

**»Handels- und Kulturroute Via Regia  
Grundlage der Entstehung der Handelsstadt Leipzig«**  
*Prof. Manfred Straube, Leipzig*

## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

Ich möchte Ihnen die Bedeutung der via regia näher bringen, der einzigen Handelsstraße, die aus dem deutschen Reich, d.h. von Mitteleuropa nach Mittel-Osteuropa und in Gegenrichtung führte, konkret etwa von Krakau bis in das Rhein-Main-Gebiet und in die Niederlande.

Sie machte erst eine Verzahnung der wirtschaftlichen Potenzen möglich und brachte eine europaweite Arbeitsteilung in Gang. Beim Ausbau dieser Straße und ihrer Weiterführung nach Osten spielen die Städte Erfurt, Naumburg und Leipzig eine entscheidende Rolle. Selbstverständlich wurden auf ihr und durch sie – wie auf allen Straßen – nicht nur Waren hin und her transportiert, sondern zugleich entwickeln sich die Straßen zu wichtigen Transferlinien für den kulturellen Austausch. Nur in diesem Sinne kann auch davon gesprochen werden, dass die via regia ein Bestandteil einer Kulturstraße ist, die von weit aus dem Osten bis nach Santiago de Compostela führt.

Um hier zu konkreten Aussagen kommen zu können, bedarf es noch umfassender Untersuchungen, wobei bereits jetzt wohl festgestellt werden kann, dass die Ergebnisse nicht messbar sein werden. Weitgehend nachweisbar ist jedoch, dass diese Straßen auch für militärische Zwecke genutzt wurden.

- Straßen entstehen durch wirtschaftliche Notwendigkeiten zum Austausch von Gütern zwischen Produktionszentren und Konsumtionszentren, d.h. ihre Bedeutung steht im engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung in den verschiedenen Regionen.
- daraus erklärt sich, dass die Straßenverbindungen innerhalb West- und Zentraleuropas schon im frühen Mittelalter infolge der bis in die Römerzeit zurückreichenden gemeinsamen Geschichte außerordentlich eng waren und wesentlich zum wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung beitrugen.
- demgegenüber gab es erst im 10. Jahrhundert Beziehungen nach Mitteleuropa, allerdings bei einer sehr geringen allgemeinen Mobilität; von einer quantitativ hohen Nutzung der Straßen kann nicht die Rede sein, wie eigentlich auch der Begriff »Straße« unangemessen ist.
- eine »Hohe Straße« zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und dem schlesisch-polnischen Raum ist zuerst 983 urkundlich belegt, seit 1252 wird sie als »strata regia« bezeichnet als Hinweis auf ihre verfassungsrechtliche Sonderstellung unter königlichem Schutz. Ausgangs- oder Endpunkte waren Frankfurt am Main und Breslau.
- Sachsenspiegel – »koniges strate« → Zitat

die Straße führte in West-Ost-Richtung von Frankfurt am Main über Hanau – Gelnhausen – Bad Soden-Salmünster – Steinau – Schlüchtern – Fulda – Hünfeld – Rusdorf/Buttlar – Vacha – Marksuhl – Förtha – Eisenach (oder Frankfurt am

## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

Main – Friedberg – Alsfeld – Breitenbach – Hersfeld – Berka – Eisenach) – Gotha–  
Buttelstedt – Eckardtsberga – Rudersdorf – Bad Kösen - Schulpforta – Naumburg  
– Weißenfels – Lützen nach Leipzig, von dort weiter nach Eilenburg oder Grimma  
Oschatz – Großenhain – Königsbrück – Kamenz – Bautzen – Görlitz – Lauban  
(Luban) – Naumburg (Nowogrodziec) – Bunzlau (Boleslawiec) – Haynau (Chojnow)  
– Liegnitz (Legnica) – Breslau (Wroclaw) – Brieg (Brzeg) – Oppeln (Opole) –  
Beuthen (Bytom) – Olkusz nach Krakau.

Als wichtige Handelsstraße führte die westliche Fortsetzung von Frankfurt am Main  
nach Brügge über – Limburg – Altenkirchen – Köln – Aachen – Maastricht – Löwen  
– Gent.

*Der wirtschaftlichen Entwicklung folgend, gab es zahlreiche bedeutende Kreuzungsstraßen  
bzw. Abzweigungen von der via regia, die auch den Handelsverkehr dieser Ost-West-Verbindung  
aufnahmen bzw. ihr zuführten. So ging z.B. eine wichtige Handelsstraße ab von Eisenach über  
Creuzburg – Waldkappel – Kassel – Korbach bzw. Eisenach – Marburg nach Köln; im  
Einzugsgebiet von Leipzig war es z.B. möglich, die Zwickauer Mulde bei Eilenburg oder bei  
Grimma zu durchqueren. Zu bestimmten Zeiten konnte auch die Straße über Wurzen genutzt  
werden. In Oschatz vereinigten sich dann die Straßen wieder.*

- die via regia wurde mehrfach von anderen Straßen gekreuzt, so von der via imperii, der Straße, die »ins Reich« führte, d.h. von Leipzig nach Nürnberg, und der »Kreuzstraße«, die in Erfurt, aus dem hansischen Raum kommend, auf die via regia traf, und über den Thüringer Wald und Bamberg ebenfalls nach Nürnberg führte. Selbstverständlich ist dabei stets auch an die jeweiligen Gegenrichtungen zu denken, d.h. nicht nur West-Ost-, sondern auch Ost-West-Handelsverkehr.

### Leipzig und die via regia

- schriftliche Nachrichten über den frühen Verlauf einer Handelsstraße nach bzw. durch Leipzig sind nicht überliefert, Kenntnisse sind allein Ergebnisse archäologischer Forschungen, die wiederum nicht immer ausreichen für gesicherte Erkenntnisse. Hinzu kommt, dass die Archäologie in städtischen Bereichen nur in recht begrenzten Arealen möglich ist.
- etwa um 500 entstand ein erster (slawischer) Markt im Bereich des heutigen Richard-Wagner-Platzes, mit Wegeverbindungen im Verlauf des heutigen Brühls, zugleich gekreuzt von einer Nord-Süd-Verbindung (Slawische Besiedlung etwa 7. bis ins 10. Jahrhundert).
- westlich des Richard-Wagner-Platzes, an der Hainstraße und an der Katharinenstraße entstanden bis in die Mitte des 12. Jahrhunderts Kaufmannssiedlungen, die auch den innerstädtischen Straßenverlauf veränderten.

- schriftliche Überlieferungen beginnen mit einer Nachricht von 1015, nach der neben einer slawischen Siedlung eine urbs Libzi (der Ort bei den Linden) errichtet wurde.
- etwa 150 Jahre später, etwa um die Mitte des 12. Jahrhunderts, entwickelte sich in Leipzig ein überörtlicher Markt, wie der sog. Stadtbrief (um 1156 und 1170) beweist, nach dem im Umkreis von einer Meile kein der Stadt schädlicher Markt abgehalten werden durfte.  
(Um eine Zeitvorstellung zu gewinnen auch über die kulturellen Dimensionen: es ist die Zeit der Roswitha von Gandersheim, die etwa zur gleichen Zeit ihre Werke niederschrieb).
- möglicherweise im Zusammenhang damit steht die Entscheidung des Grafen Graf Konrad von Wettin (1127 – 1156), die Salzstraße von Halle nach Böhmen und Polen – die bisher nördlich bei Taucha an der Stadt vorbeiführte -, durch Leipzig zu leiten und in der Stadt eine Salzniederlage einzurichten.
- in der Folge wurde in der Nähe der Nikolaikirche (Nikolaus ist der Schutzheilige der Kaufleute) eine Kaufmannssiedlung errichtet und mit der Verschiebung der Nord-Süd-Straße auch die Kreuzung der beiden Fernstraßen nach Osten verlegt; die neue West-Ost-Straße entsprach vom Richard-Wagner-Platz dem Verlauf der heutigen Hainstraße über den zu dieser Zeit eingerichteten (heutigen) Marktplatz und weiter über die Grimmaische Straße bis zum Grimmaischen Tor.  
Schriftliche Beweise gibt es dafür nicht, wohl aber logische Schlussfolgerungen, die ich später vortragen möchte.
- 1168 am Erzgebirgsrand wird Silber gefunden
- erstmals 1252 wurde diese Straße als »strata regia« (Königsstraße) in einer Urkunde des Markgrafen Heinrich dem Erlauchten erwähnt. Sie stand – wie der Name ausdrückt – unter dem Schutz des Königs und konnte diese Bezeichnung auch nur innerhalb seines Herrschaftsgebietes führen.  
(Auch um hier diese Jahreszahl in Relation zu setzen zu übrigen Zeitereignissen: etwa zur gleichen Zeit entstanden die Naumburger Stifterfiguren; Minnesang: Heinrich v. Morungen im Thomaskloster, der Tannhäuser, Heinrich v. Meißen = »Frauenlob«)
- wenn aber diese Straße unter den besonderen Schutz der deutschen Zentralgewalt gestellt wurde, dann muss sie auch eine besondere Bedeutung gehabt haben, die diese hohe Würdigung verdiente, mit anderen Worten: diese Straße muss von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung gewesen sein und sich wesentlich abgehoben haben von anderen Straßen, sie muss Verbindungen hergestellt haben zwischen entstehenden wirtschaftlichen Zentren, auf ihr muss ein Warenaustausch stattgefunden haben zwischen Produktions- und Konsumtionszentren in Ost und West. Oder, um noch präziser zu sein, es müssen besondere wirtschaftliche Interessen und Notwendigkeiten bestanden haben.

## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

- ein bedeutsamer Ausdruck dafür ist die am 1. März 1268 von Markgraf Dietrich von Landsberg ausgestellte Urkunde, nach der allen Kaufleuten *woher sie auch sein mögen, wenn sie Kaufmannswaren in ... (der) Stadt kaufen oder verkaufen wollen*, voller Schutz und jede Förderung zugesichert wurde, selbst wenn der Markgraf *mit den Landesherrn dieser Kaufleute in offener Fehde liegen sollte*. Hier ist zweifellos bereits von einem Fernhandelsmarkt die Rede und nicht nur von einem Jahrmarkt für den lokalen Warenaustausch wie in dem sog. Stadtbrief des Markgrafen,
- mit dieser Urkunde wird erkennbar, dass die Landesherrn ein besonderes Interesse an dem Warenverkehr gehabt haben, weil sie in verschiedener Form davon profitierten, zugleich muss dieser Warenverkehr bereits um die Mitte des 13. Jahrhunderts einen beachtlichen Umfang erreicht haben und außerdem muss Leipzig zu jener Zeit bereits ein wichtiger, überregionaler Standort für den Warenaustausch gewesen sein. Möglicherweise bestanden damals bereits die Großen Märkte zu Jubilate und zu Michaelis, die später als Frühjahrs- und Herbst-Messen bekannt wurden.

Soweit eine knappe chronologische Aufzählung.

Wichtig sind nun mindestens drei Fragen, um dieses chronologischen Gerüst mit Aussagen zum Thema zu füllen und die besondere Bedeutung der *via regia* und der Rolle Leipzigs zu füllen.

1. Warum kommt es zu dem Warenverkehr auf der *via regia*?
2. Welche Waren wurden von wo nach wohin auf der *via regia* unter welchen Umständen transportiert?
3. Welche Rolle spielt Leipzig mit seinen Großen Märkten bei der Organisation des Warenaustauschs und wie wurde die Stadt davon geprägt?

Ich verrate Ihnen kein Geheimnis, wenn ich Ihnen sage, dass diese Fragen bis vor wenigen Jahren keine oder nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Ein Ausdruck dafür ist die Tatsache, dass es bisher unter den genannten Gesichtspunkten keine durchgehende geschriebene Geschichte der Leipziger Messen gibt, die Aktivitäten zum Messe-Jubiläum 1997, ausgedrückt in 2 Bänden mit verschiedenen Aufsätzen, sind ohne weitere Ergebnisse geblieben, und ein weiterer Ausdruck für die missliche Lage ist, dass das einzige Werk, das sich mit der Gesamtgeschichte der Leipziger Messe auseinandergesetzt hat, bereits 1885 erschienen ist und von dem – aus Mangel an anderen Forschungsergebnissen – 1963 ein Nachdruck erscheinen musste. Diese Arbeit von Ernst Hasse befasst sich aber nicht mit den genannten drei Fragen, sondern »lediglich« mit rechtsgeschichtlichen Problemen um die Messen und den Auseinandersetzungen mit ihren Konkurrenten.

### Zur ersten Frage:

Zur Zeit der Stadtwerdung Leipzigs, als erstmals von einem Markt geschrieben wurde, d.h. um die Mitte des 12. Jahrhunderts, handelte es sich zweifellos um einen Markt mit einem geringen Einzugsgebiet mit einem Radius um 7 Kilometer um die Stadt. Verglichen mit anderen Märkten der Zeit bestand das Angebot aus Waren des einfachen täglichen Bedarfs, vielleicht aus Metallwaren zum Roden zu bebauender Flächen, auch Textilien, Leder. dazu als Gegengabe natürlich Nahrungsgüter, denn um Handel zu treiben, bedarf es auf der einen Seite eine bestimmte, auf die Bedürfnisse der Käufer ausgerichtete städtische Produktion, auf der anderen Seite um landwirtschaftliche Erzeugnisse zur Versorgung dieser städtischen Bevölkerung. Nun war die Kaufkraft der ländlichen Bevölkerung außerordentlich gering, denn es war die Zeit der frühen Dreifelderwirtschaft mit außerordentlich geringen Erträgen (nachweislich war das Verhältnis zwischen Saat und Ernte im ausgehenden 15. Jahrhundert 1:3 bzw. 1:4), von denen ein bestimmter Teil für die nächste Aussaat zurückbehalten werden musste, ein anderer Teil war für feudale Leistungen bestimmt und der Rest musste für die eigene Versorgung ausreichen.

Was also zum Markt gebracht oder von dort geholt werden konnte, war sehr überschaubar und bedurfte keiner Transportwagen, abgesehen davon, dass das Zugvieh fehlte. Hinzu kamen notwendige Lebensausgaben wie z.B. für Salz, neben Trocken das einzige Konservierungsmittel, das deshalb auch das erste Fernhandelsgut war und z.B. Halle mit seiner Saline frühzeitig zu einem gewissen Wohlstand brachte. Hungersnöte waren ebenso vorprogrammiert wie hohe Sterblichkeit. In dieser frühen Zeit bestand also keine Notwendigkeit für einen regionalen oder gar überregionalen Wasenaustausch.

Zu bedenken ist dabei auch, dass fast alle Stadtbewohner noch direkt mit der Agrarproduktion verbunden waren, ein eigenes Stück Land oder einen recht großen Garten innerhalb oder am Rande der Stadt besaß. Der Begriff Ackerbürger gilt ja noch heute. (→ »eignisarme«, primitive Lebensverhältnisse)

Erst als die Marktproduktion sich ausweitete, verbesserte Arbeitsmethoden gefunden wurden, eine gewisse Spezialisierung ein- und eine regionale Arbeitsteilung sich langsam durchsetzte, Handels- und Kaufmannskapital entstand, nahm der Warenaustausch und der Warenverkehr zu. Auch jetzt ging es vor allem um Metallwaren, deren Rohstoffe oftmals von weit hergeholt werden mussten, um Textilien, auch um Gewürze, die aus entfernter liegenden Produktionszentren auf den miserablen Straßen herangebracht wurden, vorwiegend aus dem Westen des Reiches.

## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

Dieser Warenaustausch war aber nur möglich, wenn sich auch im Osten eine umfangliche selbständige Marktproduktion herausgebildet hatte, deren Erzeugnisse den Bedürfnissen der Konsumenten im Westen entsprach, und die Kaufkraft der Käufer im Osten erlaubte, an diesem Warenaustausch teilzunehmen. → Handelszentren nicht zugleich Endpunkte.

Die Gegenlieferungen bestanden vorwiegend aus Rohstoffen, die die östlichen Produzenten zur Verfügung stellen konnten und die »im Westen« dringend gebraucht wurden. Bei diesem Warenaustausch handelte es sich notwendigerweise vorwiegend um Massenprodukte mit hohem Wert, die auch auf Wagen transportiert und sicher auf den Straßen von den Produktionszentren zu den Konsumtionszentren gebracht werden mussten. Diese wirtschaftlichen Verbindungen sind auch – unter Berücksichtigung der geologischen Verhältnisse - verantwortlich für den Verlauf der Straßen.

- unter den gegebenen wirtschaftlichen Entwicklungen verlagerten sich die Handelszentren immer mehr weg vom Rhein-Main-Gebiet (mit dem Zentren Frankfurt und Köln) in den thüringisch-sächsischen Raum, zunächst nach Erfurt, dann nach Naumburg und schließlich nach Leipzig.
- Erfurt verfügte über eine außerordentlich günstige verkehrsgeographische Lage: hier trafen sich via regia und die sog. Kreuzstraße, die von Lübeck, Lüneburg, Magdeburg kommend nach Nürnberg, Augsburg und weiter führte. Im Ergebnis verlieh Kaiser Ludwig der Bayer am 24. Dezember 1331 Erfurt das Recht, alljährlich einen allgemeinen Markt nach (dem 2. Sonntag nach) Ostern mit der Dauer von 4 Wochen zu halten. Erfurt wurde dadurch mindestens bis um 1500 zu einer wichtigen Handelsmetropole im thüringisch-sächsischen Raum.
- nur wenige Kilometer weiter östlich von Erfurt gab es an der via regia in Naumburg den Peter-und Pauls-Markt (29.06.), dessen Anfänge auf das 11. Jahrhundert zurückgehen, der aber im öffentlichen Bewusstsein völlig untergegangen ist. Die Wissenschaft hat sich mit diesem bedeutenden Markt noch nicht befasst.  
**Abschaffung 1834.**
- um diese Warentransporte und den damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung auch für sich unmittelbar nutzbar zu machen, organisierten die Landesherren eine höchst effektive Sicherheit auf den Straßen durch den Ausbau eines Geleitsystems mit starker staatlicher Kontrolle und der Festlegung von Geleitsstraßen, die allein zu benutzen waren.
- dazu gehörten zunächst ein sog. lebendiges Geleit, d.h. die Begleitung der Warentransporte durch Bewaffnete, und schriftlich festgehaltene Vorschriften für sog. Geleitsgebühren in den sog. Geleitsordnungen.
- als der Warenverkehr immer mehr zunahm, musste auch diese Praxis geändert werden: aus dem persönlichen oder lebendigen Geleit entstand ein schriftliches

Geleit mit hohem bürokratischen Aufwand, der uns aber heute sichere Kenntnis ermöglicht über die alltägliche Praxis des Warenverkehrs auf der via regia.

- Schilderung des Geleitswesens:  
von Ort zu Ort → Geleitsordnungen → Geleitsrechnungen → Geleitsgebühren → Qittungen  
Straßenverlauf um 1460 → Geleitsstraßen → »Staatsstraßen«  
Entfernungen → Reisegeschwindigkeiten  
Kontrolle → Strafen → Geleitsknechte  
Raubüberfälle
- Geleitsordnungen:  
Warenkatalog – Erfurt 1315, Erfurt 1441, Eilenburg 1524 – Görlitz  
Herkunft der Waren → engl. Tuche → norw. Fisch → ital. Weine  
Transportleistungen – Kupfer – Waid  
Europäische Verknüpfungen – Kupfer – Blei – Silber → Saigerverfahren
- Geleitsgebühren – Verteuerung der Waren (Autobahn-Maut) – Elefant 1651  
Geltungsdauer → Ende 18. Jahrhundert
- Kulturstraße - Bildungsfragen – Lesen und Schreiben und Rechnen – Geographie  
– Herrschaftsgebiete - Münzwesen  
Multi-Kulti → Sprachen – Kulturen – Religionen - Juden (Koscher) – Bücher –  
Maße und Gewichte → Adam Ries  
1533 Hg. Georg: Kontrollmarken bei Beichte – Rechtgläubigkeit!  
Universitäten: Erfurt 1392 – Krakau 1364 – Leipzig 1409.  
Einnahmen + Ausgaben  
Transportwesen – Ladefähigkeit – Bespannung – Verpackung → Fuhrunter-  
nehmen
- Straßenbau, Brücken und Fähren

*Torgau: Diese Brücke konnte erst 1529 dem Verkehr übergeben werden. Während anfänglich der Bau schnell voranschritt, stockten ab 1499 die Arbeiten wegen Geldmangel. Zur Finanzierung des Brückenbaus berichtet Friedrich Joseph Grulich in seinen „Denkwürdigkeiten der altsächsischen kurfürstlichen Residenz Torgau aus der Zeit und zur Geschichte der Reformation“, hrsg. v. Johann Christian August Bürger, Torgau 1855, S. 22: „1490, nachdem die von Friedrich dem Streitbaren weiter aufwärts und oberhalb des Schlosses erbaute ... hölzerne Elbbrücke“ zusammengebrochen war, „und man sich bisher wieder mit einer Fähre beholfen hatte, so beschloß Friedrich der Weise, eine ganz steinerne aufzuführen. Zur Bestreitung der Baukosten bewilligte ihm der Papst den Ertrag eines 20jährigen Ablasses. Der heilige Vater erlaubte nämlich dem Kurfürsten und seinen Untertanen, während der Fasten Butter, Käse und Milch zu essen, wofür Jedermann, über 12 Jahre alt, jährlich 1 gr zahlen sollte; doch so, dass nur das Einkommen von den ersten zehn Jahren zum Brückenbau verwendet werden sollte. Die andere Hälfte bat sich der Papst aus, unter dem gewöhnlichen*



## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

*Vorwand, den Bau der Peter- und Paulskirche in Rom damit zu vollenden. Dieser Zuschuß aber reichte bei weitem nicht aus für den Brückenbau. Daher wurde unter einem folgenden Papst dasselbe Manöver wiederholt. Aber auch so konnten bis 1499 nur 4 steinerne Pfeiler, wie sie bis zur Erbauung der jetzigen neuen Brücke noch standen, gegründet werden. Man musste mit Holz fortbauen. Denn die Beiträge, welche aus der Einlage in einem Stock, Büchse (Butterbüchse) zusammen flossen, gingen immer spärlicher ein. Die Reformation, welche allen Christen den Milchgenuß freigab, störte das Unternehmen. Es half nichts mehr, dass der Rat mit Strafen drohte, wenn jemand sich eigenmächtig von dem Fastenzwang freimachte.»*

*Die Abrechnungen über den Bau der Brücke finden sich in den Torgauer Amtsrechnungen; zum Jahre 1509 wurde in einer Vorzeichnung der Gebrechen allerdings vermerkt: in der Zimmerleute Arbeit viel Leute gerechnet, aber wenig Arbeit angezeigt (ThHStA Weimar, Reg. Aa 2882). Zum Bau der Torgauer Elbbrücken vgl. Die Denkmale der Stadt Torgau, bearb. v. Peter Findeisen und Heinrich Magirius, Leipzig 1976, S. 91 ff.*

- wirtschaftliche Konsequenzen:  
Straßen und Wirtschaft  
Ausspannen (60-80 Pferde) → »Gewerbegebiete« → Handwerk (Schmiede, Stellmacher, Sattler) → Unterkunft + Verpflegung → Viehwirtschaft → Pferdezucht  
Förderung durch die Landesherrschaft → Steuereinnahmen  
Vergleich zu Länder ohne derartige Handelsstraßen (Mecklenburg)

### Leipzig

- die Großen Märkte  
Jubilate (3. Sonntag nach Ostern) - So. p. Michaelis – Neujahr 1458 – Begründung  
Die Privilegien 1497 und 1507 – Sieg über Konkurrenten – 15 Meilen → Begründung  
Messetermine – mit Naumburg 4 Märkte an via regia
- die Stadt  
Einwohnerzahl – um 1500 ca. 8.000  
2. Hälfte 16. Jh.: von Mittag gegen Abendt 1.064 Schritte, von Aufgang bis Niedergang 1.008 Schritte  
Sozialstruktur → Rolle der Kaufleute → Zuzug »aus dem Westen«  
→ Handelsgesellschaften → Scherl  
  
Struktur – hygienische Verhältnisse 1542:  
50 Schweine im Vorwerk an Thomaskirche  
Verbot, während der Messen Mist auf die Straße zu streuen, ebenso Hauskehricht  
→ Wasserversorgung  
Architektur → Handelshöfe (Passagen) → Zitat → Handelsbörse

## Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

- Messegeschehen  
Organisation - Markt – Rathaus – Gewandhaus – Kaufhäuser – Marktbuden →  
Kauf und Verkauf – Parkplätze (vor Hallischen und Ranstedter Tor) → Herbergen
- Waage – Öffnungszeiten - Standort  
Aufgabe → Waageordnungen → Verfahren – Gewichte - Münzen  
Waageordnungen → Kultur → Sprache
- Stadttore – Verlauf der via regia → zur Waage
- Messekalender → Logistik

### Kontinuität

- weitere Geschichte:  
Ausfälle – Kriege
  - 1625, Ende Oktober Eroberung Halles durch Wallenstein – nach Ansuchen  
Leipzigs Handelsleute ungehindert zum NM
  - 1632, 6. November, Schlacht bei Lützen, Tod Gustav Adolfs, dennoch NM 1633.
- Besonderheiten
  - finanzieller Zusammenbruch der Stadt: von 1627 – 1688 »communale Selbstständigkeit« verloren
- Anfänge des Eisenbahnwesens:
 

1838 - 1839	Leipzig – Dresden
1840 – 1846	Leipzig – Halle – Köthen – Magdeburg - Brandenburg - Berlin
1841 – 1847	Eisenach – Erfurt – Halle
1842 – 1845	Leipzig – Reichenbach
1845 – 1847	Dresden - Görlitz
1848 – 1856	Corbetha – Leipzig und Leipzig – Eilenburg – Cottbus - Sorau
1859	Leipzig – Bitterfeld – Wittenberg
1879	Leipzig - Nürnberg

### Bedeutung der via regia als Handels- und Kulturstraße und für die Stadt Leipzig

- ohne via regia keine Handelsstadt Leipzig, kein weltoffenes Bürgertum, keine gegenwärtige städtische Struktur und erhaltene Architektur, kein vom Bürgertum geprägtes kulturelles Zentrum in Mitteldeutschland seit Jahrhunderten (Vergleiche: Erfurt, Halle, Dresden) → 1885 Ablösung der Warenmesse durch die Musermesse.
- keine Messen – Mustermesse