit nach um 970 das Erzgebirge auf diesem Pass überschritten haben soll. Die Jahreszahl für diese Überschreitung konnte jedoch nicht genau identifiziert werden, sie variiert zwischen den Jahren 965 und 973.²⁹⁵ Da diese Quelle außerdem nur sehr grobe topographische Angaben enthielt, ist die Nutzung des Passes Leisnig – Sayda – Deutscheinsiedel durch Ibrahim Ibn Jacub nur eine Behauptung. Klar aus dem Wortlaut zu erkennen war dagegen, dass Jacub nicht wie der in vorliegender Forschungsarbeit betrachtete Beispielstraßenzug im Grimmaischen Gebiet die Mulde überquerte, sondern aus dem Halleschen Salzraum kommend, den Muldedurchgang bei dem späteren Wurzen nutzte: „[...] von da [Hallescher Raum] nach der Fest Burdschin, und diese liegt am Fluß Muldawa und von da bis zum Rand des Waldes sind es 25 Meilen. Dieser Wald mißt von seinem Anfang bis zu seinem Ende 40 Meilen und erstreckt sich über unwegsame Gebirge. Dort ist eine hölzerne Brücke über den Morast etwa 2 Meilen. Vom Ende des Waldes betritt man die Stadt Braga.“²⁹⁶ Der weitere Fortgang konnte, da der Untersuchungsraum zur Zeit der Reise unbesiedelt war, durch keine näheren Lokalisierungspunkte wie z.B. Siedlungen angegeben werden. Die Reise muss auf relativ ungebahntem Gelände durch den Untersuchungsraum geführt haben, denn an gebaute Verkehrswege war hier noch nicht zu denken.

Bereits im 15. Jahrhundert, eventuell schon früher, deutlich jedoch im Untersuchungszeitraum hatte der Beispielstraßenzug in seinem Gesamtverlauf gegenüber anderen Verkehrsverbindungen mit ähnlichem Richtungsverlauf durch naturlandschaftliche, staatliche, rechtliche, wirtschaftliche Bedingungen sowie Entwicklungen im Straßen-/Wegebau einen Bedeutungsverlust erlitten und war zur Nebenstraße herabgesunken. Eine Verkehrsverbindung, die gegenüber dem Beispielstraßenzug zunehmende Bedeutung erlangte, war z.B. die Reitzenhainerstraße²⁹⁷, die von Magdeburg kommend Leipzig erreichte und über Borna, Frohburg, Penig, Chemnitz, Zschopau, Marienberg, den Reitzenhainer Pass und Chomutov (Komotau) nach Prag verlief. Ihr Bedeutungsgewinn fußte besonders auf staatlich-rechtlichen Bevorteilungen gegenüber

²⁹⁵ Vgl. Hoffmann, Edith: Ibrahim ibn Jacub – ein Reisender durch Sachsen vor über 900 Jahren. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 35 (1992), S. 197-206.

²⁹⁶ Vgl. Ulbricht, Werner: Die Paßstraßen des Erzgebirges, unter besonderer Berücksichtigung des „alten böhmischen Steiges“ von Leisnig nach Deutsch-Einsiedel. Unveröff. Manuskript, Oederan 1992, S. 8.

²⁹⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstentum Sachsen eingelaufenen Berichte; ebenda, Rep. XLI Gen. 65, Loc. 34 326, Die ordentliche böhmische Landstraße über Reitzenhain und Marienberg nach Leipzig.

dem Beispielstraßenzug. Das waren z.B. kurfürstliche Mandate, die die Fuhrleute auf den „ordentlichen Weg“²⁹⁸ nach Böhmen über den Reitzenhainer Pass wiesen (= Wegezwang).

Die Betrachtung der Einzelstraßenzüge (s. Kapitel 8.3), die im Untersuchungszeitraum teilweise durchaus noch bedeutende Verkehrsverbindungen bzw. Teile bedeutender Straßenzüge waren, zeigte jedoch, dass die Aussage zum Bedeutungsverlust gegenüber früheren Zeiten und gegenüber anderen Straßenzügen nur für den Gesamtstraßenzug getroffen werden kann. Dies begründete die Auswahl des Beispielstraßenzuges als Untersuchungsgegenstand, was die Forschungen zu Bedeutungsgewinn und Bedeutungsverlust von Verkehrsverbindungen in Zusammenhang mit anderen Einflüssen herausstellen sollten (s. Kapitel 8 und 9).

Im Folgenden wird der Grobverlauf des untersuchten Gesamtstraßenzuges im Untersuchungszeitraum angeführt (s. Kartenbeilage), wobei als bedeutende Fixpunkte des damaligen Verkehrsgeschehens die Flussdurch- bzw. Flussübergänge und die Städte gewählt wurden. Letztere hatten, zumeist als Kreuzungspunkte mehrerer Straßenzüge, v. a. folgende Funktionen: bei der Lage an Fließgewässern im Zuge von Hochwasser oder starken Eisgängen Wartepunkte auf günstige Wasserverhältnisse zur Flussdurch- bzw. Flussüberquerung (Furt, Fähre), Rastorte, Pferdewechsel, Ausgangspunkte für Vorspann, Standorte handwerklicher Dienstleistungen (z.B. Schmiede, Sattler, Seiler, Wagner), Marktverkehr (s. Kapitel 8.2). Aus dem Großteil dieser funktionalen Merkmale ergaben sich die ungefähren Entfernungen der Städte an einem Verkehrsweg, die – mit Ausnahmen – ca. 20 bis 30 km betrug, was der durchschnittlichen Fahrleistung eines Fuhrwerks entsprach. In gebirgigen Landschaften konnte sie in Abhängigkeit vom Relief deutlich geringer ausfallen, was sich z. T. in kleineren Entfernungen zwischen den Städten ausdrückte.²⁹⁹

Der Beispielstraßenzug führte von Halle aus nach Schkeuditz durch das Hallische Tor und verließ es durch das Leipziger Tor wieder, um durch das Hallische Tor das Straßenkreuz und den bedeutenden Handelsplatz Leipzig zu passieren.³⁰⁰ Von Leipzig verlief der Verkehrsweg, dem entsprechenden Straßenzug der *via regia* folgend durch das Grimmaische Tor (s. Abbildung 4) aus der Stadt weiter über Naunhof (1; Teilstraßenzug I; s. Kapitel 8.3.1), wo er mittels

²⁹⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 65, Loc. 34 326, Die ordentliche böhmische Landstraße über Reizenhain und Marienberg nach Leipzig.

²⁹⁹ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442.

³⁰⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 19.

einer Furt die Parthe durchquerte.³⁰¹ Durch das Leipziger Tor traf die Straße in Grimma (2; Teilstraßenzug II; s. Kapitel 8.3.2) ein. Mit dem Straßenzug der *via regia* verließ sie die Stadt durch das Brückentor wieder, dessen Name auf eine Möglichkeit der Muldeüberquerung auf einer Brücke hinwies. Bereits für das 12. Jahrhundert war eine Übersetzerstelle über den Fluss bezeugt.³⁰² Seit 1192 ist eine hölzerne Brücke zum Muldeübertritt nachgewiesen³⁰³, die jedoch im Untersuchungszeitraum über längere Zeit zerstört war, was die Befahrbarkeit des Gesamtstraßenzuges als solchen, wenn die Mulde nicht gefurtet bzw. mittels Fähre übergesetzt werden konnte, unterbrach. Die Folge war das Ausweichen der Verkehrsteilnehmer auf andere Muldeübergänge (Eilenburg und Wurzen) und damit auf andere Straßenzüge. Dies beeinträchtigte einerseits die Bedeutung des Beispielstraßenzuges wesentlich und brachte andererseits wirtschaftliche sowie finanzielle Einbußen für die an ihm befindlichen Ortschaften (z. B. sinkende Einnahmen bei Zöllen, Geleiten, Wegegeldern, Einbußen im Gastgewerbe sowie bei den mit dem Straßenverkehr in Beziehung stehenden Handwerkern wie Schmieden, Bäckern u. a., Beeinträchtigungen des Marktwesens).

Ungeachtet der Nutzungsmöglichkeit der Grimmaer Muldebrücke verlief die Straße ab dieser Stelle weiter Richtung Leisnig (3; Teilstraßenzug III; s. Kapitel 8.3.3). Die Mulde bei Altleisnig furtend bzw. nach dem Bau der Brücke diese in Leisnig-Fischendorf überschreitend, erreichte sie die Stadt.³⁰⁴ Von Leisnig aus, wo sich von dem Straßenzug zwei Verbindungen nach Böhmen (über Colditz – Rochlitz – Chemnitz – Zöblitz – Richtung Komotau bzw. über Döbeln – Freiberg – Frauenstein – Richtung Dux) abspalteten, zog der Verkehrsweg weiter über Hartha (4; Teilstraßenzug IV; s. Kapitel 8.3.4) nach Waldheim (5; Teilstraßenzug V; s. Kapitel 8.3.5), wo die Zschopau auf der seit 1338³⁰⁵ bezeugten, zur Kirche St. Nikolai gehörigen Brücke (ursprünglich Furt) überschritten wurde.³⁰⁶ In seinem weiteren Verlauf erreichte er als nächste Stadt Hainichen (6; Teilstraßenzug VI; s. Kapitel 8.3.6) mit seiner Striegisfurt.³⁰⁷ In der Stadt schnitt er eine aus Richtung Altenburg – Rochlitz heranführende Straße, die weiter nach Freiberg verlief und führte nach Oederan (7; Teilstraßenzug VII; s. Kapitel 8.3.7),

³⁰¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 43.

³⁰² Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8 Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 128.

³⁰³ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 91.

³⁰⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 81 und 120.

³⁰⁵ Vgl. Schlesinger, Walter: a. a. O., S. 355.

³⁰⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 146 und 147.

³⁰⁷ Vgl. ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 220.

von wo er die Frankenstraße (Hof – Plauen – Reichenbach/V. – Zwickau – Chemnitz – Oederan – Freiberg – Dresden – Bischofswerda – Bautzen) kreuzend, den Saidenbach in Mittelsaida furtend in das 700 m ü. NN gelegene Sayda führte (8; Teilstraßenzug VIII; s. Kapitel 8.3.8).³⁰⁸ Durch das Böhmisches Tor verließ der Verkehrsweg die Stadt und verlief die Flöha unterhalb der Burg Purschenstein³⁰⁹ furtend über Deutsch- und Böhmischesiedel weiter nach Most (Brüx).³¹⁰ Zur Entstehung des Grenzortes Einsiedel sei erwähnt: „Wo die alte Straße von Sayda nach Most (Brüx) die Grenze überschritt, entstand zuerst auf böhmischer Seite Mnišek (Böhmisch-Einsiedel), auf Purschensteiner Seite ist im 15. Jh. lediglich eine Zollstelle nachzuweisen.“³¹¹ Im Purschensteiner Erbzinsregister wurde an dem Standort für die Zeit um 1600 bereits ein Wirtshaus und eine Brettmühle genannt. Ab dem Dreißigjährigen Krieg kam es schließlich auf gerodeten Zinshainen zu weiteren Ansiedlungen. Es entstand Deutscheinsiedel, eine Streusiedlung mit Blockparzellenflur, deren bedeutendste Funktion als Grenzort mit Zollstätte auch in der Neuzeit bestehen blieb (s. Kapitel 8.3.8).³¹²

Dieses Kapitel gab zur Information nur überblicksweise den Grobverlauf des Beispielstraßenzuges wieder, die Inventarisierung seiner Teilstraßenzüge einschließlich ihrer noch vorhandenen bzw. auf Quellenbasis nachzuweisenden verkehrsorientierten Einrichtungen des Untersuchungszeitraumes und der Altstraßenreste sowie die Erörterung der Beziehungsgefüge der Teilstraßenzüge und der von ihnen durchzogenen Städte beinhaltet Kapitel 8.3.

8.2 Beziehungsgefüge Landverkehrsweg/Stadt

„Städte sind räumliche Einheiten, die sich in sehr unterschiedlicher Weise definieren lassen. Eine der wichtigsten Definitionen ist die von Max Weber: Die Stadt ist ein Marktplatz – sie trifft am ehesten für die historische Entwicklung der Stadt zu.“³¹³ Städte und Verkehr, und damit auch die Verkehrswege, bilden in der Geschichte und Gegenwart ein ständiges Wechselverhältnis. Die Landverkehrswege wirken dabei siedlungsfördernd und siedlungsdefinierend, was je nach Bedeutung und Verkehrsintensität unterschiedlich ausgeprägt ist. Die im

³⁰⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 184 und 351.

³⁰⁹ Vgl. ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 184 und 351.

³¹⁰ Vgl. ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 371.

³¹¹ Zühlke, Dietrich (Bearb.): Um Olbernhau und Seiffen. Ergebnisse der heimatkundlichen Bestandsaufnahme in den Gebieten von Zöblitz, Olbernhau, Neuermersdorf und Rübenau. Berlin 1985 (= Werte unserer Heimat 43), S. 148. – Ab Band 62 im Jahr 2001 erscheinen die Regionalmonographien unter dem Reihentitel „Landschaften in Deutschland. Werte der deutschen Heimat“.

³¹² Vgl. ebenda, S. 148/149.

³¹³ Friedrichs, Jürgen: Stadtsoziologie. Opladen 1995, S. 17.

Mittelalter entstandenen Städte des Untersuchungsraumes hatten sich größtenteils aus den Niederlassungen von Fernhändlern an den Fernstraßenzügen, aus Orten mit Marktbetrieb entwickelt. Diese städtischen Keimzellen lagen häufig in Burgnähe (s. Kapitel 8.3).³¹⁴ Die Nähe zu den Herrschaftssitzen erklärt sich teils daraus, dass einerseits deren Bewohner einen Anspruch an bestimmten Handelswaren versprochen und sich andererseits, aufgrund der Funktionalität eines solchen Sitzes³¹⁵, ein erhöhter Marktverkehr abzeichnete.³¹⁶ Diese Kaufmannssiedlungen befanden sich in verkehrsgünstiger Lage direkt an den Straßenzügen an oder in der Nähe von Flussübergängen, an denen die Reisenden des Öfteren aufgrund von Hochwasser oder starkem Eisgang längere Wartezeiten auf sich nehmen mussten. Sie waren demnach in ihrer Hauptnutzung Handels- und Rastorte, an denen sich teilweise mehrere bedeutende Landverkehrswege kreuzten. Häufig besaßen diese Siedlungen Kirchen oder Kapellen, die dem Schutzherren der Kaufleute, dem heiligen Nikolaus³¹⁷, geweiht waren. Im Zuge der 1150 im Untersuchungsraum einsetzenden deutschen Kolonisation³¹⁸ entwickelten sich aus den Kaufmannssiedlungen städtische Vorformen, die sich in ihrem Wachstum an die Fernstraßen anlehnten. Die Städte entstanden durch Stadtrechtsverleihungen seitens der Inhaber herrschaftlicher Gewalt, die damit zu Stadtherren wurden, was für sie wirtschaftliche Stärkung und damit Machtsteigerung bedeutete.³¹⁹ Diese Stadtrechtsverleihungen durch einen Stadtherren erfolgten im Untersuchungsraum zum Großteil erst nach 1200. Jedoch ließ sich die „Entstehungsgeschichte der Städte [...] nicht in jedem Falle mit der wünschenswerten Genauigkeit verfolgen, weil Stadtgründungsurkunden oder Stadtrechtsverleihungen nur in den seltensten Fällen überliefert sind.“³²⁰ Die neuen Stadtzentren bildeten sich häufig in Schutzlage, entfernt von den in bester Verkehrslage befindlichen siedlungshistorischen Keimzellen

³¹⁴ Die Kaufmannssiedlungen lagen häufig am verkehrsgünstigsten Punkt unweit der Herrschaftssitze. Diese Standorte wurden aber auch gewählt, um den herrschaftlichen Bannkreis nicht zu berühren, wodurch die rechtliche Freiheit und wirtschaftliche Unabhängigkeit gewahrt werden konnte.

³¹⁵ Dazu gehören die Entrichtung von Abgaben, die Leistung von Diensten, diplomatische Funktionen, Festivitäten.

³¹⁶ Vgl. Blaschke, Karlheinz: *Geschichte Sachsens im Mittelalter*. 2. Aufl. Berlin 1991, S. 114.

³¹⁷ Vgl. ebenda, S. 113.

³¹⁸ Mit der deutschen Kolonisation kam es ungefähr zu einer Verzehnfachung der Bevölkerung sowie zur Produktivitätssteigerung, was bei der damals arbeitsteiligen Wirtschaft die Grundmerkmale der Städte, Märkte mit ihrem Handel und Stätten des Handwerks, erforderte. Die städtische und die dörflich-bäuerliche Wirtschaft bildeten eine notwendige Wechselbeziehung.

³¹⁹ Stadtrechte konnten nur die verleihen, die diese auch gewährleisten konnten. Jede Stadt besaß anfangs einen Stadtherren, der der Stadt und ihren Bürgern die Freiheit der feudalen Abhängigkeit gewähren musste. Es gab nur eine Gemeinschaft der Bürger, die dem Stadtherren und der feudalen Umwelt gegenüberstand. Das Stadtrecht regelte wirtschaftliche und verfassungsmäßige Fragen. Es legte die Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land rechtsgültig fest, um den Bürgern ihre Erwerbsquellen zu sichern und verbot die Abhaltung von Märkten außerhalb der Stadt. Außerdem besaß die Stadt weitgehende Selbstverwaltung, vertreten durch Schöffen- und Ratskollegien gegenüber dem Stadtherren. Die Stadt stellte einen eigenen Wirtschafts- und Rechtsbereich dar, deren Grenze die mittelalterliche Stadtbefestigung, die Stadtmauer, markierte. Dabei gab es verschiedene Varianten, wie mit den städtischen Frühformen umgegangen wurde, das waren: die Zusammenfassung aller städtebildenden Elemente (ältere Siedlungen) in der später ummauerten Stadt, Ausgrenzung von einem städtebildenden Element aus der später ummauerten Stadt, völlig neue Stadtanlage neben den älteren Kaufmannssiedlungen.

³²⁰ Blaschke, Karlheinz: *Geschichte Sachsens im Mittelalter*. 2. Aufl. Berlin 1991, S. 117.

heraus.³²¹ Die Flussüberquerungen wurden teilweise durch erbaute Brücken erleichtert. Wichtige sozialtopographische Elemente dieser Städte im Untersuchungszeitraum waren die in den urbanen Bereich eingeschmolzenen Fernstraßenzüge und der Marktplatz als Funktionsträger von Märkten mit Warenverkehr (Tausch, Kauf, Verkauf) sowie die in die städtische Wirtschaft integrierten, häufig jedoch vom Stadtzentrum dezentral angesiedelten Handwerker. Des Öfteren erfuhr die Straßenführung der Fernstraßenzüge infolge der Stadtgründung und der damit größtenteils erfolgten Errichtung der Stadtmauer (Abgrenzung zwischen Stadt und Umland) eine Verlegung. Als Fixpunkt für die Fernstraßenzüge galt nun der Marktplatz im Stadtzentrum. So bildeten sie im Untersuchungszeitraum die Hauptachsen zwischen den größtenteils vorhandenen Stadttoren und dem Markt. Die Stadttore wiesen mit ihren Namensbezeichnungen z. T. auf die nächste oder übernächste zu erreichende Stadt oder mögliche Flussübergänge hin (s. Kapitel 8.3).³²²

Als wichtige Grundlage der Stadtentwicklung wirkte und wirkt der Verkehr teils fördernd und teils hemmend, jedoch immer prägend. Eine hohe Verkehrsintensität ist z.B. mit Einnahmen für die Stadt, ihre Gewerbetreibenden und Händler verbunden, bringt jedoch gleichzeitig Beeinträchtigungen des Stadtbildes und Verkehrsprobleme wie Stau mit sich. Auch im Untersuchungszeitraum kennzeichneten den Verkehrsraum „Stadt“ die Merkmale „Dichte, Enge und Nähe“. Daraus resultierten Probleme des Verkehrs, die sich z.B. in der Überfüllung der innerstädtischen Straßen und Gassen bei Markttagen³²³, in Straßenverunreinigungen durch das Zugvieh sowie in starker Schädigung des Straßenzustands durch hohe Verkehrsfrequenzen widerspiegelten.

Eine hohe Verkehrsintensität äußerte sich im Untersuchungszeitraum durch aktives Marktgeschehen, durch Ansiedlungen zahlreicher mit dem Verkehr in Verbindung stehender Handwerke wie Schmiede, Seiler und Wagner für Pferd und Wagen, Bäcker, Fleischer und Brauer für die Nahrung der Reisenden sowie durch Vorhandensein zahlreicher Herbergen und Gasthöfe als Raststätten für Mensch und Tier. Die Rasthäuser befanden sich meist an den großen

³²¹ Verwiesen sei in diesem Zusammenhang auf die inhaltliche Verflechtung mit der von Karlheinz Blaschke im Rahmen des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen erstellten Karte B II 6 Das Städtewesen vom 12. bis 19. Jahrhundert. – Blaschke, Karlheinz: Das Städtewesen vom 12. bis 19. Jahrhundert. Karte B II 6 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2003.

³²² Die Stadttore waren wesentliche Bestandteile einer Stadtbefestigung, die das Städtinnere mit dem Umland verbanden. Damit galten sie als Funktionsträger für die Verkehrsbewegungen in die Stadt und aus der Stadt. Durch sie verliefen unter anderem die größten und wichtigsten Straßen, die wesentlich die Stadtstruktur beherrschten.

³²³ Bei der Überfüllung der innerstädtischen Verkehrswege mussten die Verkehrsmittel häufig vor der Stadt parken.

Ausfallstraßen der Städte oder an den Märkten bzw. in Marktnähe.³²⁴ Vielfach boten Stadtbewohner selbst Herbergen an. Kennzeichnend dafür war der Bautyp des Bürgerhauses, ein multifunktionaler Gebäudekomplex, in dem sich die Kontorräume und die Wohnung des Kaufherren befanden, außerdem dessen Warenlager, die Kammern für die Hausbediensteten und zugleich Räumlichkeiten und Gästezimmer für auswärtige Händler, Schlafgelegenheiten für deren Dienstpersonal, Verkaufs- und Speicherräume sowie Stallungen und Remisen für Zugvieh und Transportwagen. Als Herbergen für Reisende dienten außerdem soziale Einrichtungen wie Hospitäler, die sich häufig an den städtischen Ausfallstraßen, meist vor den Toren der Städte befanden. Zoll-, Geleit- und Wegegeldstellen sicherten die Abwicklung der Zoll-, Geleit- und Wegegeldentnahmen in der Stadt. Teilweise wiesen hölzerne oder steinerne Wegweiser oder Markierungssteine den Reisenden die Richtung zu den nächsten am Verkehrsweg befindlichen Städten. Bereits am 22. Oktober 1680³²⁵, und nicht wie seit der am 29. Juni 1833 vom sächsischen Finanzministerium beauftragten „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen [...]“³²⁶ durchgängig in der Literatur angeführten Jahreszahl 1681³²⁷, erging an die Ämter diesbezüglich ein kurfürstlicher Befehl zur Setzung von hölzernen Wegweisern mit Armen, dem aber wahrscheinlich nicht bzw. nicht flächendeckend entsprochen wurde. Dies ist daraus zu schließen, dass 1691 mittels eines kurfürstlichen Befehls nochmals die Errichtung hölzerner Armsäulen mit beschrifteten Armen verfügt wurde.³²⁸

Mit dem Aufkommen des Postverkehrs wurden bestimmte Städte Haltepunkte der fahrenden Post und besaßen sogenannte Poststationen. Nach der Zürnerschen Straßenvermessung, bei der im Abstand von 500 Ruten Holzpfähle eingerammt worden waren³²⁹, wurden entsprechend des Befehls von Kurfürst Friedrich August I. vom 19. September 1721 „Daß auf denen Land- und Post-Strassen, an statt der höltzernen, steinerne Säulen aufgesetzt, und wie damit verfahren werden solle, [...]“³³⁰ und weiterer Folgebefehle kursächsische Distanzsäulen errichtet, die richtungsweisend die am Straßenzug befindlichen weiteren Orte und deren Distanz

³²⁴ Über Land wurden als Raststationen sogenannte Wegegasthöfe genutzt, die sich direkt an dem Verkehrsweg und sehr oft an Wegekreuzungen befanden. Sie sind in der Mehrheit erst im 17./18. Jahrhundert entstanden.

³²⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 59, Loc. 34 326, Die an die Straßen des Churfürstenthums Sachsen geordneten höltzernen Säulen und Wegweiser mit gewissen Armen, Bl. 1.

³²⁶ Ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

³²⁷ Vgl. ebenda, Bl. 300.

³²⁸ Vgl. ebenda, Bl. 301.

³²⁹ Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996, S. 9.

³³⁰ Erste Anweisung des Kurfürsten Friedrich August I. zur Setzung steinerne Postsäulen nach den Anweisungen Adam Friedrich Zürners im Erlass vom 12. September 1721. – Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 152, Loc. 34 331, Die Setzung der steinerne Distanz-, Post- und Meilen-Säulen auch höltzerner Wegweiser im vormaligen Churfürstenthum Sachsen, 1721-1724 (=unpaginiert).

untereinanderangaben. Aufgrund von Kostenfragen³³¹ wurden diese Säulen aber nur an den wichtigsten Haupt- und Poststraßen aufgestellt. Stadtopografisch unterschieden sich die an den Stadttoren befindlichen sogenannten Torsäulen und die am Markt befindlichen Marktsäulen.

Die in diesem Kapitel erläuterten Beziehungsgefüge zwischen Landverkehrsweg und Stadt werden in folgendem Kapitel unter anderem für den Beispielstraßenzug und die von ihm durchzogenen städtischen Verkehrsräume dargestellt. Das geschieht immer in Zusammenhang mit Ausführungen zum jeweiligen städteverbindenden Teilstraßenzug.

8.3 Teilstraßenzüge und zugehörige städtische Verkehrsräume (Inventarisierung)

8.3.1 Teilstraßenzug Leipzig – Naunhof (I)

Den nördlichsten Teilstraßenzug des Beispielstraßenzuges bildete die Straßenverbindung zwischen Leipzig und Naunhof, die in ihrer Fortführung weiter nach Grimma verlief (s. Kapitel 8.3.2). Grimma war im Vergleich zu Naunhof der ältere Anfahrtspunkt. Seine Entfernung zu Leipzig entsprach mit ca. 29 km der durchschnittlichen Tagesleistung eines Fuhrwerks³³² und somit der notwendigen Lage der Rastorte zueinander. Naunhof gehörte zu den Landstädten mit nur lokaler Bedeutung, die sich in einer Entfernung von 8 bis 18 km um Leipzig befanden.³³³ Bei schlechtem Straßenzustand, dessen Folge eine wesentlich höhere Reisezeit war, konnte sich jedoch auch eine solche Entfernung von Rastorten zueinander als notwendig erweisen.

Den Ausgangspunkt des Beispielstraßenzuges dieser Untersuchung bildete Leipzig. Die Stadt besaß als kommerzielles Zentrum eine sehr bedeutende Stellung im Landverkehrswegenetz, die sie im Laufe des 16. Jahrhunderts als dauernder Stapelplatz und Messestadt erreicht hatte. Dazu haben u.a. wesentlich die zentrale Lage im Raum und kaiserliche sowie landesherrliche Unterstützungen in Form von Privilegien und Verordnungen beigetragen. In Leipzig, das zugleich Kreuzungspunkt bedeutender Straßen war, verzweigten sich radial nach allen Rich-

³³¹ Die Errichtungskosten der Säulen musste die jeweilige Obrigkeit aufbringen, auf deren Boden sie errichtet werden sollten.

³³² Tagesleistung von Frachtfuhrwerken der Neuzeit: ca. 20 bis 30 km.

³³³ An der zweiten Straßenverbindung zwischen Leipzig und Grimma gehörte – analog Naunhof – Liebertwolkwitz zu diesen Landstädten.

tungen zwölf Landstraßen, darunter die bedeutenden Fernstraßen *via regia* und *via imperii*.³³⁴ Durch diese gute Verkehrslage konnten z.B. Rohstoffe, Waren und Absatzprodukte in die Stadt gelangen und aus der Stadt herausgeführt werden. Gleichzeitig hatte sie sich zum bedeutenden Transitort in der Leipziger Tieflandsbucht herausgebildet. Was waren eigentlich die Grundlagen einer solchen Entwicklung? Was waren die Ausgangspunkte?

Früheste Spuren menschlicher Ansiedlung konnten durch archäologische Funde innerhalb der heutigen Stadt Leipzig bis in die Steinzeit zurückverfolgt werden. Die Fundorte lagen vorherrschend auf einer in die Aue reichenden Spornlage im Gebiet des späteren Matthäi-Kirchhofs. In diesem Gebiet wurden zudem bronzezeitliche Funde getätigt. Außerdem fanden sich im späteren Leipziger Stadtgebiet spätbronzezeitliche Gräberfelder, so im Gebiet der heutigen Arndtstraße, in Connewitz, Stünz, Möckern, auf dem Süd- und Trinitatisfriedhof und in Plagwitz. Eisenzeitliche Funde sind ebenfalls auf dem oben genannten Geländesporn zu verzeichnen. Auch traten im heutigen Stadtgebiet elbgermanische Funde auf. Im 7. Jahrhundert kam es wahrscheinlich erstmals zu slawischen Ansiedlungen, wieder wurde die Gegend des späteren Matthäi-Kirchhofhügels gewählt.³³⁵ Worin bestand die Siedlungsgunst dieses Geländes?

In dem hochwasseranfalligen, feuchten Gelände zwischen den Auen der Elster, Pleiße und Parthe bildete der nach drei Seiten zur Aue abfallende hochwasserfreie Sporn eine gute Lage für Ansiedlungen, die zusätzlich durch eine günstige Verkehrssituation an Übergängen über die Flussauen aufgewertet wurde. Im Zuge der Einwanderung slawischer Stämme in die Leipziger Tieflandsbucht entstand eine Siedlung.³³⁶ Am Hochufer der Elster-Pleiße-Aue lag die Kreuzung des alten Ost-West-Fernweges *via regia* mit dem Nord-Süd-Fernweg *via imperii*, die sich gut zur Gründung eines Straßenmarkts anbot.³³⁷ Diese Siedlung trug den Namen Lipsk (Lindenort) und war ursprünglich vorherrschend durch die landwirtschaftliche Tätigkeit und den Fischfang (Elster, Parthe, Pleiße) ihrer Bewohner geprägt. Im Rahmen der deutschen Ostexpansion entstand an dem Ort später der deutsche Burgward „*urbs Libzi*“.³³⁸ Im An-

³³⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sept. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691, Bl. 21-23.

³³⁵ Vgl. Sohl, Klaus (Hrsg.): Neues Leipzigisches Geschicht-Buch. Leipzig 1990, S. 13. Nach Auskünften des Landesamtes für Archäologie, Dresden.

³³⁶ Die Einwanderung slawischer Stämme in die Leipziger Tieflandsbucht erfolgte in der zweiten Hälfte des 6. Jahrhunderts.

³³⁷ Vgl. Sohl, Klaus (Hrsg.): a. a. O., S. 15.

³³⁸ Die erste Erwähnung erfuhr „*urbs Libzi*“ im Jahre 1015 durch den Merseburger Chronisten, den Bischof Thietmar von Merseburg. – Vgl. Thietmar von Merseburg: Chronik. Bearb. M[...] Laurent, 2. Aufl. J[...] Strebitzki, mit Berichtigungen von W[...] Wattenbach. In: Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit. 2. Gesamtausgabe. Band XXXIX der Dykschen Buchhandlung. Leipzig 1892.

schluss an ihn entwickelten sich durch Siedlungserweiterungen – besonders entlang der Fernstraßen – die städtischen Vorstufen. Deshalb ist dieser Burgward als Ausgangspunkt für die entstehende Stadt zu betrachten.

Innerhalb des Landesausbaus im Gebiet der Markgrafschaft Meißen, in dem die Siedlungsstruktur Nordwestsachsens entstand, kam es in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts zu Silberfunden am Erzgebirgsrand, was wiederum dem sich entwickelnden Münzwesen als förderlich diente. Die damit verbundene intensivere Ware-Geld-Beziehung trug zur Ausbildung eines engmaschigen Netzes an Märkten bei. Die Folge waren Stadtgründungen als Marktorde. Die Siedlung Libzi wurde durch den wettinischen Markgrafen Otto (den Reichen) um 1165 zur Stadt erhoben. Damit war Leipzig die erste Stadtgründung in meißnischem Gebiet, was mit auf seine Stellung als wichtigste Station des Fernhandels zurückzuführen ist. Vermutlich im letzten Viertel des 12. Jahrhunderts wurde die Kirche errichtet, die mit dem Patrozinium des Schutzherren der Kaufleute belegt war, die Nikolaikirche.

Eine Voraussetzung für die Entwicklung als wichtigster Handelsplatz für den Nah- und Fernbereich bildete das bereits im Leipziger Stadtbrief von 1165 festgelegte Verbot, in weniger als einer Meile um die Stadt für sie schadhafte Jahrmärkte abzuhalten. Damit wurde der Stapelbezirk Leipzigs, dem seine größte Ausdehnung durch das zweite kaiserliche Privileg Maximilians I. vom 23. Juni 1507 mit 15 Meilen³³⁹ festgeschrieben wurde, in Überlieferungen erstmals erwähnt. In das Jahr 1165 werden die Anfänge der Leipziger Messe datiert, der Begriff „Messe“³⁴⁰ als Handelsbezeichnung selbst trat in Leipzig erst Ende des Spätmittelalters auf. Große Förderung erhielten Handel und Gewerbe durch das Geleitschutzprivileg³⁴¹ des Markgrafen Dietrich von Landsberg aus dem Jahr 1268, das allen nach Leipzig kommenden Personen

³³⁹ Da das Maß der Meile in der Quelle nicht näher erklärt war, erschien eine genaue Entfernungsangabe nicht möglich. Auch in der Literatur fanden sich verschiedene Angaben, die – ausgehend von der geographischen Meile – von rund 112 (111,3) km bis – ausgehend von den größeren sächsischen Landesmeilen – um 140 (136,2) km reichten. Da es sich um ein kaiserliches Privileg handelte, war jedoch anzunehmen, dass die geographische Meile zugrunde gelegt wurde. Die Schwierigkeit der Interpretation der Meilenangaben beruhte auf der Tatsache, dass der Umrechnungsfaktor von alten Meilenangaben, wenn deren Maß nicht genau bezeichnet wurde, nicht sicher angegeben werden kann. Ursprünglich wurde die Meile von römisch milia (= 1 000 Doppelschritt zu je 5 römischen Fuß = 1480 m abgeleitet). Diese Maßeinheit vergrößerte sich jedoch bis zur Bann- und Biermeile nach Sachsenrecht, die rund 16 km umfasste. Die geographische Meile als das gebräuchlichere Meilenmaß umfasste ungefähr die halbe Länge (= 4 Seemeilen = 7,42 km), die Landesmeilen in Sachsen waren unterteilt in Größere Meile zu 16 000 Ellen (ca. 9,08 km) und in Kleinere Meile zu 12 000 Ellen (ca. 6,8 km), wobei sich die Größere Meile, von Matthias Öder und später auch von Adam Friedrich Zürner benutzt, in zwei Wegstunden zu je 1 000 Dresdner Ellen (ca. 4,54 km) untergliederte. – Vgl. Beck, Friedrich und Eckart Hennig (Hrsg): Die archivalischen Quellen. Eine Einführung in ihre Benutzung, 2. Aufl. Weimar 1994 (= Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs 29), S. 25 und 152.

³⁴⁰ Messe, missa: katholischer Gottesdienst. Im Anschluss an diesen fand oft ein Markttreiben in Nähe der Kirche statt, später wurde das Wort Messe auch auf diese Märkte übertragen.

³⁴¹ Geleitschutz: Schutz gegen Entgeld.

vollen Personen- und Güterschutz – auch bei Fehden der jeweiligen Landesherren – zusprach, wodurch der Marktfrieden eine deutliche Festschreibung fand. Gleichzeitig unterstrich das Privileg durch einen Hinweis auf fremde Kaufleute, dass es bereits Handelsbeziehungen der Stadt über ihre Grenzen und das umliegende Gebiet hinaus gegeben haben muss.³⁴² Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts erfuhr der Leipziger Handel verstärkten Aufschwung. Die Stadt wurde europäische Zwischenhandelsstation für italienische Waren (z.B. Seidenstoffe, Spezereien, Weine) auf der *via imperii* nach Norden zu den Hansestädten der Nord- und Ostsee. Diesen Handel betrieben überwiegend Nürnberger und Augsburger Kaufleute, ebenso den Handel von Nord nach Süd, dessen hauptsächlichste Waren Honig und Fisch waren.³⁴³ Als Niederlageplatz für die nach den Hansestädten geführten Waren konnte Leipzig einen wesentlichen Aufschwung verbuchen. Gleiche Bedeutung besaß es für den Transithandel aus dem Osten (Russland, Polen, Schlesien) nach Nürnberg und in andere Städte Süddeutschlands, aber auch nach Westeuropa.³⁴⁴ Am Ende des 15. Jahrhunderts war Leipzig ein überregionaler Handels- und Verkehrsknotenpunkt, sein Aufstieg als wichtiges mitteldeutsches Wirtschafts-, Handels- und Verkehrszentrum hatte begonnen. Dies war das Resultat seiner zentralen Lage, der Konzentration von Handelskapital und des landesherrlichen Interesses am Gewinn des Messegeschäfts.³⁴⁵ Besonders bevorteilt durch kaiserliche und landesherrliche Privilegien und Verordnungen konnte die Stadt eine bessere Stellung gegenüber anderen Städten³⁴⁶ mit ähnlichen Voraussetzungen erreichen. Dazu gehörte das sogenannte „Erste große Privileg“ des Kaisers Maximilian I. vom 20. Juli 1497, in dem erstmals alle drei Jahrmärkte Leipzigs kaiserlich bestätigt wurden. Außerdem wurde in diesem Privileg die Abhaltung neuer Jahrmärkte in den Bistümern Magdeburg, Halberstadt, Meißen, Merseburg und Naumburg verboten sowie das Privileg von Kaiser Friedrich III., die Messeurkunde aus dem Jahre 1469³⁴⁷, erneuert. Weiterhin bedeutend für die aufstrebende Stellung Leipzigs war das sogenannte „Zweite große Privileg“ des Kaisers Maximilian I. vom 23. Juni 1507, durch das Leipzig ein Niederlage- und Stapelrecht erhielt, das alle seine Konkurrenten in einem Umkreis von 15 Meilen um Leipzig ausschaltete. Das betraf z.B. die Städte Halle, Erfurt, Halberstadt, Magdeburg, Naumburg, Merseburg, Meißen sowie kleinere Landstädte wie Naunhof, Borna, Wurzen. Die in dem Privileg verliehenen Rechte besagten genauer:

³⁴² Vgl. Metscher, Klaus und Walter Fellmann: *Lipsia und Merkur. Leipzig und seine Messen*. Leipzig 1990.

³⁴³ Vgl. Höhn, Alfred: *Die Straßen des Nürnberger Handels. Ein Streifzug durch Geschichte und Landschaft*. Nürnberg 1985.

³⁴⁴ Vgl. ebenda.

³⁴⁵ Vgl. Groß, Reiner: *Geschichte Sachsens*. 3. Aufl. Dresden 2004, S. 44.

³⁴⁶ Zu diesen Städten zählten z.B. Erfurt, Halberstadt, Naumburg und Magdeburg.

³⁴⁷ Diese Messeurkunde aus dem Jahre 1469 war die erste von ungefähr zwanzig kaiserlichen Privilegien und Urkunden in der Leipziger Messegeschichte.

Verbot von Märkten, Messen, Niederlagen innerhalb eines 15-Meilen-Umkreises,
Niederlage aller Handelswaren, die den 15-Meilen-Umkreis berührten für drei Tage (Ausnahmen: Holz, Bausteine und Feldfrüchte aus Sachsen),
Anbieten dieser niedergelegten Waren zum Verkauf,
Transport der Waren nur auf den „ordentlichen Straßen“ (Zollstraßen mit Wegezwang).³⁴⁸

Diese Privilegien, lenkten mit der Niederlage und dem Handel zunehmenden Verkehr nach Leipzig. Wie waren die Voraussetzungen des städtischen Verkehrsraumes dafür? Das Verkehrswegenetz besaß bereits im 16. Jahrhundert in der Innenstadt – heute ungefähr von Tröndlin-, Martin-Luther- und Georgi-Ring umschlossener Bereich – feste Strukturen. Sie wurden vom Markt und Neumarkt, Reichsstraße, Grimmaischer, Peters-, Hain-, Katharinen- und Ritterstraße sowie der Fleischergasse gebildet. Die Verbindungen zwischen den Hauptstraßen stellten zahlreiche kleine Gassen her.³⁴⁹ Diese Grundstrukturen des Zentrums waren auch für den Untersuchungszeitraum kennzeichnend. Vermittler des Verkehrs in bzw. aus der Stadt waren die vier, vom Spätmittelalter bis ins 19. Jahrhundert bestehenden Haupttore der Stadt: das Hallische Tor³⁵⁰, das Grimmaische Tor³⁵¹, das Peterstor³⁵² und das Ranstädter Tor³⁵³. Die Beilage zum entsprechenden Meilenblatt von 1802 gab weiterhin kund: „An den Thoren befinden sich Wacht-, Accis- und Zöllner-Häuser auch Thorschreiber und Thorwärter Wohnungen, die zu denen Commun Gebäuden gezählet worden.“³⁵⁴ Außerdem fanden sich an den zwölf Ausfallstraßen in den Vorstädten jeweils ein sogenanntes äußeres Tor, was jedoch seiner Bezeichnung nicht gerecht wurde, da es sich hierbei nur um Schlagbäume handelte, deren Standorte an dem jeweiligen Straßenzug mehrmals verändert wurden. Diese Schlagbäume sind bereits im 14. Jahrhundert erwähnt und wurden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beseitigt.³⁵⁵ In der Meilenblattbeilage von 1802 hieß es noch: „An dem äußere-

³⁴⁸ Vgl. Czok, Karl: Das alte Leipzig. 2. Aufl. Leipzig 1985, S. 73/74; Wustmann, Gustav: Geschichte der Stadt Leipzig. Leipzig 1905, S. 135.

³⁴⁹ Vgl. Sohl, Klaus (Hrsg.): Neues Leipzigerisches Geschicht-Buch. Leipzig 1990, S. 78.

³⁵⁰ Hallisches Tor: erwähnt 1352, Neubau 15. Jahrhundert, Neubau 1568 und 1692, Abbruch 1820. – Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 123.

³⁵¹ Grimmaisches Tor: erwähnt 1278, Neubau 1498-1502, Bau des Schulturmes 1577, Neubau des Torgebäudes 1687, vollständiger Abbruch 1830. – Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): a. a. O., S. 123.

³⁵² Peterstor: erwähnt 1277, 1547 zerstört mit Ausnahme des Turmes, 1722 völliger Neubau, Abbruch 1860. – Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): a. a. O., S. 123.

³⁵³ Ranstädter Tor: erwähnt 1359, Neubau 15. Jahrhundert, 1522 und 1615 erweitert und erhöht, Abbruch 1822. – Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): a. a. O., S. 123.

³⁵⁴ Sächsisches Staatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 19.

³⁵⁵ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 123.

ren Umfange der Vorstädte, die auch verschloßen sind, heißen die daran liegenden Einlas Thore: das Grimmaische und das Peters Steinweg Thor, das Hallische und Ranstädter Thor, das Hospital, Münz oder Floß, ingleichen das Schönfelder oder hintere Thor, das Windmühlen und Sand Thor, das Thor bey der alten Scharfrichterey und das Neben Thor bey dem Schönfelder Thor, wobey zu bemerken, daß die zuletzt angeführten 4. Thore nicht für immer offen sind, endlich ist noch der Rosenthaler Schlag anzuzeigen. An sämtlichen sind Wohnungen für die Accis Bedienten und Thorschreiber als Commun Gebäude angebauet.³⁵⁶ Das Verzeichnis sämtlicher im Jahre 1691 vorhandener ordentlicher Landstraßen, das auf Befehl³⁵⁷ des Kurfürsten Johann Georg IV. aus Anzeigen der Ämter zusammengestellt wurde, benannte u.a. die zwölf Ausfallstraßen als auf Leipzig orientierte ordentliche Landstraßen und ihre Beziehungen zu den oben genannten Haupttoren der Stadt.

„Derer in Leipzigschen Bezirck gehörigen Land-Straßen, welche das Churfürstl Amt Leipzig zubeßern schuldig.
 Vorm Hällischen Thore zu Leipzig,
 Die Land-Straße nacher Halla, nach Endigung des Raths-Steinweges, bey Gohlis und Möckern vorbey, biß an das Dorff Wahrens Grenze, ins Stifft Merseburg,
 Die Land-Straße, so nach Magdeburg gehet, biß an des Dorffs [...] oder Lindenthals Marck, [...]
 Hinter dem Dorffe Euterizsch, nach Delizsch zu biß an Wederizscher Marxk, wo das Stifft Merseburg angehet,
 Nach Düben und Wittenberg, bey Euterizsch vorbey auff Pröttiz,
 Nach Eilenburg die hohe Straße genannt, [...]
 Die Bey-Straße, in das Taucher – Bey-Gleithe gehörig, welche von der Dübischen und Wittenbergischen Straße über Seehausen abschläget [...] nach Tauche, und von dar nach Sommerfeld, Engelsdorff, oder auch nach Paunsdorff und Zweynaundorff gegen Liebertwolckwitz ins Gebürge.
 Vorm Grimmischen Thor,
 Die Landstraße nach Eilenburg, nach Endigung des Stein-Weges hinter Kohlgärten, [...],
 Nacher Wurtzen auf Dresden, so bey Paunsdorff und Sommerfeld vorbey [...],
 Die Landstraße so nacher Grimma, auffn Thonberg, Stötteritz vorbey, biß yn die Holzhäuser Marck gehet, und
 Nacher Colditz und Rochlitz, bey Thonberg und Probstheyda vorbey auff Liebertwolckwitz, [...]
 Vorm Peters-Thore,
 Die Landstraße nach Borna bey Connewitz vorbey durch Löbnig und Marckleeberg, [...]
 Nacher Altenburg von Marckleeberg [...],
 Die Landstraße ins Voigtland nacher Zeitz und Göhra zu, [...]
 Vorm Rannischen Thore
 Vacat [...]“³⁵⁸

³⁵⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 19.

³⁵⁷ Ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sepr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691, Bl. 20.

³⁵⁸ Ebenda, Bl. 21 und 22.

Zwei Haupttore Leipzigs stimmten demnach namentlich mit den entsprechenden Ausfallstraßen überein, die in ihrem weiteren Verlauf die Städte erreichten, deren Namen sie trugen. Das waren das Hallische Tor, durch das ein Straßenzug nach Halle führte, und das Grimmaische Tor mit der Straßenverbindung des Beispielstraßenzuges nach Grimma. Diese Beispiele charakterisieren den Zusammenhang zwischen den Stadttornamen und dem Herkunfts- bzw. Zielort der durch sie verlaufenden Verkehrswege. Ein Bericht bezüglich der „Hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen“ von 1708 nannte dieselben Straßenzüge wie das oben angeführte Straßenverzeichnis (s. Abbildung 6).³⁵⁹ Dies beweist, dass Leipzig auch nach dem Dreißigjährigen Krieg (1618-1648) – teils durch neue kurfürstliche und kaiserliche Mandate³⁶⁰ – den Bestand seiner wichtigsten Straßen sichern konnte.³⁶¹

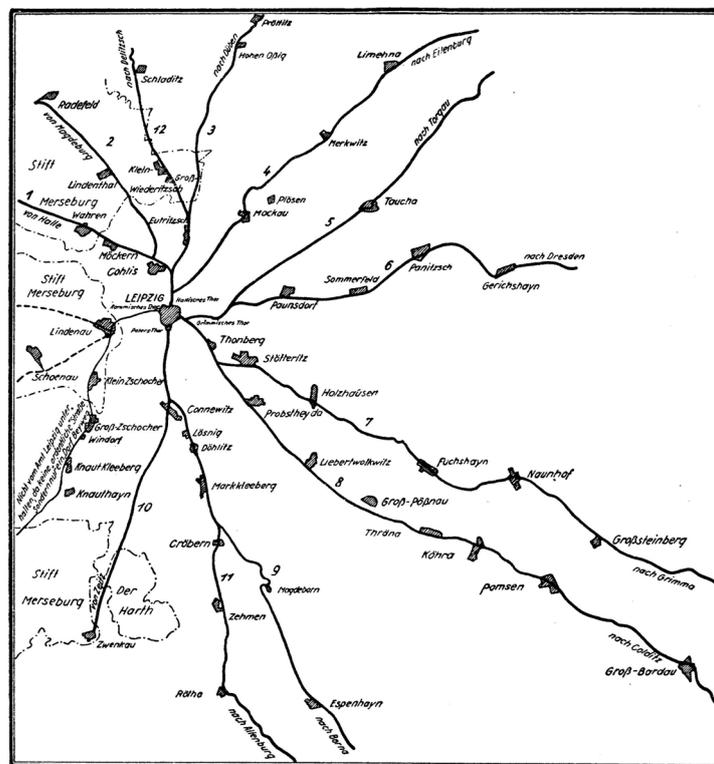


Abbildung 6

Hohe Heer-, Stapel- und Landstraßen um Leipzig³⁶²
Der Ausschnitt des Beispielstraßenzuges trägt in der Abbildung Nummer 7.

³⁵⁹ Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 139.

³⁶⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 298-311.

³⁶¹ Vgl. Schirmer, Uwe: Die wirtschaftlichen Wechsellagen im mitteleuropäischen Raum (1480-1806). In: Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer. Beucha 2000, S. 320.

³⁶² Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 139, verändert.

Im 18. Jahrhundert blieb die Stadt der wichtigste Knotenpunkt für die durch das Kurfürstentum Sachsen führenden Haupthandelsstraßen. Als solcher war sie Station der Postkurse und besaß dementsprechend Distanzsäulen. Insgesamt waren es fünf Torsäulen, von denen 1722 zwei am Grimmaischen Tor und je eine am Peterstor, am Ranstädter und am Hallischen Tor aufgestellt wurden.³⁶³ Alle Säulen fielen im Zeitraum von 1830 bis 1853 dem Abbruch zum Opfer.

Von dem Verkehrszentrum Leipzig aus verlief der Teilstraßenzug Leipzig – Naunhof (I) im Untersuchungszeitraum durch das Grimmaische Tor, vorbei an der Tabakfabrik, den Thonberger Straßenhäusern, dem Hospital Thonberg durch die Flur „Die Sorge“, südlich durch Stötteritz und in der Flur Zuckelhausen nördlich an der Ortslage Zuckelhausen vorbei.³⁶⁴ Das Straßenverzeichnis der nach kurfürstlichem Befehl 1691 zusammengestellten Landstraßen teilte für diesen Verlaufsabschnitt mit: „Auff der Grimmischen Landstraßen liegen 3. Erdritten als: 2. hinter Stötteritz und eine im Zuckelhäusener Grunde.“³⁶⁵ Der Verkehrsweg führte in seinem weiteren Verlauf an der Sandgrube vorbei und schnitt im Süden den Ort Holzhausen.³⁶⁶ In dem Dorf befand sich ein altes, im Jahr 2004 abgerissenes Schankgut, dessen Schlussstein im Türbogen die Erbauungszeit 1792 anzeigte.³⁶⁷ Weiter zog die Straße östlich an der Lehmgrube entlang, über den „Mittelgraben“, durch die „Wüste Mark Kolmen“.³⁶⁸ Das Straßendorf Seifertshain („Seyffertshayn“) wurde von dem Straßenzug gequert.³⁶⁹ In Seifertshain befindet sich gegenwärtig ein mit der Jahreszahl 1722 versehener Viertelmeilenstein, der jedoch nicht mehr an seinem Originalstandort steht (s. Abbildung 7).³⁷⁰

³⁶³ Vgl. Schumann, August: Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungslexikon von Sachsen [...]. Zwickau 1819.

³⁶⁴ Vgl. Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern laufenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Septr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691, Bl. 22; Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 19 und 28.

³⁶⁵ Ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern laufenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Septr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691, Bl. 23.

³⁶⁶ Ebenda, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 28.

³⁶⁷ Eigene Reliktaufnahme.

³⁶⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 28.

³⁶⁹ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 42.

³⁷⁰ Eigene Reliktaufnahme.



Abbildung 7

Seifertshain, Viertelmeilenstein
(Foto: Gränitz 2006)

Von Seifertshain aus verlief der Verkehrsweg als Hauptstraße durch das Straßendorf Fuchshain nach Naunhof. Auf diesem letzten Abschnitt trägt er in der kartographischen Quelle, dem entsprechenden Sächsischen Meilenblatt, die Bezeichnung „Große Post-Straße“, was seine Stellung als Teilstück eines bedeutenden Postkurses erahnen lässt (s. u.; s. Kapitel 8.3.2).³⁷¹ Die natürliche Bodenbeschaffenheit auf dieser Strecke ist weitestgehend lehmig, rings um Naunhof befindet sich über dem lehmigen Boden eine Schicht von Schotter.

Naunhof (s. Anlage 1), zwischen Leipzig und Grimma in der Leipziger Tieflandsbucht gelegen, war im Untersuchungszeitraum der Kreuzungspunkt der überregional bedeutenden Straßenzüge Leipzig – Grimma und Wurzen – Borna und eine wichtige Gewässerübergangsstelle über die Parthe. Den städtischen Ursprung bildete jedoch keine frühe Niederlassung von Fernhändlern. Naunhof entstand in der Nähe eines bewohnten Schlosses³⁷², mit dem seine ältesten Gewerbeansiedlungen in Verbindung standen. Es war aber keine durch Marktrechtsverleihung entstandene Stadt.³⁷³ Die älteste urkundliche Überlieferung, in der Naunhof als „Städtchen“ bezeichnet wurde, stammte vom 3. August 1406. Inhalt dieser Urkunde war das Bekenntnis von Dietherich von Widensehe, dass „der Markgraf Wilhelm I. ihm, seinen Erben

³⁷¹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 42.

³⁷² Das Wasserschloss wurde wahrscheinlich Mitte des 13. Jahrhunderts errichtet und war 1627 noch bewohnt. Es gehörte zum Leibgedinge des Kurfürsten und wurde teilweise als Witwensitz genutzt. – Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 242.

³⁷³ Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 192. – Neuausgabe: Blaschke, Karlheinz (Hrsg.) und Susanne Baudisch (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Neuausg. 1. Aufl. Leipzig 2004.

und zu getreuer Hand dem Dietrich von Hertingsburg sein Schloss genannt der Nuwehoff mit dem Gericht, dem Vorwerk und der großen Wiese zwischen Schloss und Städtchen für bar bezahlte 600 Rheinische Gulden, die mit 60 Rheinischen Gulden aus den Einkünften des Schlosses zu verzinsen waren, verpfändet habe.³⁷⁴ Dieser Wortlaut beschrieb die Lagebeziehung zwischen dem Städtchen und dem Schloss, die sich getrennt durch eine Wiese nicht weit voneinander befanden, wie auf dem entsprechenden Meilenblatt von 1803 dokumentiert ist.³⁷⁵ Naunhof besaß entsprechend seiner städtischen Entstehungsgeschichte nie eine Stadtmauer. Außerdem gab es keine Kirche St. Nikolai, was die These über Zusammenhänge zwischen dem Kirchenpatrozinium St. Nikolai (Schutzherr der Kaufleute) und dem städtischen Ursprung als frühe Ansiedlung von Fernhändlern, die es hier nicht gab, fördert. Seit dem 15. Jahrhundert befand sich in Naunhof eine Zolleinnahme. Der Hauptwirtschaftsfaktor im Spätmittelalter und der Frühneuzeit war die Land- und Forstwirtschaft. Eine Brauerei existierte mindestens seit 1568.³⁷⁶ Seit 1558 wurde ein Wochenmarkt abgehalten. Ab 1681 erhöhte sich diese Zahl auf zwei.³⁷⁷ Im Untersuchungszeitraum hob sich die Stadt durch den Durchgangsverkehr unter den Orten der Umgebung als Rastort hervor, was in ihrem historischen Stadtbild, das durch Auswertung schriftlicher und kartographischer Quellen sowie Reliktaufnahmen rekonstruiert wurde, erkennbar ist. Kennzeichnend für den Stadtgrundriss waren der quadratische Marktplatz, auf dem die Märkte abgehalten wurden und das gitterförmige Straßennetz.³⁷⁸ Die Leipzig – Grimmaer Straße war durch die Anlage der Zollstelle durch Naunhof verlegt worden. Sie führte nun hinter Fuchshain vor dem Threneübergang nach Nordosten, um den Naunhofer Marktplatz zu erreichen. Die Zugangsstraße, an der der Zolleinnehmer wohnte, wurde als der sogenannte Steinweg, die heutige Leipziger Straße, neu angelegt.³⁷⁹ Die erstere Bezeichnung ließ bereits auf einen mit Steinen befestigten Straßenkörper schließen, zweitere lieferte die Aussage, dass der Straßenzug von Leipzig nach Naunhof lief. Von dem Marktplatz aus verließ dieser Straßenzug Naunhof, heute als Großsteinberger Straße bezeichnet, Richtung Großsteinberg. Im 16. Jahrhundert wurden die Naunhofer Obergasse und das bis dahin von Naunhof entfernte Schloss durch Bebauung miteinander verbunden. Zu Straßenverlegungen innerhalb der Stadt kam es erst durch den Bau der Bahnlinie im Zeitraum von 1863 bis 1866.

³⁷⁴ Vgl. Schulze, H[...]: Chronik der Stadt Naunhof und Umgebung. Naunhof 1898.

³⁷⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 43.

³⁷⁶ Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 159.

³⁷⁷ Vgl. Schumann, August: Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungslexikon von Sachsen [...]. Zwickau 1819.

³⁷⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 43.

³⁷⁹ Vgl. Schulze, H[...]: a. a. O. Naunhof 1898.

„Eine wichtige Einnahmequelle der Einwohner Naunhofs war durch die Passage von Reisenden und Händlern [...] gegeben.“³⁸⁰ Diese Aussage betonte deutlich die Funktion Naunhofs als Rastort. Wie in allen Rastorten waren die erforderlichen Handwerke für Wagen, Pferde, Nahrung der Reisenden sowie ein ausgebautes Gastgewerbe angesiedelt. An den Durchgangsstraßen befanden sich z.B. Sattler und Schmiede. Von Letzteren zeugt der Straßename, den der innerstädtische Straßenzug Richtung Grimma trägt, der als Schmiedegasse bezeichnet wird. Am Markt befanden sich zwei Gasthöfe, von denen der Gasthof „Goldener Stern“ an der Marktnordseite schriftlich nachgewiesen ist. Er war dem Stadtbrand der Jahreswende 1716/17 ebenso wie der Großteil des Ortes und die Kirche zum Opfer gefallen.³⁸¹ Wie der Ort wurde auch der Gasthof wieder errichtet und im Jahr 1727 mit zahlreichen Kammern und Stallungen für fünfzig Pferde eröffnet.³⁸² Im Schock-Steuer-Kataster fand 1822 ein „Nachbarhaus mit der Gast- und der großen Brau-Schankgerechtigkeit/: das goldene Roß genannt:“³⁸³ Erwähnung. Neben einem „Stallgebäude für Zug- und Zuchtvieh“³⁸⁴ wurde „ein Gaststall“³⁸⁵ genannt. Für die Westseite des Markts war ein Brauhaus nachweisbar.³⁸⁶ Außerdem befanden sich an der Marktostseite ein kleiner, gutsähnlicher Gasthof (s. Abbildung 8) und wahrscheinlich auch die Geleitseinnahme. Naunhof war bis 1831 Postort mit Geleitstelle.³⁸⁷ Seit wann diese existierte, konnte bisher nicht ermittelt werden.



Abbildung 8

Naunhof, ehemaliger Gasthof an Marktostseite
(Foto: Gränitz 2006)

³⁸⁰ Schumann, August: Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungslexikon von Sachsen [...]. Zwickau 1819, S. 785.

³⁸¹ Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 242.

³⁸² Vgl. Stadtarchiv Naunhof E, XV, 7 IV: Wiedererrichtung Gasthof „Goldener Stern“, 1727.

³⁸³ Stadtarchiv Naunhof: Schock-Steuer-Cataster von 1822 (= unpaginiert).

³⁸⁴ Stadtarchiv Leipzig GH Pomßen Nr. 435.

³⁸⁵ Ebenda.

³⁸⁶ Stadtarchiv Naunhof: Schock-Steuer-Cataster von 1822 (= unpaginiert).

³⁸⁷ Vgl. Loose, Walter: Messungsregister oder Tabellarische Anzeige von dem aufgefundenen Flächeninhalt der Baustätten und Gärten im Städtlein Naunhof. In: Naunhofer Heimatblatt 3 (1926), S. 9.

Bereits im Jahr 1550 wurde von Kurfürst Moritz eine reitende Post auf der Strecke Leipzig – Naunhof – Grimma – Meißen – Dresden eingerichtet.³⁸⁸ Durch eine landesherrliche Verordnung des Kurfürsten Johann Georg vom 20. April 1661 erfolgte die Einführung einer regelmäßigen Postverbindung von Dresden nach Leipzig, die – zunächst als reitende Post, ab 1683 als fahrende Post (Postkalosche) – auf dem Straßenzug über Naunhof verlief. Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts schien die Stadt als Postort eine wichtige Rolle zu spielen. In der zugehörigen, 1803 erstellten Meilenblattbeilage fand die „Post-Straße von Leipzig durch Naunhof nach Grimma“³⁸⁹ ihre Erwähnung. Ab 1831 verkehrten die bis zu diesem Zeitpunkt nach Naunhof geleiteten Posten auf der chausseemäßig ausgebauten Staatsstraße Leipzig – Liebertwolkwitz – Threna – Pomßen – Grimma.³⁹⁰ Es muss darauf verwiesen werden, dass die in Naunhof im Garten des Privatgrundstücks Waldstraße 33 als Brunnenteil befindliche Halbmeilen- bzw. Stundensäule ursprünglich nicht in der Stadt stand.³⁹¹ Da auf diesem Relikt keine Nummerierung erkennbar war, konnte ihr Originalstandort am Abzweig Lindhardt, bei Großsteinberg oder bei Fuchshain nur vermutet werden.³⁹² An all diesen Standorten befanden sich zur Zeit der genutzten Postkurse Halbmeilensäulen, die gegenwärtig aber nicht mehr auffindbar waren. Das einzige auf die Poststraße hinweisende Relikt an diesem Teilstraßenzug war somit der oben erwähnte Viertelmeilenstein Nr. 47 in Seifertshain, der vorher eingemauert, 1995 wieder seinen Platz in der Nähe seines ursprünglichen Standorts erhielt.³⁹³

8.3.2 Teilstraßenzug Naunhof – Grimma (II)

Von Naunhof verlief der Beispielstraßenzug entsprechend seiner Bezeichnungen erst als Grimmaer Straße, dann als Großsteinberger Straße weiter nach Großsteinberg (Großsteinberg), das er östlich schnitt, um das Dorf Grethen, wo sich ein Chausseehaus befand, zu erreichen.³⁹⁴ Diese Straßenverbindung erwähnte unter anderem die „Acta, Die jährlichen Anzeigen über die Verbesserungen bey dem Straßenbauwesen betr.“³⁹⁵ aus dem Jahr 1784. In ihr wurden z.B. die Planungen zum Straßenbau auf „[...] der von Grimma über

³⁸⁸ Vgl. Loose, Walter: Messungsregister oder Tabellarische Anzeige von dem aufgefundenen Flächeninhalt der Baustätten und Gärten im Städtlein Naunhof. In: Naunhofer Heimatblatt 3 (1926), S. 9.

³⁸⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 43.

³⁹⁰ Vgl. Otto, Martin: Entwicklung der Post in Naunhof. In: Naunhofer Heimatblatt 9 (1926), S. 34.

³⁹¹ Eigene Reliktaufnahme.

³⁹² Nach Auskünften von Günter Straubing, Wurzen.

³⁹³ Ebenda.

³⁹⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 62.

³⁹⁵ Ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegeverbesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III. (= unpaginiert).

Naunhof nach Leipzig gehenden Straße [...]“³⁹⁶ angesprochen. Ein Vorhaben war es, zwischen Grethen und Großsteinberg Abschlüge³⁹⁷ zu öffnen und zwischen Großsteinberg und Naunhof „[...] 29. Ruthen Damm aufzutreiben und mit Steinen auch Schutt [...]“³⁹⁸ zu überfahren. Die Route Naunhof – Großsteinberg – Grethen – Grimma war somit eine Straßenverbindung, die die Bedeutung besaß, im Rahmen der Straßenbauplanungen berücksichtigt zu werden. Von Grethen aus erreichte der Teilstraßenzug gemeinsam mit der aus Leipzig über Liebertwolkwitz führenden Straße die Stadt Grimma.³⁹⁹ In dem Sächsischen Meilenblatt von 1804 wurde die Straßenverbindung zwischen Grethen und Grimma als „Grimmische Straße“⁴⁰⁰ bezeichnet, was auf deren Zielort Grimma hinwies. In umgekehrter Verlaufsrichtung nannte die zugehörige Meilenblattbeilage: „Durch diese Quadrat-Meile zieht sich [...] die Poststraße von Grimma durch Grethen, Groß Steinberg nach Naunhof, [...]“⁴⁰¹ Gegenwärtig zeugt eine nachgebildete Postdistanzsäule (Große Säule) von dem ehemaligen Postkurs (s. Abbildung 9).⁴⁰² Sie befindet sich in der Leipziger Straße unweit ihres ursprünglichen Originalstandorts, dem heute nicht mehr vorhandenen Leipziger Tor, was sie als sogenannte Torsäule charakterisiert. Die durch das Pappische Tor⁴⁰³ Grimma erreichende „alte Poststraße“⁴⁰⁴ fand zur Zeit der Zürnerschen Landesvermessung nur noch eine Bezeichnung als Fußweg, weshalb an diesem Stadttor keine Postdistanzsäule errichtet wurde.⁴⁰⁵ Gegenwärtig wird diese Strecke zwischen Grimma und Großsteinberg abschnittsweise als Wanderweg „Alte Poststraße“ ausgewiesen. In Großsteinberg traf diese Wegeverbindung im Untersuchungszeitraum auf den über Grethen nach Naunhof führenden Beispielstraßenzug.⁴⁰⁶ Vermutlich ist die durch das Pappi-

³⁹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III. (= unpaginiert).

³⁹⁷ Abschlag: kleiner Quergraben, der vom höchsten Punkt der Straße quer über deren Wölbung zum Seitengraben läuft. Seine Funktion ist die Ableitung des sich auf der Straße und in den Wagenrinnen sammelnden Wassers.

³⁹⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III. (= unpaginiert).

³⁹⁹ Ebenda, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 62 und 81.

⁴⁰⁰ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 62.

⁴⁰¹ Ebenda.

⁴⁰² Eigene Reliktaufnahme. – Eine weitere Distanzsäule stand am Brückentor, wo der Beispielstraßenzug Grimma Richtung Leisnig verlief. Ihr Fragment befindet sich gegenwärtig im Grimmaer Rathaus (s. Kapitel 8.3.3).

⁴⁰³ Das Pappische Tor der Stadtbefestigung wurde nach dem ehemaligen Dorf Papperzan, das ab dem Spätmittelalter die Pappische Vorstadt von Grimma bildete, benannt. – Vgl. Beumann, Helmut (Hrsg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Köln und Wien 1973, S. 356.

⁴⁰⁴ Vgl. Lorenz, Christian G.: Die Stadt Grimma im Königreiche Sachsen. Leipzig 1856, S. 238, Kartenbeilagen; Beumann, Helmut (Hrsg.): a. a. O., S. 355; Schirmer, Uwe: Das Amt Grimma. Demographische, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse in einem kursächsischen Amt am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. Beucha 1996, S. 269.

⁴⁰⁵ Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996.

⁴⁰⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 62 und 81.

sche Tor führende Verkehrsverbindung nach Naunhof jedoch älter als die über Grethen nach Naunhof verlaufende Straße.⁴⁰⁷



Abbildung 9

Grimma, Postdistanzsäule (Große Säule)
(Foto: Gränitz 2004)

Grimma (s. Anlage 2), ca. 9 km von Naunhof und rund 29 km von Leipzig entfernt, befindet sich innerhalb des nordwestsächsischen Porphyrgebiets am Westufer der vereinigten Mulde in einer ehemals sumpfigen, seit dem 15. Jahrhundert allmählich 2,5 m aufgeschütteten Talweitung des Flusses. Im Untersuchungszeitraum kreuzte sich hier der von Leipzig kommende Straßenzug der *via regia* mit der Straßenverbindung Wurzen – Borna. Besonders bei einer zeitweise eingetretenen Unpassierbarkeit des Grimmaer Muldeübergangs, hervorgerufen durch die zerstörte Brücke, die zerstörte Fährverbindung oder eine unmögliche Furtung, benutzten die Reisenden den Flussübergang in Wurzen. Bezüglich der Grimmaer Brückenzerstörung im Zuge des Dreißigjährigen Krieges, in dem die schwedischen Truppen „[...] brennen [...] solche Brücke [...] vollents garweg, [...]“⁴⁰⁸, teilte das Straßenverzeichnis der nach kurfürstlichem Befehl 1691 zusammengestellten Landstraßen mit: „Im Amt und Stadt Grimma, nach dem von 2. December 1691 erstatteten unterthänigsten Bericht, Dahin gehet anietzo keine ordentliche Haupt- und Land-Straße mehr, weil bey dem leyder! Vorigen Schwedischen Kriegswesen die

⁴⁰⁷ Als älter ist der nördlich gelegene sogenannte Obere Leipziger Weg mit seiner geradlinigen Fortführung der Muldebrücke anzunehmen. – Vgl. Beumann, Helmut (Hrsg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Köln und Wien 1973, S. 356.

⁴⁰⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 348, Grimma Muldebrücke, Eigentliche Beschaffenheit der vormals in Grimma über die Mulde gegangenen sogenannten Langen Brücke und Hinweis auf frühere Nutzung und Fährverbindung, 1700, Bl. 9.

Brücke über die Mulde ruiniret und abgebrannt, und solche Straße 1½ Meilnweges von hier nacher Wurtzen verleget worden; So gehet auch von Mügeln, Leißnig und Döbeln gar selten eine Fuhre, außerhalb der Leipziger Meßzeit über Grimma nach Leipzig.⁴⁰⁹ Die Wiedereinweihung der unter der Bauleitung des sächsischen Baumeisters Matthäus Daniel Pöppelmann errichteten Brücke (s. Abbildung 10) fand im Jahre 1719 statt. Die Übersetzung der Inschrift am Wappenstein der Brücke gibt wieder: „Für die Ewigkeit unter der Herrschaft und auf Kosten Friedrich Augusts. König von Polen und Kurfürstens von Sachsen, des gütigen Fürsten und unvergleichlichen Landesvaters, ist dieses stolze Bauwerk an Stelle einer 1637 zerstörten Brücke seit 1716 aus Steinquadern errichtet worden, gleichsam als Denkmal der königlichen und kurfürstlichen Gnade.“⁴¹⁰ Dieses historische Brückenbauwerk, als Pöppelmann-Brücke bezeichnet, wurde durch das Hochwasser im August 2002 zu großen Teilen zerstört (s. Abbildung 11). Der nach Leisnig führende Straßenzug über Grimma muss im Untersuchungszeitraum aber trotz zerstörter Brücke genutzt worden sein, wie unter anderem oben angeführtes Zitat andeutete. Der Übertritt über die Mulde war durch Furtung und durch eine entfernt von dem Brückenstandort, in der Oberstadt bis 1700 vorhandene Fähre, zwar nicht so kontinuierlich und sicher wie auf der Brücke, aber dennoch möglich.⁴¹¹ Die Zerstörung der Fährverbindung wurde in dem an den Kurfürsten gerichteten Gesuch von dem Bürgermeister, dem Rat und der Bürgerschaft von Grimma zum Wiederaufbau der Muldebrücke vom 2. März 1700 geschildert: „Nachdem aber [...] am 15. January, der Muldenstrohm unvermuthend und fast so hoch wie ao. 1694 im Junio auch geschehen, wieder angelauffen, und nicht mit Wegreißung hin und wieder sehr großen Schaden gethan, sondern auch die bisherige hiesige Fehren-Überfahrt indem es mitten im Strohme selbiger Gegend, wo es sonsten wohl zu vielen Ellen Tieffe gehabt, einen Horst von Sandt und Steinen an die 30. bis 40. Ellen breit und wohl an die 300. Ellen lang, angesetzt, dermaßen vollends mit verderbet, dass nunmehr solche fehre gar nicht weiter gebraucht und weder Wagen noch Pferde übergebracht werden können und solchergestalt hiesiger Stadt ein unüberwindlicher Schaden begegnet, [...]“⁴¹²

⁴⁰⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sepr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691, Bl. 15.

⁴¹⁰ Eigene Reliktaufnahme.

⁴¹¹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 348, Grimma, Muldebrücke, Gesuch von Bürgermeister, Rat von Grimma und Bürgerschaft an Kurfürst zum Wiederaufbau der Muldenbrücke in Grimma, 1700, Bl. 46 und 47.

⁴¹² Ebenda, Bl. 4 und 5.

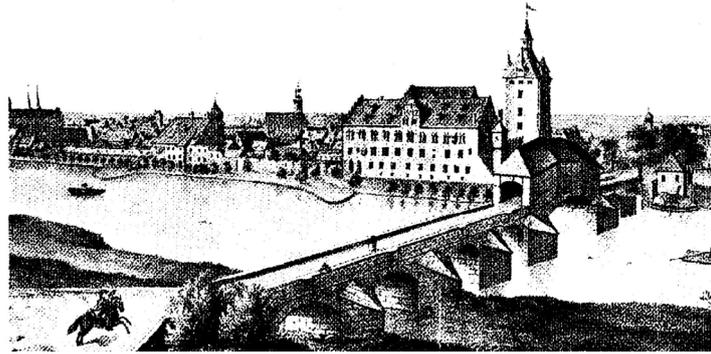


Abbildung 10

Grimma, 1730 mit Pöppelmannbrücke, Blick vom Ostufer der Mulde
(Vgl. Schröter, A[...]: Grimma und Umgebung in Wort und Bild. Chemnitz [o.J.], S. 7,
Stadtarchiv Grimma, mit freundlicher Genehmigung)



Abbildung 11

Grimma, Pöppelmannbrücke 2004, zerstört Augusthochwasser 2002, Blick vom Westufer der Mulde
(Foto: Gränitz 2004)

Die Lage an der Mulde, die der Stadt und den Nutzern ihrer Verkehrswege zeitweise große Schwierigkeiten bereitete, bildete gleichzeitig deren städtischen Ursprung. Vorher befand sich ein Flussübergang über die Mulde etwa 1 km nördlich der heutigen Brücke. Er war auf die Reichsburg Döben als Herrschaftszentrum bezogen. Nach der Oberreitschen Karte traf der von Döben kommende Verkehrsweg auf eine Fähre zur Muldeüberquerung.⁴¹³ Das enge Tal an der Flussübergangsstelle bot keine idealen Voraussetzungen für die Anlage einer Siedlung. Mit Beginn der Anlage von Kaufmannsiedlungen an bedeutenden Handelsrouten, östlich der Saale nach 1100, wichen die „Kaufleute [...] auf den nächstgelegenen, für ihre Zwecke geeigneten Platz aus, eben auf das in einer Talweitung sich erstreckende Gebiet der späteren Stadt Grimma. Hier entstand eine Kaufmannssiedlung mit Nikolaikirche, und hierher wurde nun die

⁴¹³ Vgl. Beumann, Helmut (Hrsg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Köln und Wien 1973; Schirmer, Uwe: Das Amt Grimma. Demographische, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse in einem kursächsischen Amt am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. Beucha 1996; Oberreit, Jakob A. H.: Topographischer Atlas des Königreichs Sachsen. Dresden 1836-1860.

Fernstraße gezogen. Die Muldenbrücke ist offenbar schon von den Bewohnern der Kaufmannssiedlung erbaut worden, denn sie gehörte noch jahrhundertlang in die Zuständigkeit der Nikolaikirche.⁴¹⁴ Es offenbarte sich somit auch in diesem Fall der Zusammenhang zwischen dem Nikolaipatrozinium und dem städtischen Ursprung als frühe Ansiedlung von Fernhändlern. Im Jahr 1888 erfolgte der Abbruch der Nikolaikirche.⁴¹⁵

Kurz nach 1200 wurde die Marktsiedlung umgestaltet und erweitert, was in einem solchen Ausmaß geschah, das einer Neuanlage gleichkam. Das politische Geschehen der Zeit forderte in Abhängigkeit von der Topographie solche Handlungen. Die Meissner Bischöfe versuchten, nachdem der Muldeübergang in Wurzen bereits in ihre Hände gelangt war, zusätzlich den Flussübergang in Grimma zu erhalten. Für die Markgrafen von Meissen galt es, diesen für sich zu sichern. Markgraf Dietrich der Bedrängte suchte eine Lösung, indem er zunächst am Muldeufer nördlich vom alten Übergang eine Burg errichtete und ungefähr in ihrer Nachbarschaft den (Neu)markt anlegen ließ. Im Untersuchungszeitraum gestaltete sich die Stadtanlage Grimmas, das um 1220 magdeburgisches Stadtrecht⁴¹⁶ erhalten hatte, folgendermaßen: Vom Neumarkt und vom Nikolaikirchhof aus trafen vier parallel laufende Gassen rechtwinklig auf den alten südlich liegenden Straßenmarkt, der so in die Neuanlage einbezogen wurde. Diese bildete ein Rechteck mit sich rechtwinklig schneidenden Gassen. In der Folgezeit existierten zwei Bezeichnungen für dieses Areal, das waren Oberstadt für den Straßenmarkt und Unterstadt für den Neumarkt.⁴¹⁷ Die *via regia* und der betrachtete Beispielstraßenzug verliefen als ein Straßenzug durch das Leipziger Tor, von der Oberstadt über den Neumarkt zum Brückentor. Die Stadtbefestigung mit Wall, Graben, Doppelmauern mit Türmen und einer starken Bastei im Nordwesten besaß Grimma ab 1241, von 1589 bis 1562 erfolgte ein Neubau der Mauer. Die vermutlich älteste überlieferte Stadtansicht Grimmas stammte aus der Zeit um 1630. Es war eine Federzeichnung von Wilhelm Dilich. Diese Bildquelle besitzt einen hohen Aussagewert für die Stadtgeschichtsforschung. Er besteht in der am unteren Bildrand befindlichen Kartusche, die wichtige topographische Elemente der Stadt anführte. Dazu gehörten z.B. das „Leipziger thor“, das „Pappischthor“, das „Brückenthor“, die Kirche „S. Nikolai“, das Schloss, die Brücke und „Die Mulda fluß“.⁴¹⁸ Ihnen wurden Großbuchstaben

⁴¹⁴ Beumann, Helmut (Hrsg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Köln und Wien 1973, S. 356.

⁴¹⁵ Vgl. Schröter, A[...]: Grimma und Umgebung in Wort und Bild. Chemnitz [o. J.], S. 18.

⁴¹⁶ Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 186; Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 129.

⁴¹⁷ Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 128/129.

⁴¹⁸ Vgl. Dilich, Wilhelm: Stadtansicht Grimma. Um 1630.

zugeordnet, die in der Zeichnung auf die entsprechenden Elemente hinwiesen, was zu deren Lokalisierung beitrug. Rund zwanzig Jahre nach der Zeichnungsanfertigung, in dem Zeitraum von 1650 bis 1690, geschahen der fast vollständige Abbruch der Stadtbefestigung sowie die Auffüllung der Gräben.

Im Untersuchungszeitraum prägte Grimma der Ackerbau. Durch das Emporkommen Leipzigs seit dem Ende des 14. Jahrhunderts war seine überregionale Bedeutung als Markttort geschwunden. Das Leinwand- und Tuchgewerbe besaß nur noch örtliche Bedeutung. Seit Anfang des 18. Jahrhunderts vollzog sich ein gewerblicher Aufschwung und beachtlicher Handel mit Flanell, Zwirn, Tuchen und Tonpfeifen. Grimma verfügte über drei Jahrmärkte, deren Entstehungsdaten die Jahre 1361, 1472 und 1523 sind. Außerdem wurde ein seit 1390 verzeichnetes Geleit⁴¹⁹ sowie das Stapelrecht für Muldeflöße, der Markt- und Stapelzoll an der Muldebrücke erhoben. Als Rastort zeichnete sich Grimma durch sein Herbergswesen aus, dazu zählte z.B. die 1536 erstmals erwähnte Herberge bei der Burgkwitzin in der Rittergasse (heute Lorenzstraße), die 1536 erstmals erwähnte Herberge bei der Radin am Markt und der in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnte Gasthof „Marderstock“ am Markt. Die vorhandenen Hospitäler standen weniger mit dem Straßenzug in Verbindung.⁴²⁰

8.3.3 Teilstraßenzug Grimma – Leisnig (III)

Der Teilstraßenzug, der hinter Grimma nicht mehr identisch mit dem der *via regia* war, verließ die Stadt durch das Brückentor, dessen Name auf die Möglichkeit der Muldeüberquerung mittels einer Brücke hinwies. Im Schutz der Burg überquerte er die Mulde. Diese Übergangsmöglichkeit war allerdings nicht immer nutzbar, da die Brücke teils durch kriegerische Einflüsse und teils durch Witterungseinflüsse zeitweise zerstört war, was die Befahrbarkeit des Gesamtstraßenzuges als solchen, wenn die Mulde nicht gefurtet bzw. mit der Fähre übergesetzt werden konnte, unterbrach. Resultat war das Ausweichen der Verkehrsteilnehmer auf andere Muldeübergänge und damit auf andere Straßenzüge.

Von dem weiteren Verlauf des Beispielstraßenzuges bis Fischendorf zeugte eine ehemals am Brückentor befindliche Postdistanzsäule, deren Rest 1989 im ehemaligen Rittergut Seelingstädt

⁴¹⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 75, Loc. 34 326, Verzeichniß der sämtlichen auf Leipzig zugehenden Heer- und Landstraßen nebst Bericht wegen der Grenz-Straße durch die Stadt Erfurth und Nürnberg in die Sechstädte, Bl. 6.

⁴²⁰ Vgl. Lorenz, Christian G.: Die Stadt Grimma im Königreiche Sachsen. Leipzig 1856.

gefunden wurde und sich gegenwärtig im Foyer des Grimmaer Rathauses befindet. Der Postkurs führte im 18. Jahrhundert von Grimma bis Fischendorf, von da jedoch an Leisnig vorbei nach Döbeln.⁴²¹ Bis Fischendorf nutzte er jedoch den betrachteten Beispielstraßenzug, der am Ostufer der Mulde, vorbei an einem Siechhaus und einem Hospital, nördlich von Neunitz und südlich von Grechwitz verlief.⁴²² Weiter führte er durch Brösen und erreichte als „die alte Salzstraße“⁴²³ Ragewitz.⁴²⁴ Der Straßenverlauf ging in seiner Fortführung südlich von Zschoppach, an der „Strohschenke“ und Zschockau vorbei. In diesem Abschnitt wurde er in dem Meilenblatt von 1821 als „die alte Straße von Leisnig“ bezeichnet.⁴²⁵ Den Straßenverlauf in umgekehrter Richtung nannte die zu diesem Meilenblatt zugehörige Beilage: „Die Landstraße von Leisnig nach Grimma, welche bei Zschockau vorbey zwischen Ostrau und Zschoppach und durch Ragewitz führt, [...]“.⁴²⁶ Zwischen der „Strohschenke“ (s. Abbildung 12) und Zschockau vereinigte sich der Straßenzug mit der Landstraße Döbeln – Grimma. Weiter verlief der betrachtete Verkehrsweg im Untersuchungszeitraum vorbei an Boxdorf und am Ostufer der Freiburger Mulde bis nach Fischendorf, wo die Möglichkeit der Flussüberquerung durch eine Brücke gegeben war und erreichte Leisnig.⁴²⁷



Abbildung 12
Ehemaliger Gasthof „Strohschenke“ südlich von Zschoppach
(Foto: Gränitz 2006)

⁴²¹ Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996.

⁴²² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 81.

⁴²³ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 82.

⁴²⁴ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 82 und 98.

⁴²⁵ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 98.

⁴²⁶ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 98.

⁴²⁷ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 120.

Die dem entsprechenden Meilenblatt zugehörige Beilage von 1821 traf in umgekehrter Richtung die Verlaufsangabe: „Die Straße von Leisnig nach Grimma geht durch Fischendorf, längs der Mulde hin und links von Boxdorf vorbei.“⁴²⁸ Im Verzeichnis der im Jahre 1691 vorhandenen ordentlichen Landstraßen fand dieser Teilstraßenzug keine Erwähnung, was aber nicht das Bestehen der Verkehrsverbindung in Frage stellte, sondern nur ausdrückte, dass der Teilstraßenzug in der Zeit nicht den Status einer ordentlichen Landstraße besaß.⁴²⁹

Leisnig (s. Anlage 3), in einer Entfernung von ca. 20 km zu Grimma gelegen, wurde im Untersuchungszeitraum von den überregional bedeutenden Straßenzügen Leipzig – Sayda und Borna – Lausick – Colditz – Döbeln – Freiberg durchzogen. Die Stadt bildete eine wichtige Gewässerübergangsstelle über die Mulde, wovon die sicherste die Muldebrücke in Leisnig-Fischendorf war, die jedoch zeitweise durch Zerstörungen nicht genutzt werden konnte.⁴³⁰ Ein Brief des Leisniger Rats an den Kurfürsten vom 12. März 1655 berichtet z.B. „[...] daß die jüngste große Eisfahrth und Waßerfluth an der Brücke über den Muldenstrohm alhier den 4. Februarii izthin Zwey Joch über die 80. Ellen lang sambt dem Hangewergk undt [...] zu beyden Seiten, allem Trageren, allen Holz- und eisenwergk, wie auch den hölzern Pfeilern [...], abgerißen und hinweg geführet, daß wir auch das wenigste nicht darvon wiedererlangen mögn.“⁴³¹ Bis zum Jahre 1660 schien der notwendige Brückenbau nicht erfolgt zu sein, denn in diesem Jahr berichtete der Rat wiederholt an den Kurfürsten „[...] So ist doch dieser nothwendige Bau, biß dato erliegen blieben.“⁴³² Aber auch in diesen Zeiträumen der fehlenden Brücke in Fischendorf konnte der Fluss überquert werden, so z.B. an der Niedermühle, wo sich eine zweite Brücke befand. In Altleisnig gab es eine Furt. An dieser verkehrsgünstigen Stelle lag die Keimzelle von Leisnigs Entwicklung. Hier hatte der alte, vom Niederland ins Gebirge führende Fernstraßenzug die Mulde gequert. An diesem Flussübergang, unweit eines 1046 erstmals erwähnten Burgwards⁴³³, ließen sich Fernhändler nieder. Kurz vor 1215 hatte sich diese ursprüngliche Marktsiedlung, das oppidum novum L., deren Lage der des

⁴²⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 120.

⁴²⁹ Vgl. ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Septr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

⁴³⁰ Die jüngste starke Beschädigung erfuhr die Fischendorfer Brücke durch das Augusthochwasser im Jahr 2002. Aus diesem Grund erfolgte ihr Abriss. Gegenwärtig überzieht den Fluss eine Fußgängerbrücke.

⁴³¹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2300, Leisniger Brückenbau, 1660-1672, Bl. 1.

⁴³² Ebenda, Bl. 24.

⁴³³ An dieser Stelle befindet sich seit der Ottonenzeit ein 1046 erstmals erwähnter Burgward eines deutschen Herrschaftsbezirkes im slawisch besiedelten Gebiet an der Freiburger Mulde. Er fiel 1083 an Wiprecht von Groitzsch, der auf dem Bergsporn über der Mulde und über der Fernstraße nach Böhmen eine Burg errichten ließ, die 1147 von Kaiser Friedrich I. gekauft und 1158 in Zusammenhang mit Gütertausch zum Reichsgut geschlagen wurde. Seit dieser Zeit war Leis-

ca. 3 km unterhalb der Burg befindlichen Alteisnig entsprach, mit städtischen Vorrechten entwickelt. Hier befand sich eine Nikolaikirche. Das Vorhandensein einer solchen Kirche gründete wiederum auf den Zusammenhang zwischen der städtischen Keimzelle als Ansiedlung von Fernhändlern, als Ort mit Marktbetrieb und einer mit dem Patrozinium des heiligen Nikolaus ausgestatteten Kirche. Diese Marktsiedlung wurde als *oppidum novum* bezeichnet, weil sich wahrscheinlich schon in salischer Zeit unterhalb der auf einem Bergsporn ca. 50 bis 70 m über der Freiburger Mulde liegenden Burg, am Flussufer ein *suburbium* um die ehemalige Pankratiuskirche im Dorf Tragnitz gebildet hatte. Im Anschluss an die Burg entstand bei der 1192 erstmals genannten Matthäikirche eine neue Marktsiedlung mit dem heute als Altmarkt bezeichneten Teil. Sie besaß eine größere Schutzlage als die vorhergehende unmittelbar an der Mulde liegende Marktsiedlung. Um den heutigen Markt entwickelte sich schließlich die burggräfliche Planstadt, die mit der Marktsiedlung um die Matthäikirche vereinigt wurde.⁴³⁴ Um 1280 erhielt die Stadt ihre Befestigung: eine nach Süden und Westen doppelte Stadtmauer mit Türmen und Zwingern, die im 19. Jahrhundert ihren Abbruch erfuhr. In der Nähe der Fischendorfer Muldebrücke gab es eine Zollstelle. Die Stadt galt, aufgrund ihrer Lage als Mittelpunkt eines großen bäuerlichen Hinterlands, bis ins 19. Jahrhundert als Getreideumschlagplatz zwischen Niederland und Erzgebirge. Die Gewerbe der Tuchmacher und Leineweber waren stark herausgebildet. Im Plan von Leisnig aus dem Jahre 1753, gezeichnet von D. Kamprad, sind z.B. „121 TuchmacherMeister. 61 Zeug und LeinweberMeister“⁴³⁵ erwähnt. Bis zum Jahr 1700 besaß die Stadt einen Jahrmarkt, danach drei Jahrmärkte. Ross- und Viehmarkt wurden zusätzlich abgehalten.⁴³⁶ Die Stellung als Rastort erkennt man im Stadtbild. Älteste nachweisbare Herbergen und Raststätten waren der Gasthof „Goldenes Schilf“ (Ersterwähnung 12. Jahrhundert) in Leisnig-Fischendorf, wo auf dem Stadtplan von 1753 unmittelbar an der Muldebrücke „Die Schenke“⁴³⁷ (s. Abbildung 13) Erwähnung fand sowie am Leisniger Markt der Gasthof „Goldener Engel“ (Ersterwähnung 14. Jahrhundert). Für das Jahr 1729 wurde ein Gasthof „Goldener Löwe“ genannt.⁴³⁸ Teilweise konnte in Hospitälern geherbergt werden. Für den Untersuchungszeitraum war ein eventuell mit dem Straßenzug in Verbindung zu setzendes, direkt an ihm befindliches Hospital an der Muldebrücke, in dem Plan von 1753

nig ein wichtiges Herrschaftszentrum im pleißenländischen Reichsterritorium. – Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8 Sachsen. Neudruck der 1. Auflage von 1965. Stuttgart 1990, S. 198.

⁴³⁴ Vgl. Mildenstein, Eduard von: Chronik der Stadt Leisnig. Leisnig 1857.

⁴³⁵ Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753. Abdruck 1924.

⁴³⁶ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 129.

⁴³⁷ Kamprad, D[...]: a. a. O.

⁴³⁸ Vgl. Mildenstein, Eduard von: a. a. O.

Muldebrücke, in dem Plan von 1753 als „Der alte Spital“⁴³⁹ bezeichnet, nachweisbar. Ob in ihm jedoch von Reisenden Herberge genommen wurde, konnte nicht nachvollzogen werden.



Abbildung 13

Leisnig, ehemaliger Gasthof „Die Schenke“ an der Muldebrücke Leisnig-Fischendorf
(Foto: Gränitz 2006)

Zwei große Stadtbrände, 1637 und 1700, zerstörten Leisnig fast völlig. Bemerkenswert ist, dass sieben kartographische bzw. bildliche Quellen überliefert sind, die der Rekonstruktion des neuzeitlichen Leisniger Stadtbildes dienen.⁴⁴⁰ Dazu gehörten die kartographische Erfassung Leisnigs im Rahmen der kursächsischen Landesaufnahme durch Matthias Öder um 1592/92, die älteste Stadtansicht „Neu angerichtetes Gehege im Amt Leisnig“ von 1597 mit einem zugehörigen textlichen Abriss in Form eines Schriftbandes über die geographische Situation, die Federzeichnung Wilhelm Dilichs aus der Zeit um 1629, der Kupferstich Matthäus Merians von 1650 und der Stadtplan nach Paul Trenckmann aus dem Jahre 1732, die „Geographische Delineatio [...] zum Leipziger Creisse Gehörigen Aemtmter Colditz, Leisnig, Rochlitz“ von 1749 und der Holzschnitt (perspektivisch verzerrt) von Johann Kamprad „Plan der Stadt Leisnig“ aus dem Jahre 1753. Auf ihm ist unter anderem die Stadtmauer, die eine dreieckige Fläche mit Schloss und Burglehn an der Spitze umschloss, erkennbar. Die Führung der Fernstraße wird in diesem Stadtplan gut sichtbar: Von Grimma kommend, verlief sie über die Brücke von Fischendorf, durch das Niedertor über den Schlossberg, wo die Reisenden häufig auf Vorspann angewiesen waren, und verließ die Stadt durch das Obertor wieder, um in Richtung Hartha – Waldheim weiterzuführen. Die Pläne von 1732⁴⁴¹ und 1753⁴⁴² zeigen au-

⁴³⁹ Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753. Abdruck 1924.

⁴⁴⁰ Vgl. Schellenberg, F[...] (Bearb.): Chronik der Stadt Leisnig und ihrer Umgebung. Leisnig 1842.

⁴⁴¹ Trenckmann, Paul: Stadtplan Leisnig. 1732.

⁴⁴² Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753. Abdruck 1924.

ßerdem eine am Markt existierende Postdistanzsäule (Marktsäule) von 1727, was auf die Funktion des Verkehrsweges als Postkurs verwies. Die Säule selbst erhielt 1844 auf dem Lindenplatz (Obertor) einen neuen Standort, an dem sie sich gegenwärtig noch befindet (s. Abbildung 14). In den Akten zu dieser Postdistanzsäule fanden vor 1726 folgende Postkurse Erwähnung: Leisnig (Niedertor) – Grimma – Naunhof – Leipzig – Weissenfels – Naumburg⁴⁴³, der bis Leipzig einen Teil des Verlaufs des Beispielstraßenzuges darstellte, sowie der Postkurs Leisnig (Obertor) – Waldheim – Nossen – Siebenlehn – Freiberg – Teplitz⁴⁴⁴, der bis Waldheim den Verlauf der folgend geschilderten Teilstraßenzüge (IV und V) anzeigte.



Abbildung 14

Leisnig, Postdistanzsäule (Große Säule) am Lindenplatz
(Foto: Gränitz 2006)

8.3.4 Teilstraßenzug Leisnig – Hartha (IV)

In umgekehrter Richtung wurde der Verlauf dieses Teilstraßenzuges ab der Leisniger Amtsgrenze in einem von 1763 stammenden Verzeichnis folgendermaßen geschildert: „Diese Straße fängt zu Flemmingen an, gehet durch Gerßdorffer und Wallbacher Höltzer und felder [...] alsdann durch die Dörffer Queckhain und Minckwitz und kommt endlich in die zur Stadt Leißnig gehörenden Felde, [...]“⁴⁴⁵ Von Leisnig aus verlief die Straße im Untersuchungszeit-

⁴⁴³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. L, Loc. 35 584, Post- und Distanzsäulen, um 1720, Bl. 186.

⁴⁴⁴ Vgl. ebenda.

⁴⁴⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2557, Straßenbau im Amtsbezirk, 1765-1816, Bl. 6.

raum dementsprechend südlich Minkwitz schneidend, westlich von Queckhain, am Chausseehaus Flemmingen vorbei und von da aus weiter durch die Neustadt von Hartha.⁴⁴⁶

Hartha (s. Anlage 4), das erst im Jahre 1445⁴⁴⁷ als Städtchen bezeichnet wurde, befindet sich im mittelsächsischen Hügelland ca. 9 km von Leisnig entfernt. Entsprechend seiner städtischen Entwicklung im Spätmittelalter war es nie mit einer Stadtmauer umgeben. Dies sowie die Lage im Landschaftsraum spiegelte als Bildquelle die Federzeichnung von Wilhelm Dilich aus dem Jahr 1628 deutlich wider.⁴⁴⁸

Hartha hat sich aus einem Waldhufendorf entwickelt. Diese Siedlungsstruktur war auf einer Flurkarte aus der Zeit um 1820 teilweise noch deutlich sichtbar.⁴⁴⁹ Die Grundlage der Siedlung bildete keine frühe Ansiedlung von Fernhändlern, dementsprechend besaß sie keine Nikolai-kirche. Im Untersuchungszeitraum galt Hartha als amtssässiges Städtchen, dessen Rat nur die Erbgerichtsbarkeit zustand. Eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielte die Landwirtschaft und das Textilgewerbe, vorherrschend die Leinenweberei.⁴⁵⁰

Als Verkehrsknotenpunkt von Handelsstraßen übernahm auch im Zeitraum von 1648 bis 1800 das sogenannte Harthaer Kreuz eine wichtige Funktion. Direkt an der Hauptstraße nach Waldheim, der heutigen Dresdner Straße⁴⁵¹, befindet sich der Gasthof „Zum Schwan“. Eine Akte aus den Jahren 1749/50 bezüglich einer Streitigkeit über im Gasthof zurückgelassenes Mobilar nannte einen Gasthof „Zum Goldenen Schwan“.⁴⁵² Dieser lag an dem Standort des heutigen Hotels „Zum Schwan“, der mit seinem Namen auf den vorhergehenden Rastort hinweist (s. Abbildung 15).⁴⁵³ Der frühere Gasthof im Nachbarort Flemmingen, in einer Akte der Jahre 1730 und 1731 als „Flemmingscher Gasthoffe hinter Hartha“⁴⁵⁴ deklariert, existiert an der Hauptstraße des Ortes, der Dresdner Straße (s. Abbildung 16).

⁴⁴⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 120 und 146.

⁴⁴⁷ Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 186; Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 159.

⁴⁴⁸ Dilich, Wilhelm: Stadtansicht Hartha. 1628.

⁴⁴⁹ Stadtverwaltung Hartha, Archiv: Flurkarte Hartha um 1820.

⁴⁵⁰ Vgl. Schlesinger, Walter: a. a. O., S. 143.

⁴⁵¹ Diese Straße zweigte hinter Waldheim von dem Beispielstraßenzug ab und führte weiter nach Dresden.

⁴⁵² Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 2347, Im Gasthof zum „Goldenen Schwan“ in Hartha zurückgelassene Mobilien des flüchtigen Pferdehändlers Schmidt aus Rotha, 1749/1750, Bl. 1.

⁴⁵³ Zwischenzeitlich Benennung als Hartwig's Hotel zum Schützenhaus, um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert Bezeichnung als Hotel „Zum Schwan“.

⁴⁵⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 1098, Gesuch von Straßenmeister Adam Andreas Schuricht um Auftrag zur Ausbesserung der Waldheimer Straße, 1730/1731 (= unpaginiert).



Abbildung 15
Hartha, Hotel „Zum Schwan“
(Foto: Gränitz 2006)



Abbildung 16
Flemmingen, Gasthof „Flemmingener Hof“
(Foto: Gränitz 2006)

Über Hartha verlief außerdem ein Postkurs, der den Straßenzug nutzte, wie die seit Mai 1998 an der Dresdner Straße befindliche nachgestellte Halbmeilen- bzw. Stundensäule zeigte. Das Originalfragment dieser Säule ist im Industrie- und Heimatmuseum in Hartha ausgestellt. Der ursprüngliche Standort war in dem Waldstück der Fröhne an der Poststraße Waldheim – Rochlitz (über Altgeringswalde). Während des Chausseebaus im 19. Jahrhundert wurde die Postdistanzsäule von 1722 wahrscheinlich am Harthaer Kreuz positioniert, wo man im September 1994 bei Straßenbauarbeiten ihre Reste fand. Die originalgetreue Aufschrift der Säule

lennachbildung an der gegenwärtig der Dresdner Straße zugewandten Seite gibt die Entfernung zum Postort Waldheim mit einer Stunde (= 4,531 km) an (s. Abbildung 17).⁴⁵⁵ Die Straßenverbindung Hartha – Waldheim als Abschnitt eines Postkurses nannten die Unterlagen zur Postdistanzsäule Waldheim. In ihnen wurde 1723 die Straße Waldheim (Brückentor) – Hartha – Leisnig⁴⁵⁶ fixiert, wodurch der Postkurs auf dem Abschnitt Leisnig – Hartha – Waldheim des Beispielstraßenzuges Erwähnung fand. Von ihm spaltete sich in Hartha die Straße nach Colditz ab, wie durch die Nennung des Postkurses und damit der Straßenverbindung Waldheim (Brückentor) – Hartha – Colditz – Leipzig⁴⁵⁷ in den oben besprochenen Unterlagen ersichtlich war.



Abbildung 17
Hartha, Halbmeilensäule
(Foto: Gränitz 2006)

⁴⁵⁵ Vgl. Störzel, Siegfried: Alte Poststraßen in unserer Heimat: Von Waldheim über Hartha nach Colditz. In: Döbelner Allgemeine 1999, S. [o. A.].

⁴⁵⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. W, Loc. 35 692 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post und Distanzsäulen bei der Stadt Waldheim, 1723, Bl. 67.

⁴⁵⁷ Vgl. ebenda.

8.3.5 Teilstraßenzug Hartha – Waldheim (V)

Der Straßenzug nach der ca. 5 km entfernten Stadt Waldheim verlief von Hartha durch Reinhardtstal, nördlich an Richzenhayn vorbei und erreichte von Westen kommend durch das Brückentor Waldheim.⁴⁵⁸

Waldheim (s. Anlage 5) befindet sich im engen Zschopautal an einer wichtigen Übergangsstelle des Beispielstraßenzuges über den Fluss. Diese lag erst als Furt, später als Brücke⁴⁵⁹ an dem Obermarkt. Über die Brücke berichtete die 1799 zum zugehörigen Meilenblatt erstellte Beilage: „Der Zschopau Fluß [...] ist bey Waldheim mit einer guten hölzernen Brücke versehen.“⁴⁶⁰ Die natürlichen Verhältnisse, die nur eine beschränkte Verkehrsgunst boten, charakterisierte die Meilenblattbeilage treffend: „An den mehrsten Orten aber befinden sich zu beyden Seiten derselben [der Zschopau] sehr hohe und steile gröstentheils unzugängliche Berge.“⁴⁶¹

Im Schutz einer Burg⁴⁶², an der Gewässerübergangsstelle der alten Fernstraße hatte sich das heutige Waldheim als Siedlung mit Handelsfunktion entwickelt, wofür die Zeit im 10. Jahrhundert angesetzt wird. In Anlehnung an die Burg, die ab 1715 zum Armen-, Zucht- und Waisenhaus umgebaut wurde, bildete sich Waldheim als Einzelstadt mit fast kreisförmigem Umriss heraus. Im Jahr 1286 ist es erstmals als oppidum und 1324 als Stadt urkundlich bezeugt.⁴⁶³ Außerdem besaß die Stadt eine Nikolaikirche⁴⁶⁴, die mit ihrem beliebigen Patronat auch an diesem Standort wieder vom Marktbetrieb und damit von der Notwendigkeit des Schutzes der Kaufleute durch deren Schutzherren, den heiligen Nikolaus, Zeugnis abgab. Vom einstigen Kirchenstandort auf dem Marktplatz zeugt heute nur noch der Stern im Straßenpflaster. Die Kirche selbst wurde erstmals 1684 und schließlich 1832 bei einem Stadtbrand Raub der Flammen. Ihre Wiedererrichtung erfolgte an ihrem heutigen Standort am Schulberg. Waldheim besaß nie eine Stadtmauer, jedoch ein Ober-, ein Nieder-, ein Schlosstor, auch Mittelort genannt, und ein Brückentor, das teilweise nur ein Schlagbaum war. Durch das Brücken-

⁴⁵⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 146 und 170.

⁴⁵⁹ Der Brückenübergang bestand seit etwa 1334. – Vgl. Stadtverwaltung Waldheim, Archivauskunft; Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 155.

⁴⁶⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 170.

⁴⁶¹ Ebenda.

⁴⁶² Ihr Bestehen konnte jedoch erst für 1271 gesichert belegt werden. – Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 175.

⁴⁶³ Vgl. ebenda.

⁴⁶⁴ Das Bestehen der Nikolaikirche ist bis 1336 verfolgbar. – Vgl. Schlesinger, Walter: a. a. O.

tor traf der Beispielstraßenzug in der Stadt ein und verließ diese durch das Schloss- bzw. Mittelort wieder.⁴⁶⁵

Wirtschaftlich prägten Waldheim die Land- und Forstwirtschaft, im Untersuchungszeitraum kamen die Steinbrecherei (Serpentinstein), Böttcherei und das Textilgewerbe, speziell die Leinenweberei, hinzu. In den Annalen von Weissker war bereits für 1710 die Durchführung von Märkten erwähnt.⁴⁶⁶ Schriftliche Nachweise über frühere Märkte konnten im Archiv der Stadt Waldheim nicht aufgefunden werden. Waldheim besaß seit dem Mittelalter eine Zoll- und Geleitstelle.⁴⁶⁷ Die Einnahmestelle befand sich an der Brücke über die Zschopau. Der Brückenzoll ging direkt an die neben der Brücke befindliche Kirche.⁴⁶⁸ Als Gasthof war für den Untersuchungszeitraum nur der Gasthof „Zum Wilden Mann“ nachweisbar, über den eine Akte, den Verkauf dieses Gasthofs betreffend, von 1705 berichtete.⁴⁶⁹

Waldheim war im Untersuchungszeitraum Poststation, wie die am Markt befindliche Nachbildung der beim großen Stadtbrand im Jahr 1832 vernichteten Postdistanzsäule zeigte (s. Abbildung 18).⁴⁷⁰ Die Inschriften der am 3. August 2001 eingeweihten Säulennachbildung sind identisch mit denen der Originalsäule, da sie aus der noch vorhandenen Originalbauakte entnommen werden konnten.⁴⁷¹ Als Erstes wurde hier 1698 die Fahrpoststrecke Leipzig (Grimmaisches Tor) – Grimma (Leipziger Tor) – Colditz – Hartha – Waldheim – Nossen – Freiberg eingerichtet.⁴⁷² Die Unterlagen zur Postdistanzsäule in Waldheim bezeichneten für 1723 die Straße des Beispielstraßenzuges auf dem Abschnitt Waldheim (Brückentor) – Hartha – Leisnig und in ihrem weiteren Verlauf die Straße Waldheim (Mittel- bzw. Schlosstor) – Hainichen – Oederan.⁴⁷³

⁴⁶⁵ Vgl. Stadt-Plan von Waldheim 1885. Zu W. Schoppe's Adressbuch von Waldheim gehörig.

⁴⁶⁶ Stadtverwaltung Waldheim, Archiv: Weissker Annalen.

⁴⁶⁷ Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 155.

⁴⁶⁸ Brückenzoll wurde vom Bestehen der Brücke an (um 1334) eingenommen. Die letzte überlieferte Information über den Brückenzoll stammte aus dem Jahr 1696.

⁴⁶⁹ Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 2758, Anlegung und Verkauf von Gasthöfen, 1700-1830, 1700-1830, Bl. 1.

⁴⁷⁰ Das Original der Distanzsäule wurde 1724 errichtet. Die Gedenktafel der gegenwärtigen Nachbildung gibt den Standort der Originalsäule von 1724 bis 1840 an. Nach Überlieferungen ist sie jedoch bei dem Stadtbrand in Waldheim im Jahr 1832 vernichtet worden, eventuell war sie als solches Fragment noch bis 1840 an ihrem Standort vorhanden.

⁴⁷¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. W, Loc. 35 692 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post und Distanzsäulen bei der Stadt Waldheim, 1723, Bl. 67.

⁴⁷² Vgl. Autorenkollektiv: Lexikon Kursächsischer Postmeilensäulen. Berlin 1989.

⁴⁷³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. W, Loc. 35 692 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post und Distanzsäulen bei der Stadt Waldheim, 1723, Bl. 67.



Abbildung 18
Waldheim, Postdistanzsäule (Große Säule)
(Foto: Gränitz 2004)

8.3.6 Teilstraßenzug Waldheim – Hainichen (VI)

Von Waldheim aus verlief der Beispielstraßenzug im Untersuchungszeitraum vorbei am Chausseehaus vor Massanei, anschließend südlich durch diesen Ort weiter nach Reichenbach. Zwischen diesen beiden letztgenannten Orten ist in dem Meilenblatt von 1799 an einer Straßenkreuzung die Schenke „Der Trompeter“ eingezeichnet.⁴⁷⁴ An diesem Standort befindet sich gegenwärtig der Gasthof „Zum Trompeter“. Eine historische Tafel über dessen Eingang trägt die Inschrift: „Churfürstl. Sächs. Privelegirter Gasthof Zum Goldenen Trompeter“⁴⁷⁵ und die Jahreszahl 1782 (s. Abbildungen 19 und 20). Der Straßenzug verlief von Reichenbach weiter zur Straßenkreuzung „der Quirl“ oder „die neue Schenke“ (s. Abbildung 21), wie sie in der Beilage zum Meilenblatt von 1799 Erwähnung fand.⁴⁷⁶ Ab dieser Kreuzung führte die Route entlang Arnsdorf und weiter durch Schlegel. Bei Schlegel befindet sich der Gasthof „Juchhoh“ (s. Abbildung 22), der mit seinem Standort an der Straßenkreuzung einem typischen Rastort entspricht. Die Überlieferungen bezüglich dieses Gasthofs begannen jedoch erst 1927. Ob sich an seinem Standort im Untersuchungszeitraum ein Gasthof befunden hat,

⁴⁷⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 170.

⁴⁷⁵ Eigene Reliktaufnahme.

⁴⁷⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 195; ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 195.

war aufgrund fehlender Quellen nicht nachweisbar. Von diesem Punkt aus zog die Beispielstraße weiter über Ottendorf und erreichte Hainichen.⁴⁷⁷



Abbildung 19
Gasthof „Zum Trompeter“
(Foto: Gränitz 2006)



Abbildung 20
Gasthof „Zum Trompeter“, Inschriftentafel
(Foto: Gränitz 2006)

⁴⁷⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 220.



Abbildung 21

Ehemaliges Gasthaus „Quirl“
(Foto: Gränitz 2006)



Abbildung 22

Gasthof „Juchhöh“
(Foto: Gränitz 2006)

Hainichen (s. Anlage 6), ca. 18 km von Waldheim, an der Kleinen Striegis 300 m ü. NN gelegen, hatte bereits im Untersuchungszeitraum den von Waldheim kommenden Beispielstraßenzug in sein Straßennetz integriert. In der Stadt befanden sich als Flussübergangsmöglichkeiten über die Kleine Striegis „eine gute steinerne Brücke nebst verschiedenen Furten darüber, welche Letztere aber, da sie von Regen anläuft, nicht allemahl zu passieren sind.“⁴⁷⁸ Die steinerne Brücke befindet sich noch heute zwischen Neumarkt und Markt. Der Name „Brückenstraße“

⁴⁷⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 220.

weist in diesem Straßenabschnitt deutlich auf den Flussübergang hin. Die Ödersche Karte aus der Zeit um 1600 zeigte bereits eine als „Bruck“ bezeichnete Brücke über die Kleine Striegis.⁴⁷⁹ Hainichen war Verkehrsknoten der Straßenzüge Frankenberg – Roßwein sowie einer von Mittweida kommenden Straße, die identisch mit dem Beispielstraßenzug nach Oederan verlief.⁴⁸⁰

Während des 13. Jahrhunderts mauserte sich Hainichen von einem Waldhufendorf zur städtischen Siedlung. Als oppidum wurde es 1282 erstmals erwähnt.⁴⁸¹ Eine Stadtmauer und eine Nikolaikirche gab es in Hainichen nie. Dies unterstreicht auch, dass die Stadt nicht aus frühen Ansiedlungen von Fernhändlern an der Fernstraße entstanden ist. Im Gegenteil, der Fernverkehrsweg führte in früherer Zeit auf der Hochfläche an ihr vorbei und wurde erst nach der Stadtentstehung durch die Stadt selbst gelegt. Der Hauptwirtschaftsfaktor Hainichens im Untersuchungszeitraum war die Tuchmacherei, Leinenweberei, die Herstellung von Galanteriewaren und von 1705 bis 1790 der Kohleabbau.⁴⁸² Seit der Zeit um 1770 sind Michaelismärkte nachgewiesen.

In Hainichen befand sich eine am 10. September 1595 eingerichtete Wegegeldentnahme.⁴⁸³ Eine Einführung von Pflastergeleit wurde zwar im Untersuchungszeitraum mehrmals gefordert, aber erst 1810 genehmigt.⁴⁸⁴ Das Gesuch vom Rat zu Hainichen um Erhöhung des Wegegelds aus dem Jahre 1797 nannte unter anderem die betrachtete Straßenverbindung Waldheim – Hainichen – Oederan und indirekt auch die größere Ausdehnung von Leipzig ins Erzgebirge: „[...] Straßen, von welchen hier die Frage ist, hauptsächlich für das Commercium theils hiesigen Orts, theils aber auch hauptsächlich zu Chemnitz, Frankenberg, Burgstädt, Mittweyda, Waldheim, Döbeln, Roßwein, Meißen, Freyberg, Oederan und anderen Orten, ingleichen für das Commercium zwischen Leipzig und dem Gebürge, gebraucht werden, [...]“⁴⁸⁵ Hainichen besaß einen unregelmäßigen Stadtumriss mit teilweise gitterförmigem Straßennetz sowie aufgrund des Striegislaufs entsprechend gewundenen Straßen. Den Mittel-

⁴⁷⁹ Vgl. Störzel, Siegfried: Ältestes Kartenbild von Hainichen (um 1590/1600). In: Gellertstadt-Bote Hainichen 2002, S. 9.

⁴⁸⁰ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 99.

⁴⁸¹ Vgl. Blaschke, Karlheinz (Bearb.): Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen. Leipzig 1957, S. 158/159.

⁴⁸² Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 99.

⁴⁸³ Vgl. Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

⁴⁸⁴ Vgl. ebenda.

⁴⁸⁵ Vgl. ebenda.

punkt der Stadt bildete der rechteckige Markt.⁴⁸⁶ An ihm bestanden im Untersuchungszeitraum funktionale Bauten der Gasthöfe, die Hainichen als Durchfahrts- und Rastort charakterisierten. Quellenmäßig nachweisbar waren der Ratskeller am Grundstück Markt 1, dessen Pächter „[...] begleiten außerdem Vertrauensposten, wie [...] die Einnahme des [...] Wegegeldes [...]“⁴⁸⁷, sowie der 1586 erstmals erwähnte Gasthof „Goldener Löwe“ mit Stallungen am Markt 2 (s. Abbildung 23), den eine Kaufurkunde im Jahr 1676 als „Obergesthof“ bezeichnete.⁴⁸⁸ Seit 1628 wurde der Gasthof zum „Roten Hirsch“ mit Stallungen am Nordende des Markts Nummer 12 erwähnt, der – da nur mit 15 Steuerschocke geschützt – wahrscheinlich nur ein kleiner Gasthof war.⁴⁸⁹ Entsprechend seiner Lage trug er die Bezeichnung „Untergasthof“.



Abbildung 23

Hainichen, ehemaliger Gasthof „Goldener Löwe“
(Foto: Gränitz 2006)

Hainichen war Anfahrtsort verschiedener Postkurse, wie die entsprechenden Unterlagen der Stadt von Anfang des 18. Jahrhunderts anzeigten. Bezogen auf den Beispielstraßenzug waren das die Postkurse und damit genutzten Straßenzüge Hainichen – Leisnig – Grimma – Naunhof – Leipzig, Hainichen – Waldheim – Hartha – (Colditz – Lausick – Borna – Pegau – Weißfels), Hainichen – Oederan – (Lengefeld – Wolkenstein).⁴⁹⁰ Ob jedoch in Hainichen eine Postdistanzsäule jemals gestanden hat, galt bisher als fraglich. Einerseits sprachen schriftliche

⁴⁸⁶ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): a. a. O.

⁴⁸⁷ Stadtarchiv Hainichen Nr. 214 und 227.

⁴⁸⁸ Stadtarchiv Hainichen O Chronik Riechberg 1061.

⁴⁸⁹ Witzsch, Richard: Der rote Hirsch zu Hainichen. In: Hainichener Heimatblätter 9 (1939), S. 2.

⁴⁹⁰ Vgl. Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

Beiträge dagegen, andererseits führte eine schriftliche Quelle, die nicht in den Aktenfundus zur Aufstellung der Säulen bzw. einer Planung dieser gehörte, eine solche Säule an. In der Akte „Spezielle Ausmessung derer durch das Städtlein Haynichen und dessen Flur gehenden Land- Heer- Commercial- und Communications-Straßen“ aus dem Jahr 1797 wurde bezüglich der nach Oederan verlaufenden Kommunikationsstraße eine Distanzsäule auf dem Hainichner Markt mit folgendem Wortlaut erwähnt: „Diese Straße gehet von der Distanz-Säule auf dem Markte an, und läuft durch das Städtlein [...] hin [...]“. ⁴⁹¹ Allerdings handelte es sich hierbei wahrscheinlich nicht um eine Postdistanzsäule, sondern um eine auf dem Markt befindliche Säule, auf der unabhängig von den Postkursen verschiedene Distanzen der zu erreichenden nächsten Städte vermerkt waren. ⁴⁹² Das im Rathaussaal zu Hainichen befindliche Gemälde, das eine Postdistanzsäule zeigt, steht demnach wahrscheinlich nicht mit Hainichen in Verbindung. ⁴⁹³ Gab es auf dem Markt in Hainichen jemals eine Postdistanzsäule? Die Antwort auf diese Frage lautet: Nach Vorlagen Adam Friedrich Zürners sollten in Hainichen im 18. Jahrhundert vier Postdistanzsäulen aufgestellt werden, wozu es aber aufgrund von Geldmangel nie kam. ⁴⁹⁴

8.3.7 Teilstraßenzug Hainichen – Oederan (VII)

Von der Stadt Hainichen aus verlief der Straßenzug nach Cunnersdorf, wo sich im Erbgerichtshof ein Gasthof mit dem Namen „Weiße Taube“ befand, der in einem Kaufvertrag von 1675/76 erstmals schriftlich erwähnt wurde. ⁴⁹⁵ In umgekehrter Verlaufsrichtung nannte die Beilage zum zugehörigen Meilenblatt von 1799 den weiteren Verlauf nach Bockendorf „[...] von Bockendorf [...] bis Haynichen.“ ⁴⁹⁶ Auf der Strecke Cunnersdorf – Bockendorf ist unweit des Beispielstraßenzuges ein Altstraßenrest nachgewiesen: Hinter dem Ortsausgang Cunnersdorf befinden sich östlich der Straße zwei parallele, z. T. verfüllte Gleise (ca. 80 bis 100 m lang). ⁴⁹⁷ Der Straßenzug führte von Bockendorf weiter Richtung Oederan. Auch auf diesem Straßenabschnitt waren mehrere Altstraßenreste zu verzeichnen: ein ca. 50 m langes Gleis unmittelbar hinter dem Bockendorfer Ortsausgang und ca. 500 m weiter, westlich des

⁴⁹¹ Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

⁴⁹² Auskunft Stadtarchiv Hainichen.

⁴⁹³ Eigene Aufnahme und Auskunft Stadtarchiv Hainichen.

⁴⁹⁴ Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

⁴⁹⁵ Auskunft Stadtarchiv Hainichen.

⁴⁹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 220.

⁴⁹⁷ Vgl. Wißnawa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden, (B) S. 13 – GAS 5 044 B R₃; eigene Reliktaufnahme.

Verkehrsweges, zwei parallel verlaufende Gleise.⁴⁹⁸ In seiner Fortführung kreuzte der Beispielstraßenzug eine von Langenstriegis in Richtung Hartha – Freiberg verlaufende Verkehrsverbindung. An dieser Kreuzung befand sich ein alter Wegegasthof als Rast- und Pferdewechselstation.⁴⁹⁹ Er trug den Namen „Zur Grünen Tanne“ und war mit seiner ersten urkundlichen Erwähnung im Jahr 1690 der älteste in der Region eingetragene Gasthof.⁵⁰⁰ An diesem Standort befindet sich heute die Gaststätte „Räuberschänke“, deren Steinbau in dem Zeitraum von 1843 bis 1846 errichtet wurde (s. Abbildung 24). Aus Bockendorfer Richtung war ca. 750 m vor der Gaststätte westlich des Beispielstraßenzuges parallel zur Straße eine ca. 100 m lange, 1 m tiefe Hohle zu verzeichnen, die auf die Straße mündet.⁵⁰¹ Der Verkehrsweg verlief weiter nach Süden über den Buchberg, vorbei an der „Johannis Schänke“, den Gnade Gottes Stolln, dem Vorwerk, dem Ort Hohe Linde und erreichte aus nördlicher Richtung Oederan.⁵⁰²



Abbildung 24

Standort des ehemaligen Gasthofes „Zur Grünen Tanne“,
heute Standort „Räuberschänke“
(Foto: Gränitz 2004)

Die Stadt Oederan (s. Anlage 7) befindet sich rund 15 km von Hainichen entfernt in einem weiten Talkessel des Erzgebirgsvorlands, in dem sich die Altstadt auf einem Hügel erhebt. Wenn man die durchschnittliche Tagesleistung eines Fuhrwerks zu damaliger Zeit betrachtet,

⁴⁹⁸ Vgl. Wißwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden, (B) S. 13 – GAS 5 044 B R₃; eigene Reliktaufnahme.

⁴⁹⁹ Kästner, Max: Frankenberger Heimatbuch. Frankenberg 1938, S. 21.

⁵⁰⁰ Vgl. Kirchenregister Frankenstein.

⁵⁰¹ Vgl. Wißwa, Renate: a. a. O.; eigene Reliktaufnahme.

⁵⁰² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 246.

könnte sie mit ihrer Entfernung zu Waldheim als Rastort an dem alten, von Waldheim kommenden Straßenzug angelegt worden sein. Ungefähr die gleiche Entfernung war dementsprechend für den Untersuchungszeitraum bis zur nächstgelegenen Stadt an diesem Straßenzug nach Sayda zu verzeichnen, was die Rolle als Rastort unterstrich.⁵⁰³ Oederan war außerdem der Kreuzungspunkt mit einem weiteren bedeutenden alten Verkehrsweg, der sogenannten Frankenstraße mit dem Verlauf Hof – Plauen – Reichenbach/V. – Zwickau – Chemnitz – Oederan – Freiberg – Dresden – Bischofswerda – Bautzen, wo sie wieder auf die *via regia* traf. Für den Beispielstraßenzug, der weiter Richtung Gahlenz verlief, war die hier befindliche Möglichkeit zum Übergang über den Hetzbach bedeutend.

Die Vorbesiedlung Oederans war eine bäuerliche, worauf die die Stadt umgebende Waldhufenflur hindeutet. Als am nahe gelegenen Ranisberg Silber gefunden wurde, entwickelte sich im Hetzbachtal eine Bergmannssiedlung⁵⁰⁴, von der die städtische Entwicklung in nord- und nordwestlicher Richtung mit der Anlegung des heutigen Altmarktes ausging. Wann Oederan genau Stadt wurde bzw. Stadtrecht erhielt, ist nicht überliefert. Erstmals urkundlich erwähnt wurde Oederan mit seinem Weichbild, was die unterste städtische Entwicklungsstufe bedeutet, bereits im Jahr 1286. Die Anerkennung als Bergstadt geschah 1583.⁵⁰⁵ Dies bezeichnete den Bergbau als eine wirtschaftliche Grundlage der Stadt. Das wichtigere Fundament war jedoch das Textilgewerbe, speziell die Tuchmacherei und die Leinenweberei, wovon ein reger Tuchhandel mit Böhmen zeugte. Kennzeichnend für Oederans Stellung als kleine Handelsstadt mit Märkten für den Austausch von Produkten des unmittelbaren Umlands und einem Salzmarkt war seine Lage an den zwei überregional bedeutenden Fern- und Handelsstraßen. Das Vorhandensein einer Nikolaikirche gilt als fraglich, ihre einzige Nennung war bei den im Auftrag von Adam Friedrich Zürner erfolgten Angaben des Rats der Stadt Oederan aus dem Jahre 1713 aufzufinden. In diesen wurde die Stadtkirche St. Marien „Zu Unserer Lieben Frauen“ als Nikolaikirche bezeichnet.⁵⁰⁶ Es muss jedoch angenommen werden, dass diese Angabe entweder aufgrund eines Irrtums in die Quelle gelangte oder, dass in früherer Zeit – eventuell vor den Stadtbränden – tatsächlich eine dem heiligen Nikolaus geweihte Kirche oder Kapelle in Oederan existierte.

⁵⁰³ Vgl. Ulbricht, Werner: Die Paßstraßen des Erzgebirges, unter besonderer Berücksichtigung des „alten böhmischen Steiges“ von Leisnig nach Deutsch-Einsiedel. Unveröff. Manuskript. Oederan 1992, S. 21.

⁵⁰⁴ Deren Lage ist gegenwärtig in der Unterstadt zu suchen.

⁵⁰⁵ Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 262.

⁵⁰⁶ Vgl. ebenda, S. 71.

Die Stadt Oederan war nur im Auftrag des Markgrafen und zu dessen Nutzen berechtigt, Zoll und Geleite zu erheben. Zollstellen waren für Oederan und seine Umgebung nachweisbar. Ihre Lagen wurden mit folgenden Standorten angegeben: am Markt, also am Beispielstraßenzug sowie der mit ihm hier identischen Frankenstraße, an dem von Hainichen kommenden Teilstraßenzug unweit des St.-Johannes-Stolln am sogenannten Memmendorfer Arm und hinter dem Tännicht an dem Teilstraßenzug nach Sayda. Geleitstellen sind ab dem 16. Jahrhundert bezeugt. Die Einnahmestelle war wahrscheinlich in dem am Marktplatz befindlichen Gasthof „Zum drei Schwanen“, dessen Besitzer Christian Holzmüller (1653-1709) und sein Sohn Gabriel Holzmüller (1692-1731) als Königliche und Kurfürstliche Geleitsmannen tätig waren. Eine solche Kopplung von mit dem Straßenwesen in Zusammenhang stehenden Tätigkeiten (Herbergswesen, Geleitseinnahme) erscheint naheliegend.

Eine Stadtmauer besaß Oederan nie⁵⁰⁷, jedoch drei Stadttore, die bereits im 16. Jahrhundert vorhanden waren und nach ihrem Wiederaufbau infolge der Zerstörungen im Dreißigjährigen Krieg und Überbauungen im Jahr 1723 als Torhäuser deklariert wurden.⁵⁰⁸ Der Stadtkern zerfiel entsprechend der Entwicklungsstadien Oederans in drei Teile. Wie der älteste überlieferte Stadtplan aus dem Jahre 1813 demonstrierte, waren das die Unterstadt, der Stadtteil um den Altmarkt mit der Kirche und der Stadtteil mit dem Hauptmarkt (s. Abbildung 25).⁵⁰⁹ Den ältesten Stadtteil bildete die Unterstadt, wo sich das ehemalige Bergmannsdorf entwickelt hatte. Die Bergleute siedelten sich nicht an den Verkehrswegen an, sondern in Nähe des Wassers, das sie zum Erzwaschen brauchten. Die Erzwäsche muss sich unterhalb der Siedlung befunden haben, denn nur dann stand den Bewohnern sauberes Wasser für den Hausgebrauch zur Verfügung. Angenommen wurde der Standort Mühle und Teichplan. Westlich an die Bergmannssiedlung schloss sich die Marktsiedlung mit dem heutigen Altmarkt und der Kirche an, die sich entlang der alten böhmischen Straße konstituiert hatte. Diese Marktsiedlung wuchs entlang des Straßenzuges weiter nach Norden, und ein zweiter, größerer Markt entstand, der ursprünglich wahrscheinlich die gesamte Strecke einnahm, die der Beispielstraßenzug und die Frankenstraße gemeinsam zurücklegten.⁵¹⁰ Im Untersuchungszeitraum führte der Beispielstraßenzug durch das Freiburger Tor nach Oederan, welches namentlich darauf hinwies, dass er zusammen mit der bedeutenderen Verbindungsstraße von Freiberg, das große wirtschaftliche Bedeutung besaß, die Stadt erreichte. Er verlief, mit diesem Straßenzug identisch, über den

⁵⁰⁷ Im Mittelalter war wahrscheinlich eine zaunartige Abgrenzung vorhanden, die aber nach den Zerstörungen im Dreißigjährigen Krieg nicht wieder errichtet wurde.

⁵⁰⁸ Vgl. Staberoh, Gottlob D.: Chronik der Stadt Oederan. Oederan 1847.

⁵⁰⁹ Vgl. Stadtarchiv Oederan: Stadtplan Oederan 1813.

⁵¹⁰ Kästner, Max und Johannes Schiller (Hrsg.): Zwischen Chemnitz und Freiberg. Fankenberg 1928, S. 50/51.

Markt, als Einzelstraßenzug, dann weiter durch die Große Kirchgasse, durch das Schellenberger Tor und weiter auf der Langen Straße in Richtung Sayda.

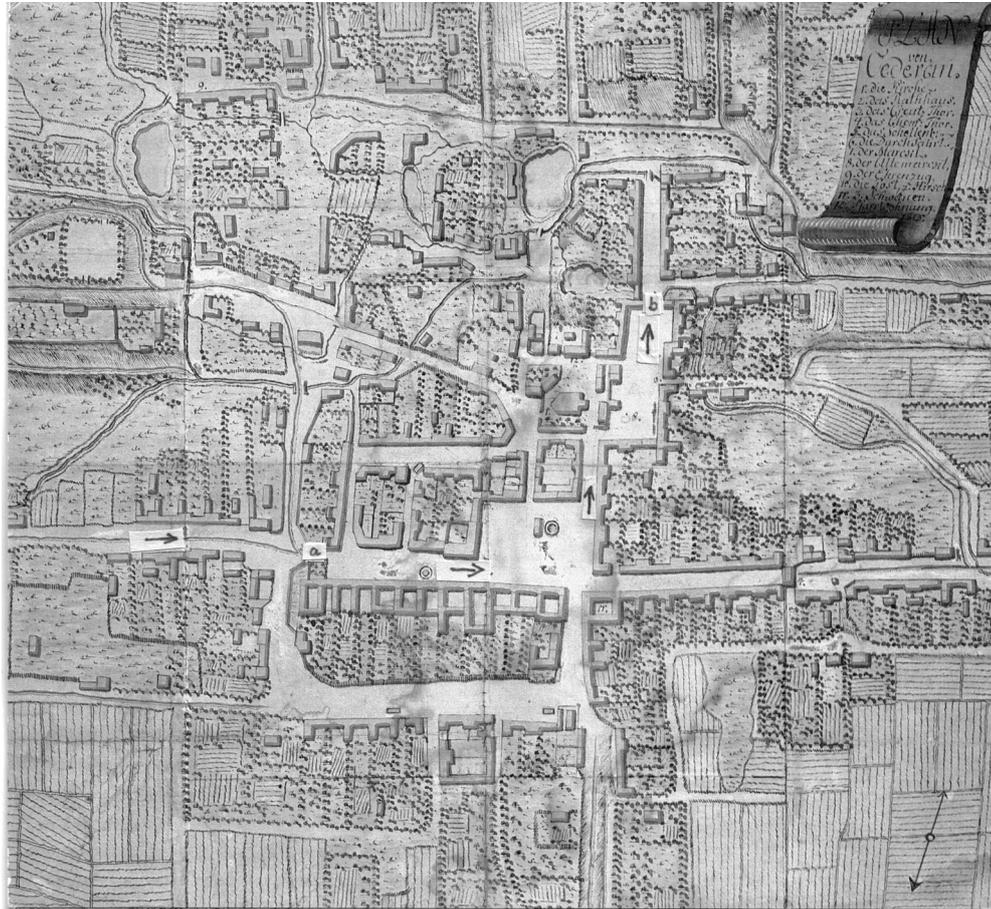


Abbildung 25

Stadtplan Oederan 1813. Nicht genordet.

(veränderter Nachdruck, Stadtarchiv Oederan, mit freundlicher Genehmigung, ergänzt d. A.)

Die Pfeile zeigen den Verlauf des Beispielstraßenzuges durch Oederan an.

a Freiberger Tor

b Schellenberger Tor

Oederan war im Untersuchungszeitraum auf dem Beispielstraßenzug Anfahrtsort einer von Hainichen nach Lengefeld – Wolkenstein führenden Postverbindung, wie die Akten der Stadt Hainichen Anfang des 18. Jahrhunderts verkündeten.⁵¹¹ In Oederan stand eine Halbmeilen- bzw. Stundensäule mit der Jahreszahl 1722. Sie befindet sich in restauriertem Zustand gegenwärtig in einer Grünanlage an der Einmündung der Hainichner Straße und der Badergasse in die Freiberger Straße (s. Abbildung 26). Dieser Standort entspricht aber nicht dem ursprünglichen Platz. Er lag ca. 2 265 m vor Oederan an der Freiberger Straße sowie ca. 800 m vor dem

⁵¹¹ Vgl. Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

Gasthof „Goldener Stern“ in Memmendorf und damit nicht an dem Beispielstraßenzug.⁵¹² In den Akten des Sächsischen Staatsarchivs, Hauptstaatsarchiv Dresden bezüglich einer erwähnten Distanzäule in Oederan am Chemnitzer Tor wurde 1725 ein Postkurs Oederan – Sayda – Purschenstein – Komotau – Brüx erwähnt, der den Beispielstraßenzug in dem Teilstraßenzug Oederan – Sayda benannte.⁵¹³ Ob diese Säule tatsächlich am Chemnitzer Tor stand, konnte nicht belegt werden.



Abbildung 26
Oederan, Halbmeilensäule
(Foto: Gränitz 2004)

8.3.8 Teilstraßenzug Oederan – Sayda – Deutscheinsiedel (VIII)

Der Teilstraßenzug Oederan – Sayda verlief im Untersuchungszeitraum von Oederan nach Görbersdorf, im Westen vorbei am Galgenberg, durch Neu Hohen Linde, vorbei an der „Schenke“ vor Gahlentz, das er querte, um anschließend Eppendorf zu erreichen und von dort durch Großwaltersdorf zu führen.⁵¹⁴ In der Beilage zum entsprechenden Meilenblatt von 1787 wurde der Verlauf in umgekehrter Richtung geschildert: „Die Straße von Waltersdorf durch Gahlentz nach Oederan, gehet unter den Mühlen über die Weiss-Bach, und rechts

⁵¹² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Landkarte des Bergreviers Freiberg – Sektion Oederan; ebenda, 10051, Kreisamt Freiberg Nr. 921, Bl. 9.

⁵¹³ Vgl. ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. O, Loc. 35 623 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post- und Distanzsäulen der Stadt Oederan, 1725.

⁵¹⁴ Ebenda, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 273 und 301.

unter den Scheiben-Busch, schlägt sich über die Feldhöhe nach Eppendorf, traversiret solches, führet über die Anhöhe und gehet nach Gahlentz, und so fort nach Oederan.⁵¹⁵ An der südlichen Ortseinfahrt von Gahlentz weist eine ca. 10 m breite, ca. 250 m lange, mit Haus und Nebengebäuden bebaute Hohle auf die ursprünglich geradlinig in den Ort verlaufende Straßenverbindung hin.⁵¹⁶ Weiter hieß es in der Quelle: „Der Weg von Mittel-Sayda nach Waltersdorf kommt bey den Richter über die Feldhöhe den Kampfberg rechts laßend, gehet durch den hintern Wiesen-Grund und über den Diebs-Steig auf die Höhe und in genanntes Dorf hinunter [...]“⁵¹⁷ (s. Abbildung 27). Damit erfolgte die Beschreibung des Straßenverlaufs von Großwaltersdorf nach Mittelsaida in umgekehrter Richtung. Der Verkehrsweg wurde in den kartographischen Quellen ab Mittelsaida als „Die alte böhmische Heerstraße“⁵¹⁸ bezeichnet. Dies drückte namenkundlich seine Bedeutung und eine lange Existenz – mit variierendem Trassenverlauf – aus.



Abbildung 27

Verlauf des Beispielstraßenzuges nach Großwaltersdorf
(Foto: Gränitz 2006)

Ab Mittelsaida mit seinem Gasthof lief der Straßenzug nördlich vorbei an Dörnthal. An diesem Abschnitt zeigten sich nördlich des Verkehrsweges neun zueinander parallele, spitzwinklig zur Straße stehende Geleise sowie vermutbare Hohlwegreste, die die Trasse des mittelalter-

⁵¹⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 301.

⁵¹⁶ Wißwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987, (B) S. 44 – GAS 5 145 A R₄; eigene Reliktaufnahme.

⁵¹⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 301.

⁵¹⁸ Ebenda.

lichen Böhmisches Steigs deklarierten.⁵¹⁹ Weiter führte der Straßenzug zwischen Pilsdorf und Voigtsdorf und ließ die sogenannte Teich-Stadt rechts liegen, wo sich nördlich einer Kleingartenanlage in einer Wiese ein ca. 10 m breites, durch Bäume begrenztes Gleis des Böhmisches Steigs befindet.⁵²⁰ Von Nordwesten erreichte der Beispielstraßenzug durch das Freiburger Tor Sayda.⁵²¹ Die Beilage zu dem zugehörigen Meilenblatt von 1787 beschrieb den Straßenverlauf nach Sayda „[...] rechts nach dem niederen Teil von Dörnthal links über den Seydenberg und durch das Holz nach genannten Ort hinunter läßt solchen [...] rechts liegen, [...] läßt das Erbgerichte rechts, [...], und gehet so fort nach dem Städtchen Sayda.“⁵²² Auch die im Zuge der archäologischen Denkmalinventarisierung Altstraßen erstellten Grundmaterialien der Altstraßenforschung (GAS)⁵²³ sowie deren in den letzten Jahren erfolgte Digitalisierung seitens des Landesamts für Archäologie in Sachsen (s. Abbildung 29)⁵²⁴ beinhalten Daten für den Verlauf dieses Teilstraßenzuges, es heißt: „Den Saidenberg streifend überquerende Altstraße, die nach 1830 als solche nach lokaler sw Straßenverlegung in Abschnitten erhalten blieb [...] nw des Saidenberges hinter einem Gehöft in einer schmalen Waldpflanzungszone 4-5 Wegerinnen von 0,5 m T. Nach einer spurengetilgten Feldfläche am NW-Hang des Saidenberges am dem Waldrand erneut einsetzende Altstraße als Hohle 2 m T. und 350 m L., oben verflachend, beginnende Verfüllung. Parallel ein Hohlenstrang von max. 1 m T.“⁵²⁵

Aus diesen Angaben verdeutlichen sich das Vorhandensein von Altstraßenresten, aber ebenso die Gefahr deren Verschwindens und damit die Notwendigkeit einer raschen Unterschutzstellung dieser straßenrelevanten Bodendenkmale. In gebirgigen Waldstücken existierte ihre größte natürliche Erhaltungschance, da die Bodenabtragung im Vergleich zum Offenland geringer war. Außerdem wurde ein Großteil der mit dem Verkehr in Verbindung stehenden Bodendenkmale im Offenland durch Überprägungen, besonders durch die Landwirtschaft, beseitigt, was parallel dazu in Waldgebieten durch die Forstwirtschaft geschah.

⁵¹⁹ Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987, (B) S. 56 – GAS 5 246 ABS R₁, GAS 5 246 ABS R₃; eigene Reliktaufnahme.

⁵²⁰ Wißuwa, Renate: a. a. O., (B) S. 57 – GAS 5 246 ABS R₄; eigene Reliktaufnahme.

⁵²¹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt Nr. 328 und 351.

⁵²² Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 328.

⁵²³ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Gräßler, Ingolf: Die Verkehrsentwicklung im sächsischen Westerzgebirge im Mittelalter. Unveröff. Magisterarbeit. TU Dresden 1996; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987.

⁵²⁴ Vgl. Rutkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297.

⁵²⁵ Ebenda, S. 270 und 272.

Sayda (s. Anlage 8), rund 26 km und damit entsprechend einer ungefähren Tagesleistung eines Fuhrwerks von Oederan entfernt, befindet sich im Erzgebirge in einer Höhe von 680 m ü. NN. Im Untersuchungszeitraum wurde es von dem Beispielstraßenzug durchquert. Sayda besaß infolge seiner Berglage keine Flussübergänge. Den städtischen Ursprung bildete die planmäßige Anlage in Anlehnung an eine um 1050 errichtete Straßenburg und Zollstätte. 1250 wurde Sayda als oppidum und 1289 als civitas bezeichnet.⁵²⁶ Sayda gelangte 1253 durch Tausch an den Markgrafen Heinrich den Erlauchten, ab 1254 traten mehrmals Angehörige eines Herrschergeschlechts von Sayda als markgräfliche Urkundenzeugen auf.⁵²⁷ Von 1299 bis 1307 war es nochmals böhmisch und kam ab 1307 endgültig zur Markgrafschaft Meissen. Seither blieb es ständig in meißnischem Besitz. 1442 erhielt Sayda Stadtrecht.⁵²⁸ 1705 wurde es freie Bergstadt. Ab 1468 ist ein Jahrmarkt bezeugt, ab 1777 wurden fünf Jahrmärkte abgehalten, der Fastnachts-, Frühjahrs-, Bartholomäijahrmarkt und zwei Adventsmärkte. Im Dreißigjährigen Krieg, am 7. Oktober 1634, fiel der Ort einer völligen Verwüstung anheim, bei der auch die Burg komplett zerstört und danach abgerissen wurde.

Im Untersuchungszeitraum trat der Beispielstraßenzug durch das Freiburger Tor in die Stadt Sayda ein, durchzog diese von Nordwesten nach Südosten und verließ sie durch das Böhmisches Tor, dessen Torgebäude im Jahre 1743 bei einem Großfeuer vernichtet worden war. Die Tornamensbezeichnung des Freiburger Tors wies auf den Straßenverlauf aus Freiburger Richtung hin, und die Benennung des Böhmisches Tors belegte die Weiterführung nach Böhmen. Sayda war eine planmäßig angelegte Einzelstadt mit ovalem Umriss sowie einem gitterförmigen Straßennetz. Die platzartige Erweiterung wurde von dem Beispielstraßenzug, der die Stadt durchschneidenden alten Fernstraße nach Böhmen, gebildet. Sayda besaß außerdem an die Straße angelehnte funktionale Bauten wie z.B. das 1508 erbaute Johannishospital (heute Dresdner Straße 78; s. Abbildung 28) sowie zwei Gasthöfe für Rast und Herberge.

⁵²⁶ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 203.

⁵²⁷ Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 314/315.

⁵²⁸ Angenommen wird auch, dass Sayda schon mit seinem 1. Stadtbrief, der nicht mehr vorhanden ist, 1400 Stadtrecht erhielt.



Abbildung 28

Sayda, ehemaliges Johannishospital in Sayda
(Foto: Gränitz 2004)

Der ältere Gasthof, der Gasthof „Goldener Löwe“, war seit 1657 bezeugt. 1780 erfolgte der Bau des zweiten Gasthofs, das „Schwarze Ross“. Im selben Jahr wurde an dem Teilstraßenzug von Berghauptmann Adam Rudolph von Schönberg, ansässig auf Schloss Purschenstein, das „Kleine Vorwerk“ errichtet, der heutige „Sächsische Landgasthof“ am Mühlholzweg. Geleitstellen besaß Sayda nicht. Eine Zollstätte war so lange vorhanden, wie Sayda zu Böhmen gehörte. Die Akten zur Postdistanzsäule am Chemnitzer Tor der Stadt Oederan erwähnten für 1725 eine Strecke Oederan – Sayda – Purschenstein – (Grenze) – (Komotau – Brüx) – Prag.⁵²⁹ Sayda wurde somit als Anfahrtsort für einen Postkurs benannt. Es besaß aber nie eine Tor- bzw. Marktsäule, obwohl 1727 die Setzung je einer Torsäule vor dem Freiburger und dem Böhmischem Tor geplant war. Man einigte sich schließlich auf die Setzung von nur einer Postdistanzsäule, die eine Marktsäule sein sollte. Im Jahr 1728 hieß es dann, dass „[...] die Setzung der Säule auf Allerhöchste Entschließung bis auf bessere Zeiten unterbleiben darf.“⁵³⁰ Sie schien jedoch nie erfolgt zu sein. Am Heimatmuseum (ehemaliges Hospital) und in der Teichstadt befinden sich eine Ganz-⁵³¹ und eine Halbmeilensäule⁵³², die von einer Extrapostverbindung Sayda – Deutscheinsiedel – Brüx künden, die jedoch außerhalb des Untersuchungszeitraumes im 19. Jahrhundert verkehrte.⁵³³

⁵²⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XXXI Litt. O, Loc. 35 623 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post- und Distanzsäulen der Stadt Oederan, 1725.

⁵³⁰ Rennau, M[...]: Der Landesgeometer Pfarrer Zürner (1679-1742) und seine Beziehungen zu Olbernhau und Sayda. In: Unsere Heimat. Halbmonatsbeilage des Erzgebirgischen General-Anzeigers 1930, Nr. 23 und 24.

⁵³¹ Auch als Ganzmeilenstein bezeichnet.

⁵³² Auch als Halbmeilenstein bezeichnet.

⁵³³ Vgl. Autorenkollektiv: Lexikon Kursächsischer Postmeilensäulen. Berlin 1989.

Sayda durch das Böhmisches Tor verlassend, verlief der Teilstraßenzug nach Purschenstein, das er von Nordwesten erreichte, die Flöha auf einer steinernen Brücke im Dorf überquerte und das Dorf durchzog. Die Straße ging weiter nach Neuhausen, überschritt nach Süden den Flöha-Berg, zog sich östlich am Schwartenberg hin, streifte östlich Seiffen sowie Heidelberg, vorbei weiter durch den Einsiedel-Wald, durch den Heyde-Fluss, am schwarzen Teich und am Ursberg entlang und erreichte schließlich Deutscheinsiedel. Von da führte sie am Försterhaus vorbei, überschritt den Schweinitz-Fluss nach Böhmischeinsiedel, um im weiteren Verlauf Brüx zu erreichen.⁵³⁴ In dem Meilenblatt von 1786 wurde der Straßenzug als „Große Straße nach Brüx“ titulierte, wodurch auf die einstige Bedeutung geschlossen werden konnte.⁵³⁵ Den Verlauf schilderten die Beilagen zu den entsprechenden Meilenblättern von 1786: „Die Straße von Sayda bis nach Brüx in Böhmen, kommt zum Böhmisches Thor heraus, läßt die große Anhöhe links, das neue Vorwerk von Purschenstein rechts, geht hart rechts an dem Mühl-Holze, [...]“⁵³⁶ Für den Abschnitt dieses Teilstraßenzuges konnten folgende Altstraßenreste inventarisiert werden (s. Abbildung 29): „In beiden Hanglagen des Mühlholzes ma. Hohlenfeld mit einer Spreizung auf 150 m Breite (ca 12 Hohlen bis 3 m tief). Am Fuß des Berges (Südhang) Erdwerk (Graben mit Aushubwall) zur Abriegelung aller Hohlen, bis auf eine.“⁵³⁷ Die Meilenblattbeilagen von 1786 schilderten die weitere Straßenführung, sie „[...] schlägt sich über den Mörtel-Grund creuzet den sogenannten Kamm Weg und schlägt sich in einen hohlen Weg, nach Neuhausen hinunter [...]“⁵³⁸, „in dem sie links auf der Höhe das Schloß Purschenstein läßt in dem Dorfe geht sie über eine steinerne Brücke des Flöha-Flußes, führt durch solches, wendet sich rechts um den Flöhe Berg links laßend, ziehet Thal ein, [...], wendet sich links an den Einsiedel-Wald fort, [...], schlägt sich in das Holz, gehet durch das Heyde-Flüßel so an den schwarzen Teich kommt läßt den Ursberg rechts, führt links nach Teutsch Einsiedel, gehet hart an dem Försterhause vorbei und über das [...] Flüßel die Schweinitz genannt, nach Böhmisch Einsiedel hinauf und so fort nach Brüx.“⁵³⁹

⁵³⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 370 und 371.

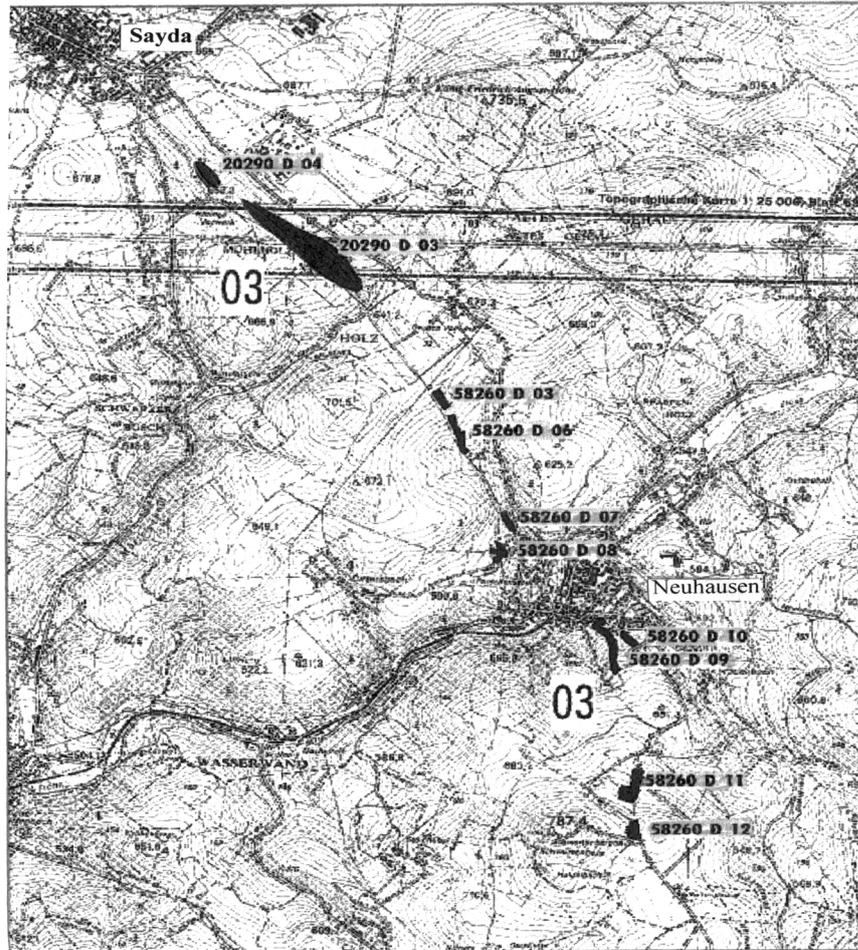
⁵³⁵ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 371.

⁵³⁶ Ebenda.

⁵³⁷ Rutkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 270, 272 und 285.

⁵³⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Sammlung Karten, Pläne, Risse: Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 371.

⁵³⁹ Ebenda, Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Beilage zu Meilenblatt Nr. 371.



- a) 20290-D-04; Sayda (Freiberg); R 4601381, H 5619597; TK 5246: Im Wäldchen zwischen Sayda und kleinem Vorwerk östlich des Weges 2 Höhlen im z. T. umgeformten Gelände.
- b) 20290-D-03; ebd.; R 4602127, H 5619013; TK 5246/5346: In beiden Hanglagen des Mühlholzes ma. Höhlenfeld mit einer Spreizung auf 150 m B. (ca. 12 Höhlen bis 3 m T.) Am Fuß des Südhanges Erdwerk (Graben mit Aushubwall) zur Abriegelung aller Höhlen bis auf eine.
- c) 58260-D-03; Neuhausen (Neuhausen/Erzgeb., Freiberg); R 4602893, H 5617995; TK 5346: Gestörter verwachsener Höhlenabschnitt am ö Wegrand.
- d) 58260-D-06; ebd.; R 4603034, H 5617676; TK 5346: Folgeabschnitt von (c) gleichen Charakters.
- e) 58260-D-07; ebd.; R 4603352, H 5617076; TK 5346: Altstraße als modern genutzter Hohlweg mit verbreiteter Sohle.
- f) 58260-D-08; ebd.; R 4603320, H 5616853, TK 5346: Schnittstelle einer frühen Altstraßenführung mit 2 schlosszugewandten Wegen w der heutigen Straße. Im Kreuzungsbereich Hohlwegcharakter, in der Sohle modern planiert.
- g) 58260-D-10; ebd.; R 4604129, H 5616237; TK 5346: Am Südhang von Neuhausen zwischen den nach 1830 entstandenen Kehren der Landstraße Neuhausen – Deutscheinsiedel ein noch bis dahin aktiver steiler Höhlenabschnitt der alten Landstraße.
- h) 58260-D-09; ebd.; R 4604038, H 5616157; TK 5346: Folge-Höhlenabschnitt von (g). w davon der Einsiedelsteig von 0,5 m T. und hangseitigem Absatz von 1–3 m Höhe als frühe Aufstiegsvariante des Böhmisches Steiges.
- i) 58260-D-11; ebd.; R 4604172, H 5615078; TK 5346: AM alten Verlaufsabschnitt der Landstraße Neuhausen – Deutscheinsiedel ö des Schwartenbergs 4 Höhlen von 150 m L. und bis 5 m T.
- j) 58260-D-12; ebd.; R 4604220, H 5614800; TK 5346: Am gleichen Weg 200 m s von (i) verwachsenes Waldstück mit ausgeprägten Höhlen, wilde Mülldeponie!

Abbildung 29

Inventarisierte Altstraßenreste des Böhmisches Steigs Sayda – Neuhausen⁵⁴⁰

⁵⁴⁰ Vgl. Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmisches Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 270, © Landesamt für Archäologie Sachsen (R. Göldner/M. Ruttkowski), Druck mit freundlicher Genehmigung.

Auch für den Verlaufsabschnitt des Straßenzuges von Neuhausen nach Deutscheinsiedel sind Altstraßenreste nachweisbar (s. Abbildung 29): „Neuhausen [...] Gestörter verwachsener Hohlenabschnitt am östl. Wegrand Folgeabschnitt gleicher Charakter. – Altstraße als modern genutzter Hohlweg mit verbreiteter Sohle [...] – [...] Schnittstelle einer frühen Altstraßenführung mit 2 schlosszugewandten Wegen w d. heut. Straße, im Kreuzungsbereich Hohlwegcharakter [...] – [...] Am S-Hang von Neuhausen zw. d. nach 1830 entst. Kehren der Landstr. Neuh. – Deutscheinsiedel ein noch bis dahin aktiver steiler Hohlenabschnitt der alten Landstraße. Am alten Verlaufsabschnitt der Landstraße Neuhausen – Deutscheinsiedel ö. d. Schwartenberges 4 Hohlen v. 150 m Länge und bis zu 5 m Tiefe. Am gleichen Weg 250 m sdl. davon verwachsenes Waldstück mit ausgeprägten Hohlen, wilde Mülldeponie.“⁵⁴¹

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich durch die Inventarisierung der Teilstraßenzüge des Beispielstraßenzuges deren prägende Wirkung in der Kulturlandschaft widerspiegelt (z.B. an Siedlungsstrukturen, an Fließgewässerübergängen, an verkehrsorientierten Einrichtungen). Kennzeichnend für die Entwicklung der Landverkehrswege war und ist eine intensive Überprägung, die durch äußere Einflüsse wie die Entwicklung des Straßenwesens voranschritt (s. Kapitel 9) und gegenwärtig rasch voranschreitet. Deshalb ist nach der Inventarisierung die dringendste Forderung, die vorhandenen Relikte historischer Landverkehrswege, die gegenwärtig größtenteils nur noch als Punkt- und Linienelemente geringer Strecken vorhanden sind, unter Schutz zu stellen. Denn nur so kann der Gefahr einer weiteren Überprägung und dem damit verbundenen endgültigen Verlust dieser Kulturlandschaftselemente entgegen gewirkt werden.

⁵⁴¹ Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 270, 272 und 285.

9 Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens und Korrelationen mit dem Beispielstraßenzug

„Alß begehren Wir hiermit gnädigst befehlend ihr wollet [...], die Besserung derer Straßen nochmals allen Ernstes instruieren, [...]“⁵⁴²

9.1 Straßenwesen im Spiegel des Regierungsinteresses

Mit der Frage, ab wann das Straßenwesen verstärkt in den Blickpunkt der sächsischen Regierung rückte und speziell das Interesse dieser erfuhr, beschäftigte sich bereits eine im Auftrag des sächsischen Finanzministeriums Anfang des 19. Jahrhunderts entstandene „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen“.⁵⁴³ Diese unterteilte entsprechend der legislativen Grundlagen in ihrer entwicklungsgeschichtlichen Bedeutung für das Straßenwesen folgende fünf Perioden:

1. Periode bis 1661,
2. Periode 1661-1706,
3. Periode 1706-1737,
4. Periode 1737-1763,
5. Periode 1763-1781.

Die vorgeschlagene Grundperiodisierung wurde nach Auswertung des zum Beispielstraßenzug vorhandenen Quellenmaterials, nach Quellenkritik und Quellenvergleich für vorliegende Untersuchung übernommen. Unterschiedliche Qualität und Quantität der schriftlichen Überlieferungen ließen zwar die entsprechenden Entwicklungstendenzen nicht für alle Teilstraßenzüge des Untersuchungsgegenstandes gleichermaßen nachvollziehen, die Grundtendenzen der Periodisierung waren aber deutlich erkennbar. Entsprechend des gewählten Untersuchungszeitraumes geschah die Ergänzung der 6. Periode von 1781 bis 1800. Außerdem wurden die Jah-

⁵⁴² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 38.

⁵⁴³ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

resangaben durch die jeweiligen Stichdaten der legislativen Grundlagen als Schnittpunkte in der Entwicklung ergänzt, um dadurch die Periodisierung zu präzisieren.

In der als Periodisierungsgrundlage genutzten Zusammenstellung zum sächsischen Straßenwesen fand die 1. Periode ihren Abschluss im Jahr 1661, dem Jahr des Ausschusstags des Kurfürsten und der Landstände, auf dem das Straßenwesen erstmals in der sächsischen Landespolitik öffentlich zum Thema wurde. Bezogen auf die Problematik der Straßenerhaltung bis zu diesem Zeitpunkt hieß es in der Zusammenstellung treffend: „[...] letzteres trat nur dann und in dem Verhältnisse ein, in welchem die Erreichung jener Staatszwecke von dem guten Zustand der Straaßen abhängig war und dadurch bedingt wurden. Die ältesten Nachrichten über das Straßenwesen beziehen sich daher ausschließlich auf den Gebrauch und die Einhaltung gewisser Straaßen seitens des commercirenden Publikums und das Verbot anderer Straaßen und nur dann und da ward eine Straaßenbesserung angeordnet, wann und wo durch die schlechte Beschaffenheit der Straaße der Staatszweck gefährdet schien, und die Klagen der auf gewisse Straaßen gezwungenen Passanten über deren Unfahrbarkeit so laut wurden, daß die Billigkeit und Nothwendigkeit denselben ein sicheres und gefahrloses Fortkommen gegen die von ihnen zu entrichtenden Abgaben zu verschaffen sich besonders herausstellte.“⁵⁴⁴ Ein Beispiel dafür waren die vorherrschenden Anordnungen, die Straaßen von und nach der Messestadt Leipzig befahrbar und in gutem Stand zu halten. Denn unbefahrbare Landverkehrswege bedeuteten gleichzeitig das Wegbleiben von Fuhrleuten und Händlern, was z.B. durch Einnahmeausfälle bei Geleiten und auf der Messe starke Konsequenzen für den Fiskus hatte. Ein kurfürstlicher Befehl vom 3. November 1658 spiegelte das fiskalische Anliegen zur Erhaltung bestimmter Landverkehrswege wider. Dementsprechend wurden die Untertanen des Amts Leipzig darüber in Kenntnis gesetzt, „[...] daß so wohl von frembden, als einheimischen Handels- und Fuhrleuten, auch andern reisenden Personen, unterschiedliches vielfältiges Klagen einkommen, [...] die in Unserem Amts Leipzick und selber gegend, [...] befindlichen öffentlichen Landstraßen, Brücken, Wege und Stege, überaus sehr wandelbahr [...], [...] durch diese occasion die Fuhrleute und reysenden allerley beywege suchen, zu großen abbruch Unseres Gleits und anderer einkünfften, so wohl Landesfürstlichen Regalien, gereichen thut, [...], Wir auch daher hierab ein ganz ernstes mißfallen tragen, und dem alßo länger nicht nachsehen koennen, sondern diesen Klagen abgeholfen wißen wollen, [...]“⁵⁴⁵ Für den Beispielstraßen-

⁵⁴⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 290 und 291.

⁵⁴⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5176, Verzeichnis der Grenzpunkte in Ordnung zu haltender Ausfallstraßen durch den Rat der Stadt Leipzig, 1619-1792, Bl. 17.

zug bedeutete diese Anordnung speziell eine Instandsetzung bzw. Erhaltung des von Leipzig über Thonberg nach Naunhof führenden Einzelstraßenzuges (I), der in seinem weiteren Verlauf (II) das Geleit Grimma erreichte. Wäre diese Verkehrsverbindung unbefahrbar gewesen, so hätten die Handelsreisenden und Fuhrleute den Muldeübergang und damit die Geleitstelle Grimma gemieden, indem sie als Ausweich andere Muldeübergänge genutzt hätten. Obwohl seit dem Dreißigjährigen Krieg die Muldebrücke in Grimma zerstört war, schien der Flussübergang durch Furt oder zeitweise durch die Fähre zwar eingeschränkt, jedoch möglich (s. Kapitel 8.3.2) und somit die Geleitstelle in Betrieb. Dem fiskalischen Interesse folgend, musste die Befahrbarkeit der Teilstraßenzüge I und II vorherrschend gewährleistet werden.

Infolge der Zerrüttung des Straßensystems und dessen funktionaler Bauten aufgrund des Dreißigjährigen Krieges sowie eines nicht systematisch funktionierenden Straßenwesens, auf das Wirtschaft und Gesellschaft zunehmend angewiesen waren, wurden lebhafte Klagen über den Zustand der Straßen und Brücken laut: „[...] so sind [...] bei [...] jetziger Landesversammlung große Klagen eingekommen, daß die ganz untüchtigen und ausgefahrenen Wege sowie auch die ruinierten Brücken weder gebessert noch angerichtet würden [...]“⁵⁴⁶ Für den Beispielstraßenzug waren besonders die aus dem Dreißigjährigen Krieg resultierenden Zerstörungen der Muldebrücken in Leisnig und in Grimma, wodurch der Verkehrsfluss des Gesamtstraßenzuges gehemmt bzw. gestört wurde, ein wesentlicher Einschnitt. Durch Furten und Fahren konnte zeitweise zwar eine Flussdurch- bzw. Flussüberquerung passieren, die Quantität im Vergleich zu einer möglichen Brückenüberquerung war aber nicht erreichbar. Dies unterstrichen z.B. zwei Briefe des Leisniger Rats an den Kurfürst. In dem Brief vom 12. März 1655 stand die dringliche Bitte um eine Unterstützung beim Brückenbau.⁵⁴⁷ Der Brief vom 19. Juli 1655 betonte mit der Feststellung, „[...] die Brücke ist nicht zuentpehren, [...]“⁵⁴⁸, die unbedingte Notwendigkeit des Wiederaufbaus der Leisniger Muldebrücke.

Wie die schriftlichen Quellen widerspiegeln, war die Periode bis 1661 durch das staatliche Anliegen bestimmt, die Benutzbarkeit dem fiskalischen Interesse dienender Landverkehrswege weitestgehend zu gewährleisten (s. Kapitel 9.2.1). Ihre Wortlaute waren allgemein gefasst und erschienen inhaltlich redundant.

⁵⁴⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 298.

⁵⁴⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2300, Leisniger Brückenbau 1660-1672, Bl. 1.

⁵⁴⁸ Ebenda, Bl. 4.

Eine Folge der Klagen über die im Dreißigjährigen Krieg zerstörten Landverkehrswege und zugehörigen funktionalen Einrichtungen war eine Verordnung in Erledigung der Landesgebrecen von 1661, die direkte Forderungen zur Straßenbesserung der öffentlichen Landstraßen bezüglich bestimmter Zeiträume niederschrieb und erste allgemeine Festlegungen über Verantwortlichkeiten der Straßenbesserungen enthielt.⁵⁴⁹ Demnach war der Geleitserheber, unter Androhung einer Geldstrafe bei Nichtausführung, zur Unterhaltung der Straßen verpflichtet (s. Kapitel 9.3).⁵⁵⁰ Diese gesetzliche Anordnung schien aber seitens der Geleitserheber nicht konsequent institutionalisiert worden zu sein, wie in der Folgeperiode eine kurfürstliche Mahnung vom 4. Dezember 1686 bewies: „Johann Georg der Dritte ec. Chur-Fuerst ec. Bester Rath, liebe getreue. Nachdem bishero von denen Fuhr- und andern reisenden Leuten vielfaeltige Beschwerden eingelauffen, wie bey Unsern Aemtern des euch anbefohlenen Creyßes, an theils Orten, die Strassen, Daemme, Bruecken, Wege und Stege dergestalt eingegangen, daß auf selbigen weiter fortzukommen fast nicht moeglich, und daher zu Erhalt- und Befoerderung Handels- und Wandels, um deren schleunige Besserung insteaendigst angesuchet worden; Als an Unsere Beamten, Gleits-Leuthe und andere Gleits-Herren, welche zu solchen Besserungen verbunden, mit Bedrohung der in denen Landes-Gebrecen ao. 1661. Tit. Justitien-Sachen § 82 Darauf gesetzten Straffe nachdrueckliche Verfuegung thun, daß solche boese Strassen, Daemme, Bruecken, Wege und Stege unverzueglich gebessert und kuenfftig in guten Stande erhalten werden moegen.“⁵⁵¹

Die mit der Verordnung vom 22. Juni 1661 beginnende 2. Periode des sächsischen Straßenwesens endete 1706.⁵⁵² Sie charakterisierten zahlreiche Mandate über allgemeine Landesgebrecen sowie Straßenmandate, die hauptsächlich der Instandhaltung der angeordneten Geleitstraßen gewidmet waren (s. Kapitel 9.2.2). Außerdem sollten ab 1681 in ganz Kursachsen Straßenmarkierungen in Form von hölzernen Säulen, sogenannte Armsäulen, aufgestellt werden (s. Kapitel 9.2.2). In dieser Periode wurde erstmals eine Maßnahme zur Kontrolle der Durchführungen von Anordnungen getroffen. Das war die Anstellung von Martin Lucius als Inspektor über die Geleite im Erzgebirgischen Kreis. Seine Aufgabe lag in der Überwachung der landesherrlichen Zoll-, Geleits- und Akziseabgaben, in der Beseitigung von Misständen

⁵⁴⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 298 und 299; Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 17.

⁵⁵⁰ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 298 und 299; SächsStA Leipzig, Amt Leipzig Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 17.

⁵⁵¹ Ebenda, Bl. 18.

⁵⁵² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 290.

sowie in der Bauüberwachung der ordentlichen alten Landstraßen (s. Kapitel 9.4).⁵⁵³ Diese Anstellung eines Inspektors, der durch seine Tätigkeit auf den Straßenzustand und die damit verbundenen Misstände sowie Dissonanzen bei der Straßenerhaltung aufmerksam werden musste, war aber nur ein Teil in der Organisation eines Systems des Straßenwesens. Durch die stetigen Berichte von Martin Lucius an die Regierung erhielt diese überhaupt erstmal einen Einblick bezüglich der Straßenzustände und der Umsetzung der Erlasse vor Ort. Folge dieser Berichterstattung aus dem Erzgebirgischen Kreis und den dadurch gewonnenen Erkenntnissen war schließlich das General vom 6. Juli 1693, dessen Hauptinhalt die Forderung an die Beamten aller sächsischen Ämter war, die aus den Ämtern zu erhaltenden Landverkehrswege zu reparieren.⁵⁵⁴ Zunehmend verdeutlichte sich ein Defizit bei der Anfertigung von Erlassen und bei der Ausführung dieser, das häufig Versuche von Zuständigkeitsverschiebungen mit sich brachte. Dieses Defizit war die fehlende eindeutige Klassifizierung der Landverkehrswege nach der Unterhaltungspflicht. Obwohl die Begriffe „Landstraße“ bzw. „ordentliche Landstraße“ in der Gesetzgebung sowie in Korrespondenzen ständig gebraucht wurden, erging nach einer Resolution von 1689 im Jahr 1691 ein kurfürstlicher Befehl an die Amtsleute, Erörterungen anzustellen, welches die eigentlichen Landstraßen seien und seit altersher dafür gehalten würden.⁵⁵⁵ Im Ergebnis entstand 1694 das Verzeichnis der durch das Kurfürstentum verlaufenden Landstraßen⁵⁵⁶, auf das weiterhin alle Erlasse im Untersuchungszeitraum reflektierten. Dieses Straßenverzeichnis unterschied die Landverkehrswege in Landstraßen, Beistraßen und Wege.⁵⁵⁷ Seit 1699 zeigte sich in den Akten eine weitere, bis zu diesem Zeitpunkt nicht schriftlich angeführte Unterteilung. Ab diesem Jahr wurde zunehmend in Hauptlandstraßen und Gemeine Straßen und Wege unterschieden, wobei die Unterhaltung Erstgenannter den Ämtern zustand und alle anderen von denen unterhalten werden sollten, die von alters dazu verpflichtet waren (s. Kapitel 9.3). Im Jahr 1694 erfolgte im Leipziger Kreis mit Michael Klumm die Anstellung des ersten Straßenbereiters in Kursachsen. Seine Aufgaben waren die Inspektion und Instandsetzung der Landverkehrswege, Dämme und Brücken in seinem Zuständigkeitsbe-

⁵⁵³ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 49-58.

⁵⁵⁴ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen..

⁵⁵⁵ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sepr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

⁵⁵⁶ In diesem Verzeichnis fehlten die Gebiete der Lausitz und des Vogtlandes.

⁵⁵⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen.14, Loc. 34 324, Acta, die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sepr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

reich, wie eine detaillierte Instruktion angab (s. Kapitel 9.2.2 und 9.4).⁵⁵⁸ Damit war ähnlich der Anstellung des Inspektors Lucius im Erzgebirgischen Kreis in einem weiteren Kreis Kursachsens, der mit der Messestadt Leipzig und den auf sie zulaufenden Straßen starke Bedeutung für Wirtschaft und Politik besaß, eine zweite Person eingesetzt, die die Durchführung der Erlasse gewährleisten sollte. Die Realisierung dieser Aufgabe verlief jedoch nicht ohne Schwierigkeiten, wie Kapitel 9.4 erörtert. Trotz der implementierten ersten Kontrollorgane war der Zeitraum der 2. Periode des kursächsischen Straßenwesens weiterhin von einer verbreiteten Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive charakterisiert.

Den Beginn der 3. Periode leitete das Straßenmandat vom 17. Juni 1706 ein (s. Kapitel 9.2.3). Es war das erste allgemeine Straßenmandat zur Besserung und Erhaltung der ordentlichen Landstraßen und sonderlich derjenigen Straße, die aus Polen und Schlesien über Lauban, Görlitz etc. bis nach Leipzig führte. Bereits am 18. Juni 1706 erfolgte die Bestellung von Verantwortlichen für verschiedene Straßen, deren Pflichten und Rechte eine Instruktion benannte (s. Kapitel 9.2.3 und 9.4).⁵⁵⁹ Damit wurden im kursächsischen Straßenwesen weitere Verantwortliche tätig, die die Durchführung von den Erlassen gewährleisten sollten. Zur Durchsetzung der einheitlichen Ausführung der Straßenbesserungen erfolgte am 30. August 1707 die Ernennung des Kammer- und Bergrats von Plötz zum Generalkommissar. Sein Aufgabenbereich bestand darin, gemeinsam mit dem Geleitsinspektor Lucius die Straßen zu bereisen, Instandsetzungsmaßnahmen vorzuschlagen und zu erläutern.⁵⁶⁰ Die erste Oberste Straßenbaubehörde Kursachsens war geschaffen (s. Kapitel 9.4). Sie reichte aber aufgrund der Missstände im Straßenwesen, der anhaltenden Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive und der finanziellen Not nicht aus, um ein geordnetes Straßenwesen in Ablauf zu bringen. In die Entwicklung, die schon entsprechende Maßnahmen im Straßenwesen erkennen ließ, brach der Nordische Krieg mit seinen Belastungen. Die von den Landständen 1711 anerkannte Notwendigkeit der Straßenbesserung und damit verbundene Maßnahmen mussten infolge dieser Entwicklungen auf bessere Zeiten verschoben werden.⁵⁶¹

⁵⁵⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 49-58.

⁵⁵⁹ Vgl. ebenda, Bl. 34-37.

⁵⁶⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 91.

⁵⁶¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 9b.

Ab 1718 wurde erstmals eine jährliche Bereitstellung von 10 000 Talern aus den Geleitseinkünften verfügt. Sie sollte gegen entsprechende Gegenmeldungen der Durchführung zur Straßenbesserung und entsprechende Nachweise und Abrechnungen erfolgen.⁵⁶² Außerdem begann in dieser Periode auf Befehl des Kurfürsten Friedrich August I. die Aufstellung wichtiger straßenbegleitender Elemente, der Postdistanzsäulen⁵⁶³ (s. Kapitel 9.2.3).⁵⁶⁴ Sie waren Elemente eines speziellen Verkehrssystems, das in dem Untersuchungszeitraum wichtiger Bestandteil der Straßennutzung wurde, des Postsystems.

In der „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen“ wurde die 4. Periode mit dem Zeitraum von 1737 bis 1763 angesetzt.⁵⁶⁵ Als Ausgangspunkt stand somit das neue Mandat zur Regelung der Straßenbaupflichten vom 13. August 1737⁵⁶⁶ und als Endpunkt das Ende des Siebenjährigen Krieges 1763, der starke Zerstörungen der Straßen und der an ihnen orientierten Einrichtungen mit sich brachte.

Die 5. Periode wurde in der oben genannten Zusammenstellung, zumindest bei der allgemeinen Periodisierung auf der ersten Seite des Manuskripts ab 1763 angesetzt und mit dem Eckdatum 1781 beendet.⁵⁶⁷ Bei der textlichen Zusammenstellung der vorliegenden Quelle offenbarte sich jedoch ein Widerspruch zu dieser angegebenen Grundperiodisierung. Der Beginn der 5. Periode wurde erst mit dem Jahr 1781 gerechnet, die 4. Periode zog sich dementsprechend – entgegen ihrer Periodisierungsangabe 1737 bis 1763 – bis zu diesem Jahr hin.⁵⁶⁸ Es schien jedoch bei der textlichen Zusammenstellung ein Fehler unterlaufen zu sein, denn die Grundperiodisierung der 5. Periode von 1763 bis 1781 schien zumindest als logisch, da 1763 mit dem „Mandat, wie nach letzterem Kriege die äußerst ruinierten Landstraßen wiederum repariert und hergestellt werden sollen“ vom 19. April 1763 der Beginn einer regen Tätigkeit

⁵⁶² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen; ebenda, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 318.

⁵⁶³ Auch als Postmeilensäulen bezeichnet.

⁵⁶⁴ Vgl. Schramm, Carl C.: *Saxonia monumentis Viarum illustrata. Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilen-Säulen.* Wittenberg 1726.

⁵⁶⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

⁵⁶⁶ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31.

⁵⁶⁷ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 290.

⁵⁶⁸ Vgl. ebenda, Bl. 333.

im Straßenwesen zu verzeichnen war.⁵⁶⁹ Dieser Erlass rechtfertigte einen Periodisierungsschnitt durchaus. Allerdings würde ebenso das Jahr 1762 für einen solchen als praktikabel erscheinen, da in ihm durch die stetige Benennung der Straßenmissstände und Vorschläge für die Überwindung durch Thomas von Fritsch, speziell in seiner Denkschrift vom 1. März 1762⁵⁷⁰ an Heinrich Graf von Brühl, mit die Grundlage für die Entstehung des Mandats vom 19. April 1763 gelegt wurde.

In der 5. Periode deklarierten die Generale vom 5. Juni 1764 und 18. Dezember 1764 ein starkes Regierungsinteresse an der Situationsbesserung im Straßenbau und in der Straßenreparatur.⁵⁷¹ Von besonderer Bedeutung war die „Generalinstruktion für die Straßencommission und für die beim Straßenbau angestellten Diener“ vom 25. Januar 1765, in der es erstmalig zu einer genauen Festlegung aller Pflichten kam.⁵⁷² In diese Periode fiel außerdem die Anlegung der ersten Versuchsstrecke im sächsischen Straßenbau, einer grundhaft ausgebauten Strecke bei Langenleuba. Durch Detlev Carl Graf von Einsiedel, der Straßenbauerfahrungen beim Ausbau der Straßen im Leipziger Kreis gesammelt hatte, wurde ein Entwurf eines neuen Straßenbaumanrats vorgelegt. Nachdem es das Kammerkollegium der Landesregierung und die Stände passiert hatte, erschien dieses Straßenmandat am 28. April 1781.⁵⁷³ Mit diesem Datum ist eine neue Periode im sächsischen Straßenwesen anzusetzen, weil in ihm wie nie zuvor direkte Kategorisierungen bezüglich der Einteilung der Straßen sowie Festlegungen zum Straßenbau und zur Straßenreparatur verfügt wurden (s. Kapitel 9.2.6 und 9.5). Eine Gültigkeitsdauer über ca. 140 Jahre unterstrich die Bedeutung dieses Straßenbaumanrats. Sie endete erst zu dem Zeitpunkt, als durch die Weiterentwicklung der Verkehrsmittel nach dem ersten Weltkrieg zunehmend der motorisierte Straßenverkehr einsetzte, der neue Baumaßnahmen der Landverkehrswege erforderte. Diese Entwicklungstendenz verdeutlichte wiederum, dass ein gewisser Anspruch an den Verkehr (z.B. erhöhte Geschwindigkeit) einen bestimmten Entwicklungsstand der Verkehrsmittel fordert, der neue Maßnahmen in der Verkehrsplanung und im Straßenwesen – speziell im Straßenbau – nach sich zieht. Für solche Maßnahmen bezüglich des

⁵⁶⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 30b und 31.

⁵⁷⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 13 545, Conv. 16 A, Briefwechsel Fritschs mit Brühl, Landesrestauration; ebenda, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 16, Loc. 34 324, Spezifikation der im Churfürstenthum Sachsen befindlichen Städte, Städtlein und Flecken und was jeden Orths an Wege- oder Pflaster-Gleithe erhoben wird, 1707-1715, Bl. 28.

⁵⁷¹ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 255a, Loc. 34 386, Die in ohnmaßgeblichen Vorschlag gebrachte neue Einrichtung bey dem Straßenbau in hiesigem Lande, jenige die hirzu anzustellenden Personen und deren rechte Gehalt und Zulagen 1763, Vol. I.; ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

⁵⁷² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12.

⁵⁷³ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 671-684.

Straßenwesens ist jedoch ein gewisses Regierungsinteresse notwendig, das sich im Laufe des Untersuchungszeitraumes zunehmend herauskristallisierte. Entsprechend der in diesem Kapitel vorgestellten Periodisierung, wird im Kapitel 9.2 auf die wichtigsten, das Straßenwesen kennzeichnenden Erlasse näher fokussiert.

9.2 Erlasse und ihre Umsetzung als Grundlagen von Hauptentwicklungstendenzen im kursächsischen Straßenwesen

9.2.1 Periode von 1648 bis zum 21. Juni 1661

Die Erlasse dieser Periode beschränkten sich ausschließlich auf die Einhaltung vorgeschriebener Straßen seitens des handelstreibenden Verkehrs sowie auf das Verbot anderer Straßen. Nur für diese Landverkehrswege wurde bei einer zu großen Beschwerdeanzahl eine Ausbesserung angeordnet. Entscheidend für diese Festlegungen war das zweite Niederlageprivileg, das in Anerkennung des großen Aufschwungs des sächsischen Kurfürstentums und der Handelserfolge Leipzigs durch Kaiser Maximilian I. am 23. Juni 1507 verliehen wurde und dem Stapelbezirk Leipzigs mit 15 Meilen⁵⁷⁴ seine größte Ausdehnung zuerkannte. Alle Waren⁵⁷⁵ und damit alle Verkehrsteilnehmer mit Waren, die diesen Umkreis berührten, mussten die ordentlichen Straßen, die hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen nach Leipzig nutzen (s. Abbildung 6). Somit wirkte das Stapelprivileg der Stadt entscheidend auf das Straßenwesen, weil es gleichzeitig einen Straßenzwang symbolisierte. Die Einführung des Straßenzwangs war die erste Resonanz bezüglich des Straßenwesens. Der Straßenzwang wurde als zu den Regalien gehörig betrachtet. Bereits 1512 setzte sich Sachsen mit der Forderung durch, dass alle Kaufmannszüge aus Polen und Schlesien nach den Städten deutscher Nation die hohe Straße Görlitz – Bautzen – Großenhain – Oschatz – Eilenburg oder Grimma nach Leipzig zu gehen hätten, was auch die Teilstraßenzüge I und II (Leipzig – Naunhof – Grimma) des Beispielstraßenzuges umfasste. Diese Festlegung erfuhr häufige Wiederholung durch weitere Erlasse. Als Ausnahme wurde im Straßenmandat vom 24. Februar 1653 eine Abweichung von dem vorgeschriebenen Straßenzug für diejenigen gestattet, die „[...] mit Viehe ihre Hanthierung treiben/ und desselben an starcke Anzahl bey sich haben/aus Mangel notwendiger Fuetterung von der geordneten alten und hohen Strasse abzuweichen.“⁵⁷⁶

⁵⁷⁴ 15 Meilen = ca. 135,9 km.

⁵⁷⁵ Ausnahme für die Niederlage bildeten Holz, Bausteine und in Sachsen angebaute Feldfrüchte.

⁵⁷⁶ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Heerstraßen, Bl. 17.

Das Straßenbaugeneral vom 3. November 1658 spiegelte die Entwicklung des Straßenwesens zu Beginn des Untersuchungszeitraumes deutlich wider. Angeführt wurden die Klagen von „fremden als einheimischen Fuhrleuten, auch andern reisenden Personen“⁵⁷⁷ mit Betonung auf die „[...] oeffentlichen Land-Strassen, Bruecken, Wege und Stege“⁵⁷⁸ besonders im Einzugsbereich der Handels- und Messestadt Leipzig bzw. für sie bedeutenden „[...] auch unter andern Gerichten befindlichen oeffentlichen Land-Strassen, Bruecken Wege und Stege“⁵⁷⁹, was die Wertigkeit der Stadt für die Ökonomie des Landes unterstrich. Es wurden im Vorfeld aber nicht nur Klagen von den Reisenden selbst laut, sondern auch von dem Rat der Stadt Leipzig, der in einem an den Kurfürsten gerichteten Brief vom 23. Mai 1651 um dessen Ausgabe eines Befehls an den zuständigen Amtsschösser bat, „[...] daß er die Beßerung der Heer-, Landstraßen mit größerem Ernst, als bißher geschehen [...] anbestellen solle.“⁵⁸⁰ Laut diesem vorliegenden Brief hatte der Rat der Stadt Leipzig dem Amtsschösser bereits den Befehl zur Straßebesserung erteilt. Der Rat musste nach Jahresfrist jedoch feststellen, dass diese nicht oder nur in geringem Maße getätigt zu sein schien, was der Nichtbefolgung seines Erlasses gleichkam: „Obwohl [...], ich [...], gnädigst anbefohlen, daß Er die Heer- und Landstraßen gegen diese Handelsstadt beßern solle: So hat er dieselben zwar besichtiget, aber mit der arbeit noch keinen anfang machen laßen. Weil aber die Sommerzeit verjähung vorbeistreichet und die Handels- und Fuhrleute auch andern so sich den straasen gebrauchen müßen, über die bösen wege, daß sie sonderlich bey naßem Wetter, fast nicht mehr fortkommen können, von tag zu tag schlimmer und mehr ausgefahren werden und darher vieh und geschirr einbüßen müssen, [...]“⁵⁸¹ Aus diesem Grund griff der städtische Rat schließlich zu dem Mittel, seinen Erlass durch einen Befehl des Kurfürsten an den Nichtausführenden zu verschärfen. Welche Gründe für die Nichtbefolgung vorlagen, war in diesem Fall nicht mehr nachzuvollziehen. Da sich jedoch anhand der schriftlichen Quellen ähnliche Vorgehensweisen, auf unterschiedlichen Ebenen, für den gesamten Untersuchungszeitraum nachweisen ließen, konnte verallgemeinernd auf mangelnde Autorität und auf mangelndes Pflichtbewusstsein geschlossen werden.

⁵⁷⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 23.

⁵⁷⁸ Ebenda.

⁵⁷⁹ Ebenda.

⁵⁸⁰ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Heerstraßen, Bl. 29.

⁵⁸¹ Ebenda.

Durch einen Vergleich wurde konstatiert, dass die Angaben zu den im oben erwähnten Straßenbaugeneral von 1658 angeführten „oeffentlichen Land-Strassen“⁵⁸² auf den Angaben des „Verzeichniß der sämtl. auf Leipzig gehenden Heer- und Landstraßen“ basierten.⁵⁸³ Es beinhaltete die auf Leipzig zugehenden, mit Straßenzwang belegten Straßenzüge. Diese schriftliche Quelle war zwar undatiert überliefert, ihre Entstehung wurde jedoch für den Zeitraum zwischen 1653 und 1658 angenommen. Als Ausgangsdatum für diesen Entstehungszeitraum konnte das im Verzeichnisswortlaut erwähnte Straßenmandat vom 24. Februar 1653 und als Enddatum die Datierung des auf dem Verzeichnis basierenden Straßenbaumandats vom 3. November 1658 festgesetzt werden. Bezüglich des Beispielstraßenzuges fanden in der Quelle die Einzelstraßenzüge I, II, III, IV und V (Leipzig – Naunhof – Grimma – Leisnig – Hartha – Waldheim) indirekt Erwähnung: „Die aus denen Städten Freyberg, [...], Waldheim, [...], Leißnig, kommenden Fuhrleute fahren durch das Grimmische Gleite, laßen den ihres Orths erhaltenen Zettel zu Grimma signiren, und geben selbigen allhier ab.“⁵⁸⁴ Gleichzeitig lieferte die Quelle Aussagen zur Geleitspraxis: Seit dem 16. Jahrhundert war der bis dahin gewährleistete personelle Geleitschutz für die Reisenden und Fuhrleute aufgehoben, die Verkehrsteilnehmer erhielten in ihrem Ausgangsort Zettel (Geleitszettel), die an den Geleitstellen der durch den Straßenzwang vorgeschriebenen Straßenzüge nach Geleitszahlung abgezeichnet wurden und am Zielort abgegeben werden mussten. Somit hatte man leicht eine Kontrolle über mögliche Umfahrungen der festgelegten Straßenzüge und damit der Geleitstellen. Für aus Wien und Prag kommende Verkehrsteilnehmer, die in früheren Zeiten häufig den Beispielstraßenzug nutzten, nannte das Straßenverzeichnis die Nutzungspflicht eines Straßenzuges, der für die Reisenden aus und in dieses Start- bzw. Zielgebiet im Untersuchungszeitraum größere Bedeutung als der Beispielstraßenzug erlangt hatte. Dementsprechend sollten „[...] aus Wien und Prag Reisende über Sebastiansberg und Riezenhayn, Marienberg, Zschopau, Chemnitz [...] und Borna [...]“⁵⁸⁵ Leipzig anfahren. Dieser Straßenzwang war als staatlich-rechtliche Bevorteilung der Grund für den Bedeutungsgewinn des Straßenzuges. Den Zusammenhang zwischen dem Straßenzustand, der Straßennutzung und der Bedeutung für die Landeseinnahmen drückte ein Straßenbaugeneral von 1658 aus: „[...] indem [...] die Fuhrleute und Reisenden allerley Beywege suchen, zu grossen Abbruch Unserer Gleits- und andern Einkuenfften, [...]“

⁵⁸² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 23.

⁵⁸³ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 75, Loc. 34 326, Verzeichniß der sämtlichen auf Leipzig zugehenden Heer- und Landstraßen nebst Bericht wegen der Grentz-Straße durch die Stadt Erfurth und Nürnberg in die Sechstädte.

⁵⁸⁴ Ebenda, Bl. 6.

⁵⁸⁵ Ebenda, Bl. 2.

gereichen thut, [...].⁵⁸⁶ Gleichzeitig verdeutlichte sich in ihm, dass es keine uneingeschränkte Einhaltung des Straßenzwangs gab. Dies belegte die erwähnte Nutzung von Beiwegen.⁵⁸⁷ Als hauptsächliche Mängel an den Verkehrswegen nannte das Straßenbaugeneral, „daß die Seitengraeben an solchen in viele Jahren her entweder gar nicht einmahl ausgehoben, oder doch keinesweges in rechter Tiefe und Weite, damit das Wasser haette abfließen koennen.“⁵⁸⁸ Für den Beispielstraßenzug waren bezüglich dieser Problematik Quellen des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) überliefert. Dazu gehörten die folgenden, Mitte des 17. Jahrhunderts niedergeschriebenen Aufforderungen: „An dieser Straße muß Herr Preyßer am Thonberge die Graeben heben laßen, damit die Waßer von der Straße ablaufen können, denn solches thut uns großen Schaden. Weiter hirnaus bey Stötteritz müßen die selbigen Inwohner die Gräben hintern Dorffe heben [...].“⁵⁸⁹, „Hinder Stötteritz muß H. Cruziger und die Fr. Hedwicks Schmidin wie auch der Frau Schmidin unterthanen ihre Gräben heben. Und ihren Waßerlauf, der unter der [...] Wand durch gehet, eröffnen, daß die Waßer von der Straße können dadurch abgezogen werden.“⁵⁹⁰ Diese Quellentexte nannten das Wasser als natürliche Zerstörungskraft für den noch nicht künstlichen Fahrbahnkörper. Gegenmaßnahmen forderte bereits das Straßenbaugeneral von 1658. Zu diesen gehörten das Ausheben der Straßengräben, das Auffüllen der Straßenschäden mit dem Auswurf aus den Gräben und die Erhaltung des Straßenkörpers (s. Kapitel 9.5).⁵⁹¹ Nähere Angaben zur Straßenreparatur und -erhaltung waren in den schriftlichen Quellen dieser Periode nicht auffindbar. Sie bezogen sich ausschließlich auf die Benutzung bestimmter Straßen und das Verbot anderer Straßen. Die Erlasse zur Straßebesserung galten nur den mit Straßenzwang belegten Landverkehrswegen, da bei ihrer Unbenutzbarkeit Einbußen bei den Staatsfinanzen drohten.

9.2.2 Periode vom 22. Juni 1661 bis zum 16. Juni 1706

Die 2. Periode im kursächsischen Straßenwesen setzte mit dem Landtagsabschied und der „Verordnung in Erledigung der Landesgebrechen“ im Jahr 1661 ein. Aufgrund der Anspannung der Staatsfinanzen infolge des Dreißigjährigen Krieges rückte bereits in deren Vorfeld das Verhältnis zwischen dem Kurfürsten und den Landständen verstärkt ins Blickfeld des

⁵⁸⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 23.

⁵⁸⁷ Vgl. ebenda.

⁵⁸⁸ Ebenda.

⁵⁸⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727, Bl. 4.

⁵⁹⁰ Ebenda, Bl. 9.

⁵⁹¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 23.

politischen Geschehens. Ausführlich behandelt Nina Krüger in ihrer Dissertation „Landesherr und Landstände in Kursachsen auf den Ständeversammlungen der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts“⁵⁹² diese Thematik. Sie verdeutlicht u.a. die Themenvielfalt der Landtage, in deren Verhandlungsmittelpunkt jedoch, ausgehend vom Steuerbewilligungsrecht der Landstände, die finanziellen Forderungen des Landesherrn und die daraus resultierenden Reaktionen der Landstände standen.⁵⁹³ Mit dem Recht der Steuerbewilligungen besaßen die Landstände in einer Zeit angespannter Staatsfinanzen einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf den Landesherrn. Durch die finanziellen Kompetenzen⁵⁹⁴ erstreckte sich dieser weit in die Belange des politischen und wirtschaftlichen Lebens, die von finanziellen Voraussetzungen abhängig waren, so auch das Straßenwesen. Der sächsische Kurfürst verfolgte ebenso wie die Stände das Ziel, Sachsen nach innen und außen zu stabilisieren und als einen beachtenswerten Reichsstand zu erhalten. Sein Streben galt deshalb, eine Auseinandersetzung mit den Ständen zu vermeiden, was zur endgültigen Ausbildung der landständischen Verfassung führte. Von Bedeutung, auch hinsichtlich der Offenlegung der Missstände im Straßenwesen, war das Beschwerderecht der Landstände, von dem sie regen Gebrauch machten. Ihre zahlreichen eingereichten Gravamina⁵⁹⁵ informierten den Landesherrn über die tatsächlichen Zustände im Kurfürstentum. Sie stellten eine Form der öffentlichen Meinung dar, „hinter der der Wille der stärksten finanziellen und ökonomischen Kräfte des Landes stand.“⁵⁹⁶ Zur Beseitigung u.a. dieser Missstände setzte der Kurfürst Johann Georg II. Deputationen aus landständischen Vertretern und kurfürstlichen Räten ein. Deren Ergebnispräsentation erfolgte 1661 in Form der „Verordnung in Erledigung der Landesgebrechen“. Diese Verordnung zeigte in ihrem Wortlaut, dass innerhalb der Landtage bereits vor 1661 Klagen über den Straßenzustand geführt wurden: „[...] so seynd doch abermahln bey voriger und jetziger Landes-Versammlung grosse Klagen einkommen, daß die gantz untuechtige und ausgefahrne Wege, sowohn auch die ruinirte Bruecken weder gebessert noch eingerichtet wuerden.“⁵⁹⁷ Der Handelsstand des Landes forderte auf der Landtagssitzung 1661, „daß den Haupt- und Amtleuten ernstlich anbefohlen würde, allezeit 3 Wochen vor den drei Leipziger Messen die Straßen zu bereiten, und daß solche nebst den Brücken repariert und wegsam gemacht, auch bei großem Schnee die Straßen von denen, so sie zu halten schuldig, ausgefüret werden, nachdrückliche Verordnung

⁵⁹² Vgl. Krüger, Nina: Landesherr und Landstände in Kursachsen auf den Ständeversammlungen der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Gedr. Diss. Frankfurt/Main u.a. 2007.

⁵⁹³ Vgl. ebenda, S. 95.

⁵⁹⁴ Zur Beaufsichtigung und Beeinflussung der Staatswirtschaft hatten die Stände eine Behörde geschaffen, das Obersteuerkollegium.

⁵⁹⁵ Gravamina = Beschwerden.

⁵⁹⁶ Krüger, Nina: a.a.O., S. 95.

⁵⁹⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 17.

tun.⁵⁹⁸ Damit wurde erstmals offiziell der Zusammenhang eines ungestörten Handelsverkehrs durch Sicherheit und gute Straßen in einem Landtagsabschied anerkannt. Die „Verordnung in Erledigung der Landesgebrechen“ von 1661 ging auch auf die Klagen der Handelstreibenden beim Landtag desselben Jahres ein. Diesbezügliche Inhalte waren Hinweise auf eine gewissenhafte Ausführung der Pflichten zur Straßenbesserung an die Beamten, was erstmalig mit der Androhung einer Geldstrafe bei Nichtausführung erfolgte: „Nun tragen Wir darob ein ungnaediges Mißfallen, und weiln Wir dieser Nachlaeßigkeit, dadurch reisende Leute in Fortbringung ihrer Guether, wie auch Handel und Wandel mercklich gehindert, laenger nachzusehen nicht gemeynet: So sollen bey Strafe 50. Gold-Guelden, alle und jede Beamten, und diejenigen, denen Unser oder Unsere Bruedere [...] Gleite verpachtet, wie auch andere Gerichts-Herren, die hierzu verbunden, unverlaengst solche schadhafftige Bruecken und Stege, boese tieffe Land-Strassen und Wege, in guten Stand bringen, und jaehrlichen vor denen drey Leipzigerischen Maerckten ausbessern lassen sollen, [...]“⁵⁹⁹ Vor diesem Erlass war für eine Nichtausführung der Pflichten bereits die Strafe der Lohnpfändung festgesetzt. Dazu hieß es in einem Schreiben des Kurfürsten an einen mit der Straßenbesserung beauftragten Beamten im Amt Rochlitz, in dem der Teilstraßenzug V (Hartha – Waldheim) verlief: „Lieber getreuer. Dir ist aus deiner Bestallung bekannt was dir darinnen und welche Brücken und Straßen [...] anbefohlen. Nachdem aber von denen Fuhr- und anderen reisenden Leuthen, wegen derer bösen Straßen und Wege unter Unserm dir anbefohlenem Ambte vielfältige Beschwerden eingelauffen und Wir mißfällig empfinden, daß du hierunter angezogenen deiner Bestallung wider die darauf geleistete Pflicht nicht nachgekommen, Als ist hiermit Unser ernster Befehl, Du wollest alsobald, [...] diejenigen Straßen und Wege, so aus Unserm Ambte gehalten werden müßen bey verlust deiner Bestallung wieder beßern und in guten Stand setzen [...]“⁶⁰⁰ Das in der „Verordnung in Erledigung der Landesgebrechen“ erwähnte Ausweichen von Fuhrleuten auf die Beiwege erfolgte häufig bei Unpassierbarkeit der durch den Straßenzwang festgelegten Landverkehrswege. Für die Fuhrleute bedeutete ein solches Vorgehen außerdem eine Kostenverringerung durch Geleitseinsparung, an denen sie interessiert sein mussten. Offiziell war ein solches Ausweichen zwar verboten, aus den kurfürstlichen Erlassen lässt sich jedoch ablesen, dass dieses Verbot wahrscheinlich nicht selten übertreten wurde.

⁵⁹⁸ Vgl. Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916, S. 13; Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

⁵⁹⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 17.

⁶⁰⁰ Ebenda, 20017, Amt Rochlitz Nr. 4078, Straßenbesserung im Amtsbezirk Rochlitz, Bl. 44.

Für das Straßenwesen war es zu diesem Zeitpunkt noch nicht gelungen, alle Mängel abzustellen. Im Kurfürstentum fehlten weiterhin intakte Landverkehrswege und ein systematisch funktionierendes Straßenwesen, auf das Wirtschaft und Gesellschaft zunehmend angewiesen waren. An dem Beispielstraßenzug konnten z.B. die größten Brückenschäden und damit die Unbefahrbarkeit der Muldebrücken in Leisnig und Grimma vorerst nicht beseitigt werden. Weder in Leisnig⁶⁰¹ noch in Grimma wurden bis 1661 die Finanzen für den Brückenbau aufgebracht. Für die Leisniger Muldebrücke ergab sich das Problem, dass die Stadtkirche die Aufgabe des Brückenbaus⁶⁰² besaß, wie ein auf den 10. Dezember 1679 datierter Brief des Kurfürsten an den Rat der Stadt Leisnig beinhaltet: „Werter Rat, liebe getreue [...], daß ihrem Vorgehen nach der Stadtkirche daselbst vor undenklich Jahren der Muldenbrückenbau aufgebürdet und sie dadurch, weil jährlich über 2 bis 300 Thaler zu solcher Reparatur aufgewendet werden müssen, an ihrem Vermögen dergestalt erschöpffet worden, daß ihnen der ietzo höchstnöthige Brückenbau ganz unmöglich fallen wollte, [...]“⁶⁰³ Bezüglich des nicht erfolgten Wiederaufbaus der Grimmaer Brücke mit den Maßen „264. Ellen lang, 12. Ellen weit“⁶⁰⁴ wurde am 2. März 1700 zur Finanzproblematik angemerkt: „[...] es ist auch hiesigen ganzen Landen bekannt, wasmaßen von undenklichen Jahren her, die Hauptstraße aus Pohlen, Oesterreich, Mehren, Böhmen und Schlesien, nicht nur auf Eilenburgk sondern auch auf hiesige Stadt und über die zu solchen Ende ao. 1548 mit 2. Steinernen Pfeilern und einigen hölzernen Jochen erbaute Muldenbrücke, nach Leipzig und weiter ins Reich gegangen, deswegen auch von Eur. Königl. Maj. [...], viele gedruckte Mandata, daß solche Straße dahin, bey hoher Straffe, müssen gehalten werden, wichtig erfolget, und haben [...] ein gewiß Brücken-Geld so halb dem Erb-Ambte, und halb dem Rathe allhier, zugekommen, entrichten müssen, welches denn auch bis ao. 1635, da durch die in dahmaligen in hiesigen Landen, [...] feindlichen schwedischen Völcker, solche Brücke mit abgebrant und totaliter ruiniret worden, also continuiret, weile nun zu solcher Zeith hiesige arme Stadt gleichmäßig in der Asche gelegen und dermaßen entkräftet gewesen, daß von Ihr, an die Wiedererbauung solcher Brücke, nicht gedacht werden dürfe

⁶⁰¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2300, Leisniger Brückenbau, 1660-1672.

⁶⁰² Eine dem Leisniger Muldebrückenbau betreffende Akte beinhaltet die Frage nach der Zuständigkeit dieser Baumaßnahmen. Sie nannte dafür die Leisniger Stadtkirche, gab aber gleichzeitig an, dass keine Nachrichten aufzufinden waren, wer ursprünglich mit dem Brückenbau beauftragt wurde. Wann die Stadtkirche die Zuständigkeit erhielt, ist ebenfalls ungewiss. Nur eine Handschrift in einem Handelsbuch des Zollhauses von 1410 gab nähere Angaben darüber, wer zu dieser Zeit das Recht auf den Brückenzoll und damit die Pflicht zur Brückenerhaltung hatte. Dies war ein Leisniger Bürger und dessen Frau: Sie besaßen für sechs Jahre den Leisniger Brückenzoll wiederkäuflich. Weitere Nachrichten ließen sich aber auch bezüglich dieser Angaben nicht auffinden. Wie und wann die Kirche also zu dem Brückenzoll und damit zu der Verpflichtung der Brückenerhaltung kam, war nicht nachvollziehbar. – Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2399, Ergangener Befehl und Bericht über den Leisniger Brückenbau, 1589.

⁶⁰³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2406, Beitrag der Kirche zum Brückenbau in Leisnig, Bl. 7.

⁶⁰⁴ Ebenda, 20008, Amt Grimma Nr. 348, Grimma Muldebrücke, Gesuch von Rat und Bürgerschaft zum Wiederaufbau der Langen Brücke über die Mulde bei Grimma, 1700-1704, Bl. 17.

noch könne.⁶⁰⁵ Besonders bei der Wiederherstellung solcher großen, von der Bauart und dem Material (Stein und Holz) aufwendigen Brückenbauwerke wie in Grimma und Leisnig waren Material- und Lohnkosten sowie eine gewisse Bauzeit notwendig, wie folgender Anschlag über Baumaterialien und erforderliche Löhne für den Leisniger Muldebrückenbau hervorhebt. Eine schnelle Lösung zur Problematik der ruinierten Brücken war zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar.

„Anschlag über Reparatur der Leisniger Stadtbrücke

An Bau-Materialien: 130. in die Vier und Fünff vierteil lang auch Zwey und Drei vierteil elle starck [...] Quartoorstücke außn Rochlitzer Brüchen und 2. ruthen andere Bruchsteine [...], 80. scheffel Kalk zur Maurearbeith, 100. fuder Lehm, 123. Stämme Holz, [...] (Eichenholz aus Wermisdorfer Forst und Tannenholz, 2. Schock Brether, zur Vergießung der 1½ Centner Bley, zur Vergießung der dreihundert Stück eißern Clammern in die quatmern beym Pfeilern,

Am Gelde oder Bauaufgaben: 288. Th. 8 gl. – vor die specificirten Handmaterialien, dazu Sandsteinwerg, Bruchsteine, Bergzins, Zu Brechen (Brechgulden), Kalk incl. Meßgeldt und Fuhrlohn, Stämme allerhand Sorten Holz incl. Stamm- und Anreisegeld, Vor [...] starke Rüstbrethe, Blei, 11. Th. 15 gl. – Holzfällerlohn, 296. Th. 15 gl. – Fuhrlohn [...] 130. Stücken Sandsteinwerg von Rochlitz anher zu führen, 2. Ruthen Bruchstein [...], 100. Fuhren Lehm, 123 Stämme Holz, Th. 11. Gl. 4. Gr. [...] Brettschneidelohn, 65. Th. Maurerlohn, 139. Th. 9. gl. Zinnerlohn, 35. Th. 15. gl. dem Huffschmiedt vor 300 Stück eißern Clammern [...] zu in einander Befestigung steinern quater beym Bau, 2. Th. 10. gl. 6. gr. dem Sayer, 2. Th. 10. gl. Vor Böttgerarbeit als ein Wasserheber auch nöthige Waßerkannen und Mäurerfaße, 64. Th. Handarbeiterlohn, 30. Th. 2 gl. 6. gr. vor bedürffenden Bauzeugk, Farzeugk z.B. Radekarren, Stock-Wagen [...]

Summe dieses Bauanschlags 960 Th. 17 gl. 10 gr.⁶⁰⁶

In diese Periode der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens fiel der kurfürstliche Befehl zur Setzung hölzerner Wegsäulen vom 22. Oktober 1680.⁶⁰⁷ Die Wegsäulen sollten als Orientierungserleichterung für die Verkehrsteilnehmer dienen, nachdem die „in denen Gleithen und Zölln bestellte Amtsreuther zur Durchführung derer Reisenden nicht zulänglich“⁶⁰⁸ erachtet wurden. Damit erfolgte der erste Befehl zur Setzung hölzerner Wegsäulen ein Jahr früher als in der „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, [...]“ angegeben wurde.⁶⁰⁹ Der Befehl ordnete eine Säulensetzung in „einer solchen distanz, damit von eine zu der andern man sich zuwenden wisse“⁶¹⁰ an. Er erging an alle Ämter im Kurfürstentum, die gleichzeitig für die Setzung der Säulen als zuständig erklärt wurden. Eine sofortige Verwirklichung schien jedoch nicht stattgefunden zu haben, denn ungefähr ein Jahr später, am 22. Oktober und 1. November 1681, ergingen diesbezüglich an sämtliche Beamte erlassene Patente.⁶¹¹ Die Errichtung hölzerner Armsäulen an Kreuzungen wurde 1691

⁶⁰⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, Amt Grimma Nr. 348, Grimma Muldebrücke, Gesuch von Rat und Bürgerschaft zum Wiederaufbau der Langen Brücke über die Mulde bei Grimma, 1700-1704, Bl. 3.

⁶⁰⁶ Ebenda, 20010, Amt Leisnig Nr. 2406, Beitrag der Kirche zum Brückenbau in Leisnig, Bl. 1-18.

⁶⁰⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 59, Loc. 34 326, Die an die Straßen des Churfürstenthums Sachsen geordneten hölzernen Säulen und Wegweiser mit gewissen Armen.

⁶⁰⁸ Ebenda, Bl. 1.

⁶⁰⁹ Ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 300.

⁶¹⁰ Ebenda, Rep. XLI Gen. 59, Loc. 34 326, Acta, die an die Straßen des Churfürstenthums Sachsen geordneten hölzernen Säulen und Wegweiser mit gewissen Armen betr., Bl. 1.

⁶¹¹ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 300.

verfügt. Diese sollten aus einem senkrechten schwarz-gelb gestreiften Pfahl bestehen, der oben – entsprechend der Anzahl der aufeinander treffenden Verkehrswege – bis zu fünf weiß gestrichene Arme tragen sollte, die durch ihre schwarze Beschriftung den Verkehrsteilnehmern den Weg anzeigten. Unterhalb der Arme war die Anbringung des Wappens mit den Kurschwertern geplant. Das Holz für den Bau dieser Säulen durfte kostenlos den kurfürstlichen Wäldern entnommen werden.⁶¹² Die Errichtung der geforderten Armsäulen schien aber auch nicht in großer Schnelligkeit und kontinuierlich passiert zu sein. Im Amt Leisnig erging z.B. erst 1708 ein kurfürstlicher Befehl zur Holzbereitstellung für die Säulenerrichtung: „Nachdem Wir gnädigst entschlossen, an allen ordentlichen Straßen in Unserm Churfürstentum und Landen Säulen und Wegweißer setzen zu lassen [...] ist hiermit Unser gnädigstes Befehl, Befehlende. Ihr wollet das darzu benöthigte eichene Holz aus Unseren gehölzen [...] ungesäumte frey und ohne Bezahlung anweisen und vorabfolgen lassen, [...]“⁶¹³ Diesem Befehl waren eine Skizze und eine Aufstellung der Beschriftungen der Säulenarme beigelegt. Aus diesen zeigten sich geplante Standorte an den Teilstraßenzügen III (Grimma – Leisnig) und IV (Leisnig – Hartha) des Beispielstraßenzuges.⁶¹⁴

Ein Kennzeichen für das Verkehrsgeschehen im Untersuchungszeitraum war neben dem Handelsverkehr der sich herausbildende Postverkehr, der abhängig vom Straßenwesen wesentliche Impulse auf dieses ausübte. Mit seinen Forderungen nach Sicherheit, Regelmäßigkeit und zunehmendem Tempo richtete er an den Entwicklungsstand der Verkehrswege hohe Ansprüche. Im Jahr 1661 wurde durch den Kurfürst Johann Georg II. die erste sächsische Postordnung erlassen. Sie legte das Postwesen als landesherrliches Privileg⁶¹⁵ fest, wodurch der Gebrauch des Posthorns Recht der Landespost wurde. Die Stadt Leipzig wurde im Jahr 1681 Sitz des Oberpostamts und erhielt die Leitung des sächsischen Postwesens. 1683 erfolgte die Eröffnung der ersten innersächsisch fahrenden Post auf der Strecke Dresden – Leipzig und

⁶¹² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 59, Loc. 34 326, Die an die Straßen des Churfürstenthums Sachsen geordneten hölzernen Säulen und Wegweißer mit gewissen Armen, Bl. 17.

⁶¹³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2299, Straßen- und Wegebesserung, Setzung neuer Säulen und Wegweißer, 1699-1724, Bl. 21.

⁶¹⁴ Ebenda, Bl. 32.

⁶¹⁵ Gegen Zahlung einer Pachtsumme bestimmten jedoch die Postmeister das Postgeschehen, was somit nur scheinbar dem Land gehörte. Die Postmeister besaßen die Beförderungsmittel und Pferde und erhielten die Einnahmen aus der Postbeförderung. Im Interesse der Postmeister lagen somit nur Strecken, von denen sie sich hohe Einnahmen versprachen, was sich auf wenige beschränkte. Bis 1705 wurde das Netz der Poststationen durch die Oberpostmeister Johann Jacob Kees sen. und Johann Jacob Kees jun., denen ab 1693 alle Postmeister unterstellt und abrechnungspflichtig waren, auf über 100 erhöht. Bis zu diesem Jahr wurden 26 neue Postkurse angelegt, die den bedeutenden überregionalen Verkehrsverbindungen entsprachen. – Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996, S. 14/15.

damit auf der landesherrlich privilegierten Handelsstraße, einem Straßenzug der *via regia*.⁶¹⁶ Somit war eine fahrende Post zwischen dem landesherrlichen Regierungssitz in Dresden und dessen wirtschaftlichem Standbein Leipzig eröffnet. In der Folgezeit konstituierten sich zwischen den bedeutendsten Zentren Postkurse – ein System von sogenannten Poststraßen, die zumeist mit den wichtigsten Handelsstraßen identisch waren, entstand. Diese Poststraßen erhielten Extramarkierungen in Gestalt viereckiger Eichenholzsäulen. Die ersten von ihnen wurden ab 1695 auf Vorschlag des Leipziger Oberpostmeisters Daser auf der Poststraße von Dresden nach Leipzig gesetzt. Im Jahr 1702 erfolgte die Anweisung zu deren Aufstellung auf allen Poststraßen. Die Eichenholzsäulen trugen das Wappen mit den Kurschwertern, eine Jahreszahl sowie die Namen und Erreichbarkeitsdauer der nächsten Stationsorte.⁶¹⁷

Im Jahr 1681 erging außerdem ein kurfürstliches „Mandat wegen Hebung der ordentlichen Land-Strassen/und Vermeidung derer Bey- und Schleiff-Wege/auch daß die Stapel- und Niederlage Stadt Leipzig nicht vorbey und umzufahren [...]“. Der Hauptinhalt dieses Mandats war der Aufruf und die Mahnung, die ordentlichen, auf Leipzig zuführenden Landstraßen einzuhalten und das bisherige Abweichen auf die Beiwege zu unterlassen. Es wurde betont, dass dazu keine Gründe mehr bestünden, „daß damals Unsere gute Lande und deren getreue Einwohner zum Theil betroffene Übel nunmehrö gänzlich wiederum cessieret [...]“.“⁶¹⁸ Eine durchgängige Instandsetzung der Straßen schien jedoch unwahrscheinlich. Vorstellbar ist eine vorgenommene Ausbesserung der auf Leipzig gerichteten ordentlichen Landstraßen vor den drei großen Messen im Jahr, weil diese Straßenzüge die beste Instandhaltung des Landes genossen, was an der Zahl der sie betreffenden Anordnungen ablesbar war. Diese wurden jedoch nicht immer umgesetzt, was sich in Klagen von Verkehrsteilnehmern äußerte. Es muss betont werden, dass die Straßenausbesserungen aufgrund des niedrigen Entwicklungsstandes der Straßenbautechnik nur von kurzem Bestand sein konnten. Starker Verkehr sowie vor allem Witterungseinflüsse wie Regen und Schnee ließen erfolgte Ausbesserungsarbeiten in Kürze kaum noch erahnen. Aufgrund dieser Tatsache wurde wahrscheinlich die dreimalige jährliche Ausbesserung auf den ordentlichen Straßen nach Leipzig gefordert. Neben der Mahnung der Verkehrsteilnehmer zur Straßeneinhaltung ging gleichzeitig der Befehl an die Beamten, die Einhaltung der Geleitstraßen zu kontrollieren und „wieder die Verbrecher mit Einziehung

⁶¹⁶ Hauptaufgabe war vorerst die Beförderung von Dienstpost, die vorrangig durch sogenannte Lehnklepper, also berittene Kuriere, erfolgte. Ämter und Städte nutzten dagegen hauptsächlich gering bezahlte Fußboten.

⁶¹⁷ Vgl. Schramm, Carl C.: *Saxonia monumentis Viarum illustrata*. Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilen-Säulen. Wittenberg 1726.

⁶¹⁸ Vgl. ebenda.

aller Gueter/Wagen und Pferde/samt vorbehaltener Straffe/verfahren [...].⁶¹⁹ Ein weiteres Mandat über die Einhaltung der ordentlichen Landstraßen folgte im selben Jahr, am 6. Oktober 1681.⁶²⁰ Mit gleicher Thematik und mit Mahnungen zur Straßenerhaltung der angeordneten Geleitstraßen erschienen in der Periode weitere Gesetze⁶²¹, die aber nichts Näheres zur Verbesserung des Straßenbaus bzw. zur Straßenreparatur beinhalteten.

Von den zunehmenden Verkehrsfrequenzen und größeren bzw. schwereren Verkehrsmitteln wurden auch die Verkehrswege der Siedlungen stark beeinträchtigt. So hieß es für die Teilstraßenzüge VII (Hainichen – Oederan) und VIII (Oederan – Sayda) z.B. in einem Brief des Rats von Oederan an den Kurfürsten, „dass [...] die Straßen alda ganz offen, und wegen der stetig durchgehenden vielen Fuhren, das Pflaster in sehr schlechtem Zustand [...]“.⁶²² Deshalb plädierte der Rat für die Einführung des Pflastergeleits, um so die finanziellen Grundlagen für notwendige Instandsetzungen an innerstädtischen Verkehrswegen zu schaffen. Am 24. Juli 1672 wurde dieses schließlich vom „Amt Augustusburg durch churfürstlich Bestallten“⁶²³ bewilligt. Auch für die anderen von dem Beispielstraßenzug durchzogenen Städte fanden solche Pflastergeleite für diese bzw. für die folgende Periode in den schriftlichen Quellen Erwähnung (s. Kapitel 9.3).⁶²⁴

Ein Briefwechsel zwischen dem Kurfürst und einem Geleitmann von Leipzig in den Jahren 1682/83 spiegelte eine weitere Problematik im sächsischen Straßenwesen dieser Periode wider. So bemängelte der Kurfürst den schlechten Zustand von Straßen, dass diese „[...] baufällig und ausgefahren, daß deren Reparatur zur Verhütung größerer Spesen höchstnöthig [...]“.⁶²⁵ Der Geleitmann stimmte in einem an den Kurfürsten gerichteten Brief vom 3. Mai 1683 dem schlechten Zustand der Straßen zu. Er beschrieb, dass die Straßen „[...] dermaaßen verderbet und in grundt aus´gefahren, daß [...] fast nicht mehr fortzukommen, dahero von den Reisenden bey abgebung des geleits, viele Klagen und Lamentationes geführet

⁶¹⁹ Stadtarchiv Leipzig Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Wege und Heerstraßen, Bl. 27.

⁶²⁰ Vgl. ebenda, Bl. 30.

⁶²¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 93, Loc. 34 329, Die Renovation derer [...] sowohl auf den Leipziger Stapel eingerichteten, des andern hergebrachten alten Heer- und Landstraßen ergangenen Mandaten und Generalien und was dene mehr anhängig, 1755.

⁶²² Ebenda, Rep. XLI Gen. 13a, Loc. 34324, Derer Räte in Städten Befugnis wegen des Pflaster-Gleites oder Wegepfennigs, 1692-1717, Vol. I, Bl. 90.

⁶²³ Ebenda.

⁶²⁴ Ebenda, Rep. XLI Gen. 93, Loc. 34 329, Die Renovation derer [...] sowohl auf den Leipziger Stapel eingerichteten, des andern hergebrachten alten Heer- und Landstraßen ergangenen Mandaten und Generalien und was dene mehr anhängig, 1755.

⁶²⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727, Bl. 26.

werden.⁶²⁶ Gleichzeitig betonte er seine Unschuld bezüglich dieser Misere. Für eine hinreichende Ausbesserung fehlten ihm trotz der Geleitszahlungen die nötigen Geldmittel für Handarbeit und Führen, außerdem seien ihm die beim Kurfürsten angeforderten notwendigen Hölzer für die Straßenreparatur aus „Dübischen Gehölze [...], Naunhöffner Walde [...] und Eilenburgischen Cammerey [...]“⁶²⁷ nicht bereit gestellt worden. Aus dem folgenden Brief des Kurfürsten an den Geleitsmann wurde deutlich, dass seitens des Kurfürsten die Hölzer für die Straßenreparaturen angewiesen waren, eine Lieferung bis zu der Zeit der Bemängelung der Straßenzustände aber nicht erfolgte.⁶²⁸ Diese Tatsache zeigte eine teilweise Nichtbefolgung von Erlassen durch die Untertanen, was sich als ein weiteres Defizit im kursächsischen Straßenwesen darstellte. Seitens des Kurfürsten mussten deshalb immer wieder Mahnungen zur Pflichterfüllung und Befehlsausführung erfolgen, wie z. B. am 1. Mai 1688 an den Amtsschösser zu Leisnig: „[...] bey Uns wird Beschwerung geführt, welcher gestalt die Wege und Landstraßen des dir anvertrauten Amts hin und wieder dergestalt untüchtig und ausgefahren seyn sollen, daß die Fuhrleuthe und andere Reisende mit ihrem Viehe und Geschirr zumahl bey naßem Wetter kaum fort zu kommen vermögen [...] Nun dann Handel und Wandel dadurch merklich gehindert wird, und aber eine iede Obrigkeit [...] auf die Wege und Straßen sorgfältige Acht zuhalten verbunden [...] du wollest nach Anweisung der aus Unserm Cammercollegio albereit an dich ergagnene Verordnung die bey dem Amte befindlichen Wege und Straßen [...] repariren und in baulichen Wesen erhalten laßen [...]“⁶²⁹ Insgesamt war feststellbar, dass Ungehorsam der Untertanen, finanzielle Defizite für die Straßenerhaltung, fehlende administrative Zuständigkeiten und unentwickelte Straßenbautechnik die Gründe für die zu diesem Zeitpunkt weiter ausstehenden wirksamen Straßenerhaltungsmaßnahmen im Untersuchungsraum waren.

Ein weiteres Defizit verdeutlichte sich im Zuge der Gesetzgebung und der Gesetzausführung. Die fehlende genaue Klassifikation der Landverkehrswege warf Fragen nach der Unterhaltungspflicht auf. So erging von landesherrlicher Seite, die in ihren bisherigen Erlassen ständig den Begriff der ordentlichen Landstraßen gebrauchte und sich nur auf diese bezog, am 7. März 1689 die Resolution an die Beamten, aus den Amtsbüchern die eigentlichen Landstra-

⁶²⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727, Bl. 27.

⁶²⁷ Ebenda.

⁶²⁸ Ebenda, Bl. 33.

⁶²⁹ Ebenda, 20010, Amt Leisnig Nr. 2302, Befohlene Besserung der Wege und Landstraßen, 1688-1702, Bl. 2.

ßen, die die kurfürstlichen Ämter zu bessern schuldig waren, herauszusuchen.⁶³⁰ Diese Resolution wurde als kurfürstlicher Befehl an die Ämter 1691 wiederholt: „[...] Wir seynd der Straßen halber, bey unßern dir anvertrauten Ambt gewisser Nachricht benöthigt, Und befehlen demnach du wollest, welche [...], die eigentlichen Land-Straßen seyn, und von alters dafür gehalten werden, bey dem Ambt und sonderlichen in den alten Ambts-Büchern mit allen Fleis nachschlagen [...].“⁶³¹ Im Ergebnis dieser anbefohlenen Recherchen entstand die im Sächsischen Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden befindliche umfangreiche Akte „Die von denen Beamten im Lande erlangten und eingeschickten Verzeichnungen, wie die Landstraßen von Ambt zu Ambte in den churfürstl. sächs. Landen gehen, und welche nach denen Ambtsbüchern und andern Documenten dafür gehalten worden“.⁶³² Das Resultat der Aufnahmen, die bis 1694 andauerten, war ein Verzeichnis der durch das Kurfürstentum verlaufenden Landstraßen, in dem jedoch Angaben zur Lausitz und zum Vogtland fehlten.⁶³³ Bezüglich des Beispielstraßenzuges führte das Verzeichnis folgende Abschnitte der Teilstraßenzüge an, die Teilstraßenzüge I und indirekt II (Leipzig – Naunhof – Grimma) als ordentliche Landstraße mit dem Wortlaut: „Die Landstraße so nacher Grimma, auffn Thonberg, Stotteritz [...], bis an die Holzhäuser Marck gehet, [...]“.⁶³⁴ Der Teilstraßenzug II (Naunhof – Grimma) wurde als ehemals ordentliche Landstraße bezeichnet, weil „bey dem vorigen Schwedischen Kriegswesen die Brücke über die Mulde ruiniret und abgebrannt, und solche Straße 1½. Meiln weg von hier nacher Wurtzen verleget worden; [...]“.⁶³⁵ Bei der Betrachtung der Ämterangaben zu diesen beiden Straßenzügen zeigte sich gleichzeitig ein Widerspruch. Durch das Amt Leipzig wurde die Straße über Stötteritz, Naunhof nach Grimma (I und II) als ordentliche Landstraße angegeben, durch das Amt Grimma jedoch nicht mehr. In dem Bericht bezüglich der „Hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen“ von 1708 fand der Straßenzug über Naunhof nach Grimma, neben dem über Liebertwolkwitz nach Grimma, Erwähnung.⁶³⁶ Ebenso fungierte er ab 1550 als Postkurs, zuerst für die reitende und ab 1683 für die fahrende Post. Selbst in den Angaben des Amts Grimma in dem Straßenverzeichnis von 1694 bezüglich des Teilstraßenzuges II (Naun-

⁶³⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sept. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

⁶³¹ Ebenda, Rep. XLI Gen. 149, Loc. 34 331, Die in dem Churfürstenthum Sachsen bekannten und von denen Beamten anno 1691 angegebenen Landstraßen, 1691 (= unpaginiert).

⁶³² Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 173, Loc. 34 333, Die von denen Beamten im Lande erlangten und eingeschickten Verzeichnungen, wie die Landstraßen von Ambt zu Ambte in den churfürstl. sächs. Landen gehen, und welche nach denen Ambtsbüchern und andern Documenten dafür gehalten worden, 1691.

⁶³³ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sept. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

⁶³⁴ Ebenda, Bl. 22.

⁶³⁵ Ebenda, Bl. 15.

⁶³⁶ Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N. F. 12 (1953), S. 139.

hof – Grimma) offenbarte sich ein Widerspruch. Neben der Angabe, dass er eine ehemals ordentliche Landstraße sei, hieß es weiter: „So gehet auch von [...], Leisnig [...] gar selten eine Fuhr, außerhalb der Leipziger Meßzeit über Grimma nach Leipzig.“⁶³⁷ Dies bewies, dass der Straßenzug aber vor allem zu Messezeiten weiter genutzt wurde. In dem Wortlaut fand somit der Teilstraßenzug III (Grimma – Leisnig) indirekt Erwähnung. Auch er wurde nicht als ordentliche Landstraße genannt. Eine von Freiberg nach Mügeln – Oschatz – Torgau führende ordentliche Landstraße deckte sich auf dem Abschnitt Gersdorf – Queckhain – Minkwitz – Leisnig mit einer Strecke des Teilstraßenzuges IV (Leisnig – Hartha).⁶³⁸ Weiterhin wurde eine „Land-Straße [...] nach Freyberg, auch Öderan, [...]“⁶³⁹ erwähnt, die „berühret [...] Kunnersdorff und Bockendorff, [...]“⁶⁴⁰ Diese Angabe entsprach Abschnitten des Teilstraßenzuges VII (Hainichen – Oederan). Bezogen auf den Untersuchungsgegenstand fanden die Teilstraßenzüge V (Hartha – Waldheim), VI (Waldheim – Hainichen) und VIII (Oederan – Sayda) keine Erwähnung in dem Straßenverzeichnis. Dadurch verdeutlichte sich im Vergleich zu anderen Straßenzügen über das Westerzgebirge⁶⁴¹ der Bedeutungsverlust des Teilstraßenzuges VIII als Verkehrsvermittler mit Böhmen. Aufgrund der dargestellten Unklarheiten, die sich für den Beispielstraßenzug bei der Auswertung des Straßenverzeichnisses von 1694 und dem parallel erfolgten Vergleich mit anderen Quellen ergaben, wurde festgestellt, dass zu diesem Zeitpunkt weiterhin offene Fragen bezüglich der Zuständigkeiten für die Straßenerhaltung existieren mussten. Im Jahr 1699 fand sich in einem Schreiben an den Hauptmann des Meißner Kreises erstmals eine Einteilung in Hauptlandstraßen, die durch die Ämter – somit auf fiskalische Kosten zu erhalten waren –, und in Gemeinde Straßen und Wege, die von denen zu unterhalten waren, die seit altersher diese Verpflichtung trugen. Demnach waren die in dem Straßenverzeichnis von 1694 angegebenen ordentlichen Landstraßen mit dem Begriff der Hauptlandstraßen belegt. Angaben zur Ausräumung von auftretenden Unklarheiten bei der Straßeneinordnung lieferte auch diese schriftliche Quelle nicht.

Neben den Erscheinungen bezüglich des landesherrlichen Wirkens auf das Straßenwesen, die einen Kreislauf von Klagen fremder Verkehrsteilnehmer über die Straßenzustände, Festlegungen zu Straßenausbesserungen und Mahnungen zur Straßeneinhaltung darstellten, verfestigte sich in den schriftlichen Quellen des Landesherren die zunehmende Erkenntnis nach einer

⁶³⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auf gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Septr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, Bl. 15.

⁶³⁸ Vgl. ebenda, Bl. 27.

⁶³⁹ Ebenda, Bl. 28.

⁶⁴⁰ Ebenda.

⁶⁴¹ Zum Beispiel den Reitzenhainer Pass.

notwendigen Kontrolle der Beamten in puncto Pflichterfüllung. Zu diesem Zweck erfolgte die Anstellung von Martin Lucius als Inspektor über die Geleite im Erzgebirgischen Kreis. Seine Aufgaben waren es, in diesem Einzugsbereich die Erfüllung der landesherrlichen Zoll-, Geleits- und Akziseabgaben zu kontrollieren, Missbräuche abzustellen, auf die Straßenreparaturen der ordentlichen alten Landstraßen zu achten sowie die Einhaltung des Straßenzwangs zu kontrollieren. Durch diese Tätigkeit vor Ort, die sich nicht nur auf Klagen und Berichte stützte, konnte der Geleitsinspektor den wahren Straßenzustand feststellen und an die Landesregierung berichten, was zum Generale vom 6. Juli 1693 führte. Dessen Inhalt war wiederum eine Mahnung an die Beamten, „[...] alsbald diejenigen Straßen und Wege, so aus den Ämtern erhalten werden müssen, wieder zu bessern und in einen guten Zustand zu setzen [...]“.⁶⁴² Der Kurfürst musste immer wieder erkennen, dass seinen bisherigen Erlassen vor Ort teilweise nur gering oder gar nicht Folge geleistet wurde. So erging z.B. mit gleichem Datum wie das Generale ein erneuter Brief an den Amtschösser zu Leisnig, in dem dieser wie schon 1688 zur Pflichterfüllung angemahnt wurde: „Als ist hiermit Unser ernster Befehl, du wollest alsobald bey noch instehenden Sonnentagen dieienigen Straßen und Wege, so aus Unsern Ambte erhalten werden müßen, bey Verlust deiner Bestallung [...] bessern und in gute Stand sezen, auch denen von Adel, Gleitspaechtern und anderen, welche dergleichen zu thun verbunden, welches bey der in Erled. Der Landes-Gebrechen dato 1663 exprimirten straffe krafft dieß ernstlich auferlegen, [...]“.⁶⁴³

Die zweite Neuerung zur Aufsichtsführung über das Straßenwesen war die Anstellung eines Straßenbereiters für den Leipziger Kreis (s. Kapitel 9.4). Dieser erste Straßenbereiter überhaupt wurde im Jahr 1694 Michael Klumm. In einer „Instruction [...], nach der er [...] der ihm anbefohlenen Aufsicht der Straßen, Brücken, Dämme und Wegebesserung des Leipzigschen Kreises in denen Ämtern Borna, Colditz, Düben, Eilenburg, Grimma, Leipzig, Leißnig, Mutzschen, Petersberg, Schulpforta, Rochlitz und Wurzen“ nachkommen sollte, wurde sein Aufgabengebiet umschrieben.⁶⁴⁴ Die Hauptaufgaben bestanden in der Inspektion und Instandsetzung der aus den Ämtern heraus zu erhaltenden Landverkehrswege, Dämme und Brücken in seinem Zuständigkeitsbereich, in dem die bedeutende Handels- und Messestadt Leipzig und damit die für den landesherrlichen Kommerz wichtigen Straßenzüge lagen: „Soll er bey denen

⁶⁴² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 301.

⁶⁴³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2302, Befohlene Besserung der Wege und Landstraßen, 1688-1702, Bl. 11.

⁶⁴⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 49-58.

von Adel, Beamten und Räten in Städten auf deren Bezirck und Gerichten wandelbahre Straßen, Brücke, Thämme und Wege befunden werden, und wenn Dieselben aus denen Churfürstl-Ämbtern gehalten und gebessert werden müssen, mit denen Beamten jedes Orths die-ßerhalb Unterredung [...]“⁶⁴⁵ führen. Außerdem „[...] die von Adel und dererselben Unterthanen zu Besser- und Erhaltung derer Straaßen, Brücken, Thämme, Wege und Stege verbünden, bey denen hat man die Reparaturen gleichfalls bescheidenlich zu erinnern [...]“⁶⁴⁶ Zudem sollte er die Geleitsinhaber oder Geleitspächter, die finanziell betrogen bzw. sich bestechen ließen, zur Besserung anhalten. Eine weitere Aufgabe bestand darin, die Räte und Städte, die Wegepfennig und Pflastergeleite genossen, zur Reparatur und Instandhaltung der Straßen und Brücken in ihrem Weichbild und wo sie diese zu bessern verpflichtet waren, anzumahnen.⁶⁴⁷ Außerdem wurde die Festlegung getroffen, dass der Straßenbereiter möglichst bei dem Straßenbau selbst dabei sein solle, was bezüglich des Verantwortlichkeitsbereichs unmöglich umzusetzen war. Außerdem sollte er darauf achten, dass „von denen an die Straße und Wege stoßenden begütherten Unterthanen, die Gräben und Abschlüge, so sie [...] ihrer daran gelegenen Felder zu halten schuldig, schuldig der Landes-Ordnung gemäß in rechter Tiefe und Weitte gehoben werden [...]“⁶⁴⁸ Weitere Aufgaben waren die Prüfung der richtigen Anwendung aufgewendeter Unkosten sowie in Dörfern und Flecken zu veranlassen, dass die Mistsudel und Röhrwasser durch Abzüge über die Straße abgeleitet würden.⁶⁴⁹ Auch sollte er verbieten, dass die „Fuhrleute und Reisenden durch die verbotenen Anhänge, derer Straßen, Brücken, Dämme und Wegen einige Schäden werden zufügen [...]“⁶⁵⁰ sowie Schalhölzer aus der Straße reißen, um ihre Wagen zu heben. Bei Beschädigungen der Straße oblag ihm die Pflicht der Meldung der Täter bei dem entsprechenden Amt. Ebenso gehörten zu seinen Aufgaben im Winter hohle Wege vom Schnee räumen zu lassen und die Aufdämmung von Wasser zur Wiesenbewässerung zu verhindern.⁶⁵¹ Bei der Betrachtung dieses Aufgabenspektrums, das wesentlich umfangreicher als das des Geleitsinspektors war, und der Größe des Verantwortlichkeitsbereichs eines Straßenbereiters erscheint eine zufriedenstellende Aufgabenausführung illusorisch. Bezogen auf den Beispielstraßenzug fielen in den Zuständigkeitsbereich Klumms⁶⁵² die, innerhalb der Ämtergrenzen der Ämter Leipzig, Grimma, Leisnig und Rochlitz verlaufen-

⁶⁴⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 49.

⁶⁴⁶ Ebenda, Bl. 50.

⁶⁴⁷ Ebenda, Bl. 51.

⁶⁴⁸ Ebenda, Bl. 52.

⁶⁴⁹ Ebenda, Bl. 53.

⁶⁵⁰ Ebenda, Bl. 54.

⁶⁵¹ Vgl. ebenda, Bl. 54-56.

⁶⁵² Laut seiner Instruktion war Klumm nicht nur für die sogenannten ordentlichen Landstraßen bzw. Hauptlandstraßen verantwortlich, sondern für alle Landverkehrswege.

den Teilstraßenzüge I (Leipzig – Naunhof), II (Naunhof – Grimma), III (Grimma – Leisnig), IV (Leisnig – Hartha), V (Hartha – Waldheim) und teilweise VI (Waldheim – Hainichen). Der Straßenbereiter schien jedoch sein Augenmerk besonders auf die Verkehrswege des Amts Leipzig gerichtet zu haben, wie zahlreiche schriftliche Quellen nach seiner Einsetzung bewiesen.⁶⁵³ Ein Beispiel dafür und somit für die Ausführung der Pflichten als Straßenbereiter war ein Verzeichnis von 1699, was „die itzigen bösen Landstraßen beim Amte Leipzig Kosten möchten“.⁶⁵⁴ Bezüglich des teilweise durch das Amt verlaufenden Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) hieß es darin: „Grimische Straße, betr. Diese auch ausgebeßert werden, zwischen den Thonbergischen Teichen, auf 10. Meßruthn lang, da es sehr ausgefahren, nas und sandicht, da es nicht mehr fortzukommen, kann mit groben Kieß welcher unweit selbiger gegend zu bekommen, da mit es diesen strich durch einen frischen grund bekömmt, [...] und ausgebeßert werde, Und am dorf Stödteritz ist ein strich von 20. Meßruthen lang, ausgefahrner und sandichter Weg, höchst nöthig zu beßern, kann gleichfals mit groben Kieß von gedachtem Thonberge her aus gefühld und erhöht werden, auch seind dieses orths an Zweyen andern Erdrännen zu abführung des Waßers, welche eingegangen und niedergefahren. Wann dann zu beiden Seiten Straßengräben worinnen zum öfftren Viehewaßer und durch gemelde Erdränne gehen mus, weißen anstatt derer wieder anderer Erkaufft und eingelegt werden, noch ein tieffe böse Straße dieses Weges gleich dem Stödteritzer teiche über, unweit dem Zuckelheyßer grunde 10. Ruthen lang nöthig zu beßern, darzu werden die Materialien aus dem Zuckelhäußer steinberge genommen, Wann dann zur Ausbesserung dieser Gegend derer Drey bösen orthsstraße, Vier Wochen und täglich Drey Wagen erfordert werden, welche die benötigten Materialien an Kieß und steinen an führen, [...]“⁶⁵⁵ Für die anderen im Zuständigkeitsbereich des Straßenbereiters befindlichen Ämter waren hinsichtlich seiner Aufgabenausführungen weit weniger Quellen überliefert. Das ließ auf dessen Nachlässigkeit seiner Dienstpflichten zu den Straßen außerhalb der Grenzen des Amts Leipzig schließen, was in zeitgenössischen Quellen bemängelt wurde. So erging z.B. eine Beschwerde des Schössers zu Rochlitz an den Kurfürsten⁶⁵⁶, der in einem Brief vom 19. September 1695 darauf antwortete: „Lieber getreuer. Was du, auf Unsere wegen derer Landstraßen ieziges Zustandes und des Straßenbereuters bisherigen Verhaltens ergangene Verordnung unterthänigst berichtet, haben Wir Uns fürtragen laßen, auch aus dem in Abschrift mit beygefügten Patent ersehen, was du

⁶⁵³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5180, Straßen- und Wegebesserung im Amtsbezirk Leipzig, 1694-1705.

⁶⁵⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 17, Loc. 34 324, Die eingegangenen Straßen, Brücken, Dämme und Wege des Churfürstenthums Sachsen und deren Reparatur, 1654, Vol. I.

⁶⁵⁵ Ebenda.

⁶⁵⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 4078, Straßenbesserung im Amtsbezirk Rochlitz, 1682-1710.

derer Straßenbeßer- und Erhaltung halber sowohl an die Schrifft- und Ambtsaßen abermahls für Auflage gethan. Wie es nun bey derselben allerdings bewendet. Also auch ist hiermit Unser befehl, du wollest, daß solcher gebührend nachgelebet werden möge, genaue acht haben, und, da nöthig, die Säumigen durch Strafe zur Schuldigkeit antreiben, dem Straßenbereuter aber seine bisherige Nachlässigkeit verweisen, und daß er sich künfftig nach erforderung seiner Instruktion fleißiges bezeigen solle, anermahnen [...].⁶⁵⁷ Seitens des Kurfürsten sollte somit keine Mahnung zur besseren Pflichterfüllung an den Straßenbereiter geschehen. Vielleicht war es ein in der Instruktion nicht definiertes Anliegen, die Leipzig am nächstliegenden Verkehrswege besonderer Beachtung zu unterziehen. In mehreren vorhergehenden Erlassen war dies bereits ausdrücklich betont worden. Klumms vorherrschende Pflichterfüllung auf den Landstraßen im Amt Leipzig setzte sich in der Folgezeit fort, wie das stark detaillierte Verzeichnis bezüglich der Landstraßen des Amtes Leipzig von 1699 demonstrierte.⁶⁵⁸

Bezeichnend für die Instruktion an den Straßenbereiter von 1694 waren grobe Aussagen zum Baukörper der Straße selbst sowie zu den Baumaterialien (s. Kapitel 9.5). Damit wurden die bisher sehr allgemeinen Angaben zur Straßenreparatur detaillierter. Erste Ansätze der Entwicklung eines geregelten Straßenwesens wurden somit bereits in dieser Periode deutlich, von allgemeinen Angaben in den Erlassen ging man, wenn auch vereinzelt, zu Präzisierungen über. Außerdem schien die Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive erkannt, was sich in der Installation von ersten Kontrollorganen äußerte (s. Kapitel 9.4). Die Problematik der dauerhafteren Instandsetzung belastbarer Verkehrswege und der disziplinierten Ausführung der Straßeninstandhaltung war jedoch von einer Lösung weit entfernt.

9.2.3 Periode vom 17. Juni 1706 bis zum 12. August 1737

Das Straßenmandat vom 17. Juni 1706 leitete eine neue Periode im sächsischen Straßenwesen ein.⁶⁵⁹ Ab diesem Zeitpunkt schien eine größere Aktivität im Straßenbau bzw. bei der Straßeninstandhaltung zu beginnen. Außerdem intensivierte sich die gezieltere Kontrolle der zur Straßeninstandsetzung Verpflichteten, aber auch der mit dem Straßenwesen in Verbindung stehenden Beamten, deren Umgang mit den kurfürstlichen Erlassen bisher sehr nachlässig er-

⁶⁵⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 4078, Straßenbesserung im Amtsbezirk Rochlitz, 1682-1710, Bl. 92.

⁶⁵⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 17, Loc. 34 324, Die eingegangenen Straßen, Brücken, Dämme und Wege des Churfürstenthums Sachsen und deren Reparatur, 1654, Vol. I. (= unpaginiert).

⁶⁵⁹ Ebenda, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 34-37.

schien. In dieser Periode konzentrierte man sich wie bisher hauptsächlich auf die um die Messestadt Leipzig verlaufenden Hauptlandstraßen, ordentlichen Landstraßen und die Heerstraßen, was eigenes fiskalisches Interesse unterstrich (s. Abbildung 6). So schien es nicht verwunderlich, dass sich eine geregelte Verwaltung des Straßenwesens zuerst in dem Kreisamtsbezirk Leipzig entwickelte. Sie hatte bereits in der vorhergehenden Periode mit der erstmaligen Einsetzung eines Straßenbereiters begonnen, dessen Aufgabenspektrum jedoch für eine wirksame Realisierung viel zu hoch war, was gleichzeitig auf den Geleitinspektor des Erzgebirgischen Kreises Lucius zutraf. Durch das Mandat vom 17. Juni 1706 erfolgte die Bestellung von Straßenkommissarien zur Oberaufsicht über die Durchführung landesherrlicher Erlasse zur Instandhaltung oder den Bau der Straßen (s. Kapitel 9.4). Damit war eine weitere Einrichtung im Straßenwesen geschaffen. In dem Wortlaut des Straßenmandats spiegelte sich außerdem wieder, dass zahlreiche Klagen über den Straßenzustand eingegangen sein mussten: „Demnach sowohl von denen Aus- als inlaendischen Kauff- auch Fuhrleuten, alß auch anderen, welche durch Unser Churfuerstenthum Sachsen und zugehoerige Land, ihre Gewerbe und Handlung treiben, oder den Durchgang nehmen, und sich der uralten Heer- und privilegierten Land- auch andern Haupt-Straßen zu gebrauchen haben, zeithero vielfaeltige Klagen und Beschwerden gefuehret worden, daß ietzbemelte Straßen in schlechten Zustande und an vielen Orten fast grundloß, und darauf unmoeglich fortzukommen sey [...]“⁶⁶⁰ Anliegen der Regierung war es aber weiterhin, nur die mit Straßenzwang belegten ordentlichen Landstraßen, Hauptstraßen und Heerstraßen, deren Verkehr entsprechende Einnahmen versprach, in das Straßenbauwesen einzubeziehen. In dem Mandat vom 17. Juni 1706 wurde weiterhin die Bedeutung des Straßenzuges der wichtigen Fernstraße via regia und der Straßenzwang auf dieser Fahrtroute betont: „Und Wir denn darauf sorgfaeltige Anstalt zu machen vor noethig befinden, daß wenn, wie billig, alle fahrenden und treibenden Haendler und Fuhrleute sie wohl auf sothane alte Heer-Straße, nemlich von Lauban ueber Goerliz, Budißin, Kamenz, Koenigsbrueck, Hayn, [...], Oschatz, Eilenburg oder Grimma, biß Leipzig, und weiter, als auch auf andern Haupt-Straßen zu weisen und anzuhalten sind [...]“⁶⁶¹ Gleichzeitig wurde selbstkritisch benannt, dass nicht der Straßenzwang mit seinen Ausgaben für die Verkehrsteilnehmer genüge, sondern die Straßen für die Nutzer auch „[...] saemtlich in Richtigkeit und Besserung versetzt, [...]“⁶⁶² werden sollten. Diese Einschätzung stand erstmals mit solcher Deutlichkeit in einem kurfürstlichen Erlass. Der Landerwerb für die Schaffung von Straßengräben sowie für

⁶⁶⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 34.

⁶⁶¹ Ebenda.

⁶⁶² Ebenda.

Landverkehrswege mit rechter Straßenbreite sollte entsprechend des Mandats durch die unentgeltliche Bereitstellung von Boden seitens der Straßenanrainer geschehen.⁶⁶³ Das Mandat von 1706 fand keine sofortige Umsetzung, was die auf den 30. August datierte Instruction zum Straßenmandat von 1706 an die verantwortlichen Kommissarien der Straßen Leipzig – Schlesien und Leipzig – Eilenburg zeigte.⁶⁶⁴ In ihr gab es den Hinweis auf das Straßenmandat von 1706 und die Mahnung auf dessen Einhaltung sowie die Hebung der Straßengräben. Zusammenfassend konnte für das Straßenmandat vom 17. Juni 1706 jedoch festgestellt werden: Mit ihm begann der erste Versuch einer staatlichen Regelung des Straßenwesens. Über die allgemeinen Mahnungen bezüglich des Straßenzwangs und der Straßenerhaltung hinaus erschienen erstmals zumindest grobe Angaben zur deren praktischer Umsetzung. Außerdem erhielt das Straßenwesen durch die Einsetzung der Straßenkommissarien weitere Kontrollorgane. Die Verwirklichung aller Festlegungen steckte jedoch erst in den Anfängen. Ab dem Zeitpunkt dieses Straßenmandats setzte ein Entwicklungsschub im kursächsischen Straßenwesen ein. Der Aufgabenbereich der Straßenkommissarien war mit der Kontrolle über die ordentlichen Landstraßen bezüglich des Zustands und über die Befehlsausführung der mit dem Straßenwesen in Verbindung stehenden unteren Beamten, der Anregung von Instandhaltungsmaßnahmen, deren Anweisung und deren Umsetzung ziemlich klar abgegrenzt. Es fehlte jedoch eine zentrale Instanz auf Landesebene, um der im Straßenmandat von 1706 angeordneten allgemeinen Straßenbesserung in der Praxis mehr Einheit zu geben. Erst am 30. August 1707 fand die Ernennung des Kammer- und Bergrats von Plötz als Generalkommissar (auch genannt Oberstraßenkommissar) statt. Seine Aufgabe bestand darin, gemeinsam mit dem Geleitsinspektor Lucius, die ordentlichen Landstraßen zu bereisen sowie Instandsetzungsmaßnahmen zu erörtern und vorzuschlagen. Erstmals im kursächsischen Straßenwesen war, verkörpert durch den Geleitsinspektor Lucius und den Oberstraßenkommissar von Ploetz, das Geleit- und das Straßenwesen in einer Behörde zur Hebung des Straßenwesens vereint, die erste Oberste Straßenbaubehörde des Landes war geschaffen (s. Kapitel 9.4).

Da das Kurfürstentum durch den Schwedeneinfall am 1. September 1706 große Belastungen zu tragen hatte, erschien es als logisch, dass das Regierungsinteresse sich vom Straßenwesen abwandte. Dadurch wurde die Einführung und Umsetzung gezielter Maßnahmen zur Besserung des Straßenwesens wiederum unmöglich. Außerdem hatten die Landverkehrswege durch

⁶⁶³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 35.

⁶⁶⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727, Bl. 23.

die Kriegseinwirkungen zusätzliche Zerstörungen erlitten. Letzteres traf ebenso auf die mit den Straßen in Verbindung stehenden Ortschaften und funktionalen Bauten zu, die teilweise infolge von Brandschätzungen zerstört wurden, wodurch die Nutzung wichtiger Verkehrsverbindungen beeinträchtigt oder nicht mehr möglich war. Davon zeugten zahlreiche Quellen betreffs einzelner Teilstraßenzüge des Beispielstraßenzuges. In einem kurfürstlichen Befehl an den Kreisamtmann Thomas Wagner und den Amtsrentverwalter zu Leipzig, Georg Haussmann (auch Häussermann), vom 30. August 1707 hieß es unter anderem bezüglich der Teilstraßenzüge I (Leipzig – Naunhof) und II (Naunhof – Grimma), die einen Teilstraßenzug der *via regia* bildeten: „Demnach zeithero von denen Aus- und Inländischen Kauff- und Fuhrleuthen, sowohl als auch anderen, welche durch Unser Churfürstenthumb Sachßen und zugehörige Lande ihr Gewerbe und Handlung treiben, oder den Durchgang nehmen, vielfältige Klagen und Beschwerungen geführt worden, daß gemelte Straßen in schlechten Zustande, an vielen Orthen ganz grundloß, und darauf unmöglich fortzukommen wäre, auch bey gehaltenen Besichtigungen, dieselben also befunden worden; Und wir dann sorgfältige Anstalt zu machen vor nöthig erachtet, daß eine Hauptreparatur sowohl der alten privilegirten Land- und Heerstraße von Lauban über Görlitz, Budißin, Kamenz, Königsbrück, [...], Eilenburg oder Grimma biß Leipzig als auch derer übrigen in Unßern Churfürstenthumb befindlichen Hauptstraßen fördersampt vorgenommen werde, Wir auch solche nun, mehro allergnädigst bewilliget haben und berührte Straßen fördersampt in guten und tüchtigen Stand gesezet wissen wollen, [...].“⁶⁶⁵ Ein halbes Jahr nach dem Abzug der schwedischen Truppen⁶⁶⁶ und dem darauf folgenden Winter mit seinen Auswirkungen auf die durch die Truppenbewegungen bereits ruinierten Straßenkörper bemängelte in einem Brief vom 20. März 1708 der Straßenbesserer Christoph Herrmann oben genannte Straßenzüge: „Als ich einige Tage hero wegen bevorstehender Meße die Straßen besichtigt, habe ich befunden, daß solche wegen des vergangenen stets offenen und sehr naßen Winters, auch der darzu kommenden starken Fuhren, Wiesolches ieder männiglich bekannt, theils orthen so ruiniert worden, daß fast unmöglich mehr fortzukommen ist, Es erfordert [...] die höchste Nothwendigkeit, daß bey eintretendem Fruejahre die Beßerung nach möglichkeit beschleuniget, und vor die hand genommen werden möge [...].“⁶⁶⁷ In diesem Brief wurden außer der Aufforderung nach einer Besserung die entsprechenden notwendigen Arbeiten aufgelistet, „ [...], daß Erstlich die wegen oben gedachter großer Nässe und starken Fuhren, gantz [...] abschläge, auch verfallene und schadhafte

⁶⁶⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über die Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 1.

⁶⁶⁶ Der Abzug der schwedischen Truppen erfolgte am 1. September 1707.

⁶⁶⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über die Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 14.

Brücken zum ablauff des Waßers, [...], ausgeräumet und repariret werden, und daß hernach [...], die befindlichen Löcher so theils quer durch die Straßen gehen und nicht umb zu fahren sind ausgebeßert, [...]“⁶⁶⁸ werden sollen. Das drückte gleichzeitig eine in dieser Periode des kursächsischen Straßenwesens beginnende Entwicklung aus, nämlich die geforderten Ausbesserungen des Fahrbahnkörpers zu präzisieren. Ein weiteres Jahr später, am 8. April 1709, erging ein Erlass an das Amt Leipzig mit der Aufforderung, seine „Heer- und Landstraßen in guten tüchtigen Stand zu erhalten“⁶⁶⁹, wovon ein Abschnitt des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) betroffen sein musste.

Obwohl zahlreiche Anweisungen zur Straßenbesserung der ordentlichen Landstraßen erfolgten, konnten diese häufig aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht ausgeführt werden. Das Land hatte durch den schwedischen Krieg erhebliche finanzielle Einbußen von über 35 Millionen Reichsthalern⁶⁷⁰ erlitten. Vielleicht hätte ein Teil dieses Geldes zur Besserung des Straßenwesens beitragen können. Dies muss aber eine Vermutung bleiben, da bis zu dem Zeitpunkt keine feste Bestimmung über einen jährlichen Etat der landesherrlichen Kassen zum Straßenbau existierte. Noch im Jahr 1708 baten die Generalstraßenkommissarien um die Festsetzung eines solchen Etats. Sie erhielten im Gegenzug eine auf den 19. Juni 1708 datierte Anweisung, über jede Straße einen Bericht und Anschlag anzufertigen, einzureichen und daraufhin auf Resolution zu warten. Erst in einer an die Beamten und Geleitseinnehmer der Amts- und Geleitsbezirke gerichteten Generalverordnung vom 27. September 1708 wurde schriftlich festgehalten, dass die aus den Geleitseinkünften zum Straßenbau bereitzustellenden Gelder von den Geleitseinnehmern gegen Quittung an die Beamten bezahlt werden sollten.⁶⁷¹ Ob die bei der Errichtung des Kammerreglements benannte Summe von jährlich 25 000 Talern⁶⁷² für Straßenbaureparaturen wirklich bis zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung gestanden hat, ist in den schriftlichen Quellen nicht nachweisbar (s. Kapitel 9.3). Wahrscheinlich war dies nicht der Fall, denn Kursachsen hatte nach dem Nordischen Krieg erhebliche Belastungen auch finanzieller Art zu tragen. So schien der Vorschlag der Generalstraßenkommissarien vom 22. März 1710, die gebauten Straßen an gewisse Personen gegen einen zu bestimmenden Lohn zur Unterhaltung zu verdingen, zu diesem Zeitraum als utopisch. Die

⁶⁶⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über die Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 14.

⁶⁶⁹ Ebenda, 20010, Amt Leisnig Nr. 2299, Straßen- und Wegebesserung, Setzung neuer Säulen und Wegweiser, 1699-1724, Bl. 33.

⁶⁷⁰ Vgl. Groß, Reiner: Geschichte Sachsens. 3. Aufl. Dresden 2004, S. 130.

⁶⁷¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 312.

⁶⁷² Vgl. ebenda.

entsprechenden Verkehrswege mussten erst in Stand gesetzt werden, ehe ein solches Vorgehen möglich gewesen wäre. Inwieweit die Ausgaben für den Fiskus bei einer solchen Lohnzahlung geringer gewesen wären, war aus den Quellen nicht ablesbar. Der Vorschlag der Generalstraßenkommission wurde jedoch angenommen, wie der Befehl an die Generalstraßenkommissarien vom 1. Mai 1710 bewies. Demnach sollten sie die gebauten Straßenstücke an jemanden zur Erhaltung verdingen, der für diese Erhaltung zwar Lohn erhalten würde, aber für die Beschaffung der Baumaterialien und zu leistenden Dienste von Untertanen selbst aufkommen müsse. Die Lohnzahlung sollte jedoch erst nach Besichtigung der gebesserten Straßen durch die Beamten und Geleitsleute erfolgen.⁶⁷³ Am 3. Juni 1715 ergingen seitens des Kurfürsten ein Befehl zur Straßenbesserung und eine Mahnung zur Aufsicht über diese. Darin zeigte sich, dass inzwischen Personen zur Straßenerhaltung, wie 1710 gefordert, verdingen worden waren: „Ob Wir bey allen und jeden Contracten, so ueber Erhaltung derer gebesserten Strassen in Unserm Lande mit gewissen Personen geschlossen, und nebst Unserer Conformation in die Aemter zurueck gesendet worden, anbefohlen, daß denenjenigen, so die Erhaltung derer Strassen gedungen, die dafuer bewilligten terminlichen Gelder, eher nicht bezahlet werden sollen, als bis zuvor von ihnen conjunctim die Strassen jedesmahl besichtigt, und in guten tuechtigen Standte vercontrahirter lassen befunden worden, [...]“⁶⁷⁴ Im gleichen Mandat wurde darauf verwiesen, dass weder die verdingenen Personen die Straßen in Stand hielten noch die Beamten ihrer Aufsichtspflicht darüber nachkamen, „[...] die Gelder aber, dem ohngeachtet immer aus denen Aemtern bezahlet worden.“⁶⁷⁵ Eine auf den 3. Juli 1715 datierte kurfürstliche Mahnung bezüglich dieser Problematik erging z.B. an den Kreisamtmann und Amtsrentverwalter zu Leipzig und den dortigen Rat. Sie wies nachdrücklich darauf hin, dass „[...] denenjenigen so die Erhaltung derer Straßen gedungen, die dafür bewilligten terminlichen Gelder eher nicht bezahlet werden sollen, als bis zuvor von euch conjunctim die Straßen jedesmahl besichtigt, und in guten und tüchtigen Stande befunden worden, außerdem und wenn darzu Mangel sich ereignen würde, von euch die Gelder wieder ersetzt werden, auch ihr und zwar jeder in solidum vor allen Schaden und Gefahr haften und stehen sollet, [...]“⁶⁷⁶

Bezeichnend für diese Periode war das kurfürstliche Interesse an einer topographisch genauen Landesaufnahme, die auch eine genaue Vermessung der Landverkehrswege umfasste. Der Hofgeograph Adam Friedrich Zürner erhielt den kurfürstlichen Auftrag, Kursachsen neu und

⁶⁷³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 312.

⁶⁷⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 20.

⁶⁷⁵ Ebenda.

⁶⁷⁶ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 2, Die Besserung der Straßen und Wege, Bl. 110.

vollständig zu vermessen und kartographisch aufzunehmen. Ziel dabei war, die Anfertigung eines Prachtatlas der sächsischen Lande.⁶⁷⁷ Die zweite kursächsische Landesvermessung⁶⁷⁸ erfolgte von 1712 bis 1730 unter der Leitung von Zürner. Er wandte eine von ihm neu entwickelte Messmethode an, die erstmals eine genaue Vermessung der Landverkehrswege ermöglichte. Für eine Vermessung dieser Wegstrecken hatte Zürner den sogenannten geometrischen Wagen entwickelt, der zwei Hinterräder mit dem Umfang einer Dresdner Rute (ca. 4,5 m) besaß. Der Ablauf der Räder wurde über ein Schneckengetriebe auf ein Zählwerk übertragen. Damit konnte die zurückgelegte Entfernung über die Anzahl der Umdrehungen eines Wagenrades ermittelt und an dem Zählwerk abgelesen und registriert werden. Das sogenannte fünfte Rad am Wagen, ein Handradwegemesser mit Zählwerk, ermöglichte erstmalig auch die Vermessung unbefahrbarer Wege. Im Verlauf seiner Arbeiten konnte Adam Friedrich Zürner – bis auf einige unbedeutende Nebenstrecken – alle kursächsischen Landverkehrswege vermessen. Er hatte mit seiner Messmethode die Grundlage für die erste genaue und umfassende Vermessung der kursächsischen Landverkehrswege geschaffen, in deren Ergebnis bereits 1718 die „NEUE CHUR SAECHSISCHE POST CHARTE [...]“⁶⁷⁹ entstand. Die Zürnischen Einzelkarten wurden aufgrund der militärischen Geheimhaltung und eintretender Verzögerungen erst 1756 von Peter Schenk für den geforderten Prachtatlas, den Atlas Augusteus, gestochen.

In dieser Periode erhielt das Postwesen eine besondere Bedeutung, die prägend für das Straßenbild der Poststraßen wurde. Diese Tatsache steht in engem Zusammenhang mit den Zürnischen Arbeiten zur zweiten kursächsischen Landesvermessung. In einem Erlass an die landesfürstliche Kammer wies der Kurfürst Friedrich August I. die Errichtung steinerner Postdistanzsäulen an.⁶⁸⁰ Am 1. November 1721 erging der Befehl zur Setzung der steinernen Meilensäulen im gesamten Kurfürstentum und den incorporierten Landen⁶⁸¹, dem 1722 weitere Aufrufe folgten.⁶⁸² Ursprünglich war das kurfürstliche Anliegen, Meilensäulen wie die vorhergehenden Holzsäulen an allen Fahrstraßen zu errichten. Dies wurde jedoch nicht zuletzt durch den Widerstand der Städte und Grundbesitzer, die die Kosten für eine Säulensetzung selbst auf-

⁶⁷⁷ Vgl. Zürner, Adam Friedrich: Atlas Augusteus der Chursächsischen Lande. Amsterdam 1756.

⁶⁷⁸ Durch die zweite kursächsische Landesvermessung sollte die erste kursächsische Landesvermessung (1586-1634), die durch den Dreißigjährigen Krieg nicht beendet werden konnte, abgeschlossen werden.

⁶⁷⁹ Zürner, Adam Friedrich: NEUE CHUR SAECHSISCHE POST CHARTE [...]. 1. Ausgabe [Dresden 1718].

⁶⁸⁰ Schramm, Carl C.: Saxoniam monumentis Viarum illustrata. Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilen-Säulen. Wittenberg 1726, S. 291.

⁶⁸¹ Als incorporierte Lande zählten die Ober- und die Niederlausitz, die Grafschaften Mansfeld und Henneberg, die Schönbürgischen Lande und die Gebiete der Nebenlinien Merseburg und Weißenfels.

⁶⁸² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 3, 34 und 41.

bringen mussten, fallen gelassen und auf die Haupt- und Poststraßen beschränkt. Die neu zu setzenden steinernen Säulen wurden wichtige Straßenmarkierungen für die Verkehrsteilnehmer, an denen sie Informationen wie Entfernungsangaben ablesen konnten. Gegenwärtig sind sie teilweise als Kulturlandschaftselemente noch auffindbar (s. Kapitel 9.2.2). Außer an ihren Standorten an den Straßenzügen außerhalb der Ortschaften, wurden sie in fast allen Städten als Torsäulen vor den Stadttoren oder als Marktsäulen auf den Marktplätzen errichtet. Die Hauptsetzungsperiode erstreckte sich in dem Zeitraum von 1721 bis 1742.⁶⁸³ Die Säulensetzungen geschahen unter der Leitung und nach Vermessungsunterlagen des Land- und Grenzkommissars Adam Friedrich Zürner, die im Verlauf der zweiten kursächsischen Landesvermessung entstanden sind. Zahlreiche schriftliche Quellen, die von Verordnungen zur Setzung der Säulen, Bauart, Herstellung, zu Standorten, Arten, Baustoffen und Kosten der Säulen, über die Vermessungsunterlagen zu den Poststraßen bis zu Festlegungen und Streitigkeiten bezüglich der Säulenaufstellungen an einzelnen Standorten reichten, sind in den Archiven überliefert. Stellvertretend sei in diesem Zusammenhang die „Acta, die Setzung der steinernen Distanz-Post- und Meilen-Säulen auch hölzerner Wegweiser im vormaligen Churfürstenthum Sachsen betreffend“⁶⁸⁴ (Zeitraum von 1721 bis 1735) erwähnt. Als bedeutende kartographische Quellen zu diesem Vorgang zählten die sogenannten Zürnischen Postkarten (s. Kapitel 5.1). Gegenwärtig sind von den historischen Wegbegleitern als Kulturlandschaftselemente und Relikte zur historischen Verkehrswegeforschung rund 145 Säulen erhalten. Dabei handelt es sich aber nicht durchgehend um die Originale. Aufgrund des umfangreich überlieferten Quellenmaterials konnten verschwundene Säulen nachgebaut und aufgestellt werden. Was deren heutige Standorte betrifft, so sei darauf verwiesen, dass sie – aus unterschiedlichen Gründen – nicht mehr in jedem Fall mit den Originalstandorten übereinstimmen. Für den Nachbau und die Aufstellung ist die Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V. besonders hervorzuheben. Außerdem informiert die Dauerausstellung im Osterzgebirgsmuseum Schloss Lauenstein umfangreich über die Meilensäulen. Die „Nachricht Zu den, allergnaedigst anbefohlener maaßen, in Kupffer gestochenen und zur Distribution einzurichtenden Post- und Distanz-Saeulen-Rissen, [...]“⁶⁸⁵ gab genaueste Angaben zu den Säulen, z.B. zu deren Abstufung (s. Abbildung 30).

⁶⁸³ Bis 1733 war die Säulensetzung auf allen wichtigen Straßen abgeschlossen. Säulensetzungen fanden vereinzelt noch bis 1783 statt.

⁶⁸⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 152, Loc. 34 331, Die Setzung der steinernen Distanz-, Post- und Meilen-Säulen auch hölzerner Wegweiser im vormaligen Churfürstenthum Sachsen, 1721-1724 (=unpaginiert).

⁶⁸⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748.



Abbildung 30

Historische Säulenarten des Postwesens (Ausschnitt)⁶⁸⁶

A Postdistanzsäule auch Große Säule, B Halbmilensäule, C Ganzmilensäule, D Viertelmeilenstein

Die Nachricht unterschied in Säulen „I. Vor die Thore der Städte“⁶⁸⁷ und in Säulen „II. Auff die ordinären Post-Strasen“⁶⁸⁸. Erstere waren die Torsäulen an den Stadttoren, die die Bezeichnung „Große Säule“⁶⁸⁹ trugen. Bald wurden diese Torsäulen zu Marktsäulen variiert. Der Grund war die Festlegung, dass die Aufstellung einer Säule von der jeweiligen Stadt bezahlt werden musste. Zur Geldeinsparung wurde dann jeweils eine Säule auf dem Markt errichtet, anstatt je einer vor den Stadttoren. Ab 1728 war dies ausschließlich der Fall. Die unter II. erwähnten Säulen unterschied die Quelle in: „Gantze Meilen-Säule auff die Meile Zwey Stunden oder 2 000 Ruthen. ½Meilen- oder Stunden-Säule die Stunde zu 1 000 Ruthen. ¼Meilen- oder halbe Stunden-Säule auff 500 Ruthen zwischen gantzen und halben Meilen-Säulen fallend.“⁶⁹⁰ Daraus spiegelte sich bereits die Art der Säulensetzung wider. Sie resultierte aus der Einsetzung je eines nummerierten Holzpfahls im Abstand von jeweils 500 Ruthen bei der Straßenvermessung.⁶⁹¹ Diese Holzpfähle bildeten die Grundlage für die Säulensetzung, wie in folgendem Wortlaut des kurfürstlichen Befehls vom 19. September 1721 deutlich wurde: „So ist hiermit Unser Befehl, ihr wollet von allen in des eures anvertrauten AmtsGraentzen ausgemessenen Post-Straßen, und darauff gemachten, und durch die darzu gegebenen Bothen

⁶⁸⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 20.

⁶⁸⁷ Ebenda, Bl. 20.

⁶⁸⁸ Ebenda.

⁶⁸⁹ Ebenda.

⁶⁹⁰ Ebenda.

⁶⁹¹ Das von Zürner bei seiner Landesvermessung benutzte Ruthenmaß war das der in Dresden verwendeten Einheiten. Dementsprechend betrug 1 Meile = 2 000 Dresdner Ruthen = 16 000 Dresdner Ellen (1 Dresdner Elle = 56,638 cm) = 2 Wegstunden = 9,062 km, ½Meile = 1 000 Dresdner Ruthen = 1 Wegstunde = 4,531 km, ¼Meile = 500 Dresdner Ru-

eingeschlagenen Pfloetze, und nachmahls zumachenden Gruben, eine vollkommene Nachricht und Registratur, wobey allezeit, auf wessen Grund und Boden iede Marque faellt, sowohl in Ansehung des Besitzes, als der Gerichts-Obrigkeit, mit anzumercken, zu Unserer Cammer einsenden, nichtminder auff was Arth die, zu denen zu setzenden Post-Säulen, wie sie Unser Land- und Craentz-Commissarius Zuerner angeben wird, benoethigten Steine am bequemsten dahin zu bringen, ingleichen aus was für nahe gelegenen Stein-Brüchen die darzu dienlich 5. biß 6. Ellen lange Stücken zu haben, euch erkundigen, und in Unserm Ambt, [...], auff derer Ambts-Unterthanen, auff deren Grund und Boden sie zu stehen kommen, Unkosten, solche fertigen und aufrichten lassen.“⁶⁹²

Man erkannte, dass nicht nur die Städte für die Säulensetzung finanziell aufkommen mussten, sondern jeder Untertan auf dessen Besitz eine solche Säule gesetzt wurde. Ausgangspunkte der Säulensetzung waren immer die Städte, die Standort einer sogenannten Großen Säule waren. Nach 500 Ruten (= ¼Meile) wurde der sogenannte Viertelmeilenstein mit der Reihenummer 1 platziert, ihm folgte nach weiteren 500 Ruten die sogenannte Halbmeilen- oder Stundensäule mit der Reihenummer 2, weiter 1 500 Ruten von der Großen Säule entfernt, befand sich wieder der Standort eines Viertelmeilensteins mit der Reihenummer 3, und nach 2 000 Ruten Entfernung von dem Ausgangspunkt der Großen Säule folgte mit der Reihenummer 4 eine Ganzmeilensäule. Fortlaufend wurde diese Reihung vorgenommen und fand erst bei der nächsten Stadt, die wiederum eine Große Säule erhielt, ihre Unterbrechung. Schriftlich überliefert sind in den Nachrichten über die Post- und Distanzsäulen außerdem ausführlichste Angaben nebst Skizzen über die Herstellung und die Bauart der Säulen. Zu den Großen Säulen mit einer Gesamthöhe von 4,53 m, die auf einem Fundament stehend, einen sich aus Sockel, Postament und Postamentsbekrönung zusammensetzenden Unterbau besaßen, auf welchem auf einer Zwischenplatte der Schaft, das Wappenstück und die Spitze angebracht waren, hieß es: „[...] wird eine grosse steinerne Post- und Distanz-Saeule, an der [...] daselbst angewiesenen [...] Stelle gesetzt, [...] welche die Wappen und ornamenta mit dem Koenigl. Nahmen [...] wie auch die auf dem Rande stehende Distanz-Schriftt nebst der Jahres-Zahl und Post-Horn [...] bekoemmt.“⁶⁹³ Unterschiede zwischen Tor- und Marktsäulen waren: Die Torsäulen zeigten meist nur zwei Inschriftenseiten mit Distanzschriften und einer darun-

ten = ½Wegstunde = 2,2655 km. – Vgl. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996, S. 29.

⁶⁹² Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 1.

⁶⁹³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 61.

ter angebrachten Jahreszahl (Anfertigungsjahr) sowie darunter das Posthorn als Zeichen des Postwesens, die Marktsäulen besaßen dagegen meist drei oder vier derartige Inschriftenseiten. Wenn sich eine schriftfreie Seite auf den Säulen befand, dann war die Jahreszahl der Entstehung, das Posthorn und bei Torsäulen der Standort als Kürzel an dieser befestigt. Ein Beispiel für solches ist z.B. die Abkürzung Th. L für Leipziger T(h)or. Außerdem trugen die Torsäulen das sächsisch-polnische Doppelwappen über Eck meist nur einmal, die Marktsäulen dagegen zweimal. Über die Inschriften berichtete oben benannte Quelle: „[...] mit teutschen Buchstaben einzuhausenden Distanz-Schriften, lauffen die auf einer Seite unter einander geschriebene und numerirte Stationes auf einer Strasse nacheinander fort, biß an die Graentze, oder einen andern Haupt-Ort oder Stadt, und wo sich die Strassen und Ruthen theilen, wird eine Abtheilung durch eine Linie gesetzt und die vor den Stationen stehende Numer zeigt die Zahl oder Ordnung der Stationen oder Abwechslungen von dasigem Orte an, wo die Säule stehet, daß man siehet, bey welcher Station sich die Route theilet, oder wo sie von voriger Strasse abgethet.“⁶⁹⁴ Dieser Wortlaut spiegelte die Ausgefeiltheit des kursächsischen Poststraßennetzes und dessen verkehrsorientierten Einrichtungen, den kursächsischen Distanzsäulen, wider. Genaue schriftliche Festlegungen waren auch über die Ganz- und Halbmeilensäulen und die Viertelmeilensteine aufzufinden. Die obeliskartigen Ganzmeilensäulen thronten auf einem niedrigen Fundamentsockel. Sie besaßen keinen Wappenteil und waren 3,75 m hoch. Sie trugen die Initialen AR⁶⁹⁵ auf dem Mittelstück in Fahrtrichtung sowie den Namen der nächsten Poststation bzw. Stadt und deren Entfernung. Darunter befanden sich die Jahreszahl der Anfertigung und das Posthorn. Die Rückseite wies einen Ortsnamen und die Entfernung in der Gegenrichtung auf. Auf der der Straße zugewandten Seite stand außerdem die Reihennummer. Die rund 3 m hohen Halbmeilensäulen thronten auf einem niedrigen Sockel, ihr Schaft verbreiterte sich zunehmend nach oben. Abgeschlossen wurde dieser durch eine Deckplatte, die einen Aufsatz mit einer dachförmig abgeschrägten Spitze trug. Die Beschriftung glich der der Ganzmeilensäulen, teilweise waren mehrere Ortsangaben angegeben. Die rechteckförmigen Viertelmeilensteine, auch als Viertelmeilensäulen bezeichnet, waren ca. 1,13 m hoch.⁶⁹⁶ Sie standen auf einer Fundamentplatte und trugen eine satteldachförmige flache Abschrägung. Die Beschriftung setzte sich aus den Initialen AR, der Jahreszahl ihrer Anfertigung und dem Posthorn zusammen. An der Schmalseite trugen sie eine ungeradzahlige Reihennummer.⁶⁹⁷

⁶⁹⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 61.

⁶⁹⁵ AR = Augustus Rex.

⁶⁹⁶ Je nach Fundamenthöhe konnten sie bis 1,70 m erreichen.

⁶⁹⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 19 und 61-64.

Die Nutzung der als Poststraßen bezeichneten, von den Posten befahrenen Straßenzüge vollzog sich nicht, wie in der „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, [...]“⁶⁹⁸ behauptet, ausschließlich durch die Posten. Da diese Straßen größtenteils mit den bedeutenden Fernstraßen bzw. deren Teilstraßenzügen identisch waren, musste es für alle Verkehrsteilnehmer möglich gewesen sein, auf den sogenannten Poststraßen zu verkehren. Dies bewiesen z.B. Angaben in schriftlichen Quellen, in denen für einen Straßenzug die Bezeichnung „Post- und ordentliche Landstraße“ parallel genannt wurde, sowie Vergleiche von Bezeichnungen in historischen Karten, in denen eine ordentliche Landstraße auch die Beschriftung als Poststraße trug. Als logisch erscheint, dass in den Quellen zum Postwesen selbst die Namensgebung der Poststraßen überwog, da nur sie für das Postwesen von Bedeutung waren. Für das allgemeine Straßenwesen mussten dementsprechend die Bezeichnungen parallel existieren. Den Nutzern dieser Straßenzüge waren die Distanzsäulen der Post von Vorteil, denn sie informierten – wie nie zuvor im kursächsischen Straßenwesen – über den Verlauf der Straßen und die zurückzulegenden Distanzen zwischen den Städten oder anderen Hauptorten. Das Postwesen hatte somit im wahrsten Sinne des Wortes einen „wichtigen Meilenstein“ für das kursächsische Straßenwesen und für die Nachwelt eindrucksvolle Quellen und Denkmale zur sächsischen Post- und Verkehrsgeschichte geschaffen (s. Kapitel 9.2.2). Diese am Beispielstraßenzug befindlichen originalen oder nachgebildeten Kulturlandschaftselemente fasst Anlage 11 zusammen.

Weiterhin erfolgten in dieser Periode kurfürstliche Erlasse zur Straßenräumung. Dazu gehörte das kurfürstliche „Rescript zur Räumung der Straßen von hohen Bäumen, Sträuchern und Gestrüpp“ vom 3. März 1725. Sein Wortlaut verdeutlichte das Bewusstsein, dass diese natürlichen Faktoren den nicht im Kunstbau errichteten Straßenkörper wesentlich schädigten, indem sie das Abtrocknen desselben verlangsamten und durch schnelleres Einfahren die Fahrbahnzerstörung beschleunigten: „Welchergestalt unterschiedene Hauptstraßen, so durch Unsere und derer von Adel, auch anderer untertahnen Waldungen und Gehoeltze gehen, mit hohen Bäumen, Sträuchern und Gestrippen dergestalt verwachsen, daß weder die Sonne durchscheinen, noch die Luft durchstreichen, und die Straße trocken kann, wodurch denn nicht nur die Naesse desto laenger drinnen bleiben, und die Strassen um so viel eher eingefahren werden muessen, sondern auch denen Reisenden, allerhand Ungelegenheit daraus entste-

⁶⁹⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 320.

het, und dahero eine Raemung hoechstnoethig ist, [...].⁶⁹⁹ Außerdem wurden wiederholt Erlasse ausgesprochen mit der Feststellung der nichterfolgten Straßenreparatur, mit Mahnungen zur Einhaltung der bisher erlassenen Straßenmandate und somit der Aufgabe der Instandsetzung der Straßen nachzukommen.⁷⁰⁰ So hieß es z.B. in dem Generalbefehl vom 31. Januar 1731: „Demnach einige Zeit daher die Reparaturen der Landstraßen, ein und anderer Ursachen halber, an theils Orten entweder gaentzlich unterblieben, oder doch nicht dergestalt, als es wohl die Nothwendigkeit erfordert, bewerkstelliget werden moegen und dahero die Wege hin und wieder ziemlich eingegangen und schadhafft sind; So wollen Wir zwar, daß solche vorjetzo wieder zum Besten des Commercii, und bequemern Fortkommen derer Reisenden, in tuechtigen stand gesetzt, und darinnen, mittelst nöthiger Besserung, und deshalb von Unsern verordneten Straßen-Commissarien zu führende fleißigen Obsicht, auch oeffteren Bereutung dererselben von denen in denen Aembtern befindlichen Gleits-Ausreutern in Zukunft ohnnachbleibend erhalten werden, die erforderlichen Anstalten vorgekehret, iedoch darbey auch allen überflueßigen Aufwand sowohl an Bau-Materialien, als Geld-Kosten, vermieden wissen [...].“⁷⁰¹ Erstmals wurde in einem Befehl zum Straßenwesen so deutlich zur Sparsamkeit von Baumaterialien und Finanzen, z.B. bei der Lohnzahlung, aufgerufen. Das kann als Hinweis auf einen verschwenderischen Umgang mit den Baumaterialien und den Finanzen gesehen werden. Letzteres beweisen die oben aufgelisteten Beispiele zur Auszahlung von Geldern an Beamte, ohne dass diese ihren Pflichten nachgekommen waren. Die Verschwendung der Baumaterialien musste nicht beim Bau geschehen sein. Es lagen schriftliche Quellen über deren Anweisung und Bereitstellung vor, während diese Baumaterialien aber gleichzeitig nie verbaut wurden.⁷⁰² Bei Holz führte dies z.B. durch langes Liegenbleiben zum Verrotten, wodurch keine andere Nutzung mehr möglich war. Diese Nachlässigkeiten, die anscheinend desolaten Zustände von Befehlsausführungen durch die Untertanen und der Beamten, die wirtschaftliche und finanzielle Situation des Kurfürstentums nach dem Schwedischen Krieg, aber auch das sich langsam entwickelnde Bewusstsein der Notwendigkeit eines geregelten Straßenwesens für Wirtschaft und Politik sowie die Haltung der Entwicklungstendenzen im internationalen Straßenwesen mussten zu den weiteren Inhalten dieses Befehls geführt haben. Erstmals wurde auch eine genaue Bestandsaufnahme und Einschätzung der zu reparierenden Strecken auf den Heer- und Landstraßen und deren Längen, des Zeitraumes einer notwendigen Reparatur sowie der dafür aufzubringenden notwendigen Kosten gefordert:

⁶⁹⁹ Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 53.

⁷⁰⁰ Vgl. ebenda, Sp. 54-57.

⁷⁰¹ Ebenda, Sp. 57.

⁷⁰² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2300, Leisniger Brückenbau, 1660-1672, Bl. 24.

„[...] verlangen aber zufoerderst, [...], wie eigentlich die in dem euch anvertrauten Ambte befindlichen Heer- und Land-Straßen beschaffen? Benachrichtiget zu seyn, und befehlen daher, ihr wollet die auf denenselben anzutreffenden schadhafften Orte in Augenschein nehmen, solche in eine, in zwey Classen nehlich: 1. Derer im itzlauffenden Jahr unvermeidlich zu reparirenden und 2. Derer noch eine Zeitlang haltbaren, und erst in kuenfftigen oder denen nachfolgenden Jahren einer Besserung beduerffenden, einzutheilende Specifikation bringen, bey einem ieden Orte die Laenge derer Ruthen, auch wie breit der Damm darauff zu machen noethig sey? Anmercken, die zu denen unumgaenglich zu repariren noethigen Flecken erforderlichen Kosten auffs genaueste ueberschlagen.“⁷⁰³ Die in dem Befehl postulierten Spezifikationen ließen sich in den Quellen jedoch erst mit Datierungen ab dem Beginn der nächsten Periode auffinden. Der Generalbefehl von 1731 enthielt außerdem detaillierte Angaben zur praktischen Ausführung der Straßenreparaturen selbst. Seit dieser Periode waren sie erstmals Inhalt kurfürstlicher Erlasse (s. Kapitel 9.5). Die Inhalte des Befehls von 1731 und die darin verlangten, an das kurfürstliche Kammerkollegio einzusendenden Spezifikationen bildeten erste Planungsgrundlagen im kurfürstlichen Straßenwesen. Ihrer praktischen Umsetzung und somit einer Aufwertung des Straßenwesens standen am Ende der Periode jedoch weiterhin verbreitet die Ignoranz der Untertanen auf kurfürstliche Erlasse und auf Anordnungen der ihnen übergeordneten Personen entgegen. So erließ der sächsische Kurfürst am 7. Juni 1736 ein geschärftes „Mandat wider der prozessualischen Weitläufigkeiten in Kammersachen“: „[...] die tägliche Erfahrung lehre, und Wir daher mißfaelligst empfinden, daß Unsere Creyß-Haupt-Leuthe, Land-Cammer- und andere Raethe, auch Beambten in Cammer-Sachen, wenn sie die in Unserm hoechsten Rahmen aus Unserm Cammer-Collegio ergangenen Verordnungen expediret, oder sonst Unser Befugniß pflichtmäßig beobachtet, von widerspenstigen Untertanen sowohl in Sachen, da deren Schuldigkeit gantz evident, als auch in Kleinigkeiten rechtlich beklaget, in weitlaeuftige Prozesse gezogen, und hierdurch unterm Schein des Rechts Unsere offenbahre Gerechtsame so gar in Zweifel gezogen worden, [...]“⁷⁰⁴ Der Inhalt des Mandats demonstrierte nachdrücklich, dass nicht nur der Umsetzung von Befehlen bezüglich des Straßenwesens nicht nachgekommen wurde, sondern allgemein der Gehorsam der

⁷⁰³ Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 57.

⁷⁰⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5188, Straßenbauwesen, 1737-1739, Bl. 60 und 61.

Untertanen nicht zum Besten stand: „Gleichwie Wir nun das gnaedigste Vertrauen zu Unsern saembtlichen Unterthanen fassen, es werden dieselben sambt und sonders sich hiernach allenthalben gehorsamst achten, aller Widerspenstigkeit, Ungehorsames, Aufwiegelung und Unfugs sich enthalten, [...] und deme, was in obgedachten Cammer-Sachen aus Unserm Cammer-Collegio anbefohlen wird, allergehorsamste Folge zu leisten [...].“⁷⁰⁵ Diese Periode endete somit mit ersten Ansätzen der Entwicklung eines planmäßigen Straßenwesens, deren Realisierungen in der Praxis aber erhebliche Entwicklungsschritte erforderten.

9.2.4 Periode vom 13. August 1737 bis zum 18. April 1763

Diese Periode prägten zahlreiche Versuche eine Besserung des Straßenwesens zu erreichen. Von Bedeutung war dabei das Mandat vom 13. August 1737.⁷⁰⁶ Sein Hauptinhalt bildete die Regelung der Straßenbaupflichten. Dies war ein wichtiger Punkt, da sich bisher durch unklare Abgrenzungen zahlreiche Personen dem Straßenbau entzogen. Ab dem Mandat existierten folgende klare Festlegungen:

„I.) Zu Bau- und Reparatur derer durch die Dörffer gehenden Straßen, ingleichen zu Stücken sämmtlicher Gerichts-Obrigkeiten, wes Standes und Beschaffenheit auch solche seyn, nebst allen mittel- und unmittelbaren Unterthanen, ohne Unterschied adigiret,

II.) Zu dem Straßen-Bau außerhalb denen Dörffern, die, die Gleits-Freyheit deßwegen geniessenden Amts- und andern Unterthanen, die Spann- und Hand-Dienste zu leisten, da nöthig, durch ernste Zwangs-Mittel, angestrenget, und pro

III.) Die übrigen Unterthanen, so sich keiner Gleits-Immunitaet zu erfreuen haben, in Ansehung des dem Publico daraus erwachsenden Nutzens, allein zu einem billigmäßigen Mitleydenheit bey der Straßen-Bau-Dienstleistung, auch allenfalls, gegen Vergnügung eines jährlichen Äquivalents an Gelde, gezogen werden; [...].“⁷⁰⁷

Trotz dieser klaren Zuständigkeitsregelungen zur Straßenreparatur, schienen die straßenbaupflichtigen Kommunen und Untertanen ihrer Pflicht nicht intensiv oder gar nicht nachzugehen. Aufgrund dieses Missstandes berichtete z.B. der Straßenbauschreiber beim Amt Leisnig am 28. November 1737 über Abschnitte der Teilstraßenzüge IV (Leisnig – Hartha) und

⁷⁰⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5188, Straßenbauwesen, 1737-1739, Bl. 62.

⁷⁰⁶ Vgl. Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 58/59.

⁷⁰⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31.

V (Hartha – Waldheim): „[...] das Pflaster in der Stadt Leißnig, als auch die Straße vom Ober-Thor nach Waldheim zu, so beydes in sehr schlechtem Stande, repariret und gebeßert werden möchte, dieses aber bis dato nicht erfolgt, [...]“⁷⁰⁸ Es mussten zur Beseitigung dieses Problems weitere Erlasse mit Mahnungen zur Straßenunterhaltung folgen. Ein an die Landkammerräte gerichteter Erlass vom 24. März 1739 ergänzte z.B. das Generale vom 13. August 1737 dahingehend, dass „nicht nur diejenigen Orte, welche allernechst an denen Strassen gelegen, sondern auch alle andere innerhalb des Meilen Bezircks befindlichen Dorffschafften und Besitzere zu Reparir- und Erhaltung derselben angehalten [...]“⁷⁰⁹ Dabei sollte die Leistung bei den Reparaturarbeiten nach den besitzenden Hufen geschehen: „[...] hinlaengliche Anzahl Dienste von denen Unterthanen uebernommen jedoch hierbey niemand von dem andern beschwehret, sondern allenthalben eine billigmaeßige Proportion und Gleichheit nach Anzahl der Hufen und anderer concurirenden Umstaende beobachtet, [...]“⁷¹⁰ Diese Festlegung brachte zahlreiche Widerstände der Untertanen mit sich. Von der Regelung fühlten sich vorherrschend die Besitzer benachteiligt, die zwar eine größere Anzahl Hufe Land besaßen, welches aber in geringerer Strecke an den Verkehrsweg angrenzte.

Weiterhin wurden die Landkammerräte und die Geleitskommissare in den Erlassen von 13. August 1737 und vom 24. März 1739 angewiesen, Berichte über den erfolgten Straßenbau und die Mängel an die Kammer einzusenden.⁷¹¹ Das bewies die Verantwortlichkeit der Landkammerräte und der Geleitskommissarien über den Straßenbau auch für diesen Zeitraum. Das gesamte Rechnungswerk wurde von den Beamten besorgt. Zur Erstellung der geforderten Straßenberichte beging eine Straßenkommission, der unter anderem der Landkammerrat, der Kommissionsrat, der Amtsverwalter, der Straßenbauschreiber und der Protokollant angehörten, den entsprechenden Landverkehrsweg.⁷¹² Betrachtet man den Zeitraum von 1738 bis 1747, ist bezüglich des Beispielstraßenzuges die größte Anzahl der geforderten Straßenberichte für die in den Ämtern Leipzig, Leisnig und Rochlitz verlaufenden Teilstraßenzüge überliefert.⁷¹³ Aufgrund dieser Straßenberichte wurden seitens des Kurfürsten bestimmte Summen

⁷⁰⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738-1740, Bl. 8.

⁷⁰⁹ Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 58.

⁷¹⁰ Ebenda, Sp. 59.

⁷¹¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31; Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 59.

⁷¹² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738-1740, Bl. 55.

⁷¹³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2323, Reparatur der Muldenbrücke zu Leisnig und hierzu geleisteter Beitrag der Kirche, 1694; ebenda, Amt Leisnig Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745; ebenda, Amt Leisnig Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738-1740; ebenda, 20017, Amt

für die durchzuführenden Reparaturarbeiten an die Ämter angewiesen, wie unter anderem ein Schreiben an den Landkammerrat von Schönberg und den Geleitskommissar Friedrich bezüglich der Straßenreparatur im Amt Leisnig vom 3. März 1742 ausdrückte: „Wir haben aus eures unterm 20sten Jan. ietzlauffenden Jahres erstatten gehorsamsten Bericht, bey Reparirung derer zum Straßen-Bau [...] erforderten Geld-Kosten [...] dem Amte Leißnig Vierzig Thaler – auf gegenwärtiges Jahr zutheilen auch dieserhalb [...] an Unsre Renth-Cammer, [...] die nöthige Verfügung ergehen lassen.“⁷¹⁴

Nach den kurfürstlichen Erlassen von 1737 und 1739 gab es weiterhin Mahnungen zur Straßenbesserung. Dies war Anlass für die vorliegende Untersuchung, durch einen Vergleich der Schreiben und Straßenberichte zu extrahieren, welche geforderten Reparaturen eine Aus- oder Nichtausführung erfuhren. Aufgrund der jährlich überlieferten Quellen wurde dafür die Auswahl der im Amt Leisnig verlaufenden Strecken der Teilstraßenzüge IV (Leisnig – Hartha) und V (Hartha – Waldheim) getroffen.⁷¹⁵ Bezogen wurde sich dabei auf den Zeitraum von 1741 bis 1747. So hieß es z.B. 1741: „Die nacher Waldheim von Leißnig gehende Straße betr. Hätte E. E. Rath alhier das mit Stein [...] zu überführende Stück bereits vor 2. Jahren überfahrn lassen sollen, es wäre aber nicht geschehen, so bald als es der Weg zu ließe, daß die Überführung geschehen könnte, wollt er der Straßenmeister solches melden.“⁷¹⁶ Aus diesem Wortlaut zeigte sich, dass der bereits vor zwei Jahren geforderte Bau nicht getätigt worden war, obwohl er zudem 1741 angemahnt wurde: „Hat E. E. Rath in Leißnig, die Straaße nach Waldheim zu, so weit Gottes Acker gehet mit hartten Stein [...] zu überführen, [...]“⁷¹⁷ Weiter hieß es, es sind „[...] 15. Ruthen lang aber übern Sandgraben naus in Hauptbau zu bringen [...]“⁷¹⁸ Aber auch das war ein Jahr später nicht passiert, wie die vorwurfsvolle Ermahnung ausdrückte: „So viel aber den übern Sandgraben nöthigen Hauptbau anbelangende könnten wohl die auf dieses Jahr eingesetzten 15. Ruthen wohl nicht auch mahl in Stand gesetzt werden, [...]“⁷¹⁹ Im Jahr 1742 tauchte diese Forderung bezüglich der Straße nach Waldheim nicht mehr auf, woraus geschlussfolgert werden konnte, dass der Bau fertig war.⁷²⁰ Ein Jahr später wurde ein neuer

Rochlitz Nr. 881, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1742-1746; ebenda, 20017, Amt Rochlitz Nr. 1247, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1739-1742.

⁷¹⁴ Ebenda, 20010, Amt Leisnig Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745, Bl. 89.

⁷¹⁵ In den Quellen wurde anstatt der hier vorgenommenen Streckenunterteilung Leisnig – Hartha, Hartha – Waldheim immer die Streckenführung Leisnig – Waldheim genannt.

⁷¹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745, Bl. 8.

⁷¹⁷ Ebenda, Bl. 5.

⁷¹⁸ Ebenda.

⁷¹⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745, Bl. 8.

⁷²⁰ Vgl. ebenda, Bl. 86.

Mangel und die Forderung zu dessen Besserung kundgetan: „[...] auf der Straße von Leißnig nach Waldheim und ins Gebürge beym Vorwercke Queckhain und der Gemeinde ein sehr böses Stück Straße, auf welchen sehr nöthig die tiefen Gleise mit kleinen Steinen auszusetzen.“⁷²¹ Die Forderung gleichen Inhalts erging ein Jahr später und nochmals 1745: „Auf der Straße von Waldheim nach Leißnig [...] hat Hanß Sänger von Waldheim nach Leißnig ein böses Stück Straße an seinen Feldern bey der Linde mit Steinschutt überführen sollen welches bis dato noch nicht geschehen ist, [...]“⁷²² Es schien, dass die genannte auszubessernde Strecke nur ein Teil der 1743 angemahnten war, weil diese Aufforderung inzwischen den Bauverantwortlichen namentlich benannte. Über welche Strecke die Felder von Hans Sänger an die Straße anrainten, konnte in den Quellen nicht nachvollzogen werden. Außerdem wurde 1745 für Leisnig gefordert, „[...] das Steinpflaster, an Nieder-Thor aufzubrechen und wieder in tüchtigen Stand zu setzen, wie denn [...] was an Schloßberge annoch zu repariren [...], wollens zu veranstalten [...]“⁷²³ Es handelte sich dabei um eine neue Forderung zur Straßenreparatur, die jedoch außer der Schlossbergausbesserung in dem Jahr nicht mehr vorgenommen worden zu sein schien, da ein Jahr später eine nachdrücklichere Forderung gleichen Inhalts erging: „Ernstlich ist das Steinpflaster vorn Nieder-Thor auf zu brechen und wieder zu pflastern [...]“⁷²⁴ Außerdem wurde 1746 die Feststellung getroffen, dass die „Queckhayner haben in den hohlen Weg die Löcher mit Steinschutt auß zu füllen, und die Abschläge und Waßerläuffe zu heben.“⁷²⁵ Diese Forderung erging ein Jahr später nochmals, auch sie schien dementsprechend nicht ausgeführt worden zu sein, das Postulat nach einer Neupflasterung am Leisniger Niedertor hingegen wahrscheinlich schon.⁷²⁶ Sie wurde zumindest nicht wiederholt angemahnt, was als Indiz für eine ausgeführte Straßenbesserung gewertet werden konnte. Trotz der entsprechenden Maßnahmen zur Straßenbesserung musste, wie vorhergehendes Beispiel teilweise zeigte, seitens des Kurfürsten ständig zu den Straßenreparaturen gemahnt werden.

Ein neuer Blickwinkel fiel auf den Aspekt der Ausführung der Straßenbauten, die größere Einheitlichkeit erhalten sollten. Als Verantwortlicher für eine allgemeine Oberaufsicht wurde am 15. Juli 1755 der Major Johann Gottlieb Fleischer als Oberstraßenintendant eingesetzt. Eine Verfügung vom 25. Juli 1755 regelte seine Pflichten, er war dem Kammerdirektorio un-

⁷²¹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745, Bl. 173.

⁷²² Ebenda, Bl. 8.

⁷²³ Ebenda.

⁷²⁴ Ebenda, Bl. 33.

⁷²⁵ Ebenda.

⁷²⁶ Vgl. ebenda, Bl. 45 und 46.

mittelbar untergeordnet, den Straßenkommissionen koordiniert und mit ihnen sämtlichen Straßenbauaufsehern und Straßenmeistern vorgesetzt (s. Kapitel 9.4).⁷²⁷

Infolge des Ausbruchs des Siebenjährigen Krieges im Jahr 1756 geriet die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens ins Stocken, wie die geringe Anzahl vorliegender schriftlicher Quellen ab diesem Zeitpunkt erahnen lässt. Wie der Dreißigjährige und der Schwedische Krieg brachte der Siebenjährige Krieg Zerstörungen der Straßen und der an ihnen orientierten Einrichtungen mit sich, was aus dem Generalia vom 19. April 1763 hervorging (s. Kapitel 9.2.5).⁷²⁸ Dieser Zustand war – wie nach den vorherigen Kriegen – ein Einschnitt, aber auch ein Ausgangspunkt für eine intensive Entwicklungsphase des kursächsischen Straßenwesens, die in der Folgeperiode begann.

9.2.5 Periode vom 19. April 1763 bis zum 27. April 1781

Den Anfang dieser Periode bildete das „Mandat, wie nach letztem Kriege die äußerst ruinirten Landstraßen wiederum repariret und hergestellt werden sollen“ vom 19. April 1763.⁷²⁹ Es war der erste Erlass nach dem Siebenjährigen Krieg, welcher sich mit dem Straßenwesen befasste. Bereits in seinem Wortlaut verdeutlichten sich die Auswirkungen dieses Krieges auf die Landverkehrswege: „Es sind bey letztern langwierigen und Landverderblichen Kriege, unter andern auch die oeffentlichen Landstraßen, zum Nachtheil des Commercii und Nahrungsstandes Unserer Lande, in dergestaltigen Verfall gerathen und eingefahren worden, daß solche die schleunigste Wiederherstellung erfordern.“⁷³⁰ Hauptinhalte des Erlasses waren vorläufige Anordnungen zur Straßenreparatur, die sich im Wesentlichen auf die Inhalte des Erlasses vom 13. August 1737 stützten.⁷³¹ Das Edikt von 1763 bildete den Beginn weiterer Aktivitäten im kursächsischen Straßenwesen, die verbunden mit der kursächsischen Staatsreform von 1762 über das Bisherige hinausgingen und sich in der Praxis niederschlugen. Was bildete jedoch den Ausgangspunkt einer solchen Entwicklung?

⁷²⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 327.

⁷²⁸ Vgl. Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 61/62; Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 30 und 31.

⁷²⁹ Vgl. ebenda.

⁷³⁰ Ebenda, Bl. 30b.

⁷³¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31.

Kurz vor dem Ende des Siebenjährigen Krieges mit seinem absehbaren finanziellen und wirtschaftlichen Zusammenbruch der absoluten Monarchie vertieften sich Bestrebungen des kursächsischen Bürgertums, seine ökonomische Stellung auszubauen. Zur Durchsetzung dieser Bestrebungen legten Vertreter der aufgeklärten bürgerlichen Bürokratie, getragen von ökonomisch stärkeren Schichten des Staates, ein Reformprogramm vor. Ziel von diesem war die Reorganisation des Staates, der aufgrund innerer Widersprüche in Wirtschaft und Gesellschaft eine Zerrüttung erfahren hatte. Der Versuch, den finanziellen staatlichen Missständen durch Steuererhöhungen, Vergabe von staatlichen Monopolen oder steigende Anleihen im Ausland abzuwenden, war fehlgeschlagen.⁷³² So schienen die nun geforderten Reformen unumgänglich. Dabei galt es, das Hauptaugenmerk auf die Verbesserung des Verwaltungssystems, eine Stärkung der Wirtschaft und des Handels zu richten, da sie wichtige Elemente für die Sanierung der Finanzen bildeten. Verwaltungssystem, Wirtschaft und Handel wiederum waren im Hinblick auf die damaligen Wirtschaftsformen und die zunehmende Mobilität eng mit den Straßenwesen verbunden. Deshalb wurde unter anderem das Straßenwesen Inhalt der Reformbestrebungen der Restaurationskommission, die am 23. April 1762 unter dem Vorsitz von Thomas von Fritsch ihre Arbeit aufnahm.⁷³³ Am 19. November 1763 erstattete sie den Schlussbericht ihrer Arbeit, der einleitende Denkschriften ihres Vorsitzenden und 34 Einzelgutachten enthielt. Inhalt der Denkschriften Fritschs zur Reorganisation des Staatswesens, die er bereits seit November 1761 in die Warschauer Residenz an den Premierminister Heinrich Graf von Brühl gesandt hatte, und der Kommissionsgutachten waren hauptsächlich Vorschläge zur Neugestaltung bestimmter Zweige der Staatsverwaltung, des Staatshaushalts oder der privaten Wirtschaft des Landes.⁷³⁴ Bezüglich der Problematik des Straßenwesens charakterisierte Horst Schlechte die Bestrebungen der Restaurationskommission treffend: „Ganz besondere Aufmerksamkeit widmete das Rétablissement einer Frage, die auch heute zu den Kernproblemen der Landesplanung gehört: dem Transport- und Verkehrswesen. Unmittelbaren Anlass dazu gab die Zerrüttung des sächsischen Straßennetzes durch die Kriegsergebnisse. Gerade aber die Erleichterung des Verkehrs oder, wie Fritsch sich ausdrückte, die Beförderung des Umtriebs im ganzen Land‘ war eine der wichtigsten Vorbedingungen für den Wiederaufbau. Davon hing u.a. der Durchgangs- und Meßhandel Leipzigs ab.“⁷³⁵ Die Konsequenz dieser Bestrebungen bezüglich des Straßenwesens war das Straßenmandat von 1763. Grundla-

⁷³² Vgl. Schlechte, Horst: Die Staatsreform in Kursachsen 1762-1763. Quellen zum kursächsischen Rétablissement nach dem Siebenjährigen Krieg. Berlin 1958, S. 19.

⁷³³ Die Restaurationskommission beendete ihre Tätigkeit am 5. August 1763.

⁷³⁴ Mit den Ergebnissen der Restaurationskommission wurde das außen- und innenpolitische System Kursachsens begründet, was – bis auf eine kurze Unterbrechung unter dem Administrator Xaver – bis ins 19. Jahrhundert maßgebend war. – Vgl. Schlechte, Horst: a. a. O., S. 26.

⁷³⁵ Ebenda.

ge für dieses bildete die auf den 1. März 1762 datierte Denkschrift Fritschs an Graf von Brühl. In ihr wurden die Missstände des Straßenwesens und Vorschläge zu deren Überwindung ausgesprochen.⁷³⁶ Ihre öffentliche Nennung erfuhren sie jedoch erst in dem Straßenmandat selbst, was als Grund gewählt wurde, diese Periode des kursächsischen Straßenwesens 1763 beginnen zu lassen. Unabhängig von den Zerstörungen zahlreicher Landverkehrswege im Siebenjährigen Krieg muss gleichzeitig darauf verwiesen werden, dass zahlreiche Landverkehrswege bereits vor dem Krieg in desolatem Zustand waren, wie viele Klagen und die kurfürstlichen Erlasse der vorhergehenden Periode bewiesen. Durch ein planmäßiges Straßenwesen sollten diese Missstände beseitigt werden. Dabei suchte man nach Vorbildern in Ländern, die für ein ausgebautes, geordnetes Straßenwesen bekannt waren. Der „Plan zur Wiederherstellung der in allhiesigen Landen fast gänzlich ruinierten Straßen“ benannte mit den österreichischen und bayerischen Straßen Vorbilder.⁷³⁷ Für solche Straßenbaue fehlten aber in Kursachsen die notwendigen Finanzen.⁷³⁸

Ab dem Straßenmandat vom 19. April 1763 ergingen in dieser Periode zahlreiche weitere Erlasse, z.B. die Generale vom 5. Juni 1764 und vom 18. Dezember 1764.⁷³⁹ Sie betonen das starke Regierungsinteresse an der Situationsbesserung im Straßenbau und in der Straßenreparatur und beinhalteten hauptsächlich Aufgabenbereiche der entsprechenden Beamten des Straßenwesens und Mahnungen zu deren getreuer Pflichterfüllung.⁷⁴⁰ Entsprechend des Befehls in letztgenanntem General kam es in den einzelnen Ämtern zur Bestellung und Instruction von Straßenmeistern.⁷⁴¹ Die Instruction eines Straßenmeisters formulierte die an ihn gestellten Anforderungen und Aufgaben genauestens (s. Kapitel 9.3).⁷⁴² Sie wiesen eine Fülle auf, die eine vollständige, makellose Ausführung unmöglich erscheinen ließ.

⁷³⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 13 545, Conv. 16 A, Briefwechsel Fritschs mit Brühl, Landesrestauration.

⁷³⁷ Ebenda, Rep. XLI, Loc. 509, Straßenbau in den kurfürstlich sächsischen alten Kur- und Erblanden, Vol. I, Bl. 107.

⁷³⁸ Vgl. ebenda.

⁷³⁹ Vgl. ebenda, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255a, Loc. 34 386, Die in ohnmaßgeblichen Vorschlag gebrachte neue Einrichtung bey dem Straßenbau in hiesigem Lande, jenige die hirzu anzustellenden Personen und deren rechte Gehalt und Zulagen 1763, Vol. I; ebenda, Rep. XLI Gen. 255b-d, Loc. 34 386, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltung sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1766-1779, Vol. II, III, IV; ebenda, Rep. XLI Gen. 255e, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltung sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1780-1786, Vol. V.

⁷⁴⁰ Vgl. ebenda.

⁷⁴¹ Die Anzahl der eingesetzten Straßenmeister je Amt hing von der Anzahl der durch das Amt führenden ordentlichen Landstraßen ab.

⁷⁴² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 82-87.

Durch das Edikt vom 7. Januar 1765 wurde seitens der Regierung der württembergische Ingenieur T. J. Klumpp als sächsischer Straßenkommissar nach Dresden berufen, um die Missstände im kursächsischen Straßenwesen zu reduzieren. Die Wahl fiel auf ihn, da er bereits 15 Jahre das württembergische Straßenbauwesen mit Erfolg geleitet hatte.⁷⁴³ Aufgrund dieser Erfahrungen einst nach Dresden berufen, musste er es wegen Veruntreuungen gegen die Baukasse jedoch bald wieder verlassen.⁷⁴⁴ Seine in Württemberg mit Erfolg angewandte Straßenbauweise überstieg außerdem die finanzielle Situation Kursachsens.⁷⁴⁵ 1770 wurde Klumpp in seiner Funktion von dem Straßenkommissar Premierleutnant Georg Abraham Günther abgelöst. Unmittelbar nach der Einsetzung Klumpps als Straßenkommissar war die „Generalinstruktion für die Straßencommission und für die beim Straßenbau angestellten Diener. Kurze Nachricht, die Anlegung und den Bau neuer Landstraßen betreffend, und auf was für Art und Weise in Württemberg damit vorgegangen wird“ vom 25. Januar 1765 erfolgt.⁷⁴⁶ Trotz der gescheiterten Bemühungen, die württembergische Straßenbauweise in Kursachsen zu übernehmen, war diese Generalinstruktion von wesentlicher Bedeutung für das kursächsische Straßenwesen. In ihr gab es erstmals, wie bisher nur für die Straßenmeister im General vom 18. Dezember 1764 erlassen, eine genaue schriftliche Festlegung aller Pflichten der Straßenkommission und der beim Straßenbau angestellten Diener. Eingangs wurde als Grund der „aeusserst ruinirten Haupt- Heer- und innern Communications-Land-Strassen“⁷⁴⁷ neben dem Siebenjährigen Krieg außerdem angeführt, dass „der Ruin derer Strassen wegen nicht gefuehrter hinlaenglicher Aufsicht, und unterlassener Beobachtung derer in Strassen-Bau-Sachen wohlbedaechtig ertheilten Verordnungen sich eher vergroessert als abgenommen habe [...]“⁷⁴⁸ Die gleichzeitig ergangene „Anweisung über die Anlage und den Bau von Straßen“ bildete, wenn die württembergische Bauweise in diesem Zeitraum auch als zu teuer galt, dennoch einen wichtigen Entwicklungsschritt für das kursächsische Straßenwesen. Kursachsen kristallisierte sich bald zum Musterland der modernen Straßenbauweise heraus.⁷⁴⁹

Als Ausgangspunkt für die kommende Periode im kursächsischen Straßenwesen fungierte das Wirken von Detlev Carl Graf von Einsiedel. Er legte am 22. Dezember 1774 den Entwurf eines neuen Straßenbaumandats zur Diskussion im Kammerkollegium der Landesregierung

⁷⁴³ Vgl. Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763-1831. Halle 1916, S. 19.

⁷⁴⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10026, Geheimes Kabinett, Rep. XLI, Loc. 509, Straßenbau in den kurfürstlich sächsischen alten Kur- und Erblanden, Vol. I, S. 485.

⁷⁴⁵ Vgl. ebenda, S. 208.

⁷⁴⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12.

⁷⁴⁷ Ebenda, Bl. 10.

⁷⁴⁸ Ebenda.

⁷⁴⁹ Vgl. Schlechte, Horst: Die Staatsreform in Kursachsen 1762-1763. Quellen zum kursächsischen Rétablissement nach dem Siebenjährigen Krieg. Berlin 1958, S. 469.

und in den Ständen vor. In diesem Entwurf verarbeitete er seine beim Ausbau der Straßen im Leipziger Kreis gesammelten Erfahrungen, wo zwischen 1765 und 1770 unter seiner Leitung 5 125 Ruten⁷⁵⁰ Straße unter anderem bei Langenleuba⁷⁵¹, zwischen Borna und Penig sowie zwischen Leipzig und Wurzen einen grundhaften Ausbau erfuhren.⁷⁵² Einsiedel recherchierte zu Problemen des Straßenwesens und arbeitete eng mit dem Kammerkommissionsrat sowie den Amtshauptleuten und Beamten zusammen. Ein Beispiel dafür ist ein auf den 9. Januar 1766 datierter Brief von Einsiedel an den Kammerkommissionsrat, in dem er ein Rescript betreffs der ferneren Einrichtung des Straßenbaus in den Kurlanden und der Ferti-gung eines neuen Straßengenerals übersandte. Gleichzeitig erging der Befehl, dieses mit den Amtshauptleuten zu besprechen.⁷⁵³ Ein umfangreicher von Einsiedel an den Kammerkommis-sionsrat gesandter Fragenkatalog sollte der Vorbereitung eines neuen Straßenmandats dienen.

Fragenkatalog zur Vorbereitung eines neuen Straßenmandats
 „Wer ist im Amte Leipzig, und deßen mittel- und unmittelbaren Bezirck mit Gleite beliehen, oder wer nimmt solches [...] ein?
 Baut ein solcher Gleits-Besitzer dafür etwas an der Straße?
 Wer sind diejenigen, die die Gleithsfreyheit im Creyß-Amte genießen, was haben sie für Obliegenheiten zum Straßenbau in Rücksicht auf diese Freyheit?
 Finden sich im Amte Leipzig [...] Communen, welche die Gleithsfreyheit nicht genießen, und dennoch zum Straßenbau beytragen, und wie weit erstreckt sich dieser Beytrag?
 In welcher Obliegenheit gegen die Straaße stehen die mittelbaren Unterthanen im Amte Leipzig?
 In welcher Obliegenheit gegen die Straaße stehen die mittelbaren Amtes-Unterthanen im Amte?
 Auch welche Art ist insbesondere die zu den Straaßen erforderl. Handfrohne im Amte Leipzig bestimmt? Das ist:
 nemlich, was für Separation macht man, daß die rechte Gleichheit zwischen der Anzahl der Spann- und Hand-Dienstfrohndenden getroffen wird?
 Sind diese Dienste gemeßen oder ungemessen?
 Zu welcher Stunde des Tages sind die Frohndenden verbunden zu erscheinen?
 Wann dürfen sie wieder abgehen?
 Wieviel Tage im Jahr sind sie schuldig zu frohnen?
 Müssen sie die Instrumente mitbringen oder bekommen sie sie im Amte?
 Wenn sie ihre Schuldigkeit nicht thun, wie werden sie gestraft?
 Wenn an ihre Stelle standhaffte Arbeiter gestellet werden, nach was geschieht solches?
 Sind sie alle Arbeit zu thun schuldig, als Planiren, Steinbrechen, Steinschlagen, [...], oder welches darunter thun sie nicht?
 Auch welcher Art ist die Spannfrohn im Amte Leipzig bestimmt? Das ist:
 Ist sie gemeßen oder ungemessen? Zu welcher Zeit im Jahr geschiehet sie?
 Zu welcher Stunde des Tages müssen die Spannfrohndenden erscheinen? Wann gehen sie wieder ab?
 Mit wieviel Pferden fahren sie?
 Wie werden sie bestraft, wenn sie ihre Obliegenheit nicht erfüllen?
 Sind wohl im Amte Leipzig Ausnahmen von der allgemeinen Regel, daß Communen in ihren Dörfern und Städten, so weit als ihre Zaun- und Weichbilder-Gerechtigkeit gehet, die Straße zu halten verbunden? Sind nicht Dörfer und Communen im Amte Leipzig aufzufinden so außerhalb des Weges liegen, von Straßenfrohnen befreyet, und folglich keine Straßen außer ihren Dorf-Wegen zu erhalten haben, und welche sind diese Dörfer?“⁷⁵⁴

⁷⁵⁰ 5 123 Ruten = 23,22 km.

⁷⁵¹ Der Ausbau bei Langenleuba war die erste Versuchsstrecke im kursächsischen Straßenbau.

⁷⁵² Vgl. Feller, Michael und Joachim Schmiedel (Bearb.): Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. In: Fachinformation des sächsischen Landesinstituts für Straßenbau 1 (1997), S. 8.

⁷⁵³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 92.

⁷⁵⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 93 und 94.

Beim Vergleich dieser Fragen ergab sich ein inhaltlicher Schwerpunkt. Er lag auf den Fragestellungen nach den Zuständigkeiten beim Straßenbau und den zu leistenden Diensten. Diese Themen stellten sich bis zu dieser Periode als besonders problematisch für das Straßenwesen heraus, weil oft Unklarheiten über die Zuständigkeiten in Straßenbau bzw. Straßenerhaltung oder eine Ignoranz gegenüber den Pflichten bei der Erhaltung der Landverkehrswege herrschten. Bei fortschreitendem technischen Stand im Straßenbau blieb es aber unerlässlich, diese Problematik zu lösen, da eine Bauausführung infolge des höheren Aufwands nur mit geklärten Verantwortlichkeiten bezüglich der Finanzen, der zu leistenden Dienste, der Anweisungsgewalt, der zur Verfügung zu stellenden Arbeitsmittel und Baustoffe sowie eines klaren Zeitablaufs möglich war. Ein Beispiel für eine solche Problemlösung bezüglich der Verantwortlichkeiten für Arbeitsleistung und Finanzleistung ist für den Straßenabschnitt an den Thonbergischen Straßenhäusern des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) überliefert. Im Vorfeld dieses Baus wurde eine klare Unterteilung in zu leistende Arbeitsdienste und zu leistende Finanzdienste der Straßenanrainer getroffen: „[...] den Straßenhäußern bey dem Thonberg sollen bey den Straßendiensten 72. Handtage gearbeitet werden, nach 36 Häußlern, 33 Häußler wollen bezahlen und 3 Häußler wollen selbst arbeiten [...]“⁷⁵⁵ Durch diese Regelung im Vorfeld wurden Verantwortlichkeitsfragen der Straßenanrainer bei der Bauausführung unterbunden. Insgesamt waren die oben besprochenen Fragen von Einsiedel hauptsächlich die Grundlage für das Caput II. des Straßenbaumanrats vom 28. April 1781. Dieses Mandat initiierte den Beginn einer neuen Periode im kursächsischen Straßenwesen (s. Kapitel 9.2.6).

9.2.6 Periode vom 28. April 1781 bis zum 7. November 1800

Am 28. April 1781⁷⁵⁶ erschien das sächsische Straßenbaumanrat, welches für die Staatsstraßen in Sachsen bis 1934 seine Gültigkeit besaß. Es zeichnete eine nie zuvor im sächsischen Straßenwesen vorhandene direkte Kategorisierung bezüglich der Einteilung der Straßen sowie genaueste Festlegungen zum Straßenbau und zur Straßenreparatur aus. Das Mandat war in folgende drei Abschnitte unterteilt:

Caput I. Von Entfernung der Hindernisse bey dem Straßenbau,

Caput II. Von der Führung des Straßenbaues,

⁷⁵⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 195.

⁷⁵⁶ In der Oberlausitz wurde das Straßenmandat am 7. August 1781 veröffentlicht und in der Niederlausitz am 9. August 1781.

Caput III. Von Erhaltung der Straßen und andern zum Straßen-Wesen gehörigen Gegenständen.⁷⁵⁷

Der erste Teil des Mandats beinhaltete, wie bereits vorherige Erlasse, Festlegungen über die Anlegung und Hebung der Seitengräben, die Ableitung des Wassers von den Straßen, die Entfernung des Gestrüpps, die Straßenräumung (z.B. Räumung von Schnee) usw. Bezüglich der Straßengräben hieß es in § 1: „Dieweilen auf Trockenlegung derer Straßen die Aufmerksamkeit vorzüglich zu richten ist; So haben die Besitzer derer anliegenden Grundstücken nicht allein die bereits vorhandenen Gräben an denen Seiten der Straßen, so oft es die Umstände nöthig machen, und wenigstens im Jahr einmal zwischen der Sommer-Bestellung und Heu-Erndte, tüchtig zu heben, sondern auch neue, wie und wo es die Straßen-Commission anzuordnen für nöthig finden wird, anzulegen.“⁷⁵⁸ Die Klärung der Frage des zur Verfügung zu stellenden Landes für die Straßenanrainer war in dem selben Paragraphen klar geregelt: „Das hierzu erforderliche Terrain ist von den Besitzern der an der Straße liegenden Grundstücke, ohne einigen Widerspruch, herzugeben, jedoch mit dem Unterschiede: Wenn das abzutretende Terrain hiebvor zweifelsfrey zur Straße gehörig gewesen, und zur Ungebühr davon abgerissen, abgepflüget oder sonsten abgekürzt worden, oder aber denen Besitzern zwar rechtmäßig zugehöret, jedoch den Betrag von zwey Metzen Dresdner Maaßes Aussaat nicht erreicht; So sind in beyderley Fällen die Grundbesitzer dasselbe ohnentgeldlich zu überlassen schuldig. Daferne aber sothanes Stück Landes der Straße vorher nicht entzogen worden, und zwey Dresdner Metzen Aussaat oder ein mehreres beträgt; So ist solchenfalls derjenige, welchem die Straße zu bauen obliegt, dem Eigenthümer eine Entschädigung, nach dem wahren Ertrage der von dem abgetretenen Grund und boden gehabten Nutzung, mit billigmäßiger Rücksicht auf selbigen haftenden, des Eigenthümers übrigen Grundstücken accessirenden Onera, zu leisten verbunden.“⁷⁵⁹ Wie in früheren Erlassen wurden die obige Grabenbreite mit drei Ellen, die Grabentiefe mit zwei Ellen und die untere Grabenbreite mit eineinhalb Ellen verlangt. Ausnahmen sollten nur aufgrund von natürlichen Verhältnissen und dann nur auf Ermessen der Straßenkommission auftreten. Außerdem erschien die wiederholte Festlegung, dass bei Säumigkeit der Zuständigen der Grabenanlegung oder Grabenhebung, die seitens der Straßenkommission angeordnet wurde, diese den Säumigen in Rechnung zu stellen sei.⁷⁶⁰ Ausnahmen bildeten dabei jedoch Besitzer von „[...] an der Straße hinliegende Grundstücken,

⁷⁵⁷ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 671, 676 und 680.

⁷⁵⁸ Ebenda, Sp. 671.

⁷⁵⁹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 671.

⁷⁶⁰ Vgl. ebenda.

nach dem Verhältniß der Länge, so schmal seyn sollten, daß deren Besitzer daraus eine allzu-merkliche Praegravation durch Hebung und Anlegung derer Gräben erwüchse; [...].⁷⁶¹ In solchen Fällen mussten die Kommunen, wenn diese zu schwach waren, mit den benachbarten Kommunen der von der Straßenkommission zu treffenden Anordnung zur Grabenhebung bzw. Grabenanlegung zum Teil nachkommen. Bei den sogenannten Geistlichen-Gütern waren die Besitzer zur Hebung der Straßengräben zwar verpflichtet, zur Anlegung neuer Gräben jedoch nicht. Die Dienste dazu sollten von den Eingepfarrten unentgeltlich erfolgen, „der etwa erforderliche Geld-Aufwand aber ist aus dem Kirchen-Aererio zu bestreiten.“⁷⁶² Zudem wurde ausdrücklich erwähnt, dass bestehende Gräben von den Grundstücksbesitzern weder durchschnitten noch verbaut werden dürften, zur Überwindung der Straßengräben vom Grundstück auf die Straßen sollten die Grundstücksbesitzer Brücken bauen und diese stetig unterhalten. Nur in Ausnahmefällen, zu denen die örtliche Beschaffenheit zählte, konnte die Straßenkommission eine flache Führung der Gräben zur Überwindung anordnen.⁷⁶³ Ein Paragraph des Straßenmandats von 1781 widmete sich der Ableitung des Wassers von den Straßen. Er forderte die Instandhaltung der Feldabzüge durch die Grundstücksbesitzer: „[...] daß von denen Grund-Besitzern, durch deren Grundstücke diese Abzüge geführt sind, die vorhandenen, von Anfang an bis zum niedrigsten Ausflusse sorgfältig erhalten, und nach jedesmaliger Verschlämmung, und wenigstens im Jahre einmal, zwischen der Sommer-Bestellung und Heu-Erndte, gereinigt, wo sie nicht gut angeleget sind, verbessert, oder wo dergleichen gar nicht vorhanden, ferner in tüchtiger Maaße angeleget werden.“⁷⁶⁴ Im selben Paragraphen wurde die Festlegung getroffen, zur Kontrolle der vorhergehend von den Grundstücksbesitzern geforderten zu verrichtenden Pflichten, „[...] bey jeder Commun in Städten und Dörfern, auf die Straßen, Wege und Gräben, so sich innerhalb deren Graenzen und Fluren befinden, ein oder zwey Aufseher, welche darauf, daß die getroffene und weiter zu treffende Anordnungen zum wirklichen Vollzug und unausgesetzt fortdauernder Befolgung gebracht werden, genaue Obsicht zu führen, und wie es geschehen, jeden Orts Obrigkeit alle Monate gehörig anzuzeigen haben, zu bestellen; [...].“⁷⁶⁵ Diese monatlich fristgerechten Meldungen waren in den ausgewerteten Akten zwar auffindbar, größtenteils jedoch nicht über einen längeren Zeitraum.⁷⁶⁶ Das warf folgende drei Fragen auf:

⁷⁶¹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 672.

⁷⁶² Ebenda.

⁷⁶³ Ebenda.

⁷⁶⁴ Ebenda.

⁷⁶⁵ Ebenda.

⁷⁶⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 3496, Straßenbau im Amtsbezirk, 1781-1785, Bl. 17-21.

Waren die Meldungen alle schriftlich überliefert?

Erfolgt bei nicht ausgeführten Straßenarbeiten überhaupt Meldungen?

Wurde die Anordnung überall durchgesetzt?

Obwohl sich erahnen ließ, dass infolge des Aufwands die geforderten monatlichen Straßenbegehungen und Meldungen nicht überall stattfanden, mussten diese Fragen bezüglich des Beispielstraßenzuges aufgrund der Aktenlage unbeantwortet bleiben.

Hinsichtlich der Wasserproblematik gegenüber den Landverkehrswegen war in § 1 des Straßenmandates von 1781 festgelegt, dass neu zu errichtende Abzugsgräben vorherrschend nicht über Privatgrundstücke geführt werden sollten. Wenn dies dennoch notwendig erscheine, musste der jeweilige Grundbesitzer dem zustimmen, jedoch „[...] ist ihm, wenn durch die angelegten Abzüge Straßen-Wasser, so außerdem auf seine Grundstücken nicht ablaufen würde, ihm zugeführt wird, von demjenigen, welcher die Straße zu bauen hat, eine billigmäßige, nach hauswirtschaftlicher Taxe zu bestimmende Vergütung zu leisten. Wie denn auch in dem Falle, da durch Ableitung des Wassers von der Straße, zugleich andere Grundstücke von dem auf selbigen sich sammelnden Wasser befreuet werden, die Besitzer solcher Grundstücken, auf Ermessen der Straßen-Commission, sich eines proportionirlichen, ebenfalls nach hauswirtschaftlicher Taxe zu bestimmenden Beytrags zur Entschädigung desjenigen, dem das Wasser zugeführt wird, nicht zu entbrechen haben; denen Grundbesitzern aber stehet frey, die Ableitung, nach Art der Anzüchte, geräumig mit Steinen und Erde wiederum zu bedecken, da sie denn solchenfalls nur dafür, daß der Lauf ungehindert sey, zu haften haben.“⁷⁶⁷

Ein weiterer Paragraph (§ 3) des Mandats widmete sich dem ungebührlichen Herzuleiten der Wässer und der Einschränkung des Abflusses. Die Leitung von Wasser nach der Straße und die Andämmung von Wasser zum Nachteil der Straße wurden bei einer Geldstrafe von zehn Talern verboten. Zudem beinhaltete der Paragraph das Verbot der Leitung von Anzüchten, welche Unrat auf die Straße führten. „Sollte es aber, der natürlichen Lage des Orts nach, für diesen oder jenen Besitzer unmöglich seyn, den Wasser-Abfluß (jedoch mit Anschluß der jederzeit anderwärts und wenigstens in besonders dazu anzulegende Senkgruben zu führende Anzüchte,) anders zu führen; so hat die Straßen-Commission Sorge zu tragen, daß der aus solchen Wasserzufluß für die Straße zu befürchtende Schade, durch Vertheilung des Wassers

⁷⁶⁷ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 673.

möglichst verhütet, und der weitere Abfluß sofort wieder befördert werde.“⁷⁶⁸ § 4 des Mandats verlangte die Abstellung der Hindernisse gegen den Ablauf der Gewässer seitens der Grundstücksbesitzer und der Obrigkeiten.⁷⁶⁹ Folgender Paragraph (§ 5) widmete sich der Wegräumung der Büsche und Bäume an den Straßen.⁷⁷⁰ Damit griff er ein seit alters bekanntes und bereits in früheren Erlassen benanntes Problem auf, nämlich die Hinderung der Abtrocknung der Straßen durch zu dichtes Baum- und Buschwerk und damit die negative Beeinflussung der Landverkehrswege. „[...] so sind, nach dem Ermessen der Straßenbau-Commission die Sträucher völlig wegzuräumen, hohe Bäume aber von Zeit zu Zeit also zu köpfen, und im Schnitt zu halten, daß die Luft unter und zwischen denenselbenfrey hindurch streichen könne, wie denn auch dieses, wenn die Eigenthümer solches zu thun sich verweigerten, auf deren Kosten von der Straßenbau-Commission veranstaltet werden, jedoch das weggehauene Holz denen Eigenthümern verbleiben soll.“⁷⁷¹ Die Schneeräumung wurde ebenfalls wiederholt zur Thematik, dazu hieß es in § 6: „Wenn [...] zu Winters-Zeit der Schnee in hohlen Wegen oder sonst auf der Straße die Passage verhindert, so muß jede Commun für dessen Auswerfung und Wegschaffung, so weit die Flur derselben geht, Sorge tragen, und solche ohne Aufschub bewerkstelligen. Fiele ihr aber nach dem Ermessen der Straßen-Commission solche Arbeit zu beschwerlich, so hat diese benachbarte Communen zur Beihülfe anzuweisen.“⁷⁷² Im selben Paragraphen wurde das Problem der Unmöglichkeit des Schneeausräumens wegen zu großer Schneemasse geregelt. In diesem Fall „[...] können die an die Straßen gränzenden Communen sich nicht entbrechen, bey großen Schnee, und wenn die hohlen Wege gar nicht passirlich zu machen sind, die Winter-Bahne über ihre Felder unverweigerlich zu dulden, und müssen sie alsdann zu möglicher Verminderung des daraus für die Saaten entspringenden Schadens, sowohl als zu Verhütung der wegen naher Teiche oder Abgründe zu besorgenden Gefahr, diese Bahne selbst an den schicklichsten Orten mit hohen Stangen abstecken.“⁷⁷³ Vorherrschend in den jährlichen Anzeigen über die Besserung bei dem Straßenbauwesen des Amts Augustusburg, in dem Strecken der Teilstraßenzüge VII (Hainichen – Oederan) und VIII (Oederan – Sayda – Deutscheinsiedel) verliefen, waren verstärkt Aussagen zur Schneeausräumung aufgelistet.⁷⁷⁴

⁷⁶⁸ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 674.

⁷⁶⁹ Vgl. ebenda.

⁷⁷⁰ Ebenda, Sp. 673.

⁷⁷¹ Ebenda, Sp. 674.

⁷⁷² Ebenda, S. 675.

⁷⁷³ Ebenda.

⁷⁷⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197d, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1785, Vol. IV. (= unpaginiert).

Der § 7 des Mandats traf Festlegungen zur Verhütung aller Gefahr für die Straßen und zu deren Reinhaltung. Mit einer solchen Genauigkeit zu dieser Problematik war nie zuvor ein Erlass ergangen. So sollten „[...] an den Straßen weder Steinbrüche noch Sand-Lehm- und Thon-Gruben, oder Hanf- und Flachs-Rösten, wenn sie nicht wenigstens vier Ellen weit von der Straße entfernt sind, geduldet, oder, daferne nähere unvermeidlich seyn sollten, mit tüchtigen von den besitzern derselben zu erhaltenden Lehnen verwahret, auch nahe an der Straße keine Vogelstangen oder neue Windmühlen errichtet, noch Schieß-Plätze angeleget werden, es wäre denn, daß nach dem Ermessen Unserer Straßen-Commission, denen Vorbeyreisenden hiervon keine Gefahr entstehen könnte.“⁷⁷⁵ Außerdem wurde betont, dass weder Misthaufen noch gefallenes Vieh in der Nähe der Straße oder auf dieser selbst verbleiben dürften.⁷⁷⁶

Der zweite Teil (Caput II.) des Straßenmandats von 1781 widmete sich der Kategorisierung der Landverkehrswege, dem Straßenbau und dessen Zuständigkeiten sowie den Baumaterialien. In § 8 wurde die bisher vorliegende Kategorisierung der Landverkehrswege präzisiert, die nun erstmals eine durchgängige funktionale Abstufung deutlich werden ließ. Dabei geschah die Unterscheidung in:

die durch die Haupthandelsstadt Leipzig führenden hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen mit ihren Hauptnutzern, den mit Messgütern und Kaufmannsfrachten beladenen Fuhrleuten,

die (inneren) Kommerzialstraßen mit ihren Hauptnutzern, den zwischen den Manufaktur- bzw. Marktstädten Frachten des inneren Kommerz transportierenden Fuhrleuten und den Posten und

die zum Transport von Naturalien in die Städte und den Bewegungen der Landleute dienenden Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege.⁷⁷⁷

Der § 9 regelte die Zuständigkeiten des Straßenbaus (s. Kapitel 9.3). In § 10 wurden Vorschriften über die zu verwendenden Baumaterialien und deren Herkommen in einer Detailliertheit getroffen, wie es in keinem bisherigen Erlass der Fall war (s. Kapitel 9.5).⁷⁷⁸ Erstmals wurde auf die Zufuhr- und Nebenwege zum Antransport der Baumaterialien eingegangen, wie § 13 besagte: „Es sind auch [...] die aus dergleichen zum Straßenbau dienenden Steinbrüchen und

⁷⁷⁵ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 675/676.

⁷⁷⁶ Vgl. ebenda, Sp. 676.

⁷⁷⁷ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 675.

⁷⁷⁸ Vgl. ebenda, Sp. 678.

Sand- und Kieß-Gruben nöthigen Zufuhr-Wege von denenjenigen, über deren Grundstücken sie, in Ermangelung eines andern Weges, geleet werden müssen, ingleichen die während eines neuen Baues an den anstoßenden Grundstücken längsthin für die Landfuhren anzulegenden Wege, von denen Besitzern, so lange als der Straßenbau dauert, unweigerlich zu gestatten, und denselben in den Fällen, da hierdurch wirklich nutzbare Grundstücken betroffen, und ihnen ein wahrer Schade zugefüget worden, billige Vergütungen von denen, so die Straßen bauen verbunden sind, zu reichen.⁷⁷⁹ Die Festlegung, die Zufuhrwege für Baumaterialien und weitere für die Bauarbeiten notwendigen Arbeitswege in manchen Fällen auf den Flächen der anliegenden Grundstücksbesitzer entlangzuführen und die dadurch folgende Grundstücks-minderung teilweise zu vergüten, hoben die nun eintretenden intensiven Bemühungen im Straßenbau hervor.

Wie § 3 fokussiert auch § 14 auf den starken natürlichen Störfaktor der Landverkehrswege, das Wasser. In Letzterem wurden Festlegungen darüber getroffen „[...]“, daß bey der Führung des Straßenbaues ein Haupt-Augenmerk darauf zu richten, daß die Straße gegen das eindringende Wasser hinlänglich gesichert werde, also müssen in den Gegenden der Straßen, wo entweder die Wasser über selbige, oder wo sie in gebürgigten Gegenden längs der Straße herunter strömen, oder wo dem auf der hohen Seite der Straße sich sammelnden Wasser ein Durchzug auf die niedere Seite zu dessen Ablauf zu verschaffen ist, Schleußen, oder nach Befinden Abschläge, oder da der Zulauf des Wassers zu groß, Brücken, [...]“⁷⁸⁰ errichtet werden (s. Kapitel 9.5). Diese Angaben verdeutlichten im Vergleich zu den vorherigen Erlassen bezüglich der Wasserproblematik für den Straßenkörper eine wesentlich intensivere Auseinandersetzung mit dem Problem und den notwendigen zielgerichteten Festlegungen zu dessen Beseitigung oder zumindest dessen Minderung. Durch § 15 wurden erstmals die „Privati und Communen“⁷⁸¹ aufgerufen, ihre Straßenbaue nach den ergangenen Bauvorschriften vorzunehmen (s. Kapitel 9.5).⁷⁸²

Eine Erweiterung der Zuständigkeit der Straßenkommission trat mit § 16 in Kraft: „[...] Und obschon nurangezogene Vorschriften sich hauptsächlich auf die beyden ersten Classen vorspecificirter verschiedener Straßen beziehen, so gehören dennoch auch nicht minder, [...] die unter der 3. Classe angegebenen Wege, in denen von der Straße abgelegenen kleinen

⁷⁷⁹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 679.

⁷⁸⁰ Ebenda.

⁷⁸¹ Ebenda, Sp. 680.

⁷⁸² Ebenda.

Städten und Dörfern, so wie die dahin führenden Communications-Wege, insofern sie einen Einfluß in die innere Landes-Zufuhre, als wegen des Getreyde- oder Holz-Handels und dergleichen haben, ebenfalls unter die allgemeine Aufsicht der Straßen-Commissionen, welche insonderheit in denen Fällen, wo verschiedenerley Unterthanen und Gemeinden concurriren, dahin zu sehen haben, daß solche Straßen wenigstens fahrbar gemachet, und die Wasser darauf abgezogen werden, und sind, falls eine Commun die ihr zukommende Obliegenheiten hierbey zu erfüllen nicht im Stande seyn sollte, benachbarte Communen, und insonderheit diejenigen, welche solche Wege mit befahren, zur gemeinschaftlichen Besserung derselben mit zu ziehen.⁷⁸³ Damit war dies die direkte Erwähnung von Landverkehrsverbindungen lokaler, teils regionaler Reichweite in Zusammenhang mit gezielten Bauvorhaben und genauen Angaben zu deren Initialisierung.

Durch § 17 wurde erstmals in einem kurfürstlichen Erlass so direkt auf die Nutzungsmöglichkeiten von einzelnen Landverkehrswegen durch die Posten und deren Unterhaltung eingegangen: „Da auch §pho 17. nach dem 10. §pho Unserer Postordnung [...] denen Posten an den Orten, wo wegen unterlassener Besserung oder sonst nicht fortzukommen ist, ohne jemandes Eintrag oder Anhaltung gestattet wird, andere Nebenwege zu suchen, auch sich selbige, zu desto geschwinderer richtiger Absolvirung ihrer Course, aller sogenannten Fürsten-, Herren-, Neben-, Schleif- oder Feld-Wege bedienen können; So haben diejenigen, welchen die Unterhaltung dieser Wege obliegt, die Löcher auf selbigen zu gehöriger Zeit auszufüllen, und das Wasser möglichermaßen abzuziehen, und den außerdem von dem Ausfahren über die Felder entstehenden Schaden dadurch abzuwehren. Es soll aber auch bey einem dergleichen Postwege, wo es nicht von Alters her anders eingerichtet ist, eine mehrere Breite als eines Fahr-Gleises, nach Art der Weichwege längst den Stein-Dämmen, nicht erfordert werden.“⁷⁸⁴

Der dritte Teil (Caput III.) des Straßenmandats enthielt Vorschriften zur Erhaltung der Straßen und anderen zum Straßenwesen gehörigen Gegenständen.⁷⁸⁵ Damit wurden die in vorliegender Untersuchung betrachteten verkehrsorientierten Einrichtungen, die teilweise noch als Kulturlandschaftselemente vorhanden sind, benannt (s. Kapitel 5.4 und 8.3). Wie in zahlreichen Erlassen vorher, lag in diesem Mandat das Augenmerk auf der Straßenerhaltung. Wie bereits in der „Generalinstruktion für die Straßencommission und für die beim Straßenbau

⁷⁸³ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 680.

⁷⁸⁴ Ebenda.

⁷⁸⁵ Vgl. ebenda, Sp. 679/680.

angestellten Diener. Kurze Nachricht, die Anlegung und den Bau neuer Landstraßen betreffend, und auf was für Art und Weise in Württemberg damit vorgegangen wird“ vom 25. Januar 1765 wurde darauf hingewiesen, dass durch eine rechtzeitige Reparatur des Straßenkörpers größere Schäden und in deren Folge größerer Reparatur- und damit verbundener Kostenaufwand verhindert werden könne.⁷⁸⁶ Weiterhin erging an die Wagen- und Kutschenbesitzer das Verbot des eisernen Hemmschuhs, einer kufenartigen, dem Hinterrad des Fahrzeugs unterlegten Eisenplatte, die dem Wegrutschen des Fahrzeugs entgegenwirken sollte. An Stelle des eisernen wurde der hölzerne Hemmschuh zur Nutzung empfohlen, der in gleicher Weise brauchbar war und weniger zerstörend auf den Straßenkörper wirkte.⁷⁸⁷

Den Meilen- und Postsäulen als wichtige Wegweiser und Entfernungsanzeiger widmete sich ein Extraparagraph (§ 20) des Straßenmandats. In ihm hieß es: „Hiernächst sind [...] nach Vorschrift derer sub dato den 24. Jul. 1722. Und 6. März 1748. Ins Land ergangenen Mandate, die an denen Straßen stehenden Meilen- und Post-Säulen von denen Gerichtsobrigkeiten, welchen hierunter ihre Unterthanen, in der bereits im erstangezogenen Mandate vom 24. Jul. 1722. Bemerkten Maaße, zur Mitleidenheit zu ziehen, unbenommen bleibet, jedesmalen in tüchtigen Stand zu erhalten, und wenn eine dieser Säulen schadhafft worden, oder ganz eingegangen seyn sollte, solche sofort behörig herzustellen, als wozu Unsere Straßen-Commission bey sich er eignenden Fällen die Säumigen gebührend anzuhalten hat.“⁷⁸⁸ Diese wiederholte Vorschrift belegte zugleich den großen Stellenwert der Postdistanzsäulen im kursächsischen Straßenwesen. Sie galten seit ihrem Aufkommen als unverzichtbares Element im Straßenbild und als Orientierungshilfe für alle Straßennutzer (s. Kapitel 9.2.3).

Eine Angabe zur Ordnung im Straßenverkehr lieferte § 21: „Da endlich §. 21. Auch die Nothwendigkeit erfordert, daß wegen des Ausweichens derer Wagen und Kutschen auf den Straßen, zu Vermeidung diesfalls bisher zum öftern entstandener Excesse, eine gesetzmäßige allgemeine Ordnung getroffen werde, so soll, außer dem bereits von Uns festgesetzten Vorrechte der Posten, der Berg auffahrende, dem Berg einfahrenden, derjenige, der aus der Stadt kömmt, dem, so in die Stadt fährt, der mit wenig Pferden bespannte, dem stärker bespannten Wagen ausweichen, im Fall gleicher Bespannung aber, oder wenn sonst die Umstände es er-

⁷⁸⁶ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 680/681.

⁷⁸⁷ Ebenda, Sp. 681.

⁷⁸⁸ Ebenda, Sp. 681/682.

forderten, beyde Wagen oder Kutschen auf das halbe Gleiß zur rechten Hand ausfahren.⁷⁸⁹ Diese Worte trafen wichtige Festlegungen zur Straßenverkehrsordnung auf kursächsischem Gebiet.

Mit der Aufsicht der Straßenkommission über die Unteren Straßenbediensteten beschäftigte sich § 22 (s. Kapitel 9.4).⁷⁹⁰ Deutlich wurde in § 23 und § 24 darauf hingewiesen, dass allen Verordnungen den Straßenbau betreffend unweigerlich nachzukommen sei.⁷⁹¹ Wenn dieses nicht geschehe, „[...] sollen die säumigen durch militärische Execution zu ihrer Schuldigkeit angehalten werden, auch wenn dieses nicht fruchtet, der Bau oder die Reparatur durch Lohnarbeiter verrichtet, und der Betrag der Kosten von den Renitenten, so wo die verwürkten Strafen von denen, die solche nicht sofort entrichten, durch schleunige, und, da nöthig, ebenfalls militärische Execution eingebracht, bey erheblichen Bedenklichkeiten aber, ingleichen wenn die Kosten über 10 Thaler ansteigen, zuförderst gehorsamster Bericht zu Unsern Cammer-Collegiis erstattet werden, oder, nach Erforderniß der Umstände, durch ungesäumte Communication mit Unserer Landes- und resp. Andern Regierungen veranlassen können.“⁷⁹² Die Notwendigkeit solcher Festlegungen ließ auf den Ungehorsam der Untertanen schließen, obwohl schon den gesamten Untersuchungszeitraum die Befolgung der Straßenbaupflicht angemahnt wurde. Aber gleichzeitig konnte bis zu diesem Straßenmandat von 1781 beobachtet werden, dass dennoch solche Nichtbefolgungen existierten. Dies äußerte sich nicht allein durch die in den schriftlichen Quellen immer wieder auffindbaren Klagen über schlechte Straßenzustände, sondern auch in damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen durch Meidungen von Städten und deren Märkten bei stark in Mitleidenschaft gezogenen Anfahrtsstraßen. Beispiele dafür waren unerlaubte Niederlage und unerlaubter Handel in deren Umkreis, wie ein den Teilstraßenzug I (Leipzig – Naunhof) betreffendes Schriftstück vom 17. Juni 1780 schilderte: „[...] für Klagen seit dem vorlezten siebenjährigen Kriege über Abweichung derer Fuhrleute von denen auf Leipzig führenden Straßen, auch Umfahrung benannter Stadt, nicht nur in einer Entfernung von Ein und Zwey Meilen, sondern auch zumeiden derselben, ingleichen, daß rings um solche in Gasthöfen auf dem Lande Waaren abgeladen, sodann von anderen Fuhrleuten wieder abgeholt und, ohne Berührung der Stadt weiter geführet [...].“⁷⁹³ Solches Vorgehen brachte finanzielle Einbußen für die jeweilige Stadt und den Landesherren mit sich

⁷⁸⁹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 682.

⁷⁹⁰ Vgl. ebenda.

⁷⁹¹ Vgl. ebenda, Sp. 682-684.

⁷⁹² Ebenda, Sp. 683/684.

⁷⁹³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 3603, Berichte über Wegeangelegenheiten, 1714-1801, Bl. 37.

und stellte gleichzeitig unlauteren Handel dar. Gegen diese Straftaten versuchte man, durch strenge Kontrollen und Bestrafungen vorzugehen. Endgültig beseitigen konnte man sie jedoch durch die eingeführten Maßnahmen dennoch nicht (s. Kapitel 9.6).

Die mangelhaften Landverkehrswege waren nicht nur auf unterbliebene Straßenbaupflichten zurückzuführen, sondern gleichzeitig das Resultat einer geringen straßenbaulichen Entwicklung, was die Straßenkörper durch Witterungseinflüsse und/oder hohe Belastung durch Verkehrsbewegungen einer schnelleren Zerstörung aussetzte. Folge davon war, wie bereits bei der Instruction von 1765, die zu dem Straßenmandat von 1781 ergangene „Anweisung zur Anlage und Bauung der Straßen“, welche auf kursächsischen und darüber hinaus auf Erfahrungen aus anderen Ländern Europas beruhte (s. Kapitel 9.5).⁷⁹⁴ Die Einleitung dieser Anweisung drückte die Besonderheiten des Straßenbaus gegenüber anderen Bauten aus. Es wurde z.B. dessen Abhängigkeit von natürlichen Verhältnissen wie der Witterung und der Zerstörungskraft der Verkehrsmittel angeführt: „Der Straßenbau ist unter allen Civil-Bauen derjenige, der den meisten Widerstand auszuhalten hat, ohne daß demselben gleichwohl diejenige dauerhafte Verbindung zu geben ist, wodurch andere Baue verfestiget werden können. Nicht allein die eindringendsten Wirkungen der Witterung, besonders der Feuchtigkeit und des Frostes, wofür andere Baue durch Bedeckungen geschützt werden, sondern auch die von dessen Anlage an sogleich darüber gehende Fuhren, und insonderheit die mit vielen Pferden bespannten und fast 100 Centner schweren Frachtwagen, nebst den besonders nachtheiligen Karren-Geschirren, üben zu dessen Destruction ohne Unterlaß die heftigste Gewalt aus.“⁷⁹⁵ Dies markierte gleichzeitig eine notwendige Kontinuität in der Straßenunterhaltung und die damit verbundene regelmäßig nötige Finanzierung. Im Text hieß es dazu: „Wenn daher den anderen Bauen die Unterhaltungskosten und Reparaturen durch die erste solide Anlage vermindert, oder auch auf lange Zeit hinausgesetzt werden können, so muß bey dem tüchtigsten Straßenbau, Anlage, Unterhaltung und Reparatur ununterbrochen aufeinander folgen, wo nicht die zu dessen Anlegung verwendeten großen Kosten in kurzer Zeit gänzlich verlohren gehen sollen.“⁷⁹⁶ Die Notwendigkeit der Komplexität von genauer Bauvorbereitung im Hinblick auf Untergrundbeschaffenheit, Relief, Baumaterialien, dem fachgerechten Bau selbst und der darauf folgenden ständigen Unterhaltung fand erstmals in einer solchen Präzisierung Erwähnung: „Um nun den Straßenbau, dieser Schwierigkeiten unerachtet, zu der möglichen Dauer zu bringen, wird nicht nur allerdings eine vorzügliche genaue und umständliche Vorsorge, in

⁷⁹⁴ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 683-717.

⁷⁹⁵ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 683.

⁷⁹⁶ Ebenda.

Prüfung und Vorbereitung des Terrains, Entfernung aller Hindernisse, Auswahl der besten Materialien, ingleichen eine sorgfältige Anwendung alles Fleißes und aller ersinnlichen Mühe bey Verbindung der Materialien, und Beobachtung alles dessen, was bey Führung des Baues, zu seiner Festigkeit und Erhaltung beytragen kann, erfordert, sondern es muß auch ein dergleichen von Grund aus tüchtig vollführter Bau, sogleich durch eine tägliche Nachbesserung und Unterhaltung in einen immerwährenden guten Stand gebracht, dadurch aber der Vortheil von den aufgewendeten Kosten allein erreicht werden.⁷⁹⁷ Die erste ausführlichste Anweisung zum Straßenbau, speziell zum Kunststraßenbau und zur Straßenerhaltung, war somit im Kurfürstentum Sachsen erschienen (s. Kapitel 9.5). „In jedem Falle kann gesagt werden, daß das Straßenbaumandat einschließlich der technischen Anweisungen ein hohes Niveau hatte. Die Bedeutung, die es erlangt hat, läßt sich daran ermessen, daß es im Prinzip so lange Gültigkeit besessen hat, bis nach dem ersten Weltkrieg die Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs neue bauliche Maßnahmen erforderte.“⁷⁹⁸ Dieser Feststellung Herbert Kunaths bezüglich des Straßenmandats von 1781 bleibt nichts hinzuzufügen.

Trotz der Detailliertheit der vorgestellten Quelle und der zugehörigen Anweisung zum Straßenbau konnte das Straßenwesen nur allmählich einen Aufschwung verbuchen. Dies erschien verständlich, da eine mandatsmäßige Grundlage längst nicht die Schwierigkeiten der fehlenden Finanzen für den Straßenbau und die stetige Straßenerhaltung beseitigte, wie Alexander Pätzold in seiner Veröffentlichung „Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831“ treffend ausdrückte: Es „[...] fehlte [...] oft, wenn auch der gute Wille zum Helfen da war, an dem nötigen Gelde, und die Arbeit blieb liegen.“⁷⁹⁹

Die Abhängigkeit der zunehmend auf Arbeitsteilung basierenden Wirtschaft von einer möglichst ungestörten Mobilität, die wiederum gute Verkehrswege voraussetzte, wuchs immer mehr. Seitens der Regierung ergingen nach dem Straßenmandat von 1781 einige Erlasse, um die Missstände zu verringern. Aber der grundlegendsten Ursache für diese, den fehlenden Finanzen für Straßenbau und Straßenerhaltung, konnte dadurch nicht begegnet werden. Vorteile brachten hingegen die detaillierten Festlegungen und eine Zuständigkeitsregelung für Bau und Erhaltung sowie die Festschreibung von Rechten und Pflichten der Verantwortlichen, wodurch zumindest einer Verschleuderung der zur Verfügung stehenden Finanzen entgegenge-

⁷⁹⁷ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 683.

⁷⁹⁸ Kunath, Herbert: Das sächsische Straßenbaumandat 1781 – Vorgeschichte und Bedeutung. In: Sächsische Heimatblätter 30 (1984) 5, S. 208.

⁷⁹⁹ Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916, S. 22.

wirkt werden konnte. Wie in dem gesamten Untersuchungszeitraum folgten auch nach dem Straßenmandat von 1781 weitere kurfürstliche Erlasse, deren Inhalte frühere Anordnungen wiederholten. Ein Beispiel war das General vom 24. Februar 1783. Es erging an alle Kreis- und Amtshauptleute und wiederholte bereits angeordnete Forderungen wie das Heben der Straßengräben, das Einziehen und Einebnen der Geleise und das Ausfüllen der Löcher und Sümpfe.⁸⁰⁰ Der Inhalt bedeutete eigentlich nur eine Wiederholung der Inhalte des § 1 im Straßenmandat von 1781.⁸⁰¹ Der Finanzfrage im Straßenwesen galt das kurfürstliche General vom 15. Juni 1784: „[...] so begehren Wir andurch, gnädigst befehlend, ihr Wollet 1. Was in dem Lauf des verflossenen Jahres, teils neu gebaut, teils repariert worden, sowohl 2. Was im folgenden Jahr vorzüglich zu bauen sei? mit Ende des Monats Dezember jeden Jahres in tabellarischer Form anzeigen, in dem zu erstattenden Berichte die zur Tabelle erforderlichen Erläuterungen bestimmt beifügen, sowohl auch bemerken, welche Beamte, Obrigkeiten und Ortschaften den vorgeschriebenen Obliegenheiten nachgekommen oder solche vernachlässiget [...]“.⁸⁰² Dieser Anordnung schienen die Straßenkommissionen gar nicht oder nicht regelmäßig Folge zu leisten, wovon einerseits die nicht durchgehend vorhandenen Berichte in den Archivbeständen und andererseits die Neuauufforderungen zur Berichterstattung z.B. vom 25. Januar 1785, 8. März 1785, 7. März 1786 und 4. April 1786 zeugten.⁸⁰³ Bezüglich der von dem Beispielstraßenzug durchzogenen Kreise, dem Leipziger und dem Erzgebirgischen Kreis, waren für den Zeitraum der wiederholten Aufforderungen zur jährlichen Rechenschaft über den erfolgten Straßenbau nur für den Leipziger Kreis kontinuierlich Straßenbautabellen überliefert. Diese Straßenbautabellen besaßen immer den gleichen Aufbau, der wahrscheinlich einer einfachen Erfassung und einer vergleichbaren Auswertung dienen sollte. Zuerst geschah die Nennung der reparierten Straßenzüge. Dem folgte die Nennung des verantwortlichen Amtes, die Lagebestimmung der reparierten bzw. neu gebauten Strecke durch Angaben wie „zwischen [...], an [...] Grundstücken“ sowie der Streckenlänge in Ruten. Zu dieser Strecke wurde die Art der Instandsetzung (z.B. Überwurf mit Kies, chausseemäßiger Ausbau) angegeben (s. Kapitel 9.5). Außerdem beinhalteten die Angaben Aussagen zur Instandhaltung oder zum Neubau von Schleusen, Mauern, Abzugsgräben und Brücken. Diese Straßenbautabellen spiegeln die bauliche Entwicklung des entsprechenden Verkehrsweges wider und sind deshalb

⁸⁰⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255e, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungens sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1780-1786, Vol. V.

⁸⁰¹ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 671/672.

⁸⁰² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255e, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungens sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1780-1786, Vol. V.

⁸⁰³ Vgl. ebenda.

eine wichtige Quelle für die historisch-geographischen Verkehrswegeforschung. Durch die Auswertung der aus dem Zeitraum von 1784 bis 1786 überlieferten Tabellen konnten bezüglich des Beispielstraßenzuges folgende Instandsetzungs- und Baumaßnahmen konstatiert werden (s. Tabelle 18, 19 und 20).

Tabelle 18

Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1784

(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach den vom kurfürstlichen General vom 15. Juni 1784 jährlich geforderten, überlieferten Straßenbautabellen⁸⁰⁴)

Teilstraßenzug	Instandsetzung/Bau	Planung für Folgejahr
I (Leipzig – Naunhof)	keine Angaben	zwischen Fuchshayn und Naunhof „über die Erdbrücke 20. Ruthen auszutreiben, mit Steinen zu überschlagen, und mit Schutt zu überfahren“ ⁸⁰⁵
II (Naunhof – Grimma)	„den neuen Damm eingeleist, und 9. Ruthen mit Steinen und Schutt überfahren [...]“ ⁸⁰⁶ „die benöthigten Steine zu diesen 9. Ruthen sind von den extraordinären Straßenbaugeldern bereits im vorigen Jahr gebruchen worden.“ ⁸⁰⁷ „26. Ruthen neuen Graben gemacht“ ⁸⁰⁸ „1. Schleuse repariert“ ⁸⁰⁹	„bey dem Förster-Feld 10. Ruthen auszutreiben, mit Steinen zu überschlagen und mit Schutt zu überfahren [...]“ ⁸¹⁰
	zwischen Naunhof und Großsteinberg „20. Ruthen Damm auftreiben und mit Steinen auch Schutt überfahren“ ⁸¹¹	keine Angaben
	zwischen Großsteinberg und Grethen „Abschläge aufgemacht“ ⁸¹²	zwischen Großsteinberg und Grethen „zwischen Großsteinberg und Grethen die daselbst befindliche Brücke, welche mit Faschinen gedeckt und wandelbar ist, mit Steinen zu wölben“ ⁸¹³
VI (Waldheim – Hainichen)	„40. Ruthen bei Massaney repariert“ ⁸¹⁴	„eine alte Schleuse bei Maßaney repariert [...]“ ⁸¹⁵

⁸⁰⁴ Ebenda, Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III. (= unpaginiert).

⁸⁰⁵ Ebenda.

⁸⁰⁶ Ebenda.

⁸⁰⁷ Ebenda.

⁸⁰⁸ Ebenda.

⁸⁰⁹ Ebenda.

⁸¹⁰ Ebenda.

⁸¹¹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III. (= unpaginiert).

⁸¹² Ebenda.

⁸¹³ Ebenda.

⁸¹⁴ Ebenda.

⁸¹⁵ Ebenda.

Tabelle 19

Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1785
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach den vom kurfürstlichen General vom 15. Juni 1784 jährlich geforderten, überlieferten Straßenbautabellen⁸¹⁶)

Teilstraßenzug	Instandsetzung/Bau	Planung für Folgejahr
I (Leipzig – Naunhof)	am Thonberg: „[...] 981. Ruthen repariert [...]“ ⁸¹⁷	keine Angaben
	zwischen Holzhausen und Seifertshayn „432. Ruthen repariert“ ⁸¹⁸	keine Angaben
II (Naunhof – Grimma)	zwischen Naunhof und Großsteinberg „10. Ruthen Straße neugebaut, 10. Ruthen Gräben neu angelegt, 572. Ruthen Gräben repariert und gehoben“ ⁸¹⁹	keine Angaben
	zwischen Großsteinberg und Grethen „1. Brücke neu“ ⁸²⁰	keine Angaben
III (Grimma – Leisnig)	„hinter Zschoppach 10. Ruthen neugebaut“ ⁸²¹	keine Angaben
IV (Leisnig – Hartha)	„an den Gersdorfer und Schönstädter Grundstücken 60. Ruthen Straße repariert“ ⁸²²	„9. Ruthen Straßendamm bey Fischendorf soweit die in diesem Jahr gefertigte Ufermauer geht, und zufüllen und mit Steinen und Steinknack zu überfahren“ ⁸²³

Tabelle 20

Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1786
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach den vom kurfürstlichen General vom 15. Juni 1784 jährlich geforderten, überlieferten Straßenbautabellen⁸²⁴)

Teilstraßenzug	Instandsetzung/Bau	Planung für Folgejahr
I (Leipzig – Naunhof)	bei Holzhausen und bei Stötteritz Reparaturen	zwischen Holzhausen und Seyfertshayn „Die ganze Straße aufzuhauen und zur Böschung zu bringen.“ ⁸²⁵
	zwischen Seifertshayn und Fuchshayn „30. Ruthen Straße neu gebaut“ ⁸²⁶	keine Angabe
	zwischen Fuchshayn und Naunhof „1. Brücke neu“ ⁸²⁷	zwischen Fuchshayn und Naunhof „sind 15. Ruthen Straße [...] 12. Ellen breit zusammenzutreiben, dammäßig zu erhöhen, 8. Ellen breit, $\frac{3}{4}$ hoch mit Steinen zu überlassen und mit Kieß zu überfahren“ ⁸²⁸
IV (Leisnig – Hartha)	zwischen Leisnig und Hartha an den Gersdorfer Grundstücken „30. Ruthen Straße repariert“ ⁸²⁹	zwischen Leisnig und Hartha „40. Ruthen Damm bey Obergersdorf zu reparieren“ ⁸³⁰

⁸¹⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 197d, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1785, Vol. IV. (= unpaginiert).

⁸¹⁷ Ebenda.

⁸¹⁸ Ebenda.

⁸¹⁹ Ebenda.

⁸²⁰ Ebenda.

⁸²¹ Ebenda.

⁸²² Ebenda.

⁸²³ Ebenda.

⁸²⁴ Ebenda.

⁸²⁵ Ebenda.

⁸²⁶ Ebenda, Rep. XLI Gen. 197e, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1786, Vol. V. (= unpaginiert).

⁸²⁷ Ebenda.

⁸²⁸ Ebenda.

⁸²⁹ Ebenda.

⁸³⁰ Ebenda.

Der Vergleich der für die jeweiligen Folgejahre geplanten Angaben mit den in diesen Jahren vollzogenen Straßenarbeiten ergab wenig Übereinstimmung. Außerdem gab es eine Instandhaltung bzw. einen Neubau von nur kurzen Strecken und nie von einem gesamten Teilstraßenzug. Eine Ursache dafür könnten die fehlenden Finanzen sein. In diesem Zeitraum wurde nicht bzw. konnte nicht zu einer besseren Finanzsituation für das Straßenwesen beigetragen werden. Eine kurfürstliche Verfügung vom 4. Juni 1785 lehnte mehr Finanzen für dieses ab.⁸³¹

Der Forderung nach mehr fachgerechtem Bauaufsichtspersonal wurde mit der Einsetzung von berittenen Straßenbauaufsehern in den Kreisen Rechnung getragen.⁸³² Ob dies jedoch für einen durchgehend fachgerecht geführten Straßenbau reichte, war zu bezweifeln. Es zeigte sich jedoch das Bestreben, den Ansporn für eine qualitativ hochwertige Arbeit zu schaffen. So geschah die Erhöhung der Anzahl der Unteren Beamten, Straßenmeister, -wärter und Arbeiter. Den Anreiz für deren gewissenhafte Aufgabenerfüllung bildete die Aussicht auf eine feste Anstellung bei qualitativ guter Arbeit, was zumindest das Bewusstsein der Notwendigkeit von Qualität am Bau für möglichst lang haltende Landverkehrswege demonstrierte.⁸³³

Die Erlasse vom 4. Dezember 1795 und 8. November 1800 trafen neue Festlegungen zur Schaffung geordneter Verhältnisse beim Straßenbau.⁸³⁴ Dementsprechend sollten die an einer Strecke in Angriff genommenen Straßenbauten auf deren gesamter Länge vollendet werden. Diese Vorgehensweise hatte das Ziel, durchgehend nutzbare, qualitativ gute Landverkehrswege zu schaffen und so den Mobilitätsansprüchen der Zeit nachzukommen. In dem Erlass von 1795 hieß es dazu: „Da hin und wieder in den Kreis- und Amtshauptmannschaftlichen Berichten Beschwerden über die schlechte Beschaffenheit der Straßen vorkommen, so habt ihr, obwohl mehrere Chausseebaue weder zur gleichen Zeit noch an allen Orten zu veranstalten sind, dennoch dafür, daß die Landstraßen und Commercial-Straßen in möglichst fahrbaren Stand erhalten werden, unausgesetzt zu sorgen, insonderheit aber auf die Anzeigen, daß eine

⁸³¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255e, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungsammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1780-1786, Vol. V.

⁸³² Das waren je zwei berittene Straßenbauaufseher für den Leipziger Kreis, Meißner Kreis, Thüringischen Kreis, Erzgebirgischen Kreis und Kurkreis und für den Vogtländischen und Neustädter Kreis zusammen ein berittener Straßenbauaufseher sowie für die Oberlausitz ein berittener Straßenbauaufseher. – Vgl. Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255f, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungsammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1787-1792, Vol. VI.

⁸³³ Vgl. ebenda.

⁸³⁴ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 255f, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungsammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1787-1792, Vol. VI; ebenda, Rep. XLI Gen. 255g, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungsammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1753-1810, Vol. VI und VII.

notwendig zu befahrende Straße sich in so schlechtem Zustande befindet, daß sie ohne Lebensgefahr nicht passiert werden kann, sofort die nähere Untersuchung anzuordnen.“⁸³⁵ In dem kurfürstlichen Befehl von 1800 wurde die durchgehende qualitative Bauweise eines Straßenzuges nochmals deutlich erwähnt, was gleichzeitig zu dem Ziel der Anlage eines Chausseegeldes zur Erhaltung des entsprechenden Straßenabschnitts führen sollte, um dem Grundproblem des Straßenwesens, der Finanzknappheit entgegenzuwirken bzw. sie zu mildern.⁸³⁶ Das Vorgehen sollte zumindest die Erhaltungskosten des entsprechenden Straßenabschnitts abdecken bzw. mit einem Großteil dazu beitragen. Der gleiche Erlass rief außerdem zu einer Sparsamkeit beim Straßenbau auf, was jedoch keine qualitativen Beeinträchtigungen nach sich ziehen sollte.⁸³⁷ Ein Ansporn für die bei dem Straßenwesen Tätigen wurde mit dem Edikt vom 2. August 1800 geschaffen, in dem für besonders aktive Straßenbauaufseher eine Geldzulage von 50 Talern angekündigt wurde.⁸³⁸

Insgesamt waren in dem Zeitabschnitt bis 1800 die „Grundlagen für den chausseemäßigen Ausbau des sächsischen Straßennetzes aus verwaltungsmäßiger und technisch-konstruktiver Sicht geschaffen worden [...]“⁸³⁹, wofür das Straßenmandat vom 28. April 1781 von großer Bedeutung war. In ihm wurden die Defizite und Fragen der behandelten Perioden der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens im Untersuchungszeitraum angesprochen und – zumindest theoretisch – gelöst, weshalb es als problemorientierte zusammenfassende Quelle in vorliegender Untersuchung intensive Nutzung, Vorstellung und Auswertung erfuhr. Ab Anfang des 19. Jahrhunderts erfolgte dann die praktische Umsetzung der mandatsmäßig erfassten Festlegungen. Der Ausbau des in seiner Grundstruktur vorhandenen sächsischen Straßennetzes begann. Im Vorfeld dieser Entwicklung bestanden jedoch für das kursächsische Straßenwesen zwei kontinuierlich bestehende Probleme, die Hauptinhalt des folgenden Kapitels sind: die finanziellen Grundlagen und die Zuständigkeiten der Instandsetzung und Unterhaltung der Landverkehrswege.

⁸³⁵ Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255f, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1787-1792, Vol. VI.

⁸³⁶ Vgl. ebenda; Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916, S. 26.

⁸³⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255g, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1753-1810, Vol. VI und VII.

⁸³⁸ Vgl. ebenda.

⁸³⁹ Feller, Michael und Joachim Schmiedel (Bearb.): Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. In: Fachinformation des Sächsischen Landesinstituts für Straßenbau 1 (1997), S. 9.

9.3 Finanzielle Grundlagen und Zuständigkeiten der Instandsetzung und Unterhaltung der Landverkehrswege

Grundprobleme des kursächsischen Straßenwesens waren im Untersuchungszeitraum die Bereitstellung der finanziellen Grundlagen für die Instandsetzung und Unterhaltung der Landverkehrswege sowie die Zuständigkeiten zu deren Durchführung. Aufgrund der finanziellen Situation Kursachsens, die kriegerische Ereignisse und die damit verbundenen Finanzmiseren prägten, konnte von staatlicher Seite kein längerfristig feststehender Etat für den Straßenbau geboten werden. Außerdem entwickelte sich, wie in den Kapiteln 9.1 und 9.2.6 diskutiert, regierungsseitig erst in der Periode von 1781 bis 1800 endgültig das Bewusstsein für die Notwendigkeit eines geordneten Straßenwesens und damit planmäßigen Straßenbaus. Erst mit dieser Voraussetzung wäre eine festgesetzte Summe für eine rentable Anwendung brauchbar gewesen. Aber bereits seit Ende des Dreißigjährigen Krieges und den darauf folgenden Instandsetzungsarbeiten – zumindest an den wichtigsten Landverkehrswegen – wurden Anzeichen der Erkenntnis einer dauerhaften und gesetzlich geregelten Unterhaltung deutlich.⁸⁴⁰ Dies gestaltete sich umso notwendiger, da die zu dem Zeitpunkt ohne jeglichen Kunststraßenbau reparierten Landverkehrsverbindungen durch unterschiedlichste Einwirkungen (Witterung, Bodenverhältnisse) schnell in Mitleidenschaft gezogen wurden, was bis zu deren Unbefahrbarkeit führen konnte. Nachdem es zum Anstieg der Verkehrsfrequenz und zu neuen Ansprüchen an den Transport- und Personenverkehr gekommen war, richtete sich der Trend auf eine langfristige Haltbarkeit der Verkehrswege, deren Instandsetzung bzw. Bau einen großen Kostenaufwand erforderte. Die Verantwortlichkeit der Unterhaltungspflicht und mit dieser der aufzuwendenden Kosten basierte in der 1. Periode des kursächsischen Straßenwesens auf der Meinung, dass „[...] derjenige, der Geleitsgeld, Brücken- oder Wegezoll erhob, auch die Unterhaltung derjenigen [Landverkehrswege, Brücken] hatte.“⁸⁴¹ Häufig erfolgte diese aber trotz der Geldeinnahmen nicht. Um die Straßenzustände zu verbessern, erging in der Erledigung der Landesgebühren von 1661 schließlich die nachdrückliche Festlegung, dass bei Strafe „[...] alle und jede Beamte und diejenigen, denen das Gleite verpachtet war, wie auch andere Gerichtsherrn, die hierzu verbunden, Straßen, Brücken und Wege bessern sollen [...]“.⁸⁴²

⁸⁴⁰ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 429.

⁸⁴¹ Vgl. ebenda.

⁸⁴² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 36.

Eine Festlegung im Straßenmandat vom 17. Juni 1706 lautete, dass „[...] die Gräben, Straßen, Brücken und Wege in beständiger Würde und Wesen zu erhalten, Pflicht der Ämter oder anderer Gerichtsherrn und Obrigkeiten oder auch der Gemeinden sei, denen es von Alters her obliegt [...]“.⁸⁴³ Im Falle ungeklärter Verantwortlichkeiten war die Vorschrift jedoch mehrdeutig auslegbar und mögliche Zuständigkeitsverschiebungen lagen diesem Wortlaut nah. Eine eindeutige Klärung der Unterhaltungsproblematik brachte sie demnach nicht. Aus diesem Grund wurden eingehende Erörterungen über die zu Recht bestehenden Befreiungen von der Unterhaltungspflicht und über die Verbindlichkeiten bezüglich der Straßenunterhaltung gefordert.

Die Straßenerhaltung und die dafür aufzuwendenden Kosten überstiegen teilweise die Finanzkapazitäten vieler Städte. Zur Kostendeckung erhoben sie deshalb Pflastergeleit bzw. Wegepfennig. Bei dessen Einführung erhielten die Städte gleichzeitig die kurfürstliche Mahnung, die eingenommenen Gelder nur zu den Straßenbauzwecken einzusetzen.⁸⁴⁴ Dies betraf am Beispielstraßenzug Leipzig, Naunhof, Grimma, Leisnig, Hartha, Waldheim, Hainichen, Oederan und Sayda.⁸⁴⁵ Die Forderung zu solchen Verpflichtungen gab Grund zur Annahme, dass eingenommene Geleitgelder – nicht nur in den Städten – häufig zu anderen Zwecken als zum Straßenbau Verwendung fanden.

Die an die Beamten und Geleitseinnehmer der Amts- und Geleitsbezirke gerichtete Generalverordnung vom 27. September 1708 bildete die erste schriftliche Festlegung über die Zahlung der aus den Geleitseinkünften zum Straßenbau bereitzustellenden Gelder an die Beamten, um daraufhin entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen vornehmen zu können.⁸⁴⁶ Im Jahr 1709 wurde bei der Errichtung des Kammerreglements bemerkt, dass als Beitrag des Landes bis „[...] dahin zur Straßenreparatur jährlich 25 000 Th. bestimmt gewesen“ seien.⁸⁴⁷ In den gesichteten Quellen zum Beispielstraßenzug konnte eine solche Festlegung bezüglich eines Straßenbauetats jedoch vor dieser Erwähnung nicht aufgefunden werden. 1711 erkannten die Landstände in einer Bewilligungsschrift vom 24. März die Notwendigkeit der Straßenbesserung an,

⁸⁴³ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 36.

⁸⁴⁴ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 13a, Loc. 34 324, Derer Räte in Städten Befugnis wegen des Pflaster-Gleites oder Wegepfennigs, 1692-1717, Vol. I.

⁸⁴⁵ Vgl. ebenda, Bl. 2, 24, 39, 53, 67, 73, 111, 119, 169 und 195.

⁸⁴⁶ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 312.

⁸⁴⁷ Ebenda.

wiesen jedoch gleichzeitig auf die finanziellen Belastungen durch den Nordischen Krieg hin und verschoben aus diesem Grund Maßnahmen zur Straßenbesserung auf bessere Zeiten.⁸⁴⁸ In dem Straßenbaureskript vom 27. November 1711 stand eine nochmalige Nennung des bereits erwähnten Straßenbaudeputats. Es wurde jedoch auf jährliche 10 000 Taler herabgestuft, die aber nur zu Bauten an den acht Hauptstraßen um Leipzig instrumentalisiert werden sollten.⁸⁴⁹ Der Beispielstraßenzug wäre somit an den Teilstraßenzügen I (Leipzig – Naunhof) und II (Naunhof – Grimma) betroffen gewesen. Im Kammerreglement von 1715 wurde die Summe zum Straßenbau jedoch ganz ausgesetzt. Infolgedessen ersuchte die Regierung 1716 und 1718 um einen erneuten Beitrag des Landes zu den Straßenbaukosten. 1718 gab es eine Wiederbewilligung des Straßenbaudeputats mit jährlichen 10 000 Talern.⁸⁵⁰ Die in diesem Zusammenhang verlangten Gegenmeldungen von Beamten über die durchgeführten Straßenbauten und die dazu verwendeten Kosten fanden sich in zahlreichen Akten, ebenso waren schriftliche Quellen über die angewiesenen Gelder überliefert. Das bewies das Vorhandensein des Straßenbaudeputats und seine Nutzung zu dem Zeitpunkt. Ob die angeforderten und angewiesenen Kosten des Deputats ausgeschöpft wurden, konnte nicht nachvollzogen werden, da die entsprechenden Akten nicht vollständig überliefert sind.

Eine in der Umsetzung illusorische Festlegung traf die Verordnung vom 16. Mai 1718 für Dorfbewohner. Sie sollten bei besonders schadhaften Verkehrswegen neben den zu leistenden Fuhren und Handdiensten zu deren Instandsetzung gleichzeitig für die Kosten zur Reparatur der Verkehrswege vor ihren Hofräumen aufkommen.⁸⁵¹ Eine solche Kostenaufbringung dürfte für einen Großteil der Dorfbewohner jedoch unmöglich gewesen sein. Ab der Verordnung vom 13. August 1737 wurde die Unterhaltungspflicht der Landverkehrswege in den Dörfern klar geregelt, es hieß, dass „[...] zu Bau und Reparatur derer durch die Dörffer gehenden Straßen, ingleichen zu Hebung derer Graeben und Abschläge an denen Feldern, Wiesen, Gehölzten und andern Grund-Stücken sämtliche Gerichts-Obrigkeiten, was Standes und Beschaffenheit auch solche seyn, nebst allen mittel- und unmittelbaren Unterthanen, ohne Unterscheid adigiret, [...]“.⁸⁵² Unklarheiten bestanden bezüglich der Unterhaltung der Landverkehrswege

⁸⁴⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 9b.

⁸⁴⁹ Vgl. ebenda, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 316.

⁸⁵⁰ Vgl. ebenda, Bl. 318.

⁸⁵¹ Vgl. Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 50.

⁸⁵² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31.

zwischen den Orten. Eine Umsetzung der Vorschrift in der Verordnung vom 13. August 1737, dass außerhalb der Orte die geleitsfreien Untertanen die Fuhr-, Hand- und Spanndienste zu leisten haben und die übrigen Untertanen nur gegen eine Vergütung dazu verpflichtet werden könnten, schien in der Praxis nicht realisierbar.⁸⁵³ Durch die teils großen Strecken zwischen den Orten konnte die Umsetzung der in der Verordnung genannten Unterhaltungspflicht durch einen Teil der Untertanen nicht getätigt werden, die finanziellen Grundlagen für Lohnkosten der übrigen, zur Straßenerhaltung herangezogenen Untertanen schienen jedoch nicht gewährleistet zu sein. Dem versuchte man, 1739 durch die Festlegung zu begegnen, die Unterhaltungspflicht auf die Bewohner aller Dörfer und Ortschaften innerhalb eines Meilenbezirks auszudehnen und die Leistungen der Einzelnen nach Zahl der besessenen Hufe Land zu berechnen.⁸⁵⁴ Aber diese Festlegung war nicht ideal, so hatten z.B. Besitzer mit einer größeren Hufenanzahl Land nicht unbedingt mehr zeitliche und kapazitative Möglichkeiten für mehr Fuhr-, Hand- und Spanndienste zur Straßenunterhaltung als Besitzer von weniger Hufen Land. In den Quellen war dies an zahlreichen Beschwerden über die Festlegung nachvollziehbar.⁸⁵⁵ Im Gegenzug erging z.B. am 17. August 1742 bezüglich der Teilstraßenzüge IV (Leisnig – Hartha), V (Hartha – Waldheim) und VI (Waldheim – Hainichen) ein kurfürstlicher Befehl an die entsprechenden Untertanen, nach dem Ernteende ihren bisher vernachlässigten Straßenbaupflichten nachzukommen.⁸⁵⁶

Durch Kriegseinwirkungen und Notzeiten in der Folgezeit trat eine Stagnation bezüglich neuer Erlasse zu den Unterhaltungsverpflichtungen ein. Erst das Straßenbaumantrat von 1781 (§ 9) gab neben den genannten Festlegungen von 1739 neue Anweisungen: „Wie nun § 9. in Ansehung der Obliegenheit die Straßen zu bauen, es bey der bisherigen Observanz ferner sein Verwendung haben soll; so sind in ergula und in soferne nicht ein anderes hergebracht, die Straßen zu bauen und zu erhalten schuldig,

⁸⁵³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 31.

⁸⁵⁴ Vgl. ebenda, Bl. 39 und 40.

⁸⁵⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 670, Beschwerde des Straßeninspektors Schmalixen über verweigerte Straßenbaudienste der Geringswalder und Waldheimer Dörfer, 1746, Bl. 1; ebenda, Amt Rochlitz Nr. 2426, Von den Waldheimer Dorfschaften geforderte Einteilung der Dienstleistungen für den Straßenbau, 1774-1776, Bl. 2-9. – Betrifft Klagen der in den sieben Waldheimischen Dörfern befindlichen Hufner über die Festlegung von 1739, die Straßenunterhaltsleistungen von der Hufenanzahl abhängig zu machen.

⁸⁵⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 881, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1742-1746, Bl. 52 und 53.

- a) innerhalb der Städte, und soweit deren Weichbild gehet, die Räte, aus denen Cämmerey-Einkünften, und wo es Herkommens, oder die Cämmerey-Einkünfte nicht zulänglich sind, mit Zuziehung, oder auf alleinige Kosten der Communen;
- b) in denen Dörfern, und so weit als deren Zäune gehen, es mögen diese beyde oder nur eine Seite der Straße einfassen, die Dorf-Communen;
- c) außerhalb derer jetztbeschriebenen Orte aber, werden die hohen Heer- und Landes- auch inneren Commercial-Straßen, entweder auf Kosten Unserer Rent-Cammer, oder von denjenigen Vasallen, Stadt-Räthen und Grund-Besitzern gebauet, welche auf dergleichen Straßen mit dem Gleite beliehen sind, oder ein Wege- oder Brücken-Geld zu erheben haben, in so ferne letztere nicht etwa per pactum eine Befreyung vom Straßenbau erhalten oder solche rechtlich ausgeführt haben, oder auch dergleichen nicht bereits schon in ihren Privilegiis enthalten, oder bey Erlangung des Gleits-Rechts, Zolles, Wege- und Brücken-Geldes, was sie eigentlich wegen des Genusses eines oder des andern nur angeführten Emolumenti zu bauen und zu repariren verbunden seyn sollen, ausdrücklich bestimmt ist;
- d) auf denen Communications- Nachbar-Wegen, lieget die Erhaltung derselben, wo nicht ein anderes hergebracht ist, der Commun eines jeden Orts innerhalb ihrer Flur ob.⁸⁵⁷

Der Inhalt des Gliederungspunkts c) dieses Paragraphen bildete den Beginn zur gesetzlichen Unterhaltung bestimmter Straßen auf Staatskosten, die erst im 19. Jahrhundert zu einem gewissen Abschluss kam.⁸⁵⁸ Die Frage der Zuständigkeiten für die Straßenunterhaltung durchzog somit den gesamten Untersuchungszeitraum und wurde erst mit dem Bewusstsein der Notwendigkeit intakter Verkehrswege und dem damit verbundenen Aufschwung des Straßenwesens massiv in das Blickfeld des Regierungsinteresses gerückt, was sich durch die vorhergehend erwähnten Festlegungen des Straßenbaumandats von 1781 zeigte. Ein Beispiel für die Lösung des Zuständigkeitsproblems bei der Straßenunterhaltung war das „Verzeichnis der im Amtsbezirk Leipzig gelegenen Heer-, Land-, Post- und Gemeindestraßen“ aus dem Jahr 1794. In ihm wurden neben zahlreichen Angaben zum Straßenbau Zuständigkeitsfragen zur Straßenunterhaltung, zur Grabenhebung, zu den Straßenbediensteten, -wächtern und -wärtern

⁸⁵⁷ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 675/676.

⁸⁵⁸ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800, [...]. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 430.

subsumiert.⁸⁵⁹ Für den Beispielstraßenzug beinhaltete das Verzeichnis nur Angaben zu der von Leipzig bis Holzhausen führenden Strecke des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) (s. Kapitel 9.5).

Das Grundanliegen bei der Lösung des Finanzproblems bezüglich der Instandsetzung bzw. des Baus der Landverkehrswege musste also die Bündelung und gezielte Anwendung eines ausreichenden Etats für deren Unterhaltung sein, wobei man sich angesichts der knappen Finanzressourcen keine Verschwendung leisten durfte. Dies antizipierte wiederum Organisiertheit und planvolles Arbeiten im Straßenwesen sowie genügend Kenntnisse und Möglichkeiten zum Bau qualitativ guter, belastungsfähiger Landverkehrswege (s. Kapitel 9.5).

9.4 Kontrollorgane des Straßenwesens

Wie zeithistorische Quellen zum Zustand der Verkehrswege widerspiegeln, schienen die Erlasse aus den verschiedensten Gründen nicht in allen Fällen ihre Umsetzung erfahren zu haben. Deshalb war die Schaffung eines Kontrollsystems von großer Notwendigkeit, um die Aufsicht über Straßenreparatur und Straßenbau garantieren zu können. Es offenbarte sich zeitweise, dass selbst die Verantwortlichen nicht immer die Autorität besaßen, eine Durchsetzung zu erlangen. Partiiell unterschiedlich auslegbare Zuständigkeiten für Straßenbau und Straßenreparatur, das teilweise Unvermögen der Untertanen die Anordnungen durchzusetzen⁸⁶⁰, Kriegszeiten und finanzielle Nöte trugen außerdem zu den Misständen bei (s. Kapitel 9.2 und 9.3).

Die Oberaufsicht über die öffentlichen Verkehrswege besaß seit altersher der Landesherr.⁸⁶¹ Er erließ entsprechende Befehle, Generale, Mandate und Verordnungen. Die Initialisierung dieser wurde durch eingesetzte Personen kontrolliert und, wo sich Mängel zeigten, gefordert. Erst ab dem 18. Jahrhundert erfolgte für diese Aufgaben die Einsetzung spezieller Beamter. Bis dahin trugen dafür zumeist Organe der Landesregierung und Geleitsbeamte die Verantwortung. Das Straßenbaugeneral vom 3. November 1658 notierte dementsprechend bezüglich der Kontrolle von Straßenbauarbeiten: „Als haben Wir ermelten Unserm Schoesser und

⁸⁵⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5204, Verzeichnis der im Amtsbezirk gelegenen Heer-, Land-, Post- und Gemeindestraßen, 1794.

⁸⁶⁰ Gründe dafür waren z.B. eigene Armut, Überlastung unter anderem durch Feldarbeiten bei Aussaat und Ernte, keine freien Kapazitäten.

⁸⁶¹ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 430.

Gleitsmann, diesen Unsern offenen Brief mitgeteilet, und darneben gnaedigst aufgetragen, wegen angeregter Erhebung derer Graeben, auch Besserung der Strassen, Bruecken, [...] jedes Orts, [...], gebuehrende Erinnerung zu thun, und diejenigen, so dergleichen zu leisten schuldig und verbunden, unnachlaeßig anzumahnen. [...] Wie dem Unser Schoesser und Gleitsmann, auf daß diesen allen gehorsamlich nachgelebet werde, fleißige Aufsicht haben, und Anregung thun, oder Uns in Verbindung dessen, hiervon unterthaenigsten Bericht foerderlichst einschicken werden, und darauf Unsere fernere Verordnung erwarten werden.“⁸⁶² Im Amt Leipzig wurden z.B. für dieses Jahr als Verantwortlicher Schösser Hanns Jakob Pantzer und als Geleitsmann zu Leipzig Daniel Kresse genannt. Mit der zunehmenden Erkenntnis der Notwendigkeit eines guten Verkehrsnetzes für wirtschaftliche Belange und für das Postwesen wurden entsprechende Kontrollorgane für das Straßenwesen von wachsender Bedeutung. Denn nur ordentliche Verkehrswege konnten die Ansprüche „Schnelligkeit, Sicherheit, Regelmäßigkeit“ gewährleisten. Davon war das Straßenwesen Kursachsens im ausgehenden 17. Jahrhundert jedoch weit entfernt.

Für den Leipziger Kreis mit der Handels- und Messestadt Leipzig als wichtigsten kommerziellem Zentrum des Kurfürstentums bestand bereits eine Sonderform bei der Kontrolle über das Straßenwesen. Zur besonderen technischen Aufsicht wurde 1694 Michael Klumm als Straßenbereiter angestellt. Er war der erste Straßenbereiter im kursächsischen Straßenwesen überhaupt. Seine Aufgaben lagen in der Untersuchung der Straßen, Brücken, Wege und Dämme in seinem Bezirk sowie der Anordnung der Besserung bei Schäden und deren Kontrolle (s. Kapitel 9.2.2).⁸⁶³ Das Anliegen der Kontrolle des Straßenbaus richtete sich getragen vom fiskalischen Interesse der Regierung auf die Haupt-, ordentlichen Landstraßen und die Heerstraßen, die sich um die Messestadt Leipzig konzentrierten (s. Abbildung 6). Eine geregelte Verwaltung des Straßenbauwesens war aus diesem Grund als erste in dem Kreisamtsbezirk Leipzig zu verzeichnen, wovon z.B. die von 1694 bis 1705 geführte „Acta, die Straßen- undt Wegebeßerung in des Churfürstl. Sächs. Amtes Leipzig bezirk betreffende“ zeugte, die Angaben zu den Teilstraßenzügen I (Leipzig – Naunhof) und II (Naunhof – Grimma) enthielt.⁸⁶⁴ In dem Kreisamtsbezirk wurde durch das Mandat vom 17. Juni 1706 eine neue Einrichtung zur Kontrolle des Straßenwesens geschaffen: „Damit [...] dieses [...] desto zuverlaeßiger zu

⁸⁶² Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 24.

⁸⁶³ Vgl. ebenda, Bl. 49-58.

⁸⁶⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5180, Straßen- und Wegebeßerung im Amtsbezirk Leipzig, 1694-1705.

Wercke gerichtet, auch darueber gehalten werden moege, haben Wir gewisse Commissarien verordnet, welche die Abzeichnung und Einrichtung fertigen, auch forthin die Conservation genaue Aufsicht fuehren sollen [...].⁸⁶⁵ Die 1706 bestellten Straßenkommissarien übernahmen somit die Oberaufsicht über die Durchführung der landesherrlichen Verordnungen zur Instandhaltung oder den Bau der Straßen. Ein Jahr später wurde ihnen eine Generalstraßenkommission übergeordnet. Am 30. August 1707 gab es die Ernennung des Kammer- und Bergrats von Plötz zu deren Generalkommissar. Dessen Aufgabengebiet bestand darin, mit dem Geleitinspektor Lucius die Straßen zu bereisen und Instandsetzungsmaßnahmen vorzuschlagen, anzuordnen und zu beaufsichtigen, was sich jedoch nur auf die acht Haupthandelsstraßen von bzw. nach Leipzig beschränkte.⁸⁶⁶ Diese Straßenkommission war die erste oberste Landesstraßenbaubehörde und erhielt das Privileg, Befehle zu erteilen und diesen unter Androhung militärischer Exekution Nachdruck zu verleihen. Die Wirksamkeit einer solchen Instanz mit derartigen Befugnissen zeigte das Resultat: In dem Zeitraum ihrer Tätigkeit von 1707 bis 1721 erfolgte die Herstellung von rund 76 060 Ruten⁸⁶⁷ Straße, der Großteil davon als Steindämme.⁸⁶⁸ Zur Überwachung der mandatsmäßigen Erhaltung der gebauten Straßen wurde 1719 mit dem Kammerfurier Boehme der erste Straßenkommissar angestellt. Welche Stellung er zur Straßenkommission besaß, war in den Quellen jedoch nicht nachvollziehbar. Im Jahr 1710 erließ der Kurfürst an die Ämter einen Befehl zur Anstellung von Straßenbauaufsehern. Über die bereits gebauten und verdungenen Straßen erhielt im selben Jahr der Oberaufseher über die Elbeschiffahrt von Utterodt die Oberaufsicht. Nach dessen Tod blieb diese Stelle ohne auffindbare Begründung unbesetzt.

Im Verlauf einer Neuordnung des Straßenwesens wurde 1721 die erste Straßenkommission aufgelöst. Für das Kurfürstentum wurde je eine Straßenkommission für den Gebirgischen und Vogtländischen Kreis, für den Meißner, den Leipziger und für den Kur- und Thüringischen Kreis gebildet. Der Vorsitzende einer solchen Straßenkommission war ein Landkammerat. Zu einer Straßenkommission gehörten außerdem ein Geleitkommissar und ein Rechnungsbeamter. Die Landkammerräte besaßen, wie die ehemalige Generalstraßenkommission, das Privileg, Befehle zu erteilen und diesen unter Androhung militärischer Exekution Nachdruck zu verleihen.

⁸⁶⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 37.

⁸⁶⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715, Bl. 91.

⁸⁶⁷ 76 060 Ruten = ca. 344 km.

⁸⁶⁸ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 431.

hen. Die Aufgaben dieser Straßenkommissionen bestanden in der Begehung der Verkehrswege, in der Aufnahme deren Zustands und in den Forderungen nach Beseitigung der Missstände durch Instruktionen an die zuständigen Beamten. Diese waren für die Umsetzung der Straßenbesserungen zuständig, was – trotz Anweisung der Straßenkommission – auch mit Schwierigkeiten verbunden sein konnte. Ein Beispiel dafür sind die Beschwerden von Stötteritzer Einwohnern an den Kurfürsten über den Amtsrentverwalter zu Leipzig Gottfried Philipp Wiedemann vom 31. März 1728.⁸⁶⁹ Er hatte aufgrund einer Instruktion der Straßenkommission von einer bestimmten Anzahl Einwohnern des Dorfes für die Ausbesserung eines durch Stötteritz verlaufenden Abschnitts des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) plädiert. Diese beschwerten sich daraufhin bei dem Kurfürsten: „Daß wir die durch das Dorf Stötteritz gehende Straße unverzüglich in tüchtigen Stand und zwar mit 57½ Ruthen vom Eingang des Dorffes an, über einen gepflasterten Abschlag, und eine hölzerne Brücke aus 34. Ruthen weiter fort, bis an den Fahrweg, da auf der einen Seite Rinkische Häuser und auf der andern Burgische Häuser zubefinden, bey der Grimmischen beystraße setzen, und darinnen durch hinlängliche Beßerung beständig erhalten sollen.“⁸⁷⁰ Vor dieser Beschwerde hatten die Einwohner den Amtsrentverwalter bereits darauf hingewiesen, was sie in seiner Anordnung ihnen gegenüber nicht in Ordnung fanden. Sie warfen ihm vor, dass er dem Straßenmandat vom 17. Juni 1706 zuwider gehandelt habe (s. Kapitel 9.3), „[...] nach [...] selben ganze dorffschaften und nicht heraus genommene einzelne Personen (15 Häuser hier in Stötteritz), wie [...] an uns gethan, darzu anzuhalten, [...]“⁸⁷¹ Auf ihre Warnung vor einer Beschwerde bei dem Kurfürsten antwortete Wiedemann: „Gehet hin, wohin ihr wollet, ihr lieben leute, ihr macht euch viele Mühe, es hilft euch nichts, ihr wißet nicht, was in unser Instruction stehet, wir machen es, wie wir wollen.“⁸⁷² In einem an den Kurfürsten gerichteten Schreiben rechtfertigte er gleichzeitig sein Vorgehen mit dem Hinweis auf die Erfüllung seiner Amtspflichten gegenüber den Instruktionen der Straßenkommission. Eine Antwort des Kurfürsten auf den Beschwerdebrief der Stötteritzer Bürger war in den Quellen nicht aufzufinden, jedoch der Hinweis der Instandsetzung des betreffenden Straßenabschnitts aus Amtseinkünften und die Forderungen an die entsprechenden Bewohner, diese Reparaturkosten zu ersetzen. Somit waren die Auflagen der Straßenkommission erfüllt.

⁸⁶⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5261, Beschwerden von Einwohnern zu Stötteritz wegen angeordneter Straßenausbesserung ihre Ortes, 1728-1738, Bl. 3-12.

⁸⁷⁰ Ebenda, Bl. 3.

⁸⁷¹ Ebenda, Bl. 4.

⁸⁷² Ebenda.

Der im Jahr 1733 für den Leipziger, Meißner und Erzgebirgischen Kreis ernannte Bauschreiber Christian Schmalix unterstand ab diesem Jahr den Straßenkommissionen. 1744 wurde er zum Straßenbauinspektor ernannt. Sein Aufgabengebiet umfasste die technische Leitung der Straßenbauten und die Beaufsichtigung der Land- und Poststraßen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben waren ihm Straßenaufseher und Straßenarbeiter beigegeben und unterstellt. Er hatte außerdem Straßenbauten zu veranschlagen und Anschläge an die entsprechende Straßenkommission einzusenden, die diese zur Genehmigung dem Kammerkolleg überreichte. Nach 1751, dem Todesjahr Schmalix', erhielt der Straßenbau eine einheitliche und straffere Organisation. Der oberste Beamte wurde mit dem Titel eines Oberstraßenintendanten Major Fleischer. Er war unmittelbar dem Kammerkolleg unterstellt, den Straßenkommissionen beigeordnet und Vorgesetzter der Straßenbauaufseher, Straßenmeister und Straßenknechte. Außerdem verfügte er über die Aufsicht über die richtige Verwendung der Gelder und musste die Baurechnungen mit bescheinigen.

Nach dem Siebenjährigen Krieg von 1756 bis 1763, der starke Zerstörungen der Landverkehrswege mit sich brachte, wurde sofort eine Kommission zur Erörterung von Maßnahmen zur Herstellung der Straßen installiert.⁸⁷³ Diese empfahl Änderungen zur Verwaltung im Straßenbauwesen. Als Ergebnis der Erörterungen erfolgte am 25. Januar 1765 der Erlass der „Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener“.⁸⁷⁴ Laut dieser Instruktion kam es zur Bildung von Straßenkommissionen. Ihnen gehörten Kreishauptleute, Amtshauptleute, Geleitskommissare, Justiz- und Rechnungsbeamte an. Die Benennung aller Aufgaben einer Straßenkommission und der am Straßenbau beteiligten Diener⁸⁷⁵ spiegelte erstmalig eine klare hierarchische Gliederung und Regelung von deren Pflichten wider (s. Tabelle 21).

Die Oberaufsicht über das Straßenwesen selbst besaß nun das Kammerkollegium, das spätere Geheime Finanzkollegium, denn das Straßenwesen war eng mit den Einkünften des Landesherren aus den Zöllen und Geleiten und mit seinen Ausgaben für die Straßenbauten verbunden. So mussten an das Kollegium die jährlichen Straßenansschläge und die Abrechnungen

⁸⁷³ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 431.

⁸⁷⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12.

⁸⁷⁵ Zu den bei dem Straßenbau angestellten Dienern zählten laut der Instruktion vom 25. Januar 1765 die „[...] reuthende Strassen-Aufseher, [...] Strassenmeistere, [...] Gleitd-Einnehmer, Licent- desgleichen Gleits-, Land-, Licent- und Zollbereythe, [...]“ – Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 12 und 13.

darüber zur Genehmigung eingereicht werden. Es blieb die Anstellungsbehörde der oberen technischen Beamten. Die Direktion des gesamten Straßenwesens wurde bezüglich des jeweiligen Kreises dem Kreishauptmann übertragen. Seine Aufgaben im Straßenwesen waren „[...] in dem ihm anvertrauten Creyße, die Direction des gantzen Straßen-Baues [...] besorgen, das Archiv bey sich haben, auf Erfüllung der Generalien genaue Obsicht fuehren, Strassen-meistere anzunehmen und abzusetzen, Fug und Macht haben, zu Strassen-Aufsehern aber, wenn solche Dienste vacant, tuechtige und redliche Subjecta dem Chur-Fuerstlichen Cammer-Collegio in Vorschlag bringen, und alle Haupt-Anordnungen, welchen allenthalben schuldigste Folge zu leisten hierdurch ernstlich anbefohlen wird, uebernehmen auch, da er ohnehin in denen Aemtern seines Creysses in Commissions-Angelegenheiten oeffters zu thun hat, Strassenbaue anordnen, und fleißig in Augenschein nehmen.“⁸⁷⁶

Dem Kreishauptmann hierarchisch untergeordnet war der Amtshauptmann. Seine Aufgaben bezüglich der Landverkehrswege bestanden entsprechend der Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 in Folgendem: „Von dem Amts-Hauptmann ist in den zugetheilten Aemtern, die Anordnung zur Fertigung gewissenhafter Bau-Anschlaege, Schliessung der noethigen Bau- und Erhaltungs-Contracte, und die alljaehrliche bestaendige Obsicht derer angeordneten Baue, auch die Signirung der Lohn-Zeddel zu uebernehmen, und von Zeit zu Zeit der Erfolg hiervon, nicht weniger wann hierbey von den Strassen-Aufsehern Unrichtigkeiten begangen werden, wesfalls fleißige Erkundigung eingezogen werden muß, an den Creyß-Hauptmann zu melden, damit solche dem Cammer-Collegio zur ernsten Ahndung, und befindenden Umstaenden nach zur Cassation eines solchen Aufsehers angezeigt werden koennen.“⁸⁷⁷

Die Justizbeamten sollten, entsprechend der Generalinstruktion, die Kreis- und Amtshauptleute in ihren Tätigkeiten für das Straßenwesen unterstützen: „Die Justiz-Beamte haben, wo an einbezirkte Gerichts-Obrigkeiten, oder wegen vorzukehrender gerichtlicher Zwangsmittel, Verfuegungen noethig, desgleichen wenn Contracte geschlossen werden, oder andere hirher einschlagende gerichtliche Handlungen vorkommen, auch sonst auf alle Art und Weise, so offft es auf Veranlassung des Creyß- und derer Amts-Hauptleuthe erforderlich, ohne Weigerung assistiren.“⁸⁷⁸

⁸⁷⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 11.

⁸⁷⁷ Ebenda.

⁸⁷⁸ Ebenda, Bl. 12.

Die Rechnungsbeamten mussten sich um die gesamten Rechnungen kümmern. Zu diesem Aufgabenfeld gehörten „[...] die ihnen von der Commission aufgegeben Besorgung pflichtmäßiger Strassen-Bau-Anschlaege, und Fertigung derer Rechnungen, ingleichen die Loehnung derer Arbeiter und Auszahlung bewilligter Bau-Anschlags-Kosten [...]“. ⁸⁷⁹ Außerdem mussten sie „[...] innerhalb Amts die Straßen selbst von Zeit zu Zeit in Augenschein [...] nehmen, auch die von Strassen-Aufsehern und Strassenmeistern angezeigte Schadhaffigkeiten auf den Strassen fleißig [...] annotiren, und die gemachten Anmerckungen in Zeiten dem Amts-Hauptmann [...] zuschicken [...]“. ⁸⁸⁰

Die ebenfalls der Straßenkommission angehörenden Geleitskommissarien hatten die Verpflichtung zur Gegenzeichnung der Straßenanschläge und Baurechnungen bevor diese an das Kammerkolleg gesandt wurden. Außerdem „[...] soweit es ihr sonstiger Dienst gestattet, [...], wenn sie auf denen strassen befinden, von befundener Schadhaffigkeit und sonstiger Unrichtigkeit, bey dem Strassen-Bau-Wesen, sofort bey der Strassen-Commission schriftliche, auch muendliche pflichtmäßige Anzeige zu thun.“ ⁸⁸¹

Als sogenannte „bey dem Strassen-Bau angestellte Diener“ wurden in der Generalinstruktion von 1765 die Straßenmeister und Straßen(bau)aufseher genannt. Sie gehörten keiner Straßenkommission an. ⁸⁸² Die Straßen(bau)aufseher waren für die technische Aufsicht über die Verkehrswege und über Arbeiten und die Lieferungen für diese, für die Fertigung der Straßenanschläge, für die Prüfung der Lohnzettel in der Unterordnung unter den Kreis-, den Amts-hauptmann und den Rechnungsbeamten zuständig. In der Generalinstruktion wurde der Aufgabenbereich wie folgt festgeschrieben: „[...] haben die in denen zu benennenden Creyßen anzustellende und bey dem Creyß-Amte zu verpflichtende, nach gewissen Districten aber, wenn mehr als einer in einem creyße angestellt ist, zu vertheilende reuthende Strassenaufseher, besonders die Verfertigung derer Anschlaege, bestaendige Bereisung und Obsichthaltung derer Straßen, der darbey sich aeussernden Schadhaffigkeiten und deshalb veranstalteten Arbeit, auch darinnen des Amts-Hauptmanns in jedem Districte, und des Rechnungs-Beamten jeden Amts Anweisung zu folgen [...]“. ⁸⁸³ Wie der Wortlaut zeigte, bestand die Möglichkeit in den einzelnen Kreisen, mehrere Straßen(bau)aufseher anzustellen. Dies geschah im Meißner,

⁸⁷⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 11.

⁸⁸⁰ Ebenda, Bl. 12.

⁸⁸¹ Ebenda, Bl. 13.

⁸⁸² Vgl. ebenda, Bl. 12.

⁸⁸³ Ebenda.

Leipziger und Erzgebirgischen Kreis mit jeweils zwei Straßen(bau)aufsehern. Alle Straßen(bau)aufseher waren wegen der Größe ihres Bezirks beritten. Am Jahresende musste jeder bei dem entsprechenden Amt einen Straßenbericht über die gebauten Straßen, über die verausgabten Gelder und notwendigen Bauten im Folgejahr einreichen. In den Ämtern wurden die Berichte in Übersicht gebracht und schließlich dem Kammerkollegium vorgelegt. Diese, in den Ämterakten⁸⁸⁴ und in den Akten des Kammerkollegiums bzw. des späteren Geheimen Finanzkollegiums⁸⁸⁵ in großer Anzahl vorhandenen Straßenberichte, beinhalteten präzise Angaben zu den Landverkehrswegen und ihrem Zustand. Außerdem hatten die Straßen(bau)aufseher nach der Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 „[...] besonders die Verfertigung derer Anschlaege, bestaendige Bereisung und Obsichthaltung derer Straßen, der darbey sich aeussernden Schadhaffigkeiten und deshalb veranstalteten Arbeit, auch Attestation derer Lohn-Zeddel, bevor solche der Amts-Hauptmann contrasigniret, zu besorgen, [...]“⁸⁸⁶ In technischer Hinsicht waren sie den durch das General vom 18. Dezember 1764 eingesetzten Straßenmeistern und Straßenkontrahenten untergeordnet.⁸⁸⁷

Die Anzahl der Straßenmeister fiel je Kreis unterschiedlich aus, pro Amt war ein Straßenmeister angestellt. Ihre Aufgaben und Zuständigkeiten blieben den im General vom 18. Dezember 1764 benannten gleich. Dazu gehörten die Straßenbegehung und Rechenschaftspflicht gegenüber dem entsprechenden Amt nach folgender Terminierung: „Die Tage an welchen er die Straßen begangen, soll er beym Amte ad Acta registriren laßen [...]“⁸⁸⁸ und es sei im „[...] Amt freitags anzugeben, was in [...] künfftiger Woche geschehen soll [...] und von dem, was in der vergangenen Woche geschehen ist [...] zu berichten [...]“⁸⁸⁹ Bei der Straßenbegehung hatten die Straßenmeister die Schäden aufzunehmen sowie die notwendigen Reparaturen zu benennen, die Schadensbeseitigung und die Reparaturen anzuweisen, deren Durchführung zu kontrollieren, die Bauaufsicht zu übernehmen, im Einzelnen zu „[...] beobachten, ob und wie Schrift- und Amtssassen auf dem Land und in Städten bauen, besonders

- a) ob sie das Pflaster und Brücken in tüchtigen Stand halten,
- b) ob sie das Wasser durch Gräben heben und tüchtige Abzüge ableiten,
- c) ob sie Gräben heben und ihnen die erforderliche Weite und Tiefe geben,

⁸⁸⁴ Standorte: Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Chemnitz. Stadtarchive.

⁸⁸⁵ Standort: Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv.

⁸⁸⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 12.

⁸⁸⁷ Vgl. ebenda, Bl. 82.

⁸⁸⁸ Ebenda.

⁸⁸⁹ Ebenda, Bl. 83.

d) ob sie eingleisen,

e) ob sie etwas zu bauen nöthig haben.

Und alles dieses hat er nicht alleine genauer [...] Obsicht zu thun, sondern auch diese alle ihrer Obliegenheit zu erinnern, als nicht weniger anzuweisen, [...] wie der Bau nach der höchsten Vorschrift zu vollziehen und wie alles solches geschehen bey dem Amte von Zeit zu Zeit ad Acta registriren laßen.⁸⁹⁰ Im Rahmen der Nennung des Aufgabenspektrums eines Straßenmeisters wurden in der Instruktion wichtige Angaben zum Straßenbau angesprochen, so habe er z.B. „[...] Obacht zu geben, dass Wasser über Seitenabzugsgräben abgeleitet wird [...] Daß die Gebüsche und Sträucher [...] von denen Straßen weggeschaffet, [...] die überhängenden Äste derer Bäume abgehauen [...] damit die Straße durch Sonne und Luft getrocknet werden kann [...] Bei Absteckung neuer Straßen und Dämme, zu beobachten, daß dies nicht zum Nachteil des jew. Grundbesitzers geschieht [...].“⁸⁹¹ Außerdem musste er dem Amt die Anzahl der für die notwendigen Baue benötigten Wagen und Handarbeiter benennen.⁸⁹² Zusätzlich sollte der Straßenmeister „[...] Obacht [...] haben, daß die erkaufften und zum Straßenbau vorbereiteten Baumaterialien [...] angefahren und in hinreichender Güthe seyen [...] Wo mit Faschinen und Holz gebaut wird nach Güthe und richtiger Stärke – und Länge zu sehen [...] bei Brückenreparierung Obsicht tragen, daß das alte Holz und Pfosten nicht verschleppt werden, sondern an einem Ort zusammen legen laßen, damit es bei alten Brücken wieder angewendet und zu Vorlagen gebraucht werden kann [...]“⁸⁹³, bei den Bau- bzw. Reparaturarbeiten die entsprechenden Inventarien vom Amt übernehmen und nach Abschluss der Arbeiten wieder an dieses zurückgeben, die Lohnzettel unterzeichnen und diese beim Amt einreichen sowie Aufforderungen zur Abschaffung vom Missständen⁸⁹⁴ auf den Straßen treffen. Weitere Aufgaben waren „Obacht zu nehmen [...], daß die Postsäulen iederzeit [...] instand erhalten werden [...], wenn eine kaputt oder umgefallen dies den Gerichten oder Jurisdiction zu melden [...]“⁸⁹⁵, außerdem das Straßenwesen betreffende Generale und Instruktionen im Amt bekanntzugeben.⁸⁹⁶

⁸⁹⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 82.

⁸⁹¹ Ebenda, Bl. 83.

⁸⁹² Vgl. ebenda, Bl. 84.

⁸⁹³ Ebenda, Bl. 85.

⁸⁹⁴ Zu solchen Missständen zählten z.B. starke Verschmutzungen, Herumliegen von Tierkadavern, eine zu große Schneehöhe.

⁸⁹⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 86.

⁸⁹⁶ Vgl. ebenda, Bl. 87.

Tabelle 21

Übersicht über die Hauptaufgaben der Straßenkommission und der beim Straßenbau angestellten Diener, entsprechend der Generalinstruktion vom 25. Januar 1765
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz nach „Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener“ vom 25. Januar 1765⁸⁹⁷)

Mitglieder der Straßenkommission	Hauptaufgaben
Kreishauptmann	Lagerung des Archivs über Straßensachen Aufsicht über die Erfüllung der erlassenen Generalien Anordnungsgewalt über die Straßenbauten Aufsicht über die Straßen Befugnis über die Annahme und die Absetzung von Straßenwärtern
Amtshauptleute	Abschlüsse über die nötigen Bau- und Unterhaltungsverträge Anordnung der Fertigung der Anschläge Bauaufsicht über befohlene Bauten Abzeichnung der Lohnzettel der Straßenarbeiter Anzeigenerstattung an den Kreishauptmann bezüglich der Fehler
Justizbeamte	Unterstützung der Kreis- und Amtshauptleute in juristischen Belangen
Rechnungsbeamte	Rechnungsangelegenheiten, z.B. Straßenbauanschlätze und Fertigung derer Rechnungen, Löhnung der Arbeiter und Auszahlung bewilligter Bauanschlagskosten
Geleitskommissare	Gegenzeichnung der Straßenanschlätze und Baurechnungen vor Einsendung an das Kammerkolleg Meldung von auffallenden Unrichtigkeiten im Straßenbauwesen bei der Straßenkommission
beim Straßenbau angestellte Diener	Hauptaufgaben
Straßenmeister	Straßenbegehung und Rechenschaftspflicht gegenüber dem entsprechenden Amt (wöchentlich) Schadensaufnahme und Benennung notwendiger Reparaturen Anweisung der Schadensbeseitigung und der Reparaturen Kontrolle von deren Durchführung, Bauaufsicht Nennung der Anzahl der benötigten Wagen und Handarbeiter für die Baue Aufsicht über die Menge, Güte und Lagerung der Baumaterialien Übernahme der entsprechenden Inventarien vom Amt bei Bau und Reparatur Unterzeichnung der Lohnzettel und deren Einreichung beim Amt Auforderungen zur Abschaffung von Missständen auf den Straßen Beobachtung der Postsäulen Bekanntgabe der das Straßenwesen betreffenden Generale und Instruktionen im Amt
Straßen(bau)aufseher	technische Aufsicht über die Straßen Aufsicht über die Arbeiten und die Lieferungen für die Straßenbaue und -reparaturen Fertigung der Straßenanschlätze Prüfung der Lohnzettel in der Unterordnung unter den Kreis- und Amtshauptmann sowie die Rechnungsbeamten Einreichung eines Straßenberichts über die gebauten Straßen, die verausgabten Gelder und die im Folgejahr notwendigen Bauten
Geleitseinnehmer, Lizenz-, Geleits-, Land-, Akzise-, Zollbereiter	Anzeigenerstattung bei Straßenkommission bezüglich der Schadhaftigkeiten auf den Verkehrswegen und sonstiger Unrichtigkeiten beim Straßenbauwesen

Auch das Straßenmandat von 1781 nannte Vorschriften zur Kontrolle im Straßenwesen. Als Kontrollorgane bestanden die Straßenkommissionen, die sich wie 1765 erlassen, aus

⁸⁹⁷ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12 und 82-87.

„[...] Creyß- und Amtshauptleuten, dem Gleits-Commissario und Beamten jeden Orts“⁸⁹⁸ zusammensetzten weiter. Sie hatten – wie bisher – die genaue Aufsicht über die unteren Straßenbediensteten zu führen: „§. 22. Gleichwie Wir nun durch vorstehende Verordnungen das Beste Unserer Unterthanen, ohne daß selbigen dadurch eine unbillige Beschwerde zugezogen werde, zu befördern die landesväterliche Absicht hegen; Also werden Wir auch durch die Uns niedergesetzte, aus Creyß- und Amtshauptleuten, dem Gleits-Commissario und Beamten jeden Orts, bestehende Straßen-Commissionen jederzeit das Absehen dahin richten lassen, daß denjenigen, welchen wegen des Straßenbaues einige Schuldigkeit obliegt, möglichste Erleichterung verschaffet, zu Bewerkstelligung der Baue und Besserungen jedesmal die schicklichste Jahreszeit erwählet, damit nicht über Gebühr geeilet, und dabey auf das Vermögen und die Kräfte der Unterthanen Rücksicht genommen, auch mit den Obrigkeiten, wo und wenn es erforderlich, die nöthige Communication gepflogen werde; Wie Wir denn ferner gedachten Unseren Commissarien die genaue Obsicht über die angestellten Unter-Straßen-Bediente, damit diese durch ungebührliches Bezeigen zu Beschwerden nicht Anlaß geben, besonders aufgegeben haben, und wenn dennoch erwehnte Unter-Straßen-Bediente sich hierunter etwas zu Schulden brächten, solches zu unnachbleiblichen Ahndung bey Unsern Straßen-Commissionen, oder nach Beschaffenheit der Umstände, unmittelbar bey Unseren Cammer-Collegiis anzuzeigen ist.“⁸⁹⁹ Bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes wurden keine verändernden Festlegungen bezüglich der Kontrollorgane im Straßenwesen mehr getroffen. Das heißt die Anordnungen der Generalinstruktion vom 25. Januar 1765 und des Straßenmandats vom 28. April 1781 behielten ihre Gültigkeit.

9.5 Straßenerhaltung und Straßenbau

Die wichtigste Maßnahme für eine nachhaltige Straßenerhaltung bzw. einen nachhaltigen Straßenbau war die Schaffung eines Straßenkörpers. Dazu gehörten ein den örtlichen Ansprüchen der Bodenbeschaffenheit entsprechender Unterbau, ein fester Straßenbelag sowie die Regulierung des Wasserabflusses von und an dem Straßenkörper. Die Anlage von solchen Straßenkörpern, die im Kurfürstentum Sachsen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ihren Anfang nahm, heißt Kunststraßenbau.

⁸⁹⁸ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 682.

⁸⁹⁹ Ebenda.

Im Untersuchungsraum sind schriftliche Quellen aus dem beginnenden 17. Jahrhundert vorhanden, deren Inhalte bereits die Gefahren der Wasserwirkung auf die Verkehrswege sowie Maßnahmen zu deren Eindämmung ausdrückten. Dazu gehörte die Schaffung von Abzugsgräben, um die Straßendämme trocken zu halten. Kurfürst Johann Georg I. verpflichtete z.B. 1629 durch einen Erlass die Straßenanlieger zur Hebung der Abzugsgräben, wo möglich diese oben 3 Ellen weit, an der Sohle 1,5 Ellen breit und 2 Ellen tief zu halten und „den Auswurf nirgend anders wohin als in die Strassen zu Ausfuellung der tieffen Gleiß und Loecher zu schuetten, [...]“.⁹⁰⁰ Entsprechend der vorherig genannten Anordnung zur Aushebung und Erhaltung der Straßengräben schrieb ebenso das Straßenbaugeneral vom 3. November 1658 fest, die „[...] Graeben, [...], oben in lichten Drey Ellen weit, schnur recht Zwey Ellen tieff, unten aber im grunde anderthalbe Elle weit zu heben, [...]“.⁹⁰¹ Seit dieser Zeit ergingen ständig Mahnungen zur Aushebung der Straßengräben an die Straßenanlieger, denen aber wahrscheinlich nicht immer nachgekommen wurde. Bezüglich des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) erging z.B. am 6. Mai 1702 das Postulat, „[...] an der Grimischen Straße, Stötteritz und Holzhausen“⁹⁰² die Straßengräben zu heben. Für diesen Straßenabschnitt hieß es am 25. April 1705 in dem Bericht des Straßenbesserers, dass „[...] in dieser Gegend die Graeben sehr eingegangen und zu geschwemmt [...] und das stehende Waser nicht an andere Straßen abführen.“⁹⁰³ Ein Jahr später forderte der Straßenbesserer, „[...] daß die Gräben [...] möchten einmal wieder in rechter Breite und Tiefe erheben und ausgestochen werden, damit man bey naßem Wetter das stehende Waßer durch solche aus denen Wegen abführen, die tiefsten ablassen und ausbeßern könne [...]“.⁹⁰⁴ Für den Teilstraßenzug IV (Leisnig – Hartha) wurde z.B. am 7. Februar 1738 die Aufgabe gestellt, „[...] auff der Straaße von Leißnig nach Waldheim, bey den Pfarrhäußern des Herrn Magister von Gerstorff bey Daniel Warrtige und Martin Haffer [...] die Graeben zu heben.“⁹⁰⁵ Die Forderungen zu Grabenhebungen wiederholten sich ständig. Wahrscheinlich wurde ihnen durch die Verantwortlichen teils aus Ignoranz, teils aus Unvermögen nicht bzw. nicht regelmäßig entsprochen. Eine Lösung für die Beseitigung der Missstände bei der Anlegung und Pflege der Straßengräben nannte erst das Straßenbaumandat

⁹⁰⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 22.

⁹⁰¹ Ebenda, Bl. 24.

⁹⁰² Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5180, Straßen- und Wegebesserung im Amtsbezirk Leipzig, 1694-1705, Bl. 1.

⁹⁰³ Ebenda, Bl. 5.

⁹⁰⁴ Ebenda, Amt Leipzig Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727, Bl. 8.

⁹⁰⁵ Ebenda, Amt Leisnig Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738-1740, Bl. 14.

von 1781. Es forderte das Einspringen der Gemeinden sobald sich die Problemlösung für die Straßenanlieger als zu drückend erwies (s. Kapitel 9.2.6).⁹⁰⁶

Eine weitere wichtige Maßnahme der Straßentrockenlegung war die Beräumung der Straßen von Gebüsch und Bäumen. Dadurch sollte die Voraussetzung für eine bessere Abtrocknung geschaffen werden. In einer kurfürstlichen Anordnung vom 3. März 1725 hieß es dazu: „Welchergestalt unterschiedene Haupt-Straßen, so durch Unsre und von derer Adel, auch anderer Unterthanen Waldungen und Gehölze gehen, mit hohen Bäumen, Sträuchern und Gestrip-pen, dergestalt verwachsen, daß weder die Sonne durchscheinen, noch die Luft durchstrei-chen, und die Straßen trocknen kann, wodurch denn nicht nur Nässe desto länger drinnen bleiben, und die Straßen um so viel eher eingefahren werden müßen, [...], dahero eine Räu-mung hoechstnoethig ist, [...]“⁹⁰⁷ Die Mahnungen und Befehle zur Beseitigung bzw. Ausdünnung vom Bäumen, Sträuchern und Gestrüpp an den Straßen zogen sich durch den gesamten Untersuchungszeitraum hin. Für den Teilstraßenzug I (Leipzig – Naunhof) hieß es z.B. am 15. August 1739: „[...] es muß das Gebüsch gäntzlich an beyden Seiten von Jahr zu Jahr obge-räumt werden, damit die Straße austrocknen kann.“⁹⁰⁸ Auch in der am 5. Januar 1765 erteilten „Instruction eines Straßenmeisters über das Generalis zum Heben des Straßenbau-Wesens vom 18. Dezember 1764“ stand die Forderung, dass „die Gebüsche und Sträucher [...] von den Straaßen weggeschaffet, [...] die überhängenden Äste derer Bäume abgehauen [...]“⁹⁰⁹ werden sollen, damit die Straße durch Sonne und Luft getrocknet werden könne. Unabhängig von der straßenerhaltenden praktischen Seite rückte ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Ästhetik des Straßenbilds in den Blickpunkt. Als Straßenzierde und Schattenspender wurde die Pflanzung von Baumalleen an den Straßen empfohlen. Die Anpflanzung von Obstbäumen sollte aber wegen deren schlechten Wachses und der Nutzlosigkeit der Früchte, weil sie ge-stohlen würden, unterbleiben. Zur Anpflanzung waren Linden, Espen, Pappeln, Lärchen und an feuchten Stellen Weiden und Erlen günstig. Solche Anpflanzungen von Baumalleen sollten aber nur bei den Straßen stattfinden, die breiter als vorgeschrieben waren und bei diesen nur außerhalb der Straßengräben und in einem gegenseitigen Abstand von zwei Ruten⁹¹⁰ wechsel-

⁹⁰⁶ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 674.

⁹⁰⁷ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu ge-hörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 29.

⁹⁰⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 830, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbe-zirk, 1738/1739, Bl. 188.

⁹⁰⁹ Ebenda, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 83.

⁹¹⁰ 2 Ruten = 4,53 m.

ständig.⁹¹¹ Diese Vorschriften gingen neben allgemeinen Anweisungen zu an den Straßen befindlichen Bäumen und Sträuchern in das Straßenmandat vom 28. April 1781 ein, jedoch mit der Änderung, dass wenn Bäume gepflanzt würden, es fruchtbare Bäume sein sollten: „Da die Austrocknung derer Straßen durch die allzunahe an deren Seiten stehende Bäume und hohe Sträucher merklich gehindert wird, so sind, nach dem Ermessen der Straßenbau-Commission, die Sträucher völlig wegzuräumen, hohe Bäume aber von Zeit zu Zeit also zu köpfen, und im Schnitt zu halten, daß die Luft unter und zwischen denenselben frey hindurch streichen könne, wie denn auch dieses, wenn die Eigenthümer solches zu thun sich verweigerten, auf deren Kosten von der Straßenbau-Commission veranstaltet werden, jedoch das weggehauene Holz denen Eigenthümern verbleiben soll. Auch sollen in Zukunft an den Straßen und Wegen nur fruchtbare Bäume, und auch diese nicht allzunahe, sondern außerhalb der Abzugs-Gräben und in einiger Entfernung von solchen gesetzt werden.“⁹¹² Den Anordnungen zur Anpflanzung von Obstbäumen an den Straßen kam man in der Folgezeit nach. Gegenwärtig sind diese Kulturlandschaftselemente, die in der Kulturlandschaftsforschung als funktionale Linielemente bezeichnet werden, noch vereinzelt im Landschaftsbild auffindbar.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Trockenlegung und -haltung des vorhandenen (Alt)Straßenkörpers bildeten entsprechend der schriftlichen Überlieferungen des Untersuchungszeitraumes:

die Schaffung von Straßengräben und deren Freihaltung von Unrat,

die Freihaltung der Schleusen,

die Füllung von Löchern und Geleisen im Fahrbahnkörper und somit die Beseitigung von Wassersammelstellen in diesem,

die Beräumung der Straßen von Büschen und Strauchwerk sowie bei Anpflanzungen und

die Einbringung von hoch wachsenden Bäumen, die zwar als Schattenspender dienen, jedoch die Austrocknung des Straßenkörpers nicht behindern sollten.

⁹¹¹ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 434.

⁹¹² Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 674.

Neben der Straßentrockenlegung erschien von großer Bedeutung, „[...] die wandelbaren und baufaelligen Strassen, Bruecken, Daemme und Wege [...] in baulichen Wesen zu halten, [...]“⁹¹³ Aufgrund dieses allgemeinen Wortlautes aus dem Straßenbaugeneral vom 3. November 1658 tauchte jedoch die Frage auf, mit welchen Maßnahmen sollte diese Anweisung erfüllt werden?

Eine erste genauere Antwort fand sich in der Instruktion an den Straßenbereiter Michael Klumm aus dem Jahr 1694. Sie beinhaltet direkte Angaben zur Reparatur des Straßenkörpers. So wurde z.B. verlangt, dass die „[...] Straßen und Wege mit Holz ausgebeßert und gebauet werden müssen, wenn vorher die Schaal-Höltzer⁹¹⁴ in rechter Länge geleget, wohl mit Kieß, Sand und terber Erden überschüttet werden, [...]“⁹¹⁵ Durch ein solches Vorgehen sollten die Schalhälzer dem Straßenkörper den notwendigen Halt geben, da sie ein zu starkes Nachsacken der Überschüttungsmaterialien sowie die zu starke Abtragung bzw. Verschiebung des Straßenkörpers durch Einwirkungen unterschiedlichster Faktoren⁹¹⁶ möglichst gering hielten. Entsprechend der Instruktion sollten außerdem Sümpfe und Löcher in Ermangelung von Steinen mit alten Schalbrettern ausgelegt, mit Faschinen⁹¹⁷ zugeschüttet und dann mit derber Erde, Kies und Sand abgedeckt werden.⁹¹⁸ Die Instruktion beinhaltet demnach hauptsächlich Ausführungen zu den Baumaterialien und deren Anwendung.

Angaben zur Größe und den Aufbau des Straßenkörpers der Heer- und Hauptstraßen lieferte das Straßenbaumandat vom 17. Juni 1706: „[...] die rechte weite und breite, nemlich Zehen [Ellen]⁹¹⁹, wenn der Weg gerade zustreicht, daß ein Wagen den andern weichen und doch der Bey-Weg, daß der Fuhrmann neben seinen Pferden hergehen kann, und Achtzehen [Ellen]⁹²⁰, wo es die Kruemme gehet, daß auch hieselbst zur Ausweichung und Lenckung,

⁹¹³ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 24.

⁹¹⁴ Schalholz: in der Längsachse halbiertes Rundholz.

⁹¹⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 52 und 53.

⁹¹⁶ Dazu zählten z.B. natürliche Faktoren wie der Bodenabtrag durch Wasser und Wind sowie künstliche Faktoren wie der Druck durch die Verkehrsmittel.

⁹¹⁷ Faschinen: fest zusammengeschnürte Reisigbündel.

⁹¹⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 53.

⁹¹⁹ 10 Ellen = 5,566 m.

⁹²⁰ 18 Ellen = 10,242 m

und zum Bey-Wege genugsamer Platz verbleibe, [...].⁹²¹ Demnach bestand eine Heer- und Hauptstraße aus einer Fahrbahn und einem an jeder Fahrbahnseite befindlichen Beiweg, der dem Fuhrmann als Fußweg neben seinem Pferd bzw. seinen Pferden diente. Bezüglich des Straßenbaus in den Städten wurde in selbigem Mandat angeordnet, dass „auch in denen Staedten und allenthalben, die Pflaster, Brücken und Steege zum guten Wesen und Dauerhaftigkeit gebracht, die sumpffigten und morastigen Wege erhoehet, befestiget und ausgebeßert, und hernach in Wuerde und Bestande erhalten werden.“⁹²² Genauere bautechnische Angaben zur Instandsetzung bzw. zum Bau fanden jedoch keine Erwähnung.

Der kurfürstliche Befehl zur Straßenbesserung vom 31. Januar 1731 beschrieb ein detaillierteres Vorgehen um die Straßen – wie im Straßenbaugeneral vom 3. November 1658 bezeichnet – im „baulichen Wesen zu halten“⁹²³. 1731 wurde gefordert, „[...] die Besserung derer Straßen auf die Maße übernehmen, daß sie dafür die Daemme, wie gewoehnlich in die Höhe fuehren, die Erde von beyden Seiten zusammen treiben, iede Schicht mit Stoßen wohl zu rammeln, wann das Gleiß durch das auf der Straße beschehene Fahren tieff worden, selbiges nach Gelegenheit des Orts mit Kiß oder Steinen ausfuellen, das Erdreich darueber ziehen, darmit bis zu völliger Festigkeit des Straßen-Baues continuiren, auch sodann, zu Machung des Dammes, Schutt und Kiß darueber fuehren, in der Mitte des Weges aber keine großen Steine einlegen, sondern bloß ermeldten Kiß und Steingrad darauff schuetten, [...]“⁹²⁴ Die Planung solcher Instandhaltungsmaßnahmen überlieferte z.B. bezüglich des Teilstraßenzuges IV (Leisnig – Hartha) ein Straßenbericht vom 1. Juli 1738: „Auf der Straße von Leißnig nach Waldheim soll des Raths Leißnig Weichbilde als von dem Richthoffe an Steindamme an beyden Seiten die Gräben gehoben und das Pflaster mit Steinschutt überföhret werden, als denn ist, 16. Ruthen von Steindamme an, an Rudolphs Garthen rechter Hand ein Seitengraben zu machen, die Straße zu erhöhen, und zu überführen, [...] 34. Ruthen sind im Heymer aufzutreiben und zu bauen angefangen, [...] 8. Ruthen Steinpflaster mit grobem Kieß zu überführen [...]“⁹²⁵

⁹²¹ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 34.

⁹²² Ebenda, Bl. 35.

⁹²³ Ebenda, Bl. 24.

⁹²⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2334, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1731/1732, Bl. 1.

⁹²⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738/1740, Bl. 59.

Einzelne Abschnitte des Mandats und der Anweisung zum Straßenbau aus dem Jahr 1781 widmeten sich neben den Anweisungen zum Bau neuer Straßen, der Reparatur und Erhaltung der vorhandenen Landverkehrswege.⁹²⁶ Bezüglich dieser Problematik ist besonders § 27 „Wie alte ungebauete Straßen in einen erträglichen Zustand zu setzen“ hervorzuheben.⁹²⁷ Es sei darauf verwiesen, dass der Abschnittstitel nur den Straßenbegriff nannte, da im vorhergehenden Text dieses Mandats⁹²⁸ eine Unterscheidung zwischen Straße und Weg entsprechend ihrer Funktionen getroffen wurde. Die Problematik Straße/Weg ist somit bei der Betrachtung des Textabschnitts nicht mehr relevant. Für den Straßenbegriff verdeutlichte sich aus dem Abschnittstitel die Unterscheidung der Straßen entsprechend ihres baulichen Zustands in ungebauete und gebaute Straßen, wobei für Letztere das Synonym „Kunststraße“ eingesetzt werden kann. Vor der Bezeichnung „ungebauete Straße“ steht in der Quelle zusätzlich das Adjektiv „alt“. Die so titulierten Landverkehrswege sind dementsprechend mit dem Begriff der Alt(Straße) identisch. Somit begründete auch diese schriftliche Quelle von 1781 die in Kapitel 3.2 geführte Begriffsdiskussion und Unterscheidung der Landverkehrswege in ungebauete (Alt)Straßen und gebaute (Kunst)Straßen.⁹²⁹

Der Abschnitt der Anweisung zur Instandsetzung der ungebauten Straßen wies nochmals deutlich auf die Notwendigkeit der Straßentrockenlegung und -haltung hin. So hieß es bezüglich der Defizite: „Können alte Straßen nicht ins Trockene gebracht und der Schlamm bis auf den Grund aus denen Löchern gehoben werden, so gehen alle aufzuwendenden Reparaturkosten verlohren: die in die Löcher geworfene Steine; oder andere feste Materialien versinken, und bey der ersten entstehenden Nässe hat der Koth, als der leichteste und flüssige Körper, alsbald die Oberhand.“⁹³⁰ Damit wurde erstmals der Fehler schriftlich benannt, der in den vorherigen Perioden des kursächsischen Straßenwesens – gefordert durch Erlasse – anscheinend des Öfteren aufgetreten ist.⁹³¹ Demnach erfolgte zumeist keine Ausschlämmung der auf der Straße befindlichen Löcher, wodurch die ausgeführten Straßenreparaturen durch Auffüllen dieser Löcher im Straßenkörper nur von kurzer Haltbarkeitsdauer waren. Das Wasser wurde zwar als natürlicher Feind für den ungebauten Straßenkörper früh erkannt und die daraus resultierende Notwendigkeit einer Straßentrockenlegung in einzelnen Erlassen erwähnt, aber es

⁹²⁶ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 680/681, 710-712.

⁹²⁷ Vgl. ebenda.

⁹²⁸ Vgl. ebenda, Sp. 675.

⁹²⁹ Diese Unterscheidung bezog sich auf den Untersuchungsraum. Da es in diesem keine Römerstraßen, die dem Kunststraßenbau zuzuordnen waren, gab, entfiel diese Problematik.

⁹³⁰ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 710/711.

⁹³¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2334, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1731/1732, Bl. 1.

fanden sich zumeist – bis auf Forderungen zum Ausheben der Straßengräben, Freihalten der Abzüge, Räumung der Schleusen und Entfernung von überhängendem Baum- und Strauchwerk – kaum Angaben zur praktischen Umsetzung. Die Anweisung von 1781 kam diesem Problem nach. Sie führte ein entsprechendes Vorgehen aus und wies auf bisherige Fehler hin: „Dahero ist das beste und fast alles, was man auf einer alten Straße mit Erfolg zu thun im Stande ist, wenn man alle Mittel und Wege hervorsucht, dieselbige ins Trockene zu bringen. Zu dem Ende wird das Wasser durch Abstiche aus der Straße in die gehobenen Seiten-Gräben geleitet, und durch Abzüge, Räumung und Anlegung neuer Schleußen und Gräben sogleich verführet und entfernt, und darf keinesweges, wie bishero theils Orten geschehen ist, gestattet werden, daß, anstatt einzulegender Schleußen, mit besonderem Fleiß quer über die Straßen, Mulden angeleget und ausgepflastert werden, um das Wasser darüber zu führen.“⁹³² Außerdem wurde angemahnt, die alten und verfallenen Schleusen aufzusuchen, zu räumen und zu reparieren.⁹³³ Diese Forderung war schon Inhalt zahlreicher vorhergehender Erlasse und Mahnungen zur Straßenerhaltung und blieb es bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes.

Zum Wasserabfluss von der Straße sollte ein gewölbter Straßenkörper geschaffen werden. Dazu hieß es aber einschränkend: „Hernach nimmt man ein Noth-Mittel zur Hand; (jedoch nicht eher, als bis der weiche und nasse Schlamm entweder gänzlich ausgetrocknet oder ausgeworfen ist) nemlich man ziehet die Seiten oder erhabenen Ränder, jedoch nur in dem Falle, wenn solche nicht aus fetter oder leimigter Erde bestehen, auf die Mitten der Straße, auf das man allda eine Höhe gewinnet und einige Wölbung heraus bringet, um den Ablauf des künftigen Regen-Wassers zu befördern.“⁹³⁴ Es ist zu bemerken, dass dieses Vorgehen allerdings bei starken Niederschlägen nicht nur den Abfluss des Regenwassers, sondern mit der Zeit die Abwaschung der Straßenwölbung mit sich brachte. Bei zu hoher Wölbung des Straßenkörpers ergab sich außerdem ein Problem für die Verkehrsmittel. Sie waren somit der Gefahr des Aufsitzens ausgeliefert. Zur Beseitigung von stehendem Wasser auf der Fahrbahn mussten die in dem Verkehrsweg befindlichen Geleise und Löcher beseitigt werden. Die Anordnung dazu lautete: „Alle tiefe Gleise aber werden eingezogen, die Erd-Klößer zerschlagen, und durch Stampfen, so wie alle andere Löcher, wohl ausgestopft und gefüllet.“⁹³⁵ Durch die Auswertung des gesamten Quellentexts der „Anweisungen zur Ausbesserung der alten (ungebauten) Straßen“ verdeutlichte sich das Bewusstsein, dass der Idealfall für eine Verbesserung der Ver-

⁹³² Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 711.

⁹³³ Ebenda.

⁹³⁴ Ebenda.

⁹³⁵ Ebenda.

kehrbedingungen nicht die Ausbesserung, sondern nur ein neuer Hauptbau des Verkehrsweges sein konnte. Die technische Entwicklung und die verwaltungsmäßigen Voraussetzungen hatten im Kurfürstentum Sachsen Ende des 18. Jahrhunderts den Stand für den Beginn eines umfassenden Ausbaus des Verkehrsnetzes erreicht. Die wichtigsten theoretischen Voraussetzungen dafür lieferte die „Anweisung zu Anlegung und Bauung der Straßen“ von 1781.⁹³⁶

Der Kunststraßenbau umfasste einerseits den vollständigen Neubau von Verkehrswegen, der von der Neuanlegung eines Straßenkörpers bis zu dessen baulicher Fertigstellung reichte, und andererseits die Fertigung eines sogenannten Hauptbaus vorhandener Verkehrswege. Dabei wurden vorhandene, ungebauete Straßentrassen bzw. Teile von ihnen als Baugrundlage genutzt und – entsprechend der Vorschriften zum Kunststraßenbau – ausgebaut, was die oben vorgestellten Vorgehensweisen zur Ausbesserung von alten ungebauten Straßen deutlich übertraf. In dem Gutachten zur Wiederherstellung der um Leipzig liegenden schadhafte Straßen vom 25. März 1794, das Angaben zu den Teilstraßenzügen I (Leipzig – Naunhof) und II (Naunhof – Grimma) beinhaltete, hieß es z.B. bezüglich der bisherigen Ausbesserungen sowie der Notwendigkeit eines festen Hauptbaus durch den Kunststraßenbau: „Wenn das alte Steinpflaster in der gegenwärtigen Lage und Beschaffenheit beybehalten, und selbiges bloß mit Kies überfahren, übrigens aber den Steinwegen ihre alte Form gelaßen werden sollte; so wäre diese Reparatur bey den ersten Anschein zwar die wohlfeilste. Weil aber die unaufhörlichen Lastwagen durch Druck [...] bei der starken Resistenz des unten liegenden Pflasters den Kies zermalmen, so ist leicht abzusehen, daß ein großer Teil der aufgefahrenen Kießmaße stets zu Staube, und ein Raub des Regens und der Sturmwinde werden müße.“⁹³⁷ Außerdem gab es den Hinweis, dass das ständige Kiesauffüllen beträchtliche Unterhaltung und Kosten verursachen würde.⁹³⁸ Diese Feststellung spiegelt die Erkenntnis nach einem notwendigen stabilen Fahrbahnbau, der dem Druck durch die Verkehrsmittel sowie der Frequentierung längerfristig standhalten sollte, wider.

Wie bei der Straßenerhaltung spielten auch beim Straßenneubau Maßnahmen zur Trockenlegung und -haltung des Straßenkörpers eine wichtige Rolle, wie die Anweisung von 1781 beinhaltete. So kam es in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zur Planung und Anlegung

⁹³⁶ Vgl. Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 683-718.

⁹³⁷ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 16, Die in Antrag gekommene Wiederherstellung der um die hiesige Stadt gelegenen sehr schadhafft gewordenen Steindämme und was dem anhängig, Bl. 2.

⁹³⁸ Vgl. ebenda. Bl. 2.

künstlicher Entwässerungssysteme. Aus den überlieferten Berichten und Beschwerden über den Straßenzustand wurde ersichtlich, dass ein natürlicher Abfluss des Wassers von der Straßenoberfläche in die Straßengräbern größtenteils nicht gegeben war. Die Abzugsgräben schienen ihre Funktion nicht gänzlich zu erfüllen. Dies erforderte die Schaffung künstlicher Abflussbahnen. Zur Abführung des Wassers von der Straßenoberfläche in die beiderseits des Straßendamms ausgehobenen Straßengräben mussten Quergräben, sogenannte Abschlüge, geschaffen werden. Deren Führung war von der Straßenmitte aus fallend in Richtung der Straßengräben anzulegen. Für die in Längsrichtung fallenden Straßen sollten zur Verhinderung des Wasserabflusses in diese Richtung sogenannte Aufschläge errichtet werden, was durch einen schräg zur Straßenrichtung gelegten, mit Kies überschütteten Holzstamm passierte.⁹³⁹ Bezüglich der Gräben hieß es in der Anweisung von 1781: „Es ist eine bey dieser Gelegenheit zu wiederholende Wahrheit, daß die Nässe einzig und allein denen Straßen nachtheilig ist, um desto mehr muß man ernstlich darauf bedacht seyn, daß da die vom Regen und Schnee darauf fallende Nässe unvermeidlich ist, solche dennoch vor der im Grunde herbey tretenden sicher gestellt werden mögen, und eben deßwegen muß man bey Führung der Gräben alle Behutsamkeit anwenden, um selbige an solchen Orten gänzlich weglassen, wo das Wasser sich von selbst von der Straße ziehen und entfernen kann.“⁹⁴⁰ Durch diesen Wortlaut wurde erstmals im Rahmen eines kurfürstlichen Erlasses auf die Risiken mangelhafter Grabenziehung für den Straßenkörper hingewiesen. Die bei einem solchen Mangel entstehende grundhafte Nässe besaß größere Zerstörungskraft auf den Straßenkörper als die Niederschlagsnässe. Aus dem Grund sollten Seiten- oder Abzugsgräben nur noch an den Orten ausgehoben werden, an denen das Wasser nicht selbstständig abfließen konnte. Die bisher propagierte Aushebung von Straßengräben an möglichst allen Orten war somit aufgehoben. Denn nicht nur mangelhaft angelegte Gräben förderten die grundhafte Nässe, sondern auch wenig oder nicht unterhaltene (ausgehobene) Gräben. Zur Förderung einer richtigen Grabenanlage beinhaltete die Anweisung von 1781 eine Definition des Grabenbegriffs: „Ein Graben wird durch die untere Fläche oder Sohle, und zwey Seitenflächen bestimmt. Der Sohle eines Grabens, worinnen Wasser laufen, und nicht stehen bleiben soll, muß gegen der wahren Horizontal-Linie, eine Abweichung in allen Fällen gegeben werden. Wenn diese Abweichung bald vor- und bald rückwärts läuft, so neigen sich zwey Sohlen-Flächen gegen einander, und ergiebt sich ein Punkt, wo sich das in den Graben kommende Wasser am ersten sammeln und stille stehen wird. Und dieses ist der Ort, wo solches entweder durch einen Abzugsgraben, oder mittelst einer Schleuße

⁹³⁹ Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 433.

⁹⁴⁰ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 690.

auf die andere Seite der Straße weiter zu verführen ist.⁹⁴¹ Die Abzugsgräben sollten auf beiden Straßenseiten angefertigt, wenn „[...] das Wasser von beyden Seiten in die Straße treten kann. Fällt aber das Wasser nur auf einer Seite der Straße zu, so ist [...] auf dieser Seite alleine ein Graben zu führen, keinesweges aber auf der andern, wo es von selbst sich abziehet.“⁹⁴² Zur Funktion dieser Gräben hieß es: „Die Seitengräben einer Straße sind nur deswegen zu heben oder zu führen, um die neben der Straße stehenden und herbeytretenden Wässer zu fassen und fortzuführen, keineswegs aber um solche zu sammeln und darinnen stille stehen zu lassen, als wodurch der Grund der Straße erweicht, und verhindert werden würde, daß solche auch in der besten Jahreszeit niemals austrocknen würde.“⁹⁴³ Im Vergleich zu den bisherigen Anweisungen bezüglich der Anlegung von Straßengräben, in denen hauptsächlich nur deren Maße eine Anführung fanden, wurden nun zahlreiche detailliertere Festlegungen getroffen. So erfolgte der Hinweis auf die Notwendigkeit einer Geländeprüfung im Hinblick auf Relief und Bodenart vor den beginnenden Aushebungen: „Ehe Gräben disponiret werden, so muß man vorhero wissen, ob und wie viel das Wasser Fall bekommt, und wohin selbiges aus solchen weiter zu führen ist? Je geschwinder das Wasser von der Straße entfernt werden kann, je besser ist es. Jedoch ist allzuviel Fall dem Graben und der Straße nachtheilig, denn das Wasser wird in erstern Löcher reißen, und die Böschung der letztern unterwaschen, besonders wo sandiger, leimiger und trockener Boden ist. In erhöhten Gegenden ist es mehrentheils leichte, die Wasser in Seitengräben fortzuleiten, aber eben daselbst bekommen sie gemeinlich zu viel Fall, wenn sie auf lange Distanzen neben der Straße hinfließen.“⁹⁴⁴ Für diese in gebirgigen Gegenden auftretenden Fälle wurde als Abhilfe ein Abflusssystem vorgeschlagen: „Dahero müssen an solchen Orten öftere Quer-Dämme in den Gräben stehen gelassen, oder eingebauet und Ausflüsse zur Seiten angeordnet werden. Können keine Ausflüsse zur Seiten angeordnet werden, so muß man mit Quer-Dämmen behutsam zu Werke gehen: Denn läßt man das Wasser über einen solchen Querdamm plötzlich herunterfallen, oder über eine schiefe Fläche herabschießen, so wühlet sich im ersten Falle leichte eine Lache unter dem Damme, und im zweyten erhält es mehrere Schnelligkeit und wird reissender.“⁹⁴⁵ Diese Bauanweisung unterstrich die zerstörende Wasserkraft bei unsachgemäßer Wasserableitung vom Straßenkörper. Zudem gab sie erstmals Beobachtungsergebnisse über ideale Bedingungen zwischen Boden und Wasserabfluss wieder: „Hierbey ist überhaupt zu beobachten, daß man dem Wasser niemals glatte Flächen, sondern höckerichte und rauhe entgegen setzen muß, denn die erstern

⁹⁴¹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 691/692.

⁹⁴² Ebenda, Sp. 690.

⁹⁴³ Ebenda.

⁹⁴⁴ Ebenda, Sp. 690/691.

⁹⁴⁵ Ebenda, Sp. 691.

empfangen den Stoß gänzlich, und weisen selbigen mit aller Kraft unter eben dem Winkel, wie er auf oder einfällt, auf die überstehende Seite, oder unter sich, da er denn unterwäscht, und gegen über reißt. Die zweyten hingegen brechen oder theilen den Stoß nach Beschaffenheit der unterbrochenen Fläche, worauf er würket, und machen solchen zum Abprellen unkräftig.⁹⁴⁶ Die Grabentiefe und die obere Grabenweite wurden nicht mehr auf ein feststehendes Maß festgeschrieben, sondern von der Lage der Straße und dem Relief abhängig gemacht. Die untere Weite der Gräben setzte man auf 1 Elle bis 1,5 Ellen⁹⁴⁷ fest. Es erfolgte die Anweisung, die Grabenweite entsprechend des Wasserhaushalts abzustecken: „Haben aber solche aus der Gegend einen starken Zugang von Regen-, Quellen- und andern Wässern, so müssen sie nach Verhältnis erweitert werden.“⁹⁴⁸ Die Erstellung eines solchen Straßengrabens sollte außerdem in Abhängigkeit der Reliefsituation geschehen: „Die Sohle oder unterste Weite eines jeden Grabens muß gegen den Hang oder Fall sich neben der Straße sogleich verlaufen, daß unter Weges bis zum Ausfluß kein Wasser stehen bleiben kann. Und das Gefälle ist so einzuteilen, damit wenig Schleusen quer durch die Straßen zu führen erforderlich sind, wohl aber viele Abzugsgräben angebracht werden können. Ein Graben kann, [...] niemals zu viel Böschung erhalten, und Fuß auf Fuß ist die geringste.“⁹⁴⁹ In der Anweisung von 1781 wurde auf eine Besonderheit reflektiert, die in den älteren schriftlichen Quellen zur Thematik nicht aufgefunden werden konnte. Dies war die Fassung der Gräben mit Steinen oder mit Mauerwerk bzw. einer Verkleidung mit Kalk, was an Stellen mit sehr enger Passagemöglichkeit nötig wurde, um ein Abrutschen des Straßenkörpers zu verhindern.

An den Abschnitten der Straßengräben, an denen das Wasser zum Stillstand käme, „[...] ist der Ort, wo solches entweder durch einen Abzugsgraben, oder vermittelt einer Schleuße auf die andere Seite der Straße weiter zu verführen ist. Hierbey ist ein schickliches Mittel vorzuschlagen, welches die Natur selbst an die Hand giebt, und zu gewissen Zeiten allgemein und zuverlässig wird, [...] Diese Zeit ist mehrentheils im Frühjahr, im Herbst, und bey allem anhaltenden Regenwetter, wenn eine oder die andere neben liegende Gegend einer Straße mehr oder weniger überschwemmet wird, oder das Wasser stehen bleibt.“⁹⁵⁰ Ziel der Beobachtungen sollte es sein, die Stellen herauszufinden, an welchen dem Wasser ein Abfall verschafft werden könnte. In der Anweisung von 1781 war das Vorgehen dafür genau erläutert: „Wird die Gegend überschwemmet, so zeigt der Strom den Ort eines Grabens, welcher nicht allein der

⁹⁴⁶ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 691.

⁹⁴⁷ 1 Dresdner Elle = ca. 0,57 m, 1,5 Dresdner Ellen = ca. 0,85 m.

⁹⁴⁸ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 691.

⁹⁴⁹ Ebenda.

⁹⁵⁰ Ebenda, Sp. 692.

Straße, sondern vielmehr den anliegenden Grundstücken dergestalt zu statten kommen kann, daß bey dergleichen künftigen Fällen die Wäßer in Ufer gefasset, und verhindert werden, sich nicht so weit auszubreiten, und den Grund einer Straße zu erweichen und die anliegenden Grundstücken zu beschädigen. Teichet sich Das Wasser auf einer Seite der Straße, und die andere läuftet [...] an, so muß sich ein Straßenmeister dahin verfügen, und den Zeitpunkt zu treffen suchen, wenn das Wasser den höchsten Stand an den Seitengräben der Straße erreicht hat. Alsdann ist der Ort leichte zu entdecken, wo in diesem Fall sowohl die Öffnung des Abzugsgrabens, als die Wendung, nach welcher solcher geführt, und der Durchstrich des niedrigsten Orts der vorliegenden Erhöhung, welcher die Ursache der Sammlung des stehenden Wassers neben der Straße ist, vorgenommen werden muß. Dieses alles wird mit eingeschlagenen und dem Wasser gleich geschnittenen Pfählen bemerkt.⁹⁵¹ Außerdem wurde die Frage erörtert, was zu tun sei, wenn das Wasser beiderseits der Straße stehe. In diesem Fall sollte geprüft werden, ob eine Wasserverführung an beiden Seiten der Straße möglich wäre, was dem Idealfall entspreche, da eine möglichst große Wasserverteilung die günstigste Variante bei dessen Ableitung ist. Somit würde die Zerstörungskraft des Wassers wesentlich reduziert. Ansonsten sollte die Straßenseite zur Abführung gewählt werden, von der aus deren Umsetzung am günstigsten geschehen könne.⁹⁵² Bezüglich des Wasserabzugs von der Straße wurde außerdem folgendes Lageproblem erläutert: „Es trägt sich auch zuweilen zu, daß ein Tractus Straße, in eine solche Gegend geleget werden muß, welcher sich in einer Entfernung von allen Seiten in Absicht auf die Straße erhebet, daß das von der nassen Witterung sich häufende Wasser daselbst gesammelt wird, und die Straßen ersäufet, oder doch wenigstens zum Versiechen und Verlaufen lange Zeit braucht, und durch keine Abzugs-Gräben verführet werden kann, wenn man nicht die größten Kosten wegen ihrer Tiefe verwenden, und die nutzbarsten Grundstücken der Unterthanen verderben wollte.“⁹⁵³ Eine Lösung wäre die Errichtung eines beiderseits der Straße befindlichen hohen Damms. Wenn dies jedoch nicht möglich wäre, sollten Senkgruben für das Wasser geschaffen werden, „welche in einiger Entfernung von den Seitengräben der Straße, nach dem Befinden des Raumes, welchen die anliegenden Grundstücken gestatten, entweder als ein rechtes oder als ein langes Viereck angeleget und ausgegraben werden. Diese hängt man mit flachen Gräben an die ebenfalls sehr flachen Seitengräben der Straße, [...]“⁹⁵⁴ Auch ein solches Abzugssystem verlangte zur Erhaltung seiner Funktion eine

⁹⁵¹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 692.

⁹⁵² Vgl. ebenda, Sp. 692/693.

⁹⁵³ Ebenda, Sp. 693.

⁹⁵⁴ Ebenda.

regelmäßige Entschlammung. Zusammengefasst konnte konstatiert werden, dass das Straßenmandat von 1781 sowie die Anweisungen zum Straßenbau aus diesem Jahr bezüglich der Straßentrockenlegung und Straßentrockenhaltung die detaillierteste schriftliche Quelle des Untersuchungszeitraumes bildeten. Bis 1800 folgten keine genaueren Erlasse und Anweisungen zu dieser Problematik mehr.

Auch für den Fahrbahnbau und zur Erhaltung des neuen Straßenkörpers bildeten die in vorhergehendem Abschnitt genannten Quellen die wichtigsten Regelwerke des Untersuchungszeitraumes. Entstanden aus der Sammlung von Straßenbauerfahrungen anderer Regionen sowie aus eigenen Beobachtungen der kursächsischen Straßenbauverantwortlichen wiesen sie eine beispielhafte Genauigkeit auf. Allgemeine Hinweise zum Straßenbau, die als Erfahrungsschatz genutzt wurden, fanden sich bezüglich der Straßenbesserung bereits in vorherigen Erlassen. In der Instruktion für den ersten Straßenbereiter von 1694 wurden z.B. Angaben zu den Baumaterialien für den Fahrbahnbau geliefert. Demnach sollten bei dem Bau mehr Steine und Kies verwendet werden, was die Verwendung von Holz ersparen und somit eine größere Beständigkeit bewirken sollte.⁹⁵⁵ Das Mandat vom 31. Januar 1731 gab zahlreiche Details über die Straßenherstellung unter der Generalstraßenbaukommission wieder. Es beinhaltete z.B. Angaben zur Anlegung von Straßendämmen, zum Auffüllen eingefahrener Geleise mit Steinen und Kies sowie deren anschließender Überführung mit Erde.⁹⁵⁶ Durch die Beeinflussungen im Siebenjährigen Krieg wurden die Straßen stark beschädigt, da es in den Kriegswirren unmöglich war, auf die Straßenerhaltung zu achten. Deutlich wurde diese Annahme durch die Generalinstruktion vom 25. Januar 1765, in der über die durch den Krieg ruinierten Haupt-, Heer- und Landstraßen heftige Klagen geführt wurden.⁹⁵⁷ Dieser Zustand veranlasste das Streben nach einer Besserung der Straßen von Grund auf, was nur durch einen totalen Hauptbau des vorhandenen Straßenkörpers oder der Neuanlegung und dem Neubau von Straßen erreicht werden konnte. Dazu wurden neben den Beobachtungen bei der Straßenbesserung im Inland vor allem Beobachtungen zum Straßenbau in anderen Ländern vorgenommen. So wies z.B. Carl Christoph Bucher, der vermutlich der Nachfolger des Straßenbauinspektors Schmalix war, 1763 auf in Böhmen und Österreich stattgefundene Straßenbauarbeiten hin, die entsprechend einer seit der Mitte des 17. Jahrhunderts in Frankreich verwendeten Straßenbaumetho-

⁹⁵⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 53.

⁹⁵⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2334, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1731/1732, Bl. 1.

⁹⁵⁷ Vgl. ebenda, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12.

de entstanden waren.⁹⁵⁸ Nach ihr errichtete Verkehrswege stellte Bucher als besonders haltbar heraus, weil in dem Straßenkörper eine ganze Elle hoch pure Steine gesetzt wären und dadurch keine Schläge und Löcher entstehen könnten. Diese Bauart wurde in Versuchen zuerst an den wichtigsten Straßen um Leipzig angewandt.⁹⁵⁹

Der Bauablauf war nach dem Bericht des Verantwortlichen Detlev Carl Graf von Einsiedel folgender: Zuerst kamen die Absteckung der Baulinie und der Auswurf der beiderseitigen Straßengraben. Die Straßengraben hatten oben 3 Ellen⁹⁶⁰ und an der Sohle 1 Elle⁹⁶¹ breit sowie 1 Elle tief zu sein. Der Bauuntergrund der 16 Ellen⁹⁶² breiten Straße sollte so bereitet werden, dass sie in der Mitte 0,5 Ellen⁹⁶³ Stich hätte, von diesen 16 Ellen entfielen 12 Ellen⁹⁶⁴ auf die Fahrbahn und je 2 Ellen⁹⁶⁵ auf die beiden Fuß- oder Nebenwege. Als Baustoffe zum Fahrdamm dienten blaue Steine, die mit Brechstangen und Feusteln oder mit Pulver gewonnen wurden, und Kies. Am beliebtesten war Flussschotter und reiner Sand. Deren Anfuhr sollte mit zweirädrigen Karren geschehen, weil man mit denen besser über die Felder und in die Winkel der Steinbrüche fahren konnte. Beim Bau des Steindamms wurden die großen Steine quer gelegt und die Zwischenräume mit kleinen Steinen ausgefüllt; die Höhe der untersten Schicht betrug in der Mitte 0,5 Ellen; darauf kamen 0,25 Ellen⁹⁶⁶ hoch handgroße Steine, von denen die größeren mit 8 bis 9 Pfund schweren Feusteln zerschlagen wurden; die oberste 0,25 Ellen hohe Schicht bestand aus 0,5 Pfund schweren Steinen, zu deren Zerkleinerung Feustel von 3,5 bis 4 Pfund Gewicht in Gebrauch waren. In der Mitte war die Versteinerung 1 Elle, an den Seiten 0,5 Ellen stark; über alles wurde 3 bis 4 Zoll hoch Sand aufgetragen. Als Widerlager für die Versteinerung dienten seitlich 4 Zoll tief in den Straßenkörper gesetzte, 12 Zoll über ihn herausstehende Randsteine. Den Schluss der Bauarbeiten bildete die Anschüttung der Nebenwege. Bei Kieswegen wurde der Kies gleichmäßig 0,75 Ellen⁹⁶⁷ hoch breitgezogen; sie erhielten aber weniger Quergefälle. Im Jahr 1768 wurden auf der Poststraße zwischen Wurzen und Leipzig Sommerwege angelegt; die Straße gliederte sich dann in 2 Ellen Nebenweg, 6 Ellen⁹⁶⁸ Steinbahn und 8 Ellen⁹⁶⁹ Sommerweg. Die Verkehrsregelung geschah

⁹⁵⁸ Vgl. Löwe, Ferdinand: Straßenbaukunde: Land- und Stadtstraßen. 2. Aufl. Wiesbaden 1906, S. 364.

⁹⁵⁹ Vgl. unter anderem Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 16, Die in Antrag gekommene Wiederherstellung der um die hiesige Stadt gelegenen sehr schadhafft gewordenen Steindämme und was dem anhängig.

⁹⁶⁰ 3 Dresdner Ellen = ca. 1,70 m.

⁹⁶¹ 1 Dresdner Elle = ca. 0,57 m.

⁹⁶² 16 Dresdner Ellen = ca. 9,12 m.

⁹⁶³ 0,5 Dresdner Ellen = ca. 0,28 m.

⁹⁶⁴ 12 Dresdner Ellen = ca. 6,48 m.

⁹⁶⁵ 2 Dresdner Ellen = ca. 1,14 m.

⁹⁶⁶ 0,25 Dresdner Ellen = ca. 0,14 m.

⁹⁶⁷ 0,75 Dresdner Ellen = ca. 0,42 m.

⁹⁶⁸ 6 Dresdner Ellen = ca. 3,42 m.

⁹⁶⁹ 8 Dresdner Ellen = ca. 4,56 m.

durch einen Schlagbaum in der Form, dass bei nassem Wetter die Steinbahn, bei trockenem der Sommerweg befahren werden mussten. Die Brücken und Schleusen wurden zumindest so groß errichtet, dass ein Mann hindurchkriechen konnte. Nach dieser Vorgehensweise entstanden bis zum Jahr 1770 im Thüringischen und im Erzgebirgischen Kreis rund 1 200 Ruten⁹⁷⁰, im Leipziger Kreis 1 760 Ruten⁹⁷¹ neue Chaussee zwischen Penig und Borna, 542 Ruten⁹⁷² Sanddamm bei Löbnitz zwischen Leipzig und Borna, 2 821⁹⁷³ Ruten teils Chaussee mit Sommerweg, teils umgesetztes Steinpflaster, teils in Steindamm umgewandeltes Steinpflaster zwischen Leipzig und Wurzen, insgesamt 6 323 Ruten⁹⁷⁴ Straße in chausseemäßigem Bau. Diese neue Straßenbauweise bot eine Garantie für eine große Haltbarkeitsdauer der Straßenkörper. Die bei den bisherigen Baumaßnahmen erworbenen Erfahrungen lieferten die Grundlage für die dem Straßenbaumantrat von 1781 angefügte, von Major Georg Abraham Günther erarbeitete Anweisung für die Anlegung und den Bau der Straßen.

Das Straßenmandat von 1781 widmete sich in Caput II. „Von der Führung des Straßenbaues“⁹⁷⁵ unter anderem den Maßen der zu bauenden Verkehrswege, den Baumaterialien sowie Extraanweisungen für das Verhalten von Posten bei mangelhaften Verkehrswegen. Bezüglich der Maße der zu errichtenden Verkehrswege ergab sich im Text eine Unterscheidung entsprechend deren funktionaler Kategorisierung: „Damit nun der Straßenbau führohin, so viel möglich, auf einerley Weise geführet werde, so ordnen Wir hiermit, daß [...] was zuförderst die Breite anlanget, bey neuen Bauen, oder wenn die Breite der Straße reguliret werden muß, auf denen hohen Heer- und Landstraßen, mit Ausschluß der oben bestimmten Gräben, wenigstens Sechzehnen Ellen, und für die innern Commercial-Straßen mit Ausschluß der Gräben Zwölf Ellen, anzunehmen sind; Dahingegen für die dritte Art, nemlich die Communications-Wege, Dorf- und Nachbar-Wege, eine besondere Vorschrift füglich nicht ertheilet werden kann.“⁹⁷⁶ Demnach war die Breite für die hohen Heer- und Landstraßen auf ca. 9,12 m und für die inneren Kommerzialstraßen auf ca. 6,84 m festgelegt. Für Kurven und an Stellen, an denen ein Ausweichen der Verkehrsmittel notwendig schien, musste sie breiter gehalten werden. Die Straßen und Gassen in Städten und Dörfern sollten möglichst breiter als die der beiden vorher genannten Straßenklassen sein.⁹⁷⁷ Bezüglich der Straßenbaumaterialien wurde fest-

⁹⁷⁰ 1 200 Dresdner Ruten = ca. 5 400 m. – 1 Dresdner Rute = ca. 4,5 m.

⁹⁷¹ 1 760 Dresdner Ruten = ca. 7 920 m.

⁹⁷² 642 Dresdner Ruten = ca. 2 439 m.

⁹⁷³ 2 821 Dresdner Ruten = ca. 12 694 m.

⁹⁷⁴ 6 323 Dresdner Ruten = ca. 28 453 m.

⁹⁷⁵ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 675-680.

⁹⁷⁶ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 677.

⁹⁷⁷ Vgl. ebenda.

gelegt: „Nachdem auch [...] zur Führung eines Straßenbaues tüchtige, das ist, von Erde reine und in der Luft und Nässe dauerhafte Materialien erforderlich sind, überdieß auch von denjenigen, so Straßen zu bauen haben, nächst der Güte, eben so sehr, zu Erleichterung der Kosten, auf die nahe Anfuhr derselben zu sehen ist, so soll ein jeder, auf dessen Grundstücken dergleichen und in der Nähe der zu bauenden Straße gelegene Materialien angetroffen werden, sie bestehen in Stein, Sand, Kieß, oder worinne sie sonst wollen, gehalten seyn, zu verstaten, daß, um solche zu erlangen, in seinem Grund und Boden eingeschlagen, und so viel zu Führung des Baues vonnöthen, genommen und abgeföhret werde; doch sind hierbey die weniger nutzbaren Grundstücken denen nutzbaren so lange vorzuziehen, [...].“⁹⁷⁸ In diesem Zusammenhang stand die Festschreibung einer geringen Entschädigung für Grundbesitzer, deren Grund und Boden durch den Abbau und -transport in Mitleidenschaft gezogen wurde: „[...] und sind besonders die zum Straßenbau erforderlichen Steine, nach dem Werthe des jeden Orts üblichen Ruthen-Maaßes, dem Eigenthümer des Steinbruches zu bezahlen, in Ansehung des zum Straßenbau benöthigten Sandes und oder Kießes aber, soll die Vergütung nicht anders als nach der Quadrat-Ruthe der Oberfläche des angegriffenen Terrains, wie solche hätte genutzt werden können, keinesweges aber nach Führen [...].“⁹⁷⁹ Außerdem wurde im Mandatstext zur sofortigen Ausbesserung von auftretenden Schäden im Straßenkörper aufgerufen. Diese Notwendigkeit erklärt sich aus dem Grund, da sich solche Straßenschäden durch Witterungseinflüsse und durch die Verkehrsbelastung schnell vergrößerten und der Reparaturaufwand und damit die Reparaturkosten rasch anstiegen.

Die dem Mandat beigefügte „Anweisung zu Anlegung und Bauung der Straßen“ lieferte genaueste Angaben zum Bau und dessen Durchführung sowie einen Regelquerschnitt eines gebauten Straßenkörpers. Der Bau und die Vorbereitungen gliederten sich in folgende Arbeitsschritte:

- die Geländebegehung und Baugrunduntersuchung,
- die Streckenabsteckung und Vermessung,
- die Vorbereitung des Baugrundes durch Trockenlegung und der Bau.⁹⁸⁰

Der erste Arbeitsschritt umfasste die Besichtigung des Gebietes, „[...] wobey hauptsächlich darauf zu sehen ist:

Ob das Terrain steigt oder fället, und zur Anlegung einer Straße bequem sei, oder nicht?

⁹⁷⁸ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 678.

⁹⁷⁹ Ebenda, Sp. 678/679.

⁹⁸⁰ Vgl. ebenda, Sp. 684-687.

Ob solches trocken oder sumpftig, wie tief die Sümpfe sind, und was sie vor Grund haben, ob beständige oder nur März-Quellen in den Tractum fallen?

Wie die Gräben geführt, und wie die stehenden und zufließenden Wasser gefasset, und aus der Gegend der Straße geleitet werden können? indem alle Nässe einzig und allein denen Straßen nachtheilig ist.

Ob und wie viele Brücken und Schleußen zu bauen nöthig sind. und

Ob ein tüchtiges Materiale an Stein, Kieß und Sand in der Nähe zu haben, und bequem anzufahren ist?⁹⁸¹

Der zweite Arbeitsschritt begann mit der Absteckung der zukünftigen Straße. Dabei vermied man jähe Wendungen und suchte gerade Linien oder stumpfe Winkel. Anschließend wurde „das Mittel der Straße von dem gegebenen Anfang und Ende genommen, und mit Stangen die unvermeidlichen Wendungen, oder eine continuirte gerade Linie bemerkt.“⁹⁸²

Der nochmaligen Prüfung auf Hindernisfreiheit der abgesteckten Linie schlossen sich die Breitenausmessung der künftigen Straße von der Linie aus und die Absteckung der Fahrbahnbreite mit Pfählen an. „Nach diesem wird nochmals längs der ausgesteckten Straße auf beyden Seiten genau untersucht, ob auf einer oder beyden Seiten zugleich, das Terrain sich bis auf eine ziemliche Entfernung abneiget oder abhänget, damit Regen- oder Schnee-Wasser sich nicht der zu erbauenden Straße nähern, anteichen und selbige erweichen, sondern vielmehr freywillig abziehen und verlaufen kann?“⁹⁸³ – An solchen Orten sollte dann auf die Anlegung von Straßengräben verzichtet werden, da es zur unnötigen Lockerung des an diesen Stellen festen Erdreichs führen würde. Durch diese Anordnung zeigte sich zugleich das Wissen, dass bei Kunstbauten ein unbedingter Eingriff in die Erdoberfläche bei entsprechenden natürlichen Voraussetzungen nicht unbedingt stattfinden müsse, weil dieser mehr Schaden als Nutzen anrichten kann. Insgesamt war für die gesamte Bauanweisung, sei es für die Bauvorbereitung oder für die Baudurchführung, die angeordnete genaue Beobachtung der natürlichen Bedingungen als positiv zu bewerten.

⁹⁸¹ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 684.

⁹⁸² Ebenda.

⁹⁸³ Ebenda, Sp. 685.

Der dritte Arbeitsschritt, die Vorbereitung des Baugrunds durch Trockenlegung, war geprägt von folgendem Vorgehen: „Zu dem Ende müssen vor allen Dinge, im Frühjahre oder im Herbste, die in den Tractum tretende Wässer abgeführt, deshalb die bereits vorhandenen Seitengräben geräumt, gehoben, erweitert und die darinnen sowohl, als auf der zu bauenden Strasse stehende Wässer fortgelleitet, nicht weniger die Abzüge und deren Gräben geöffnet, nach der Menge des Wassers erweitert, vertieft, neue angelegt und weiter verführt werden, damit sämtliches Wasser von der Straße gezogen, dieselbe ins Trockene gebracht, und die Dämme nicht erweicht werden können.“⁹⁸⁴ Weiterhin hieß es: „Es muß auch aller Morast, Moder, Koth und Schlamm, innerhalb der ausgesteckten Straße ausgehoben, abgeschaufelt, und von der Straße sowohl, als auch aus offen Löchern weggeschafft werden.“⁹⁸⁵ Diese Aufgaben bildeten eine wichtige Grundlage für den Straßenkörper selbst, für dessen Qualität und Haltbarkeit die Trockenheit eine wesentliche Rolle spielte.

Auf die bauvorbereitenden Tätigkeiten folgte der Bau selbst. Seinen Beginn bildete ein erstes Planieren des künftigen Straßenkörpers (s. Abbildung 31): „Eine Straße oder Chaussee soll aus denen Seiten über den natürlichen Horizont, auch auf freyem Felde und in trockener Gegend, gegen eine Elle ohne die Wölbung erhaben seyn, damit das Wasser nicht hinein treten, noch zu Winterszeit selbige so leichte verschneiet, verwehet, und dadurch unkenntlich gemacht werden kann. Diese Erhöhung zu bestreiten, wird die Erde aus der Nähe zusammen getrieben, die Hügel im Voraus ab, und die nöthigen Gräben ausgehoben, die aufgefahrenen Gleißer und alte Erdenklöße werden klein geschlagen, die kleinen Löcher und Vertiefungen wohl ausgefüllt, gestampft und überhaupt der Grund verglichen und geebnet ehe man mit dem Austreiben fortfähret.“⁹⁸⁶ Damit war der Untergrund des Verkehrsweges, der Straßendamm, geschaffen. Dieser musste jedoch, um ein Abrutschen der Erde zu verhindern, eine Böschung erhalten, die im folgenden Bauabschnitt angelegt wurde. Der Bau blieb in diesem Stadium normalerweise einen Winter offen, damit sich der Straßendamm setzen konnte. In der Anweisung hieß es dazu: „Daferne man das Planiren im Herbste vornimmt, so wird die Planie, wenn solche den ganzen Winter hindurch bis zum Frühjahre liegen bleiben kann, am tüchtigsten; alsdann aber ist ebenfalls eine nochmalige Ausgleichung nöthig.“⁹⁸⁷ Auf den Unterbau sollte eine feste Steinschicht aufgebracht werden, wodurch ein Packlager entstand. Die Wölbung musste weitergeführt werden, „und zwar so, daß die Mitte gegen die beiden Seiten eine Elle

⁹⁸⁴ Codex Augusteus 2, 2. IV, Sp. 686.

⁹⁸⁵ Ebenda, Sp. 687.

⁹⁸⁶ Ebenda.

⁹⁸⁷ Ebenda, Sp. 690.

höher lag, die ganze Straße also breitbogenförmig ward. Über das Packlager kam ein fester Kiesdamm. Steinpflaster hatte dagegen den Nachteil, daß die dünne Schicht Kies, die auf dem Pflaster lag, von den schweren Lastwagen zu Staub gefahren wurde. Regen und Wind schafften ihn dann weg, und das Fuhrwerk mußte auf den bloßgelegten Steinen fahren. Wo aber eine dicke Kiesschicht das Packlager bedeckte, gab sie unter dem Gewicht der Wagen nach und hielt sich auch länger.⁹⁸⁸ Nach der Übergabe der Straße für den allgemeinen Verkehr wurde genau darauf geachtet, dass keine festen Gleise eingefahren wurden, da sie ab einer bestimmten Tiefe nur sehr schwer wieder einzuebnen waren. An den beiden Seiten des Kiesdamms befestigte man sogenannte Schreck- oder Weichsteine, die in 10 Ellen⁹⁸⁹ Abstand zueinander in die Erde eingelassen wurden und das Abrutschen des Damms verhindern sollten. Diese Steine bildeten gleichzeitig die Abtrennung zwischen der Fahrbahn und den Fußsteigen, die mit Kies oder Sand überdeckt waren.⁹⁹⁰ Ihre Breite betrug 2 Ellen.

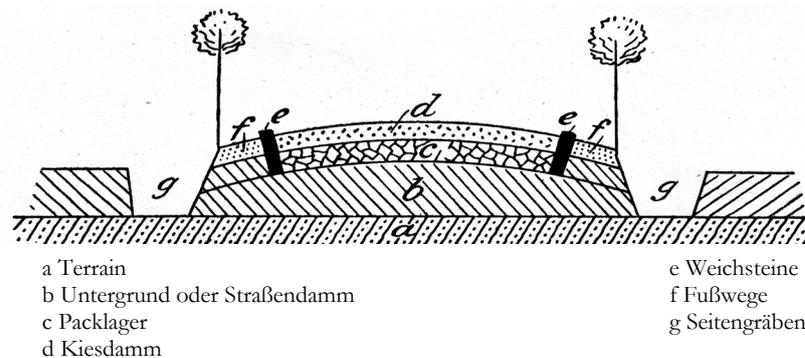


Abbildung 31

Querschnitt eines Straßenkörpers nach der Anweisung zum Straßenbau von 1781⁹⁹¹

Mit dem Straßenmandat und der Anweisung zum Straßenbau von 1781 waren die theoretischen Voraussetzungen geschaffen, die in der Folgezeit – massiv ab Anfang des 19. Jahrhunderts – im Untersuchungsraum ihre praktische Umsetzung erfuhren. Für den Untersuchungszeitraum gab das „Tabellarische Verzeichnis derer im Creiß-Amts-Bezirk Leipzig gelegenen Heer-, Land-, Post- auch Commercial- und Communicationsstraßen, wie selbige im Jahr 1794 ausgemessen und befunden wurden“ bezüglich einzelner Abschnitte des Beispielstraßenzuges erste Baumaßnahmen nach den Vorschriften des Straßenmandats und der zugehörigen Anweisung von 1781 an.⁹⁹² Demnach bestanden 1794 auf dem Straßenabschnitt Leip-

⁹⁸⁸ Vgl. Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916, S. 77.

⁹⁸⁹ 10 Dresdner Ellen = ca. 5,57 m.

⁹⁹⁰ Vgl. Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 78.

⁹⁹¹ Skizze nach: Speck, Artur: a. a. O., S. 139, Vorlage verändert.

⁹⁹² Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5204, Verzeichnis der im Amtsbezirk gelegenen Heer-, Land-, Post- und Gemeindestraßen, 1794.

zig – Holzhausen⁹⁹³ des Teilstraßenzuges I (Leipzig – Naunhof) „Steinpflaster in Ruthen: 120 [...], gebaute Chaussee auch andere Dämme in Ruthen: 390.“⁹⁹⁴ Es war der einzige Teilstraßenzug des Beispielstraßenzuges, auf dem bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes nach den genauen Vorschriften von 1781 Baumaßnahmen zum Neubau von Straßen initialisiert wurden, was wiederum auf seine Lage im näheren Umkreis der Messestadt Leipzig zurückzuführen ist.

9.6 Sicherheit auf Landverkehrswegen und in zugehörigen funktionalen Einrichtungen

Von besonderer Bedeutung für die Reisenden sind jederzeit die Sicherheit und die Maßnahmen für deren Umsetzung auf den Verkehrswegen und in den zugehörigen funktionalen Einrichtungen, wie z.B. den Gasthöfen, Schenken und Herbergen. Theoretisch war die Gerichtsbarkeit auf den Straßen bereits weit vor dem Untersuchungszeitraum durch den Herzog Georg von Sachsen im Jahr 1506 gesetzlich geregelt worden.⁹⁹⁵ Diese Regelungen besaßen im Kurfürstentum Sachsen bis ins 19. Jahrhundert ihre Gültigkeit. Demnach war die Bestrafung von Gewalt, Raub und anderen Zugriffen, auch öffentlich feindlichen Taten, kraft der Regalien und der fürstlichen Obrigkeit der Entscheidung des Landesfürsten vorbehalten. Alle weiteren Vergehen auf den Verkehrswegen unterlagen zur Untersuchung und Bestrafung der jeweiligen Obergerichtsbarkeit. Für untertänige Bauern, amtsässige Ritter, die Städte sowie deren Untertanen waren dies die Amtshauptleute. Für die schriftsässigen Herren⁹⁹⁶ lag die Obergerichtsbarkeit bei den Oberhofgerichten. Leichte Vergehen unterlagen der niederen Gerichtsbarkeit, die die Patrimonialgerichte und Stadtgerichte über ihre Untertanen ausübten.⁹⁹⁷ Einen Beweis für die Erhaltung dieser Ordnung der Gerichtsverantwortlichkeit für Vergehen auf den Landverkehrswegen lieferte ein kurfürstlicher Befehl vom 4. Januar 1738: „[...] Liebe Getreue, Nachdem wir resolviret, daß die Bettler, Landstreicher, und andere Vagabonden von einem, von Unserer Miliz besonders hierzu verordneten Commando auf denen Straßen aufgehoben und in die naechsten Aemter gebracht, auch von dar sogleich zu Ersparung aller Unkosten und Aetzung von Amte zu Amte in das Zucht- und Armen-Haus nacher Waldheim, wohl verwahret eingeliefert werden sollen; Als ist Unser Befehl hiermit, ihr wollet von besag-

⁹⁹³ Streckenlänge noch ungebauter Straße auf dem Abschnitt: ca. 559 Ruten. – Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5204, Verzeichnis der im Amtsbezirk gelegenen Heer-, Land-, Post- und Gemeindestraßen, 1794, Bl. 7.

⁹⁹⁴ Ebenda, Bl. 6 und 7.

⁹⁹⁵ Vgl. Römer, [...]: Staatsrecht und Statistik des Churfürstentums Sachsen. [o.O.] 1788, S. 807.

⁹⁹⁶ Schriftsässige Herren: geistliche und weltliche Großgrundherrschaften.

⁹⁹⁷ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 393.

ten Commando ueberbrachte Leute annehmen, und ohne Aufenthalt unter genugsamer Verwahrung in das Zucht-Haus nacher Waldheim von Amte zu Amte einliefern, [...].⁹⁹⁸ Die Bedrohung der Reisenden durch Raub hielt den gesamten Untersuchungszeitraum an. Dabei ist zu vermuten, dass die Verkehrsmittel mit Rädern gegenüber dem Pferd als Fortbewegungsmittel günstigere Angriffsziele für Straßenräuber bildeten, denn sie waren unflexibler im Gelände, was eine Flucht bei einem Überfall wesentlich erschwerte. Außerdem versprachen sie aufgrund ihres Laderaumes bzw. der Anzahl der Passagiere eine größere Beute. Diese Straßekriminalität sollte durch kurfürstliche Erlasse, die eine ständige Aktualisierung erfuhren, eingedämmt werden. Am 14. Dezember 1753 erging z.B. ein solches „Erneutes und geschaerftes Mandat [...] Wegen Aufsuch und Entdeckung, auch Bestrafung des Diebs- und Räuber-Gesindels“, in dem neben der Forderung der Verbrechensbekämpfung auf den Straßen auf vorhergehende Erlasse bezüglich derselben Problematik hingewiesen wurde.⁹⁹⁹ Genannt wurden die Generalien vom 27. Februar 1706, 16. September 1710, 21. Dezember 1711, 7. Dezember 1715, 14. Dezember 1717, 27. Juli 1719, 14. Juli 1728 und 8. Juli 1748.¹⁰⁰⁰ In letztgenanntem Erlass hieß es: „[...] Wir haben mißfaellig vernommen, daß seit kurzem verschiedene gewaltsame Beraubungen auf oeffentlicher Straße veruebet, und dadurch die allgemeine Sicherheit gestoehret worden. [...] Nun ist kein Zweifel, daß dergleichen frevelthaten entweder gaentzlich unterblieben, oder doch die Verbrechere leicht ausfindig zu machen gewesen seyn wuerden, wenn denen wider die Diebs- und Raeuberrotten ins Land ergangenen Mandaten und Generalien zu schuldiger Folge, sowohl die Gast- und Schaenkwirthe auf die bey ihnen einkehrende Personen genauere Obsicht gehabt, und daferne sie was verdaechtiges wahrgenommen, solches alsobald gehoerigen Orts angegeben, als auch die Unter-Obrigkeiten insgesamt ihre Schuldigkeit besser beobachtet, und nicht verschiedene dererselben, um die etwan auf die Inquisitiones zu verwendete Kosten zu ersparen, die Aufsuchung des liederlichen Gesindels, durch oeftere Visitation derer Wirths- Schaenk- und anderer Haeuser und dergleichen Leute sich anzuhalten pflegen, hintangesetzt haetten.“¹⁰⁰¹ Aus diesem Wortlaut veranschaulichte sich die Aufforderung an die Gast- und Schankwirte, den Erlassen intensiver nachzukommen, die ankommenden Gäste genauer zu überprüfen und Auffälligkeiten an die zuständigen Stellen zu melden. Ein kurfürstliches Mandat vom 28. Juli 1708 hatte dies bereits deutlich angeprangert: „Nachdem auch sich zu weilen verdächtige leichtfertige Leute in denen Wirths-Häusern [...] einschleichen, aufenthalten, und allerhand Unfug treiben, so soll nie-

⁹⁹⁸ Codex Augusteus 3, 2. VI, Sp. 646.

⁹⁹⁹ Vgl. ebenda, Sp. 798-803.

¹⁰⁰⁰ Vgl. ebenda, Sp. 798.

¹⁰⁰¹ Vgl. ebenda, Sp. 694.

mand, dessen Persohn, Wesen und geschäfte nicht bekannt, über eine Nacht gehauset und geherberget, sondern, [...] alsobald der Obrigkeit, angezeigt werden.¹⁰⁰² Wie der Ungehorsam eines Wirts bezüglich dieser Festlegung ihm selbst schaden konnte, exemplifiziert ein Beispiel aus dem am Teilstraßenzug IV (Leisnig – Hartha) befindlichen Gasthof „Zum Goldenen Schwan“. In ihm hatte mehrmals 1749 ein „Operateur Johann Carl Eberhard [...] als Gast [...] geherberget“¹⁰⁰³, der dem Gastwirt aufgrund von Anleihen und Nichtbezahlung der Zeche noch Geld schuldete, ihm im Gegenzug aber „verschiedene [...] Kleidung zum Unterpfande gelaßen, [...]“¹⁰⁰⁴ Da der Operateur Eberhard den Gasthof nicht wieder besuchte, beschwerte sich der Gastwirt beim zuständigen Amtmann, worauf er die Antwort erhielt, „[...] wenn die Beherbergung auf mehr als ein Nachtlager sich erstreckt hat, Hätte er [...], jedes mahl von Zeit zu Zeit denen allergn. Generalien gemäß es bey aus dem Rathe gebührenden anzeigen sollen, welches aber nicht geschehen [...]“¹⁰⁰⁵ Somit hatte sich der Gastwirt aufgrund seines Ungehorsams gegenüber den Erlassen selbst betrogen.

Insgesamt bestand die Annahme, dass in den funktionalen Einrichtungen des Gastwesens aufgrund der großen Personenanzahl auf engem Raum und damit der Möglichkeit einer intensiven Kommunikation Verbrechen wie Raubüberfälle gut planbar waren sowie die beteiligten Personen leicht Unterschlupf finden konnten. Dies versuchte man, durch die Forderung nach einer entsprechenden Beobachtung an solchen Orten einzudämmen. Eine solche Visitation bezüglich der Planung von Verbrechen, die Sicherstellung eventuell vorhandenen Diebesguts und das Greifen von Verbrechern konnte in einem begrenzten Raum normalerweise mit geringerem Aufwand passieren als im Gelände oder auf offener Straße. Wichtige Schritte beim Auffinden von Verbrechern bildeten die unbedingte Passkontrolle von Reisenden seitens der Schank- und Gastwirte und die Meldung verdächtiger Personen an die Obrigkeit, wie es das kurfürstliche Mandat vom 14. Dezember 1753 vorschrieb: „Daß fuerohin alle reisenden Fußgänger und einzeln reisende Personen, wenn letztere nicht, Offiziers oder andere destinguerte Personen sind, sich mit Paeßen versehen, die Gast-, Schenk- und andere Wirthe aber, wenn solche Personen bey ihnen einkehren wollen, denenselben sofort die Paeße abfordern, diese genau examinieren, und da sie deren keine aufzuweisen hätten, oder bey denen producirten sich einiger Verdacht ereignet, selbige nicht beherbergen, sondern es der Gerichts-Obrigkeit

¹⁰⁰² Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Wege und Heerstraßen, Bl. 42.

¹⁰⁰³ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 2347, Im Gasthof zum „Goldenen Schwan“ in Hartha zurückgelassene Mobilien des flüchtigen Pferdehändlers Schmidt aus Rotha, 1749/1750, Bl. 25.

¹⁰⁰⁴ Ebenda.

¹⁰⁰⁵ Ebenda, Bl. 26.

sogleich melden, auch wenn schon an denen Paessen und Personen dergleichen Reisenden, etwas verdaechtiges nicht wahrzunehmen, dennoch ihnen in einer Schenke und Wirths-Hause auf dem Lande sich länger, als einen Tag aufzuhalten, es wäre denn, daß sie mit Krankheit befallen würden, nicht gestatten, überhaupt aber alle Abende die bey ihnen herbergende Fremde der Obrigkeit, oder auf dem Lande, in deren Abwesenheit und Entlegenheit des Amtes, oder Ritter-Sitzes, denen Gerichts-Verwaltern, Haus-Verwaltern, Pächtern, oder, wenn auch dergleichen nicht an dem Orte vorhanden, dem Richter schriftlich, oder daferne ein Wirth auf dem Lande des Schreibens nicht erfahren, muendlich anzeigen sollen, [...].¹⁰⁰⁶

Da jedoch die Wirts- und Schankleute diese Forderungen nicht unbedingt gewissenhaft ausführten oder mit einer Bestechlichkeit dieses Personenkreises gerechnet werden musste, wurde die zuständige Obrigkeit zu einer regelmäßigen Prüfung der Wirts- und Schankstätten angehalten: „Damit man nun, daß die Schenk- und Gast-Wirthe, auch andere des Beherbergens berechnigte Personen [...] diesem allem gebuehrend nachkommen, desto mehr versichert sey, sollen alle Obrigkeiten in den Staedten und auf dem Lande, die Gast-Hoefe, Schenken- und Wirths-Haeuser fleißig, und wenigstens woechentlich einmal, die abgelegenen Schenken aber noch oefterer, und zwar unvermuthet, bald am Tage, bald zur Nachtzeit visitieren, auch dergleichen Visitationes, besonders wenn sich einiger Verdacht ereignet, auf denen Doerfern, in abgelegenen Haeusern, Muehlen, Schaefereyen, Weinbergs- oder Faehr-Haeusern, nicht weniger in denen Waeldern, [...], vornehmen, [...].“¹⁰⁰⁷ An dieser 1753 getroffenen Anweisung über die Kontrolle der Wirts- und Schankstätten mit ihren Besitzern, Angestellten und Gästen zeigte sich, dass des Öfteren wahrscheinlich ein berechtigtes Misstrauen gegenüber dem Pflichtbewusstsein der Gastleute bezüglich der Verbrechensbekämpfung bestand, diese eventuell mit an Verbrechen wie z.B. Raubüberfällen beteiligt waren oder sie gegen entsprechende Leistungen deckten. Eine unangemeldete Kontrolle zu unterschiedlichen Zeiten sollte diese Probleme eindämmen. Als bevorzugt zu beobachtende Orte wurden abgelegene Unterkünfte sowie die Fährhäuser hervorgehoben. Letztere galten als besonders gefährdete Orte für Verbrechen, da die natürlichen Barrieren der Landverkehrswege wie Bäche und Flüsse von allen Reisenden an bestimmten Stellen, wo sich Furten, Brücken oder Fähren befanden, überschritten werden mussten. An solchen Stellen warteten dann oft eine größere Anzahl Reisender mit ihrem Hab und Gut, was für Raubüberfälle eine günstige Konstellation war. Wahrscheinlich wurde an diesen Orten die Praxis des „Nur-Stehls“ aufgrund des geringeren Aufsehens den gewalt-

¹⁰⁰⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

¹⁰⁰⁷ Ebenda.

samen Raubüberfällen, wie sie von offener Straße bezeugt sind, vorgezogen. Die Gewässerübergangsstellen waren außerdem die Orte, die die Räuber für ihr Fortkommen größtenteils nutzen mussten. Bestand für sie die Möglichkeit, bestimmte Gasthäuser und Straßenzüge wegen der möglichen Visitationen zu meiden, so traf dies kaum auf die Bach- bzw. Flussübergänge zu. Deshalb erging an die Fährenbesitzer folgende kurfürstliche Aufforderung: „Weil aber das Diebische Gesindel, [...] die ordentlichen Straßen zu vermeyden, und allerhand Nebenwege zu suchen pflaget, so sind damit selbiges zu entgehen und durchzukommen die Gelegenheit habe, die Fähr- und Schiff- auch andere Leute, so an denen Stroehmen und Fluessen wohnen, ernstlich zu bedeuten, keine verdaechtig scheinenden Personen, bey Strafe des Vestungs-Baues, ueberzusetzen, und ueberzufuehren, sondern dergleichen Personen sofort bey der Obrigkeit anzuzeigen, auch ihre Schiff-Gefaeße und Kaehne, nicht so bloß auf denen Stroehmen und Fluessen, damit sie sich deren nicht selbst zur Uebrfahrt gebrauchen koennen, stehen zu lassen, sondern anzuschließen und fest zu machen.“¹⁰⁰⁸ Dass jedoch nicht mit unbedingtem Gehorsam und mit der Bestechlichkeit der Fährleute gerechnet wurde, belegte die im Text geforderte Visitation der Fährhäuser.¹⁰⁰⁹

Wenn es zu Überfällen auf Posten, Kutschen und andere Reisende gekommen war, sollten die Betroffenen dies unverzüglich in den nächsten von ihnen zu erreichenden Orten und Gerichten melden. Von diesen Standorten aus wurden mit Zuziehung der Miliz und anderer bewehrter Mannschaften Trupps zusammengestellt, die die Verbrecher verfolgten bzw. versuchten, diese im Gelände ausfindig zu machen. Durch Glockenschlag sollten die benachbarten Orte von einer solchen Verfolgung informiert und um Hilfe gebeten werden. Wenn die Räuber infolge des Zeitverzuges, der bis zur Meldung und Zusammenstellung der Verfolger- bzw. Suchtrupps eintrat, bereits streckenmäßigen Vorsprung bzw. ein gutes Versteck gefunden hatten, musste eine solche Maßnahme nicht immer erfolgreich enden. Selbst die im Mandat von 1753 geforderte Meldung der Verbrechen und Täterbeschreibungen an die angrenzenden Ämter und Gerichte musste nicht zum Ergreifen der Täter führen, da die entsprechenden Boten zu Fuß oder zu Pferd erst eine gewisse Wegstrecke zurücklegten, was mit einem weiteren zeitlichen Verzug verbunden war. Das kurfürstliche Mandat vom 11. April 1772 legte deshalb eine Aufstockung der Anzahl der Straßenbereiter fest: „Demnaechst erachten Wir [...] vor noethig und nuetzlich, daß eine hinlaengliche Zahl an Straßen-Bereuter bestellt und in sieben Erbblaendische Creyße vertheilet werde. Die Annehmung, Verpflichtung und Dimension be-

¹⁰⁰⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

¹⁰⁰⁹ Vgl. ebenda.

sagter Straßen-Bereuter wollen Wir denen Creyß- und Amtshauptleuten dergestalt ueberlaßen, jedesmahl vor Annehmung [...], zu Unseres Landes-Regierung Bericht zu erstatten, und von daher dieserhalb sowohl, als wegen der Verpflichtung, Verordnung zu erwarten haben. Wonaechst Wir die anzustellenden Straßen-Bereuter der Aufsicht derer Creyß- und Amtshauptleute in jedem Creyße untergeben, welche selbigen nach der Verpflichtung, das deren Verhalthen fleißige Obsicht fuehren [...].¹⁰¹⁰ Ein wichtiger Aufgabenbereich der Straßenbereiter war entsprechend § V des Mandats die Aufdeckung und die Einleitung der Verbrechensbekämpfung auf den Straßen und in den mit ihnen in Verbindung stehenden funktionalen Einrichtungen. Durch den Inhalt des § VI ließ sich erahnen, dass mit Pflichtuntreue und mit der Bestechlichkeit der Straßenbereiter zugunsten der Verbrecher gerechnet wurde. Als Gegenmaßnahme forderte der Paragraph, es „[...] sollen zur gleichen Zeit die Unter-Obrigkeiten, Gerichtspersonen und Gastwirthe auf die Straßen-Bereuter, ob sie ihre Pflichten und der erhaltenen Anweisung ein Genuege thun, oder sich in ihrer Obliegenheit nachlaeßig erfinden, auch wohl gar von denen Bettlern und Landstreichern Geld oder Geldeswerth zu nehmen und mit selbigen zu colludiren sich geluesten laßen, fleißig Acht haben, und wenn ihnen von dergleichen Ungebuehrnißen etwas bekannt wuerde, solches an den Creyß-Hauptmann desjenigen Creyße, inwelchem der Straßen-Bereuter angestellt ist, zur gebuehrenden Bestrafung unverzueglich melden.“¹⁰¹¹ Durch die Auswertung der schriftlichen Quellen bezüglich der Verbrechensbekämpfung auf den Straßen erkennt man eine mandatsmäßig geforderderte, gegenseitige Kontrollfunktion der damit beauftragten Personen, wie z.B. bei Gastwirten und Straßenbereitern. Das Aufgabenspektrum der Straßenbereiter bei der Verbrechensbekämpfung bestand darin, „[...] in denjenigen Creyß oder Gegend, [...] die Graenzen, Straßen, Neben- und Schlupf-Wege, die er sich bekannt zu machen hat, fleißig bereuten, auch in den Staedten und Flecken, die Wirths-Haußer und Winkel-Herbergen, auf denen Doerfern aber die Schenkstaette und Kretzschmare, ingleichen die Jagd- und Forst-Haeußer, sowohl die Muehlen und Hirten- auch andere von Doerfern abgelegene Haeußer durchgehends, und sonderlich auf den Graenzen, fleißig visitiren, desgleichen an die Orte, wo Jahr-Maerkte gehalten werden, sich begeben, auf das sich einfindende liederliche Gesindel ein wachsames Auge haben, allenthalben alle fremde und einheimische Bettler, Landstreicher und andere verdaechtige Personen anhalten, arretiren und in die gerichte oder Aemter, unter deren Jurisdiction sie angetroffen werden, zu weitem gebuehrenden Untersuch- und Verfuegung liefern, desgleichen auch auf die desertirenden und abgedankten im Lande herumschweifenden Soldaten, Muehl-

¹⁰¹⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

¹⁰¹¹ Ebenda.

knappen, wenn diese nicht auf ihre Wanderschaft sich befinden, und anderes im Lande herumlaufendes Herrenloses Volk, sonderlich auch auf die Juden, ob sie ohne Verguenstigung und erlangt Chur-Fuerstl. Paeße, reisen, scharfe Aufsicht halten.“¹⁰¹²

Der Straßenbereiter besaß die Möglichkeit, Hilfe bei der Verbrechensbekämpfung anzufordern, demnach „[...] die hin und wieder im Lande stehende miliz, ingleichen die Jaegerrey, nicht minder die Zoll-, Gleits- Land- und Accis- und Salz-Licent-Ausreuter ihm hinwiederum allen beduerfenden Beystand, auf sein geziementes Ersuchen, zu thun verbunden sind.“¹⁰¹³ Wenn diese benannten Personen dem nicht nachkamen, sollten die Verweigerer dem Kreishauptmann angezeigt werden.¹⁰¹⁴ Um die gewissenhafte Durchführung des Dienstes eines Straßenbereiters prüfen zu können, war er verpflichtet, täglich über seine Arbeit einen Bericht zu erstellen, in dem er anzumerken hatte:

„1) Was er taeglich vor Straßen und Wirths-Haußer beritten und besucht?

2) Ob er jemand von Bettlern oder liederlichen Gesindel angetroffen?

3) Ob und in welches Amt oder Gerichte er jemanden von solchen Leuten eingebracht, oder angezeigt habe? Auch über letzteres sich allemahl von der Obrigkeit ein schriftliches Attestat, nach dem beygefügten Formulare B. ertheilen zu laßen, [...].“¹⁰¹⁵

Diese Berichte musste der Straßenbereiter alle acht Tage „[...] an denjenigen Creyß- und Amts-Hauptmann, an welchen er gewiesen ist, [...]“¹⁰¹⁶ einsenden. Den Kopfbogen des genannten täglich auszufüllenden Formulars B. zeigt Tabelle 22.

Tabelle 22

Kopfbogen eines Straßenbereiterformulars, täglich bezüglich der Vorbeugung der Kriminalität auf Landverkehrswegen und in zugehörigen funktionalen Einrichtungen auszufüllen
(Quelle: Forderung im kurfürstlichen Mandat vom 11. April 1772¹⁰¹⁷)

	von N.	bis N.	
Tag.	Straßen, Orte, Wirths-Haeußer, so er beritten, und Ort des Nachtlagers	Was vor Bettler und Landstreicher er angetroffen.	Wohin er selbige abgeliefert.

¹⁰¹² Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

¹⁰¹³ Ebenda.

¹⁰¹⁴ Ebenda.

¹⁰¹⁵ Ebenda.

¹⁰¹⁶ Ebenda.

¹⁰¹⁷ Ebenda.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Straßenbereiter bezüglich der Sicherheit auf den Straßen eine wichtige Kontrollfunktion besaßen. Daraus erschloss sich die geforderte regelmäßige Kontrolle der gewissenhaften Aufgabenerledigung sowie die Bestrafung bei Dienstverstößen in dem Maße, dass „[...] derjenige Straßen-Bereuter, welcher sich in Beobachtung derer vorher beschriebenen Obliegenheiten nachlaeßig erfinden, oder wohl gar Geld oder Geldeswerth zu nehmen sich geluerten lassen wird, als ein Pflicht-Vergeßener, seines Dienstes entsetzet, und noch überdiß mit empfindlicher Strafe, oder auch, befundenen Umstaenden nach, mit Zucht- und Arbeits-Hauß-Strafe, oder mit dem Vestungs-Bau belegt werden soll, [...]“¹⁰¹⁸

Neben den Gefahren von Überfällen und Diebstählen auf den Landverkehrswegen oder in den zugehörigen funktionalen Einrichtungen waren die Reisenden in den Gasthöfen z.T. auch Betrug durch Übertreibung und schlechte Bewirtung ausgesetzt. Über diese Defizite wurden zahlreiche Klagen laut. Aufgrund dieser ist für den Untersuchungszeitraum anzunehmen, dass die Reisenden bei ihrer Ankunft in den Gasthäusern größtenteils ähnliche Szenen erwarteten, wie sie der weit gereiste Desiderus Erasmus von Rotterdam¹⁰¹⁹ für das beginnende 16. Jahrhundert beschrieb:

„Bei der Ankunft grüßt niemand, damit es nicht scheine, als ob sie viel nach Gästen fragten; denn die Gastwirte halten es für schmutzig und niederträchtig und des deutschen Ernstes unwürdig. Nachdem du lange geschrien hast, steckt endlich irgendeiner den Kopf durch das kleine Fensterchen der geheizten Stube heraus [...] Diesen Herausschauenden muß man nun fragen, ob man hier einkehren könne. Schlägt er nicht ab, so ersiehst du daraus, daß du Platz haben kannst. Die Frage nach dem Stall wird mit einer Handbewegung beantwortet. Dort kannst du nach Belieben dein Pferd nach deiner Weise behandeln; denn kein Diener legt eine Hand an. [...] Ist das Pferd besorgt, so begibst du dich, [...] in die Stube, mit Stiefeln, Gepäck und Schmutz.

In dieser allen Gästen gemeinsamen Stube ziehst du die Stiefel aus, bequeme Schuhe an, und kannst auch das Hemd wechseln. Die vom Regen durchnässten Kleider hängst du am Ofen auf und gehst, um dich zu trocknen, selbst an ihn hin. Auch Wasser zum Händewaschen ist bereit, aber es ist so unsauber, daß du dich nach anderen Wassern umsehen mußt, um die eben vorgenommene Waschung abzuspülen. Kommst du um 4 Uhr nachmittags an, so wirst du doch nicht vor 9 Uhr speisen, nicht selten erst um 10 Uhr; denn es wird nicht eher aufgetragen, als bis sich alle eingefunden haben, damit auch allen dieselbe Bedienung zuteil werde. So kommen in demselben geheizten Raum häufig 80 oder 90 Gäste zusammen: Fußreisende, Reiter, Kaufleute, [...], Fuhrleute, Bauern, [...] es ist ein Wirrwarr der Sprachen und Personen [...] Wenn es schon spät am Abend ist und keine Ankömmlinge mehr zu hoffen sind, tritt ein [...] Diener herein, [...] läßt seinen Blick still und zählend nach der Zahl der Anwesenden umhergehen [...] Sobald sich alle an die Tische gesetzt haben, erscheint er wieder [...] und zählt nochmals die Gesellschaft ab und setzt dann vor jeden einzelnen einen hölzernen Teller, einen Holzlöffel und nacher ein Trinkglas. Wieder etwas später bringt er Brot, [...] So sitzt man nicht selten eine Stunde, ohne das irgendwer das

¹⁰¹⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

¹⁰¹⁹ Desiderus Erasmus von Rotterdam: Humanist, geboren 28. Oktober 1466 oder 1469, gestorben 12. Juli 1536.

Essen begehrt. Endlich wird der Wein [...] aufgesetzt. [...] Bald kommen mit großem Gepränge die Schüsseln [...] Am Tische muß man bis zur vorgeschriebenen Zeit sitzen bleiben, und diese wird nach der Wasseruhr gemessen: Endlich erscheint der [...] Gastwirt selbst, [...]; dann wird auch besserer Wein herbeigebracht. [...] Es ist zum verwundern, welches Lärmen und Schreien sich erhebt, wenn die Köpfe vom trinken warm werden; [...] Wünscht ein von der Reise Ermüdeter gleich nach dem Essen zu Bett zu gehen, so heißt es, er solle warten, bis die übrigen sich niederlegen. Dann wird jedem sein Nest gezeigt, und das ist nichts weiter als ein Bett; [...] Die Leintücher sind vor sechs Monaten vielleicht zuletzt gewaschen worden.¹⁰²⁰

Bereits diese Deskription des Ablaufs eines Gasthausabends eines Reisenden ließ vermuten, dass es qualitativ und quantitativ unterschiedliche Gasthäuser gegeben haben muss. Aufgrund von Beschwerden über Gasthäuser im Untersuchungsraum erging bezüglich dieser Problematik am 28. Juli 1708 ein kurfürstlicher Befehl: „[...] an alle und jede Gerichts- und andere Unter-Obrigkeiten, [...] die üble Bewirth- und Übertheuerung derer Reysenden Kauff- Handels- und Fuhrleute, denen unter ihrer Gerichtsbarkeit, befindlichen Gast-Wirthen und Schencken ernstlich und bey namhafter Straffe, nicht nur zu untersagen, und zu mehrer Reinligkeit in Betten, Geräthe, und sonst anzuhalten, sondern auch von Viertel- zu Viertel-Jahren, nach Gelegenheit der Zeit, iedes Orthes eine gewisse Ordnung zu machen, wie die Wirthe ihre Gäste speisen, und was einer vor die Mahlzeit, sambt dem Geträncke, solange als das Tischtuch lieget, desgleichen Tag und Nacht auff ein Pferd vor Futter und Stall-Geld, geben und zahlen solle, Daferne aber einer über die gewöhnliche und ordentliche Mahlzeiten mit mehrern Gerichten und sonderlich tractiret seyn wollte, derselbe hätte sich so denn mit dem Wirthe deshalb gebührend zu vergleichen; Wenn Kutzscher, Fuhr-Leute, Fußgänger oder andere die ordentliche Mahlzeit nicht mit halten, sondern sich ihres Unvermögens oder anderer Ursachen halber mit einem Stücke Fleisch oder anderer geringer Speisen begnügen lassen wollten, denen soll der Wirth die Mahlzeit, nicht aufdringen, sondern umb gebührliche Bezahlung Lager und Stallung verstaten, und was sie begehren, folgen lassen [...]“¹⁰²¹ Diese Forderung beinhaltete drei Beschwerdegründe, die durch kurfürstliche Anweisungen abgestellt werden sollten. Das waren:

Überteuering,

Unsauberkeit,

mangelhafte Qualität der Speisen.

¹⁰²⁰ Vgl. Fusshöller, Horst und Werner Maser: Sei willkommen Fremder. Stuttgart 1989, S. 45-47.

¹⁰²¹ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Wege und Heerstraßen, Bl. 42.

Außerdem erging der Befehl, bei Unwillen der Reisenden die gemeinsame Mahlzeit nicht aufzuzwingen, sondern denjenigen Personen eine geringere Verpflegung zu reichen. Es sollte gewährleistet werden, dass diejenigen, die nicht an der gemeinsamen Mahlzeit teilnehmen wollten, bereits zeitiger ihr Nachtlager zugewiesen bekämen.¹⁰²² Damit traf der Befehl von 1708 Anordnungen zur Beseitigung von Mängeln, die sich auch in der Schilderung des Erasmus von Rotterdam wiederfanden. Außerdem wurde mit der, den Gerichts- und Unterobrigkeiten angeordneten, vierteljährlichen Kontrolle der Gasthäuser eine zusätzliche Kontrollfunktion zur Abstellung der Missstände geschaffen.¹⁰²³ Inwieweit jedoch die Ausführung des Erlasses im Einzelnen geschah, war quellenmäßig nicht nachvollziehbar. Ein Beispiel, das eine Kontrolle der Gasthäuser zumindest im entsprechenden Zuständigkeitsbereich nicht ausschloss, war ein Brief des Bürgermeisters und des Rats von Leipzig infolge des Kurfürstlichen Mandates vom 8. August 1708. In dem Schreiben hieß es: „Ob nun wohl in hiesiger Stadt keine privilegierten Gasthöfe, wie anderer Orten sind, weil aber dennoch Ihre Königl. Maj. und Churfürstl Durchl. in guter Bewirthung, derer Fremden und Reisenden über die Billigkeit, Reinlichkeit, und geziemende Ordnung gehalten wissen wollen, und dannenhero an uns Bürgermeister und Rath dieser Stadt anderweiten gemessenen Befehl in höchster Gnaden ergehen lassen; Als wir nach Inhalt und Krafft desselben hiermit, nochmahls ernstlich geordnet, daß in denen öffentlichen Gasthöfen, Wirths-Häusern und Schencken auch wo Ausspannungen seyn, und die Kutscher und Fuhrleute einzukehren pflegen, höchstgedachten Mandat gemäß verfahren, und das, so darinnen vorgeschrieben, genau beobachtet, sonderlich daß wegen Futters auch Stall und Schlafgeldes denen Reisenden sich zu beschweren nicht Ursach gegeben, sondern nach vorschriфт der in der Tax-Ordnung de Anno 1623, Classe quarta vorgeschriebener Determinierung bey denen Reisenden und Gästen an Hafer den Wirthe zu Gewinnst, und wegen der Unlust, so der Bewirthing tragen muß, der Siebende Theil des Preises, wie er den, Hafer eingekauft, bey Fuhrleuten und Kärnern aber der Sechste Theil passieren, [...] auch sonst allenthalben niemand zur Ungebühr übertheuret, [...]“¹⁰²⁴

Wie vorherrschend aus den Gerichtsakten der Ämter und aus den das Gasthofswesen betreffenden schriftlichen Quellen¹⁰²⁵ deutlich wurde, konnten die entsprechenden kurfürstlichen Erlasse zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutz vor Ungebürnissen im Gastwesen diese

¹⁰²² Vgl. Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Wege und Heerstraßen, Bl. 42.

¹⁰²³ Vgl. ebenda.

¹⁰²⁴ Ebenda.

¹⁰²⁵ Diese Quellen befinden sich vorherrschend in den Ämterakten und in den Stadt- und Gemeindearchiven bzw. vereinzelt im Besitz der Gasthöfe selbst.

Probleme im Untersuchungszeitraum nicht beseitigen. Außerdem trat ein weiteres Problem auf, was der Straßenbericht des Leipziger Geleitsmanns Häussermann in seinem wahrscheinlich 1715 verfassten Bericht für die Straßen um Leipzig erläuterte: „[...] in der distanz von 3. Meilen um Leipzig herumb habe auf denen Heerstraßen viele Schencken und Wirtshäuser gantz eingeengangen gefunden, dahingegen auf Schleiffwegen liegende sich in besten Zustande befinden, auch sich jährlich mehren, woraus dann nichts anders kommen kann, als daß die Stadt Leipzig und deren Handlung leiden, die Niederlage, Spedition und Commission sich solchergestalt allhier verlieren muß [...].“¹⁰²⁶ Weiterhin hieß es: „In denen in der distanz von drey Meilen umb Leipzig liegenden Städten und vielen Dörffern habe ich funden, daß Fuhrleute ohne allen Scham Güther auff und abladen, solche bey denen Crahmern und in denen Schencken niederlegen, damit handeln und ihr Gewerbe treiben, [...].“¹⁰²⁷ Damit schien das Leipziger Stapel- und Niederlageprivileg teils durch unlautere Niederlage in Gasthäusern und darauf folgenden Handel untergraben zu werden, was der Nichtachtung der Erlasse gleichkam und somit als kriminelles Handeln an den Verkehrswegen und in den zugehörigen funktionalen Einrichtungen gewertet werden kann. Es könnte angenommen werden, dass die Niederlage und der Handel im Leipziger Umkreis von einer zeitweisen Unbefahrbarkeit der in die Stadt führenden Verkehrswege ausgelöst wurde und sich ab diesem Zeitpunkt ausweitete.

¹⁰²⁶ Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 2, Die Besserung der Straßen und Wege, Bl. 108 und 109.

¹⁰²⁷ Ebenda, Bl. 109.

10 Zusammenfassung und Ausblick

„Man wird, wie vor Jahrhunderten, noch immer fortgeschaukelt [...]“¹⁰²⁸

Die Landverkehrswege bilden in Vergangenheit und Gegenwart wichtige Faktoren für Wirtschaft und Gesellschaft eines Landes, einer Region. Sie sind die Voraussetzung für die Mobilität und den Transport von Gütern und Personen über bestimmte Strecken regionaler und überregionaler Reichweite. Entsprechend der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung wuchs ihre Bedeutung von Beginn bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes (1618-1800) stark an. Mit zunehmender arbeitsteiliger Wirtschaft steigerte sich die Verkehrsintensität, was Verdichtungen von Landverkehrswegenetzen und Verkehrsfrequenzen sowie höhere Ansprüche an die Verkehrswege und Verkehrsmittel zur Folge hatte. Um diesen nachzukommen und somit wiederum die Wirtschaft und damit die Landesfinanzen zu fördern, wurde ein regierungsseitig gelenktes Straßenwesen notwendig. Dessen Ausbildung im Kurfürstentum Sachsen für die Zeit von 1648 bis 1800 in Zusammenhang mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen zu analysieren und an Beispielen darzustellen, war eine Aufgabe vorliegender Betrachtung (3. Untersuchungsziel). Als Grundlage zu deren Lösung wurde eine Methodik entwickelt, die unter der Voraussetzung der Nutzung entsprechender zeitgenössischer Quellen auch für eine Bearbeitung der Thematik bezüglich anderer Untersuchungszeiträume anwendbar ist (1. Untersuchungsziel). Ausgangspunkt war der Zweidimensionalität der Thematik methodisch Rechnung zu tragen, wie sich durch die Festlegung zweier zunächst eigenständiger Untersuchungsthemen auch an der Gliederung der Abhandlung erkennen lässt. Für die Analyse der Landverkehrswege als prägende und geprägte Faktoren der Kulturlandschaft und der Entwicklung des Straßenwesens geschah die Auswahl eines Beispielstraßenzuges (2. Untersuchungsziel; s. Kapitel 8). Die Ergebnisse der Recherchen zum Beispielstraßenzug flossen anschließend in die Darstellung zur Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens und der Landverkehrswege beispielhaft und generalisierend ein (3. Untersuchungsziel; s. Kapitel 9). Die Notwendigkeit einer solchen Zweiteilung der Thematik ergab sich aufgrund des 152 Jahre umfassenden Untersuchungszeitraumes und dessen Quellendichte. Denn als weiteres Ziel der Betrachtung stand die möglichst umfassende Nutzung verschiedenster zeitgenössischer Quellengattungen im Fokus. Da diese trotz unterschiedlicher Quantität für den Gesamtzeitraum in sehr großem Umfang vorlagen, schien die Festle-

¹⁰²⁸ Goethes Werke. Herausgegeben im Auftrag der Großherzogin Sophie von Sachsen. Weimar 1887-1919, Abteilung I, Band 30, S. 187.

gung auf einen Beispielstraßenzug als Untersuchungsgegenstand und somit als Charakteristikum der Entwicklung der Landverkehrswege im Zusammenhang mit Gesellschaft, Wirtschaft und Straßenwesen angemessen. Durch die Vielzahl der Quellen und deren Aussagefähigkeit zur Thematik erübrigten sich teilweise zusätzliche Textinterpretationen, da in manchen Fällen die deutlichsten Antworten die Quellentexte selbst lieferten. Die Interdisziplinarität der Thematik (s. Kapitel 5) offenbarte sich in der Quellenvielfalt, die von schriftlichen Quellen über historische Karten und Bilddokumente bis hin zu Relikten im Gelände reichte. Bei der Bearbeitung schien es deshalb sinnvoll, an bereits Vorliegendes anzuknüpfen, so an den Forschungsstand zur Altstraßenforschung von R. Aurig und R. Wißuwa (s. Kapitel 2). Dieser wurde als Arbeitsgrundlage für die bearbeitete Thematik initialisiert und entsprechend des Untersuchungszeitraumes und der -thematik weiterentwickelt (s. Kapitel 3).

Der Beispielstraßenzug wurde für die Rekonstruktion seines Verlaufes, für die Charakterisierung als ein Kulturlandschaftselement des Untersuchungsraumes und für die Dokumentation von Veränderungen an dem Verkehrsweg sowie deren Ursachen in Teilstraßenzüge unterteilt, deren Begrenzungen die jeweiligen vom Straßenzug durchzogenen Städte bildeten (s. Kapitel 4). Auf diese Weise wurde die enge Beziehung zwischen der Entwicklung der Landverkehrswege, der Städte und der Wirtschaft berücksichtigt. Dies zeigte sich in dem Netz der frühneuzeitlichen Verkehrswege, das einem Netz von Städteverbindungen glich. Somit formten die Kulturlandschaftselemente „Landverkehrsweg und Stadt“ für die Untersuchung eine unabdingbare Einheit (s. Kapitel 8.2). Unter diesem Gesichtspunkt und unter Berücksichtigung weiterer, eng mit dem Straßennetz in Verbindung befindlicher Elemente der Natur- und Kulturlandschaft wurden entsprechende Betrachtungsfaktoren (z.B. Gewässerübergänge, verkehrsorientierte Einrichtungen) festgelegt, die mithilfe eines für die vorliegende Untersuchung konzipierten Inventarisierungsleitfadens ihre Aufnahme fanden.¹⁰²⁹ Er diene als Grundlage für die Inventarisierung des Beispielstraßenzuges (2. Untersuchungsziel).

Die Rekonstruktion des Verlaufes und die Charakterisierung des Beispielstraßenzuges als ein Kulturlandschaftselement des Untersuchungsraumes sowie die Veranschaulichung von Veränderungen an dem Verkehrsweg und deren Ursachen erfolgten im Längsschnittverfahren¹⁰³⁰ (s. Kapitel 8.3 und 9.2). So konnten die durch die Zweiteilung der Thematik erreichten um-

¹⁰²⁹ Da die Kulturlandschaftselemente ständigem Wandel unterworfen waren und sind, umfasst die Inventarisierung gegenwärtig noch genutzte und nicht mehr genutzte Elemente früherer Kulturlandschaften.

¹⁰³⁰ Setzung von Zeitschnitten = Periodisierung.

fangreichen Rechercheergebnisse anschließend in die Diskussion zur Entwicklung des kur-sächsischen Straßenwesens und der Landverkehrswege beispielhaft und generalisierend einfließen (s. Kapitel 9). Die Methodik ist unter der Voraussetzung von ausreichend qualitativ nutzbarem Quellenmaterial auch auf andere Untersuchungsräume und -zeiträume anwendbar. Sie bietet einerseits die Möglichkeit, nach diesem Vorbild kleinräumige Studien zu betreiben sowie andererseits unter Festsetzung von Prioritäten fassbare Forschungen durchzuführen, die sich über größere Untersuchungsräume erstrecken. Außerdem gestattet die Zweiteilung des Analyseverfahrens eine Koppelung der Inventarisierungsergebnisse mit unterschiedlichen Themenfeldern und Vergleichsmöglichkeiten.

Die Inventarisierung des Beispielstraßenzuges und seiner verkehrsorientierten Einrichtungen anhand zeitgenössischer Quellen (Untersuchungsziel 2) erfolgte unter Anwendung zweier Arbeitsmethoden der Historischen Geographie, der retrospektiven Analyse und der synchronrestrukturierenden Analyse. Demnach wurde vom frühesten sicher fassbaren formalen und funktionalen Zustand ausgegangen und auf Rückprojektion basierend die Rekonstruktion der Kulturlandschaftselemente vorgenommen. Ergänzend dazu wurden feststellbare Faktoren der jeweiligen Zeitepochen entsprechend des Inventarisierungsleitfadens inventarisiert (s. Kapitel 8.3).

Die Auswahl des Beispielstraßenzuges fiel auf einen Verkehrsweg, der naturlandschaftlich wechselnde Teile des Untersuchungsraumes durchzog und in seiner Beschaffenheit als Gesamtstraßenzug und seiner Teilstraßenzüge durch gesellschaftliche sowie wirtschaftliche Einflüsse Bedeutungsgewinn und Bedeutungsverlust erlitt (s. Kapitel 6 und 8). Dieser Beispielstraßenzug war ein zwischen dem halleschen Salzraum und Böhmen im Untersuchungsraum durch die Städte Leipzig, Naunhof, Grimma, Leisnig, Hartha, Waldheim, Hainichen, Oederan und Sayda verlaufender Straßenzug (s. Kartenbeilage). Vom Leipziger Tiefland durch das sächsische Hügelland und das Erzgebirge kommend überschritt er als Passstraße die natürliche Grenze des Erzgebirgskammes und die administrative Grenze zwischen dem Kurfürstentum Sachsen und dem Königreich Böhmen. Die Untergliederung in Teilstraßenzüge ließ eine unterschiedliche Quellenquantität bezüglich der einzelnen Straßenabschnitte erkennen. So lagen wesentlich mehr Quellen für die Teilstraßenzüge im näheren Umfeld des wirtschaftlich bedeutenden Leipzig vor (Leipzig – Naunhof, Naunhof – Grimma, Grimma – Leisnig) sowie für die Straßenzüge, die gleichzeitig Strecken der Geleitstraße *via regia* bildeten (Leipzig – Naunhof,

Naunhof – Grimma). Die Ursache für die größere Schriftgutmenge war, dass die im Umkreis der Handelsstadt Leipzig befindlichen Verkehrswege mehr Aufmerksamkeit der Verwaltung erfuhren als die weiter entfernten, trugen sie doch wesentlich zur Entwicklung von Wirtschaft, Handel und Finanzen des Landes bei. So waren diese Einzelstraßenzüge auch im Untersuchungszeitraum teilweise durchaus noch bedeutende Verkehrsverbindungen bzw. Teile bedeutender Straßenzüge. Der Gesamtstraßenzug hatte dagegen seine Bedeutung an andere durch Mandate, Verordnungen, Privilegien bevorteilte Straßenverbindungen verloren, wofür besonders die als Hohe Böhmisches Landstraße bezeichnete, über Magdeburg – Leipzig – Borna – Frohburg – Penig – Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Reitzenhainer Pass – Komotau – nach Prag verlaufende Straßenverbindung zu nennen ist. Aus diesem Grund fiel die Auswahl für die Betrachtung auf den gewählten Beispielstraßenzug. Es boten sich die Forschungen zu Bedeutungsgewinn und Bedeutungsverlust von Verkehrsverbindungen in Zusammenhang mit anderen Einflüssen geradezu an. Durch die Inventarisierung offenbarte sich die prägende Wirkung dieses Verkehrsweges auf die Kulturlandschaft, was an den von ihm durchzogenen Städten und den verkehrorientierten Einrichtungen besonders deutlich nachvollziehbar war (s. Kapitel 8), wie die entsprechenden Übersichten im Anhang vorliegender Betrachtung demonstrieren (s. Anlagen 1-9, 11 und 12). Insgesamt konnten durch schriftliche und kartographische Quellen sowie noch vorhandene verkehrorientierte Einrichtungen für den Beispielstraßenzug ab dem Verlassen Leipzigs folgende Angaben nachgewiesen werden.

Nikolaikirchen, die aufgrund ihres Patroziniums des heiligen Nikolaus (= Schutzherr der Kaufleute) auf den Zusammenhang der städtischen Entstehung im Mittelalter aus einer Siedlung mit Handelsfunktion schließen lassen, waren außer für Leipzig nur für Grimma (1888 Abbruch der Nikolaikirche), Leisnig und Waldheim identifizierbar (s. Kartenbeilage). Außer Hartha, Oederan und Sayda, die nicht an Flüssen liegen, sind alle von dem Straßenzug durchzogenen Städte an bzw. in unmittelbarer Nähe von Flussübergängen entstanden. Außerdem ließen sich für den Untersuchungszeitraum außer für Hartha und Sayda¹⁰³¹ für alle weiteren Städte am Beispielstraßenzug Geleit-/Zoll-/Wegegeldstellen belegen (s. Kartenbeilage). Das namenkundliche Hilfsmittel des Hinweises der Stadttornamen auf den Namen der jeweiligen nächsten zu erreichenden Stadt scheint für den Beispielstraßenzug unterrepräsentiert.

¹⁰³¹ Sayda besaß nur während seiner Zugehörigkeit zu Böhmen eine Zollstätte, 1307 kam es endgültig an die Markgrafschaft Meissen. Die Funktion als Grenzort mit Zollstätte zwischen dem Königreich Böhmen und dem Kurfürstentum Sachsen lag im Untersuchungszeitraum bei (Deutsch)Einsiedel.

Nur in zwei Fällen tritt dieser Beweis für eine Straßenführung auf. Das war in Leipzig das ehemalige Grimmaische Tor, welches auf den nach Grimma verlaufenden Straßenzug hindeutete und in der Gegenrichtung das in Grimma ehemals existierende Leipziger Tor. Bezüglich des Beispielstraßenzuges bzw. einzelner Teilstraßenzüge lieferten die Quellen des Untersuchungszeitraumes folgende Bezeichnungen: hohe Heer-, Stapel-, Landstraße, Poststraße, alte Salzstraße, alte böhmische Heerstraße (s. Anlage 10). Namenkundlich wurde somit mit der entsprechenden Titulierung auf folgende Funktionen der Landverkehrswege reflektiert:

Militär/Politik/Finanzen/Wirtschaft/Handel: hohe Heer-, Stapel-, Landstraße = Geleitstraße (mit Straßenzwang belegter Verkehrsweg) – Finanzeinnahme für Regierende, Haupthandelsstraße¹⁰³²,

Wirtschaft/Handel: Salzstraße – Transportroute für Salz¹⁰³³,

Militär: Heerstraße – Route für Truppenbewegungen,

Kommunikation/Transport: Poststraße – Route von reitenden bzw. fahrenden Posten.

An dem Beispielstraßenzug wurden als verkehrorientierte Einrichtungen des kursächsischen Postwesens im Untersuchungszeitraum die auffindbaren Distanzsäulen (Originale/Fragmente/Nachbildungen) aufgenommen. Von den in den schriftlichen Unterlagen¹⁰³⁴ geplanten konnten nur zehn solcher Distanzsäulen aufgefunden werden, davon ein Viertelmeilenstein, vier Halbmeilensäulen und fünf Postdistanzsäulen, auch Große Säulen genannt (s. Anlage 11 und Kartenbeilage).

Als weitere verkehrorientierte Einrichtungen des Beispielstraßenzuges wurden die an ihm liegenden bzw. mit ihm in Verbindung zu setzenden Gasthöfe, Gasthäuser und Schenken ab dem Verlassen der Leipziger Stadtgrenze inventarisiert. Diese Aufnahme erfolgte durch die Auswertung aus dem Untersuchungszeitraum stammender bzw. in unmittelbarer Folgezeit entstandener Quellen. Für den Zeitraum zwischen 1648 und 1800 waren 25 solcher funktionaler Einrichtungen recherchierbar (s. Anlage 12 und Kartenbeilage). Sie existierten jedoch nicht alle den gesamten Untersuchungszeitraum hindurch (z.B. Vernichtung durch Brände, Kriege). Außerdem ist anzunehmen, dass weitere bestanden. Inventarisiert werden konnten jedoch nur

¹⁰³² Hier in die Messestadt Leipzig, den wirtschaftlichen Mittelpunkt des Kurfürstentums Sachsen, führend.

¹⁰³³ Hier speziell aus dem Salzraum um Halle in das Erzgebirge, sein Vorland und nach Böhmen.

¹⁰³⁴ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 152, Loc. 34 331, Die Setzung der steinernen Distanz-, Post- und Meilen-Säulen auch hölzerner Wegweiser im vormaligen Churfürstenthum Sachsen, 1721-1724 (=unpaginiert).

die in den Quellen bzw. am Straßenzug verbürgten „Rasthäuser“. Eine genaue Bestandsaufnahme auch betreffs der Nutzungszeiträume ließen die Quantität und die Qualität der Quellen nicht zu. Deshalb konnten nur die in den Quellen erstmaligen Nennungen der Einrichtungen ermittelt werden. Diese straßenbegleitenden Elemente, die besonders in den Ortschaften auch von deren Einwohnerschaft benutzt wurden, trugen dennoch große Bedeutung für das damalige Verkehrssystem. Ihre Hauptfunktionen bestanden in der Herberge, der Möglichkeit zur Nahrungsaufnahme für Mensch und Pferd sowie der Ausspanne und des Pferdewechsels – konnten doch die Verkehrsteilnehmer aufgrund ihrer großen Abhängigkeit von Helligkeit und Dunkelheit, vom Wetter und vor allem von der Leistung der Pferde nur bestimmte Streckenlängen zurücklegen (s. Kapitel 7). Aufgrund der Unerlässlichkeit dieser „Raststätten“ für die damaligen Verkehrsteilnehmer, die im Vergleich mit der Gegenwart der Bedeutung der Tankstellen gleichkommt, wurden sie als verkehrsorientierte Einrichtungen und somit straßenbegleitende Elemente mit in die Betrachtung einbezogen.

Im Ergebnis der Inventarisierungsarbeiten blieb zu konstatieren, dass eine ständige Entwicklung und damit Überprägung am Verkehrsweg und an seinen verkehrsorientierten Einrichtungen stattgefunden hat und bis heute anhält. Neben Witterungseinflüssen, Einflüssen der Verkehrsteilnehmer (Einwirkungen von Verkehrsmitteln), Kriegsauswirkungen (Zerstörungen) trug dazu wesentlich das Straßenwesen bei. Die Ausbildung des kursächsischen Straßenwesens in Verbindung mit der Entwicklung der Landverkehrswege als Elemente der Kulturlandschaft unter Nutzung der Kenntnisse zum Beispielstraßenzuges zu erörtern, zu charakterisieren und generalisierend darzustellen, war das 3. Untersuchungsziel dieser Analyse. Im Mittelpunkt der Forschungen standen folgende Fragestellungen:

Welche Entwicklungsfaktoren kennzeichneten das neuzeitliche Straßenwesen?

Welche Faktoren prägten und charakterisieren das Kulturlandschaftselement historischer Landverkehrsweg?

Wie entwickelte sich das System des kursächsischen Straßenwesens? Welche Entwicklungstendenzen sind rekonstruierbar?

Wie verdeutlichten sich diese in der Gesetzgebung und der Gesetzausführung?

Für den gesamten Untersuchungszeitraum war ein ständig wachsender Mobilitätsanspruch kennzeichnend. Die arbeitsteilige Wirtschaft postulierte den Transport von Rohstoffen und

Absatzprodukten, regionaler und überregionaler Handel gewannen an Intensität, die kriegerischen Verwicklungen erforderten zahlreiche Truppenbewegungen, die Zeit privater Reiseunternehmungen wie Bildungsreisen setzte ein, mit der Einführung regelmäßiger Postkurse begann ein neuer, schnellerer Transportservice, die Verkehrsmittel entwickelten sich weiter. Die Ansprüche an ein schnelles, sicheres, unkompliziertes Fortkommen wuchsen, vorhandene, besonders überregionale Verkehrswege förderten die wirtschaftliche und damit die politische Entwicklung eines Landes. Dies wiederum antizipierte intakte Verkehrswege, die den zunehmenden Belastungen wie der erhöhten Verkehrsfrequenz durch vierrädrige Verkehrsmittel mit teils großem Gewicht standhalten mussten (s. Kapitel 7). Nur ein qualitativ hochwertiger Straßenbau (Kunststraßenbau), der in Kursachsen im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts einen solchen Stand erreicht hatte, konnte diesem Anspruch genügen. Ein organisiertes Straßenwesen mit geregelten Finanzen, legislativen Grundlagen und einer Verwaltungsstruktur zu deren Durchsetzung (= Kontrollorgane), die Systematisierung der Landverkehrswege als Planungsgrundlage für Bau- und Reparaturmaßnahmen und das Erreichen eines bestimmten Entwicklungsstandes im Straßenbau wurden immer unerlässlicher. Ausgangspunkte für ein solches Voranschreiten waren das regierungsseitige Interesse und die notwendige Durchsetzungskraft erforderlicher Maßnahmen. Während das regierungsseitige Interesse an einem intakten Straßenwesen im Untersuchungszeitraum unterschiedlich ausgeprägt war, konnten im Rahmen vorliegender Betrachtung dennoch Ansätze und Entwicklungstendenzen aus den Quellen extrahiert werden. Kriege mit ihren Begleiterscheinungen, finanzielle Engpässe, teilweise regierungsseitiges Desinteresse und eine nicht zentralistisch geführte Verwaltung beeinflussten den Zustand des kursächsischen Straßenwesens, das erst seit dem Straßenmandat von 1781 als regierungsseitig geregelt bezeichnet werden kann (s. Kapitel 6).

Die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens dependierte immer stark von den jeweiligen Regierenden und deren Interessen, den Landesfinanzen und den inneren und äußeren Einflüssen wie Kriegs- und Belagerungszeiten (s. Kapitel 6). Negativ wirkte sich außerdem aus, dass es nicht zur Ausbildung einer zentralistisch geführten Regierung kam, was der Konstitution des Straßenwesens förderlich gewesen wäre. Trotz des erst im letzten Drittel des Untersuchungszeitraumes einsetzenden regierungsseitig geregelten Straßenwesens geriet dieses mehr oder weniger ausgeprägt schon früher in den Blickpunkt des Regierungsinteresses, wie an gesetzgeberischen Grundlagen deutlich nachvollziehbar war. Diese Maßnahmen und deren Umsetzung bildeten deshalb den Mittelpunkt der Forschungen zu folgender Frage: Was waren

die wichtigsten Eckdaten, und was kennzeichnete die Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens und der Landverkehrswege?

Die Periodisierung der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens geschah auf der Basis der Anfang des 19. Jahrhunderts im Auftrag des sächsischen Finanzministeriums erarbeiteten „Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen“.¹⁰³⁵ Nach der Auswertung und Systematisierung des umfangreichen Quellenmaterials zeichneten sich inhaltliche Übereinstimmungen mit der bereits vorhandenen Periodisierung ab, sodass nichts widersprach, diese für die vorliegende Abhandlung unter Einarbeitung notwendiger Ergänzungen weitestgehend zu übernehmen (s. Kapitel 9.1). Als Fundamente für die Periodisierungsschritte wurden legislative Erlasse mit neuen, entwicklungsfördernden Inhalten ausgewählt (s. Kapitel 9.2). Dabei zeichneten sich vier Grundthemen ab:

die Klärung von Zuständigkeitsfragen zur Straßenerhaltung (s. Kapitel 9.3),

die Entwicklung einer Verwaltungsstruktur besonders zur Ausschaltung der Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive durch Einsetzung von entsprechenden Kontrollorganen (s. Kapitel 9.4),

der Stand der Straßenerhaltung und des Straßenbaues (s. Kapitel 9.5),

die Maßnahmen zur Gewährung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer (s. Kapitel 9.6).

Diese Themen wurden in den einzelnen Entwicklungsperioden in unterschiedlicher Intensität aufgegriffen, wie folgende Ausführungen zusammenfassend beweisen.

Die 1. Periode der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens für den mit Ende des Dreißigjährigen Krieges einsetzenden Untersuchungszeitraum erstreckte sich von 1648 bis 1661. Sie charakterisierte eine allgemeine wirtschaftliche Stagnation, Not und Zerstörung infolge der Kriegereignisse. Starke Zerstörungen wiesen die Landverkehrswege und deren verkehrsorientierte Einrichtungen auf. Für den Beispielstraßenzug wirkte sich die Unpassierbarkeit der Muldebrücken in Grimma und Leisnig besonders negativ aus. Dies bedeutete eine starke Einschränkung der Nutzung des Verkehrsweges, da eine Furtung des Flusses unsicherer und im Vergleich zu einer Brückenüberquerung aufgrund von Witterungsbedingungen (z.B. Hochwasser, Eisgang) nicht immer möglich war. Die Konsequenz war häufig das Ausweichen

¹⁰³⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.

der Verkehrsteilnehmer auf andere Landverkehrswege, was wiederum negative Effekte auf Wirtschaft (weniger Handelswaren, geringere Anzahl der Marktbesuche), Finanzen (geringere Geleits- bzw. Wegezolleinnahmen) und Infrastruktur (geringere Beherbergungszahlen, geringere Einnahmemöglichkeiten für Handwerker wie Bäcker, Schmiede) der an dem Beispielstraßenzug befindlichen Ortschaften mit sich brachte. So wuchs im Vergleich zum Beispielstraßenzug die Bedeutung des von Leipzig über Borna und Chemnitz nach Böhmen verlaufenden Straßenzuges stark an, der die kursächsische/böhmische Grenze bei Reitzenhain überquerte. Sein Bedeutungsgewinn fußte besonders auf staatlich-rechtlichen Bevorteilungen gegenüber dem Beispielstraßenzug. Das waren z.B. kurfürstliche Mandate, die die Fuhrleute auf den „ordentlichen Weg“¹⁰³⁶ nach Böhmen über den Reitzenhainer Pass wiesen (= Wegezwang).

Insgesamt war für die 1. Periode kein regierungsseitiges Interesse zur Schaffung und Erhaltung ordentlicher Landverkehrswege erkennbar. Es fehlten eine zentrale Verwaltung und die finanziellen Grundlagen. Die Zuständigkeiten zur Unterhaltung der Landverkehrswege und die Bereitstellung der aufzuwendenden Kosten waren nur allgemein geregelt, sie lagen bei dem, „der Geleitsgeld, Brücken- und Wegezoll erhob, [...]“¹⁰³⁷ Die zweckgebundene Anwendung erfolgte aber häufig nicht. Dies war z.B. für die Städte, die zur Kostendeckung von Straßenreparaturen Pflastergeleit- bzw. Wegepfennige einnahmen, nachweisbar. Für Leipzig, Naunhof, Grimma, Leisnig, Hartha, Waldheim, Hainichen, Oederan, Sayda ergingen z.B. in dieser Periode kurfürstliche Mahnungen zur Anwendung der eingenommenen Gelder für den Bau von Brücken und Verkehrswegen (s. Kapitel 9.2.1). Der Landesherr, für den Untersuchungszeitraum der Kurfürst, besaß seit alters die Oberaufsicht über die öffentlichen Verkehrswege. Er erließ entsprechende Anordnungen, deren Umsetzung durch eingesetzte Personen kontrolliert und wo nötig gefordert wurde. Erst im 18. Jahrhundert wurden jedoch für diese Aufgabe spezielle Beamte eingesetzt. Bis dahin besaßen meist Organe der Landesregierung und Geleitsbeamte die Verantwortung. Die erlassenen Anordnungen bezüglich der Landverkehrswege beschränkten sich ausschließlich auf den Wege-/Straßenzwang und die Besserung der mit diesen belegten Straßen (= Geleitstraßen). Dies betraf vorherrschend die in die Handels- und Messestadt Leipzig führenden Verkehrswege, um das Wegbleiben von Händlern und Fuhrleuten und damit finanzielle Einbußen durch fehlende Geleitgelder und Messeinnahmen zu verhindern.

¹⁰³⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 65, Loc. 34 326, Die ordentliche böhmische Landstraße über Reitzenhain und Marienberg nach Leipzig.

¹⁰³⁷ Vgl. Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis 1800. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 429.

Aufgrund der nicht durchorganisierten Verantwortlichkeiten zur Straßenerhaltung waren zudem erlassene Anordnungen unterschiedlich auslegbar, und geforderte Maßnahmen wurden nicht durchgeführt. Insgesamt wiesen in dieser Periode zahlreiche Beschwerden auf den schlechten Zustand der Landverkehrswege hin. Da die Verkehrsbahnen keinen an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse angepassten Straßenkörper mit entsprechendem Unterbau, festem Straßenbelag, einer umfassenden Regulierung des Wasserabflusses von und an dem Straßenkörper (= Kunststraße) besaßen, war eine nachhaltige Straßenerhaltung unmöglich. Zerstörungen folgten deshalb nicht nur aufgrund der Krafteinwirkungen infolge des Verkehrs, sondern auch durch natürliche Kräfte, wie z.B. Niederschlagswasser. Durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen, die nur das Ausheben von Straßengräben, das Ausfüllen der Straßenschäden mit dem Auswurf aus den Gräben und die Erhaltung des Straßenkörpers umfassten, konnten so nur von kurzer Dauer sein (s. Kapitel 9.5). Da die Voraussetzung für eine nachhaltige Straßenerhaltung, der Kunststraßenbau, im Kurfürstentum Sachsen jedoch erst im letzten Drittel des 18. Jahrhundert einsetzte, hielten die Missstände des Straßenzustandes und die Schwierigkeiten zu deren Beseitigung bis dahin an. Für die verantwortlichen Untertanen bestand häufig finanziell und materiell nicht die Gelegenheit zur ständigen Besserung der von ihnen zu erhaltenden Verkehrswegeabschnitte. So waren zahlreiche Klagen über schlechte Landverkehrswege und entsprechende Forderungen zu verzeichnen: „[...] ,dass die ganz untüchtigen [...] Wege sowie auch die ruinierten Brücken weder gebessert noch angerichtet würden [...].“¹⁰³⁸

Folge der Klagen über den schlechten Zustand der Landverkehrswege und der mit ihnen in Verbindung stehenden funktionalen Einrichtungen war die „Verordnung in Erledigung der Landesgebrechen“¹⁰³⁹ vom 22. Juni 1661, der die erstmalige offizielle Anerkennung von dem Zusammenhang eines ungestörten Handelsverkehrs durch Sicherheit und gute Straßen in einem Landtagsabschied vorausging. Hauptinhalte waren die Anordnung zur Beseitigung der Missstände auf den Landverkehrswegen und der Aufruf zur Ausführung der Pflichten an die Beamten (Geleitsbeamte) unter erstmaliger Androhung einer Geldstrafe bei Zuwiderhandlung. Diese Entwicklung bildete den Ausgangspunkt einer neuen Periode der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens, in der erste Ansätze für regierungsseitige Regelungen erkennbar waren (s. Kapitel 9.2.2).

¹⁰³⁸ Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 298.

¹⁰³⁹ Vgl. ebenda.

In der von 1661 bis 1706 dauernden 2. Periode bildete sich im Kurfürstentum als besonderes System im Straßenwesen das Postwesen heraus, das mit seinen Forderungen nach Sicherheit, Schnelligkeit und Regelmäßigkeit hohe Ansprüche an die Landverkehrswege stellte. Nach der ersten kursächsischen Postordnung, erlassen durch Johann Georg II. im Jahr 1661, die das Postwesen als landesherrliches Privileg festlegte, vollzog sich 1683 die Eröffnung der ersten innersächsischen fahrenden Post von dem landesherrlichen Regierungssitz Dresden nach dem Wirtschafts- und Handelszentrum Leipzig. In der Folgezeit kristallisierten sich weitere Postkurse heraus, die größtenteils auf den wichtigsten Handelsstraßen verliefen. Diese Postkurse erhielten als spezielle verkehrsorientierte Markierungen zunächst Eichenholzsäulen, die das kursächsische Wappen, die Jahreszahl ihrer Aufstellung sowie Name und Erreichbarkeitsdauer der nächsten Poststation nannten.

Eine wichtige Maßnahme für die Ausbildung einer Verwaltung des kursächsischen Straßenwesens war die Anstellung von Martin Lucius als Inspektor über die Geleite im Erzgebirgischen Kreis, dessen Aufgaben die Überwachung der landesherrlichen Zoll-, Geleits- und Akziseabgaben, die Beseitigung von Missständen und die Bauüberwachung an den Verkehrswegen waren (s. Kapitel 9.4). Durch dessen Wirken als erste offizielle Kontrollperson und seine damit verbundene Rechenschaftslegung wurden für die Landesregierung erstmalig die Missstände in der Straßenerhaltung und die Defizite bei der Ausführung von Erlassen aufgedeckt. Dies löste weitere Maßnahmen und Entwicklungen im kursächsischen Straßenwesen aus. Zur Klärung der Zuständigkeiten für Bau und Reparatur gehörte die genaue Kategorisierung der Landverkehrswege nach der Unterhaltungspflicht, die mit dem Verzeichnis der durch das Kurfürstentum verlaufenden Landstraßen¹⁰⁴⁰ von 1694 realisiert wurde: In ihm wurde in Landstraßen, Beistraßen und Wege unterschieden, wobei Erstgenannte von den Ämtern unterhalten werden mussten und alle anderen von denen, die von alters dazu verpflichtet waren (s. Kapitel 9.3). Mit der 1694 getätigten Einsetzung von Michael Klumm als Straßenbereiter im Leipziger Kreis wurde eine zweite offizielle Kontrollperson mit einem umfangreichen Aufgabenbereich in der Geschichte des kursächsischen Straßenwesens angestellt. Der Aufgabenumfang, der die Inspektion und Prüfung der Instandsetzung von Landverkehrswegen einschloss, machte eine umfassende Ausführung der Aufgaben Klumms bezogen auf die Größe des Einzugsbereiches illusorisch (s. Kapitel 9.4). Allein am Beispielstraßenzug fielen die Teilstraßenzüge Leipzig –

¹⁰⁴⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstentum Sachsen und dessen Ämtern laufenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Sept. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

Naunhof, Naunhof – Grimma, Grimma – Leisnig, Leisnig – Hartha, Hartha – Waldheim und teilweise Waldheim – Hainichen in seinen Zuständigkeitsbereich. Trotz der Einsetzung der ersten Kontrollpersonen, welche im Hinblick auf das Straßenwesen als erste, wenn auch regional eingeschränkte Maßnahme zur Beseitigung der Diskrepanz zwischen Legislative und Exekutive gewertet werden kann, bestand dieses Problem – wie zahlreiche schriftliche Quellen bezüglich der Zuständigkeitsstreitigkeiten und Mahnungen zur Straßenerhaltung zeigen – weiter.

Am Zustand der Landverkehrswege hatte sich im Vergleich zur vorhergehenden Periode nichts geändert, obwohl in der Instruktion¹⁰⁴¹ an den Straßenbereiter Klumm von 1694 erstmals direkte praktische Angaben zur Reparatur der Verkehrswege gemacht wurden (s. Kapitel 9.5). Demnach sollten in der Länge gelegte Schalhölzer mit Kies oder Sand überschüttet werden. Indem sie ein Absacken der Überschüttungsmaterialien verhindern sowie die Abtragung vermeiden, sollten die Hölzer dem Straßenkörper Halt geben. In welchem Umfang die Reparaturmaßnahmen nach dieser Technik vollzogen wurden, war in den Quellen nicht direkt nachvollziehbar. Bedenkt man die Anfälligkeit von Holz, besonders gegenüber starkem Druck und lang wirkender, im Straßenkörper festgesetzter Nässe, sind die weiterhin geführten Klagen über die schlechten Landverkehrswege nicht verwunderlich. Die von zahlreichen Verkehrsteilnehmern angebrachten Klagen galten ebenso den nicht intakten verkehrorientierten Einrichtungen. Am Beispielstraßenzug waren z.B. die seit dem Dreißigjährigen Krieg zerstörten Muldebrücken in Grimma und Leisnig noch nicht wieder errichtet worden. Zahlreiche Beschwerden ließen außerdem auf eine große Unsicherheit durch Überfälle auf den Landverkehrswegen und in Gastöfen schließen.

Unter Kurfürst Friedrich August I. erfolgten weitere wichtige Ansätze zur Verbesserung im Straßenwesen. Das Straßenmandat vom 17. Juni 1706 leitete als erstes allgemeines Straßenmandat zur „Besserung und Erhaltung der ordentlichen Landstraßen und sonderlich derjenigen Straße, die aus Polen und Schlesien über Lauban, Görlitz etc. bis nach Leipzig führte“¹⁰⁴², die 3. Periode (1706-1737) im kursächsischen Straßenwesen ein. Sie war gekennzeichnet durch

¹⁰⁴¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 52 und 53.

¹⁰⁴² Vgl. ebenda, Bl. 34-37.

eine größere Aktivität im Straßenbau und bei der Straßenerhaltung sowie durch die Einsetzung von weiteren Kontrollpersonen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Durchführung von Erlassen zur Straßenbesserung. So erfolgte im Jahr 1706, entsprechend des Mandates vom 17. Juni, die Installation von Straßenkommissarien zur Oberaufsicht über die Durchführung der landesherrlichen Verordnungen zu Straßeninstandhaltung und -bau der mit Straßenzwang belegten Straßen für den Kreisamtsbezirk Leipzig. Zunächst regional auf diesen Kreisamtsbezirk eingeschränkt, zeichnete sich dennoch – betrachtet im Kontext mit der 1694 erfolgten Anstellung Klumms als Straßenbereiter – ein weiterer Schritt in der Entwicklung eines Verwaltungssystems im Straßenwesen ab. Das Defizit einer zentralen Instanz auf Landesebene als Voraussetzung einer einheitlich abgewickelten Straßenbesserung wurde am 30. August 1707 durch die Ernennung des Kammer- und Bergrats von Plötz zum Generalkommissar (Oberstraßenkommissar) beseitigt. Dessen Aufgabe bestand darin, mit dem Geleitinspektor Lucius die Instandsetzungsmaßnahmen für die ordentlichen Landstraßen zu erörtern und in Vorschlag zu bringen. Damit war die erste Oberste Straßenbaubehörde Kursachsens geschaffen sowie erstmals das Geleit- und Straßenwesen in einer Behörde vereint.

Die Anstrengungen zur Straßenerhaltung konzentrierten sich vorherrschend auf die um die Messestadt Leipzig verlaufenden Haupthandelstraßen, ordentlichen Landstraßen, und Heerstraßen, die dem fiskalischen Interesse als förderlich galten. Deshalb wurde in diesem Kreisamtsbezirk mit der Postierung des Straßenbereiters Klumm und der Straßenkommissarien erstmals eine geregelte Verwaltung generiert. Damit war der erste Versuch einer staatlichen Regelung des kursächsischen Straßenwesens zu verbuchen. Die Wirksamkeit der Instanz zeigte ihr Resultat: Während ihrer Tätigkeit bis 1721 geschah die Herstellung von 76 060 Ruten Straße. Dennoch gingen für den Zeitraum zahlreiche Klagen über schlechte Landverkehrswege ein. Der Kunstraßenbau als Voraussetzung für eine nachhaltige Straßeninstandsetzung hatte noch nicht begonnen. Außerdem wurde die Entwicklung im kursächsischen Straßenwesen durch den Schwedeneinfall am 1. September 1706 im Zuge des Nordischen Krieges mit seinen Belastungen gehemmt, Landverkehrswege ruiniert, verkehrsorientierte Einrichtungen und Ortschaften erlitten wiederum Kriegszerstörungen. Geforderte Besserungen an den Verkehrswegen konnten häufig aufgrund finanzieller Not nicht vorgenommen werden. Als Maßnahme zur Beseitigung der finanziellen Missstände erging am 27. September 1709 an die Beamten und Geleitseinnehmer der Amts- und Geleitsbezirke eine Generalverordnung, die die erste schriftliche Festlegung über die Zahlung der aus den Geleitseinkünften dem Straßenbau bereitzustellenden Gelder an die Beamten zur Initialisierung der Instandsetzungsmaßnahmen

an den Straßen bildete. Mit der Bereitstellung von Geldern musste wiederum eine weitere Kontrollinstitution geschaffen werden, die die zweckgebundene Anwendung prüfte. Im Hinblick darauf erging 1710 an die Ämter der kurfürstliche Befehl zur Anstellung von Straßenbauaufsehern. Im selben Jahr erhielt der Oberaufseher der Elbeschiffahrt von Utterodt die Oberaufsicht über die gebauten und verdungenen Straßen. 1711 erkannten die Landstände in einer Bewilligungsschrift die Notwendigkeit der Straßenbesserung an, wiesen jedoch gleichzeitig auf die finanziellen Belastungen durch den Nordischen Krieg hin und verschoben deshalb die Maßnahmen zur Straßenbesserung auf bessere Zeiten. Ab 1718 wurde erstmals eine jährliche Bereitstellung von 10 000 Talern aus den Geleitseinnahmen ausschließlich für Instandsetzungsmaßnahmen für die acht Hauptstraßen um Leipzig verfügt. Sie sollte ab diesem Jahr gegen entsprechende Gegenmeldungen der Durchführung zur Straßenbesserung und entsprechende Nachweise und Abrechnungen stattfinden.¹⁰⁴³ In den Quellen waren angewiesene Kosten und Gegenmeldungen von Beamten zur Straßenerhaltung auffindbar, was die Anweisung dieses Straßenbauetats und seine Nutzung bewies. Für den Beispielstraßenzug betraf sie finanzielle Zuwendungen aus landesherrlichen Kassen für Instandsetzungsmaßnahmen an den Einzelstraßenzügen Leipzig – Naunhof und Naunhof – Grimma (s. Kapitel 9.3).

Außerdem gab es in dieser Periode, speziell in dem Zeitraum von 1706 bis 1728, zahlreiche Erlasse zur Eindämmung der Straßenkriminalität, besonders bezüglich des Verhaltens von Gast- und Schankwirten bei dem Auftauchen verdächtiger Personen. Ebenso sollte ein kurfürstlicher Befehl vom 28. Juli 1708¹⁰⁴⁴ Missstände bei der Bewirtung von Verkehrsteilnehmern beseitigen, in dem Gast- und Schankwirte aufgerufen wurden, Überteuerung, Unsauberkeit in den Herbergen und mangelnde Qualität der Speisen zu unterbinden (s. Kapitel 9.6). Diese gesetzgeberischen Maßnahmen sind als erstmaliges intensives regierungsseitiges Eingreifen in diese Problematik zu werten.

In diese Periode fiel der Beginn der Aufstellung der steinernen Postdistanzsäulen auf Befehl¹⁰⁴⁵ von Friedrich August I. vom 1. November 1721. Damit traten diese straßenbegleitenden Elemente als Bestandteile eines speziellen Verkehrssystems, des Postsystems, erstmals in das Bild der Kulturlandschaft.

¹⁰⁴³ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen, Bl. 318.

¹⁰⁴⁴ Vgl. Stadtarchiv Leipzig, Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Wege und Heerstraßen, Bl. 42.

¹⁰⁴⁵ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20010, Amt Leisnig Nr. 2409, Straßensachsen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748, Bl. 3, 34 und 41.

1721 erfolgte im Verlauf der Neuordnung des Straßenwesens die Auflösung der ersten Straßenkommission für das Kurfürstentum Sachsen. Im Gegenzug wurde je eine Straßenkommission für den Erzgebirgischen und Vogtländischen Kreis, für den Meißner, den Leipziger und für den Kur- und Thüringischen Kreis gegründet. Mitglieder einer solchen Straßenkommission waren der Landkammerrat als Vorsitzender, ein Geleitskommissar und ein Rechnungsbeamter. Das Aufgabenspektrum umfasste die Begehung der Verkehrswege, die Aufnahme des Zustandes sowie das Verfassen von Forderungen für die Beseitigung der Missstände. Für den Leipziger, Meißner und Erzgebirgischen Kreis kam zudem 1733 die Ernennung von Christian Schmalix als Bauschreiber hinzu, der diesen Straßenkommissionen unterstand. Sein Aufgabebereich subsumierte die technische Leitung der Straßenbauten und die Beaufsichtigung der Land- und Poststraßen. Zur Unterstützung dienten ihm Straßenaufseher und -arbeiter. Außerdem hatte er Straßenbauten zu veranschlagen, diese Anschläge an die jeweilige Straßenkommission zu senden, die diese dann wiederum zur Genehmigung an das Kammerkolleg weitergab. Diese Entwicklung im Verwaltungssystem des Straßenwesens betonte eine zunehmende Aufgabendifferenzierung und das Anwachsen einer Verwaltungshierarchie.

Die Straßenbau-/Reparaturvorhaben schienen sich in der 3. Periode zunehmend zu intensivieren. Am 31. Januar 1731 erfolgten durch einen kurfürstlichen Befehl erstmals detaillierte Vorgaben zur Straßenreparatur.¹⁰⁴⁶ Demnach sollten Straßendämme durch beidseitiges Zutreiben von Erde in die Höhe getrieben, gefestigt und mit Steinen und Kies gefüttert werden, dem ein Überziehen mit Erde bis zur Erlangung von Festigkeit folgen und zur Dammerstellung darüber wieder Kies und Schutt gefahren werden sollte, ohne in die Wegmitte große Steine, sondern nur Kies und Steinrad, zu geben (s. Kapitel 9.5). Wie sich durch den Straßenkörper und die verwendeten Materialien unschwer erkennen lässt, konnte dieses Vorgehen keinen festen Straßenkörper mit günstigem Wasserabfluss ergeben. So waren durchgeführte Reparaturarbeiten an den Landverkehrswegen aufgrund von Verkehrseinwirkungen und natürlichen Faktoren (z.B. Einwirkung von Wasser) nicht von idealer Haltbarkeit.

Unter Friedrich Augusts II. (1733-1763) setzte eine weitere wichtige Entwicklungsphase des kursächsischen Straßenwesens ein, die ein starkes Regierungsinteresse an einem geregelten Straßenwesen verdeutlichte. Mit dem Mandat zur Regelung der Straßenbaupflichten vom

¹⁰⁴⁶ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, Worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762, Bl. 24.

13. August 1737¹⁰⁴⁷ ist der Beginn der 4. Periode (1737-1763) anzusetzen. Ab diesem Zeitpunkt existierten schriftliche Festlegungen der Zuständigkeiten zur Straßenreparatur in den Dörfern und in Teilen der Gerichtsobrigkeiten für alle Untertanen, zum Straßenbau außerhalb der Dörfer, zur Installation notwendiger Zwangsmittel bei deren Nichtbefolgung und zur erstmaligen Berufung von nicht-straßenbaupflichtigen Untertanen gegen eine jährlich zu zahlende Geldsumme. Unklarheiten für eine Realisierung herrschten weiterhin hinsichtlich der Unterhaltung der Landverkehrswege zwischen den Orten. Denn die diesbezüglichen Festlegungen im Mandat von 1737, dass außerhalb der Orte die geleitsfreien Untertanen die Fuhr-, Hand- und Spanndienste zu leisten haben und die übrigen Untertanen nur gegen Vergütung dazu verpflichtet werden, waren in der Praxis nicht umsetzbar, da es sich um teils große Strecken handelte und die Lohnkosten nicht bereitstanden. Dieses Mandat bildete bezüglich der Unterhaltungsverpflichtungen gleichzeitig das letzte vor dem Straßenmandat von 1781. Eine Beseitigung der Unklarheiten gab es dementsprechend bis zu diesem Zeitpunkt nicht.

Mit dem Beginn der 1737 und 1739 geforderten Berichtstätigkeit über erfolgte Straßenbaue durch die Landkammerräte und Geleitskommissarien an die zuständige Kammer war eine weitere Kontrollfunktion über die Durchführung angeordneter Maßnahmen sowie die Grundlage zur Anweisung bestimmter Summen zu Straßenreparaturen in den Ämtern durch den Kurfürsten geschaffen. Für den Zeitraum von 1738 bis 1747 konnten aufgrund des nun anwachsenden schriftlichen Quellenmaterials durch diese Berichte zahlreiche Bau- und Reparaturmaßnahmen an den Landverkehrswegen nachgewiesen werden. Aber trotz getätigter Berichterstattung und Bereitstellung kurfürstlicher Summen wurde der Straßenbau nicht immer ausgeführt, wie z.B. durch Beschwerden über die Teilstraßenzüge Leisnig – Hartha und Hartha – Waldheim belegt werden konnte (s. Kapitel 8.4.4 und 8.3.5).

Mit dem zunehmenden Blickwinkel auf die Ausführung der Straßenbauten und dem Streben nach deren größerer Einheitlichkeit wurde als Verantwortlicher für eine allgemeine Oberaufsicht im Jahr 1755 der Major Johann Gottlieb Fleischer als Oberstraßenintendant, der dem Kammerkolleg direkt unterstellt, den Straßenkommissionen beigeordnet und Vorgesetzter der Straßenbauaufseher, -meister, -knechte war, bedienstet. Seine Aufgabe umfasste die Aufsicht über die richtige Verwendung der bereitgestellten Gelder und deren Bescheinigung.

¹⁰⁴⁷ Vgl. Codex Augusteus 2, 3. IV, Sp. 58/59.

In diese Periode fiel außerdem ein kurfürstliches Mandat bezüglich der Beseitigung der Straßenkriminalität. In dem Mandat vom 14. Dezember 1753 wurde die Passkontrolle der zu Berberbergenden seitens der Gast- und Schankwirte angeordnet sowie diese angewiesen, verdächtige Personen der Obrigkeit zu melden. Zu Letzterem waren auch die Fährleute aufgerufen, die zudem verdächtige Personen nicht übersetzen sollten.¹⁰⁴⁸ Aber dennoch konnte die Straßenkriminalität nicht beseitigt werden (s. Kapitel 9.6).

Ein Rückschlag für das sich entwickelnde Straßenwesen und das gesamte Land war der in der 4. Periode stattfindende Siebenjährige Krieg, dessen Folgen unter anderem wirtschaftlicher Ruin und wiederum starke Zerstörungen an den Landverkehrswegen, die noch nicht den Stand von Kunststraßen erreicht hatten, und den verkehrsorientierten Einrichtungen (z.B. Brücken) waren. Das unter Friedrich August II. vor Kriegsausbruch anwachsende Regierungsinteresse am Straßenwesen, das sich in zunehmenden Bau- und Reparaturarbeiten an einzelnen Straßenzügen und weitgehend geregelten Zuständigkeiten für diese äußerte, wurde durch den Krieg und seine Folgen gestoppt und zurückgeworfen.

Die 1763 beginnenden 5. Periode (1763-1781), die vom Krieg mit seinen Zerstörungen der Landverkehrswege gekennzeichnet war, prägten die Arbeiten der von dem sächsischen Kurfürst Friedrich August II. im April 1762 berufenen „Restaurationskommission“ zur Ausarbeitung von Grundprinzipien des wirtschaftlichen Aufschwungs im Land. Zum Vorsitzenden wurde Thomas von Fritsch, ein ehemaliger Kritiker der brühlschen Politik, gewählt. Ergebnis der Kommissionsarbeit war der Abschlussbericht vom 19. November 1763 mit den einleitenden Denkschriften Fritschs und insgesamt 34 Gutachten der Restaurationskommission zu unterschiedlichsten Sachbereichen des Landes, so auch zum Straßenwesen (s. Kapitel 9). Ein nennenswertes Ergebnis der Kommissionsarbeit war die Schaffung von Grundlagen für den Aufbau einer funktionstüchtigen, bezüglich ihrer Aufgabenbereiche klar strukturierten Behördenorganisation, was die theoretische Grundlage zur innen- und außenpolitischen Konsolidierung des Landes bildete. Ihre praktische Realisierung sollte mit dem Antritt von Friedrich Christian als sächsischer Kurfürst am 05. Oktober 1763, nachdem im selben Jahr Friedrich August II. und sein Premierminister von Brühl verstarben, beginnen. Seine Regierungszeit endete jedoch schon nach zwei Monaten mit dem Tod (17. Dezember 1763), sodass der Wiederaufbau des Landes erst unter seinem Nachfolger einsetzte. Als wichtigstes Anliegen griff

¹⁰⁴⁸ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

dieser die Maßnahmen zur Schaffung eines geregelten Straßenwesens wieder auf. Die seit dem Krieg eingestellten regierungsseitig gelenkten Reparatur- und Baumaßnahmen setzten wieder ein. Es erschien das Mandat vom 19. April 1763¹⁰⁴⁹ mit den vorläufigen Anordnungen zur Straßenreparatur, die sich auf die Inhalte des Erlasses von 13. August 1737 stützten. Ein starkes Regierungsinteresse an einer Verbesserung der Situation im Straßenbau zeigte sich z.B. durch die Generale vom 5. Juni und 18. Dezember 1764.¹⁰⁵⁰

Als besonderer Entwicklungsschritt in der Straßenbautechnik ist zudem die Anlegung einer ersten, grundhaft ausgebauten Versuchsstrecke (1765 bei Langenleuba), der weitere solcher Baue nachfolgten, anzusehen. Somit war in Kursachsen der Grundstein für einen qualitativ hochwertigen Straßenbau, den Kunststraßenbau, gelegt. Zu Beginn dieser Periode wurde sofort eine Kommission zur Erörterung von Maßnahmen zur Herstellung der Straßen ins Leben gerufen, und damit war eine weitere Instanz für das Straßenwesen geschaffen worden. Als Resultat von deren Erörterungen, die die Forderung nach Veränderungen zur Verwaltung im Straßenbauwesen empfahl, erließ man am 25. Januar 1765 die „Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener“.¹⁰⁵¹ Als deren Konsequenz kam es zur Bildung von Straßenkommissionen, denen Kreishauptleute, Amtshauptleute, Geleitskommissare, Justiz- und Rechnungsbeamte angehörten, sowie eine erstmalig klare Regelung und hierarchische Gliederung von deren Pflichten (s. Tabelle 21). Die Oberaufsicht über das Straßenwesen lag nun bei dem Kammerkollegium, dem späteren Geheimen Finanzkollegium, dem die jährlichen Straßenbauanschläge und Abrechnungen eingereicht wurden, was an dem großen Quellenbestand umfangreich nachzuvollziehen war.

Ein kurfürstliches Mandat vom 11. April 1772¹⁰⁵² regelte zudem die Erhöhung der Anzahl der Straßenbereiter, in deren Aufgabenspektrum die Aufdeckung und Einleitung der Verbrechensbekämpfung auf den Landverkehrswegen und in den verkehrorientierten Einrichtungen sowie die Kontrollen der Gastwirte nochmals besondere Betonung fanden. Sie mussten in regelmäßigen, formativ festgelegten Berichten Rechenschaft über ihre pflichtgemäße Aufga-

¹⁰⁴⁹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 30b und 31.

¹⁰⁵⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 255a, Loc. 34 386, Die in ohnmaßgeblichen Vorschlag gebrachte neue Einrichtung bey dem Straßenbau in hiesigem Lande, jenige die hirtzu anzustellenden Personen und deren rechte Gehalt und Zulagen 1763, Vol. I; ebenda, Rep. XLI Gen. 255b-d, Loc. 34 386, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungens sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1766-1779, Vol. II, III, IV.

¹⁰⁵¹ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20009, Amt Leipzig Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819, Bl. 10-12.

¹⁰⁵² Vgl. ebenda, 20008, Amt Grimma Nr. 338, Mandate, 1753-1825 (= unpaginiert).

benerfüllung an die entsprechenden Kreis- und Amtshauptleute ablegen (s. Kapitel 9.6). Bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes gab es keine weiteren verändernden Festlegungen bezüglich der Kontrollorgane im Straßenwesen (s. Kapitel 9.4).

Der Beginn der 6. Periode des kursächsischen Straßenwesens, die erstmalig von dessen vollständigen regierungsseitigen Lenkung gekennzeichnet war, siedelt sich in der Regierungszeit von Friedrich August III. (1768-1827) an. Auslöser war das von Detlev Carl Graf von Einsiedel entworfene, von dem Kammerkollegium der Landesregierung und den Ständen genehmigte, am 28. April 1781 erschienene Straßenmandat. Das Straßenmandat und dessen Umsetzung zeichneten regierungsseitig gelenkte Bau- und Reparaturmaßnahmen, die Ausschaltung der Schwierigkeiten von Legislative und Exekutive sowie das Einsetzen des Kunststraßenbaus aus, wie die für den Zeitraum von 1784 bis 1786 nachgewiesenen Instandsetzungs- und Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug bewiesen (s. Kapitel 9.2.6). Ab dieser Zeit war eine deutliche Verbesserung des Zustandes eines Teils der Landverkehrswege zu registrieren, da der Kunststraßenbau die höhere Qualität der Straßen auch bei großen Verkehrsbelastungen und negativen Natureinflüssen garantierte. Die vollständige Wirkung dieses Entwicklungsstandes wird aber erst in der außerhalb des Untersuchungszeitraumes liegenden Zeit, Anfang des 19. Jahrhunderts, sichtbar, in der die umfassende Chausseebildungsphase einsetzte. Damit war für den Untersuchungsraum eine Entwicklung des Straßenwesens abgeschlossen, die bezogen auf seinen Hauptfaktor, das Kulturlandschaftselement „Landverkehrsweg“, von dem für äußere Einflüsse anfälligen Erdweg bis zur weniger anfälligen, dauerhafteren Kunststraße reichte (s. Kapitel 9.5).

Mit der Entwicklung des kursächsischen Straßenwesens hat aber auch eine ständige Überprägung der historischen Landverkehrswege und ihrer verkehrsorientierten Einrichtungen stattgefunden, wie die Maßnahmen zur Schaffung hochwertiger Landverkehrswege sowie die Inventarisierung am Beispielstraßenzug exemplifizierten. Momentan war nur noch ein Minimum dieser Kulturlandschaftselemente auffindbar. Umso mehr sind deren Erhaltung und Unterschutzstellung bezüglich der nicht näher betrachteten Straßenzüge wünschenswert, was eine Inventarisierung dieser Verkehrswege voraussetzen würde. Die bei der Erstellung der Grundmaterialien zur Altstraßenforschung angewandten Methoden zur reliktdgenauen Aufnahme

mittelalterlicher Landverkehrswege¹⁰⁵³ (s. Kapitel 2) und die für die vorliegende Bearbeitung bezüglich der neuzeitlichen Straßenzüge und deren straßenbegleitende Elemente entwickelte Inventarisierungsmethodik liefern das methodische Grundgerüst für eine flächendeckende Aufnahme als Grundlage einer Unterschützstellung. Die im Rahmen dieser Abhandlung aufgezeigte und am Beispiel erprobte Methodik sowie die erörterten und aufbereiteten Informationen zur spezifischen regionalhistorischen Entwicklung der Landverkehrswege und verkehrsorientierten Einrichtungen und des sie beeinflussenden Straßenwesens werden mit dieser Darstellung der Regionalgeschichte und der Kulturlandschaftsforschung für die Bearbeitung weiterer themenspezifischer Beiträge zur Verfügung gestellt. Dabei bleibt zu hoffen, dass der Verkehrsweg als verbindendes Element von Regionen und Träger von Kommunikation auch als Betrachtungsfaktor der interdisziplinären Forschung diesem Anspruch gerecht werden kann.

¹⁰⁵³ Vgl. Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989; Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987; Wißuwa, Renate.: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56-73.

Anhang

Anlage 1

Inventarisierungsleitfaden Naunhof

Stadt älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Naunhof -	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	Stadttor: nicht vorhanden	Ausfallstraßen: Leipziger Straße (heute) nach Leip- zig Großsteinberger Straße (heute) nach Großsteinberg
Nikolaikirche	keine vorhanden	
Hospital	vorhanden: nein wenn ja, Zeitraum, Standort?	
Flussübergänge/Furten/Brücken	vorhanden: ja Partheübergang	
Zoll	seit 15. Jahrhundert Zolleinnahme an Leipziger Straße ¹⁰⁵⁴	
Geleit	bis 1831 Postort mit Geleitstelle seit wann Geleitstelle unbekannt Geleiteinnahme an Marktostseite ¹⁰⁵⁵	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Goldener Stern“ „Goldenes Roß“ Gast- und Brau- und Schankgerechtig- keit sowie Gaststall Brauhaus Kleiner Gasthof mit Gutscharakter	Marktnordseite, 1716/17 abgebrannt, neu errich- tet wieder eröffnet 1727 ¹⁰⁵⁶ Nachbarhaus von Gasthof „Goldener Stern“ erwähnt 1822 ¹⁰⁵⁷ Marktwestseite Marktostseite ¹⁰⁵⁸

¹⁰⁵⁴ Vgl. Schulze, H[...]: Chronik der Stadt Naunhof und Umgebung. Naunhof 1898.

¹⁰⁵⁵ Vgl. Naunhofer Heimatblatt 3 (1926), S. 9.

¹⁰⁵⁶ Vgl. Stadtarchiv Naunhof E, XV, 7 IV: Wiedererrichtung Gasthof „Goldener Stern“, 1727.

¹⁰⁵⁷ Stadt Naunhof: Schock-Steuer-Cataster von 1822 (= unpaginiert).

¹⁰⁵⁸ Ebenda.

Anlage 2

Inventarisierungsleitfaden Grimma

Stadt	Grimma	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Stadtansicht um 1630: Federzeichnung von W. Dilich	
Erbauung der Stadtmauer	erste Anlage 1241, ab 1562 Neubau	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	Stadttor: Leipziger Tor Brückentor Pappisches Tor	Ausfallstraßen: nach Leipzig zur Muldebrücke
Nikolaikirche	vorhanden ab 2. Hälfte 13. Jahrhundert bis 1888 (Abriss)	
Hospital	vorhanden, aber kein Bezug zu Straßenzug	
Flussübergänge/Furten/Brücken	Furten durch die Mulde Brücke über Mulde vor 1292, zerstört erstmals 1547 in Schmal- kaldischem Krieg, in Dreißigjährigem Krieg 1635/37 zerstört, Wiedereinweihung 1719 zeitweise Fähre über die Mulde in Unterstadt bis 1700 ¹⁰⁵⁹	
Zoll	Markt- und Stapelzoll (für Muldeflöße)	
Geleit	seit 1390 Geleit ¹⁰⁶⁰	
älteste nachgewiesene Herbergen	Herberge bei der Burgwitzin Herberge bei der Radin Gasthof „Marderstock“	in Rittergasse jetzt Lorenzstraße erste Erwähnung 1526 ¹⁰⁶¹ Am Markt erste Erwähnung 1536 ¹⁰⁶² Am Markt erste Erwähnung 2. Hälfte 16. Jahrhundert ¹⁰⁶³

¹⁰⁵⁹ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20008, Amt Grimma Nr. 348, Grimma Muldebrücke, Gesuch von Rat und Bürgerschaft zum Wiederaufbau der Langen Brücke über die Mulde bei Grimma, 1700-1704, Bl. 46 und 47.

¹⁰⁶⁰ Vgl. Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10036, Finanzarchiv, Rep. XLI Gen. 75, Loc. 34 326, Verzeichniß der sämtlichen auf Leipzig zugehenden Heer- und Landstraßen nebst Bericht wegen der Grentz-Strasse durch die Stadt Erfurth und Nürnberg in die Sechstädte, Bl. 6.

¹⁰⁶¹ Vgl. Lorenz, Christian G.: Die Stadt Grimma im Königreiche Sachsen. Leipzig 1856

¹⁰⁶² Vgl. ebenda.

¹⁰⁶³ Vgl. ebenda.

Anlage 3

Inventarisierungsleitfaden Leisnig

Stadt älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Leisnig kartographische Erfassung Leisnigs im Rahmen der kursächsischen Landesaufnahme durch Matthias Öder um 1592/92 älteste Stadtansicht „Neu angerichtetes Gehege im Amt Leisnig“ von 1597, die Federzeichnung Wilhelm Dilichs aus der Zeit um 1629, der Kupferstich Matthäus Merians von 1650, der Stadtplan nach Paul Trenckmann aus dem Jahre 1732, die „Geographische Delineatio ... zum Leipziger Creisse Gehörigen Aemmtler Colditz, Leisnig, Rochlitz“ von 1749 der Holzschnitt von Johann Kamprad „Plan der Stadt Leisnig“ aus dem Jahre 1753	
Erbauung der Stadtmauer	erste Anlage um 1280	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfallstraßen, die relevant für Beispielstraßenzug	Niedertor Obertor	nach Grimma, Oschatz, Strehla nach Hartha, Waldheim, Chemnitz, Colditz Vorstadt, Neusorge, Gorschmitz Vorstadt, Döhlen Döbeln, Döhlen, Kloster Buch
Nikolaikirche	ehemals vorhanden	
Hospital	vorhanden mit Straßenzug in Verbindung stehendes Hospital „Der alte Spital“ an Muldebrücke ¹⁰⁶⁴	
Flussübergänge/Furten/Brücken	Muldebrücke in Leisnig-Fischendorf Muldebrücke an Niedermühle Furt in Altleisnig	
Zoll	vorhanden unweit Muldebrücke Leisnig-Fischendorf	
Geleit	keine Angabe	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Goldenes Schilf“ „Die Schencke“ Gasthof „Goldener Engel“ Gasthof „Goldener Löwe“	Leisnig-Fischendorf an Muldebrücke Ersterwähnung im 12. Jahrhundert ¹⁰⁶⁵ Leisnig-Fischendorf an Muldebrücke ¹⁰⁶⁶ Am Markt Ersterwähnung im 14. Jahrhundert ¹⁰⁶⁷ Am Markt Nennung 1729 ¹⁰⁶⁸

¹⁰⁶⁴ Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753. Abdruck 1924.

¹⁰⁶⁵ Vgl. Mildenstein, Eduard von: Chronik der Stadt Leisnig. Leisnig 1857.

¹⁰⁶⁶ Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753. Abdruck 1924.

¹⁰⁶⁷ Vgl. Mildenstein, Eduard von: Chronik der Stadt Leisnig. Leisnig 1857.

¹⁰⁶⁸ Vgl. ebenda.

Anlage 4

Inventarisierungsleitfaden Hartha

Stadt	Hartha	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Federzeichnung von W. Dilich aus dem Jahr 1628 ¹⁰⁶⁹	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	-	-
Nikolaikirche	keine vorhanden	
Hospital	keine Angabe	
Flussübergänge/Furten/Brücken	keine Angabe	
Zoll	keine Angabe	
Geleit	keine Angabe	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Zum Goldenen Schwan“ auch Gasthof „Zum Schwan“	Straße nach Waldheim, die heu- tige Dresdner Straße erste Erwähnung als Gasthof „Zum Goldenen Schwan“ 1749 ¹⁰⁷⁰

¹⁰⁶⁹ Stadtverwaltung Hartha, Archiv.

¹⁰⁷⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 2347, Im Gasthof zum „Goldenen Schwan“ in Hartha zurückgelassene Mobilien des flüchtigen Pferdehändlers Schmidt aus Rotha, 1749/1750, Bl. 1.

Anlage 5

Inventarisierungsleitfaden Waldheim

Stadt	Waldheim	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	-	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	Brückentor (Schlagbaum) Schlosstor auch Mittelort ¹⁰⁷¹	Straße nach Hartha nach Hainichen
Nikolaikirche	vorhanden, als Nikolaikirche bis 1336 verfolgbar ¹⁰⁷²	
Hospital	keine Angabe	
Flussübergänge/Furten/Brücken	Zschopaufurt Zschopaubrücke seit etwa 1334/38 ¹⁰⁷³	
Zoll	vorhanden seit Mittelalter = Brückenzoll seit um 1334 bis ca. 1696 ¹⁰⁷⁴	
Geleit	vorhanden seit Mittelalter ¹⁰⁷⁵	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Zum Wilden Mann“	Verkauf von 1705 ¹⁰⁷⁶

¹⁰⁷¹ Vgl. Stadt-Plan von Waldheim 1885. Zu W. Schoppe's Adressbuch von Waldheim gehörig.

¹⁰⁷² Das Bestehen der Nikolaikirche ist bis 1336 verfolgbar. – Vgl. Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990, S. 155.

¹⁰⁷³ Die Brücke besteht seit etwa 1334, 1338 ist sie bezeugt. – Vgl. Stadtverwaltung Waldheim, Archivauskunft; Schlesinger, Walter (Hrsg.): a. a. O.

¹⁰⁷⁴ Vgl. ebenda.

¹⁰⁷⁵ Vgl. ebenda.

¹⁰⁷⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig, 20017, Amt Rochlitz Nr. 2758, Bl. 1: Anlegung und Verkauf von Gasthöfen, 1700-1830, Bl. 1.

Anlage 6
Inventarisierungsleitfaden Hainichen

Stadt	Hainichen	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Ödersche Karte aus der Zeit um 1600 ¹⁰⁷⁷	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	-	-
Nikolaikirche	keine vorhanden	
Hospital	keine Angabe	
Flussübergänge/Furten/Brücken	Brücke über Kleine Striegis zwischen Neumarkt und Markt Furten durch Kleine Striegis	
Zoll	keine Angabe	
Geleit	Weegeledeinnahme seit 1595 ¹⁰⁷⁸	
älteste nachgewiesene Herbergen	Ratskeller Gasthof „Goldener Löwe“ auch Obergasthof Gasthof „Zum Roten Hirsch“ auch Untergasthof	Am Markt 1 ¹⁰⁷⁹ Am Markt 2 Ersterwähnung 1586 ¹⁰⁸⁰ Am Markt 12 Ersterwähnung 1628 ¹⁰⁸¹

¹⁰⁷⁷ Vgl. Störzel, Siegfried: Ältestes Kartenbild von Hainichen (um 1590/1600). In: Gekkerstadt-Bote Hainichen 16. November 2002, S. 9.

¹⁰⁷⁸ Vgl. Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45 (= unpaginiert).

¹⁰⁷⁹ Stadtarchiv Hainichen Nr. 214 und 227.

¹⁰⁸⁰ Stadtarchiv Hainichen O Chronik Riechberg 1061

¹⁰⁸¹ Witzsch, Richard: Der rote Hirsch zu Hainichen. In: Hainichener Heimatblätter 9 (1939), S. 2.

Anlage 7
Inventarisierungsleitfaden Oederan

Stadt	Oederan	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Stadtplan aus dem Jahre 1813 ¹⁰⁸²	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	drei Stadttore später als Freiberger Tor Schellenberger Tor	Hainichen, Freiberg Sayda
Nikolaikirche	keine vorhanden nur eine fragliche Nennung	
Hospital	keine Angabe	
Flussübergänge/Furten/Brücken	Hetzbachübergang	
Zoll	keine Angabe	
Geleit	vorhanden ab 16. Jahrhundert bezeugt, wahrscheinlich in Gast- hof „Zum drei Schwanen“ am Markt ¹⁰⁸³	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Zum drei Schwa- nen“	Am Markt

Anlage 8

Inventarisierungsleitfaden Sayda

Stadt	Sayda	
älteste(r) überlieferter Stadtplan/ -grundriss, -ansicht	Stadtansicht 1629: Federzeichnung von W. Dilich	
Erbauung der Stadtmauer	keine vorhanden	
Namen der Stadttore, die relevant für Beispielstraßenzug/Namen der Ausfall- straßen, die relevant für Beispielstra- ßenzug	Freiberger Tor Böhmisches Tor	Freiberg, Oederan Deutsch-/Böhmischeinsiedel
Nikolaikirche	keine vorhanden	
Hospital	Johannishospital seit 1508	
Flussübergänge/Furten/Brücken	keine vorhanden – Berglage	
Zoll	seit 1200 vorhanden ¹⁰⁸⁴ , solange Sayda zu Böhmen gehörte, bis 1307	
Geleit	nicht vorhanden	
älteste nachgewiesene Herbergen	Gasthof „Goldener Löwe“ Gasthof „Schwarzes Ross“	erwähnt seit 1657 erwähnt seit 1780

¹⁰⁸² Vgl. Stadtarchiv Oederan: Stadtplan Oederan 1813.

¹⁰⁸³ Ebenda, S. 197.

¹⁰⁸⁴ Vgl. Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteldeutschland. Stuttgart und Berlin 1941, S. 203.

Anlage 9

Nachweisbare Nikolaikirchen am Beispielstraßenzug (s. Kartenbeilage)
(Zusammenstellung: Gränitz)

Stadt	Angaben zu Nikolaikirche
Grimma	In der sich an der Mulde entwickelnden Kaufmannsiedlung, der Keimzelle der heutigen Stadt Grimma, befand sich eine Nikolaikirche, die 1888 abgebrochen wurde.
Leisnig	Bei der kurz vor 1215 mit städtischen Vorrechten entwickelten ursprünglichen Marktsiedlung oppidum novum L. (Lage entsprach der des heutigen Altleisnig) befand sich eine Nikolaikirche.
Waldheim	Der Standort der Nikolaikirche befand sich im Untersuchungszeitraum am Marktplatz, wovon gegenwärtig noch ein Stern im Straßenpflaster zeugt.

Anlage 10

Bezeichnungen des Beispielstraßenzuges in den ausgewerteten schriftlichen und kartographischen Quellen

(Zusammenstellung: Gränitz)

Teilstraßenzug	Straßenabschnitt	Bezeichnung
I und II	Leipzig – Grimma	Grimmische Landstraße, Poststraße
I	Fuchshain – Naunhof	Große Poststraße
II	Naunhof – Grimma	Poststraße
III	Brösen – Ragewitz	die alte Salz-Straße
III	Ragewitz – Zschockau	die alte Salzstraße von Leisnig
VII	Hainichen – Bockendorf	Poststraße
VIII	Mittelsaida – Deutsch-/ Böhmi- scheinsiedel	die alte böhmische Heerstraße
VIII	Purschenstein – Deutsch-/Böhmischeinsiedel	große Straße nach Brüx

Anlage 11

Nachweisbare Kulturlandschaftselemente des Postwesens am Beispielstraßenzug (s. Kartenbeilage)
(Entwurf und Zusammenstellung: Gränitz)

Teilstraßenzug	Kulturlandschaftselement	Anmerkungen
I	Viertelmeilenstein in Seifertshain (s. Abbildung 7) Halbmeilensäule in Naunhof, Privatgrundstück Waldstraße 33, als Brunnenteil	kein Originalstandort kein Originalstandort, dieser vermutlich bei Abzweig Lindhardt oder bei Großsteinberg oder bei Fuchshain
II	Postdistanzsäule (Große Säule) in Grimma, Leipziger Straße (s. Abbildung 9) Postdistanzsäule (Große Säule) im Foyer des Rathaus Grimma	kein Original unweit des Originalstandorts am ehemaligen Leipziger Tor kein Originalstandort, war am Brückentor
III	Postdistanzsäule (Große Säule) am Lindenplatz in Leisnig (s. Abbildung 14)	kein Originalstandort, war am Markt
IV	Halbmeilensäule in Hartha, Dresdner Straße (s. Abbildung 17)	kein Original, Originalfragment befindet sich im Industrie- und Heimatmuseum Hartha kein Originalstandort, war in dem Waldstück „Fröhne“ an Poststraße Waldheim – Rochlitz
V	Postdistanzsäule (Große Säule) in Waldheim, Markt (s. Abbildung 18)	kein Original
VII	Halbmeilensäule in Oederan, Grünanlage an der Einmündung der Hainichner Straße und Badergasse in die Freiburger Straße (s. Abbildung 26)	kein Originalstandort, war ca. 2,3 km von Oederan entfernt an Freiburger Straße ca. 800 m von Gaststätte „Goldener Stern“
VIII	Postdistanzsäule (Große Säule) in Sayda, am Heimatmuseum Halbmeilensäule in Sayda in sogenannter Teichstadt	Beschriftung zeugt von nach dem Untersuchungszeitraum entstandenen Postkurs

Anlage 12

Unmittelbar nach dem Verlassen Leipzigs an dem Beispielstraßenzug liegende bzw. mit diesem in Verbindung stehende Gasthöfe/-häuser/Schenken (s. Kartenbeilage)
(Zusammenstellung: Gränitz)

Standort	Name	Erste Nennung
Holzhausen	Schankgut als Wegegasthof	1792
Naunhof, Marktnordseite	„Goldener Stern“	1716/17 abgebrannt, Wiederrichtung 1727
Naunhof, Marktnordseite	„Goldenes Roß“	erst 1822
Naunhof, Marktostseite	keine Angabe (kleiner Gasthof mit Gutscharakter) (s. Abbildung 8)	1727
Naunhof, Marktwestseite	Brauhaus	k. A.
Grimma	„Marderstock“	16. Jahrhundert
südlich von Zschoppach	„Strohschenke“ (s. Abbildung 12)	erst 1821, wahrscheinlich jedoch älter
Leisnig, Fischendorf an Muldebrücke	„Goldenes Schilf“	12. Jahrhundert (1753)
Leisnig, Fischendorf an Muldebrücke	„Die Schencke“ (s. Abbildung 13)	1753
Leisnig, Am Markt	„Goldener Engel“	14. Jahrhundert
Leisnig, Am Markt	„Goldener Löwe“	1729
Hartha, Dresdner Straße	„Goldener Schwan“ oder „Zum Schwan“ (s. Abbildung 15)	1749/50
Flemmingen	„Flemmingscher Gasthoffe“ oder „Flemmingener Hof“ (s. Abbildung 16)	1730
Waldheim	„Zum wilden Mann“	1705
zwischen Massanei und Reichenbach an Straßenkreuzung	„Zum Goldenen Trompeter“ oder „Zum Trompeter“ (s. Abbildungen 19 und 20)	1782
zwischen Greifendorf und Arnsdorf an Straßenkreuzung	„Quirl“ oder „Neue Schenke“ (s. Abbildung 21)	1799
zwischen Arnsdorf und Schlegel an Straßenkreuzung	„Juchhöh“ (s. Abbildung 22)	1927, aber typischer Standort für Wegegasthof an Straßenkreuzung
Hainichen, Am Markt	„Goldener Löwe“ (s. Abbildung 23)	1586
Hainichen, Am Markt	„Zum Roten Hirsch“	1628
Hainichen, Am Markt	„Ratskeller“	Ende 16. Jahrhundert
Cunnersdorf	„Weiße Taube“	1675/76
zwischen Hainichen und Oederan, heutiger Standort der „Räuberschänke“ an Straßenkreuzung	„Zur Grünen Tanne“, heute an dem Standort „Räuberschänke“ (s. Abbildung 24)	1680
zwischen der „Räuberschänke“ und Oederan	„Johannis Schänke“	zwischen 1780 und 1811
Oederan, Am Markt	„Zum drei Schwanen“	1653
vor Gahlenz	„Schenke“	1787
Mittelsaida	keine Angabe	18. Jahrhundert
Sayda	„Goldener Löwe“	1657
Sayda	„Schwarzes Ross“	1780

Literaturverzeichnis

A

- Aerni, Klaus: Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 11 (1993), S. 313-334.
- Althoff, Hugo: Die Straßenbreite in ihrer Abhängigkeit vom Verkehr. Berlin 1917.
- Arbeitskreis für genetische Siedlungsforschung in Mitteleuropa (Hrsg.): Informationen. Bonn 2004.
- Arnold, Renate: Die böhmischen Steige im Mittleren Erzgebirge von der Mitte des 10. Jh. bis Mitte des 14. Jh. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1979.
- Aurig, Rainer: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neiße von der Mitte des 10. bis Mitte des 14. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1989.
- Aurig, Rainer: Zur Notwendigkeit einer Landesaufnahme historischer Verkehrswege in Sachsen. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 65 (1994), S. 227-248.
- Aurig, Rainer: Zum Umschwung des sächsischen Straßenwesens im 18. Jahrhundert. In: Sachsen 1763-1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen. Hrsg. Uwe Schirmer. Beucha 1996 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 3), S. 172-182.
- Aurig, Rainer: Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karl IV. In: 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346-1996. Hrsg. Gunter Oettel und Volker Dudeck. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Heimatvereins 25), S. 67-76.
- Aurig, Rainer: Namenkunde und Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 83-96.
- Aurig, Rainer und Uwe Beulig: Die Entwicklung vom Steig zur Straße vom 10. bis zum 14. Jh. zwischen Freiburger Mulde und Elbe. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1981.
- Aurig, Rainer, Herzog, Steffen und Simone Lässig (Hrsg.): Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10).
- Autorenkollektiv: Lexikon Kursächsischer Postmeilensäulen. Berlin 1989.

B

- Bader, Karl S.: Ländliches Wegerecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland. In: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins N. F. 49 (1936), S. 372-444.
- Bahn, Bernd W.: Gedanken zur Wege- und Straßenforschung in Mitteldeutschland. In: Archäologie in Sachsen-Anhalt 8 (1998), S. 3-9.
- Baumeister, Ludger: Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts. Bielefeld 1957 (= Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen N. F. 31).
- Bausinger, Hermann, Beyer, Klaus und Gottfried Korff (Hrsg.): Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München 1991.
- Beck, Friedrich und Eckart Hennig (Hrsg.): Die archivalischen Quellen. Eine Einführung in ihre Benutzung. 2. Aufl. Weimar 1994 (= Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs 29).
- Behringer, Wolfgang: Wege und Holzwege. Aspekte einer Geschichte der Kommunikation in der frühen Neuzeit. In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 11 (1993), S. 293-311.
- Beierlein, Paul R. und Erhard Taubert: Aus Leben und Werk Adam Friedrich Zürners. Plauen 1972.
- Beschorner, Hans: Landesvermessung und Kartenwesen bis 1780. Leipzig 1921.
- Beumann, Helmut (Hrsg.): Festschrift für Walter Schlesinger. Köln und Wien 1973.

- Billig, Gerhard: Burgenarchäologische und siedlungskundliche Betrachtungen zum Flußgebiet der Zschopau und der Freiburger Mulde. In: *Zeitschrift für Archäologie* 15 (1981), S. 205-297.
- Billig, Gerhard: Altstraßenentwicklung und Burgenbau in Sachsen bis zum 10. Jahrhundert – Zusammenfassende Darstellung. In: *Burgenforschung aus Dresden*. Hrsg. Heinz Müller. Dresden 1990, S. 14-34.
- Billig, Gerhard und Volkmar Geupel: Entwicklung, Form und Datierungen der Siedlungen in der Kammregion des Erzgebirges. In: *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 10 (1992), S. 173-193.
- Billig, Gerhard und Renate Wißuwa: *Altstraßen im sächsischen Vogtland*. Plauen 1987 (= Schriftenreihe des Vogtlandmuseums 55).
- Blaschke, Karlheinz (Bearb.): *Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen*. Leipzig 1957.
- Blaschke, Karlheinz: Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte. In: *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte* 53 (1967), S. 273-337.
- Blaschke, Karlheinz: Kirchenorganisation und Kirchenpatrozinien als Hilfsmittel der Stadtkernforschung. In: *Stadtkernforschung*. Hrsg. Helmut Jäger. Köln und Wien 1987 (= Städteforschung, Reihe A, Darstellungen 27), S. 24-57.
- Blaschke, Karlheinz: *Geschichte Sachsens im Mittelalter*. 2. Aufl. Berlin 1991.
- Blaschke, Karlheinz: Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen. In: *Leipzig, Mitteldeutschland und Europa*. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer. Beucha 2000, S. 263-273.
- Blaschke, Karlheinz (Hrsg.) und Susanne Baudisch (Bearb.): *Historisches Ortsverzeichnis von Sachsen*. Neuausg. 1. Aufl. Leipzig 2004.
- Bönisch, Fritz und Hans Brichzin (Hrsg.): *Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg*. Band 1. Berlin 1990 (= Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons, Forschungsstelle Dresden 8).
- Bräuer, Helmut und Elke Schlenkrich (Hrsg.): *Die Stadt als Kommunikationsraum*. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag. Leipzig 2001.
- Brichzin, Hans: Augenschein-, Bild- und Streitkarten. In: *Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg*. Band 1. Hrsg. Bönisch, Fritz und Hans Brichzin. Berlin 1990 (= Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons, Forschungsstelle Dresden 8), S. 112-206.
- Brückner, Jörg: *Die zweite kursächsische Landesaufnahme unter Adam Friedrich Zürner (1679–1742)*. Johanngeorgenstadt 1993.
- Brunner, Hans: *Wie Sachsen vermessen wurde*. Die Meilenblätter und die kursächsische Landesvermessung von 1780 bis 1825. Eine Geschichte der topographischen Kartographie in Sachsen. Dresden 2002 (= Dresdner Kartographische Schriften 5).
- Brunner, Hans: *Die Sächsische Landesaufnahme von 1780 bis 1825*. Beiheft zu den Karten H 12.1. und H 12.2. des Atlas zu Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2005.
- Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: *Hansische Handelsstraßen*. 1. Atlas, 2. Textband, 3. Registerband. Köln und Graz 1962, 1967, 1968 (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N. F. XIII, 1-3 (1967)).
- Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL), Abt. Natur- und Heimatschutz (Hrsg.): *Bulletin IVS/Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*. Bern 1.1985, 2.1986-15.1999.

C

- a Santa Clarras, Abraham: Etwas für Alle, das ist: Eine kurze Beschreibung allerlei Stands-, Ambts- und Gewerbe-Persohnen. [o. O.] 1699.
- Czok, Karl: Das alte Leipzig. 2. Aufl. Leipzig 1985.

D

- Dallmeier, Martin (Red.): Die Oberpfalz – Mittler zwischen Zeiten und Räumen: Festschrift zum 33. Bayerischen Nordgautag in Berching. Regensburg 2000, S. 45-63.
- Denecke, Dietrich: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969 (= Göttinger Geographische Abhandlungen 54).
- Denecke, Dietrich: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Vorträge und Forschungen des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte 22 (1979), S. 433-483.
- Denecke, Dietrich: Straßen und Wege im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: Mensch und Umwelt im Mittelalter. Hrsg. Bernd Herrmann. 4. Aufl. Frankfurt am Main 1993, S. 207-223.
- Dehio, Georg: Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler. Sachsen.. Bearb. von der Arbeitsstelle für Kunstgeschichte bei der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin. Nachdruck des Bandes von 1965. München und Berlin 1990.
- Dreyer-Eimbcke, Erika: Alte Straßen im Herzen Europas. Könige, Kaufleute, Fahrendes Volk. Frankfurt/Main 1989.

E

- Egli, Hans R. und François Jeanneret: Alpen: von der Sänfte zur neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale. In: Petermanns Geographische Mitteilungen 146 (2002) 5, S. 40-45.
- Eichler, Ernst: Beiträge zur deutsch-slawischen Namenforschung 1955-1981. Leipzig 1985.
- Eichler, Ernst und Hans Walther: Die Ortsnamen im Gau Daleminze. Berlin 1966 (= Deutsch-slawische Forschungen zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte 20 (1966) I).
- Els, Josef: Straßen, Handelswege und Posttrouten zwischen Aachen, Köln, Koblenz und Trier von der Römer- bis zur Preußenzeit. In: Rheinischen Heimatpflege 38 (2001) 4, S. 268-281.
- Elsen, Paul von: Die deutsche Landstraße. Verkehrsgeographische Betrachtungen über ihre Entwicklung vom Postzeitalter bis zur Gegenwart. Düren 1829.

F

- Falke, Johannes: Zur Geschichte der Hohen Landstraße. In: Archiv für Sächsische Geschichte 7 (1869), S. 113-143.
- Feller, Michael und Joachim Schmiedel (Bearb.): Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. In: Fachinformation des Sächsischen Landesinstituts für Straßenbau 1 (1997), S. 1-17.
- Fickert, Richard: Das Landstraßenwesen im Königreich Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr. In: Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts 41 (1913) 13, S. 385-405 und 425-442.
- Fischer, Anette: Der böhmische Steig zwischen Leisnig und Sayda und seine Bedeutung für die Kreise Hainichen und Flöha. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1986.
- Fischer, Gerhard: Aus zwei Jahrhunderten Leipziger Handelsgeschichte 1470-1650. Die kaufmännische Einwanderung und ihre Auswirkungen. Neudruck. Leipzig 1929.
- Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e.V. (Hrsg.): Postmeilensäulen und Meilensteine. Dresden 1996.

- Forschungsstelle Staatlicher Mathematisch-Physikalischer Salon Dresden (Hrsg.): Kursächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg. Berlin 1990 (= Veröffentlichungen des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons Dresden 8).
- Frenzel, Walter, Karg, Fritz und Adolf Spanner (Hrsg.): Grundriß der Sächsischen Volkskunde. Leipzig 1932.
- Frenzel, Walter, Radig, Werner und Walter Uhlemann: Straßen und Wege. In: Grundriß der Sächsischen Volkskunde. Hrsg. Walter Frenzel, Fritz Karg und Adolf Spanner. Leipzig 1932, S. 58-68.
- Freyer, Günter (Hrsg.): Freiburger Land: Ergebnisse der heimatkundlichen Bestandsaufnahme im Gebiet um Langhennersdorf, Freiberg, Oederan, Brand-Erbisdorf und Weißenborn. Berlin 1988 (= Werte unserer Heimat 47).
- Friedrichs, Jürgen: Stadtsoziologie. Opladen 1995.
- Fusshöller, Horst und Werner Maser: Sei willkommen Fremder. Stuttgart 1989.

G

- Gamann, H[...]: Die Unterhaltung der Wege und Fahrstraßen. 2. Aufl. Berlin 1915.
- Geupel, Volkmar: Seit eintausend Jahren Straße über das Erzgebirge – Der Ausbau der Bundesstraße 174 und die Archäologische Denkmalpflege. In: Archäologie aktuell im Freistaat Sachsen 3 (1995), S. 261-264.
- Goethes Werke. Herausgegeben im Auftrag der Großherzogin Sophie von Sachsen. Weimar 1887-1919.
- Gränitz, Frauke: Die Flurkrokis als Quellengruppe der landesgeschichtlichen Forschung. Beitrag zum Tagungsband des Kartographiehistorischen Kolloquiums in Bonn. Unveröff. Manuskript.
- Gränitz, Frauke: Die Flurkrokis/Flurcroquis (Flurübersichtskarten) in Sachsen, dargestellt am Beispiel Großzschocher. In: Leipzig im Kartenbild. Sonderband des Leipziger Kalenders. Hrsg. Stadt Leipzig, Stadtarchiv. Leipzig 2001, S. 73-79.
- Gränitz, Frauke: Historische Karten, Pläne, Risse: Quellengruppen der historischen Straßenforschung. Beitrag zum Tagungsband des Kartographiehistorischen Kolloquiums in Nürnberg. Unveröff. Manuskript.
- Gräßler, Ingolf: Die Verkehrsentwicklung im sächsischen Westerzgebirge im Mittelalter. Unveröff. Magisterarbeit. TU Dresden 1996.
- Gräßler, Ingolf: Pässe über das Erzgebirge. Paßwege und Paßstraßen zwischen Freiburger und Zwickauer Mulde im Mittelalter. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 97-108.
- Groß, Reiner: Geschichte Sachsens. 3. Aufl. Dresden 2004.

H

- Hasenkamp, Georg: Die Wege als Erscheinungen im Landschaftsbild. Ein Beitrag zur Geographie der Kulturlandschaft. Unveröff. Diss. Albert-Ludwigs-Universität zu Freiburg 1925.
- Heidel, Dagmar: Probleme der Führung einer mittelalterlichen Handelsstraße am Beispiel der Hohen Straße im Gebiet zwischen Elbe und Neiße unter Berücksichtigung frühgeschichtlicher Wehranlagen. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1978.
- Heller, Hermann: Handelswege Innerdeutschlands im 16. bis 18. Jh. und ihre Beziehungen zu Leipzig. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 5 (1884), S. 1-73.
- Hemleben, Johannes: Die Pässe des Erzgebirges. Unveröff. Diss. Universität Berlin 1911.
- Hentschel, Uwe: Das Erzgebirge im Spiegel der Reiseliteratur des 18. und 19. Jahrhunderts. In: Mitteldeutsches Jahrbuch der Kultur und Geschichte 12 (2005), S. 77-95.
- Herrmann, Bernd (Hrsg.): Mensch und Umwelt im Mittelalter. 4. Aufl. Frankfurt am Main. 1993.

- Herzog, Steffen: Das Verhältnis von Burg, Stadt und Straße in Kamenz, Königsbrück und Weißenberg während des Mittelalters. Unveröff. Diss. PH Dresden 1986.
- Herzog, Steffen: „... die hohe und die niedere Landstraß aus Polen und Schlesien“. Augenschein-, Bild- und Streitkarten als Quellen der Altstraßenforschung. In: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation. Hrsg. Rainer Aurig, Steffen Herzog und Simone Lässig. Bielefeld 1997 (= Studien zur Regionalgeschichte 10), S. 109-128.
- Herzog, Steffen: Straßen, Wege, Steige/Pfade. Die Verkehrsverhältnisse in den Ländern Bautzen und Görlitz im Mittelalter. In: 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346–1996. Hrsg. Gunther Oettel und Volker Dudeck. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Museumsvereins 25), S. 56-76.
- Heyder, [o. V.]: Die Oederaner Straßen und ihre Schicksale. Unveröff. Manuskript.
- Hill, Thomas: Von Wegen. Auf den Spuren des Ochsenweges (Heerweg) zwischen dänischer Grenze und Eider. Flensburg 2002 (= Flensburger Regionale Studien 12).
- Höhn, Alfred: Die Straßen des Nürnberger Handels. Ein Streifzug durch Geschichte und Landschaft. Nürnberg 1985.
- Hoffmann, Edith: Ibrahim ibn Jacub – ein Reisender durch Sachsen vor über 900 Jahren. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 35 (1992), S. 197-206.
- Hopfinger, Veronika: Die alte Salzstraße von Regensburg nach Böhmen. Verlauf, wirtschaftliche Bedeutung, Funktionszeitraum. Der Abschnitt von Rötz bis Pilsen, Prag. In: Regensburger Beiträge zur Regionalgeographie und Raumplanung 8 (2002), S. 93-198.
- Hosák, Ladislav: Mittelalterliche Straßenverbindungen von Böhmen nach Sachsen und in die Oberlausitz. In: Sächsische Heimatblätter 11 (1965) 1, S. 21-24.

J

- Jäger, Helmut (Hrsg.): Stadtkernforschung. Köln und Wien 1987 (= Städteforschung, Reihe A, Darstellungen 27).
- Jäger, Helmut: Geographische und historische Methoden der Altstraßenforschung. In: Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Hrsg. Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, Kommission III (Kultur). Bozen 1996 (= Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. N. F. 7), S. 39-59.

K

- Kästner, Max: Frankenberg Heimatbuch. Frankenberg 1938.
- Kästner, Max und Johannes Schiller: Zwischen Chemnitz und Freiberg. Frankenberg 1928.
- Keller, Katrin: Kursachsen am Ende des 17. Jahrhunderts – Beobachtungen zur regionalen und wirtschaftlichen Struktur der sächsischen Städtelandschaft. In: Schirmer, Uwe (Hrsg.): Sachsen im 17. Jahrhundert. Krise und Neubeginn. Beucha 1998 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 5), S. 131-160.
- Keller, Katrin: Landesgeschichte Sachsen. Stuttgart 2002.
- Keyser, Erich (Hrsg.): Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer Geschichte. Band 2: Mitteleuropa. Stuttgart und Berlin 1941.
- Klápště, Jan: Raně středověké Mostecko a sit dálkových cest. In: Archeologicke rozhledy XXXVII (1985), S. 502-515.
- Kötzschke, Rudolf und Hellmut Kretzschmar: Sächsische Geschichte. Lizenzausgabe. Augsburg und Würzburg 1995.
- Krüger, Herbert: Hessische Altstraßen des 16. und 17. Jahrhunderts nach zeitgenössischen Itinerar- und Kartenwerken (1500-1650). Kassel und Basel 1963 (= Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde 5).
- Krüger, Nina: Landesherr und Landstände in Kursachsen auf den Ständeversammlungen der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Gedr. Diss. Frankfurt/Main u.a. 2007.
- Küas, Herbert: Das alte Leipzig in archäologischer Sicht. Berlin 1976.

Kunath, Herbert: Das sächsische Straßenbaumandat 1781 – Vorgeschichte und Bedeutung. In: Sächsische Heimatblätter 30 (1984) 5, S. 205-208.
Kunstsammlungen zu Weimar (Hrsg.): Wer damals eine Reise tat. Weimar 1978.

L

Langhof, Peter: Die Kopien der sächsischen Ingenieurkarte im historischen Staatsarchiv Freiberg. In: Beiträge zur Archivwissenschaft und Geschichtsforschung (1977), S. 168-183.
Lapsin, Elke: Die Entwicklung der Fernverkehrswege nach Böhmen im südlichen, durch den Bergbau gekennzeichneten Freiburger Raum von der Mitte des 12. Jh. bis zum ausgehenden 15. Jh. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1989.
Lehmann, C[...]: Historischer Schauplatz und derer Merckwürdigkeiten im Meißnischen Ober-Ertzgebirge. Leipzig 1699.
Lippold, Felix: Werdau. Stadt und Land. Ein geographisches Siedlungsbild. Werdau 1938.
Löschburg, Winfried: Von Reiselust und Reiseleid. Eine Kulturgeschichte. 2. Aufl. Leipzig 1983.
Löwe, Ferdinand: Straßenbaukunde: Land- und Stadtstraßen. 2. Aufl. Wiesbaden 1906.
Loose, Walter: Messungsregister oder Tabellarische Anzeige von dem aufgefundenen Flächeninhalt der Baustätten und Gärten im Städtlein Naunhof. In: Naunhofer Heimatblatt 3 (1926), S. 9.
Lorenz, Christian G.: Die Stadt Grimma im Königreiche Sachsen. Leipzig 1856.

M

Manske, Dietrich-Jürgen: Das mittelalterliche und frühneuzeitliche Altwegenetz der südwestlichen Oberpfalz (Kreis Neumarkt). In: Die Oberpfalz – Mittler zwischen Zeiten und Räumen: Festschrift zum 33. Bayerischen Nordgautag in Berching. Red. Martin Dallmeier. Regensburg 2000, S. 45-63.
Meiche, Alfred: Wegenetz der alten Herrschaft Wildenstein. In: Über Berg und Tal 25 (1902) 10, S. 86-90.
Meiche, Alfred: Das älteste Straßennetz in Sachsen und den Grenzgebieten. [o. O.] 1935.
Metscher, Klaus und Walter Fellmann: Lipsia und Merkur. Leipzig und seine Messen. Leipzig 1990.
Mittler, Max: Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz. Zürich und München 1988.
Moser, Jana: Mit dem fünften Rad am Wagen. Historische Landesaufnahmen im sächsischen Raum. In: Sächsische Heimatblätter 52 (2006) 1, S. 63-68.
Moser, Jana: Der „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“. Planung und Zukunft. In: Sächsische Heimatblätter 52 (2006) 1, S. 75/76.
Mülle, Erich: Die Möglichkeit des Bestehens der Frankenstraße in vorkolonisatorischer Zeit. In: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 63 (1942), S. 13-25.
Müller, Heinz (Hrsg.): Burgenforschung aus Dresden. Berlin 1990.
Müller, Uwe: Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung. Der Chausseebau in der preußischen Provinz Sachsen und dem Herzogtum Braunschweig vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Berlin 2000 (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 57).
Müller, Wilhelm: An alten Straßen. Rastorte, Geleitstationen, Pferdedörfer. In: Archiv für Geschichte von Oberfranken 52 (1972), S. 187-253.
Museum für Ur- und Frühgeschichte (Hrsg.): Urgeschichte und Heimatforschung 24. Weimar 1987.

N

Needon, Richard: Alte Straßenzustände in sächsischen Städten. In: Wissenschaftliche Beilage der Leipziger Zeitung 1889, S. 417-419.

Niederstätter, Alois (Hrsg.): Stadt, Strom, Straße, Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft. Linz/Donau 2001 (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16).

O

Ökumenischer Pilgerweg e.V. (Hrsg.): Der ökumenische Pilgerweg durch Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. 3. Aufl. Weimar 2004.

Oettel, Gunter und Volker Dudeck (Hrsg.): 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346–1996. Bad Muskau 1997 (= Mitteilungen des Zittauer Geschichts- und Museumsvereins 25).

Ohler, Norbert: Reisen im Mittelalter. 2. Aufl. Düsseldorf und Zürich 2001.

Otto, Martin: Entwicklung der Post in Naunhof. In: Naunhofer Heimatblatt 9 (1926), S. 34.

P

Pätzold, Alexander: Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831. Halle 1916.

Pleinerová, Ivana: Zu Fragen der Beziehungen zwischen dem sächsischen Elbgebiet und dem Erzgebirgsvorland während der Aunjetitzer Kultur. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 59-63.

Plesl, Evžen: Der Zittauer Weg und seine Bedeutung für die Besiedlung Nordostböhmens in der Zeit der Lausitzer Urnenfelder. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 16/17 (1967), S. 93-103.

Preussker, Karl B.: Oberlausitzer Altertümer. 1. Beitrag. Görlitz 1828.

Q

Quitta, Hans: Zur Lage und Verbreitung der bandkeramischen Siedlungen im Leipziger Land. In: Zeitschrift für Archäologie 4 (1970), S. 155-176.

R

Rehbein, Elfriede: Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. München 1984.

Reingruber, Hans: Die Straßen Sachsens im Spiegel der Zeit. In: Die Sächsische Wirtschaft 29 (1938), S. 196-201.

Reißig, Beatrix: Beiträge zur Geschichte des Handels- und Warenverkehrs auf der Hohen Landstraße in den Wettinischen Landen bis ins 16. Jahrhundert. Borna und Leipzig 1938.

Rennau, M[...]: Der Landesgeometer Pfarrer Zürner (1679-1742) und seine Beziehungen zu Olbernhau und Sayda. In: Unsere Heimat. Halbmonats-Beilage des Erzgebirgischen General-Anzeigers 1930, Nr. 23 und 24.

Richter, Paul E. und Christian A. C. Krollmann (Hrsg.): Wilhelm Dilichs Federzeichnungen kursächsischer und meissnischer Ortschaften aus den Jahren 1626-1629. Dresden 1907 (= Schriften der Königlich Sächsischen Kommission für Geschichte 13).

Riesbeck, Johann K.: Briefe eines reisenden Franzosen über Deutschland. Hrsg. Jochen Golz. Berlin 1976.

Rippel, Johann K.: Methoden und Ergebnisse geographischer Wegforschung, dargestellt an Beispielen aus dem Gebiet zwischen Harz und Weser. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 22 (1958), S. 57-74.

Römer, [o.V.]: Staatsrecht und Statistik des Churfürstentums Sachsen. [o.O.] 1788.

Rühle, Siegfried: Postsäulen und Meilensteine. Dresden 1996.

Ruttkowski, Manfred: Altstraßen im Erzgebirge. Archäologische Denkmalinventarisierung Böhmischer Steige. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur Sächsischen Bodendenkmalpflege 33 (2002), S. 264-297.

S

- Sächsische Heimatblätter. Zeitschrift für Sächsische Geschichte, Denkmalpflege, Natur und Umwelt 52 (2006) 1.
- Scharfe, Martin: Die alte Straße. Fragmente. In: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. Hrsg. Hermann Bausinger, Klaus Beyer und Gottfried Korff. München 1991, S. 11-22.
- Scheiblich, Karl: Meißens Lage zu den ältesten Wegen. In: Über Berg und Tal 52 (1929) 5, S. 68-72.
- Scheiblich, Karl: Von alten Wegen rings um Dresden. Geschichtliche Wanderfahrten 2. Dresden 1930.
- Schiedlo, Ines: Die frühe verkehrsgeschichtliche Entwicklung im Kreis Schwarzenberg und die Stellung des böhmischen Steiges von Zwickau – Grünhain – Schlettau im Verhältnis zu den Fragen von Besiedlung und Bergbau. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1986.
- Schirmer, Uwe: Das Amt Grimma. Demographische, wirtschaftliche, und soziale Verhältnisse in einem kursächsischen Amt am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit. Beucha 1996.
- Schirmer, Uwe (Hrsg.): Sachsen 1763-1832. Zwischen Rétablissement und bürgerlichen Reformen. Beucha 1996 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 3).
- Schirmer, Uwe (Hrsg.): Sachsen im 17. Jahrhundert. Krise und Neubeginn. Beucha 1998 (= Schriftenreihe der Rudolf-Kötzschke-Gesellschaft 5).
- Schirmer, Uwe: Die wirtschaftlichen Wechsellagen im mitteldeutschen Raum (1480–1806). In: Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Hartmut Zwahr, Uwe Schirmer und Henning Steinführer. Beucha 2000, S. 293-330.
- Schlechte, Horst: Die Staatsreform in Kursachsen 1762–1763. Quellen zum kursächsischen Rétablissement nach dem Siebenjährigen Krieg. Berlin 1958.
- Schlesinger, Walter (Hrsg.): Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 8: Sachsen. Neudruck der 1. Aufl. von 1965. Stuttgart 1990.
- Schmidt, Paul: Die Straßen des Freistaates Sachsen, geographisch betrachtet. Borna und Leipzig 1935.
- Schönewälder, Karl F.: Die Hohe Landstraße durch die Oberlausitz. In: Neues Lausitzer Magazin 56 (1880), S. 342-368.
- Schönfeld, Peter: 800 Jahre Gahlenz. Gahlenz 1982.
- Schramm, Albert (Hrsg.): Die Drucke von Johann Zainer in Ulm. Leipzig 1923.
- Schröter, A[...]: Grimma und Umgebung in Wort und Bild. Chemnitz [o.J.]
- Schumann, August: Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungslexikon von Sachsen [...]. Zwickau 1819.
- Schurtz, Heinrich: Die Pässe des Erzgebirges. Leipzig 1891.
- Schwabenicky, Wolfgang: Historische Serie des Kreises Hainichen 4 – die Geschichte von Hainichen und Umgebung bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts. Hainichen 1988.
- Seeliger, E[...] A.: Geschichte der Stadt Löbau und ihrer Umgebung bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts. In: Neues Lausitzer Magazin 97 (1921), S. 88-172.
- Seeliger, E[...] A.: Straßen von Böhmen nach der Oberlausitz im Jahre 1741. In: Zittauer Geschichtsblätter 6 (1929), S. 35/36.
- Siebert, Rolf: Die Fernstraße zwischen Oker, Lappwald, Harz und Aller bis zum 9. Jahrhundert. Gab es eine frühmittelalterliche Süd-Nord-Fernstraße östlich der Oker? In: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte 82 (2001), S. 37-59.
- Simon, August: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart 1892.

- Simon, Klaus und Knut Hauswald: Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 37 (1995), S. 9-97.
- Sohl, Klaus (Hrsg.): Neues Leipzigisches Geschicht-Buch. Leipzig 1990.
- Speck, Artur: Sächsische Straßen in Verkehr und Landschaft. In: Das schöne Sachsen 5 (1935), S. 233-234.
- Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F. 12 (1953), S. 131-174.
- Stadt Leipzig, Stadtarchiv (Hrsg.): Leipzig im Kartenbild. Sonderband des Leipziger Kalenders. Leipzig 2001.
- Stams, Werner: Traditionslinien sächsischer Kartographie im 19. Jahrhundert. In: Vermessungstechnik 38 (1990), S. 379-383.
- Steinmüller, Herbert: Pöhl/i. V. Die Geschichte eines versunkenen Dorfes. Jocketa 2001.
- Stimmel, Eberhard: Verschwundene Distanzsäulen. In: Sächsische Heimatblätter 17 (1971) 6, S. 272-277.
- Störzel, Siegfried: Alte Poststraßen in unserer Heimat: Von Waldheim über Hartha nach Colditz. Döbelner Allgemeine 1999, S. [o.A.].
- Störzel, Siegfried: Ältestes Kartenbild von Hainichen (um 1590/1600). In: Gellertstadt-Bote Hainichen 16. November 2002, S. 9.
- Straube, Manfred: Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jh. In: Sächsische Heimatblätter 19 (1973) 4, S. 182-189.
- Straube, Manfred: Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jh. Unveröff. Habil. PH Leipzig 1981.

T

- Taute, Gustav: Die Naturbedingungen in ihrer Bedeutung für den Verkehr der Oberlausitz. Leipzig 1896.
- Treue, Wilhelm: Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte. München 1965.

U

- Ulbricht, Werner: Die Entstehung der Stadt Oederan – Vom Waldhufendorf zur Kleinstadt. Oederan 1990.
- Ulbricht, Werner: Links und rechts des Böhmensteigs. Das Hersfelder Lehen – wichtiger Begriff in der Geschichte dieser Gegend. In: Freie Presse, Ausgabe 29. November 1991. Beilage.
- Ulbricht, Werner: Die Paßstraßen des Erzgebirges, unter besonderer Berücksichtigung des „alten böhmischen Steiges“ von Leisnig nach Deutsch-Einsiedel. Unveröff. Manuskript. Oederan 1992.
- Unger, Manfred: Leipzig und die Via regia. In: Die Stadt als Kommunikationsraum. Hrsg. Helmut Bräuer und Elke Schlenkrich.. Beiträge zur Stadtgeschichte vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert. Festschrift für Karl Czok zum 75. Geburtstag. Leipzig 2001, S. 791-808.

V

- Via Storia, Zentrum für Verkehrsgeschichte (Hrsg.): Wege und Geschichte. Zeitschrift des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 1. 2002, 2. und 3. 2004.

W

- Walther, Hans: Zur Namenskunde und Siedlungsgeschichte Sachsens und Thüringens. Ausgewählte Beiträge 1953-1991. Leipzig 1993.

- Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis 8 (1901), S. 18-51.
- Wild, Erich: Der Handelsverkehr Mitteldeutschlands und seine Wege um 1500. In: Der Groß- und Außenhandel 13/14 (1943/44), S. 409-415 und 469-475.
- Wild, Erich: Die kursächsisch-ernestinischen Geleitsrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts. Unveröff. Manuskript.
- Winkler, H[...]: Von den Handelsstraßen früherer Zeiten. In: Sächsischer Staatsbeamtenbund 2 (1912), S. 305-307.
- Wißuwa, Renate: Die Entwicklung von Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage. Unveröff. Diss. PH Dresden 1987.
- Wißuwa, Renate: Zum Stand der Erforschung mittelalterlicher Steige und Straßen in Sachsen. In: Burgenforschung aus Sachsen 11 (1998), S. 56-73.
- Witzsch, Richard: Der rote Hirsch zu Hainichen. In: Hainichener Heimatblätter 9 (1939), S. 2.
- Wustmann, Gustav: Geschichte der Stadt Leipzig. Leipzig 1905.

Z

- Zahn, Katrin: Der Verlauf der Neiße-Talrand-Straße zwischen Rothenburg und Zittau und ihre Bedeutung für das Zittauer Land. Unveröff. Diplomarbeit. PH Dresden 1981.
- Zühlke, Dietrich (Bearb.): Um Olbernhau und Seiffen. Ergebnisse der heimatkundlichen Bestandsaufnahme in den Gebieten von Zöblitz, Olbernhau, Neuwermsdorf und Rübenau. Berlin 1985 (= Werte unserer Heimat 43).
- Zwahr, Hartmut, Schirmer, Uwe und Henning Steinführer (Hrsg.): Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag. Beucha 2000.

Atlanten und Atlaskarten

- Asmus, Walter, Kunz, Andreas und Ingwer E. Momsen (Hrsg.): Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert. Neumünster 1995 (= Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins 25).
- Bach, E[...]: Heer- und Handelsstraßen um 1500. Kartenblatt 40 zum Atlas des Saale und mittleren Elbegebietes. 2. völlig neu bearb. Aufl. des Werkes Mitteldeutscher Heimatatlas. 3. Teil. Hrsg. Otto Schlüter und Oskar August. Leipzig 1961.
- Blaschke, Karlheinz: Das Städtewesen vom 12. bis 19. Jahrhundert. Karte B II 6 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2003.
- Bönisch, Fritz: Die erste kursächsische Landesaufnahme. Beiheft zu den Karten H 4.1. und H 4.2. des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2005.
- Brunner, Hans: Die Sächsische Landesaufnahme von 1780 bis 1825. Beiheft zu den Karten H 12.1. und H 12.2. des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2005.
- Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka: Hansische Handelsstraßen. 1. Atlas. Köln und Graz 1962 (= Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte N.F. XIII (1967) 1-3).
- Hirschfelder, Gunther: Kölner Fernhandel im Spätmittelalter. Karte und Beiheft 7.7. zum Geschichtlichen Atlas der Rheinlande. Hrsg. Franz Irsigler und Günter Löffler. Köln 1996 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).
- Irsigler, Franz¹⁰⁸⁵, Löffler, Günter¹⁰⁸⁶ und Rudolf Straßer¹⁰⁸⁷ (Hrsg.): Geschichtlicher Atlas der Rheinlande. Köln 1982-2004, Bonn ab 2004 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).
- Kommission für bayerische Landesgeschichte bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Historischer Atlas von Bayern. Kallmünz ab 1950.
- Pfeiffer, Friedrich: Transitzölle 1000-1500. Karte und Beiheft 7.10. zum Geschichtlichen Atlas der Rheinlande. Hrsg. Franz Irsigler und Günter Löffler. Köln 2000 (= Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde N.F. XII. Abt. 1a-b).
- Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen (Hrsg.): Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Leipzig und Dresden ab 1995.¹⁰⁸⁸
- Schlüter, Otto und Oskar August (Hrsg.): Atlas des Saale- und mittleren Elbegebietes. 2. völlig neu bearbeitete Aufl. des Werkes Mitteldeutscher Heimatatlas. Teile 1 (Karten 1-22), 2 (Karten 23-39) und 3 (Karten 40-56). Leipzig 1958-1961.
- Speck, Artur (1953): Verkehrsstraßen in Sachsen bis zum Jahre 1500. Kartenbeilage zum Beitrag Speck, Artur: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetz. In: Wissenschaftliche Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Länderkunde N.F.12 (1953), S. 131-174.
- Stams, Werner: Postkarte von dem Königreich Sachsen, 1825. Beiheft zur Karte H 16 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wis-

¹⁰⁸⁵ 1. bis 6., ab 7. Lieferung.

¹⁰⁸⁶ 3. und 4. Lieferung.

¹⁰⁸⁷ 5. und 6. Lieferung.

¹⁰⁸⁸ Ab 1992 wurde die Arbeitsstelle „Historischer Atlas von Sachsen“ bei der Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig eingerichtet, 1995 erfolgte die Umbenennung des Atlaswerkes in „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“.

senschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 1998.

Stams, Werner: Die erste kursächsische Landesaufnahme. Karten H 4.1 und H 4.2 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Hrsg. Sächsische Akademie der Wissenschaften zu Leipzig in Verbindung mit dem Landesvermessungsamt Sachsen. Leipzig und Dresden 2003.

Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen. Kartenbeilage zum Beitrag: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis 8 (1901), S. 18-51.

Wustmann, Gustav: Leipzig durch drei Jahrhunderte. Ein Atlas zur Geschichte des Leipziger Stadtbildes im 16., 17. und 18. Jahrhundert. Leipzig 1891.

Quellenverzeichnis

Historische Atlanten, Karten, Pläne, Ansichten

- Dilich, Wilhelm: Stadtansicht Hartha. Um 1628.
Dilich, Wilhelm: Stadtansicht Leisnig. Um 1629.
Dilich, Wilhelm: Stadtansicht Grimma. Um 1630.
Kamprad, D[...]: Plan von Leisnig. 1753.
Oberreit, Jakob A. H.: Topographischer Atlas des Königreichs Sachsen. Dresden 1836-1860.
Öder, Matthias.: Ältester Sächsischer Atlas, ca. 1586-1614. Hrsg. S[...] Ruge. Dresden 1882.
Schenk, Peter: Atlas Saxonicus novus. Leipzig 1730.
Schreibern, J[ohann] G.: Neue Reise-Charte durch Sachsen zu bequemen Gebrauch. Leipzig [um 1720].
Seutter, Matthäus: Amt Leipzig. [o.O.] um 1750.
Streit, F. W.: Topographisch-militärischer Atlas von dem Königreiche Sachsen und den Besitzungen der Fürsten von Anhalt in 27 Blättern. Weimar 1812.
Zürner, Adam F.: NEUE CHUR SAECHSISCHE POST CHARTE [...]. 1. Ausgabe [Dresden 1718].
Zürner, Adam F.: Atlas Augusteus der Chursächsischen Lande. Amsterdam 1756.

Quellensammlungen und Chroniken

- Bönhoff, Leo (Hrsg.): Die Kriechchronik. Sachsen mit Erzgebirge: nach dem Original der „Deutschen Kriechchronik“ des Erzgebirgschronisten des 17. Jahrhunderts Magister Christian Lehmann, 1916. Scheibenberg 1998.
Codex Augusteus oder neu vermehrtes Corpus juris Saxonici, worinnen die in dem Churfürstenthum Sachsen und darzu gehörenden Landen, auch denen Marggrafenthümern Ober- und Nieder-Lausitz publicirte und ergangene Constitutiones, Decisiones, Mandata und Verordnungen enthalten. 1 (1724)-Fortsetzung 3,2 (1824).
Codex diplomaticus Saxoniae Regiae II, 1 Urkunden des Hochstifts Meissen (962-1356). Leipzig 1864.
Ebel, Friedrich (Hrsg.): Sachsenspiegel. Landrecht und Lehnrecht von Eike von Repgow. Nachdruck. Stuttgart 1999.
Mildenstein, Eduard von: Chronik der Stadt Leisnig. Leisnig 1857.
Sächsisches Denkmalschutzgesetz. Teil 1: Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen vom 3. März 1993.
Schellenberg, F[...] (Bearb.): Chronik der Stadt Leisnig und ihrer Umgebung. Leisnig 1842.
Schramm, Carl C[...]: Saxonia monumentis Viarum illustrata. Von denen Wege-Weisern, Armen- und Meilen-Säulen. Wittenberg 1726.
Schulze, H[...]: Chronik der Stadt Naunhof und Umgebung. Naunhof 1898.
Staberoh, Gottlob D.: Chronik der Stadt Oederan. Oederan 1847.
Thietmar von Merseburg: Chronik. Bearb. M[...] Laurent, 2. Aufl. J[...] Strebitzki, mit Berichtigungen von W[...]Wattenbach. In: Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit. 2. Gesamtausgabe. Band XXXIX der Dykschen Buchhandlung. Leipzig 1892.

Ungedruckte Quellen

Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden

12804 Nachlässe

Nachlass Erich Wild.

10051 Kreisämter

Kreisamt Freiberg Nr. 921.

10036 Finanzarchiv

Rep. XLI Gen. 4, Loc. 34 324, Die auf das Generale vom 11. August und 29. September 1703 wegen derer diese Haupt-, Land- und Saltz-Straßen im Churfürstenthum Sachsen eingelaufenen Berichte, 1703.

Rep. XLI Gen. 13a, Loc. 34 324, Derer Rätthe in Städten Befugnis wegen des Pflaster-Gleites oder Wegepfennigs, 1692-1717, Vol. I.

Rep. XLI Gen. 14, Loc. 34 324, Die durch das Churfürstenthum Sachsen und dessen Ämtern lauffenden Landstraßen, wie solche auff gnädigen Befehl d. a. Dresden am 15. Seprtr. 1691 von jedes Orths Beamten angegeben worden, 1691.

Rep. XLI Gen. 16, Loc. 34 324, Specification derer im Churfürstenthum Sachsen befindlichen Städte, Städtlein und Flecken und was jeden Orths an Wege- oder Pflaster-Gleithe erhoben wird, 1707-1715.

Rep. XLI Gen. 17, Loc. 34 324, Die eingegangenen Straßen, Brücken, Dämme und Wege des Churfürstenthums Sachsen und deren Reparatur, o.A., Vol. I.

Rep. XLI Gen. 59, Loc. 34 326, Die an die Straßen des Churfürstenthums Sachsen geordneten höltzernen Säulen und Wegweiser mit gewissen Armen, o.A.

Rep. XLI Gen. 65, Loc. 34 326, Die ordentliche böhmische Landstraße über Reizenhain und Marienberg nach Leipzig. o.A.

Rep. XLI Gen. 75, Loc. 34 326, Verzeichniß der sämtlichen auf Leipzig zugehenden Heer- und Landstraßen nebst Bericht wegen der Crentz-Straße durch die Stadt Erfurth und Nürnberg in die Sechstädte, 1653.

Rep. XLI Gen. 93, Loc. 34 329, Die Renovation derer [...] sowohl auf den Leipziger Stapel eingerichteten, des andern hergebrachten alten Heer- und Landstraßen ergangenen Mandaten und Generalien und was dene mehr anhängig, 1755.

Rep. XLI Gen. 149, Loc. 34 331, Die in dem Churfürstenthum Sachsen bekannten und von denen Beamten anno 1691 angegebenen Landstraßen, 1691.

Rep. XLI Gen. 151, Loc. 34 331, General-Acta, worinnen die in den Straßen-Bau-Sachen de dato 21. Marty 1629 bis ad annum 1762 ergangenen Generalien und andere hierzu gehörigen Nachrichten sich befinden, [...], 1629-1762.

Rep. XLI Gen. 152, Loc. 34 331, Die Setzung der steinernen Distanz-, Post- und Meilen-Säulen auch hölzerner Wegweiser im vormaligen Churfürstenthum Sachsen, 1721-1724.

Rep. XLI Gen. 173, Loc. 34 333, Die von denen Beamten im Lande erlangten und eingeschickten Verzeichnungen, wie die Landstraßen von Ambt zu Ambte in den churfürstl. sächs. Landen gehen, und welche nach denen Ambtsbüchern und andern Documenten dafür gehalten worden, 1691.

Rep. XLI Gen. 197c, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1784, Vol. III.

Rep. XLI Gen. 197d, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1785, Vol. IV.

- Rep. XLI Gen. 197e, Loc. 34 379, Die jährlichen Anzeigen über die Wegebesserungen bey dem Straßen- und Uferbauwesen, 1786, Vol. V.
- Rep. XLI Gen. 255a, Loc. 34 386, Die in ohnmaßgeblichen Vorschlag gebrachte neue Einrichtung bey dem Straßenbau in hiesigem Lande,jenige die hirzu anzustellenden Personen und deren rechte Gehalt und Zulagen, 1763, Vol. I.
- Rep. XLI Gen. 255b-d, Loc. 34 386, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1766-1779, Vol. II, III, IV.
- Rep. XLI Gen. 255e, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1780-1786, Vol. V.
- Rep. XLI Gen. 255f, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1787-1792, Vol. VI.
- Rep. XLI Gen. 255g, Loc. 34 387, Die nach erfolgter neuer Einrichtung des Straßenbauwesens in hiesigem Lande getroffenen Festlegungen deren Erhaltungen sammt denen hierzu ausgesetzten Geldkosten, 1793-1810, Vol. VII.
- Rep. XLI Gen. 480, Loc. 34 567, Zusammenstellung des Geschichtlichen des Straßenbauwesens in Sachsen.
- Rep. XXXI Litt. W, Loc. 35 692 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post und Distanzsäulen bei der Stadt Waldheim, 1723.
- Rep. XXXI Litt. L, Loc. 35 584, Post- und Distanzsäulen, um 1720.
- Rep. XXXI Litt. O, Loc. 35 623 Nr. 2, Anschaffung und Aufrichtung der steinernen Post- und Distanzsäulen der Stadt Oederan, 1725.

10026 Geheimes Kabinett

- Rep. XLI, Loc. 509, Straßenbau in den kurfürstlich sächsischen alten Kur- und Erblanden, o.A., Vol. I.
- Rep. XLI, Loc. 13 545, Conv. 16 A, Briefwechsel Fritschs mit Brühl, Landesrestauration, o.A.
- Rep. XLI, Loc. 13 547, Conv. 34 Nr. 1, Innere Angelegenheiten, Landesrestauration, o.A.

12884 Sammlung Karten, Pläne, Risse

- Öder-Zimmermann, Die erste Landesvermessung des Kurstaates Sachsen (1586-1607) [Makro] Nr. 668-701.
- Sächsische Meilenblätter Dresdner Exemplar – Meilenblatt und Beilage [Makro]Nr. 19, 28, 42, 43, 62, 81, 98, 120, 146, 147, 170, 184, 195, 220, 246, 273, 301, 328, 351, 371.

Sächsisches Staatsarchiv, Staatsarchiv Leipzig

20008 Amt Grimma

- Nr. 338, Mandate, 1753-1825.
- Nr. 348, Grimma Muldebrücke, 1700-1704.

20009 Amt Leipzig

- Nr. 5176, Verzeichnis der Grenzpunkte in Ordnung zu haltender Ausfallstraßen durch den Rat der Stadt Leipzig, 1619-1792.
- Nr. 5179, Straßenbauwesen, 1765-1819.
- Nr. 5180, Straßen- und Wegebesserung im Amtsbezirk Leipzig, 1694-1705.
- Nr. 5183, Besserung der Straßen des Amtsbezirkes Leipzig, 1704-1727.

- Nr. 5187, Verträge mit den Pächtern über Erhaltung der gebesserten Straßen, 1707-1715.
Nr. 5188, Straßenbauwesen, 1737-1739.
Nr. 5197, Straßenbauwesen, 1765-1819.
Nr. 5204, Verzeichnis der im Amtsbezirk gelegenen Heer-, Land-, Post- und Gemeindestraßen, 1794.
Nr. 5261, Beschwerden von Einwohnern zu Stötteritz wegen angeordneter Straßenausbesserung ihres Ortes, 1728-1738.

20010 Amt Leisnig

- Nr. 2299, Straßen- und Wegebesserung, Setzung neuer Säulen und Wegweiser, 1699-1724.
Nr. 2300, Leisniger Brückenbau, 1660-1672.
Nr. 2302, Befohlene Besserung der Wege und Landstraßen, 1688-1702.
Nr. 2323, Reparatur der Muldenbrücke zu Leisnig und hierzu geleisteter Beitrag der Kirche,
Nr. 2333, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1741-1745.
Nr. 2334, Straßenbesserung im Amtsbezirk, 1731/1732.
Nr. 2399, Ergangener Befehl und Bericht über den Leisniger Brückenbau, 1589.
Nr. 2404, Angeordnete Einrichtung des Straßenwesens, 1738-1740.
Nr. 2406, Beitrag der Kirche zum Brückenbau in Leisnig, 1694.
Nr. 2409, Straßensachen sowie Setzen von Post- und Distanzsäulen im Amtsbezirk, 1721-1748.
Nr. 2410, Auszug aus den Rechnungen für Reparatur der Muldebrücke zu Leisnig, 1589 und 1608.
Nr. 2557, Straßenbau im Amtsbezirk, 1765-1816.
Nr. 3496, Straßenbau im Amtsbezirk, 1781-1785, Bl. 17-21.
Nr. 3603, Berichte über Wegeangelegenheiten, 1714-1801.

20017 Amt Rochlitz

- Nr. 670, Beschwerde des Straßeninspektors Schmalixen über verweigerte Straßenbaudienste der Geringswalder und Waldheimer Dörfer, 1746.
Nr. 830, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1738/1739.
Nr. 881, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1742-1746.
Nr. 1098, Gesuch von Straßenmeister Adam Andreas Schuricht um Auftrag zur Ausbesserung der Waldheimer Straße, 1730/1731.
Nr. 1247, Bau und Besserung der Straßen im Amtsbezirk, 1739-1742.
Nr. 2347, Im Gasthof zum „Goldenen Schwan“ in Hartha zurückgelassene Mobilien des flüchtigen Pferdehändlers Schmidt aus Rotha, 1749/1750.
Nr. 2426, Von den Waldheimer Dorfschaften geforderte Einteilung der Dienstleistungen für den Straßenbau, 1774-1776.
Nr. 2758, Anlegung und Verkauf von Gasthöfen, 1700-1830.
Nr. 4078, Straßenbesserung im Amtsbezirk Rochlitz, o. A.

Sächsisches Staatsarchiv, Bergarchiv Freiberg

40044 Generalrisse

Freiberger Exemplar der Sächsischen Meilenblätter. Originale und Makrofiche.

Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar

Dienstbibliothek, Studien zur Wirtschaftsgeschichte Mitteldeutschlands in der Zeit des Frühkapitalismus, 305/2004: Wild, Erich (Bearb.): Die kursächsisch-ernestinischen Geleitsrechnungen des 15. und 16. Jahrhunderts. Unveröff. Manuskript.

Staatsbibliothek Berlin – Stiftung Preußischer Kulturbesitz

Kartenabteilung, M 14433 und M 14433/1: Berliner Exemplar der sächsischen Meilenblätter. Originale und Kopien.

Stadtarchiv Hainichen

Stadtarchiv Hainichen 1015 EA v. 45.
Stadtarchiv Hainichen Nr. 214 und 227.
Stadtarchiv Hainichen O Chronik Riechberg 1061.

Stadtverwaltung Hartha, Archiv

Flurkarte Hartha um 1820.

Stadtarchiv Leipzig

Tit. XXIX Nr. 2, Die Besserung der Straßen und Wege.
Tit. XXIX Nr. 3, Die Halt- und Bauung der ordentlichen Heerstraßen.
Tit. XXIX Nr. 16, Die in Antrag gekommene Wiederherstellung der um die hiesige Stadt gelegenen sehr schadhafft gewordenen Steindämme, und was dem anhängig.
GH Pomßen Nr. 435, Naunhofer Gasthof.
Kartensammlung, RRA (F) Nr. 81, Mayer, Jacob: Grundriß E.E. und Hochweisen Raths der Stadt Leipzig Weichbildes, [...]. 1675.

Stadtarchiv Leisnig

Öder, Matthias: Leisnig, Grundriss. 1592/93.
Plan „Neu angerichtetes Gehege im Amt Leisnig“. 1597.
Trenckmann, Paul: Stadtplan Leisnig nach 1732.

Stadtarchiv Naunhof

Stadtarchiv Naunhof E, XV, 7 IV, Wiedererrichtung Gasthof „Goldener Stern“, 1727.
Stadtarchiv Naunhof: Schock-Steuer-Cataster von 1822.

Stadtarchiv Oederan

Stadtplan von Oederan 1813.
Kirchenregister Frankenstein.

Stadtverwaltung Waldheim, Archiv

Stadt-Plan von Waldheim 1885. Zu W. Schoppe's Adressbuch von Waldheim gehörig.
Weissker Annalen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Forschungsrichtung „Verkehrswegeforschung – inhaltliche Vorteile“	21
Abbildung 2	Zweirädriger Karren	85
Abbildung 3	Vierrädriger Lastwagen	85
Abbildung 4	Messeverkehr vor dem Grimmaischen Tor	87
Abbildung 5	Postkutsche	88
Abbildung 6	Hohe Heer-, Stapel- und Landstraßen um Leipzig	104
Abbildung 7	Seifertshain, Viertelmeilenstein	106
Abbildung 8	Naunhof, ehemaliger Gasthof an Marktostseite	108
Abbildung 9	Grimma, Postdistanzsäule (Große Säule)	111
Abbildung 10	Grimma, 1730 mit Pöppelmannbrücke	113
Abbildung 11	Grimma, Pöppelmannbrücke 2006, zerstört Auguthochwasser 2002	113
Abbildung 12	Ehemaliger Gasthof „Strohschenke“ südlich von Zschoppach	116
Abbildung 13	Leisnig, ehemaliger Gasthof „Die Schenke“ an der Muldebrücke	119
Abbildung 14	Leisnig, Postdistanzsäule (Große Säule) am Lindenplatz	120
Abbildung 15	Hartha, Hotel „Zum Schwan“	122
Abbildung 16	Flemmingen, Gasthof „Flemmingener Hof“	122
Abbildung 17	Hartha, Halbmeilensäule	123
Abbildung 18	Waldheim, Postdistanzsäule (Große Säule)	126
Abbildung 19	Gasthof „Zum Trompeter“	127
Abbildung 20	Gasthof „Zum Trompeter“, Inschriftentafel	127
Abbildung 21	Ehemaliger Gasthof „Quirl“	128
Abbildung 22	Gasthof „Juchhö“	128
Abbildung 23	Hainichen, ehemaliger Gasthof „Goldener Löwe“	130
Abbildung 24	Standort des ehemaligen Gasthofs „Zur Grünen Tanne“, heute Standort „Räuberschänke“	132
Abbildung 25	Stadtplan Oederan 1813	135
Abbildung 26	Oederan, Halbmeilensäule	136
Abbildung 27	Verlauf des Beispielstraßenzuges nach Großwaltersdorf	137
Abbildung 28	Sayda, ehemaliges Johannishospital	140
Abbildung 29	Inventarisierte Altstraßenreste Böhmischer Steig Sayda – Neuhausen	142
Abbildung 30	Historische Säulenarten des Postwesens	177
Abbildung 31	Querschnitt eines Straßenkörpers	243

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts	9
Tabelle 2	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens von Beginn des 20. Jahrhunderts bis in die 1930er Jahre	10
Tabelle 3	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1940er- und 1950er-Jahre	12
Tabelle 4	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1960er-Jahre	12
Tabelle 5	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1970er-Jahre	13
Tabelle 6	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens der 1980er-Jahre	14
Tabelle 7	Beiträge zur historisch-geographischen Verkehrswegeforschung Sachsens von den 1990er-Jahren bis zur Gegenwart	18
Tabelle 8	Klassifikation historischer Landverkehrswege (nach Denecke).....	28
Tabelle 9	Klassifikation historischer Landverkehrswege (nach Wißuwa).....	29
Tabelle 10	Begriffsnutzung „Straße und Weg“ in den ausgewerteten Sächsischen Meilenblättern und deren Beilagen	35
Tabelle 11	Inventarisierungsleitfaden	38
Tabelle 12	Beispielstraßenzug: Städte und Teilstraßenzüge.....	39
Tabelle 13	Inhalte der Meilenblattbeilagen bezüglich des Beispielstraßenzuges	46
Tabelle 14	Inhalte der genutzten Meilenblattbeilagen bezüglich der Landverkehrswege..	47
Tabelle 15	Vergleich Entwicklungsstand Kurfürstentum Brandenburg unter Friedrich Wilhelm und Kurfürstentum Sachsen unter Johann Georg II.	63
Tabelle 16	Hauptentwicklungstendenzen in Wirtschaft und Straßenwesen im Zeitraum von 1611 bis 1733	80
Tabelle 17	Hauptentwicklungstendenzen in Wirtschaft und Straßenwesen im Zeitraum von 1733 bis 1827	81
Tabelle 18	Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1784	205
Tabelle 19	Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1785	206
Tabelle 20	Instandsetzungs- bzw. Baumaßnahmen am Beispielstraßenzug 1786	206
Tabelle 21	Übersicht über die Hauptaufgaben der Straßenkommission und der beim Straßenbau angestellten Diener	223
Tabelle 22	Kopfbogen eines Straßenbereiterformulars	250

Abkürzungsverzeichnis

(Inhalt: Abkürzungen aus Verfassertext und Zitaten)

a. a. O.	am angegeben Ort
ao.	anno
AR	Augustus Rex
Aufl.	Auflage
betr.	betreffend
Bl.	Blatt
bzw.	beziehungsweise
cm	Zentimeter
Diss.	Dissertation
gedr.	gedruckt
E. E.	Euer Ehrwürdiger
entst.	entstandenen
etc.	et cetera
Eur.	Eurer
e. V.	eingetragener Verein
folg.	folgende
GAS	Grundmaterialien der Altstraßenforschung Sachsens
geb.	geboren
Gl./gl.	Gulden
Gr./gr.	Groschen
GVBl	Gesetzverordnungsblatt
heut.	heutige
Hrsg.	Herausgeber
HTSA	Historisch-topographische Altstraßenaufnahme Sachsens
i. Br.	im Breisgau
i. d. R.	in der Regel
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Jan.	Januar
jew.	jeweiligen
k. A.	keine Angabe
km	Kilometer
Königl./Kgl.	Königlichen
kursächs.	kursächsisch
L.	Länge
m	Meter

ma.	mittelalterlich
Maj.	Majestät
Neuausg.	Neuausgabe
Neudr.	Neudruck
Nr.	Nummer
nw	nordwestlich
o. A.	ohne Angabe
o. D.	ohne Datum
o. O.	ohne Ort
o. V.	ohne Vorname
ö	östlich
Pf.	Pfennige
PH	Pädagogische Hochschule
S.	Seite
s.	siehe
s/sdl.	südlich
Sept.	September
Sp.	Spalte
T.	Tiefe
t	Tonnen
Th.	Taler
Th. L.	Tor Leipzig/Leipziger Tor
TK	Topographische Karte
TU	Technische Universität
unveränd.	unverändert
unveröff.	unveröffentlicht
usw.	und so weiter
v.	von
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
w	westlich
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
zw.	zwischen

Lebenslauf

Name: Frauke Gränitz

Geburtstag: 30.06.1971

Geburtsort: Karl-Marx-Stadt jetzt Chemnitz

Schulbildung: 1978 bis 1988 POS in Frankenberg
1988 bis 1990 EOS in Frankenberg

Schulabschluss: Allgemeine Hochschulreife

Studium: 1990 bis 1995 Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Fächer: Geschichte, Historische Hilfswissenschaften, Germanistik

Studienabschluss: 1995 als Historikerin (M. A.)

Praktika: 1991 Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, Museum Frankenberg
1993 Stadtgeschichtliches Museum Leipzig
1994 Stadtgeschichtliches Museum Leipzig
1995 Allgemeines Förder- und Bildungswerk Chemnitz
1995 Schloss Sachsenburg

Berufstätigkeit: 1995 bis 2003, 2006 Institut für Länderkunde e.V., Leipzig
2003 Wissenschaftliche Zuarbeit: Projekt „Der Ökumenische Pilgerweg“
2004 Redaktion/Lektorat: Schülermaterial „Leipzig im Jahr 1933“
2005 Projektpraktikum: „Portal zur Geschichte der Stadt Gandersheim“
2005/2006
Freies Lektorat

Lehraufträge: 2000 Universität Leipzig, Institut für Geographie
2002 Universität Leipzig, Historisches Seminar

Leipzig, den 09. Oktober 2006

Erklärung

Die vorliegende Dissertation wurde selbstständig, ohne unzulässige Hilfe und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken wurden als solche kenntlich gemacht.

Die vorliegende Dissertation wurde weder im Inland noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde zum Zwecke einer Promotion oder eines anderen Prüfungsverfahrens vorgelegt und in ihrer Gesamtheit noch nicht veröffentlicht.

Die Verfasserin hat zuvor an keiner Hochschule des In- und Auslands einen Antrag auf Promotion gestellt.

Leipzig, im Oktober 2006

Frauke Gränitz