

Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen.

Von

Dr. Konrad Niemann aus Nordhausen.

Mit 1 Karte.

Vorwort.

Über die alten Handelsstraßen Thüringens sind bereits mehrfach Aufsätze veröffentlicht worden. So vor allen Dingen von Reischel, L. Gerbing und Poppe. Zum großen Teil begnügen sich die Verfasser — mit Ausnahme von Reischel — mit dem historischen Nachweis der Straßen, während der geographische Gesichtspunkt zurücktritt. Eine genaue Angabe der Quellen fehlt auch häufig; schließlich wird in der Regel nur ein Teil von Thüringen behandelt, so bei Reischel Mittelthüringen, bei L. Gerbing die Straßen, die zu Erfurt in Beziehung standen.

Die vorliegende Arbeit hat zunächst die Absicht, eine zusammenfassende Darstellung der Straßen des ganzen Gebietes zu geben; sodann soll der geographische Gesichtspunkt, d. h. die Abhängigkeit des Verlaufes von der Oberflächengestalt, besonders hervorgehoben werden und schließlich legt sie Wert auf einen genauen Nachweis der Quellen, aus denen sie ihre Ergebnisse schöpft. Da die alten Straßenzüge heute infolge der Separationen und neuen Wegeanlagen zum größten Teil nicht mehr vorhanden sind, ist man auf Rekonstruktion angewiesen. Diese wird ermöglicht durch Flurnamen, alte Warttürme, Ortsnamen usw. Vor allen Dingen kommen aber in Betracht die Geleitsakten, d. h. Verzeichnisse der alten Geleitsörter, Geleitsstraßen, Geleitstafeln, Akten über Geleitsstreitigkeiten, sowie sonstige Straßenakten. Im Kgl. Staatsarchiv zu Magdeburg fanden sich derartige Akten in der Abteilung Sachsen-Thüringen aus dem 15.—18. Jahrhundert in großer Anzahl. Auf diesem Material fußt die Arbeit in erster Linie. Gute Auskunft gaben auch die vervollständigten Meßtischblätter der Historischen Kommission der Provinz Sachsen, soweit sie für das bearbeitete Gebiet vorliegen.

Lage, Begrenzung und Oberflächengestalt des Gebietes.¹⁾

Unter dem Namen „Thüringen“ wird im vorliegenden Falle das Gebiet verstanden, das zwischen dem Harz im Norden und dem Thüringer Wald im Süden gelegen ist. Im Westen bildet das Tal der Werra die Grenze, im Nordwesten das der oberen Leine und Wipper. Nordöstlich reicht es bis zu einer Linie, die wir von Eisleben nach Halle ziehen können, während im Osten die Saale das Gebiet abschließt. Das Land zwischen diesen so gezogenen Grenzen ist ein weites Senkungsfeld, das nach seinem geologischen Bau als Thüringer Becken bezeichnet wird. Fast ausschließlich die Triasformation setzt es zusammen und zwar tritt in den beiden Randzonen im N und S das unterste Glied, der Buntsandstein auf, nach der Mitte des Beckens folgt Muschelkalk und schließlich Keuper. Seine Oberflächenform zeigt ein welliges, weichgeformtes Hügelland mit vorwiegend von NW nach SO gerichteten, mäßig hohen Höhenrücken, zwischen denen Mulden liegen. Man unterscheidet im allgemeinen drei Teile. 1. An den Harz schließt sich südlich zunächst eine Randzone an, die nordthüringische Senke. Sie hat die erwähnte NW-SO-Richtung und bildet in der Hauptsache die fruchtbare Niederung der Helme, die Goldene Aue. Im Osten geht sie in die ostthüringische Hochfläche über, an die sich die Halle-Leipziger Tieflandsbucht anschließt. 2. Südlich dieser Senke erhebt sich der stufenförmige Abfall einer Platte, in die das Thüringer Zentralbecken eingesenkt ist. Vom oberen Eichsfeld, das mit mehr als 300 m seine höchste Erhebung bildet, zieht sich dieser Steilabsturz, den Penck nach dem Gestein „Muschelkalkstufe“ nennt, zunächst von W nach O, biegt aber bei Bleicherode scharf in die NW-SO-Richtung um, die er bis zur Saale auch beibehält. Einzelne Abschnitte haben veranlaßt,

¹⁾ Vgl. A. Penck, Das deutsche Reich. Wien, Prag, Leipzig 1887. — Fr. Regel, Thüringen. Ein geographisches Handbuch, Bd. I. Jena 1892. — A. Hettner, Grundzüge der Länderkunde, I. Leipzig 1907. S. 352 ff.

daß diesem einheitlichen Höhenzug verschiedene Namen beigelegt wurden: von Heiligenstadt bis Bleicherode ist es der Dün, von hier bis zur Unstrut heißt er Hainleite, zwischen Unstrut und Saale Schmücke-Finne. Ein ähnlicher Höhenzug löst sich im W des Beckens aus der Hochfläche des Eichsfeldes heraus, der Hainich. Er hat gleichfalls NW-SO Erstreckung und reicht von westlich Mühlhausen bis nördlich Eisenach. Von hier setzen dann Störungen ein, so daß im S die Umwallung nicht so klar zu erkennen ist. Durch den Petersberg bei Eisenach und die Hörselberge tritt Verbindung mit dem Thüringer Wald ein; als weitere Glieder können die Kalkhöhen bei Waltershausen, die Krahn- und Seeberge bei Gotha, Reinsberge und Singerberg angesehen werden. Östlich davon beginnt die einförmige Hochfläche aus Muschelkalk und Buntsandstein, die ördlich Jena von der Saale durchbrochen wird; bei Kösen-Naumburg schließt sich durch Herantreten an die Finne-Schmücke die Umwallung. In diesem weiten Kranz von Höhenzügen finden sich wenige Erhebungen, die über das innere Becken merkbar herausragen. Von allen Seiten senkt sich das Gelände, südlich des Dün und der Hainleite weite wellige Hochflächen mit flachen Buckeln bildend, allmählich zur Mitte der Platte. Es ist jedoch keine regelmäßig gebaute Mulde, sondern eine Anzahl flacher Wannen, die durch Geländerücken mit NW-SO-Streichen getrennt sind. 3. Den Südrand der Platte trennt eine gleiche, aber schmalere Einsenkung wie die nordthüringische Senke vom Thüringer- und Franken-Wald. Bei allen drei Teilen ist bei Erhebungen wie Senken vorherrschend die NW-SO-Richtung, parallel den Bruchrändern des Harzes und des Thüringer Waldes.

Ziemlich unabhängig von diesem Oberflächenbau hat sich die Entwässerung und Talbildung entwickelt. Der Zusammenfluß der Gewässer vollzieht sich in der Hauptsache in dem eigentlichen Zentralbecken, das begrenzt wird durch die Orte: Erfurt, Herbesleben, Tennstädt, Greußen, Kindelbrück, Beichlingen, Butteltstädt. Die ursprüngliche parallele Entwässerung nach NO, fast senkrecht zum heutigen Streichen der Erhebungen, ist nicht mehr genau erkenntlich. Als Reste solcher älteren Täler treten die Lücken in der Muschelkalkstufe auf, die heute oft kleine Bäche durchfließen, deren Wassermenge in keinem Verhältnis zur stattgefundenen Erosion steht, so z. B. der Einschnitt der Sondershausen-Erfurter Bahn bei Bebra, östlich davon der sogenannte Schneidgraben, der Wipperdurchbruch nach dem Innern des Beckens, der wichtige Sachsenburger Paß, der alte Imlauf im Einschnitt bei Rastenberg. Heute nimmt

die vorherrschende S-N-Leitlinie der Gera und mittleren Unstrut alle Gewässer des Beckens auf; die Ilm fließt jetzt innerhalb des Beckens direkt der Saale zu.

Für die Besiedelung und den Verkehr sind alle diese Tallinien von besonderer Wichtigkeit, wie sich zeigen wird.

Die vor- und frühgeschichtliche Zeit.

Dem Nachweis alter Verkehrswege in Thüringen für die erste geschichtliche Zeit stellen sich bei den spärlichen Nachrichten, die darüber vorhanden sind, große Schwierigkeiten entgegen. In noch höherem Maße ist dies natürlich der Fall für die Prähistorie, über welche Periode unsere Kenntnis ja zum größten Teil auf Vermutungen beruht. Wie aber gewisse Anzeichen beweisen, hat bereits in diesen weitentlegenen Zeiten ein Verkehr in unserem Gebiet stattgefunden. Allerdings darf man dabei nicht Straßen mit regelmäßigem Verkehr erwarten, sondern es sind nur Verkehrsrichtungen, die sich ziemlich deutlich erkennen lassen.

Den ersten derartigen Nachweis bildet der Aufsatz von A. Goetze:¹⁾ „Über neolithischen Handel“. Der Verfasser legt seiner Untersuchung die Exportstücke bestimmter Kulturprovinzen zugrunde, und zwar der thüringischen und nordischen der jüngeren Steinzeit, weil diese am besten bekannt sind. Alle Fundorte mit speziell für Thüringen charakteristischen Werkzeugen wie Steinhämmer, Steinhacken und Tongefäße stellt er zusammen. Durch geographische Anordnung der Funde, gelangt Goetze dann zur Aufstellung dreier Hauptrichtungen des thüringischen Handels. Die erste geht von Thüringen nach Nordosten quer durch den Regierungsbezirk Potsdam zur Odermündung — hier sind die Funde besonders zahlreich — und weiter nach West- und Ostpreußen; die zweite führt nordwärts durch die Lüneburger Heide nach Hamburg und Schleswig; die dritte an den Unterlauf des Main und an die Neckarmündung.

Ebenso hat man in Thüringen zahlreiche Produkte der nordischen Kulturprovinzen gefunden, vor allem Feuersteinbeile, Feuersteindolche, Steinhämmer usw. Es sind in Thüringen 20 Einzelfunde bekannt,

¹⁾ A. Goetze, „Über neolithischen Handel“. Festschrift für A. Bastian zu seinem 70. Geburtstage. Berlin 1896. S. 337—353.

davon sieben im Kreis Eckartsberga.¹⁾ Als Fundorte sind angegeben Nietleben, Vesta (Kr. Merseburg), Gosserstedt, Hardisleben, Vippachedelhausen, Berka a. L., Blankenhayn u. a. Da als Exportländer nur die nordischen Kreidegebiete, besonders Rügen, in Betracht kommen, so ergibt sich nach geographischer Anordnung der Fundorte die Richtung durch die Kreise Jerichow, sodann Saale und Ilm aufwärts nach Thüringen. Von der Saalelinie scheinen Abzweigungen nach Westen bestanden zu haben, wie die Funde bei Nietleben, Querfurt, Uhtleben einerseits, Gosserstedt, Hardisleben, Vippachedelhausen andererseits vermuten lassen. Es ist natürlich unmöglich, den genauen Verlauf der Wege anzugeben, auf denen die Fundstücke an die betreffenden Orte gelangt sind.

Auch für den bronzezeitlichen Handel scheint die Saalerichtung ein Hauptweg gewesen zu sein. In ihrer Nähe liegen drei Depotfunde bronzezeitlicher Gegenstände, die als Warenlager von Händlern anzusehen sind. So stieß man bei Bennewitz in der Nähe von Halle auf einen Fund von 297 Äxten, bei Schkopau auf einen solchen von 120 Äxten, während bei Bedra (Kr. Querfurt) 84 Sicheln gefunden wurden.²⁾

Ob in Innerthüringen in der vorgeschichtlichen Zeit bereits Wege bestanden haben, darüber fehlen jegliche Anhaltspunkte. Man kann allerdings wohl annehmen, daß in den zuerst besiedelten Gebieten, im mittleren und oberen Unstruttal, ferner im Tal der Gera, weil sie waldfrei waren, gewisse Verbindungen bestanden. Auch läßt sich daraus, daß mehrere alte Wallburgen auf der Hainleite und Finne gerade an den Pässen liegen, wie z. B. eine bei Sachsenburg bekannt ist, ebenfalls beim „Geschling“ in der Nähe von Sondershausen, der Schluß ziehen, daß diese Übergänge schon damals von Wichtigkeit gewesen sind.³⁾ Mit Bestimmtheit läßt sich allerdings kein Weg nachweisen.

In gleicher Weise ist keine Gewißheit darüber zu erlangen, ob in der Römerzeit bestimmte Straßen in unserem Gebiet bestanden haben. Es fehlen jedenfalls durchaus die Überreste des römischen Straßenbaues, wie sie heute noch in verschiedenen Teilen Süd- und Westdeutschlands erhalten sind. Aber trotzdem hat damals in Thüringen ein lebhafter Handel stattgefunden. Auf Grund von

¹⁾ Goetze, Höfer, Zschiessche: Die vor- und frühgeschichtlichen Altertümer Thüringens. Würzburg 1909. S. 19.

²⁾ Ebenda, a. a. O. S. 26.

³⁾ Vgl. O. Schlüter, Die Siedelungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903. S. 168. — M. G. Schmidt, Die Siedelungen an der Hainleite, Schmücke-Schrecke und Finne. MVE, Halle a. S. 1900. S. 22 ff.

Funden gleichartigen Schmuckes, von Geräten, Verzierungen usw. läßt sich, wie Knüll¹⁾ anführt, eine Verkehrsrichtung vom oberen Main zur Saale und diese abwärts erkennen, die ja von Norden nach Süden vielfach germanische Völker auf ihren Wanderungen benutzten. In ähnlicher Weise scheint das mittlere Unstruttal eine gewisse Bedeutung gehabt zu haben. Der Fund einer römischen Schale bei Vippachedelhausen sowie zahlreiche Funde römischer Münzen bei etwa 40 Ortschaften, besonders in der Nähe von Großballhausen, Günstedt, Neunheiligen, machen es wahrscheinlich, daß in diesen Gegenden ein lebhafter Handel getrieben wurde. Einen Hinweis auf die Richtung des Verkehrs nach Süden gibt der auf dem Thüringer Wald bei Oberhof gefundene Griff eines bronzenen Gefäßes.²⁾ Daraus ergibt sich, daß aus den Gegenden um Mainz und Wiesbaden, beides alte Römerstädte, ein Weg zur Saale geführt hat und ein zweiter über den Thüringerwald, die Gera und Unstrut abwärts.

Alle diese Ausführungen über Straßen in der älteren Zeit sind jedoch zum großen Teil Vermutungen, ein sicherer Nachweis ist schwer zu erbringen. Und diese Unsicherheit über den Verkehr in Thüringen dauert bis zur Merowinger- und Karolingerzeit. Erst in dieser Periode entstehen mit der intensiven Kolonisation und Besiedelung durch die Franken bestimmte Straßenzüge. Bemerkenswert erscheint jedoch bei den Ausführungen über die vorhergehende Zeit und die Prähistorie, daß die vorwiegende Nord-Südrichtung des Verkehrs durch Thüringen, die später so bedeutend wurde, bereits damals deutlich hervortritt.

Wir wenden uns nunmehr der Betrachtung der Straßen zu, über die uns urkundliche Nachrichten, Flurnamen und Akten Kenntnis geben. In den meisten Fällen müssen wir die alten Wege rekonstruieren, da ihre Spuren durch die Separation vielfach verwischt sind.

Im Interesse der Darstellung und Übersichtlichkeit zerlegen wir dabei Thüringen in drei Gebiete: 1. Mittelthüringen. 2. Das Eichsfeld. 3. Nordostthüringen.

¹⁾ B. Knüll, Historische Geographie Deutschlands im Mittelalter. Breslau 1908. S 175.

²⁾ Goetze, Höfer, Zschiesche: a. a. O. S. 35.

Die geschichtliche Zeit.

1. Mittelthüringen.

Der natürliche Mittelpunkt von Innerthüringen oder überhaupt von Thüringen ist Erfurt. Infolge seiner günstigen geographischen Lage im Zentralbecken, von allen Seiten gut zugänglich, an einer Furt der Gera und an der Stelle, wo sich der Verkehr von Norden nach Süden mit dem von Westen nach Osten kreuzte, erhielt es schon früh für den Handel eine große Bedeutung.¹⁾ Sie beginnt mit der Zeit Karls des Großen, als die Stadt Grenzplatz für die Handelsbeziehungen mit dem slavischen Osten war und steigert sich gewaltig mit der Entwicklung des Handels von Süddeutschland nach dem Norden. Damals, im 14. und 15. Jahrhundert, hatte Erfurt seine Blüteperiode und stand in gleicher Linie mit Frankfurt a. M. und Nürnberg. Fast alle Straßen, die vom Thüringer Wald²⁾ kamen, liefen dort zusammen; bis ins 19. Jahrhundert war die Stadt der Sitz des sächsischen Hauptgeleits, obgleich sie niemals zu Kursachsen gehörte. Als Vermittlerin des großen Durchgangshandels nach Norden und Osten, zugleich als Zentrum für den innerthüringischen Verkehr hatte sie eine besondere Stellung. Nach allen Seiten strahlten daher von ihr zahlreiche Wege aus, auf denen die Güter weiter vermittelt wurden.

Die erste wichtige Straße führte nach Norden. Sie schloß sich an die Richtung der Gera, des mittleren Unstrutdrittels und der Unterhelme an; das Ziel waren die Seestädte. Über den Verlauf im einzelnen, soweit er in unser Gebiet fällt, sind wir durch die Arbeiten von Poppe³⁾ und Reischel⁴⁾ unterrichtet. Beide lassen die Straße von Erfurt aus zunächst am rechten Ufer der Gera entlang ziehen und bei Vehra die Unstrut überschreiten. Reischel gibt bis Weißensee als Zwischenorte Straußfurt und das eingegangene Dorf Ludersborn an. Es ist möglich, daß diese Richtung in früheren Zeiten von einem Wege eingeschlagen wurde, — die beiden Ortsnamen machen es sehr

¹⁾ Vgl. A. Kirchhoff, Die Lagenverhältnisse von Erfurt. MVE, Halle a. S. 1895. S. 1 ff.

²⁾ Vgl. Fr. Regel, Die Entwicklung der Ortschaften des Thüringer Waldes; Beilage: Die Heer- und Handelsstraßen des Thüringer Waldes. Petermanns Geogr. Mitteilungen, Ergänzungsheft 76. S. 11—23. Gotha 1884. — W. Gerbing, Die Pässe des Thüringer Waldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz. Phil. Diss. Halle a. S. 1904.

³⁾ Poppe, Über Handel und Handelsstraßen unserer Gegend in früherer Zeit. Mitt. des gesch.-naturwiss. Vereins von Sangerhausen und Umgegend. 1896. S. 195 ff.

⁴⁾ G. Reischel, Beiträge zur Ansiedlungskunde von Mittelthüringen. MVE, Halle a. S. 1885. S. 45 ff.

wahrscheinlich und hierauf stützen sich Poppe und Reischel in der Hauptsache —; im 14. Jahrhundert aber verlief die Heer- und Handelsstraße nicht in der angegebenen Weise. Im Magdeburger Staatsarchiv findet sich ein Aktenstück aus den Jahren 1522—72, nach dem wir die Straße Erfurt-Weißensee ganz genau verfolgen und wiederherstellen können.¹⁾ Dort heißt es auf Bl. 38: „dieweil die Landstraße vom St. Johannes Thor zu erfurdt nach Stotternheim läufft, welches dorff des Rathes zu erfurdt ist forder so gehet die landstrass aus dem Stotternheimischem felt durch das Alperstetische felt und dasselbige dorff danach so gehet diesselbe Landstraße aus dem Alperstetischen felt un dem dorff zu hassleben forder so gehet die Landstraße auff das wasser die Kramma genannt und das werningshausisch felt und flur bys an den Riethgraben zu wonnersleben (Wundersleben)“ und ferner Bl. 24: „diese straße wirdet gefarren von Sangerhausen Sachsenburgk fort auff Weißensehe und durch Dorff zu Wonnersleben und forder nach Erfurdt“

Diese Richtung über Wundersleben hatte die Handelsstraße also bereits im Jahre 1522 und sie wurde als „die rechte landstraß“ angesehen; wir sind berechtigt, sie auch für frühere Zeiten anzunehmen. L. Gerbing²⁾ gibt den Verlauf ungefähr ebenso an; danach führte sie über Mittelhausen und Haßleben. Für das 17. Jahrhundert läßt Reischel sie auch über Wundersleben gehen, führt jedoch die Zwischenorte nicht an.

Von Weißensee zog die Straße über Günstedt nach Kindelbrück, wo die Wipper überschritten werden mußte. Es ist nun zweifelhaft, wie Reischel bemerkt, ob von hier in gerader Linie der Sachsenburger Engpaß erreicht wurde oder über das Dorf Cannawurf. Er tritt für die erste Richtung ein mit Rücksicht darauf, daß sie bequemer war und gleichzeitig eine Abzweigung zu den alten Soolquellen in Frankenhausen ermöglichte. Diese Annahme scheint mir richtig zu sein, denn in den Akten wird niemals der Ort Cannawurf als an der Straße liegend, erwähnt; einmal findet sich dagegen die Bemerkung, daß die Hauptlandstraße sowohl an Kindelbrück als auch an Cannawurf vorbei ginge. Wahrscheinlich ist der Verlauf mehrfach geändert worden.

Von Sachsenburg wird die Fortsetzung der Straße sehr verschieden angegeben, wofür — wie wir weiter unten sehen werden —

¹⁾ M. St. A. Rep. A 24b Tit. XXIV, Nr. 11. Acta die Landstraße von Weißensee nach Erfurt und die Sachsenburgische Straße betr. von 1522—72. Es sind 89 Blätter, die auch für andere Straßen Auskunft geben.

²⁾ L. Gerbing, Erfurter Handel und Handelsstraßen. Mitteilungen d. Vereins für Geschichte und Altertumskunde zu Erfurt. 1900, Bd. XXI.

die Gestaltung des Geländes der Grund war. Poppe läßt sie über Frankenhausen, Esperstedt, Ichstedt, Borxleben, Martinsrieth, Almundesleben (wüst) die Stadt Sangerhausen erreichen. Diese Richtung ist ungefähr ebenso eingezeichnet auf einer Karte vom Jahre 1580, die Schlüter¹⁾ anführt; abweichend ist nur, daß Frankenhausen und Esperstedt nicht berührt wurden, sondern eine direkte Verbindung von Seehausen über Udersleben nach Ichstedt angegeben wird. Daneben bestanden jedoch noch andere Verbindungen, wie aus den Akten hervorgeht.

In dem oben (S. 8) angeführten Aktenstück aus den Jahren 1522 ff. heißt es auf Bl. 3: „das Sachsenburgk die hauptstraße sei, und alle Güter do vorüber und fort auff Ringleben, Sangerhausen, die hauptstraße allewege gefarren“ und ferner auf Bl. 31: „die straß von Sachsenburgk nach Sangerhausen ist vom Dam in Ringkleben wieder frankenhausen in der herrschaft Schwarzburg“. Danach wäre also für diese Zeit auch eine Verbindung von Sachsenburg über Oldisleben, wahrscheinlich Esperstedt nach Ringleben anzunehmen, von wo dann Ichstedt oder Borxleben erreicht wurde. Ferner wird die Sachsenburger Straße erwähnt in einem Aktenstück aus dem Jahre 1661.²⁾ Darin beschwerten sich Rat und Geleitsmann von Artern, daß die Fuhren nach Sangerhausen usw. von Sachsenburg aus nicht mehr über Artern, sondern über Esperstedt ihren Weg nehmen; sie behaupten, daß „die rechte Landstraße von Sachsenburg auf Artern ginge“ und nicht „oben hin“ d. h. über Esperstedt usw. Genauere Auskunft gibt hierüber ein Aktenstück von 1756,³⁾ worin gesagt wird: „daß in dem Geleite zu Sachsenburg die von Augsburg, Nürnberg, Erfurth, aus Franken etc. kommenden nach Niedersachsen und in die Seestädte gehenden Fracht-Fuhrlente, von der von altersher über Artern, Edersleben und Rüblingen auf Sangerhausen zu, hergebrachten alten Heer- und Geleitsstraße ab, und über Oldisleben, Esperstedt, Ichstedt und Borxleben ihren Weg zu nehmen, angewiesen werden“. Zwischen Sachsenburg und Artern führte die Verbindung wahrscheinlich über Bretleben und Reinsdorf; Bl. Frankenhausen der vervollständigten Meßtischblätter der historischen Kommission verzeichnet jedenfalls eine „alte Landstraße“ von Bretleben nach der Mitte der modernen Straße Oldisleben - Esperstedt.

¹⁾ a. a. O.

²⁾ M. St. A., Rep. (M) VIII, Nr. 857. Acta wegen Verpachtung des Geleits zu Artern betr. von 1661.

³⁾ M. St. A., Rep. (M) VIII, Nr. 824. Acta die von Sachsenburg aus auf Artern ehemals gegangene, anjetzt aber verhinderte Geleitstraße betr. von 1756.

Demnach sind also drei verschiedene Strecken in Gebrauch gewesen: 1. Sachsenburg - Seehausen - Udersleben - Ichstedt - Borxleben - Riehtnordhausen - Sangerhausen. — 2. Sachsenburg - Oldisleben - Esperstedt - Ringleben - Borxleben und weiter wie 1. — 3. Sachsenburg - Oldisleben - Bretleben - Reinsdorf - Artern - Edersleben - Oberröblingen - Sangerhausen. Diese standen dann wieder unter sich in Verbindung, indem z. B. von Borxleben nach Edersleben und Oberröblingen eine Abzweigung führte, desgleichen von Esperstedt nach Udersleben - Ichstedt.

Wie weit war nun die Straße in der Richtung, die sie von Erfurt nach Sangerhausen einschlug, abhängig von den gegebenen geographischen Bedingungen? Ausschlaggebend war hierbei der Lauf der Unstrut und vor allem ihr Durchbruchstal am Fuße der Sachsenburg. Die Höhenzüge der Hainleite und Finne bilden durch ihr NW-SO-Streichen für den Verkehr von Süd nach Nord bei der Unzulänglichkeit der bewaldeten Höhen ein bedeutendes Hindernis. Die Sachsenburger Pforte bot also die einzige bequeme Verbindung zwischen Innerthüringen und der nördlichen Randzone. Bis zu diesem wichtigen Tor fand die Straße nördlich von Erfurt zunächst ziemlich ebenes Gelände vor. Sie vermied das Geratal, suchte vielmehr das niedrige Bergland rechts dieses Flusses auf. Hinter Haßleben wurde die Gramme gekreuzt, bei Wundersleben die Unstrut überschritten. Hier war ein verhältnismäßig guter Übergang möglich. Die Unstrut-*ae* ist durch die von Süden und Norden herantretenden Hügel an dieser Stelle am schmalsten, wie ein Blick auf die Karte zeigt. Weiter nordwärts fand die Straße dann ein welliges Gelände vor, das hauptsächlich aus Keuper gebildet wird. Bei Weißensee wurde die Helbe, bei Kindelbrück die Wipper an geeigneter Stelle überschritten. Nachdem dann die Sachsenburger Pforte passiert war, über deren Bedeutung wir bereits sprachen, gestalteten sich die Bodenverhältnisse recht ungünstig. Die Unstrut tritt hier in die Niederung zwischen Frankenhausen und Artern ein; diese Gegend war zu Zeiten durch die Unstrut und die Frankenhäuser Wipper vollkommen überschwemmt, noch heute erinnern die Namen „Rohrwiesen“ und „Ried“ an diese Zustände und zeigen die Ausdehnung der Überschwemmung. Infolgedessen bildeten sich hier verschiedene Wege aus, wie wir oben sahen (S. 8). Die besten Bedingungen fand jedenfalls die Richtung über Esperstedt, bezw. Seehausen, Udersleben, Ichstedt usw. Die Ausläufer des Kyffhäusergebirges boten festen Grund und Boden dar, der Umweg und das bergige Gelände waren nicht so gefürchtet wie die Unstrutsümpfe. Daher hat sich auch die Straße Jahrhunderte hindurch in dieser Richtung erhalten, trotz aller

Bemühungen und Dammbauten, durch die man den Verkehr über Artern ziehen wollte. Schwierigkeiten boten sich nochmals hinter Riethnordhausen; hier mußte die weite Ebene der „Goldenen Aue“ durchschritten werden, die häufig durch die Helme unter Wasser gesetzt wurde. Man konnte dies vermeiden, indem man von Borxleben die Richtung über Edersleben-Oberröblingen einschlug; diese beiden Orte waren seit 1450 durch einen Damm verbunden, der den Helmeübergang erleichterte.

Zweifellos haben wir in dieser Straße einen der ältesten Verkehrswege von Thüringen zu sehen. Für die prähistorische Zeit sind sichere Angaben natürlich unmöglich; wir haben die Bedeutung des Unstruttals für die Periode oben bereits besprochen. Poppe¹⁾ vermutet, daß die Straße bereits zur Zeit Karls des Großen bestanden habe; so bezieht er auf sie auch das capitulare Karls des Großen vom Jahre 805, das den Kaufleuten für den Handel nach dem Avarland eine Straße unter Berührung von Erfurt und Magdeburg vorschreibt. Sichere Nachrichten haben wir aber erst aus späterer Zeit. So soll nach einer Urkunde aus dem Jahre 1286 bei Almundesleben (Wüstung südwestlich von Sangerhausen) ein Zoll bestanden haben, wie Poppe¹⁾ anführt. Genauere Angaben enthält ein altes Aktenstück von Weißensee vom Jahre 1430 (M. St. A. Rep. Dep. Weißensee Tit. II, Nr. 3, S. 7), in dem sich „eine Nachricht wie das Geleite vor Alters hier abgegeben worden“ findet. Neben Wein, Waid und Holz wird Salz von Halle, Staßfurt und Frankenhausen erwähnt.

Die Bedeutung dieser Handelsstraße war besonders im 14. und 15. Jahrhundert eine sehr große. Sie gehörte zu den Wegen, die den Welthandel von den Küsten der Nord- und Ostsee durch Mitteldeutschland nach Nürnberg, Augsburg und von dort nach Italien vermittelten. In diese Zeit fällt ja auch die Blüteperiode von Erfurt. In den Akten stoßen wir immer auf die Bezeichnung „Haupt- und Landstraße von Nürnberg in die Seestädte“ oder „Nürnberger Straße“; für ihre Benutzung waren genaue Vorschriften erlassen. In einem „Extract aus des Amts Sachsenburgk Handel- undt Gerichtsbuch“²⁾

¹⁾ a. a. O.

²⁾ M. St. A. Rep. A 25a Tit. XV, I Nr. 12 (Vol. II). Akten über Geleitsstreitigkeiten Thüringens mit dem Rat von Leipzig vom Jahre 1669—70. Dies Aktenstück gehört zu einer Sammelakta von zwei starken Bänden, die anlässlich der Revision der Geleitsämter im Jahre 1746—47 entstanden ist und zahlreiche Nachweise aus älterer Zeit enthält. Es wird bezeichnet mit: Protokoll über die allergnädigst anbefohlene Regulierung derer Weißenfelsischen Geleits-Land-Accis und Fleischsteuereinnahmen nach denen churfürstl. sächs. Mandatis und Kammer-

vom Mai 1571 heißt es: „ferner müssen nach altem Gebrauch alle Centnergüter, die von Erfurth, Frankfurth ins Land zu Sachsen undt derselben Gegendt geführt werden, auf Sachsenburgk zu kommen, desgleichen was vom Düringer Walde, also von Schmalkalden, Ordruß, Gotha und anderen Oerthen derselben Gegendt und alles was aus Franken an Centnerwahr in Sachsen gebracht wird, alsdann auch alles was aus Sachsen und den Seestedten auf Erfurth, Nürnberg, Augsburgk und daselbst hinaus und in Franken, Bambergk, Würzburgk etc. muß alles auf Sachsenburgk zugefahret und nicht umfahren werden, bey Verliehrung der Güther“. Diese für Erfurt so äußerst wichtige Verbindung suchte im 16. Jahrhundert die Stadt Leipzig an sich zu ziehen;¹⁾ sie erlangte auch ein Privileg vom Kurfürsten, das den sächsischen Teil der Strecke Sangerhausen bis Weißensee sperrte. Dadurch wurden die Fuhrleute gezwungen, über Leipzig nach Süddeutschland zu fahren. Aber infolge der Verwirrungen, die der dreißigjährige Krieg heraufführte, beachtete man diese unnatürliche Erschwerung des Durchgangshandels nicht mehr. Spätere Vorstellungen des Rates der Stadt Leipzig hatten kein Ergebnis und so galt nach 1700 die Straße wieder für die Hauptverbindung zwischen Nürnberg-Erfurt-Hamburg-Lübeck und Bremen.²⁾ Allerdings blieb sie im Laufe der Zeit nicht die einzige; um die Mitte des 18. Jahrhunderts hatten sich infolge des Rückganges des Geleitswesens nicht weniger als acht Nebenstraßen ausgebildet, während nur eine einzige erlaubt war.

Dieselbe Richtung nach Norden schlug eine zweite Straße ein, die ebenfalls von Erfurt ihren Ausgang nahm. Auf Grund seiner Quelle vom Jahre 1617 macht Reischel³⁾ zuerst Mitteilungen darüber. Sie gehörte danach zu den Geleitsstraßen, ihr Ziel war Eisleben. Auf dieser Strecke wurden folgende Ortschaften berührt: Schloß

Verfassungen etc. Vol. I enthält die Ämter: Weißenfels, Freyburg, Eckartsberga, Langensalza. Vol. II: Weißensee, Sachsenburg, Sangerhausen, Heldrungen, Wendelstein, Sittichenbach, Querfurth, Jüterbogk, Dahme, Barby. Zitiert wird nach der Signatur, die die Akten im Haupt-Staatsarchiv in Dresden hatten. Sie waren, als ich sie benutzte, erst von dort nach Magdeburg abgegeben worden und in das Magdeburger Repertorien-Verzeichnis noch nicht aufgenommen.

¹⁾ F. H. Heller, Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig. Leipz. Diss. Dresden 1884.

²⁾ Wie bedeutend in damaliger Zeit der Verkehr war, zeigt die Angabe bei Heller (a. a. O.) in drei Monaten waren 1300 Karren mit 3500 Pferden von Hamburg, Braunschweig, Goslar, Mansfeld, Sangerhausen, Sachsenburg nach Franken und zurück gegangen.

³⁾ a. a. O.

Vippach, Vogelsberg, Harras, Schönewerda, Artern, Allstedt, Eisleben. Diese Namen führt der Abriß der Geleitsörter, auf den Reischel sich stützt, ausdrücklich an; den Verlauf im einzelnen ergänzt er in folgender Weise: von Erfurt her zunächst über Schwerborn, Schwanssee nach Schloß Vippach. Zwischen Vogelsberg und Harras werden eingefügt Cölleda, Dermsdorf, Leubingen; von Artern läßt Reischel die Straße Oberheldrungen, Gehofen, Schönewerda, Kalbsrieth berühren. Vergleichen wir mit dieser Rekonstruktion die Angaben, die wir darüber in den Akten finden. Die erste Erwähnung enthält jenes schon mehrfach angeführte Aktenstück (s. S. 8 Anm.) vom Jahre 1522. Auf Bl. 27 wird in einer Beschwerde des Geleitmannes zu Sachsenburg gesagt: „das sich der geleitsmann zu erfurdts understehet die leuth zu zwingen, aus Erfurdts auff Vogelspergk und so fort auff Cölleda und durch die herrschaft Mansfelt auff Heldrungen (so dan cfg ein beygeleit zu harras, welches in dies ampt gehört und jerlich ein genantes gibbet) zu farren, wiewol etc.“. Diese Angaben stimmen für die Strecke bis Cölleda mit Reischels Ausführungen überein, auch die Ergänzung über Schwerborn und Schwanssee ist sehr wahrscheinlich. Denn auf Bl. Stotternheim der vervollständigten Meßtischblätter ist bei der Ortschaft Schwerborn zweimal der Flurname „an der Landstraße“ und „westlich an der Landstraße“ eingetragen. Zweifelhaft ist dagegen, ob Reischel Recht hat, wenn er von Cölleda bis Harras als Zwischenorte Dermsdorf und Leubingen annimmt. Für diesen Umweg ist ein ersichtlicher Grund nicht zu finden; denn das unbequeme Gelände bergauf und -ab direkt von Cölleda nach Harras über Beichlingen kann man bei den alten Straßen, die in ihrem Verlauf darauf nicht so große Rücksicht nahmen, kaum anführen. An keiner Stelle wird in den Akten auch der Ort Dermsdorf oder Leubingen genannt. Allerdings führt heute noch der Weg zwischen letzterer Ortschaft und Harras den Namen „die Heerstraße“; ich halte dies aber für die Fortsetzung der Straße, die vom Schloß Vippach über Sömmerda nach Leubingen zog und eine spätere Abzweigung der über Vogelsberg darstellte. Dagegen wird in den Akten¹⁾ eine „Straße mit Artherischem Salze und Frachtgütern bey Hemleben vorbey auf Cölleda ins Voigtland“ angegeben, und dabei erwähnt, daß an ihr das Beigeleit in Oberheldrungen läge, wohin es nach dem Jahre 1570 von Harras verlegt sei. Man geht also wohl nicht fehl, wenn man den alten Straßenverlauf von Cölleda in der

¹⁾ M. St. A. Rep. A 25a Tit. XV, I Nr. 7. Protokoll über die Regulierung der Weißenfels-Querfurth etc. Geleitseinnahmen. Vgl. Anm. 2 S. 11, von 1746—47. Vol. II, S. 13.

Richtung auf Schillingstedt, sodann an Hemleben vorbei nach dem Harraser Engpaß annimmt.¹⁾

Von Oberheldrungen bis Artern führte die Straße in einem großen Umweg über Gehofen und Schönwerda, wie Reischel angibt. Auch Schlüter (a. a. O.) ist der Meinung, daß eine direkte Verbindung über Reinsdorf nach Artern wohl erst im 18. Jahrhundert sich gebildet habe. Tatsächlich bestand sie jedoch bereits vor dem dreißigjährigen Kriege. In den Geleitsachen von Artern²⁾ aus dem Jahre 1661 heißt es auf Bl. 21: „der vergangene verderbliche teutsche Krieg hat verursacht, das der von Artern naher Reinsdorff gehende kostbare Dam undt Brücken über die unstrut, lachen undt sonsten an gräben, pflaster meistentheils eingegange“, daher hätte der Verkehr über Artern stark nachgelassen. Ein direkter Weg zwischen Artern und Heldrungen bestand also schon damals, gleichwohl mögen die Fuhrleute den Weg über Schönwerda vorgezogen haben, weil der Damm im Frühjahr bei Hochwasser äußerst gefährlich zu passieren war. Die Fortsetzung von Schönwerda nach Eisleben führte zunächst direkt über Allstedt, erst nach 1580 wurde sie mit Rücksicht auf die neuen eingerichteten Salinen über Artern verlegt, das durch einen Fahrdamm mit Allstedt verbunden wurde.³⁾ In Schönwerda zweigte sich auch eine Straße über Ziegelroda nach Querfurt und Halle ab, von Artern eine gleiche über Edersleben, Oberröblingen nach Sangerhausen.

Fragen wir, wie weit die natürlichen Bedingungen auf den Verlauf Einfluß hatten, so ist auffällig das weite Ausbiegen nach Osten über Vogelsberg und Cölleda. Von Schloß Vippach über Frohdorf nach Cölleda wäre das Gelände entschieden bequemer gewesen, aber hier dehnte sich als starkes Hindernis das bis in die neueste Zeit sumpfige Lossa- und Scherkonderied aus (vgl. Reischel a. a. O. S. 102); der Weg über den Klausberg war zwar steil, fand aber in dem Keuperrücken festen Boden. Für die Fortsetzung von Cölleda nach Norden war ausschlaggebend der Paß über die Schmücke bei Harras; dies war rechts der Unstrut der einzige bequeme Übergang, denn der Sachsenburger Durchbruch ermöglichte am rechten Unstrutufer keine Straße. Die Felswand tritt hier ganz dicht an den Fluß heran, so daß für einen Weg kein Platz war; er ist erst später

¹⁾ Vgl. Bl. 34 des „Neuen Sächsischen Atlas“, enthaltend die sieben Kreise des Kurfürstentums Sachsen. Amsterdam und Leipzig bey Peter Schenk 1752. Dort ist ebenfalls eine Straße Cölleda-Hemleben-Harras eingerechnet. Der Wert dieser Karten ist jedoch nicht bedeutend, da sie durchaus ungenau sind.

²⁾ Vgl. Anm. auf S. 9.

³⁾ L. Gerbing, a. a. O. S. 101.

angelegt worden nach Wegräumung der Felsen. Hinter Oberheldrungen teilte sich die Straße, nachdem sie das weite Erosionstal des Helderbaches durchquert hatte. Die Richtung über die Hohe Schrecke nach Schönewerda war insofern begründet, als bei diesem Ort der Übergang infolge der geringen Breite der Unstrutau und auf Grund eines Sandwurfes, der sich hier über den Riedboden erhebt, am besten möglich war (vgl. Reischel S. 104). Die Verbindung zwischen Artern und Reinsdorf war eine künstliche, das Ried zwischen diesen Orten, mit zahlreichen Sümpfen und Gräben durchzogen, sonst unpassierbar. Der Teil der Straße von Artern nach Sangerhausen hielt sich auf der Höhe des Geländerückens zwischen dem breiten Helmetal und dem Kyffhäuserbach; der Buntsandstein bot besseren Untergrund als die den Überschwemmungen ausgesetzte Helmeniederung.

Der andere Zweig führte am linken Helmeufer entlang nach Allstedt. Von hier berührte er wahrscheinlich Nienstedt, durchquerte die Bornstedter Mulde und erreichte nach Überschreiten des Hornburger Sattels Eisleben.

Welche Stellung diese Geleitstraße im Verkehrsnetz von Thüringen einnahm, läßt sich nicht ganz genau feststellen. Sie hat sich wahrscheinlich als Nebenstraße des über Sachsenburg führenden Handelsweges ausgebildet. In früherer Zeit war ihre Benutzung durch Handelszüge beschränkt; es heißt darüber in den Akten: ¹⁾ „wiewol man nymals verstatet, Centnerguth oder kauffmanns wahr do selbsten (d. i. Vogelsberg-Cölleda usw.) vorüber zu farren, den wenn solches nachgelassen, so würde dadurch efg geleit zu weißensehe und sachsenburgk, drauff ihnen zu farren gebürt, entzogen“; und ein anderes Mal wird gesagt, sie wäre keine rechte Landstraße. Gleichwohl ist diese Vorschrift im Laufe der Zeit nicht immer eingehalten worden, eine scharfe Scheidung zwischen beiden Straßen nicht möglich gewesen. So konnte es auch geschehen, daß das Geleit in Artern behauptete, ²⁾ „die rechte Haupt- und Landstraße sei von alters her von Nürnbergk auf Erfurth, von dar auf Arthern undt Sangerhausen über beide Dämme (bei Reinsdorf und Oberröblingen), uf Magdeburgk und Hamburgk gegangen“. Geleit hätten sie in Harras und Oberheldrungen gegeben.

Also das Amt Sachsenburg wie Artern erhoben den Anspruch, daß durch ihr Geleit die „rechte“ Landstraße ihren Weg nehme. Zeitweilig waren ja auch beide in Verbindung gebracht durch eine Straße von Sachsenburg nach Artern wie wir oben (S. 10) gesehen

¹⁾ Vgl. Anm. 1 S. 8. Bl. 27.

²⁾ Reg. (M) VIII, Nr. 857. Bl. 37 von 1661. Vgl. Anm. 2 S. 9.

haben. Jedenfalls kann man zwischen beiden Handelswegen keinen scharfen Unterschied machen, wenngleich auch der über Sachsenburg der bedeutendere war und bis ins 18. Jahrhundert blieb infolge der besseren natürlichen Bedingungen.

Es ist erklärlich, daß im Laufe der Zeit diese beiden Straßen ihre hervorragende Stellung als einzig erlaubte Wege von Erfurt nach Norden nicht beibehalten haben. Man suchte auf alle mögliche Weise sich dem harten Straßenzwang zu entziehen und schlug andere Richtung ein. Um hierbei nicht völlig der Einnahmen verlustig zu gehen, sahen sich die Hauptgeleite zu Sachsenburg und Weißensee gezwungen, diese als Beistraßen anzuerkennen und an ihnen Beigeleite zu errichten.

Wir erwähnten bereits, daß nach den Akten in der Mitte des 18. Jahrhunderts neben den Hauptstraßen über Weißensee und Sachsenburg nicht weniger als acht Beistraßen sich herausgebildet hatten. So führte z. B. eine Straße, die „Waldstraße“ genannt, mit Holzwaren nach Artern über Leubingen (wahrscheinlich ist das die von Schloß Vippach über Sömmerda ziehende), eine andere durch das Vogtland mit demselben Zielpunkt über Schillingstädt. Wer nach Frankenhäusen wollte, nahm seinen Weg an Weißensee vorbei über Oberbösa, Seega, Göllingen oder man fuhr über Hachelbich nach Sondershausen und von hier weiter über Nordhausen nach Halberstadt. Teilweise kamen die Handelszüge sogar nicht mehr über Erfurt, sondern gingen durch die Langensalzaer Gegend über Mühlhausen zum Harz und Niedersachsen. Wir werden auf diese Verhältnisse an anderer Stelle näher zu sprechen kommen.

Auf der anderen Seite hatte der Straßenzwang zur Zeit seiner Blüte zur Folge, daß früher oft befahrene und bedeutende Handelswege verödeten. Dieses war der Fall mit der Straße, die von Sachsenburg über Herbsleben nach Gotha und weiter über den Thüringer Wald zog. Die schon mehrfach erwähnte Aktensammlung vom Jahre 1522 gibt darüber Aufschluß. Auf Bl. 52 heißt es dort: „das die von Schmalkalden und der gelegenheit (mit allerley Guth und wahr nichts ausgeschlossen) nach Thambach, Bollstädt, Gotha, Burktonna, Herbslebenn, Fromestadt (Frömmstädt), Sachsenburgk, Frankenhäusen, Sangerhäusen nach dem landt zu Sachsen forder gefarren und herwidderumb . . . und ist daselbst zu Herbslebenn eine gewaltige Straße von Furlüthen gewesen“. Der Erfurter Geleitsmann hat sie aber bei 30 Jahren gezwungen auf Erfurt zu fahren „damit also die Landstraße off Herbsleben seit darnidder gelegt“. Sie galt auch als eine der Straßen nach Magdeburg, Braunschweig usw. Durch den Straßenzwang aber, den das Geleit

zu Erfurt ausübte, war sie in der Folgezeit nur noch für die Salzfuhrn von Frankenhäusen erlaubt. Diese schlugen die Richtung über Sachsenburg-Weißensee ein oder über Grüningen und Gangloffsömmern. Auf der Geleitskarte von 1616, die Reischel benutzte, ist sie im Gegensatz zu anderen Straßenlinien nur punktiert, was durch das vorhergesagte seine Erklärung findet.

Neben diesen für das wirtschaftliche Leben und die Blüte Erfurts, sowie der berührten Ortschaften, äußerst wichtigen Verkehrswegen des Welthandels hatten auch verschiedene andere Straßenzüge ihren Ausgang aus dieser Stadt. So stand sie zunächst in Verbindung mit Nordhausen. Nach der Geleitskarte Reischels führte diese Geleitsstraße über Herbsleben. Da keine weitere Ortschaft angeführt ist, fügt Reischel folgende Zwischenorte ein: von Erfurt über Gispersleben-Kiliani, Kühnhäusen, Elxleben, Walschleben, Dachwig nach Herbsleben. Der Verlauf von hier an ist schwierig anzugeben, weil jeder Hinweis fehlt. Reischel entscheidet sich auf Grund persönlicher Erkundigung für die Strecke über Tennstedt, Greußen, Westerengel, Ober-Spier und dann durch den Sattel der Hainleite bei Bebra, „das Geschlinck“. Eine zum großen Teil andere Richtung gibt L. Gerbing an (a. a. O. S. 100). Danach verließ die Straße Erfurt durch das Andreastor, zog dann auf Walschleben, durchquerte das große Ried zwischen Ringleben und Vehra und erreichte über Straußfurt Weißensee. Von hier hielt sie sich am Südrande der Hainleite, um durch den Paß von Ober-Spier über Sondershausen nach Nordhausen und dem Harz zu gelangen. Schließlich ist es auch möglich, daß von Tennstedt aus eine Verbindung bestand über Wolfersschwenda, Ehrich, Ballstädt. Von hier entweder über Schernberg oder über Hohenebra nach Bebra. Diese Straßen finden sich jedenfalls auf Bl. 33 des Atlas. Bei Schernberg traf man auf den Weg, der von Langensalza über Kirchheilingen, Almenhausen, Abtsbessingen kam. Blatt Tennstedt der historischen Meßtischblätter verzeichnet an der Straße nördlich von Kirchheilingen zweimal die Flurnamen „am Nordhäuser Steige“. Über Schernberg setzte sich der Weg nach Straußberg fort und stieg dann ins Wippertal hinunter. An der Strecke zwischen Schernberg und Straußberg finden sich auch die Flurnamen „an der Straße“ und „an der Nordhäuser Straße“ (Bl. Immenrode), ein Beweis, daß hier früher ein alter Handelsweg bestand.

Anscheinend führte von Tennstedt aus auch eine Verbindung über Kutzleben — hier befand sich ein Beigeleit von Weißensee — an Rohnstedt vorbei nach Groß-Ehrich, wo man entweder auf die oben angeführte Straße gelangte oder durch das Geschlinck seinen Weg nahm. In der Flur von Rohnstedt verzeichnet das Bl. Greußen

nämlich die Namen „am Erfurter Wege“ und „am Hamburger Wege“, diese deuten doch unbedingt auf eine frühere Straße. Freilich sind die Nachrichten zu dürftig, als daß man einen sicheren Schluß daraus ziehen könnte.

Reischel und L. Gerbing geben den weiteren Verlauf von Sondershausen nicht genauer an. Die Straße zog von hier am rechten Ufer der Wipper entlang über Groß-Furra und Klein-Furra. Hinter dieser Ortschaft traf sie mit dem von der Hochfläche der Hainleite herabkommenden Wege zusammen. Durch Meyers Arbeiten¹⁾ sind wir über die weitere Richtung gut orientiert. Nach ihm wurde bei Rixleben die Wipper überschritten, dann die Höhen nördlich von diesem Ort erstiegen. An dieser Strecke stand eine Warte, außerdem der Flurname „Heerstraße“. Vor Groß-Werther teilte sich die Straße, ein Teil führte durch diesen Ort nach Nordhausen, ein anderer Teil bog nach Osten ab, ging an den wüsten Dorfstellen Ritterode und Barberode vorbei, überschritt an der Rode-Brücke die Helme und gelangte südlich des heutigen Bahnhofs zur Stadt. Im 17. und 18. Jahrhundert wurde anscheinend diese Richtung verlassen; auf den Karten von 1750 tritt eine Verbindung von Nordhausen über Sundhausen, Stockhausen nach Sondershausen auf und zwar ist sie als Post- und Landstraße bezeichnet, während die Richtung auf Rixleben „gemeiner Weg“ genannt ist. Für diese Verlegung sprechen auch die Flurnamen an dem Weg östlich der modernen Chaussee Sundhausen-Steinbrücken-Sondershausen; unweit von Sundhausen und in der Flur von Hain verzeichnet die historische Karte die Namen „an d. Nordhausen-Sondersh. Straße“, „am alten Nordh.-Sondersh. Wege“ und „an der alten Straße“ (Bl. Hain).

Wie weit können wir diese Angaben, die zum Teil auf Vermutungen beruhen, durch Belege aus den Akten sicher stellen? Bezeugt ist zunächst die Strecke von Herbsleben bis Erfurt durch Akten aus den Jahren 1522–78. Es heißt dort auf Bl. 43: „... die straß gehet von Herbsleben auf Walschleben, danach auff Elzleben, danach auff Kühnhausen“; beigegeben ist dieser Angabe eine kleine Zeichnung der Strecke, wonach auch Gispersleben noch berührt wurde. Weiter findet sich Bl. 87 die Bemerkung „daß die Straße von Tennstedt auf Herbsleben nach Erfurt durch Andreastor weder mit Karren, noch zu Roß zu benutzen wäre usw.“. Diese Angaben stimmen mit Reischels Ergänzung überein, mit einer Ausnahme; er fügt zwischen Walschleben und Herbsleben noch Dachwig ein, beide

¹⁾ 1. Zur Wüstungskarte d. Grafschaft Hohnstein-Clettenberg. Zeitschrift d. Harzvereins. 1877. S. 133. — 2. Helmegau. (MVE zu Halle a. S. 1888—90.)

Orte standen aber direkt in Verbindung. Leider fehlen über die weitere Strecke Nachrichten aus älterer Zeit, erst in den Akten aus den Jahren von 1740—50 finden wir Anhaltspunkte.¹⁾ Hier wird die Straße unter denjenigen aufgeführt, auf denen das Sachsenburger Geleit umgangen wurde. Dies geschah teilweise von Erfurt über Tennstedt durchs Geschlincke, Sondershausen, Nordhausen oder Strausfurth, Greußen, Geschlinck usw. nach Niedersachsen. Hierbei wird auch der Name Geschlinck erklärt „weil auf der Straße von Erfurth auf Nordhausen, im Distrikt von einer halben Meile, zwischen Bebra und Oberspühr der Weg sich schlangenweise durch den Wald ziehet“. Auch diese Angaben stimmen mit Reischels Ergänzungen überein, so daß wir uns seiner Ansicht über den Verlauf der Straße anschließen.

Bestimmend für die eingeschlagene Richtung war das Tal der unteren Gera. Die Straße vermied, wie wir es bei den alten Verkehrswegen immer finden, die sumpfige und den Überschwemmungen ausgesetzte Geraane — noch heute deutet der Name das Große Ried darauf hin —, sie suchte vielmehr das wellige, vorwiegend aus mittlerem Keuper²⁾ bestehende Hügelland am linken Ufer des Flusses auf, das festen Untergrund bot. Das weite Ausbiegen nach Westen über Herbsleben und Tennstedt war auch durch natürliche Verhältnisse bedingt. Zwischen Gebesee und Vehra erweitert sich das Erosionstal der Unstrut bedeutend, von rechts mündet die Gera, von links kommen eine Anzahl kleinerer Bäche, wie Schambach, Ode usw., so daß sich durch diese Wasserzuführung beim Fehlen jeder Regulierung zweifellos Sümpfe bilden mußten, die einen Übergang hier erschwerten. Bei Herbsleben jedoch war das Unstruttal schmal, das Überschreiten des Flusses am bequemsten. Von Tennstedt an erstieg die Straße die sich allmählich zur Hainleite erhebende Keuper- und Muschelkalk-Hochfläche; bei Greußen wurde das Helbetal durchquert. Sie folgte aus leicht einzusehenden Gründen diesem in den Muschelkalk tief eingeschnittenen, serpentinenreichen³⁾ Tal jedoch nicht — im Gegensatz zur heutigen Bahn —, sondern hielt sich auf der Hochfläche, am Südabfall der Hainleite über Westerengel und Oberspierz. Durch den Bebraer Paß, „eine sehr tiefe Erosionseinbuchtung des Steilabhanges der Hainleite“⁴⁾ wurde der nach dem Wippertal mauerartig steile Abfall dieses Höhenzuges bequem überschritten. Die weitere Richtung schrieb das Wippertal vor, an dessen rechtem Ufer sie bis Rixleben

¹⁾ Vgl. Ann. S. 11. Vol. II, Nr. 7. 7. 40.

²⁾ E. z. G. K. Bl. Andisleben.

³⁾ E. z. G. K. Bl. Greußen.

⁴⁾ Bl. Immenrode, S. 12.

zog, um von hier in ziemlich gerader Linienführung über das sanft gerundete Buntsandsteinhügelland Nordhausen zu gewinnen. Übrigens folgte dem Wippertal über Rixleben hinaus nach Bleicherode, Groß-Bodungen auch eine Heerstraße, nähere Angaben sind mir nicht bekannt geworden.

Über Alter und Bedeutung dieser Handelsstraße lassen sich sichere Angaben nicht machen. Daß das Geschlinck möglicherweise schon in frühgeschichtlicher Zeit ein wichtiger Übergang war, erwähnten wir bereits. Urkundlich nachweisbar ist die alte Paßstraße schon im Jahre 1128 als „angusta transitus vulgariter Slinck genannt“ (Meyer: Goldene Aue, S. 67).

Gerbing erwähnt ferner einen Bündnisvertrag zwischen den Städten Nordhausen-Mühlhausen-Erfurt vom Jahre 1355 und 1371, in dem sich diese Städte auch verpflichten, die Straßen zu sichern. Dies können wir vielleicht auf den oben beschriebenen Handelsweg beziehen. Ob er im Thüringer Verkehrsnetz eine größere Rolle spielte oder nur als Verbindung zwischen den beiden Städten wichtig war, bleibt ungewiß. Es bestand allerdings nach einem Aktenstück vom Jahre 1517, das L. Gerbing¹⁾ anführt, die Bestimmung, daß alle Waren von Nürnberg nach Münden, Bremen, Lübeck die Straße von Erfurt über Nordhausen-Göttingen bezw. Hildesheim einschlagen mußten. Wahrscheinlich war damit aber die Richtung über Weißensee-Sachsenburg und von da über Frankenhausen nach Nordhausen gemeint. Denn das Sachsenburger Geleit erhob doch den Anspruch, wie wir oben sahen, daß alle Waren in die Seestädte diesen Ort berühren mußten. Durchführen lassen hat sich aber diese Vorschrift nicht immer und so war auch unsere Straße zu Zeiten eine von jenen, auf denen der bedeutende Süd-Nordverkehr sich abwickelte.

Für das thüringische Verkehrsnetz hatte eine wichtigere Stellung die Straße, die Erfurt mit Langensalza und Mühlhausen verband. Der Verlauf war, wie Reischel angibt, folgender: von Erfurt über Marbach, Tiefthal, Witterda, Gr. Fahner, Gräfentonna nach Langensalza; von hier über Schönstedt, Großengottern, Höngeda nach Mühlhausen. Für diese Richtung sprechen auch die Flurnamen; südöstlich von Tiefthal findet sich zweimal die Bezeichnung „an der Mühlhäuser Straße“, östlich von Witterda „am Mühlhäuser Wege“.²⁾ In Großengottern bestand bereits 1559 ein Beigeleit von Langensalza.

Bestimmend für den Verlauf waren die Fahnerschen Höhen und der sich daran anschließende Höhenrücken von Kleinfahner bis

¹⁾ L. Gerbing: Erfurter Handel usw., a. a. O.

²⁾ Bl. Audisleben d. histor. Meßtischblätter.

Salomonsborn. Diese mußten umgangen werden, weil ihr Randabfall ziemlich steil ist und dadurch ein schwer zu passierendes Gelände bildete. Die Straße hielt sich infolgedessen immer am Fuße dieses Rückens bis nach Gräfentonna. Von hier an trat sie in das Tal der Unstrut ein. Der Fluß folgt einer Mulde, die sich von Mühlhausen bis Langensalza erstreckt und nach NO zur Muschelkalkhochfläche, nach S allmählich zum Hainich ansteigt.¹⁾ Am rechten Ufer der Unstrut, mit Vermeidung der Überschwemmungen ausgesetzten Aue — besonders bei Großengotttern waren große Sumpfbildungen — zog die Straße in dieser Mulde entlang, und zwar auf den festen Untergrund bietenden Ausläufern der Hochfläche, die vom Hainich zum Flusse abfällt. Über die Verkehrsbedeutung dieser Straße, die über Mühlhausen hinaus durch das Eichsfeld ihre Fortsetzung hatte, wollen wir sprechen, wenn wir die Straßen jenes Gebietes behandeln.

Fast alle bis jetzt behandelten Verkehrswege standen in Beziehung zu der uralten Haupthandelsstraße, die Thüringen von SW nach NO durchzieht, zu der „Königsstraße“ oder „Hohen Straße“. Sie stellte die Verbindung her zwischen Leipzig und Frankfurt a. M.; die große Handelsbedeutung der beiden Städte, die günstigen natürlichen Bedingungen ihres Verlaufes haben ihr zu allen Zeiten bis in die Gegenwart die Hauptrolle im Thüringer Verkehrsleben zugewiesen.

Es ist natürlich, daß unsere Kenntnis über diesen Handelsweg eine sehr gute ist; Heller, Landau, L. Gerbing u. a. haben ihn so ausführlich behandelt, daß wir uns beschränken, die Ergebnisse ihrer Untersuchungen kurz wiederzugeben, und nur gelegentlich einige neue Gesichtspunkte anführen, die sich aus dem Studium der Geleitsakten ergaben.

Die Straße trat in unser Gebiet bei Eisenach ein; über Teutleben und Gotha gelangte sie nach Erfurt. Von hier wurden berührt die Orte: Kerpsleben, Tötteleben, Ollendorf, Berlstedt, Schwerstedt, Butteltstedt, Nermsdorf, Oberreißeln, Nirmsdorf, Thüsdorf — oder Rudersdorf, Thüsdorf — Eckartsberga. Hier befand sich ein sächsisches Hauptgeleit, daher war der Ort besonders wichtig. Fast in allen Fluren der angeführten Ortschaften treffen wir auf Namen „an der Landstraße“, „an der Obersraße“, „an der Hohen Straße“ usw. Von Eckartsberga nahm die Königsstraße die Richtung auf Hassenhausen, wahrscheinlich über Gernstedt, Taugwitz. Die Flurnamen „unter der Landstraße“ an dem Wege zwischen Eckartsberga und Gernstedt, sowie zwischen diesem Ort und Taugwitz sprechen dafür. In älterer

¹⁾ Bl. Langensalza und Erläuterungen.

Zeit führte ihre Fortsetzung, wie Roßner¹⁾ nachgewiesen hat, auf der Höhe des linken Saalenfers weiter an Fränkenau vorbei, über Gr. Wilsdorf nach Freyburg; hier wurde die Unstrut überschritten und über Merseburg erreichte sie sodann Leipzig. Naumburg lag damals nicht an diesem Straßenzuge, es stand mit ihm durch zwei Wege in Verbindung: 1. durch die „Buchstraße“ über Neuflemmingen, Saaleck, Stenndorf, Hassenhausen und 2. durch den Weg, der in der Almricher (Altenburg) Furt die Saale überschritt. Er hieß die „Bergstraße“.²⁾ Erst in der Zeit zwischen 1368 und 1404 wurde nach Roßners Untersuchung die „Königstraße“ von Hassenhausen über Kösen, Naumburg nach Leipzig geführt. Damals baute man bei Kösen eine steinerne Brücke über die Saale. In dem BKD Naumburg wird allerdings die Verbindung über Kösen bereits für das 12. Jahrhundert angenommen. Jedoch erscheint mir Roßners Ansicht, die auf Urkundenmaterial fußt, sehr berechtigt, vor allem vom geographischen Standpunkt aus, wie wir unten sehen werden. Zwischen Eckartsberga und Naumburg war auch der Weg über Lissdorf und Spielberg gebräuchlich; es findet sich in den Akten einmal die Bemerkung: „daß nemblich die rechte Landstraße aus Eckartsberga nach Lißdorf, Spilbergk und von dannen gleich auf Punscherau nach Namburg gehe“.³⁾ Eine Zeit lang sei nur wegen schlechten Weges Hassenhausen berührt worden. Durch ein Straßenmandat wurde dann im 16. Jahrhundert die Richtung Hassenhausen, Kösen, Naumburg festgelegt. Zu dieser vorgeschriebenen Straße hatte sich ein Beiweg herausgebildet, der eine Zeit lang größere Benutzung fand als die „Königstraße“ selbst; es ist die sogenannte „Weinstraße“. Sie zweigte hinter Nermsdorf von der „Königstraße“ ab und ging parallel zu ihr nach Auerstedt, ohne einen einzigen Ort auf dieser Strecke zu berühren; eine Fortsetzung ging nach Sulza. Dieser Weg heißt heute noch die „Weinstraße“; auf den Karten 1:100000 ist er ebenfalls so genannt. Im 17. und 18. Jahrhundert vor allem hatte sich der ganze Verkehr von der „Hohen Straße“ fort und auf die Richtung über Auerstedt gezogen. Die Veranlassung hierzu war nach Bemerkungen in den Akten der zeitweilig schlechte Zustand der ordentlichen Landstraße, „die Straße über Auerstädt sei von Natur etwas höher und trockener“; außerdem sollten die Fuhrleute bei der Geleitsabgabe in Eckartsberga mehr geleiten als sie tatsächlich führten. Dem

¹⁾ Roßner: Der Name des Klosters Pforta. Naumburg 1893.

²⁾ BKD Naumburg, S. 13.

³⁾ M. St. A. Rep. 24 d (M LI) Nr. 19. Acta die zwischen dem chursächs. Amte Eckartsberga u. d. herzogl. sächs. Weimar. u. Altenburgischen Ämtern in Ansehung d. Landstraßen usw. entstandenen Irrungen betr. von 1564.

suchen sie auf diese Weise aus dem Wege zu gehen. Von Auerstedt erreichte man über Rehehausen die ordentliche Straße wieder bei Hassenhausen

Die geographischen Bedingungen, die den Verlauf dieser Straße bestimmten, sind leicht zu erkennen. Das Thüringer Becken ist im Westen geöffnet; nördlich des Thüringer Waldes bei Eisenach ist die natürlich gegebene Eintrittsstelle für den Verkehr nach Osten. Durch dieses offene Eingangstor und das Tal der Hörsel wird der Verkehrsweg ganz naturgemäß über Gotha nach Erfurt geleitet, von hier führen Ilm- und Saaletal zur norddeutschen Niederung weiter.¹⁾ Diesen von der Natur gezeichneten Linien schloß sich die „Königsstraße“ ziemlich genau an. Von Eisenach folgte sie zunächst dem Tal der Hörsel zwischen dem Abfall des Thüringer Waldes und den Hörselbergen hindurch; es ist nicht bestimmt, ob sie auf dem linken oder rechten Ufer verlief. Bei Tentleben wurde das Tal verlassen, an der Asse entlang über Trügleben in gerader Linie Gotha erreicht. Von hier bis Erfurt berührte der Weg Gamstedt und Schmira.²⁾ Bei Erfurt, dessen Name seine Entstehung als Furtort beweist,¹⁾ wurde die vom Thüringer Wald kommende Gera überschritten. Dies geschah an einer Stelle, wo sandiger, kiesiger Untergrund und flache Ufer den Übergang möglichst bequem gestalteten.³⁾ Die Ilm-Saale-Richtung war für den weiteren Verlauf bestimmend. Über hügeliges Gelände, das keinen besonderen Einfluß auf die Richtung ausübte, zog die Straße mit Umgehung des Ettersberges an der NO-Seite in der oben angegebenen Weise nach Buttstedt, wo sie das Tal der Scherkonde durchquerte. Hinter Buttstedt trat die erwähnte Teilung ein, die „ordentliche Landstraße“ führte durch „ein vielfach zerschnittenes Hügelland“, das aus Keuper mit Diluviumbedeckung gebildet wird, über Oberreiß-Thußdorf nach Eckartsberga.

Günstigere natürliche Bedingungen für den Verkehr finden sich ohne Zweifel bei der „Weinstraße“. Sie zog auf der Höhe jenes flachen vorwiegend aus Keuper gebildeten Höhenrückens entlang, der sich von Nernsdorf bis nach Sulza erstreckt (Erl. z. g. K. Bl. Roßla). Er bildet die höchste Erhebung in der Umgebung, hält sich auch gleichzeitig in seiner ganzen Erstreckung in ziemlich gleichmäßiger Höhe, mit Ausnahme des Petersberges, der 272 m erreicht; die alten Handelsstraßen suchten solche Rücken besonders gern auf, weil sie trockener waren und gleichzeitig freien Ausblick boten. So ist es

¹⁾ Kirchhoff: Lagenverhältnisse von Erfurt.

²⁾ Der genaue Verlauf im einzelnen von Eisenach bis Erfurt findet sich bei L. Gerbing: „Straßenzüge“ angegeben.

³⁾ Reischel S. 37.

auch zu verstehen, weshalb dieser Weg immer wieder von den Fuhrleuten trotz des Verbotes aufgesucht wurde, weshalb er zeitweilig stärker befahren wurde als die Geleitsstraßen. Eine Bemerkung in den Akten trifft durchaus das Richtige, wenn sie sagt: „daß die Straße über Auerstedt von Natur etwas höher und trockener sei“. Bei Eckartsberga legt sich quer vor die Richtung der „Königsstraße“ der Höhenzug der Finne, den sie ersteigen mußte. Es ist fraglich, ob sie von Anfang an dazu den Einschnitt in den Muschelkalkrand bei jenem Orte benutzt hatte. Naumann nimmt an, daß dies in der älteren Zeit nicht der Fall gewesen sei; sie wäre weiter östlich verlaufen und hätte erst später die Richtung über Eckartsberga eingeschlagen, als es eine gewisse Bedeutung gewonnen hatte. Dagegen ist Schlüter der Meinung, daß hier gerade wegen der vorbeiziehenden Landstraße Burg und Stadt Eckartsberga im 10. Jahrhundert erbaut wären. Diese Ansicht erscheint mir sehr wahrscheinlich, weil an den alten Heerstraßen sehr häufig Ortschaften angelegt wurden; bei Eckartsberga beherrschte die Burg den durchgehenden Verkehr vollkommen. — Über die Muschelkalkhochfläche, die zwischen Eckartsberga und der Saale ein ziemlich einförmiges Gepräge zeigt, — nur der tief einschneidende Hasselbach bringt einen Wechsel in die Oberflächengestaltung —, (Erltg. z. g. K. Bl. Naumburg) zog die alte Straße am linken Saalenfer nach Freyburg a. U. Die spätere Richtung über Kösen war erst möglich, nachdem über die Saale eine Brücke erbaut war. Zwischen Naumburg und Kösen bildete der Fluß während langer Jahrhunderte einen unpassierbaren Sumpf.¹⁾ Die teilweise Trockenlegung dieser Strecke bewerkstelligten die Cisterziensermönche des Klosters Pforta, das 1137 dort gegründet wurde. Ungünstig und beschwerlich war diese Stelle trotzdem noch; wir sehen daher im 17. und 18. Jahrhundert, obgleich das Straßenmandat bestand, den Verkehr nach Leipzig wieder die alte Richtung über Freyburg und Merseburg einschlagen. Die Bemerkung in den Akten: „insonderheit sey der Kösener Berg oder der Hohlweg daselbst höchst nötig zu erweitern und fahrbar zu machen“ gibt den Grund hierfür an.

Es kann kein Zweifel sein, daß wir in dieser Richtung eine uralte Völkerstraße, die von Westen nach Osten führte, vor uns zu haben. Natürlich dürfen wir ihren Verlauf nicht genau dem der späteren Handelsstraße gleichsetzen; beim Fehlen jeder sicheren Nachricht aus der älteren Zeit ist man stets auf Vermutungen angewiesen. Geschichtlich bezeugt ist der Teil von Eisenäch bis Erfurt

¹⁾ Hertzberg: Saaletal. S. 9.

bereits im Jahre 768 ¹⁾; bestimmtere Angaben finden wir dann aus der Zeit Karls des Großen, der Erfurt durch ein Kapitular vom Jahre 805 als Endziel des Handels mit den Slaven und Avarn festsetzte.²⁾ Durch die Karolinger und ihre östliche Kolonisation hat die Straße überhaupt erst ihre Bedeutung als Handels- und Heerweg erhalten; in jener Zeit setzten sich die großen Straßenzüge östlich des Rheins endgültig fest. Mit der Entwicklung der Handelsbeziehungen zu Italien einerseits und den nordischen Ländern andererseits im 13. und 14. Jahrhundert tritt dann die Vermittlerrolle, die die thüringischen Städte übernahmen, deutlich hervor. Nürnberg und Frankfurt a. M. traten an die Stelle von Regensburg; in Thüringen vermittelten Erfurt, Halle und Leipzig den Handel nach dem Osten, Schlesien und Polen. *Via regia Lusatiae* oder *strata regia* wird unser Weg in einem Vertrage von 1252 genannt.³⁾ „Er war die große Schlagader des Verkehrs von Frankfurt nach dem Osten und Nordosten“, wie Kirchhoff sagt. Wichtiger wurde die „Hohe Straße“ noch, als durch die Entdeckung Amerikas die Handelszentren von Italien nach der Nordseeküste verlegt wurden, damals „erscheinen Frankfurt und Leipzig gleichsam als die Hände, durch welche der Handel des Ostens und des Westens quer durch Deutschland sich zusammenschlang“. ⁴⁾ Einige Zahlen mögen hier zur Veranschaulichung des regen Verkehrs im 16. Jahrhundert angeführt werden: im Jahre 1593 kamen durch Eckartsberga 12919 Pferde, 1594 sogar 13360 Pferde.⁵⁾ Durch das Straßenmandat vom Jahre 1541 wurde der Verlauf im einzelnen festgelegt und genauere Vorschriften erlassen über ihre Benutzung.⁶⁾ Es heißt dort: „daß alle diejenigen so hinfort von Leipzig aus, auf Weißenfels, Eckartsberga, Buttstedt, Erfurth, Eisenach und Creutzberg, welches die rechte und übervorwehrtete Zeit her gebrachte Land-Straß gewesen ist und hinwieder, welche von Frankfurth oder vom Rheinstrom nach Leipzig wollen auf itzt benannte Städte und Flecken fahren müssen und ziehen“. Ungünstig auf den Verkehr wirkte der Fall Antwerpens und die Sperrung der Rheinmündung für den deutschen Handel. Frankfurt a. M. verlor dadurch teilweise seine Bedeutung und damit zeitweilig auch die „Hohe Straße“. Andererseits ergibt sich aber ebenfalls aus der

¹⁾ Knüll: S. 177.

²⁾ Landau: II, S. 590. — W. Gerbing: Pässe. — Kirchhoff: Erfurt.

³⁾ Heller: a. a. O.

⁴⁾ Falke: II, S. 53.

⁵⁾ Naumann: S. 77. Skizzen u. Bilder z. Heimatkde. III, 77.

⁶⁾ M. St. A. Rep. 24 d S. 19. Vgl. Anm. S. 22.

Kriegsgeschichte, wie wichtig sie war.¹⁾ Besonders sobald es sich um einen Gegensatz zwischen Frankreich und Preußen handelte. Im siebenjährigen Kriege zog auf der „Königsstraße“ die französische Armee vor der Schlacht bei Roßbach gegen Friedrich den Großen heran, auf ihr flohen die Franzosen nach der Schlacht zurück, der Übergang bei Freyburg spielte eine besondere Rolle. In der Zeit Napoleons war sie eine der wichtigsten strategischen Linien für dessen Feldzüge; die Schlachtorte Auerstedt, Lützen, Gr. Görschen stehen in Beziehung zu ihr und schließlich sah sie auch den Rückzug Napoleons nach Erfurt, als er bei Leipzig geschlagen wurde. Er hatte ihre Bedeutung als Aufmarschstraße erkannt, weshalb sie 1810 als Chaussee ausgebaut wurde, und zwar wieder über Eckartsberga. In der Zeit des großen Frachtfuhrverkehrs schließlich stand die Königstraße wieder für den Welthandel an erster Stelle.²⁾ bis ihr durch den Eisenbahnban, der das Ilm-Saaletal selbst aufsuchte, diese Bedeutung genommen wurde.

Von dieser für das Verkehrswesen von ganz Thüringen so überaus wichtigen Handelsstraße zweigten sich eine Anzahl Nebenstraßen ab oder standen mit ihr in Verbindung. Sie haben teilweise nur als Zufuhrwege Bedeutung, einige stellen jedoch auch zwischen entfernteren Orten eine Verbindung her, wobei sie die „Königsstraße“ kreuzten. Bei Berlstedt zweigte sich zunächst nach Reischel eine Geleitsstraße ab, die von Erfurt nach Hardisleben an der Finne führte. Von Erfurt folgte sie anfangs der Königsstraße, dann wurde von ihr abgebogen, über Neumarkt, Krautheim, Gr. Brembach, Guthmannshausen, wo an günstiger Stelle die Lossa überschritten wurde, gelangte man im Lossatal aufwärts an Mannstedt vorbei weiter nach Hardisleben. Wir finden diesen Weg auch schon bezeugt in Akten aus den Jahren 1522;³⁾ dort wird ein Ort Guttenuhausen erwähnt, worunter das heutige Guttmannshausen zu verstehen ist, und daran die Bemerkung geknüpft: „do hat der Churfürst ein im geleit, die strass gehet von Erfurdt noch Eysleben“. Die Fortsetzung von Hardisleben nach Eisleben war auf zweierlei Art möglich: die Geleitsstraße stieg über Essleben, Marienroda — Poppe läßt sie über Herrengosserstedt gehen — auf die Finne, zog östlich an Tauhardt vorbei, wo sich im 16. Jahrh. ein Geleit befand, nach Bernsdorf. Hier fand eine Teilung statt: ein Zweig führte über Wippach hinab ins Unstruttal nach Nebra. Bei diesem Ort wurde die Unstrut überschritten, worauf man

¹⁾ Schlüter S. 268.

²⁾ Naumann III, S. 84.

³⁾ Vgl. Ann. S. 8.

auf irgend eine Weise ¹⁾ — nähere Angaben sind mir für diese Strecke nicht bekannt geworden — nach Querfurt gelangte; hier traf der Weg auf die Straße Naumburg-Eisleben. Wahrscheinlich ist diese Verbindung schon alt; die Brücke bei Nebra wird jedenfalls bereits im Jahre 1207 erwähnt ²⁾; Nebra gehörte auch zu den vier ältesten Beigeleiten von Freyburg. Der andere Zweig nahm von Bernsdorf die Richtung auf Wetzendorf-Karsdorf an der Unstrut. Es ist dies eine Strecke der „Kupferstraße“, die wir noch besonders behandeln.

Eine größere Bedeutung haben wir dieser Geleitsstraße wohl kaum beizumessen, sie diente vielleicht mehr dem Personen- und Lokalverkehr. Die Vorschriften, die für Benutzung der Straßen über Sachsenburg erlassen waren, unterbanden auf den anderen Wegen, die eine gleiche Richtung hatten, jeden Durchgangshandel.

In Hardisleben zweigte sich ferner eine Straße ab, die in Lossatal aufsteigend über Rastenberg und Rothenberga die Höhe der Finne erreichte, um dann hinabzusteigen ins Unstruttal nach der alten Kaiserpfalz Memleben. Um die Mitte des 12. Jahrhunderts ist sie bereits als „obere Straße“ oder „hohe Straße“ urkundlich bezeugt. ³⁾ Wahrscheinlich kam ihr eine Bedeutung nur zu, solange die deutschen Kaiser in Memleben Hof hielten.

Aus dem Unstruttal überschritt schließlich noch eine dritte Straße die Finne. Ihr Ausgangspunkt war Wiehe, auf der weiteren Strecke berührte sie Lossa und Rastenberg, das Ziel war ebenfalls Hardisleben. Hier konnte man nun entweder auf dem oben beschriebenen Wege nach Erfurt gelangen oder auf einem zweiten nach Weimar. Letzterer schlug die Richtung auf Buttstedt ein; zwischen diesem Ort und Weimar führt Schlüter weiter keine Ortschaften an. Auf Grund der Akten können wir diese Strecke ergänzen. Die Straße führte zunächst nach Niederreißen, wo sich die „Straßen nach Weimar und Erfurt scheiden.“ ⁴⁾ Weiter berührte sie Leutenthal und Sachsenhausen; „die rechte Straße nach Weimar geht über Leutenthal und Sachsenhausen“ heißt es in demselben Aktenstück. Von Sachsenhausen bis Weimar wurde kein Ort berührt.

In dieser Verbindung zwischen Wiehe und Weimar vermutet Schlüter einen Weg, der bereits in frühgeschichtlicher, möglicherweise in vorgeschichtlicher Zeit bestanden habe. Beide Orte sind Stätten uralter Besiedlung, in Wiehe befand sich wahrscheinlich ein Heiligtum;

¹⁾ Der Atlas Bl. 36^r verzeichnet einen Weg von Nebra-Vitzenberg östlich am Spielberg vorbei direkt nach Querfurt.

²⁾ Schlüter S. 278.

³⁾ Reischel S. 105.

⁴⁾ M. St. A. Rep. 24 d (M LI) Nr. 565, Bl. 4, anno 1589—91.

es ist also nicht ausgeschlossen, daß dieser Weg zu Kultzwecken eingeschlagen wurde. Ein sicherer Beweis läßt sich aber nicht erbringen. Urkundliche Nachrichten stammen alle erst aus dem 16. Jahrhundert. Damals wird die Straße einige Male von den Herzögen von Pommern auf ihrer Reise nach Weimar berührt. Sie bitten dabei die Grafen von Mansfeld um Geleit durch die Grafschaft „soweit Eure Herrschaft und gebiethe auff Puttstädt zu sich erstrecket.“¹⁾ Ob sie nach Buttstädt von Eisleben her über Schönewerda und Wiehe oder über Harras-Cölleda zogen, bleibt zweifelhaft. In Wiehe befand sich jedenfalls ein Geleit.

In Buttstädt zweigte sich eine Straße nach Jena ab. „Von Buttstedt nach Jehna und den Städten a. d. Ilm gehet die rechte alte Straße nach Rudersdorf.“²⁾ Von hier an fiel sie eine Strecke mit der Kupferstraße zusammen, die jedoch bald wieder verlassen wurde. Über Wiegendorff oder Crippendorff — in beiden Orten waren die Untertanen des Amts Eckartsberga geleitsfrei — gelangte man nach Jena. Auf dieser Straße wurde Wein aus der Gegend um Jena geholt und Getreide nach dort gefahren; größere Bedeutung hatte sie nicht.

Alle diese Wege waren, wie gesagt, Nebenstraßen und meist nur vom örtlichen Verkehr benutzt. Daher finden sich auch in den Akten wenig Bemerkungen darüber. Anders steht es dagegen mit einem Verkehrsweg, der an und für sich ebenfalls für den großen Verkehr verboten war, den man aber in gewisser Beziehung doch zu den Welthandelsstraßen rechnen kann. Wir meinen die „Kupferstraße“, die von Nürnberg her durch Thüringen nach Mansfeld führte. Durch die Arbeiten von Poppe, Größler und L. Gerbing, ist ihr Verlauf ziemlich genau bekannt geworden. Das Thüringer Becken betrat die „Kupferstraße“ bei Rudolstadt. Nach L. Gerbing wurden auf dem Zuge nach Norden berührt die Ortschaften: Teichroda, Teichel, Blankenhain, Umpferstedt, Ulrichshalben, Liebstedt. Zwischen diesem Ort und Oberreißn kreuzte sie die „Weinstraße“, von Oberreißn bis Rudersdorf wurde die „Königstraße“ benutzt. Weiter führte der Weg über Herrngosserstedt, Marienroda, an Tauhardt und Altenroda vorbei nach Wennungen an der Unstrut. Bei Wetzendorf-Karsdorf wurde der Fluß überschritten, worauf man durch Steigra nach Querfurt und weiter nach Eisleben gelangte. Einen teilweise anderen Verlauf geben Größler und Poppe an; danach führte die Straße über Erfurt und Buttstedt nach Herrngosserstedt und dann weiter wie oben.

¹⁾ Rep. A. 32a Tit. I, A, Nr. 14, de anno 1557—1645. Acta die Geleitung verschiedener Standspersonen durch die Grafschaft Mansfeld betr.

²⁾ Rep. 24d (M LI) Nr. 505, Bl. 5.

Wie weit stimmen diese Angaben überein mit denen, die wir in den Akten über die „Kupferstraße“ finden? Dort heißt es einmal¹⁾: „... die vor urdenklicher Zeit von Greffenthal auf Saalfeldt, Blanckenhain, Liebstedt gegangene ordentliche Landstraße, die Kupfer- und Weinstraße genannt“, ein andermal bei Aufzählung der ordentlichen Straßen des Amtes Eckartsberga: „die Gräffenthälische oder Saalfeldische, welche eigentlich Kupferstraße heisset“; sie käme auf Liebstedt und ginge weiter „uff Rudersdorff“, und zwar führte sie auf dieser Strecke durch die Flur von Willerstedt. Die Gemeinde dieser Ortschaft bittet nämlich um Geleitsfreiheit im Amte Eckartsberga mit der Begründung, daß sie die Reparatur der Straßen in ihrer Flur ausführen müsse, unter anderen auch der „Querstraße (anderer Name für Kupferstraße) von der Willerstädter Windmühle bis an die Weinstraße, so nach dem liebstedter Holze.“²⁾ Die Richtung von Liebstedt über Obereißen, die L. Gerbing annimmt, war eine Abzweigung; in Obereißen wurde deshalb in dem Jahre 1585 eine Geleitstafel errichtet, „welche allein uff die furleute, welche sich des creutzweges (= Kupferstraße) gebrauchen, und sonst die strasse uff Rudersdorff, do das ordentliche Gleite eingenommen wirdt, nicht nehmen zu wollen, gemeint gewesen sein soll.“³⁾

Wir sehen, daß diese Angaben mit kleinen Ausnahmen übereinstimmen mit der Richtung der Straße über Rudersdorf, wie sie L. Gerbing annimmt. Auch die Ergänzungen zwischen Blanckenhain und Liebstedt sind zutreffend; südlich von Ulrichshalben verzeichnet die historische Karte Bl. Roßla nämlich den Flurnamen „an der Kupferstraße“. Daraus geht hervor, daß unter diesem Namen nur der Weg über Saalfeldt und Blanckenhain usw. verstanden wurde; trotzdem mag ein Teil des Verkehrs über Erfurt, Buttstädt gezogen sein, wie Größler annimmt.

Die Fortsetzung der „Kupferstraße“ über die Finne nach Carsdorf und weiter nach Eisleben ist genügend bekannt — auf den Meßtischblättern und Generalstabskarten ist sie genau unter ihrem Namen eingetragen —, so daß eine weitere Untersuchung nicht notwendig erscheint.

Nach Überwindung des Thüringer Waldes durch den Paß von Gräfenenthal, hielt sich die Kupferstraße auf der Hochfläche zwischen der Saale und Ilm. Zwischen den Städten Apolda und Weimar wurde die Ilm bei der Ortschaft Ulrichshalben überschritten. Nach Norden

¹⁾ Anm. S. 22.

²⁾ Vol. I, W Nr. 42 des auf S. 11 Anm. 2 angeführten Protokolls.

³⁾ Vgl. Anm. 4 S. 27.

fand sie keine besonderen Schwierigkeiten, es erstreckt sich dort eine sehr einförmige flachwellige Hochfläche vorwiegend aus Keuper, die nur von einigen kleinen Rücken, wie der kleine Ettersberg und der Geländerücken, dem die Weinstraße folgt, überragt wird (Erl. z. g. K. Bl. Roßla). Sie legen sich zwar quer vor die Richtung der Straße, doch bieten ihre flachen Abhänge kein Hindernis. Nach Durchquerung des zerschnittenen Hügellandes, das sich südlich an die Finne anschließt, erstieg die Straße über Herrngosserstedt diesen Höhenzug. Von hier an ist sie eine typische Höhenstraße. Die Finne bildet nordöstlich von Tauhardt eine ausgedehnte Hochfläche, deren höchster Punkt der Orlas (305 m) ist (Erl. z. g. K. Bl. Bibra); von dort senkt sie sich nach Wetzendorf im Unstruttal, in dieser Richtung hat sie auch die größte Ausdehnung. Die Straße schließt sich vollständig dieser Erstreckung an, der Umweg über Bernsdorf, wo sie fast im rechten Winkel nach Osten umbiegt, war veranlaßt durch die steilen, fast unzugänglichen Gehänge des Laubachtales, das sich tief in die Hochfläche einschneidet. An Altenroda vorbei gelangte die Straße bei Wetzendorf an die Unstrut. Hier war der bequemste Übergang möglich; das Unstruttal ist bis Nebra eng und steil, von dort bis Karsdorf weitet es sich. Bei diesem Ort läuft auch die Hochfläche vom Orlas her sanft aus, während von Wennungen an südlich steile Sandsteingehänge das rechte Ufer bilden. So fand die Straße bei Wetzendorf-Karsdorf die günstigsten Bedingungen für den Übergang. Bei Steigra stieg sie sodann auf die Muschelkalkplatte und führte am Rande dieser Hochfläche entlang nach Querfurt-Eisleben.

In der Kupferstraße haben wir ebenfalls einen der älteren Verkehrswege Thüringens zu sehen. Nach Poppe findet sich bereits im 12. Jahrhundert in den Urkunden des Klosters Pforta eine Erwähnung. Mit dem Emporblühen des Mansfelder Bergbaues erhielt sie eine gewisse Bedeutung. Ihr folgten die Wagen mit Kupfer beladen, das nach Nürnberg, Augsburg und Venedig gebracht wurde. Wie bedeutend dieser Handel war, zeigen einige Zahlen, die L. Gerbing¹⁾ anführt: danach kamen in fünf Monaten 245 Wagen, 5 Karren mit 2448 Zentner Kupfer durch Erfurt. Und dabei war dieses Kupfer nur bestimmt für die Hämmer des Thüringer Waldes; wie viel größer muß erst der Verkehr nach Augsburg gewesen sein. Doch nicht nur die Kupferfahren, für die sie ursprünglich bestimmt und von denen der Name herrührt, benutzten die Straße. Auch andere Handelsartikel wurden auf ihr nach Norden oder Süden geführt, obgleich es verboten war. Daher finden wir häufig in den Geleitsakten Klagen über die

¹⁾ Erfurter Handelsstraße usw.

Fuhrleute, „die mit Güthern aus den Seestädten nach Regensburg fahren“ und dabei der Kupferstraße folgen, während sie über Sangerhausen und Sachsenburg fahren mußten. Besonders die Fuhrleute aus Königssee, Schleusingen, Ilmenau, Saalfeld und Gräfenenthal waren dafür bekannt, daß sie sich gern dieses „Schleifweges“ auf der Fahrt in die Seestädte bedienten. Bis ins 19. Jahrhundert fand auf der „Kupferstraße“ ein reger Verkehr statt, auch ein großer Teil der geschlagenen preußischen Armee folgte ihr auf dem Rückzuge vom Schlachtfeld bei Auerstädt; der Übergang bei Karsdorf spielte damals eine gewisse Rolle. Die Brücke wurde in Brand gesteckt und ist erst in neuester Zeit wieder aufgebaut worden. Mit dem Bau neuer Chausseen wurde der Straße natürlicherweise aller Verkehr entzogen, der Name und die Kenntnis hat sich aber bis jetzt erhalten.

Es ist bezeichnend für die Handelsbeziehungen im Mittelalter, daß die Mehrzahl der Straßen Thüringen in nordsüdlicher Richtung durchzogen, während nur eine einzige bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts von Westen nach Osten führte. Wir sahen früher, aus welchen Gegenden die „Königstraße“ auf der Fahrt nach Leipzig benutzt werden mußte. Sie war die einzige Verbindung zwischen den Niederlanden, der Rheingegend, Frankfurt a. M. usw. Dieser Straßenzwang, der häufig den Handel sehr beschwerte, wurde um die Mitte des 16. Jahrhunderts gemildert, indem ein zweiter Weg für den Verkehr aus den genannten Gegenden nach Leipzig freigegeben wurde. Wie Heller angibt, kam die Straße über das Eichsfeld nach Mühlhausen und zog über Langensalza, Tennstedt, Weißensee, Sachsenburg, Merseburg nach Leipzig. Eine etwas andere Richtung finden wir bei Landau und Jahr; sie geben als Berührungsorte an Eisenach, Langensalza, Weißensee, Kölleda, Eckartsberga, wo die „Königstraße“ erreicht wurde. Auf Grund eines gedruckten Geleitspatentes des Kurfürsten und des Herzogs zu Sachsen aus dem Jahre 1567, das sich im Magdeburger Staatsarchiv fand,¹⁾ lassen sich die Verhältnisse klar überschauen. Danach war den Fuhrleuten, die vom Rhein nach Weißensee, Tennstedt, Langensalza Güter brachten, erlaubt, „sich von Eisenach (von der Königstraße) abzuschlagen und stracks auff Saltza, Denstedt, und Weißensehe zuffahren und doselbst obgemeldete Wahren abladen und verkauffen und einiges gleits halben nicht umbgetrieben werden sollen“. Wenn sie ihre Waren in den genannten Städten nicht verkauft hatten und damit nach Leipzig fahren wollten, so war verordnet „das sie auff Frembstedt [Frömmstedt] (über

¹⁾ Ukd. Rep. 10, Tit. XXIII, Nr. 9. Kurfürst Augusts und Herzogs Joh. Wilhelms zu Sachsen Geleitspatent den 30. November 1567.

Greußen) oder Weißensee und die Sachsenburgk faren schuldig sein sollen“. Ebenso war freigegeben „die straße durch das Eisfelt und Muelhausen auff Sachsenburgk in das Land zu Sachsen (wie vor alters hergebracht) außerhalb der gar großen Centnerwagen“; wer jedoch vom Rhein über Mühlhausen nach Leipzig wollte, mußte die Königstraße über Erfurt benutzen. Wir haben also zwei Straßen: eine von Eisenach, die andere von Mühlhausen, die sich beide in Langensalza vereinigten, worauf sie über Tennstedt, Weißensee oder Frömmstedt nach Sachsenburg führten. Die Angaben Hellers stimmen hiermit überein, jedoch war die Benutzung nicht unbeschränkt.

Von dieser Straße zweigte sich bei Tennstedt eine andere ab, die, ohne Sachsenburg zu berühren, über Guthmannshausen direkt nach Naumburg und Leipzig führte. Das Geleitspatent berichtet darüber: „soviel dann die Stedte / welche auff der seiten von Erffurd ab / als Saltza / Denstedt und andere / gelegen sein, / anlangen thut, dieweil dieselben mit denen im Lande erwachsenen Fruechten / Waith und andern / auch hier erzeugten wahren / die strass auff Leipzig oder Naumburgk / auf Gutenhausen zu / vor alters genomen / So wollen wir auch gnediglich geschehen lassen / das sie dabey also bleiben moegen / und auff Erffurd zuzufahren / nicht umbgetrieben / sondern bey dem Gutenhausischen hergebrachten Gleit gelassen werden sollen“. Leider werden weiter keine Orte genannt, so daß der genauere Verlauf nicht sicher angegeben werden kann. Die Angaben Landaus, daß über Weißensee und Cölleda nach Eckartsberga eine Straße geführt habe, können wir nicht auf diese Verbindung beziehen; denn Cölleda wird nicht genannt, außerdem lag Guthmannshausen nicht an dem Wege von Cölleda nach Naumburg. Vielleicht nahm die Straße von Tennstedt die Richtung über Klein- und Groß-Ballhausen, Schwerstedt nach Straußfurt. Zwischen diesen Orten bestand eine Geleits- und Landstraße. Die Strecke bis nach Guthmannshausen läßt sich nicht feststellen, da auch die Flurkarten keine Anhaltspunkte geben. Von Guthmannshausen konnten verschiedene Richtungen eingeschlagen werden; entweder fuhr man über Buttstedt nach Rudersdorf und gelangte so auf die „Königstraße“ oder über Mannstedt-Teutleben-Herrenrosserstedt nach Eckartsberga. Auf der Karte, die L. Gerbing ihrem Aufsatz beigegeben hat, ist von Straußfurt über Wundersleben, Sömmerda, Vogelsberg, Kl. Brembach, Guthmannshausen eine Straße eingezeichnet, die der oben behandelten wahrscheinlich entspricht.

Der Teil des Weges, der von Eisenach kam, folgte nach Langensalza zunächst dem Tal der Nesse bis Großenlupnitz. Von hier führte er an den Ausläufern des Hainichs entlang über Großen-

behringn nach Reichenbach. Bei diesem Ort zweigte sich eine Straße nach Mühlhausen ab über Mülverstedt und Höngeda; die Langensalzaer überschritt die Harthberge und gelangte darauf in die weite Mulde, die sich von Mühlhausen bis Langensalza erstreckt. Der Zweig der Straße, von Mühlhausen her fällt mit dem früher (S. 20) behandelten Wege nach Erfurt zusammen. Nachdem sich beide Teile in Langensalza vereinigt hatten, erfolgte bei Merxleben der Übergang über die Unstrut. Damit betrat die Straße jene einförmige, kahle Hochfläche, die vom Unstruttal nach Norden allmählich zur Hainleite aufsteigt. Durch die Sachsenburger Pforte verließ sie schließlich das innerthüringische Becken.

Seit welcher Zeit dieser Handelsweg bestand, läßt sich nicht sicher angeben. Landau vermutet, daß es die Straße sei, der Heinrich IV. auf dem Zuge gegen die Sachsen 1073 von Eisenach bis Sachsenburg folgte. Jedenfalls spricht der Umstand, daß ihre Benutzung bereits im Jahre 1567 genau festgelegt wurde, dafür, daß wir eine ältere Handelsstraße vor uns haben. Sie erlangte eine gewisse Bedeutung, weil sie neben der „Königstraße“ eine zweite durchgehende Verbindung von Leipzig zum Rhein und den Niederlanden herstellte. Aber wir sahen bereits, daß der Durchgangsverkehr auf ihr beschränkt war und sie vor allem als Zufuhrstraße für den Handel mit thüringischen Produkten freigegeben wurde. Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß sie in den Geleitsakten von Weißensee und Sachsenburg, die von der „Nürnberger Straße in die Seestädte“ berührt wurden, immer als Nebenstraße bezeichnet wird.

Das Bestreben der Fuhrleute die belastenden Geleitsabgaben zu umgehen, kommt auch hier wieder zum Ausdruck, indem sie Schleifwege zu dieser Straße aufsuchten. Besonders die Mühlhäuser und Frankenhäuser Fuhrleute schlugen „mit ihren auswärts geladenen nach Halle führenden Güthern“ gern von Mühlhausen die Richtung durch „das Schwarzburgische und Schlotheim, Abtsbessingen, Oberspier, Sondershausen“ ein, statt über Frömmstedt und Sachsenburg zu fahren, wie es vorgeschrieben war. Wer von Frankfurt und Hessen kam, verließ bei Langensalza die ordentliche Straße und fuhr über Kirchheiling, Hohenebra, durch das Geschlinck nach Sondershausen. Von hier zog man dann entweder nach Nordhausen oder über Kelbra nach Sangerhausen.¹⁾ Da die Verbote des Sachsenburger Geleitamtes nichts nutzten, so sah sich dieses genötigt, in Kirchheiling ein Beigeleit einzurichten. Denn die Fuhrleute hatten gedroht, sie

¹⁾ Wir sahen oben, daß diese Richtung auch ein Schleifweg der Erfurt-Sachsenburger Straße in die Seestädte war.

würden, wenn sie auf Sachsenburg zu fahren gezwungen würden, ihren Weg von Franken aus durch Hessen und das Eichsfeld nach Niedersachsen nehmen. Dadurch hätte das Sachsenburger Geleit aber großen Schaden erlitten, so daß die Straße anerkannt wurde.¹⁾

Von Sachsenburg führte nach Reischel eine Heerstraße über Kindelbrück, Frömmstedt, Nieder-Bösa, Trebra, Feldengel, Otterstedt, Bliederstedt nach Marksussra. Sie wurde auch Heerrasen oder Hessenweg genannt. Die historischen Meßtischblätter verzeichnen in dem Gebiet der genannten Ortschaften mehrmals die Flurnamen „am Hessenwege“. Der weitere Verlauf ist unsicher, Reischel vermutet, daß die Fortsetzung über Schlothheim und Körner nach Mühlhausen geführt habe.

In den Akten finden wir schließlich noch Angaben über eine Heerstraße, die von Greussen nach Mühlhausen zog. Sie berührte auf dieser Strecke die Orte Westgreussen, Gr. Ehrich, Wolferschwenda, Freienbessingen, Ißersheilingen, ferner das Vorwerk Peissel und Görmar. Größere Bedeutung hatte sie nicht, nur die Fuhrn, die Frucht nach Mühlhausen brachten, bedienten sich dieses Weges.

Zahlreich waren also die Straßen, die von allen Seiten her aus Innerthüringen nach Mühlhausen führten. Infolge seiner günstigen Lage am Ende der weiten Mulde, die das Unstruttal von Langensalza an bildet und in die zahlreiche Seitentäler einmündeten, entwickelte es sich zu einem großen Knotenpunkt. Vor allen Dingen war er wichtig als der Ausgangspunkt aller Straßen, die das Eichsfeld überschritten. In dieser Beziehung läßt sich Mühlhausen mit Erfurt in Parallele stellen. Wie hier alle Straßen, die vom Thüringer Wald herabkamen, zusammenliefen, um wieder nach allen Richtungen auseinander zu gehen, so vereinigten sich dort die Handelswege von Innerthüringen, um dann nach allen Seiten über das Eichsfeld auszustrahlen.

2. Das Eichsfeld.

Für die Darstellung der alten Straßen des Eichsfeldes diente uns als Hauptquelle ein Verzeichnis aller Geleitstraßen vom Jahre 1609, das sich im Magdeburger Staatsarchiv befindet.²⁾ Ferner bot gute Angaben ein Bericht über die Straßen des Eichsfeldes vom Jahre 1802, den die preußische Regierung einforderte;³⁾ er gibt allerdings die Verhältnisse der neueren Zeit wieder, aber ein Vergleich mit dem

¹⁾ s. Vol. I, W, Nr. 30, des auf S. 11 angeführten Protokolls.

²⁾ Rep. A 39a Tit. XXII, Bl. 1. Reutersches Lagerbuch d. Eichsfeldes von 1609.

³⁾ Rep. A 47 I, Tit. XXIX, Nr. 15. Acta die Post- u. Landstraßen im Eichsfelde, wie auch in d. Städten Mühlhausen und Nordhausen von 1802.

Verzeichnis von 1609 ergab, daß fast keine Änderung eingetreten war. Gelegentliche Bemerkungen in den Akten fanden ausgiebige Verwertung. Von der Literatur wurden benutzt die Arbeiten von Nehmer, Joh. Müller, Wolf, v. Witzingerode, bei der vor allen Dingen die beigegebene Karte von Reischel (ohne behandelnden Text) wichtig ist.

Auf das Eichsfeld führte zunächst eine Straße, die Mühlhausen in Verbindung mit Heiligenstadt im Leinetal setzte. Das Verzeichnis von 1609 sagt darüber: „die geleitdtrassen von Mulhassen uff Dingelstaht, heilligenstaht, gehet auff oder ann, bey der Oppenthaler Warthe, in der Landwehr uf dass Siechenhauss“. Der Verlauf im einzelnen war folgender: die Straße hatte anfangs dieselbe Richtung wie die heutige Chaussee nach Hollenbach, bog jedoch bald nach Norden ab, und führte am Weinberg zwischen Ammern und Hollenbach westlich vorüber nach Lengefeld. Am Weinberg verzeichnet die historische Karte (Bl. Mühlhausen) zu beiden Seiten des heutigen Feldweges den Flurnamen „an der Lengefelder Straße“. Von Lengefeld zog sie in nordwestlicher Richtung weiter über die wüste Dorfstelle Eichelrode und gelangte an den Mühlhäuser Landgraben bei der Lengefelder Warte, deren Turm noch heute erhalten ist. Diese Warte ist identisch mit der im Verzeichnis genannten Oppenthaler (Appenthal) Warte (Bl. Mühlhausen d. histor. Karte); sie war zum Schutze der Straße an der Landwehr bestimmt. Nach Durchschreiten des Grenzgrabens hatte der Weg die gleiche Richtung wie die heutige Chaussee nach Dingelstädt. Nicht weit von der erwähnten Warte findet sich an der westlichen Seite der Chaussee der Flurname „an der obersten alten Straße“ (Bl. Mühlhausen). Von Dingelstädt führte die Geleitstraße dann über Kreuzeber und Geisleden nach Heiligenstadt im Zuge der modernen Chaussee. Die geographischen Bedingungen des Verlaufes sind klar. Bestimmend war das Tal der Unstrut und das des Geisledebaches. Die Straße erreichte in allmählichem Aufstieg aus dem Mühlhäuser Becken die umgebenden Muschelkalkhöhen und zog dann in der weiten flachen Mulde entlang, in der die Unstrut fließt. Ihre westliche Seite erhebt sich in sanfter Böschung zu der Hochfläche von Eigenrieden-Wachstedt, während die östliche in gleicher Weise zum Dün ansteigt (Erl. z. G. K. Bl. Mühlhausen und Dingelstädt). Das eigentliche Tal der Unstrut, das von Silberhausen bis Reiser tief in den Muschelkalk eingewaschen ist, wurde vermieden. Bei Dingelstädt wurde die Mulde verlassen; die Straße führte ziemlich steil aufwärts durch den Paß zwischen der Kreuzeberhöhe und dem Angerberg, womit die Wasserscheide der Leine und Unstrut überschritten war. Von Kreuzeber an folgte sie dem Tal des Geisledebaches, das

einen guten Abstieg von der sonst überall steil zur Leine abfallenden Hochfläche nach Heiligenstadt ermöglichte.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß diese Straße bereits in der Zeit der fränkischen Kolonisation als Heerstraße angelegt wurde. In Mühlhausen war ein Königshof und vermutlich auch in Heiligenstadt,¹⁾ in Geisleden lag jedenfalls königlicher Besitz; Heinrich II. schenkte 1022 dem Kloster zu Heiligenstadt Ländereien und zwei Höfe in Geisleden. Daß diese Besitzungen untereinander in Verbindung standen, ist bei der Fürsorge der Frankenkönige für Straßenbau ziemlich sicher. Dazu kommt, daß im Jahre 1023 der Erzbischof von Mainz in Geisleden auf einer Reise Aufenthalt nahm und fünf Jahre später daselbst eine Synode abhielt.¹⁾ In einer unzugänglichen Gegend konnte dies kaum geschehen. Ferner wird der Siechenhof unweit der Lengfelder Warte schon 1283 erwähnt;²⁾ diese Häuser lagen regelmäßig in der Nähe alter Heerstraßen. Für den Handel kam die Straße in Blüte, seitdem die Handelsbeziehungen zwischen Süd- und Norddeutschland sich gefestigt hatten. Sie vermittelte hauptsächlich den Verkehr über Göttingen nach Bremen und über Duderstadt, Hildesheim nach Braunschweig. Auch als Reiseweg von Fürstlichkeiten von Leipzig nach Göttingen wird sie verschiedentlich im 16. Jahrhundert genannt. In jenem Bericht von 1802 finden wir dafür ebenfalls die Bezeichnung: „Göttinger Straße.“ Nach Rauers gehörte sie zu den Hauptstraßen, die der große Frachtfuhrverkehr von Bremen nach Nürnberg einschlug. Zu der Zeit war der „Siechenhof“ an der Lengfelder Warte ein beliebter und viel besuchter Ausspann der Fuhrleute (Wintzingerode S. 930). Bereits im Jahre 1788 wurde, wie der erwähnte Bericht mitteilt, der Anfang gemacht, sie als Chaussee auszubauen. Von dieser Straße zweigte sich eine Geleitstraße ab, die von Mühlhausen dieselbe Richtung einschlug wie die heutige Chaussee nach Bickenriede, Küllstedt usw. In dem Geleitverzeichnis finden wir darüber folgende Angaben: (die erste Geleitstraße) „An der Landwehr bey der Bickenrieder Wahrthe (heute Dörnaer Warte genannt). Jenseit dem Kloster Anroda von oder nach der steht Mühlhausen im Düringen.“ Wie der Verlauf im einzelnen weiter war, läßt sich nicht angeben. Reischel läßt sie auf seiner Karte über Wachstedt, Flinsberg oder Heuthen nach Heiligenstadt gehen. Sie war wahrscheinlich ein Nebenweg zu der Straße über Dingelstädt.

Die zweite Geleitstraße verband Mühlhausen mit Duderstadt. In dem Straßenverzeichnis finden wir darüber folgende Angaben:

¹⁾ s. J. Müller: Frankenkolonisation.

²⁾ v. Wintzingerode: „Wüstungen“, S. 930.

„vonn Mülhausen herauf nach Duderstah sindt zwo unterschiedliche geleitstrassen. eine gehet auf od an hinder dem Dorff hupsteht, in der mulhausischen Landwehr, bey der hupstehetter Warthe. Die andere bey der hofmarischen Warthe auch in der Landwehr.“ Der genaue Verlauf läßt sich auf Grund des Berichtes von 1802 und der Flurnamen sicher feststellen, es ist derselbe wie die heutige Chaussee. Von Mühlhausen zunächst nach Ammern, von dort über Dachrieden nach Eigenrode. Zwischen diesem Ort und Hüpstedt, die das Verzeichnis nennt, wurde bei der Eigenroder oder Hupstedter Warte (heute ein Forsthaus) der Landgraben durchschritten. An dieser Strecke verzeichnet die historische Karte (Bl. Niederorschel und Mühlhausen) verschiedentlich die Flurnamen „an der Straße, an der Hüpstedter Straße, am Hüpstedter Turm“. Die Fortsetzung des Weges führte an Rüdigershagen vorbei über Niederorschel, Gernrode nach Stadtworbis, von wo über Wintzingerode später Duderstadt erreicht wurde. Diese Richtung hat auch Reischel in die Karte eingezeichnet. Über die zweite Geleitstraße, die das Verzeichnis erwähnt, habe ich nähere Angaben nicht finden können. Nach dem Bericht vom Jahre 1802 zweigte sich allerdings eine halbe Stunde hinter Ammern eine Nebenstraße ab, die über die sogenannte „Mark“ (Flurname zwischen Lengefeld und Horsmar), ohne ein Dorf zu berühren, bis zur Lengfelder Warte zog, wo sie auf die Straße nach Dingelstädt traf. Reischel hat sie ebenfalls verzeichnet. Die Horsmarsche Warte, die das Verzeichnis anführt, liegt aber jenseits der Unstrut nordwestlich von Horsmar an der Landwehr. Es ist daher anzunehmen, daß die Geleitstraße durch diesen Ort nach dem Warttum führte. Die Fortsetzung läßt sich beim Fehlen jeglicher Anhaltspunkte, auch Flurnamen finden sich nicht, kaum angeben, möglicherweise berührte sie Reifenstein und traf später wieder auf die Hauptstraße. Auf Blatt 6 der Karte von Kursachsen (Petri) ist die Straße über Horsmar auch nicht eingezeichnet, dafür aber von Mühlhausen nach Dingelstädt, von dort über Reifenstein-Leinefelde mit dem Ziel Duderstadt.

Die Geleitstraße von Mühlhausen aus folgte anfangs dem Tale der Unstrut, das sie jedoch kurz hinter Ammern verließ, da es im Gebiete des Muschelkalks eng und tief eingeschnitten ist. Bei Dachrieden wurde an günstiger Stelle, wo durch die Mündung eines Nebentales die Talwände etwas auseinandertreten und nicht so steil sind, die Unstrut überschritten. Von hier erreichte die Straße in langsamem Anstieg die Höhe des Dün; der mauerartig steile Abfall dieses Höhenzuges wurde in Serpentinaen überwunden. Über welliges Buntsandsteingelände erreichte sie dann das Tal der Wipper, dem sie sich in der Richtung auf Worbis anschloß. Über diese Geleitstraße

fehlen ältere Nachrichten. Wahrscheinlich hat sie sich erst mit dem entwickelten Verkehr von Süden nach Norden als kürzere Verbindung neben der Heiligenstädter Straße gebildet. In den Akten vom Jahre 1802 findet sich dafür die Bezeichnung „große Kommerzial-Straße von Nürnberg, ganz Franken, Thüringer Wald nach Braunschweig und Hamburg, Lüneburg, Bremen“, die mit vier- bis sechsspännigen großen Karren und Wagen stark befahren wurde. Danach hatte sie also damals eine große Bedeutung. Eine andere Geleitstraße führte von Mühlhausen nach Eschwege im Werratal. Das Straßenverzeichnis gibt verschiedene Richtungen an: 1. „an gemelter Landwehr (d. Mühlhäuser) zur rechten Handt hinauff bey der engenrieder Wahrte über dem Dorffe Studt uf eschwege. 2. bedachte Landwehr fort umm hindurch das gehölze biss an den heöenröder (Heynroder) schlag für dem haynischen. Diseidt dem Dorff diedorff dem von harstall zustendig. Von Muhlhaussen uf Eschwia und contra biss uff den Kal Koffen [Kalkofen],¹⁾ die höhe zwischen Gatarinbergk ad wanfrieden aus od an. 3. Widderumb auss od an von Mühlhaussen und Eschwege zwischen gemelthenn Wanfrieden undtt Erieden uf einen kleinen Mahlstein neben dem Wege nach der Werra“.

Die erste der genannten Straßen hatte dieselbe Richtung wie die heutige Chaussee von Mühlhausen nach Eigenrieden. Die Warte stand nach v. Wintzingerode (S. 967) einige hundert Schritte westlich des Dorfes, wo die Straße den Landgraben durchschneidet. Sie führte dann weiter über Lengenfeld und Geismar. Die gleichen Angaben finden sich in dem Bericht von 1802 über die hessische Eschweger Straße, die von Mühlhausen aus Lengenfeld, Geismar und Töpfer berührte.

Von dieser Straße zweigte sich hinter Eigenrieden die zweite Geleitstraße ab. Sie zog eine Weile an der Landwehr entlang wie die heutige Chaussee nach Catharinenberg, von dort über Kalkofen nach Wanfried. In einem Verträge, den im Jahre 1583 der Kurfürst von Mainz mit dem Landgrafen von Hessen zur Regelung des Geleitsrechtes schloß, werden die gleichen Orte genannt; dem Erzbischof stand das Geleit von Wanfried durch den „Kalkofen“ bis zur Eigenrieder Grenze zu (v. Wintzingerode S. 973). Nach diesem Verträge führte von Catharinenberg eine andere Geleitstraße über Diedorf nach Heyerode, Oberdorla, Langensalza. Wie Nehmer mitteilt, wurde sie die Butterstraße genannt. Die dritte der erwähnten Straßen ist die Fortsetzung des Weges über Wanfried.

¹⁾ Gehöft östlich von Wanfried.

Welche geographischen Bedingungen hatten Einfluß auf den Verlauf der Straßen? Von Mühlhausen aus galt es zunächst die Muschelkalkhochfläche zu überschreiten, die sich von Eigenrieden nördlich nach Wachstedt zieht (Erl. z. g. K. Bl. Lengenfeld). Da der östliche Teil derselben wenig zergliedert ist und sich sanft zur Unstrut abdacht, so waren hier keine besonderen Schwierigkeiten gegeben. Die Straße zieht daher in fast gerader Richtung bis nach Eigenrieden, wo sie die Höhe des Plateaus erreicht. Der Abstieg zur Werra war schwieriger. Die westliche Abdachung der Hochfläche ist durch tiefe Schluchten und Täler reich gegliedert. Zwischen den Tälern erheben sich einzelne Höhenrücken und Plateaus, die alle — wie die ganze Hochfläche des Obereichsfeldes — mit steilen Wänden zum Werratal abfallen. Einen günstigen Weg boten nur die Täler dar; so schloßen sich denn auch die Straßen diesen natürlichen Linien an. Die erste Geleitstraße steigt, nachdem sie von Eigenrieden aus eine Strecke auf der Hochfläche entlang gezogen ist, in das Tal der Frieda hinab und erreicht im Zuge desselben ihr Ziel. Die Katharinenberger Straße tritt bei diesem Ort in das Tal ein, welches Wanfried gegenüber ins Werratal mündet. Eine andere Möglichkeit war nicht gegeben, obgleich die mittelalterlichen Straßen im allgemeinen tiefeingeschnittene Täler wie hier wegen ihrer Unübersichtlichkeit mieden.

Die Entstehung dieser Straße fällt sicherlich in bedeutend frühere Zeit, als wir sie urkundlich bezeugt finden. Die natürlichen Zugangsstraßen vom Werratal auf das Hochplateau des Obereichsfeldes waren die einzigen Gegenden, in denen sie Besiedlung und Kolonisation vordringen konnte. Nicht viel später haben wir auch den Weg anzusetzen, der die Verbindung von Werra zur Unstrut herstellte, deren Tal den natürlichen Zugang auf das Eichsfeld von Thüringen aus bildete. Als wichtige Handelsstraße erscheint die Richtung über Wanfried und Katharinenberg allerdings erst mit dem Jahre 1560,¹⁾ in dem sie neben der Königstraße über Eisenach, Erfurt usw. für den Verkehr von den Niederlanden über Mühlhausen nach Leipzig freigegeben wurde, jedoch mit der oben erwähnten Beschränkung. Nach den Akten von Anfang des neunzehnten Jahrhunderts scheint ihre Bedeutung damals gesunken zu sein, sie diente vor allem dem Transport von Früchten und Holz an die Werra.

Aus dem Werratal schlug eine andere Geleitstraße von Eschwege aus die Richtung über das Obereichsfeld nach Heiligenstadt ein. Sie berührte dabei die Ortschaften Schwebda, Frieda, Gr. Töpfer,

¹⁾ E. Heller und Geleitpatent. S. 31, Anm.

Ershausen, Bernterode. Dieser Verlauf ist uns bekannt durch die Streitigkeiten über die Geleitsgerechtigkeit zwischen den Landgrafen von Hessen und dem Erzbischof von Mainz.¹⁾ Bei der Rückreise des Kurfürsten Albrecht von Heiligenstadt nach Mainz im Jahre 1538 erschienen vor Bernterode hessische Geleitsleute, um von dort den Erzbischof im Geleit anzunehmen. Dieser protestierte, daß ihm in seinem eigenen Lande Fremde geleiten wollten, das hessische Geleit beginne erst bei Frieda. Durch den Vertrag vom Jahre 1583 wurde dann folgendes festgesetzt: „es soll auch das Hessische Geleit von Eschwege aus, nicht weiter dann zum Eichsfelde nacher Töpfer zu, bis zur Endigung der Frieder Gemarkung bis an den daselbst gesetzten Geleitsstein gehen und daselbsten wenden und fürter nacher Heiligenstadt zu und ab, Mayntzisch sein und bleiben“. Das Geleitsverzeichnis sagt über diesen Weg: „von hilligenstaht auff Eschwege undt contra, die rechte Landt- oder Fahrstrass gehet auch bis auff den itzt gedachten großen Crenzstein jenseidt Frieden, den Fußsteigk aber auff den Crentzwegk an der höhe zwischen Grieffenstein undt dem Dorff Kella“. Derselbe Verlauf wie oben ist angegeben in dem Bericht vom Jahre 1802, wonach „die hessische Eschweger Straße“ über Töpfer, Erichhausen, Bernterode, Heiligenstadt führte. Die Karte von Reischel verzeichnet die Richtung der Straße in Übereinstimmung mit den angeführten Nachweisen.

Die geographischen Bedingungen, die den Verlauf der Straße beeinflussten, waren die gleichen wie bei der Straße nach Mühlhausen. Die steil zum Werratal abfallenden Gehänge der Hochplateaus erlaubten dem Verkehr nur in den natürlichen Zugangswegen auf die Hochfläche zu gelangen. Die Straße schließt sich daher zunächst dem Tal der Frieda an, dann folgt sie dem der Rosoppe bis nach Bernterode hin. Von hier gilt es im steilen Anstieg das Plateau von Kalteneber zu gewinnen. Bis zum Leinetal hielt sie sich auf der Höhe des Heiligenstädter Stadtförstes, um zuletzt den Abfall dieser Höhen zum Tal der Leine auf verschiedenen Wegen zu überwinden. Durch das Bergtor trat sie schließlich in Heiligenstadt ein.

Die Entstehung dieser Straße fällt zweifellos ebenfalls in die Zeit der Kolonisation des Eichsfeldes. Die Mehrzahl der Wege, die aus dem Werratal auf das Plateau führten, haben sich damals herausgebildet, natürlich zunächst nur als örtliche Verbindungen. Sicher bezeugt ist sie um die Mitte des 13. Jahrhunderts, denn durch das Bergtor betrat die Eschweger Straße bereits vor dem Jahre 1294

¹⁾ Wolf, II. Bd., S. 61.

Heiligenstadt.¹⁾ In den folgenden Jahrhunderten gewinnt die Straße an Bedeutung als Verbindungsweg des Eichsfeldes mit dem Sitz des Erzbischofs, mit Mainz. Die häufigen Streitigkeiten über das Geleitsrecht zwischen Hessen und Mainz zeigen ebenfalls, daß ihr diese Fürsten eine gewisse Wichtigkeit beilegten, denn der Verkehr von Frankfurt a. M. nach Duderstadt, dem Harz, Braunschweig zog auf ihr entlang. Im Anfange des 13. Jahrhunderts wird sie ebenfalls als Verbindung nach diesen Orten genannt.

Der erwähnte Vertrag zwischen dem Landgrafen von Hessen und dem Kurfürsten von Mainz führt noch eine andere Straße aus dem Werratal nach Heiligenstadt an, und zwar von Allendorf über Wahlhausen, Dietzenrode, Lenterode, Uder. In Wahlhausen zweigte der Weg nach Göttingen ab, über Rothenbach, Hohengandern. Auf der ersteren hatte der Landgraf das Geleit bis zur Heiligenstädter oder Lenteröder Warte, nach Göttingen zu „bis auf die Mitte des Höherberges“²⁾ (Hohe Berg). Beide Wege werden in dem Geleitsverzeichnis von 1610 erwähnt. Die Straße nach Göttingen fällt zum größten Teil außerhalb des Gebietes, das wir behandeln, wir beschäftigen uns daher nicht weiter mit ihr. Über die nach Heiligenstadt sind uns nähere Angaben nicht bekannt geworden, sie scheint jedoch nicht sehr wichtig gewesen zu sein, wenigstens bemerkt der Bericht vom Jahre 1802, „sie sei unbedeutend und nur von Salzfuhrleuten benutzt“. Charakteristisch bei dem Verlauf ist wieder der genaue Anschluß an die vorbezeichneten Täler der Walfe und des Abbaches.

Auf der historischen Karte des Eichsfeldes von Reischel sind noch einige andere Straßen eingezeichnet, die teilweise zwischen den behandelten eine Verbindung herstellen, z. B. von Geismar, Gr. Bartloff, Küllstedt, nach Dingelstädt. Da ich jedoch hierüber weder in der Literatur, noch in den Akten sichere Angaben gefunden habe, die Straßen also wahrscheinlich von geringer Bedeutung waren, begnüge ich mich mit der Erwähnung.

Alle Straßen, soweit wir sie behandelt haben, betreten das Eichsfeld von Westen, d. h. dem Werratal, her oder von Süden bzw. Südosten, von Innerthüringen. Es bleibt nun noch jener Straßenzug übrig, der von Osten kam und am Nordrande der Thüringer Muschelkalkplatte dahinziehend, das Eichsfeld durch das Wipper- und Leinetal erreichte. Es ist der Weg von Nordhausen nach Heiligenstadt und Cassel. Der Verlauf im einzelnen wird für einige Stellen

¹⁾ BKD Heiligenstadt, S. 101.

²⁾ v. Wintzingerode, S. 364. — Wolf II, S. 65.

verschieden angegeben. Nach Meyer-Rackwitz nahm die Straße ihren Ausgang aus dem westlichen Tore der Stadt Nordhausen, dem Siechentor. Sie führte sodann über die Ortschaften Hesserode, Gr. Wechsungen, Mitteldorf, Elende, Sollstedt, Rehungen, Deuna, Beuren nach Heiligenstadt. Diese Richtung nimmt auch Müller¹⁾ an. Abweichend davon läßt sie Reischel auf seiner Karte von Sollstedt auf der linken Talseite der Wipper dahinziehen an Wülfingerode vorbei, über Breitenworbis, Leinefelde, Beuren. Ihm schließt sich Nehmer²⁾ an, der früher die erste Richtung vertreten hatte. Welche Angaben finden wir über den Verlauf in den Akten? Das Geleitsverzeichnis vom Jahre 1610 erwähnt zwei Straßen: 1. „item ist eine geleitsstrass bey dem böhlischen (vielleicht Buhlaer) Schlage in der hohenn steinischen Landwehr bey denn neuheren Mahlsteinen vonn Northausen od Blicherroda uff heiligenstahtt“ und 2. „item ist ein geleitsstrasse gemeldter Orthe herein ann dem Eigenlohe (?), bei dem Mahlsteine neben der Wipper zwischen Wülfingeroda und Bermeteroda (Bernterode) under dem holze“. Von diesen beiden Wegen ist wohl der zweite derselbe, den Reischel annimmt; der erste scheint von Bleicherode aus nördlich an die Bleicheröder Berge gezogen zu sein und bei Buhla die Landwehr³⁾ durchschritten zu haben oder es ist damit die Heerstraße gemeint, die südlich von Ascherode bei der „kalten Warte“ den Knick passierte und später auf die Straße nach Breitenworbis traf. Leider sind die Angaben zu ungenau — für welche Örtlichkeit der Name „Böhlischer Schlag“ und „Eigenlohe“? gebräuchlich war, konnte ich nicht feststellen — als daß man einen sicheren Schluß ziehen könnte. Allerdings finden sich nördlich von Wülfingerode die Flurnamen „bei der Warte“ und „Wartestück“ (Bl. Bleicherode), ferner ist von Breitenworbis nach Leinefelde zwischen Kirchworbis und Gernrode hindurch eine „alte Straße nach Nordhausen“ eingezeichnet, so daß also wahrscheinlich die Straße zwischen Sollstedt und Beuren die Richtung gehabt hat, wie sie Reischel angibt. Bedauerlicherweise nennt der Bericht vom Jahre 1802 zwischen Leinefelde und Nordhausen keine Ortschaften. Genau bekannt ist dagegen die Strecke von Nordhausen bis Sollstedt wie sie oben angegeben wurde. Zwischen Gr. Wechsungen und Mitteldorf sind an der Stelle, wo der heutige Feldweg zwischen diesen Orten in das Wippertal hinabsteigt, die Flurnamen verzeichnet: „am Heerberge“ und „auf dem Heerberge“ (Bl. Bleicherode). Sicher ist ferner

¹⁾ Frankenkolonisation S. 51.

²⁾ Beiträge zur Landeskunde des Eichsfeldes.

³⁾ Über den Verlauf der Landwehr s. Meyer: Zur Wüstungskunde der Grafschaft Honstein-Lehra-Clettenberg.

der Verlauf der Straße von Leinefelde bis Heiligenstadt. Denn bereits vom Jahre 1294 haben wir eine Notiz, daß durch das Dorf Beuren nach Heiligenstadt eine „strata communis“ führte.¹⁾ Reischel verzeichnet eine Heerstraße, die sich ziemlich mit der Richtung der heutigen Eisenbahlinie deckt und eine Geleitstraße am linken Ufer der Leine im Zuge der modernen Chaussee. In der Heerstraße haben wir den älteren Verkehrsweg zu sehen; durch das Geisleden-Tor traten beide in die Stadt ein (BKD Heiligenstadt).

Die geographischen Bedingungen, die den Verlauf der Straße beeinflußt haben, sind klar erkennbar. Sie schloß sich an die von der Natur vorgezeichneten Linien des oberen Wipper- und Leinetals an. Von Nordhausen aus besteht die Oberflächenform zunächst aus einem Hügelland mit sanft gerundeten, langgedehnten Rücken von Buntsandstein, die ohne Schwierigkeit überschritten wurden. Nachdem bei Mitteldorf die Wipper durchquert war, trat die Straße durch das mächtige Erosionstal der sogenannten Porta Eichsfeldica zwischen der Hainleite und den Bleicheröder Bergen in das obere Wippertal ein. Sie folgte demselben, das sich durch die Ausbuchtung des Dün nach Süden von Wülfingerode an stark verbreitert, bis Breitenworbis und zwar immer an den Südabhängen des Ohmgebirges entlang führend. Bei Leinefelde wurde das Tal der Leine erreicht, das die Richtung des Wippertales fortsetzt. Die alte Heerstraße zog näher an der Talsohle entlang, die spätere Geleitstraße hielt sich an den Nordabhängen des Dün. Die beiden genannten Täler nehmen eine so beherrschende Stellung in der Oberflächengestaltung der Landschaft ein, daß eine andere Richtung für einen Verkehrsweg gar nicht möglich war.

Mit Recht sieht Müller in dieser Straße einen uralten Völkerweg; die günstigen natürlichen Bedingungen, die den Verkehr fördernden Talwege, die weit nach Osten und Westen reichen, machen das sehr wahrscheinlich. Als Heerstraße ist sie dann zur Zeit der Karolinger ausgebaut worden als Verbindung zwischen den Reichshöfen in Heiligenstadt und Nordhausen. Die erste urkundliche Erwähnung stammt aus dem Jahre 1234. Der Erzbischof von Mainz verlegt zu der Zeit den Zoll von Beuren nach Heiligenstadt;²⁾ es heißt in der Urkunde: „quod illa strata communis, que per oppidum Büren usque ad hoc tempora habita est, in antea per oppidum nostrum Heiligenstat perpetuis temporibus transeat et colatur, ita tamen, quod pensiones vectigales, sive pecunia, que ratione conductus, seu ducatus

¹⁾ v. Wintzingerode, S. 371.

²⁾ Ebenda, S. 971.

hominum vel rerum quarumlibet in predicto oppido Büren data est olim“ etc. Nach v. Wintzingerode befand sich die Zollstätte wahrscheinlich bei dem Warttum, der als Rest der abgebrochenen Kirche heute noch in Beuren erhalten ist. Diese verhältnismäßig frühe Errichtung eines Zolles läßt auf einen nicht unbedeutenden Verkehr schließen. Es fehlen allerdings alle darauf bezüglichen Nachrichten aus der früheren Zeit, erst für das 18. Jahrhundert finden sich solche. Die Straße war wichtig als Verbindungsstrecke zwischen Rhein und Elbe, indem sie von Nordhausen weiter nach Osten um den Harz herum über Sangerhausen nach Magdeburg und andererseits nach Leipzig führte.¹⁾ Ihre Bedeutung wuchs dann immer mehr, je mehr der brandenburg-preußische Staat die führende Rolle in Deutschland übernahm. Im 18. Jahrhundert war sie eine der wichtigsten Handelslinien des Eichsfeldes. In dem schon mehrfach angeführten Bericht an die preußische Regierung vom Jahre 1802 finden wir darüber folgende Bemerkungen: „es ist bekannt, daß der Güterzug aus den Preußischen Staaten nach der Werra, Weser und Rheinstrom, nach Frankfurt a. M. desgl. in das Münstersche und Westphalen, insgesamt über Nordhausen seinen Weg nimmt, in dem Falle nun die dermalen unfahrbare Straße von Nordhausen bis Heiligenstadt chaussiert oder wenigstens in eine fahrbare Landstraße umgeschaffen würde, so würde die Kommerzial-Straße, die gegenwärtig mit einem großen Umweg durch das Sächsische (gemeint ist wohl über Mühlhausen) in vorbenannte Gegenden eingeleitet ist, für die Zukunft größtentheils durch die Preuß. Staaten bis an die Hessische Grenze durch geführt“ usw. An einer anderen Stelle heißt es über die Nordhäuser Landstraße nach Witzenhausen: „sie ist in Ansehung ihrer Wichtigkeit unter allen eine der vorzüglichsten und beständig mit Fuhrleuten besetzt“. Die bedeutende Stellung kommt auch darin zum Ausdruck, daß die historische Karte Bl. Bleicherode bei Niedergebra an dem Wege den Namen „Haupt-Rhein-Straße“ verzeichnet. In der Gegenwart ist diese Rolle von der auch strategische wichtigen Linie der Halle-Casseler Eisenbahn übernommen worden, die lange Zeit neben der Thüringer Linie über Halle-Erfurt die einzige Verbindung von Berlin zum Rhein war.

Bei Sollstedt vereinigte sich mit dieser Straße eine andere, die von Mühlhausen ihren Ausgang nahm. Nach Nehmer und Müller zog sie sich auf der Höhe des Dün entlang über Keula und Friedrichsrode. Einen anderen Verlauf gibt Reischel auf seiner Karte an, danach berührte sie die Orte Ammern, Reiser, Kaisershagen, Kl. Keula,

¹⁾ Vgl. S. 94 ff.

Zaunrieden, Deuna, Rehungen. Für diese Richtung sprechen auch die Bemerkungen in dem Geleitsverzeichnis, wonach „vor Rehungen in dem gnick bey dem Schwartzburgholze“ eine Geleitstraße war und ebenfalls „vor dem Dorffe Zaunriedenn“. Außerdem weisen die Flurnamen „vor der Landstraße“ bei Sollstedt, südlich von Kl. Keula, an dem heutigen Wege, „an der Heerstraße“ bei Deuna ferner die beiden Warttürme, die Sollstedter oder Mühlhäuser Warte und dicht daneben die Schwarzburgische zwischen Kl. Keula und Sollstedt an der Stelle, wo die Mühlhäuser Landwehr durchschritten wurde, auf das Vorhandensein einer alten Straße hin. Die gleiche Richtung verzeichnen die alten Karten / 1. Bl. 33 und 2. Bl. 6 des Atlas von P. Schenk / von 1754 und 1765, während sich für die von Nehmer und Müller angegebene ein Anhaltspunkt nicht findet. Bei Sollstedt vereinigte sich die Straße mit der von Heiligenstadt kommenden.

Von Mühlhausen aus folgte der Weg zunächst dem breiten Unstruttal, stieg bei Reiser auf die Muschelkalkhochfläche, auf der in allmählicher Steigung die Höhe des Dün erreicht wurde. Der steile Abfall dieses Höhenzuges wurde an geeigneter Stelle bei Deuna überwunden, womit die Straße in das breite Wippertal gelangte. Bis Sollstedt zog sie an den Abhängen des Dün entlang.

Es ist nicht sicher, ob wir in dieser Straße einen alten Weg zu sehen haben, immerhin deutet der Name „Kaiserstraße“, den sie führte, darauf hin. Mühlhausen wie Nordhausen waren ferner beides Orte, in denen sich Königshöfe befanden, so daß eine Verbindung zwischen ihnen schon in früherer Zeit wahrscheinlich ist. Es fehlen alle Nachrichten, die über die Bedeutung dieses Weges Aufschluß geben könnten. L. Gerbing (II, S. 92) spricht ihn allerdings als eine Heer- und Handelsstraße ersten Ranges an zwischen Erfurt, Mühlhausen und Nordhausen, doch bringt sie keine Beweise dafür. Er diente vermutlich nur dem Verkehr zwischen den beiden Reichsstädten, der möglicherweise bei dem engen Verhältnis, in dem sie zueinander standen, ein ziemlich reger gewesen ist. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts benutzte die Post zwischen Mühlhausen und Nordhausen diese Verkehrslinie.

3. Nordostthüringen.

Wir wenden uns nunmehr der Betrachtung der alten Straßen von Nordostthüringen zu, d. h. dem Gebiet zwischen der unteren Unstrut und der Saale von Naumburg bis Halle. Die für unsere Zwecke brauchbare Literatur über dieses Gebiet ist sehr spärlich; in Betracht kommen nur die Arbeit von Görcke über den Mansfelder

Seekreis (M. V. E. Halle a. S. 1889), ein Aufsatz von Kirchhoff: „Die Lagenverhältnisse von Halle a. S.“ - und Hertzbergs „Geschichte der Stadt Halle“ und „Geschichtliche Stellung des Saaletales“. Genauere Angaben finden sich aber auch dort nicht. Um so reichhaltiger war das Ergebnis der Durchsicht der Geleitsakten; auf das dort gefundene Material stützt sich die Arbeit fast ausschließlich. Genauere Angaben hierüber finden sich im Text.

Wenn wir auch für dieses Gebiet einen Punkt suchen, der für den Verkehr eine besondere Wichtigkeit hatte und bei dem die Straßen hauptsächlich zusammenliefen, um wieder von dort auszustrahlen, wie es bei Erfurt und Mühlhausen der Fall war, so ist hier Halle a. S. zu nennen. Die Bedeutung dieser Stadt als Verkehrspunkt lag in früheren Zeiten zunächst in den Salzquellen, denen sie ihre Entstehung verdankt und die auf den Menschen eine große Anziehungskraft ausübten; zweitens in seiner günstigen Lage in der Halle-Leipziger Tieflandsbucht, in der sich das norddeutsche Flachland am weitesten in die deutsche Mittelgebirgszone vordrängt. Gute Zugänglichkeit also von Norden, zugleich bequeme Verbindung nach dem Thüringer Becken und dem hessischen Bergland ließ Halle als wichtigen Eingangsort nach Thüringen entstehen. Dazu kam die günstige topographische Lage; die Stadt „liegt rechts der Saale, wo dieselbe in das Mansfelder Bergland eintritt und wo ihre beiden Ufer aus festem Gestein bestehen“ (Penck, S. 376). Gerade hier bot sich für die großen Heer- und Handelszüge von Osten und Nordosten nach Thüringen und Süddeutschland der bequemste Übergang über den Fluß. Die weitausgedehnten Sümpfe der Elster vor ihrer Mündung machen jegliche Annäherung an die thüringische Saale oberhalb von Halle unmöglich (vgl. Kirchhoff, Halle, S. 88; Görcke, S. 10). Diese Stellung als Brückenstadt tritt uns deutlich entgegen, wenn wir sehen, daß bereits in den Jahren 1152 – 92 die Bürger der Stadt, um eine bessere Verbindung mit den nach dem westlichen und mittleren Deutschland führenden Handelsstraßen herzustellen, über die Saaleinseln, wahrscheinlich an Stelle einer alten Furt, eine Brücke bauten. Es ist dies die „Hohe Brücke“ oder „Klosterbrücke“ mit steinernen Pfeilern, etwas südlich der heutigen Elisabethbrücke; für die damalige Zeit stellte sie bautechnisch ein bedeutendes Werk dar (s. Hertzberg, Geschichte Halle, S. 84). Westlich von dieser Brücke teilten sich die Straßen nach verschiedenen Richtungen.

Die erste zog am linken Ufer der Saale entlang nach Merseburg. Die Zwischenorte auf der Strecke lassen sich nicht genau angeben; sicher ist, daß Passendorf und Holleben berührt wurden. In beiden Orten befand sich eine Geleitseinnahme. In einer Geleitordnung des

Amtes Lauchstedt vom Jahre 1600 wird das Geleit zu Holleben „uff den strassen von Merseburgk und Weissenfels nach Halla“ angeführt (M. St. A. Ukd. Rep. 10 [Sachsen] Tit. XXIII, Nr. 10). Nach den Karten des 18. Jahrhunderts berührte sie ferner Delitz a. B., Schkopau und Altenburg.

Deutlich zeigt die Richtung der Straße über Holleben die Abhängigkeit von der Bodengestalt. Sie wurde zu diesem Ausbiegen nach W durch die Niederung der Saale-Elster und die oben erwähnte Schwierigkeit des Überganges gezwungen; „selbst nach der Entsumpfung an der untersten Elster verwiesen die jährlich wiederkehrenden Überschwemmungen dieser Stelle die Wegeanlagen auf das höhere linke Ufer“ (Kirchhoff a. a. O.), wo der Buntsandstein festen Untergrund bot.

Seit welcher Zeit diese Verbindung zwischen den beiden Städten bestanden hat, dafür gibt der ungeführte Brückenbau über die Saale im Jahre 1152 einen Anhalt; denn die dadurch angestrebte bessere Verbindung galt wohl besonders für Merseburg, das schon im Anfang des 10. Jahrhunderts durch seinen großen Königshof mit Burg an der Grenze eine hohe Bedeutung hatte. Außerdem waren beide Orte wichtige Sammelplätze für die Heere im Kampfe mit den Slaven, eine Heerstraße zwischen ihnen ist also anzunehmen (Höfer, a. a. O., S. 153). Nördlich von Passendorf findet sich nach Bl. Halle der historischen Meßtischblätter am Wege nach Halle auch der Name „Heerstraße“, woraus sich ebenfalls auf eine frühe Entstehung schließen läßt.

In Merseburg fand diese Straße durch die Wege nach Freyburg a. U., Naumburg und Weißenfels Anschluß an die an anderer Stelle behandelte „Königstraße“ von Frankfurt a. M. nach Leipzig. Hierdurch erhielt sie natürlich Bedeutung für den Durchgangsverkehr von Süden nach Nordostdeutschland, so weit er nicht über Leipzig seinen Weg nahm. Wie wir bei Behandlung der „Königstraße“ sahen, kam die Richtung über Leipzig aber erst im 16. Jahrhundert in Aufnahme.

In Holleben zweigten sich von dieser Straße zwei Nebenwege ab. Der erste führte über Gr. Gräfendorf, Schafstedt, an der Eichstädter Warte vorbei nach Jüdendorf-Kalzendorf und Carsdorf an der Unstrut, wo man die Kupferstraße erreichte. Ein Zweig davon überschritt bei Burgscheidungen die Unstrut. Er wurde benutzt, um von Halle „ins Eckertsbergische“ und Erfurt zu gelangen, galt aber als Schleifweg. Bei Gräfendorf finden sich zu beiden Seiten des Weges die Flurnamen „an der Hallischen Straße“, südlich von Schafstedt ist ein „alter Weg von Halle nach Erfurt“ verzeichnet (Blatt Querfurt).

Der andere Nebenweg ging von Holleben nach Lauchstädt. Die alte Geleitsordnung des Amtes Lauchstädt von 1600 sagt darüber: „was aber von Halla nach Lauchstedt fehret und treibet gibt zu Holleuben kein geleithe, besondern zu Lauchstedt“. Über Schadendorf oder Kriegsstadt und Benndorf konnte man dann Naumburg erreichen. Auf der historischen Karte (Bl. Merseburg) ist der Weg zwischen Benndorf und Kriegsstadt als „alte Straße nach Naumburg“ bezeichnet.

Halle stand ferner mit Querfurt durch eine Straße in Verbindung. Sie berührte auf der Zwischenstrecke Passendorf, Teutschenthal und zog dann zwischen Steuden und Etzdorf hindurch in gerader Linie über Obhausen nach Querfurt. Die älteste mir bekannt gewordene urkundliche Erwähnung führt Poppe (a. a. O. S. 212) an. Danach wäre sie bereits in einem Vertrage vom 1. September 1572 zwischen dem Kurfürst August und dem Domkapitel zu Magdeburg „als rechte hohe Landstraße angegeben und erkannt“ und zwar wird sie dort bezeichnet als Landstraße aus Thüringen auf Ziegelroda, Querfurt und Halle. Eine weitere urkundliche Nachricht stellt ein Brief des Administrators vom Erzbisum Magdeburg an den Grafen von Mansfeld vom Jahre 1543 dar (M. St. A. Rep. A. 32 a, Tit. I A Nr. 14, Bl. 8).¹⁾ Darin wird der Graf gebeten, bei der Geleitung des durch Deutschland reisenden neuerwählten Königs von Polen auf der Straße von Querfurt nach Halle behilflich zu sein. Ferner verzeichnet die historische Karte (Bl. Querfurt) an dem Fahrweg von Etzdorf nach Obhausen, der heute noch die „Hohe Straße“ genannt wird, die Bemerkung, „Straße von Querfurt nach Halle“. In Teutschenthal waren die Querfurter „sooft sie mit allerhand Victualien nach Hall gefahren, das Gleits und Zolls, insondergleichen des Wegegeldes jederzeit befreiet“ (M. St. A. Rep. A. 32 a, Tit. V J. Nr. 11 ao 1651). Nach diesen verschiedenen Zeugnissen steht also der Verlauf der Straße genau fest.

Die geographischen Bedingungen für diesen Verkehrsweg sind durchaus günstig. Er gehört fast in seiner ganzen Länge der wenig gegliederten breiten Nordostabdachung der Thüringer Grenzplatte an, die allmählich sich bis zur Niederung der Saale senkt (s. Ule S. 6). Nur niedrige Hügel erheben sich über diese eintönige Fläche, so daß dem Verkehr sich selten größere Hindernisse bieten. Die Straße benutzt das Tal des Würdebaches, um hinter Teutschenthal auf die Hochfläche zu gelangen. Von hier bis Obhausen hält sie sich in charakteristischer Weise immer auf dem Geländerücken nördlich von

¹⁾ Vgl. Anm. 1 S. 28.

Asendorf, der von 137 m südlich von Etzdorf bis zu dem 188 m hohen Hahn-Hügel südlich Esperstedt ansteigt. Die „Hohe Straße“ wird sie daher genannt in dem oben erwähnten Verträge und noch heute findet man für den Weg auf den Karten diese Bezeichnung. Vom Hahn-Hügel verläuft sie dann abwärts nach Obhausen, überschreitet vorher das Tal der Weida und gelangt so nach Querfurt. Über Ziegelroda und Schönewerda bot sich ihr eine Verbindung mit den aus Thüringen durch den Sachsenburger Paß nach Norden ziehenden Straßen und andererseits konnte man von Querfurt aus die „Kupferstraße“ benutzen. Belege über ihre Stellung im Verkehrsnetz haben sich wenig finden lassen. Wir erwähnten bereits, daß sie der neue König von Polen, Heinrich v. Anjou, auf seiner Reise nach Polen benutzte — er zog mit zahlreichem Troß von Frankfurt a. M. über Eisenach, Langensalza, Weißensee, Querfurt, Halle (s. Landau I, S. 660) —, ferner folgte ihr Gustav Adolf mit seinem Heer nach der Schlacht bei Breitenfeld auf dem Zuge nach Süddeutschland (er kam durch Halle-Querfurt-Sachsenburg-Erfurt). In den Akten wird jedoch nur einmal in einem Bericht des Geleitspächters zu Sachsenburg unter anderen Klagen über Abweichungen von den vorgeschriebenen Wegen auch die „übers Eichsfeld und Mühlhausen nach Halle führende“ erwähnt und ausgeführt, daß die Mühlhäuser Fuhrleute mit Gütern nach Halle nicht die vorgeschriebene Straße über Sachsenburg und Querfurt, sondern einen Beiweg einschlugen. Zweifellos gewann sie aber dadurch, daß sie in Sachsenburg Anschluß an die großen Nord-Südstraßen über Erfurt fand, eine gewisse Bedeutung im Verkehrsnetz.

Halle war auch der Ausgangspunkt für die beiden Straßen nach Eisleben und Sangerhausen. Bis Oberröblingen hatten sie gemeinsame Strecke und berührten dabei die Ortschaften Bennstedt, Kochstedt, Wannsleben, Amsdorf. So ist jedenfalls der Verlauf der Heerstraße auf der historischen Karte in BKD-Mansfeld eingezeichnet, andere Nachrichten sind mir für diese Strecke nicht bekannt geworden. In Oberröblingen trat eine Teilung ein: nach Eisleben führte sie über Erdeborn, Helfta. Kurz vor Eisleben lag an dieser Straße das Heilige Geist-Spital, das nach Größler zum erstenmal im Jahre 1373 urkundlich erwähnt wird, aber bereits im 13. Jahrhundert vorhanden gewesen sein soll (BKD Mansfelder Seekreis S. 118). Aus dieser Notiz können wir für das Alter der Straße einen Schluß ziehen; denn die Hospitäler — Klausen wurden sie gewöhnlich genannt — wurden in der Zeit der Kreuzzüge zur Sicherung der Bürger gegen Ansteckung von seiten fremder Menschen gegründet, und zwar erbaute man sie regelmäßig dicht an den Heer- und Landstraßen, so daß solche Klausen vielfach als Nachweis für

alte Straßen dienen. Wie es scheint, bestand noch eine andere Verbindung zwischen Eisleben und Halle. In dem auf S. 28 Anm. 1 erwähnten Aktenstück befindet sich ein Brief, der einen Protest des Grafen v. Mansfeld gegen die Geleitsanmaßung des Erzstiftes Magdeburg enthält anlässlich der Reise des Herzogs Joh. Ernst v. Sachsen von Eisleben nach Halle im Jahre 1594. Es heißt dort: „nachdem wir aber außer der alten Stadt Eisleben, vom Hospital Spiritu Sancto an die Bruck kommen“ usw. Dieser Satz kann auch auf die vorige Straße bezogen werden; des weiteren wird aber gesagt, daß die Grafen das Geleitsrecht auf der Straße „biß in die Kelmischen Gerichte, jenseit dem Creutze uff der rechten Hand naher Kölmen“ besäßen. Der Ort Kölme — heute Cöllme — liegt aber nördlich von der Straße über Bennstedt, so daß man eine Verbindung von Eisleben über Höhnstedt-Cöllme-Nietleben-Halle annehmen muß. Südlich des süßen Sees war das Gelände zweifellos für eine Straße günstig, da sie sich mit Vorliebe auf den Höhen hielten. Leider habe ich nirgends einen Anhalt gefunden, in welcher Gegend bei Cöllme sich die „Gerichte“ befunden haben.

Die Straße nach Sangerhausen ging von Oberröblingen über Hornburg, Rothenschirmbach, Gr. Osterhausen. Wir sind hierüber gut unterrichtet durch die Akten über Grenz- und Geleitsstreitigkeiten der Ämter Sittichenbach und Querfurt. Vor allem dient uns davon als Quelle ein „Extract auß des Amtes Sangerhausen Grentz- u. Gerichts-Scheydungs Buche. Die vorglaidtung Fürstlicher Persohnen von Northausen biß gen Sangerhausen und forder von dannen uff Halla betreffend“ (M. St. A. Rep. A. 32 a, Tit. V, J. Nr. 1, de ao 1484—1589). Dort heißt es Vol. II S. 98 anlässlich der Geleitung der Herzogin v. Braunschweig von Nordhausen nach Halle im August 1544 „von hier (Sangerhausen) auß auff der gewöhnlichen rechten Landstraßen nach Halla durch Gr. Osterhausen und neben Schirmbach hin biß auff die Grentz des Stifts Magdeburgk zwischen Rothenschirmbach und Hornburgk an den großen breiten Rasenrain“. Dies sei die rechte Landstraße und wer von Sangerhausen nach Halle reise, brauche nicht von Schirmbach nach Farnstedt-Querfurt und von dort nach Halle. Von Hornburg führte sie nach Oberröblingen. Für die Strecke Gr. Osterhausen-Sangerhausen waren höchst wahrscheinlich Liedersdorff und Beyernaumburg Zwischenorte, ersteres wird auch erwähnt. Westlich von Beyernaumburg findet sich am Steinberg ferner der Flurname „die Warthe“ (Bl. Riestedt), wo vermutlich an der Straße ein Turm gestanden hat.

Nach Überschreitung der breiten Saaleniederung auf der „Hohen Brücke“, die etwas südlich der heutiggen Elisabethbrücke stand, führte

die Straße über sanft welliges Gelände durch Nietleben, Bennstedt, Köchstedt nach Wansleben. Bei diesem Ort trat sie in das Gebiet der Mansfelder Seen ein. Dieses wird im Norden durch den steilen Südabhang des Hönstedter Plateaus begrenzt, im Süden steigt das Gelände allmählich zur Querfurter Platte an, während im Westen der Hornburger Sattel den Abschluß bildet. Die Straße hielt sich am Südrande des Gebietes, der Zweig nach Eisleben von Oberröblingen am Fuße des Hornburger Sattels hinziehend. Der andere Teil nach Sangerhausen umging diesen Höhenzug südlich. Von Hornburg an folgte er jenem Tal, das der Hornburger Sattel im Norden und der Rand der Sandsteinfläche von Allstedt bis Hornburg im Süden einschließen. Im Westen bei Gr. Osterhausen erweitert es sich zu einer großen Mulde von hügeliger Beschaffenheit, der sogenannten Bornstedter Mulde, die bei Beyernaumburg wieder enger wird. Dieses Tal gab in seiner ganzen Längserstreckung dem Weg die Richtung bis Sangerhausen. Die Oberflächenform war hier bedeutend günstiger als jenes stark zerschnittene Gelände, durch das die heutige Eisenbahn über Eisleben führt.

Seit wann die Straße bestanden hat, läßt sich nicht sicher angeben. Aber bei der frühzeitigen Bedeutung, die Halle gewann, ist anzunehmen, daß sie als Zugang von Westen bald danach sich herausbildete. Es bleibt jedoch fraglich, ob ihr für die früheren Zeiten die gleiche Wichtigkeit beizumessen ist wie der neuzeitlichen Verkehrslinie der Halle-Casseler Bahn.

Bei weitem die wichtigste Handelsstraße von Nordostthüringen war diejenige, die Naumburg und Eisleben verband. In ziemlich gerader Richtung durchquerte sie von Süden nach Norden die Querfurter Platte und berührte dabei folgende Ortschaften: Von Naumburg an zunächst Freyburg, an Müncheroda vorbei, dann Gleina, Steigra, Barnstedt, Querfurt. Von hier führte sie weiter über Oberfarnstedt, Bergfarnstedt, Rothenschirmbach, Bischofferode nach Eisleben. Die Strecke Naumburg-Querfurt ist uns bezeugt durch eine Notiz aus dem Erb-Gerichts- und Gerechtigkeits-Buche des Amtes Freyburg vom Jahre 1589 (M. St. A. Rep. A. 25 a, Tit. XV, I J. Nr. 4, Bl. 10), wo als Straße für den Naumburgischen Petri Pauli-Markt angeführt wird „die landstraße von Querfurth uf Steygra, Gleina, Müncheroda“ usw. Für den Teil Querfurt-Eisleben dienten wieder als Quelle die oben erwähnten Akten über die Grenzstreitigkeiten der Ämter Sittichenbach, Querfurt und Halle. Dort wird mehrmals angegeben „die landstraße von Querfurth auß biß an die Reinbrucken, so nach Schirmbach gelegen“, an anderer Stelle „die landtstraß auffwärts nach Farnstedt zu gegen beide hölzer, die Wette

(Wedenberg) und das Reinholz“. Auf der historischen Karte der Mansfelder Kreise ist sie ebenfalls in diesem Verlauf bis kurz vor Querfurt eingezeichnet. Die Richtung der Straße ist nicht immer dieselbe geblieben, sie hat sich im Laufe der Jahre vielfach geändert, wie die Akten bezeugen. Unter diesen sind verschiedene Eingaben der Querfurtischen Stände und des Rates von Querfurt aus dem Jahre 1746 an die Kurfürstliche Regierung, worin sie um Wiederherstellung der alten Straße über Querfurt bitten. Darauf ergeht dann auch eine Verordnung, wonach „die von Naumburg auf und durch die Stadt Querfurth gehende, bishero aber durch die Schleif- und Nebenwege auf Nernbsdorf, Obhausen von der Stadt allzusehr abgeleitete, uralte Land- und Heerstraße in pristinum restituiert“ und Nebenwege verboten werden. Aus dem sich anschließenden Aktenwechsel ist zu ersehen, daß seit dem dreißigjährigen Kriege die Fuhrleute und Reisenden von Freyburg über Gleina, Schnellroda, Jüdendorf, Nemsdorf, Obhausen, Schafsee, Helfta-Eisleben gefahren sind, ohne Querfurt zu berühren. Als „ordentliche Haupt- und Heerstraße“ galt aber im 17. Jahrhundert diejenige, die von Naumburg über Querfurt und dann abweichend von der alten Heerstraße über Alberstedt-Erdeborn-Helfta nach Eisleben führte. Es bestanden also drei Straßen zwischen Naumburg und Eisleben:

1. die älteste über Querfurt, Rothenschirnbach, Bischofferoda, Eisleben;
2. Querfurth-Alberstedt-Helfta-Eisleben;
3. seit Mitte des 17. Jahrhunderts über Obhausen, Schafsee ohne Berührung von Querfurt.

Für unsere Zwecke erscheint das Verhältnis zwischen 1 und 2 am wichtigsten.

Die geographische Betrachtung des Verlaufes der Straße zeigt die Abhängigkeit von der Oberflächenform. Bei Naumburg mußte zunächst die Saale überschritten werden. Es ist ungewiß, an welcher Stelle dies geschah, vielleicht nach Roßbach zu; jedenfalls wird besonders erwähnt, daß die Fuhrleute nur bei hohem Wasserstand „über die hällische Fehre und auf Markröhlitz zu“ führen, wenn sie „bey Naumburg nicht durch die Saale“ könnten (die Hallische Fähre lag beim Gasthaus „Zur Henne“).

Die Straße führte dann wahrscheinlich im Unstruttal am rechten Ufer entlang, nach Freyburg. Hier wurde die Unstrut überschritten; die Gemeinden von Gleina, Baumersroda, Albersroda u. a. hatten „von

der Brücke an bis zum Ende des Holzes, die Gühle genannt“ für Reparierung der Straße zu sorgen. Bei Freyburg verließ sie das Unstruttal und stieg auf die große Muschelkalk-Hochfläche, die sich nach Norden und Osten erstreckt. Ihre sehr einförmige, nur gering wellige Oberfläche bot kein Hindernis, so daß in gerader Linie — den Steilabfall der Muschelkalkfläche zur Linken — Steigra erreicht wurde. Von hier bis Querfurt fiel sie in älterer Zeit wahrscheinlich mit der Kupferstraße zusammen — Barnstedt wird erst später genannt —, die dem breiten Geländerücken zwischen Steigra und Querfurt in seiner ganzen Erstreckung folgte. Das ist charakteristisch für die alte Heerstraße; jener Rücken erhebt sich über die ganze Umgebung: ein allmählicher Abfall nach Osten, ein rascher nach Westen (s. Erl. z. G. K. Bl. Freyburg und Querfurt). Die alte Straße nahm von Querfurt an die Richtung über Oberfarnstedt, benutzte hinter dieser Ortschaft die Einsattelung zwischen Wester und Wedenberg bei Bergfarnstedt und gelangte nach Durchquerung des oben beschriebenen Tales zwischen dem Hornburger Sattel und der Sandsteinfläche nach Rothenschirnbach. Hier stellte sich ihrer Richtung der Hornburger Sattel als Hindernis entgegen, der auf dem Wege nach Eisleben erstiegen werden mußte. Auf kurzer Strecke war ein Höhenunterschied von 100 Metern zu überwinden, dann ging es einige Zeit auf der Höhe entlang, bald jedoch wieder bergab nach der Stadt. Diese unbequeme und beschwerliche Steigung war sicher auch die Ursache, weshalb man später die Richtung von Querfurt nach Alberstedt einschlug; hierbei wurde der Hornburger Höhenzug südlich umgangen, über Erdeborn-Helfta war Eisleben bequemer zu erreichen.

Von den Straßen in Nordostthüringen nahm diese im Handelsverkehr die wichtigste Stelle ein. Sie gehörte zu den großen Wegen des Welthandels, der von Süd- nach Norddeutschland, besonders nach den Küsten der Nord- und Ostsee gerichtet war. In dieser Beziehung kann man sie der anderen großen Durchgangsstraße über Erfurt-Sachsenburg-Sangerhausen an die Seite stellen, wenn auch die Nachrichten aus älterer Zeit hierüber fehlen. In den genannten Akten aus dem 17. und 18. Jahrhundert dagegen wird sie immer bezeichnet als „Hauptstraße von Regensburg über Naumburg in die Seestädte“ oder „alte Magdeburgische Land-Straße“ oder „Haupt- und Heerstraße von Bremen, Hamburg, Magdeburg über Eisleben, Naumburg, ins Reich, Regensburg, und Nürnberg“. Alle anderen Wege galten als Nebenstraßen. Daß sie im wirtschaftlichen Leben der berührten größeren Orte einen wichtigen Faktor bildete, ist ohne weiteres einzusehen. Daher auch das Bestreben der Bewohner, die Richtung der

Straße durch ihre Stadt festzuhalten, wie wir es vom Rate von Querfurt bereits kennen lernten. Diese Stadt hatte in früheren Zeiten als Verkehrsplatz überhaupt eine viel wichtigere Stellung als in der Jetztzeit. Eine ganze Anzahl von Handelswegen kreuzten sich hier. In der Gegenwart hat sie diese Bedeutung verloren; ebenso ist die Richtung Eisleben-Naumburg durch keine neuzeitliche Verkehrslinie abgelöst worden.

Neben Halle war es dann vor allem auch Leipzig, das verschiedene Straßen unseres Gebietes als Ziel hatten. So führte z. B. eine Geleitsstraße von Sangerhausen über Merseburg dorthin. In der auf S. 50 angeführten Quelle vom Jahre 1544—80 heißt es: „von hier auß (d. h. Sangerhausen) uff der gewöhnlichen rechten Landstraßen uff großen und kleinen Osterhausen zu, uff die Sittichenbacher Gerichte vor der Wette (d. i. Wedenberg), neben Farnstedt oben in der Höhe, bey der Windtmuhlen, so man zur rechten Hand liegen lesset fureber, forder durch Ophausen undt dann uff Schafstedt durch das fleck und biß gegen Merseburgk“. Die Straße hatte also bis Gr. Osterhausen denselben Verlauf wie die nach Halle, bog dann nach Südosten ab, folgte eine Strecke der Landstraße Querfurt-Eisleben, die sie jedoch bald wieder verließ, um nach Obhausen und Schafstedt zu ziehen. Von hier wurde Niederelbican berührt, wo sich ein Merseburger Beigeleit befand. Der Weg zwischen diesem Ort und Merseburg heißt heute noch die „Heerstraße“; an den Feldern links und rechts davon verzeichnet die historische Karte nicht weniger als sechsmal den Flurnamen „an der Heerstraße“, „über der Heerstraße“ usw. (Bl. 2679 Merseburg). Im 16. Jahrhundert war diese Straße vorgeschrieben für den Verkehr von Nordhausen, Sangerhausen, Sondershausen, Artern nach Leipzig. Wie es immer der Fall war, haben sich hierzu natürlich Nebenwege entwickelt, im 18. Jahrhundert ging der Verkehr von Nordhausen ohne Berührung von Sangerhausen über Oberröblingen, Allstedt, Gatterstedt, Querfurth, Schafstädt nach Merseburg und Leipzig oder Allstedt, Lodersleben, Querfurth usw. Andererseits wurde auch die Richtung über Artern, Kalbsrieth, Ziegelroda, Barnstädt, Oberwünsch eingeschlagen (vgl. S. 59).

Die geographischen Bedingungen sind für die Strecke bis Obhausen dieselben wie bei den Straßen Sangerhausen-Halle und Eisleben-Querfurt und dort bereits besprochen. Auch die Fortsetzung nach Merseburg fand keine besonderen Hindernisse auf der einförmigen, reizlosen Hochfläche bei Schafstädt, die nur von flachen Hügeln überragt sind. Die Täler schneiden sich wenig ein, so daß die Straße in ziemlich gerader Richtung nach Merseburg führte. Bezeichnend ist

wieder, daß zwischen Niederlobicau und Merseburg das höchst gelegene Gelände aufgesucht wurde.

Von Westen her erreichte Sangerhausen eine Handelsstraße, die in Nordhausen ihren Ausgangspunkt hatte. Sie führte etwas nördlich der modernen Chaussee an den Dörfern Bielen und Görsbach vorbei über Berga, Roßla, Wallhausen. Unsere Kenntnis hierüber beruht auf der Arbeit von Meyer-Rackwitz über den Helmegau (MVE — Halle a. S. 1888—1890). Diesem Aufsatz ist eine Karte beigegeben, auf der die Straße in der angegebenen Weise eingezeichnet ist. In den Akten finden sich gleichfalls Belege. Das Sangerhäuser Gerichtsbuch (s. S. 50) sagt anlässlich der Reise einer Fürstlichkeit im Jahre 1544 von Nordhausen nach Merseburg: „die Gleidsleute sind (von Sangerhausen) gegen Northausen abgefertigt und (haben) an der Röbnigsbach (wahrscheinlich ist Roßmannsbach gemeint, bis dahin reichte das Stadtgebiet) unter dem Himmelgarten bey dem schlage an der Straßen, glaidlich angenommen des Tages also durch die Grafenschaft (Hohnstein) biß gegen Sangerhausen glaidtlich gefurth“; ein andermal ist das Geleit „jenseit dem Schlage, am Rußnigsbach gegen Bila (Bielen) wärths“ angenommen worden. Diese Richtung über Sangerhausen war die „ordentliche Geleitstraße“ nach Leipzig und Naumburg von Nordhausen her. Im 17. und 18. Jahrhundert hatte sich eine Nebenlinie dazu herausgebildet, indem die Fuhrleute hinter Wallhausen von der alten Geleitstraße abbogen und über Oberröblingen, Querfurt usw. ohne Berührung von Sangerhausen ihren Weg nahmen (s. S. 54).

Durch die Natur war der Heerstraße ihre Richtung vorgeschrieben. Sie folgte dem weiten Versenkungstal der „Goldenen Aue“, das sich zwischen den Vorbergen des Südharzes einerseits, dem Kyffhäusergebirge und den Vorbergen der Hainleite andererseits ausdehnt. In charakteristischer Weise sucht sie dabei die Gehänge der Harzvorberge auf und vermeidet die eigentliche Talsohle. Bis zu Anfang des 12. Jahrhunderts war ja die „Goldene Aue“ zum größten Teil ein sumpfiges Gelände, in dem die Helme und Zorge ohne jeden geregelten Lauf dahinflossen. Erst durch die Cisterziensermönche des Klosters Walkenried wurde durch Anlegung von Abzugsgräben usw. das heutige fruchtbare Ackerland geschaffen (vgl. Sebicht, Harzzeit-schrift, Jahrg. 1888). Auf jene frühere Verbreitung des Sumpfes weisen in der Gegenwart die Flurnamen „Langes Rieth“, „Kuhriet“ usw. besonders zwischen Heringen-Windehausen, Görsbach und Kelbra hin. Diese Verhältnisse waren natürlich für die Heerstraße äußerst ungünstig. Sie hält sich daher an den Ausläufern der Berge — im Gegensatz zu der Eisenbahnlinie der Gegenwart, die mitten durch

die Aue führt —, wo außerhalb des Überschwemmungs- und Sumpfbereiches die Schottermassen und der Buntsandstein festen Untergrund boten.

Meyer-Rackwitz halten diese Heerstraße für sehr alt. Sie soll bereits im 10. Jahrhundert von den sächsischen Kaisern angelegt sein. Höfer (a. a. O. S. 146) ist der gleichen Ansicht; nach ihm ist sie ein Teil der großen Heerstraße, die von Westfalen (Dortmund, Paderborn) bereits in karolingischer Zeit an die Saale nach Halle und Merseburg führte. Heinrich I. folgte ihr, als er im Jahre 909 mit seiner Braut von Herford nach Wallhausen reiste. Östlich von Berga verzeichnet die historische Karte (Bl. Kelbra) an ihr den Namen „Kaiserstraße“. Ihre Rolle und Bedeutung in älterer Zeit liegt nach dem Gesagten klar zutage. Als Verbindungsweg und Heerstraße zwischen den Kaiserpfalzen und -höfen Nordhausen-Wallhausen-Merseburg mit der Fortsetzung über Nordhausen hinaus einerseits nach Goslar, andererseits am Südharz entlang nach Westfalen war sie sicher in militärischer Hinsicht von hoher Wichtigkeit. Für den Handel gewann sie größere Bedeutung seit dem Emporblühen Leipzigs sowie Antwerpens anstelle von Venedig. Hierdurch entwickelten sich die West-Ostverkehrslinien ganz bedeutend. Sehr fördernd war hierfür, daß in Nordhausen durch die Straße nach Heiligenstadt im Wipper-Leinetal aufwärts (s. S. 41 ff.), eine durchgehende Verbindung von der Halle-Leipziger Bucht nach Hessen und Westdeutschland hergestellt wurde. Dieses weite Ausholen, das die günstigen Talwege ermöglichten, sicherte ihr eine Überlegenheit über andere Straßen. So erscheint sie denn in den Akten als „Leipziger Straße“ oder als „ordentliche Land- und Heerstraße vom Harz, Eichsfeld und Nordhausen her nach Leipzig und Naumburg“. Erhöht wurde ihre Bedeutung noch dadurch, daß der Verkehr aus den preußischen Staaten und Magdeburg nach der Weser, dem Rhein und Frankfurt a. M. von Sangerhausen an auf ihr über Nordhausen seinen Weg nahm (s. S. 44). Als „Haupt-Rhein-Straße“ wird sie deshalb auch bezeichnet. In der Gegenwart hat die wichtige Bahnlinie Halle-Kassel, die ziemlich genau der Richtung der alten Straße folgt, diese Rolle übernommen.

Durch die „Goldene Aue“ führte nach Meyer-Rackwitz eine zweite alte Heerstraße, und zwar von Nordhausen nach Tilleda. Auf der Zwischenstrecke berührte sie Sundhausen, Uthleben, Heringen, Auleben und Kelbra.

Ursprünglich führte ihre Fortsetzung von Tilleda über Haackpüffel, Riethordhausen, Edersleben und dann wahrscheinlich nach Allstedt; zu späterer Zeit über Borxleben oder Ichstedt nach Artern.

Bis nach Tilleda ist die Straße in der dortigen Gegend bekannt unter dem Namen „alte Kaiserstraße“; auf der historischen Karte findet sich bei Auleben diese Bezeichnung eingetragen, ebenso zwischen Haackpfüffel und Riethnordhausen.

Der Verlauf ist von denselben geographischen Bedingungen abhängig wie derjenige der Straße von Nordhausen nach Sangerhausen. Sie hält sich an den Vorbergen der Hainleite und des Kyffhäusergebirges, die sumpfige Ebene wurde vermieden.

Meyer nimmt an, daß die Straße bereits vor dem 10. Jahrhundert vorhanden gewesen sei als Verbindungsweg zwischen den Pfälzen Nordhausen, Tilleda und Allstedt. Als solcher hatte sie auch nur Bedeutung. In den Akten fehlen durchaus Nachrichten darüber aus der älteren Zeit. Erst in der Mitte des 18. Jahrhunderts wird erwähnt, daß die Frachtfuhrleute von Nordhausen nach Jena und von Nordhausen nach Leipzig und Naumburg nicht die vorgeschriebenen Straßen über Frankenhausen, Sachsenburg bzw. Wallhausen-Querfurt fahren, sondern „sich des Communicationsweges, welcher bey Verführung hierländischen Getreides, aus hiesigen Gegenden (Artern usw.) über Artern, Cachstedt, Borxleben, Dilleda, Heringen oder Girßbach nach Nordhausen führet, bedienen“. Als Handelsstraße für den Fernverkehr war sie also nicht erlaubt, daher ihre Bedeutung auch gering. Diese beiden alten Heerwege waren wiederum unter sich verbunden durch die Geleitstraße von Sangerhausen nach Sondershausen. Sie zweigte bei Wallhausen von der Straße Sangerhausen-Nordhausen ab und führte dann über Sittendorf, Kelbra, Badra, sowie am Scherser Teich vorbei. Bis dahin hatte das Amt Sangerhausen das Geleitsrecht nach einer Aktennotiz vom Jahre 1545. Im allgemeinen wird sie nur als Verbindung zwischen Sangerhausen und Sondershausen bestanden haben. Der größere Verkehr folgte ihr nicht, außer in dem Falle, daß man das Geleit von Sachsenburg umgehen wollte.

Wichtiger jedenfalls, wenn auch nicht in so früher Zeit entstanden, war die Straße, die bei Auleben von dem alten Kaiserweg abbot und an Badra vorbei, Steinhalleben, Frankenhausen nach dem Sachsenburger Paß führte. Südlich von Steinhalleben finden sich die Flurnamen „an der Nordhäuser Straße“ und „Nordhäuser Feld“, nordwestlich von Frankenhausen an der heutigen Chaussee der Name „über der Nordhäuser Straße“ (Bl. Frankenhausen). In den Akten wird sie ebenfalls genannt, „die Landstraße von Sachsenburg bis gegen Frankenhausen hat 1573 dem Fürsten zu Sachsen unterstanden, Herzog Georg habe sich sogar die Gerechtigkeit bis Nordhausen angemacht“. Ein andermal heißt es,

„daß einige Fuhrleute, welche vom Harze und Nordhausen nach Jena und ins Voigtland et vice versa ziehen, die geordnete Land- und Heerstraße über Frankenhausen, Sachsenburg, Schillingstedt, Buttstedt nach Jena pp verlassen“ und den Weg über Tilleda-Artern benutzen. Damit ist bezeichnet, welche Stellung sie im Verkehr hatte.

Bis nach Auleben zog die Straße in der „Goldenen Aue“ entlang, bei diesem Ort wurden die Berge zwischen Kyffhäuser und Hainleite überschritten — die Senke zwischen den genannten Höhenzügen von Badra über Steinhalleben bis zum Tal von Frankenhausen ermöglichte einen leichten Übergang —, worauf im Tale der kleinen Wipper selbst an dem Südfuß des Kyffhäusers entlang Frankenhausen erreicht wurde.

Es bleibt noch übrig, die eigenartige Stellung zu betrachten, die das Unstruttal von Artern bis Naumburg im Verkehr der früheren Zeit inne gehabt hat. Im allgemeinen sind Talzüge, die eine derartige Rolle in der Oberflächengestalt einer Gegend einnehmen, wie das Tal der Unstrut in der von Nordostthüringen, die gewiesenen Bahnen für den Verkehr. Im vorliegenden Falle ist dies jedoch nicht so. Weder der „Abriß der Geleitsörter“, den Reischel als Quelle benutzte, noch die Karten des 18. Jahrhunderts machen eine Angabe über eine Straße (Schlüter a. a. O.). Auch in den Geleitsakten über die dortige Gegend, die ziemlich zahlreich vorhanden sind, habe ich nirgends einen Anhaltspunkt für einen wichtigen Handelsweg finden können. Reischel führt als Grund hierfür die frühere Versumpfung des Unstrutgebietes an; nach ihm war die bequemste Verbindung von Artern nach Naumburg die Straße über Cölleda. Hiergegen wendet sich Schlüter, indem er sagt, daß die Vorstellung von der früheren Versumpfung entschieden übertrieben, ein Verkehr in geschichtlicher Zeit wohl möglich gewesen wäre. Nach Poppe habe z. B. eine Salzstraße von Frankenhausen über Brettleben, Wiehe, von dort über die Finnehöhen nach Naumburg bestanden; ferner seien im 30jährigen Kriege einige Male Heerzüge durch das Tal gekommen. Schließlich spreche auch die Erstürmung von Burgscheidungen, das die Residenz des Herrschers war und als solche doch nicht in unzugänglichen Teilen des Landes gelegen haben könne, für eine Verkehrslinie. Er nimmt daher an, daß von Artern bis Memleben und andererseits von Nebra bis Naumburg ein Verkehr stattgefunden hat. Nur auf der Strecke zwischen Memleben und Nebra habe jeglicher Verkehr gefehlt wegen der dichten Waldbedeckung und der steilen Talwände, die keinen Platz für einen Weg übrig ließen. Dieses Hindernis umging man, indem man das Tal

verließ und die Höhen der Finne aufsuchte. Teilweise wurde also das Tal von Verkehrswegen benutzt, eine durchgehende Verbindung fehlte. Dies wird auch durch die Akten bestätigt, in denen ein Weg von Frankenhausen, an Oldisleben vorbei, über Bretleben nach Wiehe erwähnt wird. Andererseits schlugen jedoch die Fuhrleute, wenn sie von Nordhausen nach Leipzig und Naumburg zogen und dabei über Artern kamen, von letzterem Ort die Straße über Kalbsrieth, Ziegelroda, Liederstedt, Steigra usw. ein, benutzten also das Unstruttal nicht. Als Hauptgrund für das Fehlen einer durchgehenden wichtigen Straße kommt jedenfalls neben der unwegsamen Strecke Memleben-Nebra der in Betracht, daß die Erstreckung des Tales von Nordwesten nach Südosten nicht in die Richtung des früheren Verkehrs, der vorwiegend von Süd nach Nord zog, paßte. Die geringe Bedeutung der modernen Bahn bestätigt diese Ansicht.

Wenn wir zum Schluß die neuzeitlichen Eisenbahnlinsen zum Vergleich heranziehen, so kommen wir zu dem Ergebnis, daß der Verkehr auch heute noch den gleichen Bedingungen unterworfen ist, daß die Eisenbahnen ziemlich genau dem Verlauf der alten Handelsstraßen folgen. Im einzelnen sind sie allerdings teilweise noch mehr abhängig von den natürlichen Bedingungen, teilweise überwinden sie jedoch mit Hilfe der modernen Kunstbauten die Hindernisse, wie es den alten Handelsstraßen nicht möglich war. Die alte „Königstraße“ von Frankfurt a. M. nach Leipzig ist abgelöst worden durch die Eisenbahn Halle a. S.-Weißenfels bzw. Leipzig-Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach usw. Wie die alte Handelsstraße die bedeutendste und wichtigste Verkehrslinie Thüringens war, so ist es auch die neuzeitliche Eisenbahn, besonders für den Verkehr von Frankfurt a. M. nach Berlin. In gleicher Weise folgt die Bahn Halle-Kassel dem Zuge der alten Handelsstraße von Halle a. S. über Eisleben, Nordhausen, Leinefelde usw. Diese beiden Parallelstrecken waren lange Zeit die einzigen Verbindungen zwischen Preußen und seinen westlichen Provinzen. War Erfurt früher für die Handelsstraßen der wichtigste Knotenpunkt und infolgedessen eine blühende Stadt, so ist es dies in der Neuzeit durch die Eisenbahnbauten in erhöhtem Maße geworden. Fast alle alten Verkehrslinien, die von dieser Stadt ausgingen, sind heute durch Bahnen abgelöst. Allerdings tritt die frühere Nord-Südrichtung nicht in gleicher Wichtigkeit auf; dieser Verkehr hat sich mehr an die West- und Ostgrenze von Thüringen gezogen, im Westen auf die Linie Frankfurt a. M.-Bebra-Göttingen usw., im Osten auf die Saalebahn. Der Thüringer Wald bildet doch ein zu schwer zu überwindendes Hindernis. Abseits der großen Verkehrslinien liegt heute auch z. T. Nordostthüringen. Die

Querfurter Platte, früher von zahlreichen Handelsstraßen durchquert, Querfurt selbst damals ein nicht unbedeutender Verkehrsplatz, ist heute nur durch Lokalbahnen, so z. B. von Oberröblingen a. S. nach Vitzenburg, mit dem großen mitteldutschen Eisenbahnverkehr verbunden. Überhaupt hat ja durch die Eisenbahnen eine größere Zusammenziehung des Verkehrs auf bestimmte Linien stattgefunden. Abschließend können wir aber trotz gewisser Veränderungen in der Neuzeit sagen, daß der Verkehr seit alters her immer wieder dieselben Richtungen aufsucht, die von der Natur bedingt und von ihr vorgeschrieben sind.

Schriftenverzeichnis.

- Akten der Abteilung Sachsen-Thüringen des Preuß. Staatsarchivs zu Magdeburg (M. St. A.), nähere Angaben an den betr. Stellen.
- Beschreibende Darstellung der Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Sachsen. Herausgegeben von der Historischen Kommission der Provinz Sachsen.
- Beyer, C. Geschichte der Stadt Erfurt bis zur Unterwerfung unter die Mainzische Landeshoheit im Jahre 1664. Bd. 17 der Neujaarsblätter; herausg. von der Historischen Kommission der Provinz Sachsen. Halle a. S. 1893.
- Erläuterungshefte zur Geologischen Spezialkarte. Herausg. von der Preuß. Geol. Landes-Anstalt.
- Falke, Joh. Geschichte des deutschen Handels. Leipzig 1859—60.
- Gerbing, L. Erfurter Handel und Handelsstraßen. Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Altertumskunde zu Erfurt, Bd. XXI, 1900.
- Die Straßenzüge von Südwest-Thüringen. Mitteilungen der Geogr. Gesellschaft zu Jena. Jahrg. 1898.
- Beiträge zum Thüringer Geleitswesen im 16. und 17. Jahrhundert. Mitteilungen der Geogr. Gesellschaft zu Jena. Jahrg. 1894.
- Gerbing, W. Die Pässe des Thüringer Waldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz. Phil. Diss. Halle a. S. 1904.
- Goetze, A. Ueber neolithischen Handel. Festschrift für A. Bastian zu seinem 70. Geburtstage. Berlin 1894. S. 337—353.
- Höfer, P. und Zschiesche, P. Die vor- und frühgeschichtlichen Altertümer Thüringens. Würzburg 1909.
- Goercke, M. Beiträge zur Siedelungskunde des Saalekreises und Mansfelder Seekreises. Mitteilungen des Vereins f. Erdkunde zu Halle a. S. 1889.
- Heller, F. H. Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehung zu Leipzig. Leipzig. Diss. Dresden 1884.
- Hertzberg, G. Die historische Bedeutung des Saaletales. Heft 19 der Neujaarsblätter, herausg. von der Historischen Kommission der Provinz Sachsen. Halle a. S. 1895.
- Geschichte der Stadt Halle a. S. im Mittelalter. 3 Bde. Halle a. S. 1889.
- Hettner, A. Grundzüge der Länderkunde. Bd. I, Europa. Leipzig 1907.
- Höfer, R. Frankenherrschaft in den Harzvorlanden. Zeitschr. des Vereins für Geschichte und Altertumskunde des Harzes. Bd. 40. 1907.
- Jahr, E. R. Entwicklung des Verkehrswesens in Thüringen im 19. Jahrhundert. Diss. Leipzig 1903.

- Kirchhoff, A. Die Lagenverhältnisse von Erfurt. Mitteilungen d. Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1895.
- Die Lagenverhältnisse der Stadt Halle a. S. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1877.
- Knüll, B. Historische Geographie Deutschlands im Mittelalter. Breslau 1903.
- Landau, G. Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte. I. Bd. 1856. Nürnberg.
- Die Straßen aus den Niederlanden und vom Niederrhein durch Westfalen nach Leipzig und Nürnberg. Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine, 10. Jahrgang 1862. Heft 6, S. 48.
- Die Straßen zwischen den Hansestädten und Nürnberg. Ebenda Heft 7, S. 54 ff.
- v. Mayer, A. Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1889—91.
- Meyer, C. Beiträge zur urkundlichen Geschichte der goldenen Aue. Nordhausen 1876.
- Zur Wüstungskarte der Grafschaft Hohnstein-Lohra-Clettenberg. Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Altertumskunde des Harzes. Jahrgang 1877.
- C. Meyer-Rackwitz, R. Der Helmegau. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1888, 1889, 1890.
- Müller, Joh. Frankenkolonisation auf dem Eichsfelde. Forschungen zur thüringisch-sächsischen Geschichte. 2. Heft. Halle a. S. 1911.
- Naumann, L. Skizzen und Bilder zu einer Heimatkunde des Kreises Eckartsberga. 4 Hefte. Eckartsberga 1898—1903.
- Nehmer, Alb. Beiträge zur Landeskunde des Eichsfeldes. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1903.
- Penck, A. Das Deutsche Reich. Länderkunde von Europa, herausg. von A. Kirchhoff. Wien, Prag, Leipzig 1887.
- Poppe. Ueber Handel und Handelsstraßen unserer Gegend in früherer Zeit. Mitteilungen des geschichtlich-naturwissenschaftl. Vereins für Sangerhausen und Umgegend. 1896.
- Poppe-Größler. Verkehrsverhältnisse auf dem Orlas in früherer Zeit. Mansfelder Blätter. 14. Jahrg. 1900.
- Rauers, F. Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Petermanns Geogr. Mitteilungen. Jahrg. 1906.
- Der bremische Binnenverkehr in der Zeit des großen Frachtfuhrwerks. Deutsche Geographische Blätter. Bd. 30. Bremen, 1907—10.
- Regel, Fr. Thüringen. Ein geographisches Handbuch. Bd. I, III. Jena 1892 und 1896.
- Die Entwicklung der Ortschaften des Thüringer Waldes; Beilage: Die Heer- und Handelsstraßen des Thüringer Waldes. Petermanns Geogr. Mitteilungen. Ergänzungsheft 76. Gotha 1884.
- Reischel, G. Beiträge zur Ansiedlungskunde von Mittelthüringen. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1885.
- Roßner, A. Der Name des Klosters Pforta. Naumburg 1893.
- Schlüter, O. Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen. Berlin 1903.

- Schmidt, M. G. Die Siedlungen an der Hainleite, Schmücke-Schrecke und Finne. Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S. 1900.
- Sebieht, R. Die Cisterzienser und die niederländischen Kolonisten in der Goldenen Aue. Zeitschr. des Vereins für Geschichts- und Altertumskunde des Harzes. Jahrg. 1888.
- Ule, W. Heimatskunde des Saalekreises einschließlich des Stadtkreises Halle und des Mansfelder Seekreises. Halle a. S. 1909.
- v. Wintzingerode-Knorr, L. Die Wüstungen des Eichsfeldes. Geschichtsquellen der Provinz Sachsen. Bd. 40. Halle a. S. 1903.
- Wolf, J. Politische Geschichte des Eichsfeldes mit Urkunden. 2 Bde. Göttingen 1792—93.

Karten.

- Die vervollständigten Meßtischblätter der Provinz Sachsen; handschriftlich bearbeitet von der Historischen Kommission der Provinz Sachsen.
- Neuer Sächsischer Atlas, enthaltend die sieben Kreise des Kurfürstentums Sachsen. Amsterdam und Leipzig, bey Peter Schenk. 1752.
- Geologische Karte von Preußen; herausg. von der Kgl. Preuß. Geologischen Landesanstalt, soweit sie für Thüringen in Betracht kam.
- Karte des Deutschen Reiches 1:100000.

Abkürzungen.

- BKD = Beschreibende Darstellung der Bau- und Kunstdenkmäler der Provinz Sachsen.
- M. V. E. H. = Mitteilungen des Vereins für Erdkunde zu Halle a. S.
- M. St. A. = Magdeburger Staats-Archiv.
- E. z. G. K. = Erläuterungen zur Geologischen Karte von Preußen.
-

Inhaltsverzeichnis.

| | Seite |
|--|-------|
| Vorwort | 1 |
| Lage, Begrenzung und Oberflächengestalt des Gebietes | 2 |
| Die vor- und frühgeschichtliche Zeit | 4 |
| Die geschichtliche Zeit: | |
| 1. Mittelthüringen | 7 |
| 2. Das Eichsfeld | 34 |
| 3. Nordostthüringen | 45 |
| Schriftenverzeichnis | 61 |
| Inhaltsverzeichnis | 64 |
