

Die via regia im Bautzener Land

Begegnung mit einer alten Straße

Via regia w Budyskim kraju

Zetkanje ze starej dróhu



Konzeption und Texte von Jürgen Vollbrecht, Hans Mirtschin, Götz Müller

Entwicklungsgeschichtliche Gesichter einer Straße

Die Geschichte der via regia ist ein Beispiel dafür, dass eine Straße das Ergebnis einer Entwicklung ist. Wege und Straßen bilden sich heraus, weil wir uns von einem Ort zu einem anderen Ort bewegen. Der Verlauf dieser Wege und Straßen resultiert aus Entscheidungen über die Benutzung oder Vermeidung topografischer Gegebenheiten. Form und Ausdehnung von Wegen und Straßen leiten sich aus unseren Einwirkungen ab, nämlich durch die Verkehrsmittel und deren Häufigkeit. Fortschritte in der Straßenbautechnik, z.B. bei den Straßenbelägen bewirken Veränderungen. Heute werden Straßenverläufe im Rahmen planerischer Überlegungen zur Ausnutzung topografischer Gegebenheiten festgesetzt. Das Aussehen von Straßen wird zusätzlich durch gesetzliche Vorgaben, z.B. über Straßenbreiten und Kurvendurchmesser, bestimmt.

Moderne Straßen bestehen aus Fahrbahnen, die den Ansprüchen der verschiedensten Fahrzeuge genügen; ihre Baukörper können begleitende Bahnen, z.B. Bürgersteige oder Radwege mit umfassen. Darüber hinaus werden entlang heutiger Straßen in bebauten Gebieten unterirdische Versorgungsleitungen für Wasser, Strom, Gas, ggf. Fernwärme sowie Kommunikations- und Datenleitungen und die Kanalisation verlegt. Die via regia tritt mit verschiedenen Namen auf. Bezeichnungen wie „Hohe Heerstraße“, „Hohe Straße“ oder „Königsstraße“ betonen ihre Stellung gegenüber dem König. Mit dem allmählichen Verlust dieser Stellung werden für sie Bezeichnungen gebräuchlich, die aus ihrer Funktion resultieren und Ortsnamen von Fernzielen tragen (Poststraße nach Leipzig), oder sie gilt lapidar als Landstraße.



Entwicklung einer Straße

Auf ihren Wegen durch die Landschaft hinterlassen Menschen seit Jahrtausenden ihre Fußspuren. Oft begangene Wege sind in vielen Landschaften deutlich erkennbar. Diese meist am besten nutzbaren Verbindungen zwischen zwei Orten entwickelten sich oft zu traditionellen Verbindungsstrecken. Wird ein Weg über lange Zeit genutzt, führt das, je nach Untergrund, zu einer mehr oder weniger deutlichen Tieferlegung der Wegstrecke durch Erosion.

Foto: Jürgen Matschie



Entwicklung einer Straße

Im Bautzener Land können mehrere Meter tiefe Hohlwege beobachtet werden. Die Voraussetzung für die Hohlwegbildung ist ein unbefestigter Weg. Bei Trockenheit kann eine solche Straße eine staubige Piste sein. Bei Regen weicht der Weg auf und wird schwer passierbar, Fahrzeuge hinterlassen tiefe Spuren, die den Verkehr später behindern können. Viele Klagen über die schlechten Straßenzustände sind auch entlang der alten via regia bekannt.

Die topografischen Verhältnisse begünstigten die Herausbildung der via regia auf der 200-m-Höhenlinie. In dieser Höhe weicht sie gleichermaßen den sumpfigen Flächen im Norden, wie den bergigen Gebieten im Süden aus. Vergleichbare Verhältnisse fand der Ost-West-Verkehr erst wieder in der Donauebene.

Foto: Jürgen Matschie



Entwicklung einer Straße

Erst seit dem frühen 19. Jahrhundert werden die wichtigsten Straßen systematisch befestigt. Mit Hilfe des Chausseebaus entsteht eine Straße mit genormter Breite und einem Aufbau, der einerseits den Abfluss von Wasser ermöglicht und andererseits durch seine oberflächlich sichtbare Pflasterung dem häufiger werdenden Postkutschen- und Handelswagenverkehr standhält.

Foto: Jürgen Matschie



Entwicklung einer Straße

Durch die Erfindung und rasante Entwicklung des Automobils kommt es dann bereits seit dem frühen zwanzigsten Jahrhundert dazu, dass glatte Deckschichten aus Pflastersteinen gesetzt werden, die später Asphalt- oder Betonmischungen ablösen.

Außerdem wird die alte Hierarchie der Straßen völlig verändert, so dass nun alle Straßen, auf denen Autos massenhaft fahren, eine glatte Oberfläche bekommen.

Foto: Jürgen Matschie

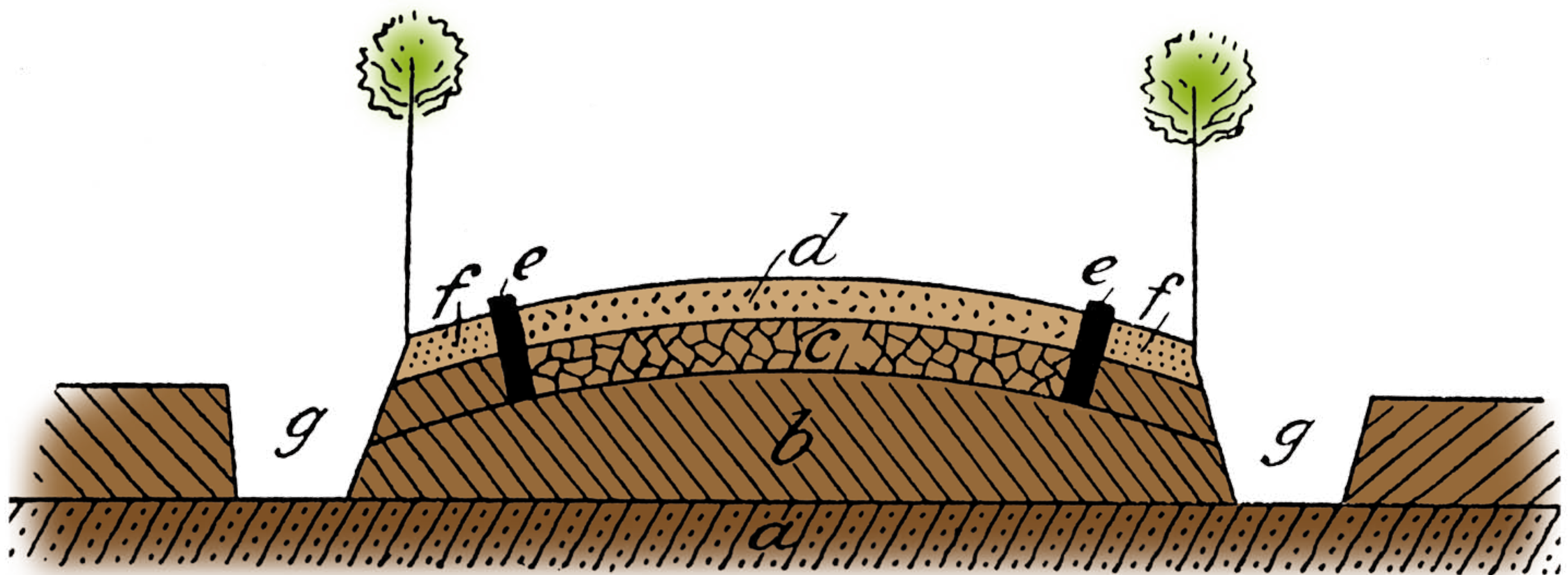


Transportmittel

Fuhrleute und Händler benutzten die Straße entweder mit Fahrzeugen oder als Fußgänger. Wer zu Fuß unterwegs war, konnte mit Hilfe von Kiepen und anderen Tragegestellen, Saumtieren oder dem Schiebbock Güter transportieren. Bei Bedarf wurden an das Gewicht und die Ausmaße der zu transportierenden Güter angepasste Wagen verwendet; so existierten Ochsenkarren und Pferdewagen als ein- oder mehrspännige Gefährte.

Im 18. Jahrhundert entwickelt sich das sächsische Postwesen. Der via regia kommt die Funktion der Hauptverbindung in West-Ost-Richtung zu. Sie wird eine der wichtigsten Poststraßen der Region. Entlang der Hauptstrecken wurden Pferdewagen für den stetig anwachsenden Transport von Sendungen, aber auch Personen eingesetzt. Auf Nebenstrecken waren Postreiter zu Pferde oder auch Boten zu Fuß unterwegs.

Foto 1, 3: Tobias Schilling | Foto 2: Bernd Schäfer



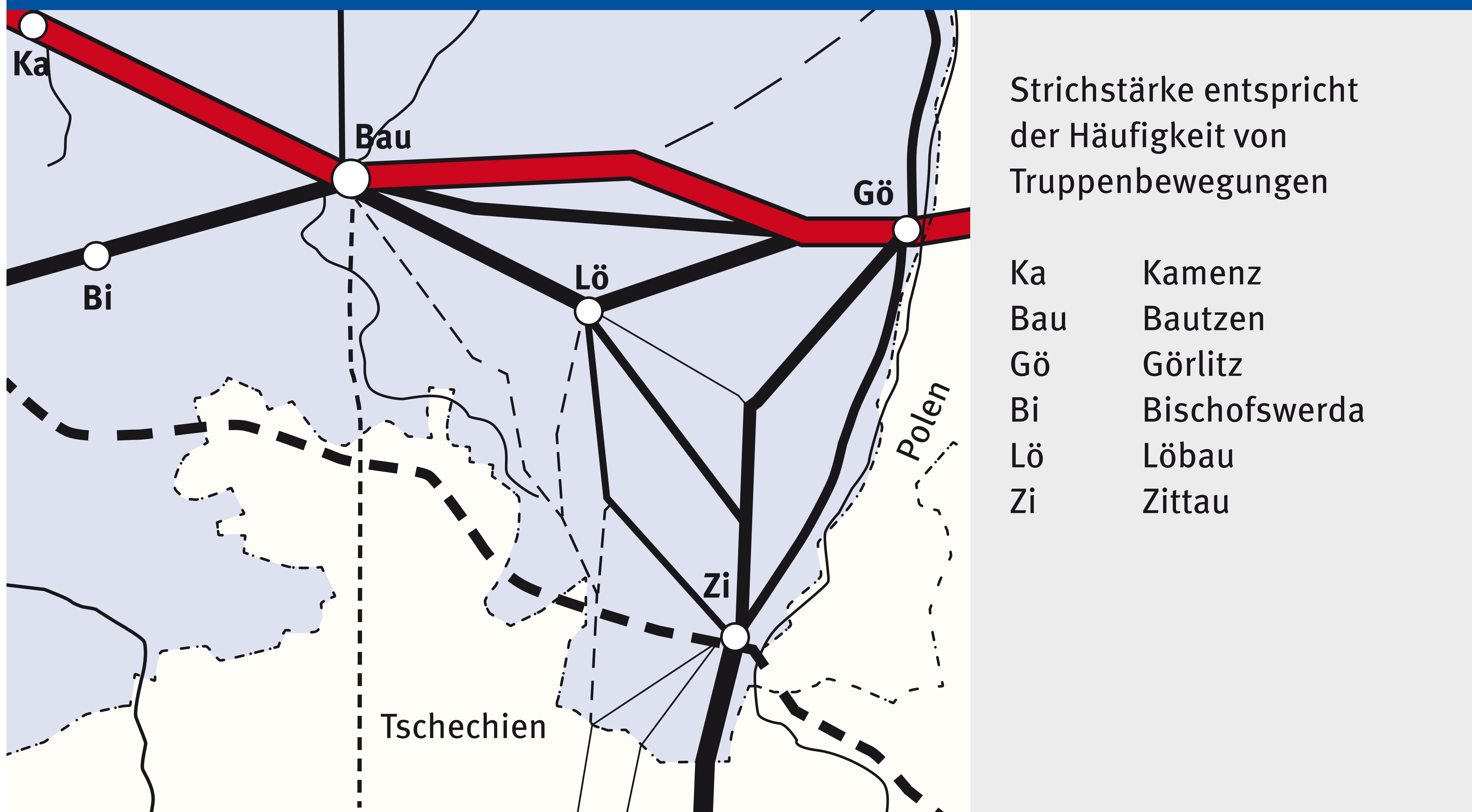
- | | | |
|---------------------------------------|--------------------|---------------------|
| a) das Terrain | c) das Packlager | f) die Fußwege |
| b) der Untergrund
oder Straßendamm | d) der Kiesdamm | g) die Seitengräben |
| | e) die Weichsteine | |

Straßenbau

Der Zustand der außerhalb der Städte unbefestigten *via regia* wurde seit dem Mittelalter häufig beklagt. Unregelmäßigkeiten in der Fahrbahnoberfläche machten den Transport von Gütern mühselig. Ebenso störte nicht beseitigter Bewuchs die Benutzung der vielerorts entstandenen Hohlwege. Regenfälle machten Straßenabschnitte zeitweise unpassierbar, so dass Bestimmungen über Bau und Erhalt von Entwässerungsgräben erlassen wurden. Der stetig wachsende Verkehr auf der Straße erforderte straßenbautechnische Maßnahmen, um die Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Eine entscheidende Verbesserung war der im frühen 19. Jahrhundert einsetzende Chausseebau. Die nun besser befestigten Straßen hielten dem Verkehr der Wagen und Kutschen auch besser stand. Noch während der Ausbau des Chausseenetzes andauerte, bewirkte die Erfindung des Automobils eine Richtungsänderung im Straßenbau: Nicht nur einige wichtige Straßen mussten nun ausgebaut werden, sondern bis heute hält ein stetiger Ausbau des inzwischen fast ausschließlich glatte und asphaltierte Fahrbahnen umfassenden Straßennetzes an.

Grafik: Alexander Pätzold



Kriege brauchen Straßen

Während der langen Folge von Kriegen, die die Oberlausitz in den letzten 1000 Jahren heimsuchten, gebrauchten die in der Region aufgestellten und auch durchziehende Kriegsheere stets die bestehenden Straßen, um schwere Waffen und große Menschenmengen zu transportieren. In der Oberlausitz war die via regia die vom Militär am stärksten frequentierte Heerstraße.

Für Bewegungen großer Truppen mit mehreren tausend oder zehntausend Personen war die Benutzung der Straßen vorteilhaft, andererseits war für die Versorgung großer Menschenmengen ein wesentlich größerer Landschaftsausschnitt als die direkte Nachbarschaft der Straße notwendig.

Grafik: Herbert Flügel



Verkehr verbindet, bringt die Entwicklung voran

Entlang der via regia, die seit altersher territoriale Grenzen überschritt, besteht heute auf 1600 km Strecke zwischen Sachsen und der Ukraine ein einheitlicher Planungsraum, der European Development Corridor III, via regia, in deren Anrainerstaaten in der Nachbarschaft der 1600 km langen Strecke 35 Millionen Einwohner wohnen. Für eine friedliche und wirtschaftlich positive zukünftige Entwicklung dieses Raumes werden von den europäischen Nachbarstaaten vor allem Verbesserungen auf dem Sektor der Verkehrsinfrastruktur geplant und umgesetzt.

Der moderne Verkehrskorridor umfasst dabei mehr als eine Straße und ist als ein Bündel zu verstehen, in dem alle denkbaren Verkehrsmittel agieren.

Der Verlauf der Straße



Straßenverlauf erforschen

Heute kann die via regia in vereinzelt Hohlwegstrecken angetroffen werden. Diese Geländebefunde alleine erlauben eine Streckenrekonstruktion nicht mehr. Andere Quellen müssen hinzugezogen werden; z. B. Altkarten. Die sächsischen Meilenblätter zeigen den Verlauf der späteren Poststraße, der dem der via regia entspricht. Westlich von Bautzen markieren einzelne linearer Bewuchsanomalien den Verlauf der via regia auf aktuellen Luftbildern.

Schon 1927 beschrieb Dr. phil. Walter Frenzel (1892–1941) die vom Boden aus sichtbaren Spuren der alten Straße, die er im Gelände vorfand.



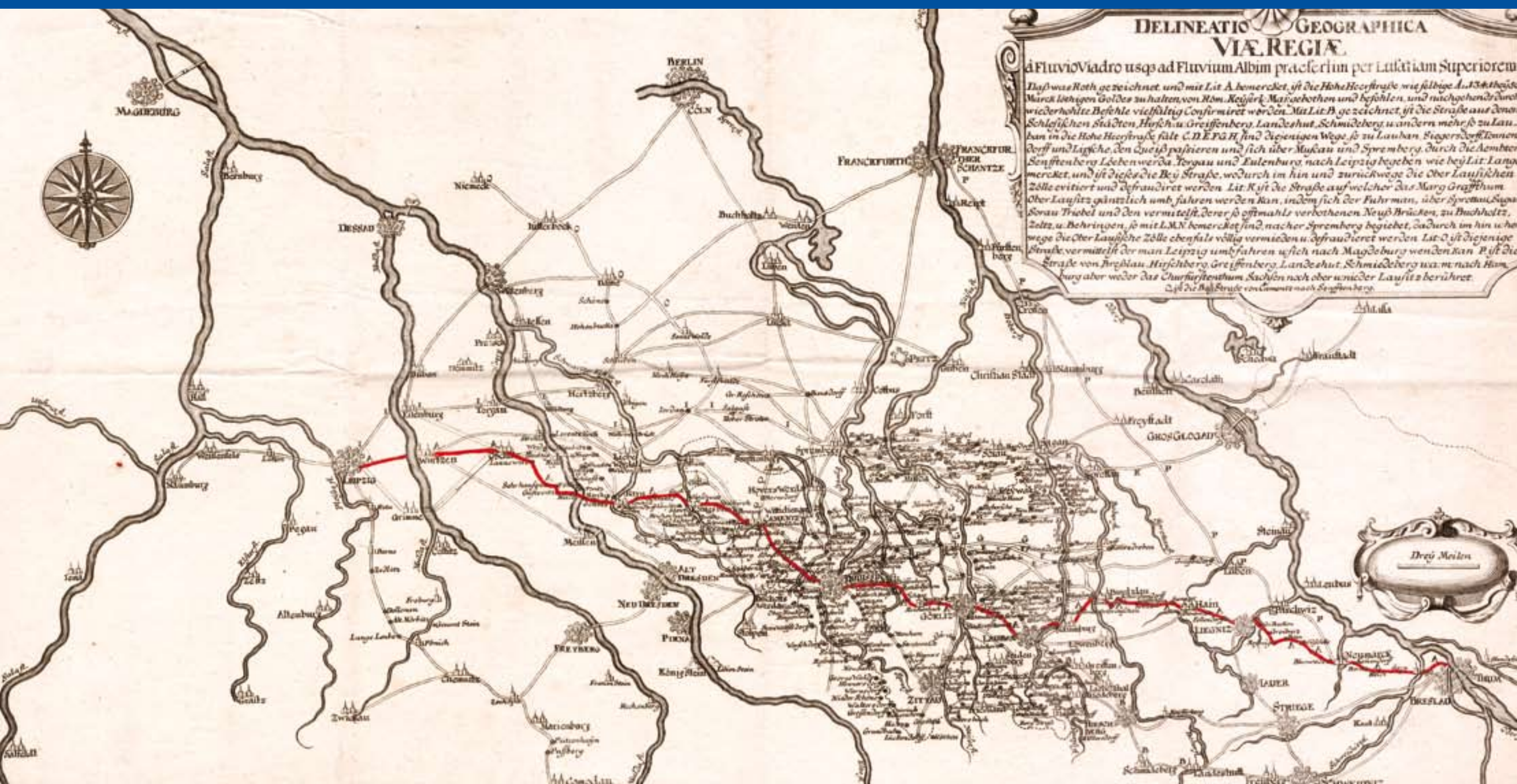
1 Straßenverlauf anhand von Luftbildern erkunden

„Hier finden wir auch die ersten bis heutigen Tages erhaltenen Reste [der via regia] ..., [die] dann entlang einiger Dämme nördlich der Staatsstraße nach dem Kloster weiterzieht“ (W. Frenzel 1927, S. 53)

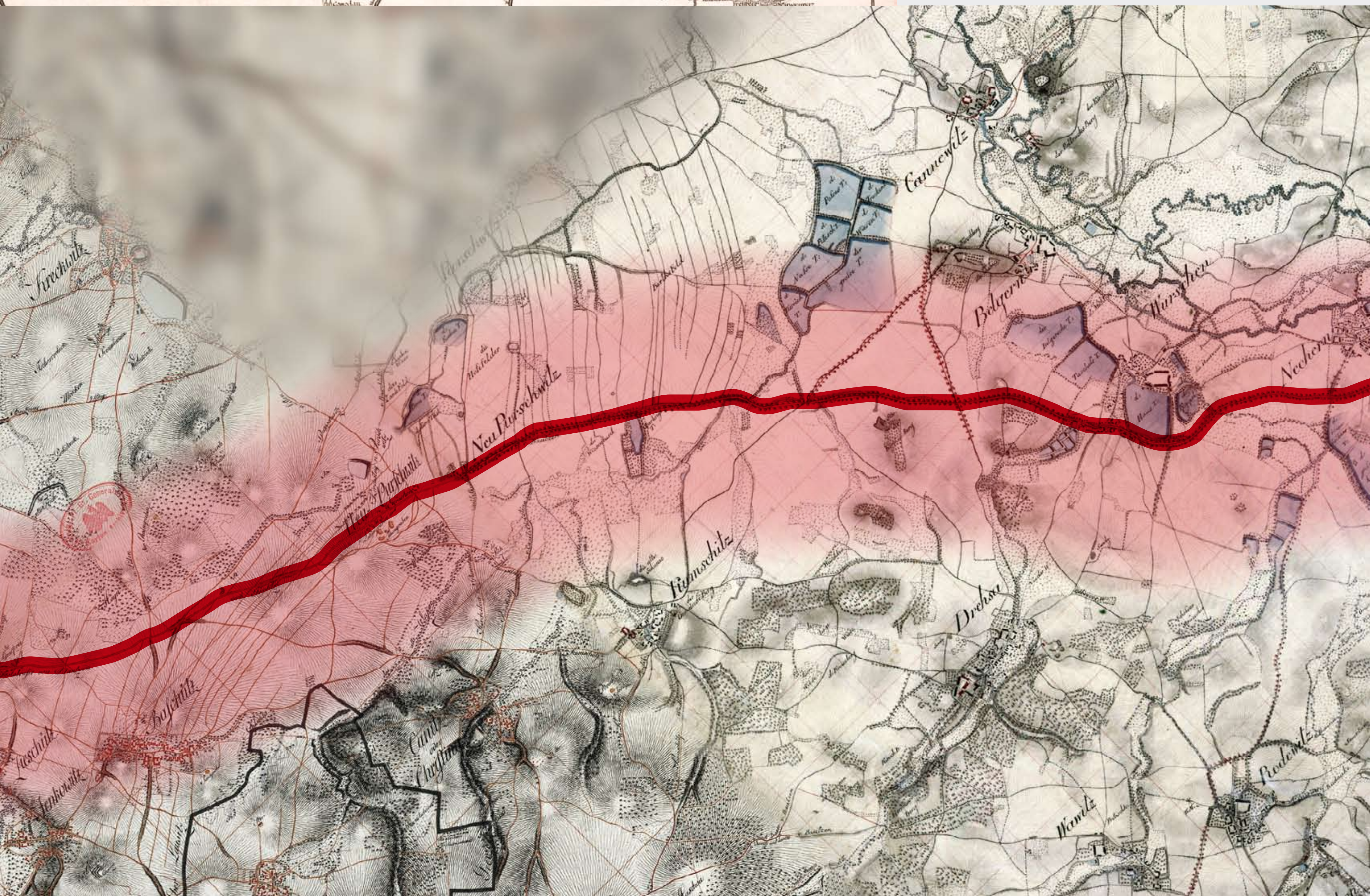


2 Straßenverlauf anhand von Luftbildern erkunden

„... [der Verlauf der via regia] zieht zwischen Vogelberg und Staatsstraße weiter nach Osten ...“ (W. Frenzel 1927, S. 52–53)



Die via regia zwischen Leipzig und Breslau. Karte aus der Dissertation von Johann Friedrich Schwartz, Wittenberg 1732



3 Straßenverlauf anhand von Luftbildern erkunden

„Von Schweinerden aus zieht die alte Straße in südöstlicher Richtung weiter, flache Hänge begrenzen zu beiden Seiten den Ausblick. ... Blickt man vom Kilometerstein 12,6 nach Süden, so erkennt man die alte Straße an einer eigenartigen Gelbfärbung des jetzt hier wachsenden Getreides.“ (W. Frenzel 1927, S. 54)



4 Straßenverlauf anhand von Luftbildern erkunden

„Weiter östlich verfolgt man [die alte Straße] noch als meterhohen Feldrain ...“

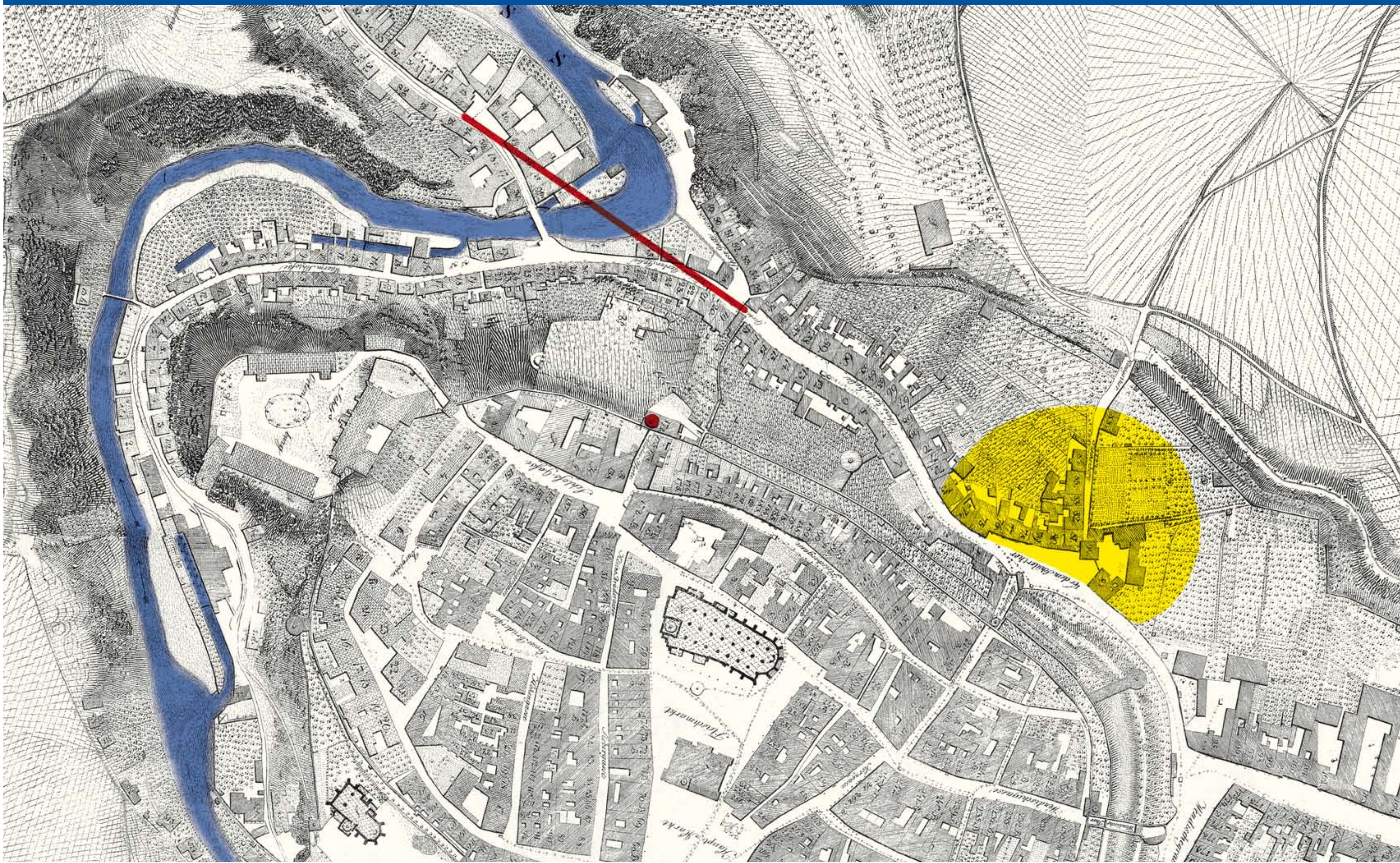
(W. Frenzel, 1927, S. 54)



Die via regia und Frankenstraße in Bautzen

Die Lage der Stadt, eingezwängt zwischen der sumpfigen Niederung im Norden und dem unwegsamen Gebirge im Süden, verhinderte, dass sich Bautzen als bedeutender Kreuzungspunkt an der via regia ausbildete. Anders als in Görlitz, im Zuge des Neißetals, bleiben die direkten Verbindungen aus der Stadt nach Böhmen oder Brandenburg von untergeordneter Bedeutung. Nur die Frankenstraße (grün), die aus Nürnberg über Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz, Freiberg und Dresden kommend,

an der Heiligen-Geist-Brücke die Stadt erreichte und am Holzmarkt in die via regia einmündete, gewann seit dem 14. Jahrhundert eine vergleichbare Bedeutung wie die via regia (rot). Jährlich passierten die Stadt etwa 5000 Frachtwagen. Das bedeutete, dass sich durchschnittlich alle halbe Stunde ein Kaufmannswagen durch Bautzen bewegte. Die Durchgangsgelühren brachten ca. 500 Mark Silbers ein. Das war ein bedeutender Posten im Haushalt der Stadt.



Der Spreeübergang und die Broditz

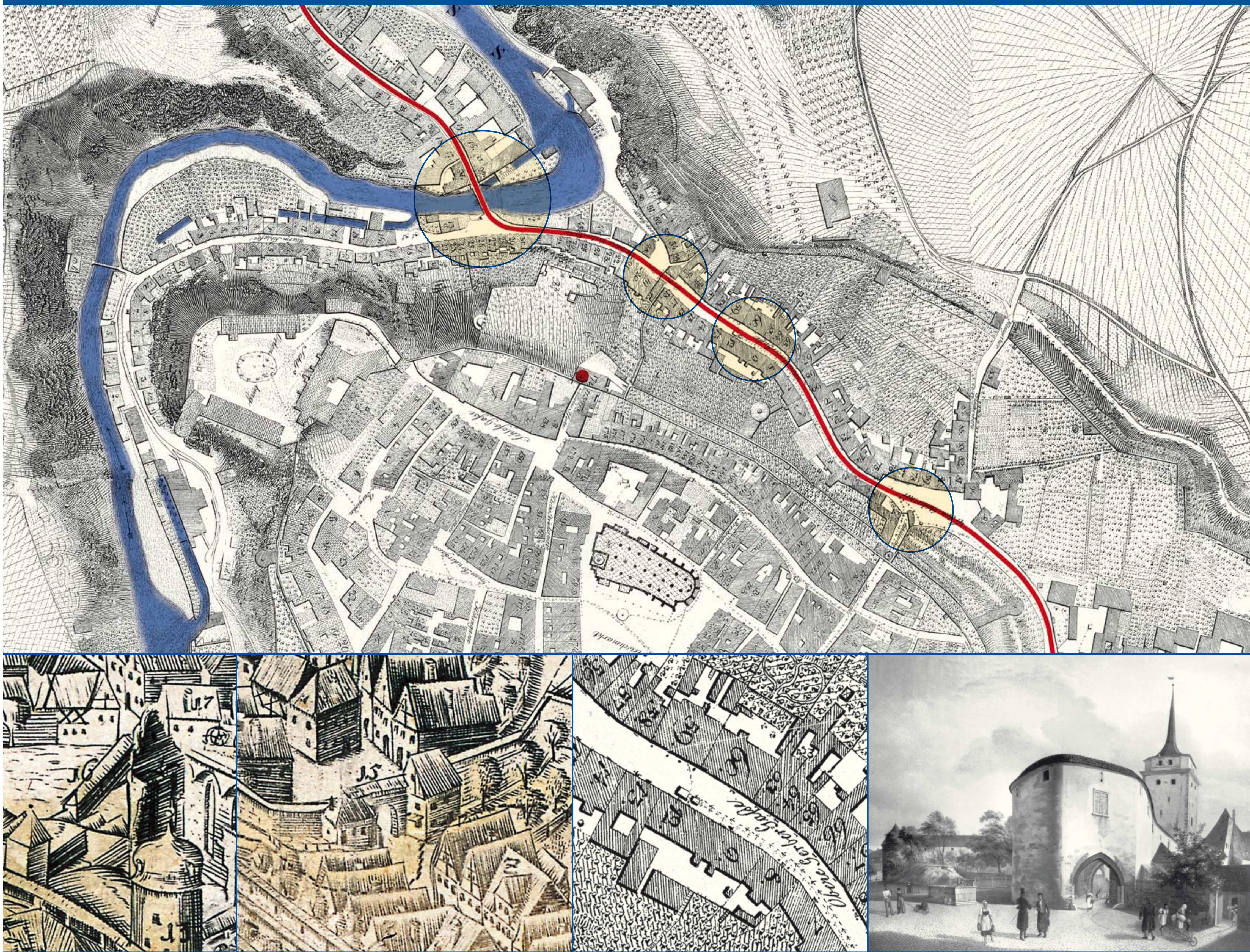
Auf dem heutigen Stadtgebiet befanden sich die besten Übergänge (Furten) im ganzen, durch tiefe Skalentäler geprägten oberen Spreeverlauf. Sie mussten folgende Bedingungen erfüllen:

- Allmähliche Ab- bzw. Auffahrten zwischen der Hochebene und dem Flussübergang
- Trockene und stabile Ufer
- Niedrige Wasserstände und feste Flussböden

Letztere Bedingungen waren dort gegeben, wo der Fluss, seine Richtung ändernd, in weiten Kehren auseinander lief. Das traf im Süden der Stadt im Bereich der Heiligen-Geist-Brücke zu, wo die Frankenstraße die Spree überquerte und zwischen Seidau und der Geländemulde im Zuge der

heutigen Gerberstraße. Hier überwand die Hohe Straße das Flusshindernis. Zuerst durch eine Furt (rot), an die der altsorbische Name Broditz für eine im 14. Jahrhundert im Stadtorganismus aufgegangene dörfliche Siedlung erinnert, später über eine Brücke, die sich nun, abweichend vom ursprünglichen Straßenverlauf, eine Stelle sucht, wo hohe Ufer eng zusammentreten.

Die Bezeichnung „Broditz“ galt für das Viertel vor dem Schülertor (gelb) und der daraus abgeleitete Name „Brodic hasa“ für die heutige Töpferstraße. „Brodica“ war die „Siedlung an der Spreefurt“, zu sorbisch „Brod“ „Furt“ (1356 Broditz, 1372 lyt in der Brodicz, um 1400 Brodicz, bis 1900 Brodic hasa).



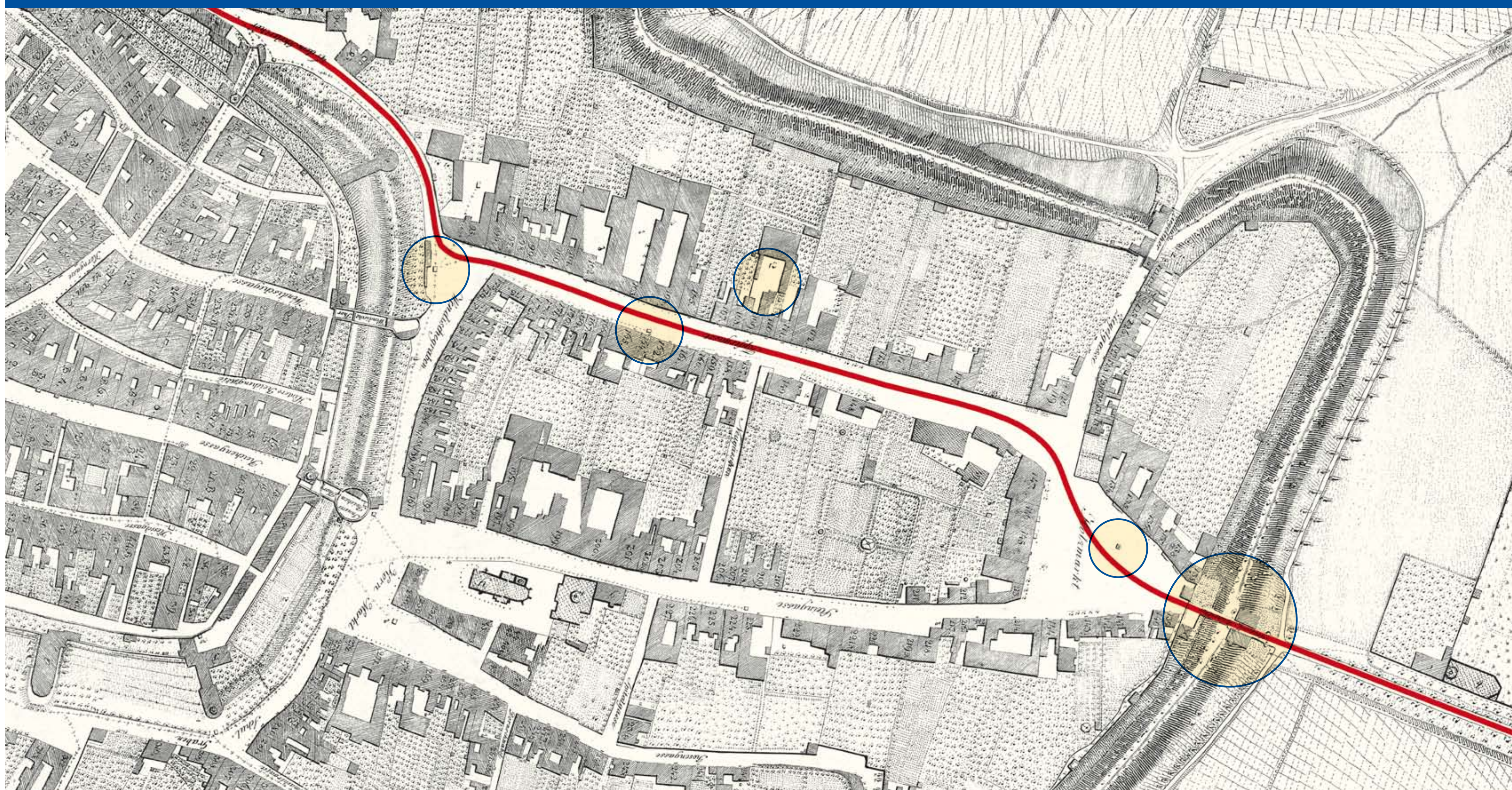
Die Route der via regia durch die Stadt Bautzen – von der Seidau bis zur Gerberstraße

Von der Ortschaft Seidau kommend, führte die via regia über die Spree vor das Gerbertor, einem zum äußeren Befestigungsring gehörenden Stadttor Bautzens. Die sich anschließende Gerberstraße, seit 1404 als „Gerbergas“ erwähnt, hat ihren Namen nach den hier wohnenden Loh- und Weißgerbern erhalten. Durch die Gerberstraße verließ die via regia das tief eingeschnittene Spreetal nach Osten und führte hinauf zur Stadt. Ohne unmittelbar die Innenstadt zu erreichen, verlief sie weiter in der Vorstadt.

Schutz erhielt die via regia hier vom Pulverturm, von den Befestigungsanlagen der Nicolaikirche, von der Gerberbastei und von der Bastei am Gickelsberg. Zwei gut gesicherte Tore ermöglichten in diesem Bereich Zugang zur Innenstadt: die Nicolaiporte über die Nicolaistufen und das Schülertor.

Wichtige Infrastruktur in diesem Bereich der via regia war: die Spreebrücke, das Gerbertor, der Brunnen auf der Gerberstraße und der Brunnen vor dem Schülertor (v.l.n.r.).

Grafiken: Museum Bautzen

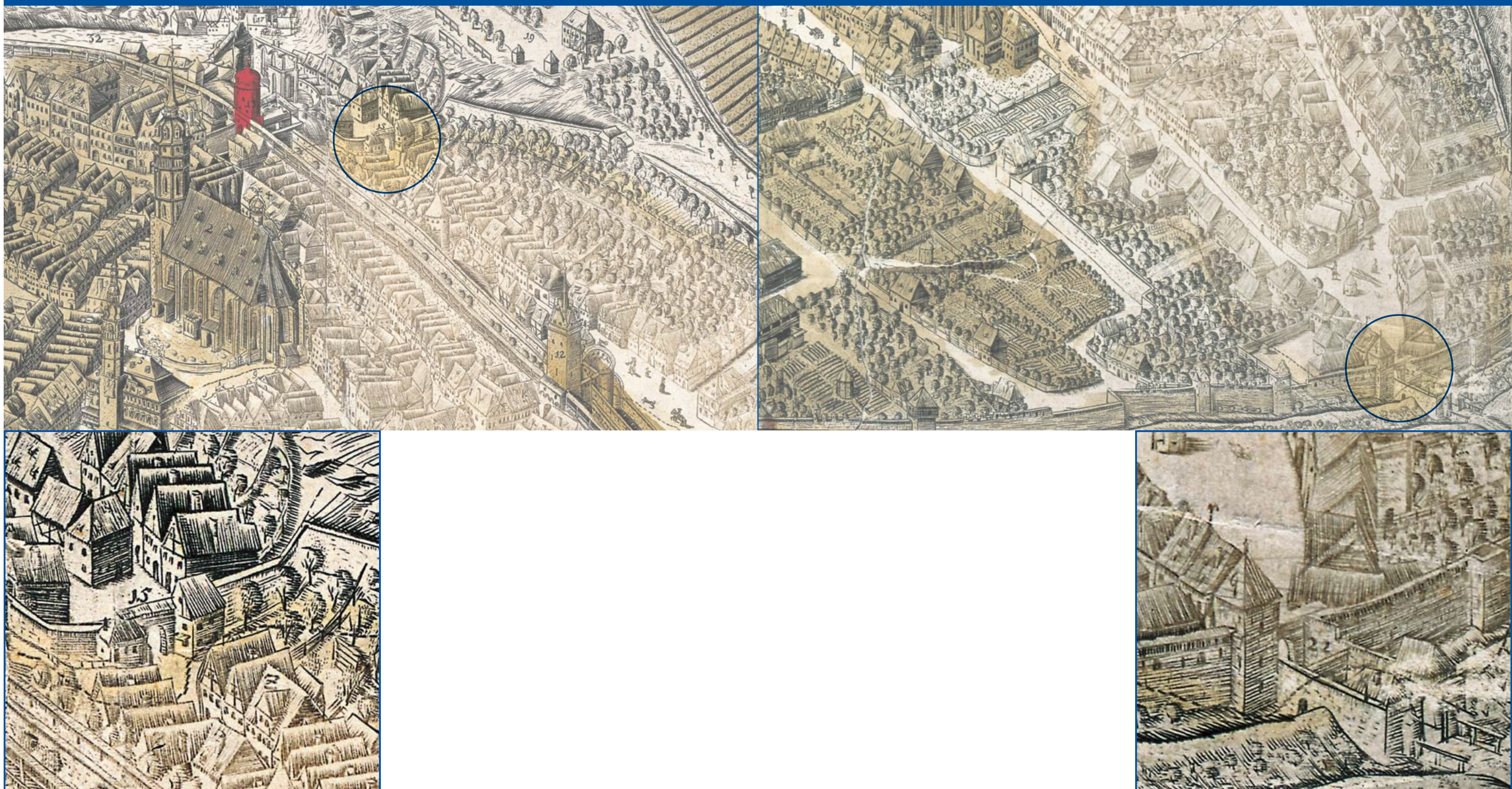


Die Route der via regia durch die Stadt Bautzen – von der Töpferstraße bis zur Löbauer Straße

Am Wendischen Graben erreichte die via regia ihren höchsten Punkt in Bautzen. Mit der Bastei am Gickelsberg und dem Wendischen Turm hatte sie den letzten Schutz durch die Befestigungsanlagen und im Wendischen Tor einen direkten Zugang in die Innenstadt. Von hier bog die via regia nach Osten in die Töpferstraße und führte zum Holzmarkt, dem größten Marktplatz der Stadt. Durch das äußere Reichtentor, oder auch Heugentor, verließ sie die Stadt in Richtung Rothkretscham, Reichenbach und Görlitz.

Verschiedene Gewerbe, Gasthäuser, die Ausspanne und Vorwerke bzw. Gärten bestimmten das Bild in diesem Bereich der Straße. Zur Infrastruktur der via regia gehörten hier: der Brunnen vor dem Wendischen Tor, der Brunnen auf der Töpferstraße, die Alte Ausspanne, der Brunnen auf dem Holzmarkt und das Äußere Reichtentor (v.l.n.r.).

Grafiken: Museum Bautzen | Foto: Götz Müller



Die Stadttore im Zuge der via regia

Topografische Gründe – die durch den Spreeübergang und dem Übergang im Osten über den Albrechtsbach bei Nadelwitz gesetzten Fixpunkte, wie der Geländeeinschnitt im Verlauf der Gerberstraße – bestimmten den Verlauf der Straße nördlich der ummauerten Kernstadt. Um die 1282 durch die Askanier verliehenen Privilegien zur Erhebung eines Durchgangszolls, der später, mit dem Marktzoll vereinigt, Stadtzoll hieß, geltend zu machen, wurde schon früh die Äußere Stadtmauer errichtet. Der Zoll wurde 1431 durch Kaiser Sigismund bestätigt und wurde „von allerlei Gut und Kaufmannsschatz“ erhoben. Er kam erst 1836 in Wegfall. Die Äußere Stadtmauer diente nicht der Verteidigung. Die von ihr umschlossenen Vorstädte wurden in Kriegsfällen schnell aufgegeben. Die Äußere Stadtmauer hatte aber enorme fiskalische Bedeutung.

Ihr Verlauf verhinderte, dass die Kaufmannswagen auf Schleif- oder Feldwegen die Stadt umfahren konnten, um sich dem Stadtzoll zu entziehen. Der Zoll wurde an den Stadttoren oder in der Stadtwaage am Gewandhaus entrichtet. Im Zuge der via regia waren das im Westen das Gerbertor (links), das am Fuße der Nicolaistufen und beherrscht durch den Nicolaiturm zu denken ist, im Osten das Heugen- oder Äußere Reichtor (rechts) zwischen Holzmarkt und den Wallanlagen.

Grafik: Museum Bautzen



Marktzoll und Durchgangszoll

Den Zoll auf der via regia hatten die Kaufleute nicht an den Landesgrenzen zu entrichten, sondern an den Zollstationen in den Städten, in Bautzen an den Stadttoren, von ganzen Wagenladungen aber in der Stadtwaage am Gewandhaus.

Zölle	
Von „Schönen Tuche Gewandes“	1 Gr.
Ballen	15 Gr.
Landtuch (Ballen)	6 Gr.
„Rheinisches Tuch“	9 Gr.
Rauchleder (hundert Stück)	6 Gr.
Leder (zwei Centner)	1 Gr.
Garleder (Ballen)	3 Gr.
Felle, von einer Bürde (5 Stück) oder ein Sack	1 Gr.
„einzelne Fellchen“ vom Decher (10 Stück)	2 Pfg.
Thran (Tonne)	1 Gr.
Stahl (Schaufeln, Sensen, Sicheln, Gabeln, Äxte, Sägen, Nägel, Ambosse, Kessel, Braupfannen), zwei Centner	2 Gr.
Die Hirschberger und Schmiedeberger gaben eine Schaufel oder eine Gabel als Zoll ab.	
Waid vom Wagen	10 Gr.

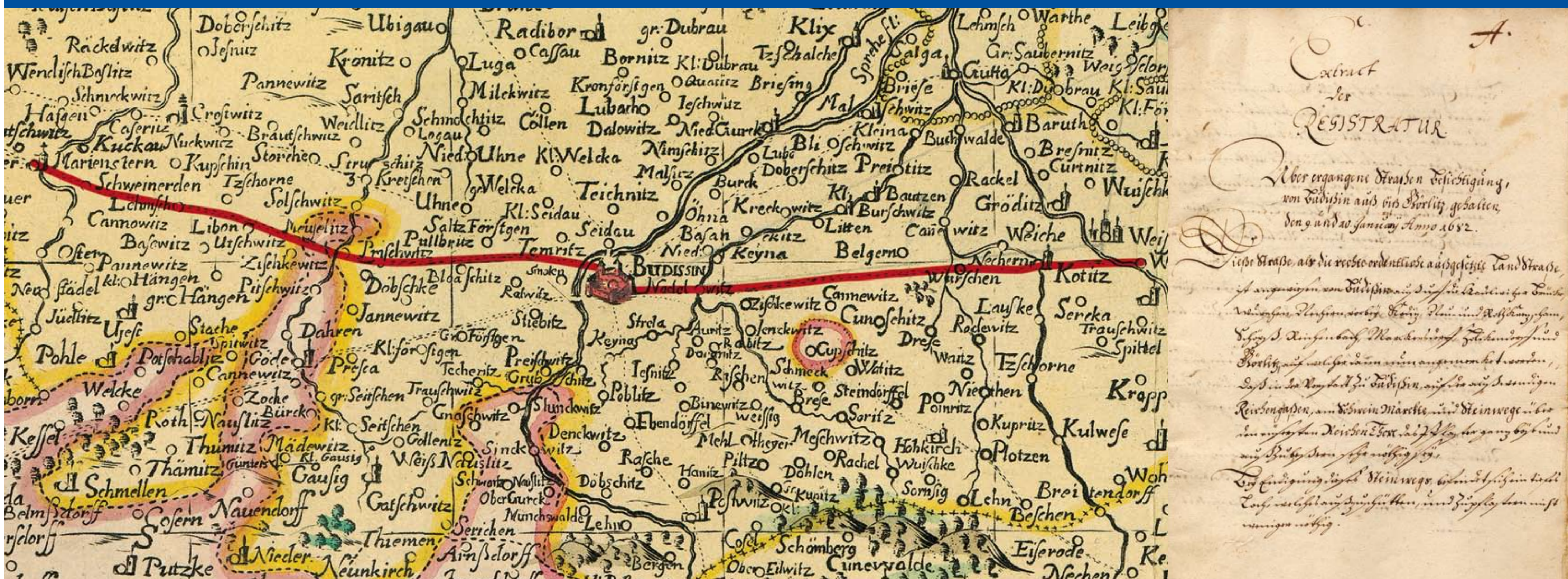
Wachs (zwei Pfund)	1 Gr.
Wolle (Sack)	1 Gr.
Garn (Ballen)	1 Gr.
Öl, eine Pfeiffe	6 Gr.
Pfeffer (Ballen)	3 Gr.
Weine: Malvesier, Rheinwein, Elsässer, Frankenwein (Eimer)	1 Gr.
Landwein (Faß)	4 Gr.
„Gebrannte Wein“ (Tonne)	1 Gr.
Fremdes Bier (das Viertel)	1 Gr.
Hopfen (Wagen)	4 Gr.
Malter Salz	1 Gr.

Wer mehr auf Wagen durchführte, zollte vom Pferde einen Gr., „das siebente ist frei sonst keins, auch die geborgten Vorspannpferde nicht.“

Getreide (zwei Scheffeln), außer Hafer, welcher zollfrei war	1 Pfg.
Welsche Nüsse und Haselnüsse (Scheffel)	2 Pfg.
Böhmischer Käse (vom Wagen)	1 Käse
Lebende Fische (vom Faß)	1 Fisch od. 1 Gr.
Getrocknete Fische (Wagen), Heringe (Tonne)	4 Gr.

„Juden wurden als zollpflichtige Ware betrachtet und mussten – ein jeglich Jude, Mann, Weib und Kind – einen Groschen Zoll bezahlen“

Grafik: Götz Müller | Foto: Museum Bautzen



Die Zuständigkeit der Stadt Bautzen für den Unterhalt der via regia

Die via regia gehörte ursprünglich dem Landesherrn. Für Unterhalt und Schutz der Straße erhob er den Straßen- oder Durchgangszoll. 1431 erwarb die Stadt von Kaiser Sigismund den Durchgangszoll und war seither für den Straßenunterhalt und Instandsetzung zuständig. Das betraf folgende Strecken im Zuge der via regia:

1. Die Straße vom Gerbertor bis zur sogenannten „Hummel“ in der Seidau.
2. Die Kamenzer Straße von vorerwähnter Hummel ab bis in die Mitte des Klosterfließes im Dorfe Kuckau beim Kloster Marienstern, nach 2708 Längenruthen (in der Strecke lagen die Seidauer Brücke über die Spree, die Brücke über das von der Seidauer Ziegelei herkommende Gewässer und je eine dergleichen über das Wasser bei Prischwitz und bei Lehdorf) und endlich

3. Die via regia von dem Punkte, wo sie bei Nadelwitz von der Lößbauer Chaussee abzweigt, bis zum Dorfe Maltitz bei Weißenberg (in der Strecke lag die Brücke bei Nadelwitz und eine dergleichen über das Wasser bei Kotitz).

Bericht des Bautzener Ratsbaumeisters Martin Pötzsch über die Straßeninspektion auf der via regia nach Görlitz am 9. und 10. Januar 1682.

Grafik: Museum Bautzen | Vorlage: Archivverbund Bautzen



Obrigkeittliche Verordnungen die via regia durch die Oberlausitz betreffend

1458 Der Böhmishe König Georg Poděbrad bestätigt die via regia durch die Oberlausitz: „... also dass alle und iegliche bedackte, verbundene, mit Saltz und andere Wage, Kauffleute und Fuhrleute mit welcherley Waaren, oder Kauffmanschatz leer oder geladen von Sachsen, Thüringen und Meißen in die Lande gen Pohlen und Schlesien reisen, reiten, treiben oder fahren, und gen Eulenburg oder Grimm kommen, und von Oschatz, Hayn an der Elbe gelegen, sollen fürder auf Künßbrück, Camentz, Budißin, Görlitz, Lauban und den fürter gegen Pohlen oder in die Schlesien reisen, reiten, treiben oder fahren ...“

1541 Kurfürst Johann Friedrich und Moritz und Johann Ernst von Sachsen verbieten die Benutzung anderer Straßen: „Die aber hierüber oder mehr angezeigte Landstraßen umfahren, und die unser Gebot übertreten würden, der oder dieselben sollen unser beyderseits Fürstl. Schuzes in solchen Umfahren und Reisen verlustig seyn ...“ Und drohen hohe Strafen an: „Da ber hierüber oder mahr angezeigte Land-Strasse umfahren, und die Unser Geboth übertreten würden, der oder dieselben sollen Unser Beyderseits Fürstl. Schutzes in solchen Umfahren und Reisen verlustig seyn, auch Pferde und Wagen, und was sie eignes bey sich haben, führen, oder treiben, verwircket haben.“

Grafiken: Götz Müller

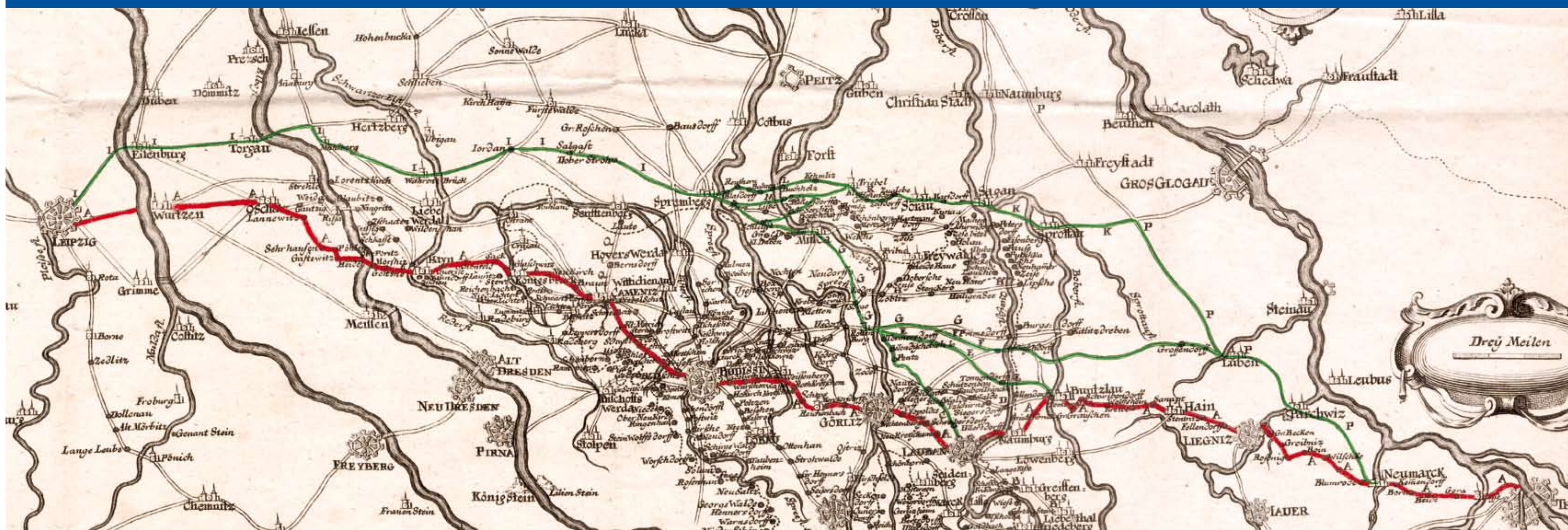


1660 Der Sächsische Kurfürst Johann Georg II. verordnet:
 „... diejenigen Kauff- Handels- und Fuhrleute, sowohl Kutscher, Kärner, Viehtreiber, Juden und dergleichen, die mit Kauffmannschafft aus Ungarn, Pohlen, Schlesien und anderer Oerter, in unsere Lande, reisen, Fahren, oder treiben, auf die vor Alters ausgesetzte ordentliche hohe Land-Strasse, und damit sie ordentlich den Queiß-Fluß berühren, bey Verlust von Wahren, Wagen, Pferde und Guth, von Breßlau auf Neumarckt, Liegnith und Buntzlau, Naumburg oder Lemberg, Lauben, Görlitz, Bautzen, Camentz, Königsbrück, Hayn, Oschatz, Eulenburg oder Grimm und Leipzig, dann förder in Düringen, Sachsen und das Reich ...“



1705 stellt August II., König von Polen und Kurfürst von Sachsen, Unregelmäßigkeiten auf der Hohen Straße fest: „... wir sind berichtet worden, ob sollten einige Leinwand-Händler in unser Marggreffthum Ober-Lausitz, insonderheit zu Lauban und Marglissa, ihre Waaren, wie sie doch zu thun schuldig, nicht mehr auf der hohen Strassen über Görlitz, Budißin, Camentz, Königsbrück, Hayn, Oschatz, Grimma oder Eulenburg auf Leipzig, sondern über Muscan, Spremberg, Röschen, Dohna, Niemeck, Lohburg, Magdeburg, Wolmerstädt, Gardelegen, Ulzen und Lüneburg nacher Hamburg senden“.

1723 bestätigt August II., König von Polen und Kurfürst von Sachsen, erneut die Hohe Straße: „... dass die Fuhrleute aus Pohlen und Schlesien, die den Queiß berühren, oder, wie denen aus besagten Landen kommenden Fuhrleuten allerdings obliege, berühren sollen, auf Lauban, Görlitz, Budißin, Camentz, Königsbrück, Hayn, Oschatz und Eulenburg fahren, und keine andere Umwege suchen sollen ...“



Die verbotene Straße

Die Zölle auf der via regia (rot), die nicht beim Überschreiten der Landesgrenzen zwischen Schlesien und der Oberlausitz bzw. der Oberlausitz und Kursachsen, sondern in den Städten Lauban, Görlitz, Bautzen und Kamenz zu entrichten waren, zu umgehen, benutzen die Kaufmannszüge sogenannte Schleifwege (grün). Als Hauptweg, auf welchem die oberlausitzischen Zölle „vermieden und defraudiert“ werden konnten, bildete sich die Verbindung über Muskau, Spremberg, Senftenberg, Liebenwerda, Torgau und Eilenburg nach Leipzig und zurück aus.

Zugunsten der Städte, aber auch im Eigeninteresse, weil mit dem Verlust der Zölle auch die Abgaben der Städte an die Herrscher spärlicher flossen, gab es immer wieder erneuerte Verbote der Schleif- und Nebenwege.

So beauftragte 1654 der sächsische Kurfürst Johann Georg I. die Sechsstädte Vergehen gegen die Straßenordnung zu ahnden: „... die Verbrecher, so, wie erwehnt, Unsern Mandaten zuwider, die ausgesetzte und oben spezifizierte ordentliche Landstrassen muthwillig umfahren, und sich anderer Wege und Unterschleiffs gebrauchen (sind), ... wo sie selbige betreten, mit Rossen, Wagen und Gütern (zu) arrestieren ...“

Grafik: Götz Müller



Vorspann für die via regia

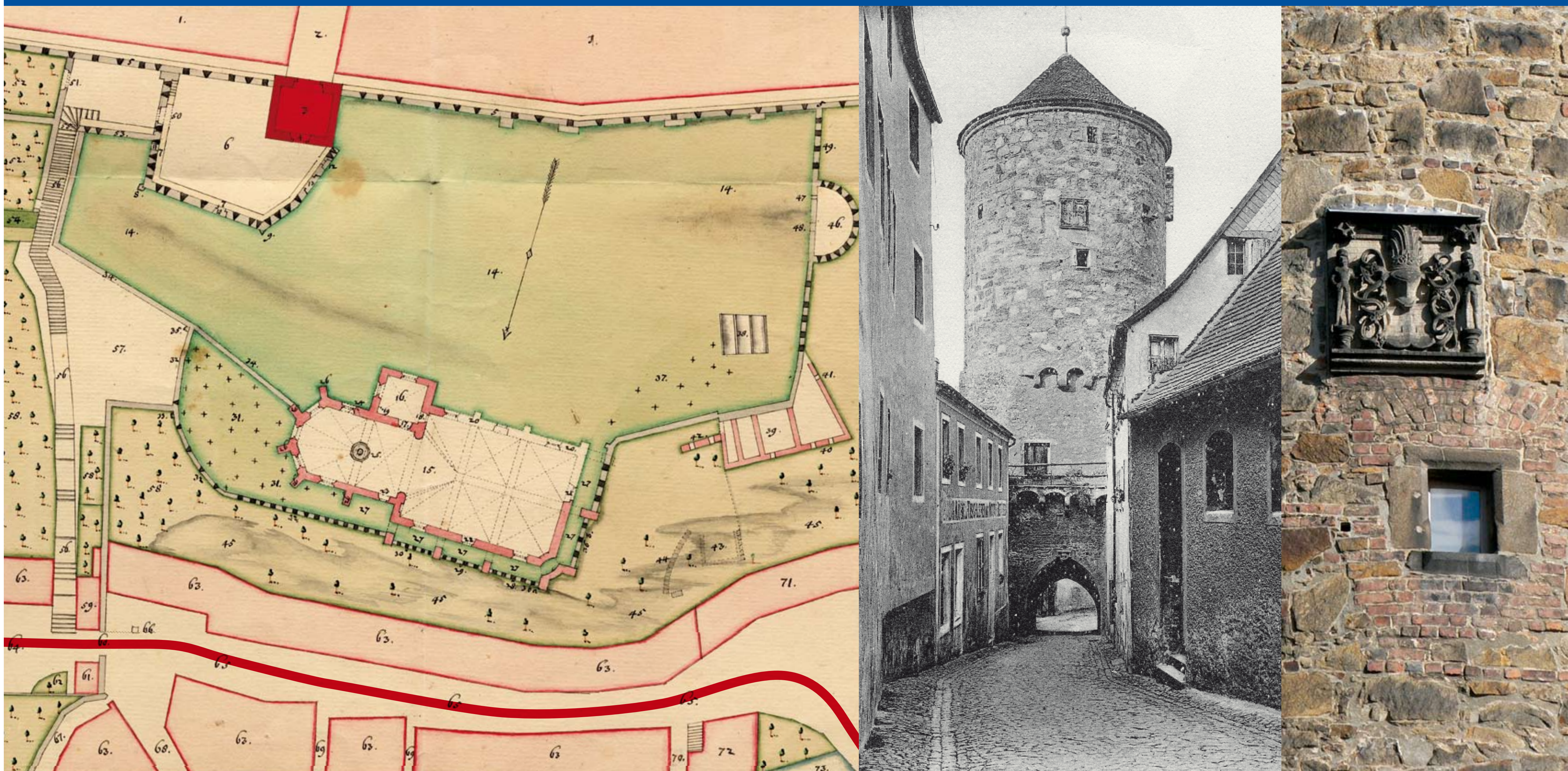
Amtshauptmannschaft des Budissiner Kreises an die Gemeinde Niedergurig: „Da wegen der in diesen Tagen stattfindenden Durchreisen mehrerer fremder Monarchen und anderer hohen Herrschaften, als auch des starken Verkehrs der jetzigen Leipziger Messe, der Bedarf der Vorspann zu den Extraposten mit dem Bestande des hiesigen Postamtes nicht bestritten werden kann, so erhalten die Gemeinden unter Verweisung auf die Bestimmungen der Postordnung vom 27. Juli 1713 §54 Verordnung, zur Hülfsvorspannung den 25. September 1835 acht Pferde nach Budissin an die Wohnung des Postmeisters Mühlbach unweigerlich zu stellen, um gegen die geordnete Vergütung verwendet werden zu können. Dem Ortsrichter wird aufgegeben, dafür zu sorgen, dass die Vorspann-Pferde pünktlich eintreffen, dass nur gute und tüchtige Pferde gestellt, und dass zu jedem Paar Pferde, welche

mit einem Reitsattel und Deichselwage, sowie festen Geschirren und Reservesträngen versehen sein müssen, ein reinlich gekleideter und des Fahrens mächtiger und kundiger Knecht geschickt werde.“

Budissin, den 25^{sten} September 1835
 Amtshauptmann von Egidy
 Zu usinuiere: die Gemeinde Niedergurig stellt 8 Stück Pferde nebst 2 Mahlzeiten Futter, Sattel und Steierkeiten und guten Strängen.

Foto: Götz Müller

1 Nicolaiturm und Nicolaipforte



Chronik und Baugeschichte

1407 Als Hermann von Unau dem Bautzener Kollegiatsstift einen Garten und Weinberg vor der Stadtmauer zur Anlegung eines Friedhofes schenkte, war die Nicolaipforte schon vorhanden. In der Urkunde heißt es: „... gelegen ... nahe bei der Pforte, die neben der Burg nach rechts, wenn man dort hinabsteigt nach der Seidau gelegen ist.“

1430 wird von einer Kapelle vor der Nicolaipforte berichtet, die durch die Hussiten zerstört worden ist.

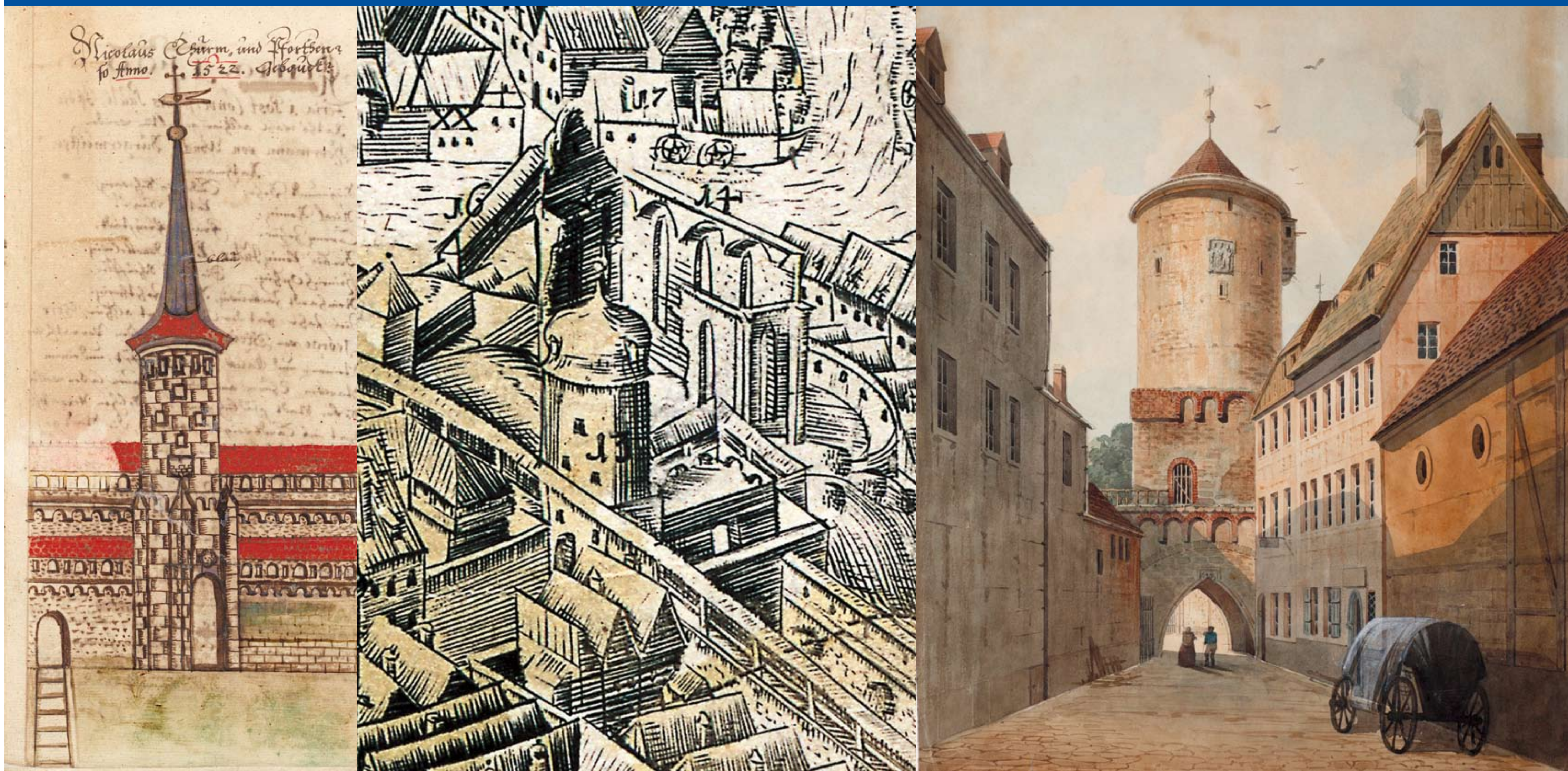
1476 Für die Bautzener Fronleichnamsprozessionen wurde beim Neubau der Nicolaikirche ein geräumiger Umgang angelegt, der zugleich als städtischer Wehrgang zur Beherrschung des Spreeübergangs der Hohen Straße diente.

1522 wurde der ursprünglich hölzerne Oberteil als steinerner Rundturm erbaut. Dabei ist auch das Stadtwappen an der Südseite des Turmes entstanden. Der Kopf im Schlussstein der Pforte, der wahrscheinlich den Hl. Nikolaus darstellt, stammt aus der Zeit um 1430.

Grafik: Domstiftsarchiv Bautzen | Foto 1: Archivverbund Bautzen | Foto 2: Götz Müller

2

Nicolaiturm und Nicolaipforte



Chronik und Baugeschichte

1523 erhält der Turm ein Dach aus Kupferblech.

1593 wird der Turm mit Schiefer gedeckt.

1678 wurde die „welsche“ Haube aufgesetzt, die der Schreiberplan zeigt.

1775 erhält er das heutige Kegeldach.

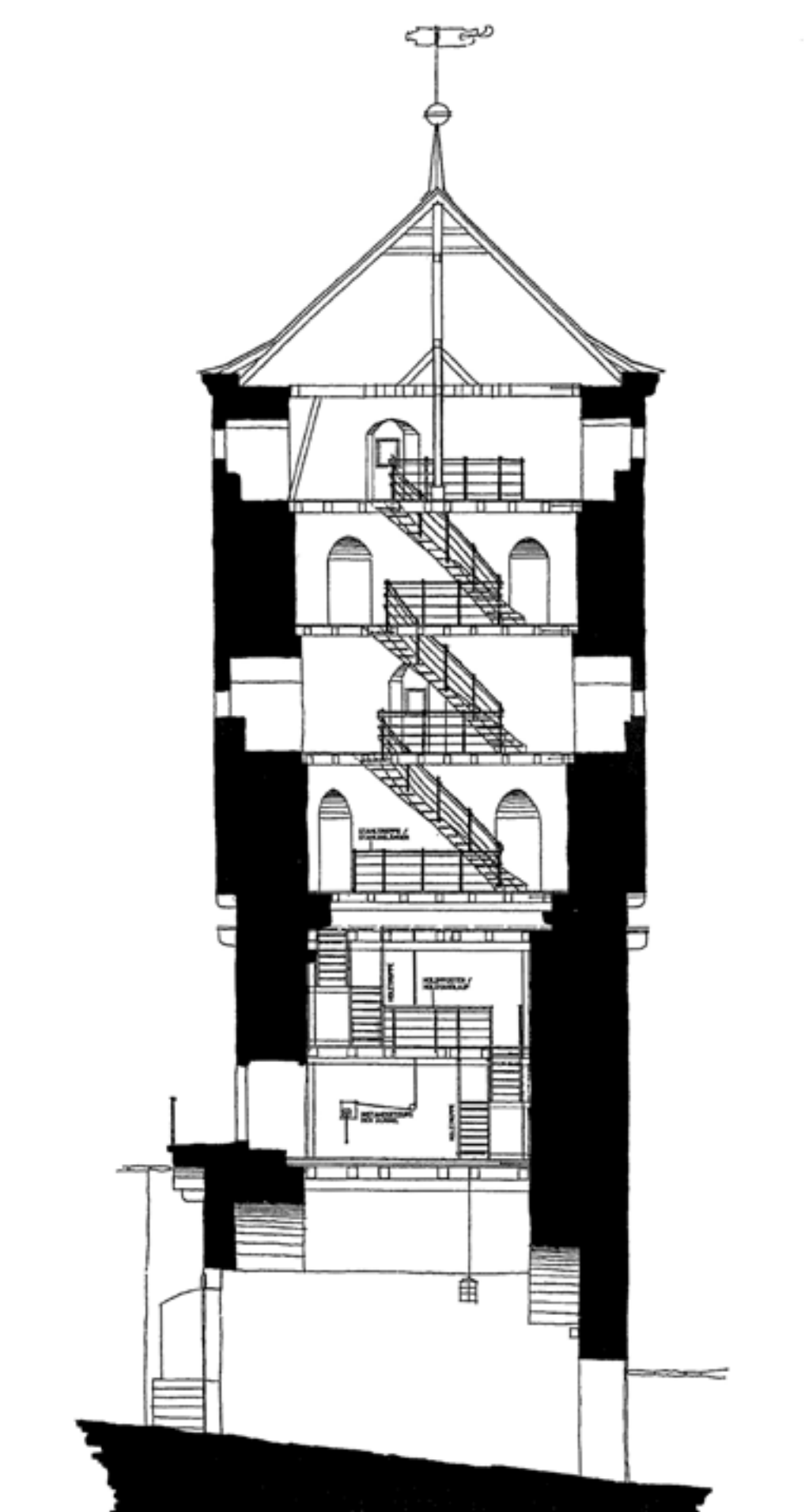
1756 Im Siebenjährigen Krieg wird die Pforte bis auf einen geringen Durchgang vermauert, was zu Auseinandersetzungen zwischen Rat und Domstift führte, weil die katholischen Beerdigungen den Weg über den Städtischen Zwinger nehmen mussten.

1800 wird die Pforte wieder geöffnet.

1813 Während der Schlacht bei Bautzen werden die Treppen und Böden des Turmes demoliert.

1938 Renovierung des Turmes. Das Stadtwappen an der Südseite wird durch eine Kopie ersetzt.

1998 Sanierung des Turmes.



Grafik 1: Archivverbund Bautzen | Grafik 2, 3: Museum Bautzen
Grafik 4: Stadt Bautzen

3 Nicolaiturm und Nicolaipforte



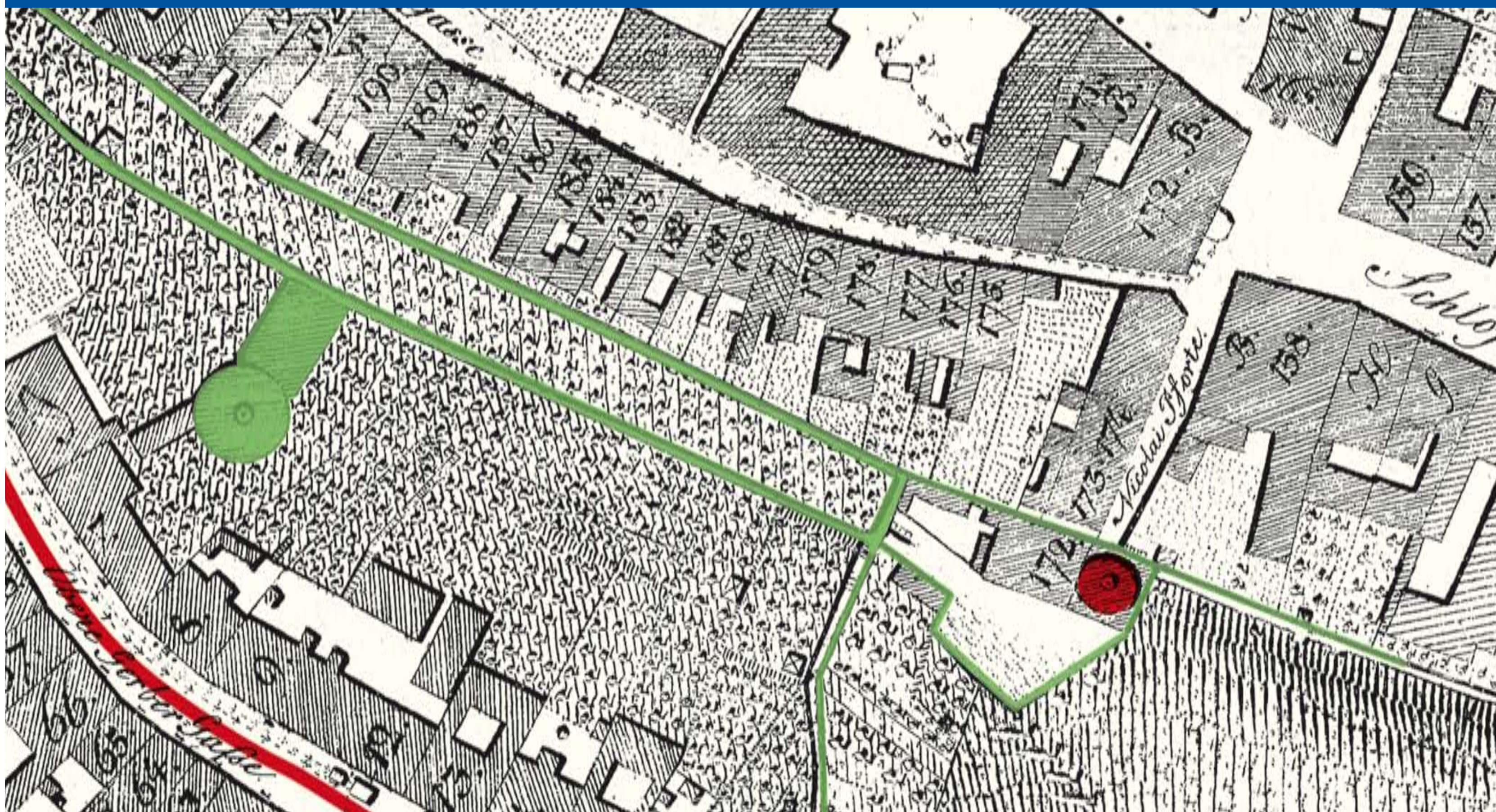
Nicolaiturm und via regia

Der Nicolaiturm mit Nicolaipforte gehörte zur Befestigung der Nordseite der Stadt. Im Zuge der Hussitenüberfälle 1429 und 1431 hatte sich dieser Teil als unzureichend gesichert erwiesen und so wurde er 1503–1506 um die Gerberbastei verstärkt und 1522 der Nicolaiturm vollständig in Stein aufgebaut. Ebenfalls 1522 wurden die Stufen zum Gerbertor angelegt und damit eine direkte Verbindung zur via regia geschaffen. Der Nicolaiturm und vor allem das ins Tal vorgeschobene Ensemble der Befestigungsanlage mit Pulverturm und Nicolaikirche standen, wie eine Bastion zum Schutz über der via regia am Spreeübergang. Wohl mit der Errichtung der dem Hl. Nikolaus von Myra geweihten Kapelle auf dem 1407 gestifteten Friedhof, übertrug sich der Name des Heiligen, der Schutzpatron der Seefahrer, Kaufleute und Händler ist, auf Turm und Pforte.

Grafik und Vorlage: Museum Bautzen | Fotos: Götz Müller



4 Nicolaiturm und Nicolaipforte



Die Funktion des Nicolaiturmes innerhalb der Stadtbefestigung

Die Türme waren Kristallisationspunkte, von denen aus die Verteidigung organisiert wurde. Die Toröffnungen wurden im Verteidigungsfalle sicher vermauert. Die Türme waren nur von der Stadtmauer aus zugänglich und wurden durch Zwinger und umlaufende Wehrgänge zusätzlich geschützt.

Die taktische Funktion der Türme bestand darin, die zwischen den Türmen liegenden Mauern sturmfrei zu halten, weil an diesen weniger geschützten Stellen das Verteidigungssystem verwundbar war. Deshalb stand der Turm vor der sogenannten Hohen Stadtmauer, und zwar so, dass von ihm aus der Bereich zwischen der niedrigen Zwingermauer und jener Hohen Mauer (ca. $6\frac{3}{4}$ Meter) zu bestreichen war. Weil den Besitzern der Häuser in der Fleischergasse nach 1800 erlaubt wurde, ihre Grundstücke bis in die Hälfte des Zwingers auszudehnen, die Hohe Mauer abgebrochen wurde und das Terrain zwischen dieser und der von den Grundstückbesitzern

neu errichteten Mauer aufgeschüttet worden ist, haben sich die Verhältnisse gegenüber der Ursprungsanlage heute verändert. In der Rückfront des neben dem Turm 1802 errichteten Wohnhauses „An der Nicolaipforte 2“ hat sich die Hohe Mauer vollständig erhalten.

An der Westseite ist durch Einbeziehung des Areals bis zur Nicolaikirche in die Stadtbefestigung schon früh die niedrige Zwingermauer weggefallen.

Grafik: Museum Bautzen | Foto: Hans Mirtschin