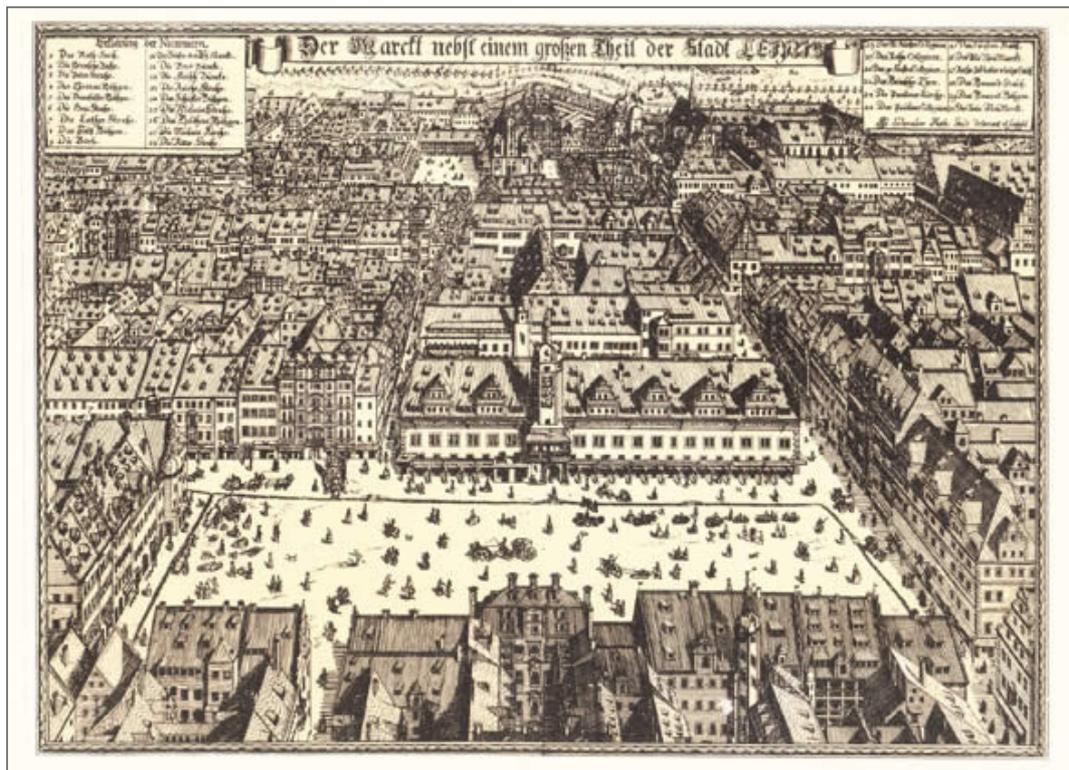


Leipzig und die via regia

Historisches – Zusammenstellung Prof. Manfred Straube



Straßen entstehen durch wirtschaftliche Notwendigkeiten zum Austausch von Gütern zwischen Produktionszentren und Konsumtionszentren. Ihre Bedeutung steht also im engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung in den verschiedenen Regionen.

Zugleich entwickeln sich die Straßen zu wichtigen Transferlinien für den kulturellen Austausch. Daraus erklärt sich, dass die Straßenverbindungen innerhalb West- und Zentraleuropas schon im frühen Mittelalter außerordentlich eng waren und wesentlich zum wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung beitrugen. Demgegenüber gab es erst im 10. Jahrhundert Beziehungen nach Mitteleuropa.

- die erstmals 1215 via regia (Königsstraße) genannte Straße ist die älteste und bedeutsamste Landverbindung zwischen Mitteleuropa und Zentral- und Westeuropa, ihre Anfänge sind im einzelnen nicht zu belegen, reichen aber bis in das 10. Jahrhundert zurück.
- neben einer slawischen Siedlung wird die 1015 erstmals genannte urbs Libzi (der Ort bei den Linden) errichtet.
- am Kreuzungspunkt der via regia mit der später so genannten via imperii (Reichsstraße), die aus dem habsburgischen Raum nach Franken (»ins Reich«) führte, entstand am Brühl ein Straßenmarkt.
- Graf Konrad von Wettin leitete die Salzstraße von Halle nach Böhmen und Polen – die bisher nördlich bei Taucha an der Stadt vorbeiführte –, durch Leipzig und richtete hier eine Salzniederlage ein.
- bereits um die Mitte des 12. Jahrhunderts entwickelte sich Leipzig zu einem überörtlichen Handelszentrum, wie der sog. Stadtbrief (zwischen 1156 und 1170) beweist, nach dem im Umkreis von einer Meile kein der Stadt schädlicher Markt abgehalten werden durfte.
- in der Folge wurde in der Nähe der Nikolaikirche eine Kaufmannssiedlung errichtet und damit die Kreuzung der beiden Fernstraßen nach Osten verschoben, Schnittpunkt waren nun die (späteren) Reichs- und die Grimmaische Straße.
- 1252 wird erstmals urkundlich durch den Markgrafen Heinrich des Erlauchten die Bezeichnung »strata regia« gebraucht
- 1268 erließ Markgraf Dietrich von Landsberg einen Schutzbrief für Kaufleute, die nach Leipzig reisten, möglicherweise liegen in dieser Zeit die Anfänge der Großen (überregionalen) Märkte zu Ostern und Michaelis, durch die die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen nach Mitteleuropa entlang der via regia auf- und ausgebaut wurden.

- Quellen aus dem Beginn des 14. Jahrhunderts machen deutlich, dass es vor allem hochwertige Tuche waren, die aus Westeuropa (England, Flandern, Frankreich) weiter nach Osten verkauft wurden, Pelze, Felle, Leder und Wachs waren die Gegenlieferungen. Dazu erhielten die Leipziger Tuchmacher ein Haus zum Verkauf ihrer Produkte. Auf der via regia wurden bereits damals aber auch alle handelbaren Waren transportiert, angefangen von Seide und Samt, Klein-eisenwaren (Nägel, Sensen usw.), Gewürzen aller Art (Zimt, Nelken, Ingwer), Lederwaren (Sättel, Taschen), Waffen (Spieße) und vieles mehr. Hinzu kamen aus dem Norden Fische (Heringe, Stockfisch, Aale usw.), die wenigstens auf Teilen der via in die Konsumtionszentren geliefert wurden. Ein besonders wertvolles Handelsgut war Waid aus dem Thüringer Becken, das in alle Himmelsrichtungen (von England bis Krakau aber auch von Hamburg bis nach Augsburg) gebracht wurde, um Tuche schwarz, braun und blau zu färben. Waid war bis zur Einführung von Indigo das einzige Tuchfärbemittel für größeren Bedarf.
- der Handelsverkehr wurde geregelt durch Geleitsschutz der Kaufleute, durch Handels- und Marktzölle mit der Errichtung einer städtischen Waage und Einführung von Marktordnungen.
- seit 1382 muss der Rat regelmäßig Bedingungen über den Weinhandel festlegen; genannt werden u.a. Weine aus dem Adriagebiet (Welschweyn, Reynfal, Malmasier), aus dem Elsaß und aus Franken.
- 1458 muss in Leipzig zu den bestehenden beiden Großen Märkten aufgrund des zunehmenden Warenaustauschs noch ein dritter zu Neujahr eingerichtet werden, der als erster Großer Markt 1469 ein kaiserliches Privileg erhielt, und ebenso stark frequentiert wurde wie die beiden seit langem existierenden Märkte.
- um das wertvollste und empfindlichste Handelsgut besser zum Kauf anbieten zu können, wird zwischen 1477 und 1482 im Gewandgässchen ein Gewandhaus gebaut. Bisher wurden Tuche – wie alle anderen Waren – , in den Häusern der Kaufleute, im und unter dem Rathaus (in sog. Kaufkammern) sowie in einfachen Buden auf dem Markt und in den Gassen verkauft.
- 1497 gelingt es, alle drei Großen Märkte durch ein Privileg Maximilians I. unter den Schutz des Reiches zu stellen und die Konkurrenten Halle, Naumburg und Erfurt zurückzuweisen.
- 1507 erteilt Maximilian I. das zweite Privileg, in dem nicht nur das erste bestätigt sondern auch festgelegt wird, dass innerhalb von 15 Meilen um Leipzig (ca. 115 km) kein neuer Markt errichtet werden darf.

- seit der Mitte des 15. Jahrhunderts wird Leipzig mit seinen drei Großen Märkten das bedeutendste Handelszentrum in Mitteleuropa und zugleich der wichtigste Handelsort für mitteleuropäische Waren und beginnt, den Frankfurter Märkten ernsthaft Konkurrenz zu machen. Um Handelskontakte auszubauen, reisen Leipziger Kaufleute regelmäßig zu den Frankfurter Messen.
- die Waren werden auf der via regia (mindestens) aus Krakau kommend über Breslau, Liegnitz, Görlitz, Bautzen, Großenhain, Oschatz, Eilenburg nach Leipzig gebracht, und anschließend über Lützen, Weißenfels, Naumburg, Erfurt, Gotha, Eisenach, Hersfeld nach Frankfurt bzw. über Eisenach und Kassel nach Köln und Brügge weiter transportiert.
- transportiert wurden die Waren auf mit 5 bis 9 Pferden bespannten Wagen und einem Ladegewicht von ca. 2 to, und – zu einem geringen Teil – auf von 1 bis 3 Pferden gezogenen Karren. Die Tagesleistung betrug ca. 20 km. Zu den Marktzeiten – wenn Hunderte Wagen mit ihren Zugtieren Leipzig als Ziel hatten
- kam es deshalb zu in der Stadt zu Stockungen, so dass kein Wagen in der Stadt »parken« durfte.
- die zur Verfügung stehenden Straßen waren alle unbefestigt, nur an den Flussübergängen – nicht überall gab es Brücken – wurde der Übergang zu einer Furt mit starken Brettern gesichert. Da nicht nur zu den Großen Märkten diese Straßen jährlich von tausenden Wagen und Karren benutzt wurden, befanden sie sich ständig in einem kaum nutzbaren Zustand. Um so höher sind die termingerechten Transporte zu den Großen Märkten (und bes. zum Neujahrsmarkt) zu bewerten.
- mit der großen Zahl der Gäste (Fuhrleute, Kaufleute, »fahrendes Volk«) wuchs entlang der via regia (und der anderen Straßen) in Dörfern und Städten und selbstverständlich auch in Leipzig der Bedarf an Unterkünften, Herbergen, Gaststätten. Durch die erforderlichen Neubauten wurde die ländliche und städtische Architektur wesentlich geprägt.
- um die Warentransporte auch für sich besonders attraktiv zu machen, organisierten die Landesherren eine höchst effektive Sicherheit auf den Straßen durch den Ausbau eines Geleitssystems mit starker staatlicher Kontrolle und der Festlegung von Geleitsstraßen, die allein zu benutzen waren.
- ein frühes Beispiel dafür ist die Vereinbarung zwischen Kurfürst Friedrich von Sachsen und dem böhmischen König Georg von Podiebrad als Herr über Schlesien (1462) mit Bezug auf ältere Festlegungen; darin heisst es:

welch Furman Kaufmanschacz adir Centenergut von Lipczgk gen Breszlaw zcu furen geladen hat, der sal von Lipczgk uf Ylnburg adir Grym, von Grym adir Ylnburg uff Oschatz. Von Oschatz uf den Hayn, vom Hayn uf Konigsburg und dann furder uff dy sechs Stette von Konigsbuurg uf Camenz, Budissin, Gorlicz und furder gein Breßlaw.

- um die Einnahmen der Stadt durch das Marktgeschehen auf eine feste Grundlage zu stellen, wurden präzise Festlegungen getroffen über die Miete von Verkaufsständen, über Parkgebühren und über die Besteuerung der gehandelten Waren in sog. Waageordnungen. Danach mussten alle Waren an der städtischen Waage abgeladen, registriert, gewogen und »versteuert« werden, ehe sie zum Kauf angeboten werden konnten. Die Zunahme des Warenverkehrs erforderte 1555 den repräsentativen Neubau einer städtischen Waage am Markt.
- durch die zunehmenden Gewinnmöglichkeiten im überregionalen Handel und die Beteiligung am sächsischen und mansfeldischen Bergbau waren Leipziger Kaufleute reich geworden und veränderten durch Neubauten ihrer Wohn- und Kaufhäuser grundlegend den Charakter der Stadt, die von Reisenden aus ganz Europa ob ihrer Architektur gerühmt wurde.
- neben und nach der Waage errichtete der Rat unter Verantwortung seines Baumeisters 1556/57 ein neues (das „Alte“) Rathaus, das zu den bedeutendsten Bauwerken deutscher Renaissance zählt.
- in den folgenden Jahrzehnten konnte durch den zunehmenden Verkehr auf der via regia die Stadt ihre Position als Handelszentrum ausbauen und die Führung im Handelsverkehr mit und nach Mitteleuropa festigen.
- selbst kriegerische Ereignisse konnten den Verkehr auf der via regia nicht dauerhaft schwächen: nur wenige Große Märkte mussten ausfallen, selbst zu Neujahr 1633 fand ein Großer Markt statt, obwohl am 16. November 1632 die große Schlacht bei Lützen (an der via regia!) mit dem Tod des schwedischen Königs Gustav II. Adolf stattgefunden hatte, und auch 1813 fiel nur die Michaelismesse aus, während nur wenige Wochen nach der Völkerschlacht (16.- 19. Oktober 1813) die Neujahrsmesse 1814 stattfand, auch wenn als Kaufleute auf dem Wege nach Leipzig aufgehalten wurden.
- bis zum Erlass der »Messebestimmungen des Deutschen Zollvereinigungstages« von 1833 – wirksam ab 1834 – galten die alten Rechte, Privilegien und Bedingungen für Leipzig: nach wie vor dominierte Leipzig den Handelsverkehr auf der via regia und wurden die Waren wie seit Jahrhunderten auf Wagen und Karren auf miserablen und fast durchweg unbefestigten Straßen transportiert (vgl. z. B. die zeitgenössischen Reiseberichte [Goethe])

Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

- erst mit der Erfindung der Eisenbahn veränderte sich nur langsam die Bedeutung der via regia, zumal es keinen echten „Ersatz“ gab und der Aufbau eines entsprechenden Verkehrsnetzes sich bis zum Ende des 19. Jahrhunderts hinzog:
 - eine Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Schlesien über Eilenburg – Torgau - Falkenberg – Elsterwerda – Ruhland konnte erst 1874 in Betrieb genommen werden,
 - eine weitere Strecke über Riesa – Dresden – Görlitz bereits 1847,
 - in Richtung Westen über Naumburg – Weimar – Erfurt bis Eisenach war ebenfalls 1847 befahrbar,

- allerdings konnte das neue Transportmittel weder die Masse der bisher auf der via regia transportierten Waren aufnehmen, noch alle Produktions- und Konsumtionszentren erreichen, so dass die bisherigen Fuhrwerke noch über Jahrzehnte notwendig waren.

- auch bedingt durch die neuen Transportmöglichkeiten entwickelte sich der Charakter der Leipziger Messen von den Warenmessen (alle zu verkaufenden Waren wurden vor Ort angeboten) zu den Mustermessen, bei denen die Geschäfte anhand eines »Musters« abgeschlossen wurden. Diese Tendenz zeichnet sich ab 1871 ab, 1895 wird die Leipziger Messe offiziell zur »Museumsmesse« erklärt.

- als Folgeerscheinung wurde 1904 die Neujahrsmesse abgeschafft.

Zusammenstellung Prof. Manfred Straube



Ein europäisches Kunst- und Begegnungsprojekt

- Mittworfem. nach Nitz.
- 2 fl 19 gr Claus Günter von Arnstadt führt 92 ctr. Kupfer von Gutmannshausen nach Arnstadt, ist 3 d erlassen.
- 3 gr 3 d Hans Deymar zu Erfurt führt Gregorius Fischer 3 ctr. Gürtel und Taschen nach Gutmannshausen.
- 2 fl 11 gr 1 d 1 h Hans Gunsch von Gillersdorf führt Henricus Ayerer zu Nürnberg aus Erfurt 79 ctr. $\frac{3}{4}$ Wolle nach Gräfinau
- 2 gr 2 d Wolf Stander von Mühlhausen 8 Fässer Wein nach Großengottern
- 4 gr 4 d Wolf Walter zu Erfurt 4 ctr. Eisenwerk nach Vogelsberg
- 2 gr 4 d Hans Deymar von Erfurt führt Hans Knabe von Erfurt 1 ctr. Specerei, 2 to. Garn nach Vogelsberg.



