

## **DIE VIA REGIA UND DAS ALTE ERFURT**

### **STRASSE UND BRÜCKE ZWISCHEN WEST- UND OSTEUROPA**

Die üblichste Art, Geschichte zu betrachten und aufzuschreiben, konzentriert sich auf Länder, Territorien, Besitzverhältnisse und Grenzen. In deren Wandel erschöpft sich nicht selten die Vergangenheit eines Volkes. Deutschland liefert durch seine einstige Kleinstaaterei auch viel Stoff dafür, und besonders die in Ortschroniken aufgeschriebene Lokalgeschichte ist meist nichts anderes, als eine Aufeinanderfolge von Adelsgeschlechtern und damit eine höchst langweilige Angelegenheit.

Man kann aber dieser eher statischen Geschichtsbetrachtung eine dynamischere zur Seite stellen. Nicht die Abgrenzung der Länder, der Staaten und Völker steht dabei im Vordergrund, sondern deren grenzüberschreitendes Zusammenleben. Diese Sicht wäre eine zeitgemäße Aufgabe, denn heute wachsen die Länder Europas wirtschaftlich, geistig und kulturell immer mehr zusammen, ohne ihre Identität dabei aufzugeben. Worin aber bestehen diese europäischen Gemeinsamkeiten, woraus die nationalen Eigenheiten, wie sind sie geschichtlich entstanden und wodurch gewachsen? Die historische Disziplin der Altstraßenforschung vermag bei der Beantwortung solcher Fragen gute Dienste zu leisten. Am Beispiel einer der bedeutendsten Heer- und Handelswege aus dem europäischen Straßennetz des Mittelalters, der "via regia", soll das im folgenden angedeutet werden.

Die wichtigste Ost-West-Verbindung in Europa war jahrhundertlang eine Verkehrsleitlinie, die in der Literatur "Via regia", "Strata regia", "Hohe-" oder "Königsstraße" genannt wird. Sie verband die beiden Hauptstädte Paris und Kiew. Da aber beide Orte Verkehrsknotenpunkte waren, an denen aus allen Himmelsrichtungen Heer- und Handelswege zusammenliefen, konnte man auf dieser "via regia" vom westlichsten Punkt des damaligen Europa, Lissabon, bis zum östlichsten, der Wolga, oder dem nordöstlichsten, Nishni-Nowgorod, gelangen.

Mit den verschiedenen Methoden der Altstraßenforschung - das sind neben der Archäologie, der Burgenkunde, der Sichtung alter Landkarten und Urmeßtischblätter, Kriegszüge, Itinerarien von Kaisern und Königen, Reisebeschreibungen von Adligen und Gelehrten, Gerichtsakten von Überfällen auf Handelzüge oder Ratsrechnungen aus Stadtarchiven - kann der Verlauf der "via regia" rekonstruiert werden. Da sich die Art der Fortbewegung bis ins 19. Jahrhundert nicht wesentlich änderte, ist die Quellenlage, wie die Historiker sagen, sehr gut. Die "via regia" führte demnach auf ihrem wichtigsten Abschnitt von Paris über Metz nach Mainz, Frankfurt/M., Fulda, Eisenach, Erfurt, Naumburg, Leipzig, Görlitz, Breslau, Krakau nach Kiew.

Einen genauen und über die Jahrhunderte gleichen Verlauf dieser "via regia" gibt es aber nicht. Da sich auf dieser Straße der größte Teil des Ost-West-Handels abspielte, war jeder Landesherr bestrebt, diese Straße möglichst auf sein Territorium zu ziehen, denn die Einnahmen durch Geleitsrechte und Zölle waren erheblich. So ist der sich mit der Zeit ändernde Verlauf dieser Straße auch ein Spiegelbild wechselnder politischer Verhältnisse. Nur einzelne Fixpunkte, von der Natur gesetzt, wie Flußübergänge und Gebirgspässe, blieben immer dieselben. Dazu kamen große Städte, die Ausgangspunkt und Ziel vieler Handelsreisenden waren, in Deutschland vor allem Frankfurt/Main, Erfurt und Leipzig. In ihnen kreuzten wichtige Nord-Süd-Magistralen die "via regia" und verliehen so diesen drei Städten sehr früh große überregionale Bedeutung.

Die Geschichte der "via regia" beginnt in Deutschland wahrscheinlich bereits zur Zeitenwende. Die römischen Feldherren Drusus und Germanicus zogen von ihrem Standlager Moguntiacum (Mainz) aus zur Elbe, um diesen Fluß zur Ostgrenze des Römischen Reiches zu machen. Da sie den schriftlichen Quellen nach auf ihrem Zug den Volksstamm der Chatten besiegten, werden sie durch die Wetterau über Thüringen entlang der Saale zur Elbe gelangt sein. Römische Händler müssen diesen Weg später immer wieder benutzt haben. Als nämlich im 8. Jahrhundert der Mönch Sturm im Auftrag des Bonifatius das Gebiet für das Kloster Fulda erkundete, wurde ihm an einer Furt von Einheimischen berichtet, daß hier ein Weg entlangführe, der seit altersher von den Römern benutzt würde.

Der fränkische Chronist Fredegar berichtet für das Jahr 641, daß der Frankenkönig Sigibert "durch die Buchonia nach Thüringen zog." Da die Buchonia nur ein anderer Name für die Wetterau, die hessische Rhön, ist, werden also auch die Merowingerkönige und ihre Heere diesen Weg in ihre thüringische Provinz benutzt haben. Auf diesem Weg waren demnach bereits im Jahre 531 zwei fränkische Heere zur Unstrut, dem Sitz der Thüringer Könige, gezogen, um das Thüringerreich zu erobern und

ebenso eine Generation später, im Jahre 555/56, um einen Aufstand der Thüringer und Sachsen niederzuwerfen.

Auch Bonifatius, der im Auftrag Roms und Karl Martells in Hessen und Thüringen Marken und Bistümer und damit stabile staatliche und kirchliche Organisationsstrukturen einrichtete, ließ an diesem Hauptweg zwischen den fränkischen Königshöfen und den thüringisch-sächsischen Provinzen die beiden Klöster Fulda und Hersfeld errichten. Sie waren neben Zentren der mittelalterlichen Wissenschaft und des religiösen Lebens auch Stützpunkte und Herbergen für weltliche Gesandte sowie kirchliche Missionare.

Die Wichtigkeit beider Klöster, und damit der Straße, unterstrich später auch Karl der Große, indem er ihnen neben seinem persönlichen Schutz (Reichsunmittelbarkeit) den Königszehnt in vielen Dörfern Hessens und Thüringens verlieh. Eine besondere Bedeutung erlangte die "via regia" unter den Ottonen. Ihr Stammbesitz lag in Thüringen, hier befanden sich besonders viele ihrer Pfalzen, wie etwa Mühlhausen, Altengottern, Gebesee, Erfurt, Memleben, Ritteburg, Allstedt, Wallhausen, Nordhausen, Merseburg und Quedlinburg. Von hier aus bereisten sie ganz Deutschland und kehrten immer wieder gern zurück, um in diesen Pfalzen die großen Feiertage wie Ostern und Weihnachten zu begehen. Hierher luden sie auch zahlreiche Könige, Fürsten und Gesandte anderer Länder ein, hier stellten sie zahlreiche Urkunden aus, von hier aus wurden die Geschicke des frühen deutschen Reiches gelenkt.

Über die "via regia" kamen im Jahre 933 Heeresaufgebote aus ganz Süddeutschland, um sich bei Ridade (Ritteburg) mit dem sächsisch-thüringischen Truppen zu vereinen und erstmals die eingefallenen Ungarn in die Flucht zu schlagen. Von ihrem sächsisch-thüringischem Kernland aus begannen die Ottonen auch die als Missionierung bezeichnete Eroberung des slawischen Ostens. Neben den nördlichen Heerstraßen, die von Magdeburg aus sich durch Pommern und an der Ostseeküste entlangzogen, war es vor allem die "via regia", auf der sich die deutschen Missionare, Handwerker, Bauern und Händler unter dem Schutz des Heeres nach Osten bewegten.

In anderer Richtung, von Ost nach West, zogen im Jahre 1240 mongolische Truppen unter Batu, einem Enkel Dschingis Khans, von der Stadt Bolgar an der Wolga über Kiew, Krakau bis kurz vor Prag, wo sie in der Schlacht bei Liegnitz (Legnica) 1241 ein deutsch-polnisches Heer vernichteten.

Nach dem Abzug der Mongolen herrschte in Europa einige Jahrhunderte lang relative Stabilität und Frieden, die "via regia" gelangte als Heerweg erst wieder während des 30jährigen Krieges zu trauriger Berühmtheit. Nach diesem Krieg (1648) wurde Deutschland in unzählige Kleinstaaten geteilt, die bis zur Zeit Napoleons fortbestanden.

Die Geschichte der "via regia" als Heerstraße beginnt, den schriftlichen Quellen zufolge, mit den Zügen der Franken und endet kurioserweise mit einem Feldzug der Franzosen. Letztmalig erlangte diese Route nämlich europäische Bedeutung durch die Truppen Napoleons, die sowohl auf ihrem Eroberungsfeldzug nach Rußland, als auch auf ihrem Rückzug eben diese Straße benutzten. Dazwischen liegen anderthalbtausend Jahre europäische Geschichte, die eng mit dieser Straße verknüpft ist.

Warum wurde diese West-Ost-Magistrale "via regia", Königsstraße genannt? Die Altstraßenforscher haben mehrere überregionale Handelswege in Mitteleuropa mit ähnlicher Bezeichnung ausfindig machen können. So wurden einige Hansestraßen, beispielsweise die von Bremen nach Brügge ebenfalls "strata regia", und die von Stettin nach Berlin/Magdeburg "regia via" genannt. Im Laufe der Zeit aber wurde als "via regia", als "Hohe-" oder "Königsstraße" vornehmlich diese Ost-West Magistrale von Paris nach Kiew bezeichnet. Im Namen "via regia", "Königsstraße", kommt zum Ausdruck, daß die Straße Eigentum des Königs war. Mit dem Königsbann konnte der Herrscher seinen Untertanen, den territorialen Adligen, Pflichten zum Straßen- und Brückenbau auferlegen. Er gewährte aber mit seinem "Friedensbann" auch allen Schutz, die auf der Königsstraße zogen. Er erhob dafür Zölle und Geleitsgelder. Verbrechen auf der Königsstraße wurden weitaus härter bestraft, als solche auf anderen Wegen. Der fremde Reisende durfte nur auf der Königsstraße verkehren, auf anderen Wegen erreichte ihn der Schutz des Königs nicht. Dieser Zustand war der ursprüngliche, er änderte sich jedoch bald mit dem allgemeinen Verlust der königlichen Zentralgewalt und dem Erstarken der Macht territorialer Fürsten. Aus einer zunächst zeitweiligen Übertragung königlicher Rechte an geistliche und weltliche Herren entwickelten sich dauerhafte Ansprüche. Friedrich I. Barbarossa hat zwar noch im Jahre 1158 den Grundsatz ausgesprochen, daß die öffentlichen Wege und Zölle "Regalien" seien und daß nur der König diese einfordern dürfe, aber bereits sein Nachfolger, Friedrich II., legte die wichtigsten Rechte in die Hände der geistlichen und weltlichen Fürsten. Damit verschwand nach und nach die königliche Hoheit über diese Straße und wurde durch die territoriale ersetzt.

Dieser Wechsel der Verantwortung wirkte sich auf das Straßenwesen allgemein und vor allem auf den Verkehr der "via regia" ungünstig aus. Die scharfen königlichen Bestimmungen gegen Übergriffe auf den Straßen, gegen unrechtmäßige Zölle, gegen Vernachlässigung des Wege- und Brückenbaus und des Geleitschutzes für die Reisenden sowie der sogenannte Straßenzwang wurden immer mehr vernachlässigt. Zoll, Geleit und auch Straßenzwang waren ursprünglich als Mittel zur Förderung des Verkehrs gedacht. Wer Zoll erhob, hatte die Pflicht, mit dem eingenommenen Geld die Straßen und Brücken instandzuhalten. Dies verschwand, wie gesagt, mehr und mehr und die Zölle dienten den Landesherren als Einnahmequelle, für die keine Gegenleistung erbracht wurde. Die Fürsten statteten auch Untergebene mit Zollprivilegien aus, oder sie befreiten manche Personengruppen vom Zoll. Ähnlicher Mißbrauch geschah mit den Geleitgeldern. Sie sollten ursprünglich die Reisenden durch bewaffnetes Geleit vor Überfällen und sonstigem Unbill auf der Straße schützen. Dieses Geleiten artete zu einem Zwang aus, wobei gleichzeitig der gewährte Schutz abnahm. Statt der Stellung von Bewaffneten ("lebendes Geleit") wurden Geleitsbriefe („totes Geleit“) ausgehändigt. Sie enthielten lediglich einen Entschädigungsanspruch bei Beraubung, waren also eine Art moderner Versicherung, aber kein tatsächlicher Schutz. Damit die Reisenden angesichts solcher Belastungen nicht auf andere Wege auswichen, wurde der Straßenzwang ausgeübt, es durfte also nur die vorgeschriebene Straße benutzt werden. Auch dies war ursprünglich eine vernünftige Überlegung, denn ein reger Verkehr brachte hohe Einnahmen und dieses Geld konnte zum Erhalt und zum Ausbau der Straße verwendet werden. Im Laufe der Zeit aber wurde die Geldeinnahme alleiniger Zweck des Straßenzwangs. Das führte wiederum dazu, daß die schlechten, ausgefahrenen Hauptstraßen gemieden wurden und man trotz Straßenzwanges auf noch nicht so ausgefahrenen Nebenwege auswich. Das ist eine der Gründe, neben dem Hauptgrund, die Zollstationen zu umfahren, daß auch bei der "via regia" streckenweise zwei oder mehrere Verläufe nachweisbar sind.

Es lag gar nicht im Interesse der Straßenherren, gute Straßen zu schaffen, im Gegenteil. Im 13. und 14. Jahrhundert entstand das sogenannte Grundruhrrecht, wonach alles, was bei Achsenbruch oder Umstürzen des Wagens den Boden berührte, in den Besitz des jeweiligen Grundherren überging. Schlechte Straßen aber erhöhten die Gefahr eines Unfalls und somit die Chance, zu willkommener Beute zu gelangen. Trotz vieler Verbote wurde von den lokalen Fürsten reichlich von diesem "Grundruhrrecht" Gebrauch gemacht. Aber auch die meisten Straßenanrainer profitierten eher von schlechten als von guten Wegen. Bei schlechten Straßen verdienten sie mehr an Wagenreparaturen, Beherbergung, Vorspanndienst und ähnlichem. An guten Straßen war nur den Städten gelegen, da diese den Handel und die Versorgung ihrer Bürger sichern mußten. Sie waren es auch, die im Laufe der Zeit immer mehr die Sorge um die Instandhaltung der Straßen übernahmen.

Wie war diese wichtigste Ost-West-Straße beschaffen? Im Gegensatz zu den späteren Kunststraßen, den Asphalt-Chaussees und Autobahnen, die in Büros erfunden und auf dem Reißbrett geplant wurden, waren die Altstraßen das Ergebnis jahrhundertelanger praktischer Erfahrung der Reisenden. Der heutige Straßenbau muß auf Grund seiner technischen Möglichkeiten nur bedingt auf die Natur Rücksicht nehmen, er kann Täler mit Betonbrücken überspannen und Berge mit Tunneln durchbrechen. Die alten Straßen aber mußten sich an den natürlichen Gegebenheiten orientieren. Sie mieden sowohl die Gebirge und undurchdringliche Waldgebiete als auch die sumpfigen See- und Flußränder. In der Regel folgten sie den großen, meist besiedelten Flußläufen und führten in mäßiger, trockener Höhe an ihnen entlang. Daher, und nicht im Sinne einer "gehobenen" Straße, erhielt die "via regia" ihren Namen auch als "Hohe Straße".

Sie war, wie auch die anderen alten Heer- und Handelsstraßen, nicht im eigentlichen Sinne gebaut; sie war ein Naturweg, der durch häufige Benutzung festgetreten und festgefahren war. Nur von den schlimmsten Hindernissen war er geräumt und im Laufe der Zeit ausgebessert worden. Da er keinen festen Unterbau besaß, mußte der Verkehr auf die Boden- und Wasserverhältnisse achten. Verließ die Straße im Gebirge, dann wurden im Gegensatz zur heutigen Zeit die Höhen bevorzugt. Wenn irgendwie möglich, verlief der Weg direkt auf der Wasserscheide, zumindest aber am Fuße des Berges, wo nach starken Regenfällen das Wasser gut ablaufen und der Weg schnell trocknen konnte. Starke Steigungen wurden dafür in Kauf genommen. Dagegen mußten die breiten Talsohlen gemieden werden, da sie feucht waren und im Überschwemmungsgebiet der Flüsse lagen. Manchmal gab es in den Mittelgebirgen zwei parallele Wege, einen auf der Höhe und einen im Tale, die abwechselnd, je nach Jahreszeit und Witterung, benutzt wurden.

Im Flachland bestimmte die Beschaffenheit des Bodens, wenn man die Wahl hatte, auch den Verlauf der Hauptwege. Lehmig kiesiger Boden gab gute Fahrbahnen ab; Löß- und Lehmböden dagegen weichten bei Regen und Schneeschmelze auf. Sie konnten nur während weniger Sommermonate gut

befahren werden; daher gab es streckenweise einen Sommer- und einen Winterweg. Zur Überquerung von Flüssen standen in älterer Zeit nur wenige Brücken zur Verfügung; man begnügte sich meist mit Fähren und Furten.

Das einfachste Mittel zur Ausbesserung der Straßen war das Ausfüllen von Löchern mit Erde, die aus Straßengraben ausgehoben wurde und das Bedecken mit Knüppeln. Seit dem 16. Jahrhundert wurden statt des Holzes Steine verwendet. Dazu nahm man die am Wege liegende große Steine, sie wurden dazu nur zerschlagen. Im 18. Jahrhundert wurde verboten, Grabenerde für den Wegebau zu verwenden, da sie hierzu ungeeignet sei; man sollte stattdessen Kies aus den Flüssen oder aus Steinbrüchen holen. Besonders tiefer gelegene sumpfige Stellen wurden mit Steinen gepflastert.

Mit der Zeit beseitigte man auch ein Grundübel der Straße, das Ansammeln von Wasser. Man leitete es durch Seitengraben, Rinnen und ähnliches ab. Die Begrenzung der Wege mit Steinen ist bereits am Ende des 13. Jahrhunderts belegt und häufig waren die Straßen auch von Zäunen begrenzt. Über die erforderliche Straßenbreite gab es unterschiedliche Bestimmungen. Die germanischen Volksrechte geben 24 Fuß ( etwa 7 m) oder nur 16 Fuß (etwa 5 m) an. Die ältere Art der Breitenangabe aber sind Bilder. So schrieb der Sachsenspiegel vor, die Königsstraße solle so breit sein, daß ein Wagen dem anderen begegnen könne. Ein anderes Bild sagt, die Straße solle so breit sein, daß ein Ritter mit quergelegter Lanze von 16 oder 17 Fuß Länge in der Mitte der Straße reiten könne, ohne daß die Lanze die Straßenränder erreicht.

Das Leben auf der "via regia" war bunt, abwechslungsreich und ein rauhes Geschäft. Häufig stellten Straßenräuber Fallen, um die Reisenden leichter überrumpeln zu können. Wurde auch Straßenraub schwer bestraft und manch ein ertappter Missetäter aufgehängt, so lockte doch die reiche Beute. Besonders oft wurden Messebesucher, die nach Frankfurt oder Leipzig unterwegs waren, Opfer von Straßenräubern, denn sie führten ja kostbare Waren mit sich. In welchem Ausmaße sich vor allem der niedere Adel am Straßenraub beteiligte, ersieht man daraus, daß König Rudolf I. von Habsburg 1290 in Thüringen 66, in Franken und Schwaben über 70 Raubschlösser zerstören ließ.

Die Art des Reisens und die Transportmittel entwickelten sich im Laufe der Jahrhunderte nur wenig weiter. Bis ins 10. Jahrhundert zogen Ochsen die zwei- oder auch vierrädrigen Fuhrwerke. Seitdem, vor allem nach Erfindung des Kummets im 11./12. Jahrhundert, setzten sich Pferde und Esel als Zugtiere durch. Der zweirädrige Karren wurde mehr und mehr durch den vierrädrigen Frachtwagen ersetzt. Die Transportgeschwindigkeit betrug im Mittelalter im Durchschnitt bis etwa vier deutsche Meilen, d.h. etwa 30 km am Tag, in ebenem Gelände 40 km, und Eilfahrten schafften 50 km, Reiter und Reisekutschen erreichten sogar 60-70 km und mehr.

Die "via regia" diente aber nicht nur dem Warentransport, sondern ebenso dem Personenverkehr und der Nachrichtenübermittlung. Könige und Fürsten waren die ersten, die auf ihr längere Reisen unternahmen. Sie wurden oft begleitet von einem riesigen Gefolge und vielen Saumtieren. So zog der Kurfürst von Sachsen beispielsweise im Jahre 1570 mit 1100 Pferden durch Frankfurt/M. Das einfache Volk ging zunächst nur als Pilger oder Krieger - oft zu Fuß, aber auch zu Pferde - auf Reisen, bis sich der Kreis der Reisenden allmählich erweiterte.

Die mittelalterliche Nachrichtenübermittlung wurde von den Boten der Kirche, der Handwerkerzünfte, der Universitäten, ebenso der Landesherrn und vor allem der Städte durchgeführt. So besaß beispielsweise der Deutsche Orden einen gut organisierten überregionalen Botendienst. Einen öffentlichen Verkehrsdienst mit regelmäßiger Nachrichtenübermittlung gab es bereits im 14. und 15. Jahrhundert. Die von Franz von Taxis 1516 eingerichtete Postverbindung, zunächst nur für die Beförderung der kaiserlichen Korrespondenz vorgesehen, beförderte später auch die Briefe Privater und es entstand so die „Post“. Die "via regia" wurde die wichtigste überregionale Poststraße in west-östlicher Richtung.

Die Städte, die an der "via regia" lagen, waren eng in die europäische Geschichte eingebunden. Das gilt auch für Erfurt. Die sehr frühe Bedeutung dieser Stadt im östlichen Mitteldeutschland läßt sich mindestens an drei Tatsachen nachweisen. Die erste ist die Einrichtung eines Bischofsitzes durch Bonifatius im Jahre 742, die zweite das Diederhofer Kapitular Karls des Großen, in dem er Erfurt als einzigen geschützten Handelsplatz mit den Slawen in Thüringen bestimmte, und die dritte Tatsache ist die Aufzeichnung der Thüringer Gesetze, die um das Jahr 802/03 von thüringischen Adligen und fränkischen Staatsbeamten in der Pfalz Erfurt vorgenommen wurde. Nach dem Tode des Bonifatius wurde Erfurt dem Erzbistum Mainz zugeschlagen. Da diese Unterordnung nicht nur kirchlicher Art war, sondern auch weltlich-politische Auswirkungen hatte, entstanden so über die Jahrhunderte hin-

weg Spannungen, die die Geschichte dieser Stadt wesentlich bestimmten. Der Weg zwischen der Mainzer Zentrale und Erfurt war die "via regia". Daß trotz dieser Abhängigkeit Erfurt später zur freien Reichsstadt wurde und im Mittelalter zu den zehn größten Städten Europas gehörte, hat es auch seiner Geographie zu verdanken. Die Landschaft des Thüringer Beckens mit seinem überaus fruchtbaren Boden war schon sehr früh besiedelt, gerodet und landwirtschaftlich genutzt worden. Auf Grund seiner zentralen Lage in Mitteleuropa war es jahrtausendlang Durchzugsgebiet für wandernde Völker, Heere und Handelszüge. Erfurt war dabei eine Art Drehscheibe und durch die "via regia" ein Brücke zwischen West- und Osteuropa. Hier bündelten sich die alten Hansestraßen, die von der Nord- und Ostsee kamen, um nach Süddeutschland bzw. weiter nach Italien zu führen, und hier stießen sie auf die "via regia". Der Warenumsatz war im hohen Mittelalter für Erfurt eine Quelle des Reichtums. Die Stadt besaß das Stapelrecht, d.h. hier waren alle Kaufleute, bevor sie weiterziehen konnten, gezwungen, ihre Waren zum Verkauf anzubieten. Hier wechselten Heringe, Wachs und Pelze von der Nord- und Ostsee, Tuche aus Flandern, Geschirr und Schmuck aus dem Rheinland, Häute und Vieh aus der Mark Meißen und Schlesien ihre Besitzer. Dazu kam die bedeutende thüringische Eigenproduktion von Waid, Getreide, Gemüse, Wein und Gewürzen. (Luther nannte Erfurt einst "des heiligen Römischen Reiches Gärtner")

Daß Erfurt nach der Reformation und dem dreißigjährigen Krieg einiges von seiner einstigen Bedeutung als Zentrum der mitteldeutschen Wirtschaft verlor, hat es der Teilung Deutschlands in zahlreiche Kleinstaaten zu danken, die sich sehr hinderlich auf den europäischen Handel auswirkte. Endgültig aber drückte Preußen die in ihren Besitz gekommene Stadt zu einer nur wenig beachteten Provinzstadt herab. Die Messestadt Leipzig, die Universitätsstadt Jena und die Klassikerstadt Weimar liefen Erfurt lange Zeit den Rang ab. Durch die Wiedereinrichtung des Landes Thüringen mit seiner Hauptstadt Erfurt sind Voraussetzungen geschaffen, über die Rolle Erfurts als Brücke zwischen West- und Osteuropa neu nachzudenken.

Reinhold Andert

Der Autor

Reinhold Andert, Jahrgang 1944, erlernte den Beruf des Orgelbauers und studierte an der Berliner Humboldt-Universität Philosophie und Geschichte. Als politischer Liedermacher und Mitbegründer des Oktoberklubs war er zwei Jahre FDJ-Kulturfunktionär. Sein Ausschluß aus der SED verband sich mit Auftritts- und Berufsverbot. In den folgenden Jahren betrieb er Forschungen der thüringischen Ur- und Frühgeschichte. 1995 ist im Dingsda-Verlag sein Buch DER THÜRINGER KÖNIGSHORT erschienen.

Seit 1990 erschienen die LP "Fürsten in Lumpen und Loden" (satirische Lieder und Texte zur deutschen Geschichte) sowie die Bücher "Der Sturz. Honecker im Kreuzverhör" (1990, mit Wolfgang Herzberg), "Unsere Besten. Die VIPs der Wendezeit (1992), "Ich war der Sport - Manfred Ewald" (1994), "Rote Wende. Wie die Osis die Wessis besiegten" (1994) und "Land unter! oder Selten ein Schaden ohne Nutzen" (1995, Mit Mathias Wedel)

Erschienen in:

**VIA REGIA** – *Blätter für internationale kulturelle Kommunikation* Heft 40/41 1996, herausgegeben vom Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen

Weiterverwendung nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

Zur Homepage VIA REGIA: <http://www.via-regia.org>