

Bestehen und Vergehen der Hohen Straße im Oschatzer Land

von
KLAUS KARL

Seit einiger Zeit wenden sich nicht nur Historiker und Heimatkundler, sondern auch sächsische und thüringische Vereine, Tourismusverbände und Gemeinden verstärkt der Geschichte der Hohen Straße (der *via regia*) zu, ist sie doch ein Zeugnis jahrhundertalter grenzübergreifender Beziehungen zwischen mittel- und osteuropäischen Völkern. In Veröffentlichungen – auch im Internet – und vielfältigen Projekten¹ wird besonders die gemeinschaftsbildende Symbolkraft der mittelalterlichen Fernhandelsstraße herausgestellt. Unter diesem Vorzeichen steht auch die Entscheidung des Kabinetts des Freistaates Sachsen, die Ausrichtung der Landesausstellung Sachsen 2011 der Stadt Görlitz zu übertragen, durch die die *via regia* verlief. Deren Geschichte soll zu einem Hauptgegenstand der Ausstellung werden.²

Doch nicht nur diese gleichsam unter dem Zeichen der Globalisierung stehenden Initiativen verdienen Interesse, sondern nach wie vor auch Arbeiten, die sich den regionalgeschichtlichen Aspekten der Hohen Straße widmen.³ Allerdings sind Untersuchungen zur Frage, wie sich Verlauf und Funktion der Hohen Straße über die Jahrhunderte in einem bestimmten Gebiet veränderten und welche Bedingungen schließlich zu ihrem Niedergang führten, bisher kaum veröffentlicht wor-

¹ Beachtung verdienen z. B. die Aktivitäten des Vereins „VIA REGIA Begegnungsraum Landesverband Sachsen e. V.“ sowie des 1998 gegründeten Vereins „Via Regia – Kultur für Europa e. V.“ – verbunden mit dem Europäischen Kultur- und Informationszentrum in Thüringen mit Sitz in Erfurt. Auch die Bemühungen, die Traditionen der Jakobspilger auf der alten Trasse wieder aufleben zu lassen, sind hervorzuheben.

² Pressemeldung über einen Beschluss des sächsischen Kabinetts vom 18. Juli 2006 / „Sächsische Zeitung“ vom 19. Juli 2006. Am 24. Oktober 2007 wurde entschieden, den Ausstellungsbeginn auf 2011 zu verlegen.

³ Aus der Vielzahl von Beiträgen: Die Hohe Straße, in: Heimatbuch für Schule und Haus, hrsg. u. verl. vom Bezirkslehrerverein Oschatz, o. Jg. (verm. 1924), S. 70-75; KARL SCHEIBLICH, Die ältesten Wege unserer Heimat im Spiegel der Geschichte, in: Das Oschatzer Land. Monatsbeilage des Oschatzer Tageblattes, Nr. 78 u. 79, Febr. 1927; WALTER KÄSEBERG, Auf der „Hohen Straße“, in: Der Rundblick (1960), S. 43; Die Hohe Straße. Geschichte & Geschichten, gefunden v. G. PUTZGER, hrsg. von der Gemeinde Diesbar-Seußlitz, 1994; ADOLF BÖHM, Zur Geschichte einer 2000 Jahre alten Fernstraße, in: Der Rundblick (1980), S. 18-23; GOTTFRIED MÜLLER, Lorenzkirch als rechtselbischer Brückenkopf an der Hohen Straße, in: Mitteilungen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e. V. 1 (2002).

den. Im Folgenden soll deshalb über Eigentümlichkeiten des Verlaufs der alten Straße, über ihr Bestehen und Vergehen in einem begrenzten nordwestsächsischen Gebiet, dem Oschatzer Land, berichtet werden. Der Landstrich zwischen zwei Kleinstädten wird dabei im Mittelpunkt stehen – zwischen Strehla und Dahlen.

1. Zwei Elbübergänge – zwei Hauptzweige der Hohen Straße

Bereits im hohen Mittelalter gab es bei Strehla eine Furt durch die Elbe, der unter dem Schutz der dortigen Burg eine wichtige Rolle im Warenverkehr zwischen Mittel- und Osteuropa zukam. Unter sächsischen Landeshistorikern und Altstraßenforschern gilt es als sicher, dass hier eine Fernstraße den Strom überquerte, die sich vom Rhein über Thüringen und die Mark Meißen bis in den polnischen und russischen Raum erstreckte.

Diese Straße hat zwischen 1100 und 1250 die Entstehung und Entwicklung von Kaufmannssiedlungen und Städten auch im heutigen nordsächsischen Raum gefördert, denn die „Fernstraße war im hohen Mittelalter der Lebensraum des fahrenden Kaufmanns, der ... im frühen 12. Jahrhundert im mitteldeutschen Raum die Kaufmannssiedlungen anlegte, aus denen die Städte hervorgingen“.⁴ Die Städte Großenhain und Oschatz können hierfür als Beispiele dienen.

Der Aufschwung des Städtewesens brachte einen ständig zunehmenden Warenverkehr hervor; neue Handelsplätze entstanden, wodurch das Wegenetz dichter und differenzierter wurde. Wichtige Knotenpunkte dieses Netzes waren vor allem Städte wie Leipzig oder Breslau, die Märkte oder Messen besaßen.⁵ Die für den Warentransport geeigneten Flussübergänge, im vorliegenden Beispiel vor allem die über Elbe und Mulde, bildeten als Zwangspunkte bestimmende Elemente für den Verlauf der Hauptstränge des Ost-West-Fernverkehrs. An diesen Übergängen orientierten sich über Jahrhunderte hinweg die Fuhr- und Kaufleute. So kommt es, dass frühe urkundliche Mitteilungen über Furten oder Fähren im heutigen mittel- und nordsächsischen Elbraum die ersten Anhaltspunkte für den Straßenverlauf geben.⁶

⁴ KARLHEINZ BLASCHKE, Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen. Beiheft zur Karte B II 6. Das Städtewesen vom 12. bis zum 19. Jahrhundert, Leipzig/Dresden 2003, S. 13.

⁵ Zur herausragenden Bedeutung der Märkte für die Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte vgl. MANFRED STRAUBE, Mitteldeutsche Städte und der Osthandel zu Beginn der frühen Neuzeit. Forschungsergebnisse, Forschungsmöglichkeiten, Forschungsnotwendigkeiten, in: Stadt und Handel, hrsg. von Bernhard Kirchgässner/Hans-Peter Becht, Sigmaringen 1995, S. 83-106.

⁶ Urkunden aus den Jahren 983 und 1160 lassen auf die Existenz (mindestens) einer elbüberschreitenden Straße nördlich von Meißen schließen: Mit einer Urkunde vom 27. Februar 983 übereignete Kaiser Otto II. dem Stift Meißen zusammen mit dem Ort „Setleboresdorf“ im Burgward Boritz den Elbzoll von Belgern elbaufwärts bis Meißen; Codex diplomaticus Saxoniae regiae (im Folgenden: CDS), II. Haupttheil, Bd. 1: Urkundenbuch des Hochstifts Meißen, hrsg. von ERNST GOTTHELF GERSDORF, Leipzig 1864, Nr. 11, S. 16.

Die durch die Strehlaer Furt führende Straße gilt als der älteste Zweig jener Ost-West-Fernverbindung, die später, etwa seit der Mitte des 16. Jahrhunderts, die „Hohe Straße“ genannt wurde. So spricht Karlheinz Blaschke von der ursprünglichen Führung der *via regia* „über den Elbübergang bei Strehla mit dessen sehr alter Burg“.⁷ Ausgehend von der Schutzfunktion der Burgwarde für frühe Verkehrswege kommt Gerhard Billig zu dem Ergebnis, dass die „älteste Führung der Hohen Straße von Wurzen über Dahlen zum Elbübergang in Strehla“ angesichts der Rolle Strehlas in den Polenkriegen „zu Beginn des 11. Jh. eine große Bedeutung besessen haben“ muss und „der Burgberg von Dahlen von dort her seine funktionale Bedeutung erhält“.⁸ Auch Steffen Herzog äußert die Ansicht, dass sich in der Trasse über Strehla der älteste Verlauf der Hohen Straße abzeichnet.⁹ Die exponierte Stellung des Strehlaer Elbübergangs zu jener Zeit wird auch in wichtigen ortsgeschichtlichen Arbeiten betont; so verweist Gottfried Müller auf die außergewöhnliche Anziehungskraft der Furt, „querte doch hier die im hohen Mittelalter wohl wichtigste Trasse der Hohen Straße den Strom“.¹⁰

Heute spricht man im Oschatzer Land übrigens meist von der „Salzstraße“ und verwendet damit einen Namen, den man hier auf jene von Halle kommende Ferntransportstraße zurückführt, die in bestimmten Teilen mit der Hohen Straße zusammenfiel und in Strehla einen Salzmarkt entstehen ließ.¹¹

Vgl. hierzu auch KARLHEINZ BLASCHKE, Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter. Eine Forschungsaufgabe zur geschichtlichen Landeskunde in Sachsen, in: Leipzig, Mitteldeutschland und Europa. Festgabe für Manfred Straube und Manfred Unger zum 70. Geburtstag, hrsg. von Hartmut Zwahr/Uwe Schirmer/Henning Steinführer, Beucha 2000, S. 267. Einen weiteren Hinweis darauf, dass ein Elbübergang – vermutlich mittels Fähre – nicht weit von Meißen lag, gibt eine Urkunde vom 23. Oktober 1160, mit der Bischof Gerung dem Domkapitel für das Begehen von vier Heiligtagen vier Mark Einkünfte zuerlegte, welche für die Überquerung der Elbe nahe Meißen gezahlt wurden (*quod solvitur de transmeatione fluminis Albia*); CDS II/1, Nr. 52, S. 54. Siehe auch JOHANNES FALKE, Zur Geschichte der hohen Landstraße in Sachsen, in: Archiv für die sächsische Geschichte 7 (1869), S. 113-143. In dieser grundlegenden Arbeit stellt Falke außer der Hohen Straße weitere wichtige, vor dem 16. Jahrhundert in Sachsen bestehende Straßen bereits als Bestandteile eines Netzes dar.

⁷ BLASCHKE, Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter (wie Anm. 6), S. 267.

⁸ GERHARD BILLIG, Die Burgwardorganisation im obersächsisch-meißnischen Raum, Berlin 1989, S. 89.

⁹ STEFFEN HERZOG, „...die hohe und die niedere Landstraß aus Polen undt Schlesien“. Augenschein-, Bild- und Streitkarten als Quellen der Altstraßenforschung, in: Landesgeschichte in Sachsen. Tradition und Innovation, hrsg. von Rainer Aurig/Steffen Herzog/Simone Lässig, Dresden 1997, S. 118.

¹⁰ GOTTFRIED MÜLLER, Lorenzkirch als rechtselbischer Brückenkopf an der Hohen Straße (wie Anm. 3), S. 22.

¹¹ Der Strehlaer Salzmarkt hat laut Stadtchronik bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts floriert; vgl. JULIUS KLEBER, Chronik der Stadt Strehla und Umgegend, Borna/Leipzig 1909, S. 316, 334. Über die Herkunft des Namens „Salzstraße“ gibt es kaum Zweifel. Nach Rainer Aurig ist er vor allem an drei Aspekte einer Straße gebunden: an das Transportgut „Salz“, an ihre Funktion für bestimmte Gewerbe, an ihre überregionale Bedeutung; vgl. RAINER AURIG, Namenkunde und Altstraßenforschung. Flur- und Siedlungsnamen zwi-

Aufgrund der ständig wechselnden Wegebedingungen benutzten die Kaufmannszüge diese oder jene Route, diesen oder jenen Flussübergang. So gab es neben der Furt bei Strehla auch andere Elbübergänge, unter denen der bei Boritz/Merschwitz nahe Meißen der bedeutendste war. Obwohl Strehlas Furt ursprünglich die vorherrschende Rolle im Fernverkehr spielte, musste sie sich später immer mehr mit diesem Konkurrenten auseinandersetzen – wie gezeigt werden soll, mit Erfolg.¹²

Da kein Hinweis darauf gefunden werden konnte, dass der eine Elbübergang den anderen in kurzer Zeit, vollständig und auf Dauer abgelöst hätte, kann man davon ausgehen, dass – zeitlich parallel – über jeden der beiden Elbübergänge bei Strehla bzw. Boritz/Merschwitz ein funktionierender Verkehrsarm der alten Straße über den Strom führte. Somit drängt sich der Gedanke auf, dass man von zwei Hauptzweigen der Hohen Straße sprechen kann. Der nördliche Hauptzweig, die Salzstraße, verlief, aus Schlesien über Görlitz, Bautzen, Kamenz, Königsbrück kommend, über Großenhain, Strehla, Dahlen, Wurzen nach Leipzig. Der Dresdner Heimatforscher Karl Scheiblich beschrieb 1927 die Trasse noch genauer: Strehla – Leckwitz – Liebschützer Höhen¹³ – Lampertswalde – Dahlen – Knatewitz/Meltewitz – Dornreichenbach – Körlitz – Roitzsch – Wurzen. Der südliche Zweig führte, zunächst auf gleicher Linie die Oberlausitz durchquerend, über Großenhain, Merschwitz, Oschatz, Eilenburg oder Grimma ebenfalls nach Leipzig. (Karte 1 veranschaulicht vereinfachend den Verlauf der Hauptzweige im Oschatzer Land, wobei die Führung des südlichen Zweigs über Dahlen zunächst

schen Vogtland und Oberlausitz, in: Landesgeschichte in Sachsen (wie Anm. 9), S. 87-90. Da das Salz hierzulande schon vor über tausend Jahren eines der wichtigsten Handels- und Transportgüter war, ist es verständlich, dass in vielen Quellen der Name „Salzstraße“ bevorzugt benutzt wird und zwar gerade für die ältesten Transportwege. Dies trifft für die Strecke zwischen Strehla und Dahlen ebenso zu wie z. B. für die Straße von der Salzstadt Halle über Liemehna, Wöllmen nach Püchau zur Mulde, nach deren Überquerung sie weiter südlich auf den nördlichen Zweig der Hohen Straße stieß; vgl. hierzu KLAUS UNGEWISS, Zur Salzstraße bei Püchau, in: Gemeindeblatt Machern (1999), Nr. 49-51.

¹² Einen weiteren Elbübergang hat es bei Riesa nahe dem Dorf Moritz gegeben, ohne dass es zu einer deutlichen Ausprägung eines weiteren Zweigs der alten Straße kam; vgl. hierzu FALKE, Zur Geschichte der hohen Landstraße in Sachsen (wie Anm. 6), S. 126. Gleiches gilt für Mühlberg und Torgau, die jedoch in engerer Beziehung zur so genannten Niederen Straße standen. Einen Beleg für die Existenz eines Riesaer Übergangs kann man in der Eintragung „Fehrhaus“ auf einem Blatt (Gebiet Riesa-Mühlberg) des Kartenwerks von Oder-Zimmermann sehen; SLUB Dresden, Signatur A18134.

¹³ Vgl. SCHEIBLICH, Die ältesten Wege (wie Anm. 3), Nr. 79, S. 330. Scheiblich verwendet hier den noch heute gebräuchlichen Namen „Liebschützer Höhen“ für die zusammenhängenden Erhebungen nördlich von Oschatz, darunter den Dürrenberg. Aus geologischer Sicht wird auch der Name „Liebschützer Berge“ verwendet; heute wird auch vom „Höhenzug Liebschützberg“ gesprochen. Der in den neueren topografischen Karten verzeichnete populäre Name „Liebschützer Berg“ ist in dem für diese Untersuchung maßgebenden Meilenblatt 54 (Freiberger Exemplar, Laas) bzw. im Atlas von Oberreit noch nicht zu finden. Dort steht an dessen Stelle „Windmühlenberg“; seit mindestens 300 Jahren blickt von der Höhe eine Windmühle über das Oschatzer Land – ein dauerhaftes Wahrzeichen dieser anmutigen Landschaft.

hypothetisch bleiben muss und noch zu erörtern sein wird.) Beide Zweige existierten vermutlich über lange Zeiträume nebeneinander und nahmen ihre Funktion als Handelsstraßen, wohl auch als Straßen für kriegerische Zwecke,¹⁴ gleichzeitig wahr. Je nach den Gegebenheiten wurde die eine oder die andere von den Fuhrleuten bevorzugt. Etwa bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts war keine von ihnen einem Straßenzwang unterworfen, und insofern konnten sie über lange Zeit als wahlfrei und gleichberechtigt gelten. Dieses Nebeneinander beider Zweige führte, wie sich zeigen wird, zu diffizilen Problemen in der damaligen Straßenverwaltung.

Beide Hauptzweige bildeten eine Reihe von Nebenzweigen, die weitere Städte mit ihren Märkten verbanden und die meist wieder zu den Hauptlinien zurückführten.¹⁵ (Als Arbeitstermini werden im Folgenden die Bezeichnungen *nördlicher Zweig* [über Strehla führend] und *südlicher Zweig* [über Merschwitz/Boritz führend] verwendet.)

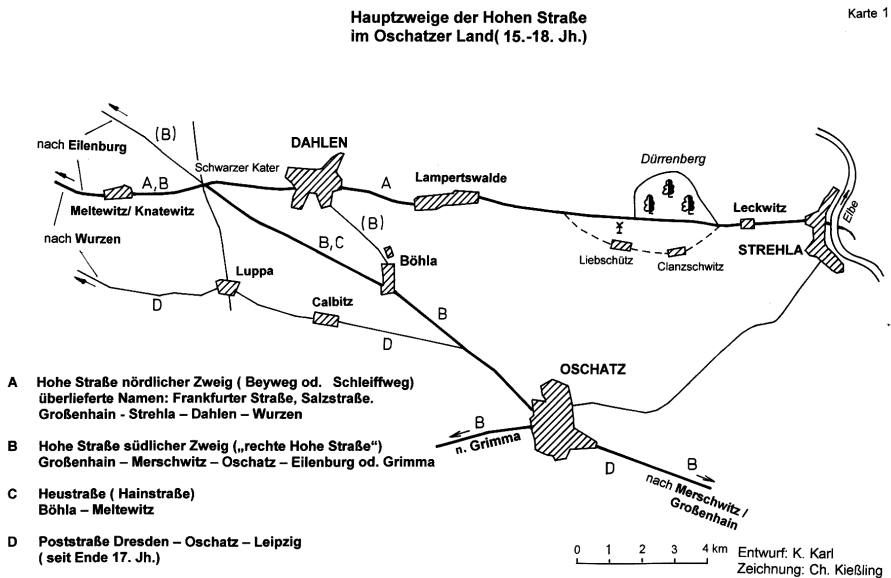


Abb. 1: Hauptzweige der Hohen Straße im Oschatzer Land (15.-18. Jh.) [Entwurf: K. Karl; Gestaltung: Ch. Kießling].

¹⁴ Auf die Möglichkeit, dass der südliche Zweig 1429/30 von den Hussiten bei ihren Vorstößen ins (heutige) nördliche Sachsen genutzt wurde, verweist in einer neueren Arbeit RALPH GUNDRAM, Döbeln und die Hussiten. Die Brandkatastrophe einer Stadt im Spannungsfeld historischer Konstruktion und lokaler Legendenbildung, in: NASG 79 (2008), S. 1-26, hier S. 9/10.

¹⁵ Die Vorstellung eines Bündels bzw. Netzes von Haupt- und Nebenzweigen der via regia findet man auch bei FRAUKE GRÄNITZ, Rekonstruktion des überregional bedeutenden Straßennetzes um 1450 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen (Auszug aus dem Manuskript zum Beiheft der entspr. Karte, 2007).

II. Der südliche Zweig – die „ordentliche“ Hohe Straße

Der zunehmende Verkehr im Wegenetz der Oberlausitz und des Meißner Landes sowie die sich häufenden Streitigkeiten über Streckenführungen und Geleitsbefugnisse machten es notwendig, die Verbindlichkeit, Sicherheit und Befahrbarkeit wichtiger Straßen zu gewährleisten. In einem Mandat vom 20. Mai 1462 wird eine diesbezügliche Entscheidung des böhmischen Königs Georg Podiebrad mitgeteilt, die den Verlauf des südlichen Zweigs unmittelbar betrifft. Es wird kundgetan, dass alle ... *Kauffleute und Fuhrleute, mit welcherley Wahr oder Kauffmannsschatz, lehr oder geladen, von Sachsen, Düringen und Meissen, in die Lande gen Pohlen und Schlesien reisen, reitten, treiben oder fahren, und gen Illenburg oder Grimmen kommen, und von dann auf Oschatz, Hayn an der Elbe gelegen, sollen förder auf Königsbrug, Camentz, Budißin, Görlitz, Lauban und dann förder gen Pohlen oder Schlesien reisen, reitten, treiben, fahren.*¹⁶ Im weiteren Urkundentext werden dieselben Städte auch für die entgegengesetzte Richtung festgelegt, wobei eine wichtige Rolle spielt, dass diese Festlegung nur für solche Fuhrwerke gelten sollte, *die den Queis rühren*, die also jenen Fluss überqueren, der zwischen Neiße und Bober liegt (mit dem sich der Queis nahe Sagan vereinigt). Der Text endet mit dem strengen Gebot, die Fuhrleute mögen *keine anderen Umwege suchen noch fahren*.

Mit diesem Mandat – wenig später von Kurfürst Friedrich II. auch für Sachsen verbindlich gemacht – wurde der Verlauf des südlichen Zweigs der alten Straße mit der Trassenführung Lauban – Görlitz – Bautzen – Kamenz – Königsbrück – Großenhain – Oschatz – Eilenburg oder Grimma in gebotener Strenge festgeschrieben – für ihn herrschte Straßenzwang! In späteren Jahrzehnten wird diese Festlegung mehrmals bekräftigt, zum Beispiel im Jahre 1503 vom ungarisch-böhmischen König Vladislaus.¹⁷ Es war daher rechtens, den südlichen Zweig künftig als privilegierte Straße zu betrachten und im amtlichen Schriftverkehr „Hohe Straße“ zu nennen, spricht doch das Mandat eine Erhebung dieses Zweigs durch den Landesherrn in einen besonderen Rang aus. Allerdings setzte sich der Name „Hohe Straße“ oder „hohe Landstraße“ erst später im amtlichen Schrifttum durch. Auch Bezeichnungen wie „geordnete Landstraße“ oder „die Hochstraß aus Polen und Schlesien“ waren neben weiteren Varianten in Gebrauch.¹⁸

¹⁶ Sächsisches Staatsarchiv – Hauptstaatsarchiv Dresden (im Folgenden: HStA Dresden), Loc. 34326, Gen. Nr. 77: *Acta, Darinnen respective Kayserl. und Königl. auch Churfürstl. Sächß. Privilegia, Macht-Sprüche, Mandata, Ordinationes, Befehle und Verordnungen Die Privilegierte Ober- und Hohe Straße aus Pohlen und Schlesien in Oberlausitz, Meissen, Thüringen und Sachsen item die Niederstraße von Spremberg auff Mußkau betreffend zu befinden*, fol. 4.

¹⁷ Ebd., fol. 6-9 (Abschrift): *Regis Vladislai Erklärung und Determinierung der Landstraße aus Pohlen und Schlesien in Meissen*. In dieser Urkunde wird der Name „Königliche Straße“ für die alte Straße verwendet; fol. 6. Vgl. zu den Straßenmandaten auch: Werte unserer Heimat. Um Oschatz und Riesa, Berlin 1977, S. 36/37.

Mit solcherart Verfügungen wurde von der Obrigkeit bekanntlich die Verpflichtung übernommen, auf der Hohen Straße für Sicherheit und Ordnung sowie für einen befahrbaren Zustand zu sorgen. Wichtige Stationen an der Straße, zum Beispiel Großenhain und Oschatz, besaßen das Geleitsrecht; die durchgeleiteten Fuhrwerke hatten das Geleitsgeld (die Maut) zu zahlen. Angesichts der massiven Beschwerden, die die Fuhrleute wegen des schlimmen Straßenzustands vielerorts an die Obrigkeit richteten, muss man allerdings an einer redlichen Verwendung der eingenommenen Wege- und Geleitsgelder oftmals zweifeln.

Eine Zusammenstellung von mehr als 30 Verordnungen, erlassen von sächsischen und böhmischen Herrschern zwischen 1341 und 1714, gibt weitere Einblicke in die landesherrlichen Bemühungen, die nunmehr „amtliche“ Ordnung der Hohen Straße zu sichern.¹⁹ Es ist auffällig, dass alle diese Verordnungen ausschließlich die Stationenfolge Großenhain – Oschatz – Grimma/Eilenburg, also die südliche Trasse betreffen; dabei wird jedoch der Elbübergang Merschwitz bzw. Boritz an keiner Stelle genannt. Der Name „Merschiz“ taucht allerdings in einem Schreiben des Amtsvoigts zu Oschatz vom 6. November 1586 an den Kurfürsten auf – vermutlich ist dies eine der ersten Erwähnungen des Elbübergangs.²⁰ Auch auf der von Steffen Herzog aufgefundenen Augenseinkarte von (vermutlich) 1592 ist Merschwitz als Station der Hohen Straße vermerkt;²¹ es überrascht allerdings, dass dieser Ortsname auf einer ähnlichen Karte, vermutlich aus dem Jahre 1581, nicht erscheint.²²

¹⁸ Vgl. HStA Dresden, Loc. 10511/1, Nr. 150: *Discurs und Summarischer bericht: Von der ankunft der hohen Landstraß aus Polen undt Schlesien durch das Marggraffthumb Oberlausitz in die Lande Meißen, Thüringen, Sachsen undt als wiederumb zurück*, fol. 23, 30, 38, 56; sowie HStA Dresden, Loc. 10512/3: *Schriften belangende die Hohe Land-Straße aus Pohlen, Schlesien und Ober-Lausitz in Sachsen, Thüringen und Meißen 1578–1596*, fol. 50. Der Name „Hohe Straße“ bezeichnete üblicherweise die Eigenschaft einer Straße, aus Sicherheitsgründen auf einem Höhenrücken zu verlaufen; er konnte aber auch – wie im vorliegenden Fall – die herrschaftliche Auszeichnung einer Straße mit bestimmten Privilegien ausdrücken. Der Name „via regia“ (auch „strata regia“ – Königsstraße) verwies dagegen auf den besonderen Rang, der einer Straße innerhalb eines königlichen Machtbereichs zukam. Ein großes Streckenstück der hier betrachteten alten Handelsstraße verlief in der Oberlausitz, die verfassungsrechtlich von 1319 bis 1635 zum Machtbereich der böhmischen Krone gehörte, und trug dort mit besonderem Recht den Namen „via regia Lusatae“. Heute scheint sich „via regia“, obwohl in den Archivalien viel seltener vertreten als „Hohe Straße“, im kulturhistorischen und touristischen Sprachgebrauch immer mehr durchzusetzen.

¹⁹ HStA Dresden, Loc. 34326, Gen. 77: *Acta, Darinnen respective Kayserl. und Königl. auch Churfürstl. Sächß. Privilegia* (wie Anm. 16). Steffen Herzog erwähnt diese Zusammenstellung bereits in seiner Arbeit; vgl. HERZOG, „...die hohe und die niedere Landstraß aus Polen undt Schlesien“ (wie Anm. 9), S. 114, dort Anm. 16.

²⁰ HStA Dresden, Loc. 10512/3: *Schriften belangende die Hohe Land-Straße* (wie Anm. 18), fol. 62.

²¹ HERZOG, „...die hohe und die niedere Landstraß aus Polen undt Schlesien“ (wie Anm. 9), S. 112.

²² HStA Dresden, Loc. 10512/3: *Schriften belangende die hohe Land-Straße* (wie Anm. 18), fol. 49. Die Karte wird – vermutlich später – kommentiert mit: *Specification der Örter, welche die Fuhrleute von Breslau nach Leipzig halten sollten*.

Bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts werden die Städte Lauban, Görlitz, Bautzen, Kamenz, Königsbrück, Großenhain, Oschatz, Grimma/Eilenburg auch in zahlreichen anderen Urkunden, Berichten, Beschwerden unterschiedlicher Herkunft – zum Beispiel aus den Jahren 1581, 1590, 1594, 1608, 1661, 1704 – als verbindliche Stationen an der Hohen Straße genannt; Umwege werden verboten. Dessen ungeachtet scheinen seit Verkündung des Straßenzwangs grobe Verstöße gegen die landesherrlichen Gebote an der Tagesordnung gewesen zu sein. So wird in einem Mandat vom 26. April 1581 durch Kurfürst August das Gebot erneuert, die bereits von seinen wettinischen Vorgängern festgelegten Berührungsorte der Hohen Straße strikt einzuhalten. August tadelt, dass ... *unserem Gebot und Verordnung nicht nachgelebet / Sondern durch die Kauff und Fuhrleute ... / vorechtlich hindan gesetzt wirdt / In deme das sie allerley bey und umbwege suchen / ... Wer dieses Gebot übertrete, ... / der oder dieselbigen sollen unsers Fürstlichen schutzes ... vorlustig (sein) / auch Pferde / Wagen / und was sie eigens bey sich haben / führen oder treiben / mit der that vorwirckt haben / und uns vorfallen sein.*²³

Ein Elbübergang bei Merschwitz wird, wie schon in König Georgs Mandat von 1462, auch in dieser Verordnung nicht genannt. Stets wird die Stationenfolge Großenhain – Oschatz unter Auslassung von Merschwitz angeführt. Über die Gründe kann man nur Vermutungen anstellen.²⁴

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts galt der Elbübergang bei Merschwitz/Boritz längst als der „ordentliche“ Übergang. In der Akte „Landstraßen im Amte Hayn nach dem vom 25. Marty 1694 erstatteten unterthänigsten Bericht“ wird die „Hohe Landstraße“ mit folgenden Stationen westlich von Königsbrück beschrieben: *Stenz – Glauchniz – Sacka – Diendorff – Schönfeld – Quersa – Folbern – Hayn – förder auf Merschwiz über die Elbe nach Oschatz ...* Hier wird also Merschwitz als Elbübergang genannt! Dies ist ebenso bemerkenswert wie folgende Fortsetzung obiger Mitteilung, in der die Großenhainer Amtleute wegen eines Notfalls sogar eine Art Umleitung zum Strehlaer Übergang bekannt geben: *Weile die Schencke zu Merschwiz abgebrannt, daß also die Leuthe weder Stallung vor die Pferde, noch sonsten einige Bewirthing da finden; so gehet die Passage*

²³ Ebd., fol. 53. In diesem Mandat werden nicht nur die beiderseitigen Zielorte – Leipzig und Breslau –, sondern auch weitere schlesische Stationen der Hohen Straße benannt: Bunzlau, Liegnitz, Neumarkt. Im Laufe der Jahrzehnte folgen weitere Präzisierungen und Erweiterungen, die schließlich sogar den Verlauf bis an den Rhein betreffen; vgl. hierzu: HStA Dresden, Loc. 34326: *Acta, Darinnen respective Kayserl. und Königl. auch Churfürstl. Sächß. Privilegia, Macht-Sprüche* (wie Anm. 16), fol. 19. In einer Urkunde zu Michalis 1541 gibt Kurfürst Johann Friedrich den Straßenverlauf *von Leipzig auff Franckfurt oder an den Reinstrom, ... auff Weissenfels, Eckersberg, Buttstedt, Erffurt, Eisenach oder Creutzburgk* bekannt.

²⁴ Vielleicht trifft die simple Vermutung zu, dass sich in der Auslassung des Namens „Merschwitz“ eine stillschweigende Duldung des Strehlaer Übergangs, zumindest zeitweilig oder in bestimmten Notfällen, ausdrückt. Es gibt Fakten, die eine solche Vermutung stützen; so wurde ein Hinweis darauf gefunden, dass Johann Georg III. 1684 den Beiweg über Strehla aufgrund einer ausgebrochenen Seuche tolerierte.

*theils nach Rießä, theils nach Strehla zu ...*²⁵ Der Text zeugt nicht nur von der Umsicht der Großenhainer Amtleute; man gewinnt auch den Eindruck, dass sie die beiden Elbübergänge als gegenseitig ersetzbar, wenn nicht gar als gleichrangig betrachtet haben. Dennoch ist die geschichtliche Tatsache unanfechtbar, dass um die Mitte des 15. Jahrhunderts die südliche Trasse festgeschrieben und für sie der Straßenzwang eingeführt worden war.

III. Der nördliche Zweig – degradiert zum „Schleifweg“

Mit der Festschreibung des südlichen Zweiges als einer privilegierten Straße schien für den nördlichen Zweig das Todesurteil gefällt worden zu sein. Doch lassen sich Gewohnheitsrechte, auch dasjenige, vertraut gewordene Wege gern zu benutzen, nicht ohne Weiteres auslöschen. Infolge der Privilegierung des südlichen Zweiges wurde der nördliche de jure zu einem verbotenen Weg (Schleifweg), auf dessen Benutzung empfindliche Strafen standen. Doch er bewies auch als Schleifweg eine erstaunliche Lebenskraft und wurde – obwohl in Strehla ein *Beygeleit* bestand und an die Gutsherrschaft Maut bezahlt werden musste – nach wie vor von vielen Fuhrleuten bevorzugt.²⁶

Die Nutzung des Schleifwegs Strehla–Dahlen durch viele Handelswagen, an der geleitsberechtigten Stadt Oschatz vorbei, war für den dortigen Rat ein großes Ärgernis, denn die Stadt erlitt dadurch erhebliche finanzielle Verluste. Schon am 24. April 1590 beklagte sich der Rat zu Oschatz in einem Memorial ausdrücklich über diese Verletzung landesherrlicher Gebote, indem die Wagen häufig die Strecke ... *von Hain auf Glaubitz, Strehlen, Lampertswalde, Dahlen, und dann forder auf Eylenburgk* befahren würden. Die Städte *Hain* und (rückzu) *Eylenburgk*, auch *die Pfluge von Strehlen*, so der Oschatzer Rat, sollten dazu angehalten werden, die Fuhrleute über Oschatz zu weisen.²⁷

An alte Gewohnheiten erinnert der Rat zu Oschatz ebenso in einem Bericht vom Oktober 1691, in dem beide Zweige der Hohen Straße zur Sprache kommen: Die Landstraße nach Leipzig über Hayn, Merschwitz, Seerhausen, Oschatz, Grimma oder Eilenburg sei gemäß der Landesordnung und der Mandate von 1607, 1653, 1654 die uralte Straße, *wobey zu gedencken, daß von vielen Jahren her, und über Menschen Gedencken die FuhrLeuthe und Reisende sich meistentheils von vorherberührter Straße abgeschlagen, und von Hayn nach Glaubiz, Zeithayn,*

²⁵ HStA Dresden, Loc. 34324, Gen. 14, Titel unleserlich, ohne Fol.-Nr.

²⁶ Die Strehlaer Chronik vermerkt, dass 1552 *das Geleite auf der Elbe Bastian Pflugk zu Strehla für 1200 fl. vom Kurfürsten Moritz gekauft* hatte und dass die Pflugk auch das Recht hatten, *Land- und Pflastergeleite auf den Straßen und Wegen in und außerhalb der Stadt* zu erheben. Erst im Jahre 1838 hörten die Geleitsgeldeinnahmen der Grundherrschaft auf; diese wurde dafür durch eine staatliche Rente entschädigt! Vgl. KLEBER, Chronik der Stadt Strehla und Umgegend (wie Anm. 11), S. 355.

²⁷ HStA Dresden, Loc. 10512/3: *Schriften belangende die hohe Land-Straße* (wie Anm. 18), fol. 98.

*Strehla, Lampertswalda, Dahlen, Wurtzen und so fort biß Leipzig zufahren pflegen.*²⁸ In diesen Worten scheint sich eine gewisse Beliebtheit der Strehlaer Trasse auszudrücken.

Der Schleifweg Strehla–Dahlen bereitete also der Obrigkeit Sorgen und dies weiterhin bis ins 18. Jahrhundert! Bezeichnend dafür ist, wie sie in den Jahren zwischen 1675 und 1700 in ihrem Urteil über das Verhalten der Fuhrleute schwankte. Zwei Schriftstücke aus dieser Zeit mögen das belegen:

(1) Am 8. Juni 1675 nahm Kurfürst Johann Georg II. eine Klage der Grundherren zu Lampertswalde und Dahlen zum Anlass, an den Amtmann von Oschatz ein Schreiben zu richten, in dem es heißt, dass ... *etliche Jahre her die Fuhrleute, so zu Strehla über die Elbe gehen, und sonst ihren Weg über Lampertswalda auff Wurzen, und förder nach Leipzig genommen, guten theils von solch ordentlicher Landstraße abgewichen, und hingegen sich durch das Wellerswaldische nach Großböbla ... auff die Wurtznische Straße gewendet, wodurch ihre* (z. B. die Lampertswaldaer, d. Vf.) *Gasthöffe und Erbschenken umbfahren, und deren Wirthen die Nahrung zur Ungebühr entzogen worden.* Der Beigeleitseinnehmer von Strehla solle die Frevler auf die „ordentliche alte Landstraße“ weisen und warnen.²⁹

Aus Sicht dieses Schreibens wurde die Straße Strehla–Dahlen folglich dazumal als ordentliche Landstraße betrachtet, von der selbst wieder Schleichwege zur Umgehung von Dahlen abzweigten, was wiederum leichter verständlich ist, wenn Dahlen zumindest zeitweise ein Beigeleit gehabt hätte, das die Fuhrleute zu sparen gedachten (s. w. u.).

(2) Auch 25 Jahre später ist die Angelegenheit noch nicht geklärt. So heißt es in einem kurfürstlichen Schreiben vom 21. Dezember 1700 an die Amtleute von Hayn und Oschatz sowie an den Geleitsinspektor Lucius, dass sich die beiden Dahleiner Gastwirte Paul Zöllner und Martin Paitz darüber beklagt hätten, dass die Fuhrleute *vermöge ergangener Befehle und angeschlagener Patente die Hohe Heer- und Landstraße von Hayn über Strehla durch das Städtlein Dahlen nach Wurtzen zu* einhalten müssten, dies aber trotz der Verordnung von 1675 nicht geschähe. Sie würden sich *von dieser Hauptstraße ziemlich ablencken und hingegen einen Schleiffweg über Wellerswalda und Großböbla hinter den Dablischen Stadtfeldern* benutzen.³⁰

Die beiden Schriftstücke belegen, dass bis ins 18. Jahrhundert der Gebrauch der nördlichen Trasse trotz Strafandrohung Normalität war – gewiss auch Ausdruck eines über Jahrhunderte entstandenen Gewohnheitsrechts, das auch Anlieger wie

²⁸ HStA Dresden, Loc. 34324, Gen. 14 (wie Anm. 25), Blatt mit dem Titel *LandStraßen im Amte Oschatz, nach dem 2. October 1691.*

²⁹ HStA Dresden, Loc. 34330, Gen. 148: *Fasc., die Haltung der Hohen Landstraße durch die Lausitz über Hayn und Wurzen nach Leipzig und die deshalb mit den Schenk-wirthen zu Boritz und Merschwitz vorgewesenen Irrungen betr., 1675* (ohne Fol.-Nr.). Das Wort „alte“ am Ende des Texts verweist vermutlich auf den südlichen Zweig der Hohen Straße.

³⁰ Ebd.

Gastwirte, Schmiede oder Wagner glaubten in Anspruch nehmen zu können. Erneut überrascht die Bezeichnung „Hohe Heer- und Landstraße“ für einen (verbotenen!) Schleiweg, für den es offenbar sogar einen „Schleiweg 2. Ordnung“ (über Wellerswalde) gab.

IV. Der Konflikt wegen des Elbübergangs bei Strehla

Bereits im 16. und 17. Jahrhundert war es wegen des Missbrauchs des Schleiwegs Strehla – Dahlen, verbunden mit der Umgehung von Oschatz durch viele Kaufmannswagen, zu Differenzen zwischen den Pflugs, den Besitzern von Strehla, und dem Landvogt zu Oschatz gekommen. Anfang des 18. Jahrhunderts kam es erneut zu ernstesten Streitigkeiten mit den Herren Pflug. Das Ausmaß und der Charakter der Streitigkeiten kommen in einem umfangreichen Vorgang von 1704 zum Ausdruck, in dem sich die Räte Augusts des Starken mit den Argumenten der Pflugs, welche die für sie lukrative nördliche Trasse aufrechterhalten wollten, in einem 32-seitigen Gutachten auseinandersetzten.

Die Positionen der Parteien waren klar: Die der Räte war ausgesprochen konservativ, indem sie sich auf die Landesordnungen von 1555 und 1661 sowie auf frühere kurfürstliche Erlasse beriefen und eine Verschärfung des Verbots für die Fuhrleute anstrebten, den Weg über Strehla zu nehmen. Die früheren Mandate besagten nach Auffassung der Gutachter *klabr und deutlich, daß die Hohe Landstraße aus Pohlen und Schlesien nach Lipzig über Neumarck, Lignitz, Hayn, Buntzell, Naumburg, ... Lauben, Görlitz, Budißin, Camentz, Königsbrück, Hayn, Oschatz und Grimma oder Eilenburg ausgesetzt und angewiesen ...* Es wird der Eigennutz in der Welt beklagt, der dazu führe, dass selbst große Herren sich nicht der *ungebührlichen Eingriffe in dero Landesobrigkeiten* erwehren könnten. Insbesondere wird gerügt, dass die Besitzer der Güter Strehla schon im vorigen Jahrhundert die *Regali viarum publicarum* der königlichen und kurfürstlichen Ordnungen missachtet hätten. *Sie hätten die Fuhrleuhte, welche von obgedachter nach Oschatz und Grimma gehender Heerstraße abgewichen und über Strehla und so weiter Nebenwege gesucht* (haben), des Privatnutzens halber passieren und über die Elbe setzen lassen und dadurch *zu vielen Unterschleiffen ... Vorschub geleistet*. Weiter wird ins Feld geführt, dass die Kurfürsten August, Christian II. und Johann Georg I. schon zu ihrer Zeit ... den Pflugs *solches scharff verbothen, und ihnen nachdrücklich eingebunden: Daß sie über Strehla und Lampertswalde keine Fuhrleute passiren* [lassen], *sondern dieselben auff die ordentl. rechte Landstraße über Oschatz und Grimma oder Eulenberg ... weisen, auch zu Strehla keine Vier- und mehrspännigen Frachtwagen über die Elbe setzen lassen solten*.³¹

Eine bedeutende Rolle spielte in diesem Streit eine Anzeige der Schenkwirte von Boritz und Merschwitz von 1702, die sich mit der Konkurrenz seitens des

³¹ Ebd.

Strehlaer Übergangs nicht abfinden wollten und danach trachteten, ihn verbieten zu lassen. In einem Schreiben vom 19. Februar 1704 wendet sich der Kurfürst und polnische König während seines Aufenthalts in Krakau persönlich dieser Angelegenheit zu und unterrichtet seine Statthalter und Geheimen Räte in Sachen *der Hohen LandesStraßen von Hayn auf Leipzig zu, welche von den Reisenden über Strehla, Lampertswalde, Dahlen und Wurtzen am meisten gebraucht, ... aber von denen Schenkwirthen von Boritz und Merschiz verbothen werden wolte*. August der Starke zeigte auf die Anzeige insofern eine überraschende Reaktion, als er die *oberwehnte Straße über Strehla, Lampertswalda, Dahlen und Wurtzen, als eine Hohe Heerstraße ... erkläret* und alle Nebenwege, unter anderem über Torgau, Belgern und Mühlberg, auch von Strehla aus über Wellerswalde, strikt verbot.³²

Die Entscheidung des Kurfürsten stieß jedoch bei den Räten auf starke Bedenken, so dass sie in dem genannten Gutachten letzten Endes von einer derartigen Aufwertung des Strehlaer Weges abrieten – sie sei für die kurfürstlichen Interessen sehr nachteilig. Diese Auffassung irritiert zunächst, denn der zuständige Geleitsinspektor hatte mitgeteilt, dass auf dem Nebenweg über Strehla monatlich bis zu 2000 Pferde, zu Merschwitz hingegen das ganze Jahr hindurch kaum 300 übergesetzt worden seien – ein nahezu unglaubliches Zahlenverhältnis von 80:1 zugunsten von Strehla. Die skeptische Beurteilung der kurfürstlichen Absichten wird wie folgt begründet: Die Pflugs würden nicht den für die Königliche Majestät und seine Städte entstehenden empfindlichen Schaden beachten; sie hätten also nicht den öffentlichen Nutzen, sondern *einen bloßen Eigennutz zum fundamento*. Als besonders triftiger Grund wird geltend gemacht, dass, wenn beide Elbübergänge privilegiert wären, die Fuhrleute möglicherweise auf ganz andere, zum Teil in der Niederlausitz gelegene Wege (über Sagan, Muskau, Spremberg) ausweichen würden. (Die genannten Städte liegen an der damals amtlich so genannten „Niederen Straße“; dieser Name wird aber von den Räten hier nicht benutzt.) Um sich trotz ihrer Bedenken des Wohlwollens ihres Landesherrn zu versichern, bringen sie diplomatisch zum Ausdruck, dass der König *schwerlich dergleichen Resolution ergriffen hätte, wenn deroselben die eigentliche beschaffenheit der Sache gründlich und intègre vorgestellt worden were*.³³

Die Position der Herren Pflug war eindeutig auf die Erhaltung des bisherigen, für sie profitablen Zustandes gerichtet. Sie waren deshalb nicht willens nachzugeben und formulierten in über zehn Punkten eine Gegenargumentation. Punkt für Punkt setzten sich die Gutachter damit auseinander. Beide Parteien pochten hartnäckig auf das Alter ihrer Rechte. So wurde seitens der Gegenpartei (der „Supplicanten“) aus Strehla unter anderem angeführt, dass die Besitzer des Guts Strehla, die Pflugs also, gemeinsam mit dem Amt Oschatz eben diese Straße hätten bauen und erhalten helfen. Geschickt wird dabei auch das bisherige Engagement

³² HStA Dresden, Loc. 34330, Gen. 148: *Fasc., die Haltung der Hohen Landstraße durch die Lausitz über Hayn und Wurzen nach Leipzig* (wie Anm. 29).

³³ Ebd.

der Obrigkeit bei der Instandhaltung der Straße ins Feld geführt: Die Landesherren hätten die Straße ungehindert befahren lassen, *mit großen Kosten in Standt gesetzet und in Rescriptis, so wegen Lampertswalde und Dahlen ergangen, für eine Hohe Straße agnosciret.*

Die kurfürstlichen Räte aber gaben auch in diesem Punkt nicht klein bei: ... *das Vorgeben, als ob in Rescriptis der Weg über Lampertswalde und Dahlen für eine Hohe Landstraße erkannt worden were, ist irrig.* Der Fehler der Gegenpartei liege darin, dass sie den Weg *fälschlicher Weise vor die rechte Hohe Landstraße ausgegeben.*

Fast amüsan mutet an, wie sich die Räte in diesem wortreichen Disput über das gewiefte Verhalten der Fuhrleute ausließen: Die alte Straße ... *ist nun schon etliche 100 Jahre recht gewesen, ... dahero kan sie wohl ferner recht bleiben, denn wenn es nach der Fuhrleute Sinne gehen solte, so würden sie alle 8 tage neue Straßen suchen, bald haben sie ... von Budißin auff Bischhoffswerda, Dresden, Meissen, Lommatzsch ... fahren wollen, bald haben sie der Supplicanten eigenen geständniß nach über Mühlberg, Belgern, Torgau sich zu schlagen unternommen, bald seyn sie den itzo streitigen Schleiffweg über Strehla, Lampertswalda, Dahlen und Wurtzen gegangen, und dieser will ihnen auch bereits nicht mehr gefallen, weill die Supplicanten selbst anzuführen wissen, daß sie schon wiederumb neue beywege über Großböbla und Wellerwalde zu suchen beginnen. In Summa, denen Fuhrleuten stehet kein Weg lange an, sondern sie gedencken immer Beßerung zu finden ...* Kurzum: Hier wird den Fuhrleuten indirekt eine beachtliche marktwirtschaftliche Denkweise bescheinigt.

Die abschließende Empfehlung an den König und Kurfürsten liegt angesichts dieser Sachlage auf der Hand: Er möge geruhen, den Supplicanten Bescheid zu geben, was er gegen den *Mißbrauch der Strehlischen Überfahrt, auch wegen conservation der alten Hohen Heer Straße und abschaffung sämtl. Schleiffwege* allergnädigst anordnen wolle.

Dennoch: Einen Wink, gegebenenfalls Kompromissbereitschaft zu zeigen, erhält August von seinen Räten am 3. Mai 1704: Es sei egal, ob die Fuhren auf der bisherigen „alten Hohen Straße“ von Großenhain über Merschwitz und Oschatz oder ob sie von Großenhain über Strehla, Lampertswalde, Dahlen und Wurzen nach Leipzig gingen, *da das Beygleite (über Strehla) genau wie das Hauptgleite (über Oschatz) angesetzt sei* (also den gleichen Geldwert hat).³⁴ Dies alles scheint auf eine Aufweichung der ursprünglichen Regale hinauszulaufen; dafür spricht auch, dass der König in einem Schreiben vom 19. April 1709 an die Amtmänner zu Hayn und Oschatz anordnet, die *Bey Straße über Strehla, welcher sich die Schlesischen Caleschen ... bedienen, ... zur förderung des Landes und unseres Gleiths-Interesses* in Stand zu setzen.³⁵

³⁴ Ebd.

³⁵ HStA Dresden, Loc. 39455, Nr. 1216: *Acta, die allergnädigst angeordnete Reparatur der von Hayn über Strehla und Lampertswalde gehenden Landtstraße ... betr. Ergangen 1709*, fol. 4.

Letzten Endes blieb wohl eine klare Entscheidung Augusts aus. Damit scheint es trotz der langwierigen Streitigkeiten beim status quo geblieben zu sein. Die rechtliche Trennung beider Elbübergänge, die in der Praxis nicht funktionierte, ließ sich auf Dauer nicht aufrechterhalten. Der Rang, der der Hohen Straße ursprünglich zukam, wurde im Laufe der Zeit nicht mehr auf einen einzigen Straßenzug bezogen; zudem wurde die Privilegierung nicht mehr im alten, engen Sinne aufgefasst. Auch strenge Mandate vermochten es offensichtlich nicht, das geschichtlich gewachsene pragmatisch-partnerschaftliche Verhältnis zwischen den beiden Elbübergängen zu beeinträchtigen, geschweige denn auszulöschen.³⁶

V. Das Städtlein Dahlen und die Hohe Straße

Zwischen der Kleinstadt Dahlen und der Hohen Straße bestand eine besondere Beziehung insofern, als die Stadt oder ein in ihrer Nähe liegender Punkt von *beiden* Hauptzweigen der Straße berührt wurde.

Dahlen war – wie bereits dargelegt – eine Station an jener Straße, die als ältester, nördlicher Zweig der nachmalig so genannten Hohen Straße den aus Osten kommenden Handelsverkehr über Großenhain, Strehla und Wurzen nach Leipzig leitete. Eine Privilegierung sowie eine Verhängung des Straßenzwangs wie für den südlichen Zweig wurde seitens der Obrigkeit für das nördliche Gegenstück nach unserem Wissen nie ausgesprochen; der Name „Hohe Straße“ im juristischen Sinne kam ihm deshalb streng genommen nicht zu.

Gleichzeitig war Dahlen aber auch Berührungsort der südlichen Trasse, d. h. der *ordentlichen* bzw. *rechten* Hohen Straße. Wichtige Belege hierfür dürften die beiden bereits erwähnten Augenscheinkarten vom Ausgang des 16. Jahrhunderts sein, in denen die verbindliche Stationenfolge Oschatz – Dahlen – Eilenburg verzeichnet ist. Auch in der Karte B II 6 des Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen – Das Städtewesen vom 12. bis zum 19. Jahrhundert – kommt der Sachverhalt, dass Dahlen an beiden Zweigen lag, kartografisch zum Ausdruck, wengleich in dieser (Übersichts-)Karte die Fortsetzung des südlichen Zweiges von Dahlen nach Eilenburg fehlt.³⁷

³⁶ Der Streit um die nördliche und südliche Trasse hat Parallelen. Eine davon kommt in einem Straßenstreit im Großenhainer Land, ebenfalls Anfang des 18. Jahrhunderts, zum Ausdruck. Im Großenhainer Fall geht es um den Trakt zwischen Königsbrück und Großenhain, wo es die verordnete Straße über die Furt der Pulsnitz beim Dorf Stenz gab, einen Schleifweg jedoch über Rödern. Die Interessenlage der beteiligten Parteien, die amtlichen Vorgänge und das geschickte Verhalten der Fuhrleute entsprechen erstaunlich genau dem oben geschilderten Streitfall; vgl. hierzu HORST GÄRTNER, Aus der Geschichte der „Alten Straße“, in: Heimatkalender für die Großenhainer Pflege 2003.

³⁷ Vgl. hierzu BLASCHKE, Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen (wie Anm. 4), Autor der Karte: ders., Leipzig 2002.

Die besondere Lage Dahlens – an beiden Zweigen zugleich – kann auch so gedeutet werden, dass sich beide Zweige in Dahlen, möglicherweise auch an einem Punkt in dessen näherer Umgebung, *kreuzten* und dass die Fuhrleute an diesem Punkt gleichsam von der nördlichen auf die südliche Trasse wechseln konnten und umgekehrt. Diese Vermutung wird durch mehrere, oben bereits erwähnte Schreiben glaubhaft. So wird sowohl im Memorial des Rats zu Oschatz vom 24. April 1590 als auch im königlichen Erlass vom 19. April 1709 die Stadt Eilenburg gleich nach den Stationen Strehla und Dahlen bzw. Lampertswalde genannt; dies suggeriert die Möglichkeit eines Übergangs von der nördlichen (Strehla – Dahlen – Wurzen) auf die südliche Trasse (Oschatz – Dahlen – Eilenburg).

Resümierend lässt sich sagen: Während sich in Großenhain die aus Königsbrück kommende Hohe Straße in die beiden Hauptzweige gabelte (nach Strehla bzw. nach Merschwitz verlaufend), schloss sich die Gabel – spiegelbildlich dazu – bei Dahlen wieder (aus Strehla bzw. aus Oschatz kommend und nach Wurzen bzw. Eilenburg führend).³⁸

Der oben ins Auge gefasste Kreuzungspunkt war vermutlich eine noch heute landläufig bekannte Kreuzung mehrerer Straßen drei Kilometer westlich von Dahlen, an der etwa seit 1740 ein Vorwerk des Ritterguts Börln stand, das im betreffenden Meilenblatt als „das neue Vorwerk“ bezeichnet wird; später gab es dort die legendäre Fuhrmannsschänke „Schwarzer Kater“ (heute im Verfall; siehe auch Karte 1).³⁹ Dass Dahlen selbst dieser Punkt gewesen sein könnte, ist unwahrscheinlich; in den wenigen lokalen Quellen gibt es keinen Hinweis auf einen Durchgang des südlichen Zweiges durch das Städtlein.⁴⁰ Dieser Umstand erhärtet

³⁸ Als weiterer Beleg für diesen Wegeverlauf sei mit gebotener Vorsicht die Wiedergabe des Inhalts einer Urkunde aus dem Leipziger Ratsarchiv durch Hermann Heller erwähnt. In dieser Urkunde aus dem Jahre 1503 hätte – so Heller – König Wladislaus von Böhmen und Ungarn erklärt, dass die Fuhr- und Handelsleute, die aus Polen in die „äußeren Lande“ fahren wollten, ihren Weg von „Breslau über Neumarkt, Liegnitz, Haynau, Bunzlau, Naumburg, Görlitz, Budissin, Kamenz, Königsbrück, Hayn, Merschwitz (Fähre a. d. Elbe), Oschatz, Dahlen, Eulenburg, (Eilenburg) oder Grimm (Grimma) nach Leipzig“ zu nehmen hätten. Allerdings brachte eine Nachprüfung dieser hinsichtlich der Zwischenstation Dahlen bedeutsamen Passage mit Hilfe des Stadtarchivs Leipzig kein eindeutig positives Resultat; vgl. HERMANN HELLER, Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig, in: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 5 (1884), S. 12.

³⁹ Wenn im Folgenden der Name „Schwarzer Kater“ genannt wird, dann ist meist die gegenüber der Schänke viel ältere Kreuzung gemeint. Das betr. Meilenblatt (Freiberger Exemplar, Nr. 43, Luppä) zeigt diese Kreuzung, die heute sogar einen Kreisverkehr aufweist. Zur Einbindung des Schwarzen Katers in das Straßennetz westlich Dahlen siehe auch BÖHM, Zur Geschichte einer 2000 Jahre alten Fernstraße (wie Anm. 3), S. 19, sowie JOSEF FRITSCHER, Die Sage vom „Schwarzen Kater“, in: Der Rundblick (1965), S. 315 f.

⁴⁰ CARL SAMUEL HOFFMANN, Historische Beschreibung der Stadt, des Amtes und der Diocese Oschatz in älteren und neuern Zeiten. Zweiter Theil: Beschreibung des Amtes, 1817, S. 256-274. Sächsisches Staatsarchiv (StA) Leipzig, 20601, Stadt Dahlen, Nr. 261/1: Stadtbuch zu Dahlen (mit Eintragungen des Stadtschreibers zwischen 1429 u. 1638), sowie ARNO ULLRICH, Des Raths zu Dahlen Stadtbuch, in: Das Oschatzer Land 89 (1928).

die Vermutung, dass die Fuhrleute das Städtlein Dahlen wegen der Abforderung eines Beigeleits zuweilen gemieden haben.⁴¹

Bei dem Versuch, Einzelheiten der weiteren Streckenführung, ausgehend von Oschatz bzw. Dahlen, sowohl in Richtung Eilenburg als auch in Richtung Wurzen aufzudecken, stößt man auf Schwierigkeiten, die mit der Vielzahl möglicher Verlaufvarianten und der geringen Zahl zuverlässiger Quellen zusammenhängen. So kann man sich zum einen die drei verbindlichen Stationen Oschatz – Dahlen/Schwarzer Kater – Eilenburg durch verschiedene Routen bzw. Nebenwege verbunden denken; die lokalen Gegebenheiten lassen unter anderem einen Verlauf Oschatz – Großböhla – Schwarzer Kater (auf der sog. Hainstraße) – mutmaßen, in dessen Fortsetzung die Orte Börlin, Falkenhain, Thammenhain und Röcknitz Durchgangsstationen gewesen sein könnten. Zum anderen hat es zwischen Oschatz und Wurzen gewiss eine Nebenlinie über Calbitz und Luppja gegeben.

Zur Rolle Eilenburgs als Station an der Hohen Straße gibt es in diesem Zusammenhang gesicherte Aussagen. Eilenburg war, was Manfred Straube ausführlich und durch handfeste Zahlen aus Geleitsunterlagen (Rechnungen, Herkunft, Fahrziele) beweist, ein bedeutender Handelsplatz, dem, am Vereinigungspunkt der Hohen Straße und der über Torgau kommenden und nach Leipzig führenden Niederen Straße gelegen, die Nähe Leipzigs und eine günstige Situation hinsichtlich der Überquerung der Mulde zugutekam.⁴² Angaben von Straube an anderer Stelle wie die, dass vom 2. bis 8. Oktober 1524 aus Richtung Oschatz 27 Wagen mit 151 Pferden durch Eilenburg gekommen wären und dass *als nächster östlicher Geleitsort* und *als Zwischenstation zum Waidstapel in Görlitz stets Oschatz angegeben* sei,⁴³ lassen nicht daran zweifeln, dass die Strecke Eilenburg – Oschatz einen wichtigen funktionalen Teil der Hohen Straße bildete. Zugleich wird damit die Vermutung gestützt, dass Dahlen eine reguläre Station zwischen diesen beiden Städten war.

⁴¹ Zur Frage eines in Dahlen erhobenen Geleitsgelds, dem diese Umgehungstaktiken geschuldet sein dürften, gibt es Mitteilungen in verschiedenen Quellen, die allerdings kein eindeutiges Bild ergeben: HStA Dresden, Loc. 34324, Gen. 16: *Specification Derer im Churfürstenthum Sachsen befindlichen Städte, Städtlein und Flecken, und was jeden Orths an Wege oder PflasterGeleithe erhoben wird (1707–1715)*. In der betr. Liste ist Dahlen zwar genannt, aber ohne Angaben hinsichtlich der Höhe eines Geleitsgelds, im Unterschied etwa zu Oschatz, Mügeln, Strehla, Grimma, Eilenburg. Hingegen vermerkt Hofmann in seiner Chronik von Oschatz, dass die Gutsherrschaft zu Dahlen ein Geleit besaß. Vgl. hierzu HOFMANN, Historische Beschreibung (wie Anm. 40), S. 258. Für die Existenz eines Geleitrechts spricht außerdem eine Mitteilung über diesbezügliche Rechnungen von 1658 und 1718 in: HStA Dresden, Loc. 34806, Oschatz Nr. 9: *Acta, die Straße über Dahlen betr.* Auch auf einer Zürnischen Karte von 1733 wird Dahlen als Städtlein mit „BeyGleit“ gekennzeichnet.

⁴² MANFRED STRAUBE, Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts, in: Sächsische Heimatblätter 4 (1973), S. 182–189.

⁴³ STRAUBE, Mitteldeutsche Städte und der Osthandel zu Beginn der frühen Neuzeit (wie Anm. 5), S. 95. Vgl. zum Thema auch MANFRED STRAUBE, Die Oberlausitz als Brückenglied im Handelsverkehr zwischen West-, Mittel- und Osteuropa zu Beginn der frühen Neuzeit, in: Oberlausitzer Beiträge zur Landesgeschichte, hrsg. von Matthias Herrmann, Görlitz 2004.

Die Beurteilung der Rolle Wurzens in der Verkehrssituation östlich des Hauptziels Leipzig stellt sich im Vergleich zu Eilenburg als schwieriger heraus. Denn es erhebt sich die Frage, aus welchem Grunde die landesherrlichen Mandate aus der frühen Neuzeit die Städte Eilenburg oder Grimma und nicht die Stadt Wurzen als Anschlussstation für Oschatz bzw. Dahlen via Leipzig festlegten, obwohl der Weg über Wurzen eindeutig der kürzere war. Hier spielte vermutlich ein Jahrhundert währender Konflikt zwischen bischöflichen (Wurzen gehörte bis ins 16. Jahrhundert dem Hochstift Meißen), kurfürstlichen und städtischen Interessen wegen des Baus einer Muldenbrücke eine wichtige Rolle. Wurzen besaß wegen der Beschaffenheit seines Muldenübergangs (Hochwasserabhängigkeit, außer dem Fluss musste auch der Mühlgraben überwunden werden) bei der Landesobrigkeit schlechtere Karten als die mit Brücken ausgerüsteten Städte Eilenburg oder Grimma, obwohl sich der Bischof von Meißen und der Rat von Wurzen seit Mitte des 16. Jahrhunderts angestrengt um eine Lösung bemühten.⁴⁴ Endlich ließ sich die kursächsische Regierung durch ein Straßenmandat vom 30. Dezember 1712 zu dem Zugeständnis herbei, Wurzen, nachdem es durch Trockenlegungen einen brauchbaren Muldenübergang gewährleisten konnte, offiziell in die Fahrtroute nach Leipzig aufzunehmen und sie dadurch wesentlich zu verkürzen.⁴⁵ Dies trug nicht zuletzt dazu bei, dass die sich entwickelnde Poststraße Dresden – Meißen – Oschatz – Wurzen – Leipzig seit Beginn des 18. Jahrhunderts allmählich Funktionen der mehr und mehr niedergehenden Hohen Straße übernahm.

Angesichts der oben angedeuteten verschiedenen möglichen Fahrtrouten zwischen Oschatz/Dahlen und Leipzig ist die Vermutung plausibel, dass es in Abhängigkeit von vielerlei Bedingungen zu einer wechselnden Nutzung mehrerer Nebenzweige bzw. Wegvarianten durch die Wagenzüge kam. Den findigen Fuhrleuten gelang es gewiss immer wieder, eine für sie günstige Route zu wählen. Für die weitere Klärung des Verlaufs der Hohen Straße in ihren Haupt und Nebenzweigen in Nordsachsen ist es von Interesse, das spätmittelalterlich-frühneuzeitliche Straßennetz besonders in dem von Oschatz, Dahlen, Eilenburg, Wurzen und Grimma aufgespannten Fünfeck im Detail weiter zu erkunden.

⁴⁴ Zum Bemühen um einen geeigneten Muldenübergang vgl. VOLKER JÄGER, Wege über die Mulde, in: „Leipziger Volkszeitung“ v. 3., 8./9. und 16./17. April 2006. Erst 1830 wurde die vollständige Brücke gebaut. Bezeichnend für die ungünstigen Umstände des Wurznener Fährbetriebs noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts ist eine Passage aus August Schumanns Staats-, Post- und Zeitungslexikon von 1814. Zu einer Zeit, als es schon die Chaussee Dresden – Leipzig über Wurzen gab, heißt es: ... *je mehr aber der Reisende auf dieser schönen ... Chaussee gefördert wird, desto mehr wünscht er sich, diese Fährre – nach einem schon mehrmals genährten Projekte – in eine Brücke umgewandelt zu sehen, denn selbst bei gemeinem Wasserstande ist einiger Aufwand durch sie gar nicht selten, und bei großem Wasser wird die Überfahrt gefährlich, ja manchmal unabsehbar, daß der Reisende lieber den Weg über Grimma wählt ...*; in AUGUST SCHUMANN, Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungs-Lexikon von Sachsen. Dreizehnter Band. Zwickau 1814, S. 349.

⁴⁵ Zu dieser Aufwertung des Muldenübergangs bei Wurzen durch die kurfürstlichen Behörden (1712) vgl. HELLER, Die Handelswege Inner-Deutschlands im 16., 17. und 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig (wie Anm. 38), S. 54.

VI. Die Umgestaltung des Straßennetzes im 18. und 19. Jahrhundert

Etwa zwischen 1770 – nach dem auch für das Straßenwesen folgenschweren Siebenjährigen Krieg – und 1850 vollzogen sich im Straßennetz Kursachsens bzw. des Königreichs Sachsen auf Grund neuer politischer, wirtschaftlicher und verkehrsgeografischer Bedingungen erhebliche Veränderungen. Die Entwicklung des Postwesens, des Chaussee- und Eisenbahnbaus hatte daran den größten Anteil. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts nahm der Postverkehr einen bedeutenden Aufschwung. Weil die Einrichtung „fahrender Posten“ wegen ihrer höheren Übermittlungsgeschwindigkeit immer dringlicher wurde, schritt der Bau „chausseemäßig“ angelegter Poststraßen schnell voran. Auch im mittel- und nordsächsischen Raum entstanden derartige Straßen, beispielsweise zwischen Dresden und Leipzig über Meißen, Oschatz und Wurzen (teilweise Chausseierung im Oschatzer Land 1802/1803), zwischen Oschatz und Torgau über Dahlen (Einrichtung einer fahrenden Post 1808) oder zwischen Oschatz und Strehla (Chausseierung 1830–1832). Diese und andere Einzelheiten zur Entwicklung des Postwesens in Sachsen um 1825 sind der „Post-Karte von dem Königreiche Sachsen“ zu entnehmen, die Werner Stams im zugehörigen Beiheft analysiert und beschreibt.⁴⁶ Die Karte zeigt, dass von Oschatz nicht weniger als zwölf Postkurse abgingen. Unter ihnen hatte die Poststraße Dresden – Leipzig eine besondere Stellung inne, denn als neue wichtige Verkehrsader auch für den Gütertransport rangierte sie unter den bedeutendsten Zubringern für die Leipziger Messen, was auch in einer von J. Riedel besprochenen Kaufmannskarte von 1752 (entworfen 1728) deutlich wird.⁴⁷ Damit wird auch die oben erwähnte Aufwertung des Muldenübergangs bei Wurzen (noch mit Fährbetrieb) gegenüber dem von Grimma und Eilenburg bestätigt.

⁴⁶ WERNER STAMS, Postkarte von dem Königreiche Sachsen, 1825. Beiheft zur Karte H16 im „Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen“. Leipzig und Dresden 1998, S. 7, 17–21. Es handelt sich um die „Post-Karte von dem Königreiche Sachsen, den Herzoglich Sächsischen Ländern sowie einem Theile der angränzenden Staaten, nach officiellen Mittheilungen“, Leipzig/Dresden 1997. – Durchs Oschatzer Land gab es schon 1652 eine Botenpost von Dresden nach Leipzig über Meißen, Seerhausen, Oschatz, Calbitz, Luppä, Kühren, Wurzen, und die erste Postkalesche fuhr hier 1683. Dieser Kurs änderte sich im Jahre 1725, als er aus Anlass des Baus von Schloss Hubertusburg vorübergehend auf die Straße über Meißen, Stauchitz, Wermsdorf, Wurzen – später als „alte Poststraße“ bezeichnet – verlegt wurde (bis 1814). Vgl. hierzu auch: Die alte Poststraße, in: Heimatbuch für Schule und Haus (wie Anm. 3), S. 75–78.

⁴⁷ Zu dieser Karte vgl. J. RIEDEL, Verkehr und Verkehrskarten in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Der Kaufmann und das Leben. Beiblatt für Handelswissenschaft und Handelspraxis, Leipzig 1912, Nr. 4, S. 51–58. Die auf der Karte über die Stationen „GrHayn, Merschiz, Seerhausen, Oschatz, Kalbitz, Kühren, Wurtzen“ via Leipzig gezeichnete Straße wird in den Anmerkungen unter Bezugnahme auf die wichtigsten der weiter oben genannten Mandate als „angewiesene hohe Heer-Straße“ bezeichnet – ein vom Autor der Karte für alle Straßen, *welche ohnmittelbar in den Niederlagsort* [Leipzig, d. Vf.] *hineinführen*, festgelegter und seinerzeit wohl auch üblicher Name, der allerdings nicht sinnlich mit „Hohe Straße“ ist.

Die Verkehrsdichte wuchs in dieser Zeit stark an. Die neuartigen Verkehrsadern nahmen zwar Teile des Fuhrwerksbetriebs auf, konnten aber die verbliebenen, seit jeher kaum befestigten alten Straßen nur allmählich spürbar entlasten. Die Folge davon war, dass ältere wie neuere Straßen stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. So wundert es nicht, dass sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts die Klagen der betroffenen Fuhrleute gegenüber den Ämtern, ja sogar gegenüber dem Landesherrn selbst, häuften. Die Streitigkeiten über die Unterhaltungspflicht, das heißt darüber, wer für die „Ausbeßrung“ dieser oder jener Straße zuständig sei, zogen sich mitunter über Jahrzehnte hin. Beispiele für Beschwerden von Fuhrleuten oder für Kostenanschläge und Berichte von Straßenaufsehern und Straßenbaukommissionen kann man in umfangreichen Archivalien zu den Straßen Oschatz–Wurzen und Strehla–Dahlen finden.⁴⁸

Am Umfang und an der akribischen Ausführung der amtlichen Verlautbarungen, Berichte, Gutachten usw. kann man ermessen, welche Bedeutung das Straßenwesen für das Landeswohl bereits zur damaligen Zeit besaß.

Die Vorgänge um die Straße Oschatz – Wurzen sind symptomatisch dafür, wie die Verbesserung des Verkehrsnetzes durch Chaussierung und Eisenbahnbau mit der Vernachlässigung des bislang bestehenden Wegenetzes Hand in Hand ging. Spätestens zur Mitte des 18. Jahrhunderts hatten sich die Verhältnisse offenbar so weit geändert, dass man anstelle der allmählich verfallenden Hohen Straße zunehmend neue Wege benutzte, um von Oschatz nach Leipzig zu kommen, zum Beispiel die bereits erwähnte Dresden-Leipziger Poststraße über die Stationen Calbitz, Luppa, Kühren und Wurzen. Doch auch diese Strecke war bald so beschädigt, dass am 1. Juli 1780 von zehn Fuhrleuten ein Hilferuf an den Kurfürsten erging: *Die Haupt Straße von Oschatz nach Wurtzen ist durch die Köhrener Heyde* (vermutlich das Luppaaer Pfarrholz östlich Kühren, d. Vf.) ... *von so übler Beschaffenheit, daß wir Fuhrleute ohne Angst und Kümmerniß niemals, besonders bey übler Witterung, uns selbiger nähern können, und es für ein großes Glück achten, wenn wir solche passiret sind, ohne, wie doch sehr oft geschieht, einen beträchtlichen Schaden an unserm Schiff und Geschirr, an denen geladenen Gütern, und an unseren mit schweren Kosten angeschafften ausländischen starcken Pferden genommen zu haben.* Die Fuhrleute wussten ihre Unentbehrlichkeit als Argument ins Feld zu führen, indem sie sagten, dass sie *die sämtlichen Saltz-Bedürfnisse für die Oberlausitz* zu befriedigen hätten; der Kurfürst möge doch die *dauerhafte und tüchtige Verbeßerung derer so inpracticablen Stellen auf der Straße von Oschatz bis Wurtzen* anordnen.⁴⁹

⁴⁸ HStA Dresden, Loc. 34808, Oschatz No. 58, 1846: *Acta, die Differenz über Unterhaltung der alten Straße von Strehla nach Dahlen betr.* HStA Dresden, Loc. 32190, Nr. 4451 (1847–1852): *Procurator-Acten, die Differenz zwischen der Stadtgemeinde Dahlen, den Besitzern mehrerer dortiger (? , unleserlich), sowie der dasigen Gutsherrschaft wegen Unterhaltung der Strehla-Dahlener und der Dahlen-Belgerschen Straße, wobei zugleich der Staatsfiscus in Anspruch genommen worden ist, betrffd.* (1847–1852).

⁴⁹ HStA Dresden, Loc. 34555 (Gen. 447 a/Oschatz No. 1, Vol. Ia, 1780–1787, sowie Gen. 447 b, Vol. II, 1788–1799): *Acta, den Bau verschiedener Stücke der aus der Oberlausitz nach Leipzig durch das Amt Oschatz gehenden Straße betr.*; Vol. Ia, fol. 2.

Der „chausséemäßige Bau“ dieser „aus der Oberlausitz über Hayn und Dresden nach Leipzig führenden Landstraße“⁵⁰ wurde, nachdem 1784 die zuständigen Ämter Oschatz und Großenhain sowie das Kreisamt Meißen arbeitsteilig genaue Kostenanschläge vorgelegt hatten, schließlich im Jahre 1788 vom Kurfürsten genehmigt. Aber die Reparatur kam erst nach Jahren in Gang; zunächst wurde ein zählflüssiger Schriftverkehr zwischen Ämtern und Gemeinden über die Einzelheiten geführt.⁵¹ So wundert es kaum, dass bis 1796 noch keine Bauleistungen vollbracht waren; stattdessen war in der Zwischenzeit die Straße Oschatz – Wurzen nahezu unbefahrbar geworden. Deshalb versteht man die Klagen von weiteren 25 Fuhrleuten aus verschiedenen sächsischen Orten und aus Schlesien, mit denen sie sich mit Datum vom 9. Januar 1796 in einer Bittschrift an den Kurfürsten wandten: *Schon in der Luppauer Waldung nimmt die Bösartigkeit dieser furchtbaren Landstraße ihren Anfang. Hier sind sowohl auf dem Damm als auch auf den durch dessen ruinösen Zustand nothwendig gewordenen Seitenwegen eine so beträchtliche Anzahl tiefer Löcher und Moräste vorhanden, daß mancher von uns Stunden und halbe Tage Schweis vergossen hat, sich mit seinen Lasten aus diesen grundlosen Tiefen herauszuwinden.*⁵² Es ist schon erstaunlich, dass derartige Petitionen in der damaligen Zeit gewagt werden konnten.

Wie erheiternd ist es doch, in den Erinnerungen Wilhelm von Kügelgens eine Schilderung seiner Reise mit der Personenpost von Leipzig über Wurzen und Luppa nach Dresden zu lesen! Mit liebenswürdiger Übertreibung vermittelt der Autor der Geschichte eine Ahnung davon, dass dieses Unternehmen für ihn – den im Jahre 1818 Sechzehnjährigen – ein rechtes Abenteuer war:

„Zwischen Leipzig und Dresden gingen damals zwei Personenposten, die sogenannte gelbe und die grüne Kutsche. Die erste dieser Gelegenheiten stieß dermaßen, daß Leib und Seele Gefahr liefen, voneinander getrennt zu werden, daher besonnene Leute die andere, etwas gelindere zu wählen pflegten. Doch war auch diese noch immer von der Art, daß man bisweilen vor Schmerz laut aufschrie, und wenn der Schwager nicht an jeder Schenke angehalten hätte, so würde man es kaum ertragen haben ... Die heftigen Erschütterungen, denen man ausgesetzt war, solange das Vehikel in Bewegung blieb, erregten nämlich Löwenhunger, den zu befriedigen jedwede Schenke und Station ihren

⁵⁰ Die Nennung von Dresden beweist, dass die Straße vor Oschatz inzwischen auch den Verkehr von der neu ausgebauten Straße Dresden-Meißen aufgenommen hatte. (Deren Einmündung in die Straße aus Großenhain/Riesa erfolgte schon damals in Seerhausen.)

⁵¹ Bemerkenswert ist, wie sich der (vorläufige) Name für die geplante Chaussee in den amtlichen Schreiben veränderte – gewiss auch ein Ausdruck für die sich entwickelnden Ansprüche an die neue Verkehrslage. So wurde sie 1780 „Hauptstraße von Oschatz bis Wurtzen“, 1784 „Heer- und Landstraße“, 1791 „Post-, Land- und hohe Heerstraße“ genannt; vgl. HStA Dresden, Loc. 34555: *Acta, den Bau verschiedener Stücke* (wie Anm. 49).

⁵² Ebd., fol. 149/150. – Es ist nicht auszuschließen, dass die „Löcher und Moräste“ auf den Seitenwegen im Laufe der Zeit zu jenen Hohlen wurden, die noch heute im Wald längs der Bundesstraße B6 zwischen Luppa und Kühren zu finden sind.

eigentümlichen und berühmten Leckerbissen darbot; ... in Wurzen gab es ein dickes, schwarzes Bier, in Luppä Ziegenkäse mit Danziger Goldwasser, in Meißen das sonderbare Gebäck der Fummeln ...“⁵³

Die Umgestaltung des Straßennetzes beförderte in starkem Maße nicht zuletzt das Vermessungswesen. So entstanden im Ergebnis der Landesaufnahme zwischen 1780 und 1825 unter Leitung des Majors Friedrich Ludwig Aster die bekannten Meilenblätter; diese im Wesentlichen übernehmend schuf Jakob Andreas Hermann Oberreit zwischen 1836 und 1860 den „Topographischen Atlas vom Königreich Sachsen“. In diesen wegweisenden geodätischen und kartografischen Arbeiten äußerte sich der starke Bedarf an geeigneten Karten für verschiedene Zwecke, vor allem für ökonomische und militärische.⁵⁴ Heute sind sie auch bei Untersuchungen zu Altstraßen sehr hilfreich. Auf die Möglichkeit und das Erfordernis, alte Karten in derartigen Forschungen zu nutzen und dabei bis in die unterste Quellengattung, etwa die der Katasterkarten, vorzudringen, hat vor einiger Zeit Blaschke aufmerksam gemacht.⁵⁵

Einen tiefgreifenden Einfluss auf das Straßen- und Wegenetz nahm der 1836 in Sachsen auf der Strecke Leipzig – Dresden begonnene Eisenbahnbau. Bereits am 16. September 1838 verkehrte zum ersten Mal ein Eisenbahnzug zwischen den Stationen Leipzig und Luppä/Dahlen. Mit dem Erscheinen der Eisenbahn – auch wenn ein Güterverkehr auf ihr erst allmählich in Gang kam – verlor besonders der nördliche Zweig der Hohen Straße innerhalb weniger Jahre endgültig seine ursprüngliche Bedeutung, nur sein Name blieb hier und da im historischen Gedächtnis der Region haften. In manchen Meilenblättern und im Atlas von Oberreit blieb er stückweise – teilweise als dürrtige Landstraße oder gar nur als Feldweg – verzeichnet, ebenso in den Flurkarten und Flurnamenverzeichnissen einiger anliegender Gemeinden. Die Eisenbahnlinie aber wurde als Zeichen des Fortschritts nachträglich in die Meilenblätter und den Oberreit’schen Atlas eingetragen.

Es lässt sich somit festhalten, dass mit Beginn der Industrialisierung während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in weiten Teilen Sachsens das Straßennetz grundlegend umgestaltet wurde. Um die gewachsenen Anforderungen an das Verkehrswesen erfüllen zu können, wurden ramponierte Poststraßen chaussiert, neue Chausseen angelegt und Eisenbahnen gebaut. Alte Straßen vergingen oder blieben mit neuer Funktion und Benennung erhalten. In der Finanzpolitik muss-

⁵³ Aus WILHELM VON KÜGELGEN, *Lebenserinnerungen eines alten Mannes*, München/Berlin 1993, S. 337.

⁵⁴ Der Dresdner Kartograf Hans Brunner hat die historische Bedeutung jener frühen Kartenwerke ausführlich erörtert: HANS BRUNNER, *Atlas zur Geschichte und Landeskunde von Sachsen*. Beiheft zu den Karten H 12.1 und H 12.2. Die sächsische Landesaufnahme von 1780 bis 1825, Leipzig/Dresden 2005, S. 38-42.

⁵⁵ BLASCHKE, *Städte, Straßen und Fernhandel im Mittelalter* (wie Anm. 6), S. 266 ff. Karlheinz Blaschke rät, dieser rückblickenden Methode zu vertrauen, da „ein einmal eingeschlagener Weg ohne zwingende Gründe nicht verändert worden sein dürfte“ (S. 266).

ten klare Prioritäten gesetzt werden; für die Erhaltung mancher ehemals wichtigen, jetzt aber altersschwachen und wenig genutzten Straßen wurde kaum noch Geld ausgegeben.

Diese Vorgänge machten auch vor dem Oschatzer Land und seinem Straßennetz nicht Halt. (Karte 2 deutet im Vergleich zu Karte 1 einige wichtige Veränderungen an.) Der nördliche Zweig der Hohen Straße, die „Salzstraße“ zwischen Strehla und Dahlen, konnte in dem aussichtslosen Wettbewerb gegen Chaussees und Eisenbahn nicht bestehen – er wurde bedeutungslos und verfiel. Dies war letztlich der Grund dafür, dass sich Behörden, Gemeinden und Grundherren intensiv mit dem Zustand der Straße beschäftigten und um ihre Zukunft stritten. Stand ihr Ende bevor?

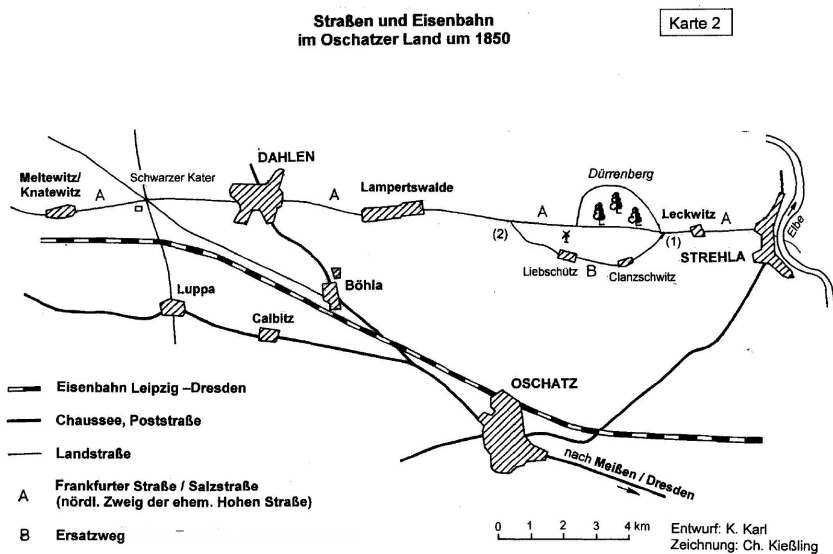


Abb. 2: Straßen und Eisenbahn im Oschatzer Land um 1850 [Entwurf: K. Karl; Gestaltung: Ch. Kießling].

VII. Der Streit um die Zukunft der Straße (1846–1850)

Um das weitere Schicksal der alten Straße leichter verfolgen zu können, sei zunächst an ihren überlieferten Verlauf erinnert. Man kann sich hierzu der Flurnamenbeschreibung der Gemeinde Liebschütz bedienen, in der der Chronist 1903 den Verlauf der „Salzstraße“ wie folgt kennzeichnet: *Kommt als „Kleine Straße“ von Dornreichenbach über Dahlen, Lampertswalde und geht nach Leckwitz und Strehla über den Liebschützer und am Dürrenberge hin.*⁵⁶

⁵⁶ HStA Dresden, Flurnamenverzeichnisse. AH Oschatz, Nr. 74: Liebschütz. Anhand der Flurnamenverzeichnisse und Flurcroquis, die im HStA Dresden für viele Gemeinden,

Um dieses Straßenstück entspann sich um 1845 ein langwieriger Rechtsstreit zwischen mehreren Parteien. Beteiligt waren die Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen, die Kreisdirektionen Leipzig und Dresden, die Amtshauptmannschaft Grimma,⁵⁷ die Rittergutsbesitzer Pflug zu Strehla sowie einige der Gemeinden zwischen Strehla und Dahlen, deren Fluren ebenfalls von der umstrittenen Straße berührt wurden: Leckwitz, Liebschütz, Clanzschwitz, Laas und Klötitz; dazu gesellte sich noch das Rittergut Canitz bei Riesa, dem die Flur Dürrenberg gehörte.

Kernpunkt des Konflikts war die Frage nach der Zuständigkeit für die längst überfällige Reparatur der alten Straße, besonders in den Fluren von Leckwitz, Dürrenberg, Liebschütz und Clanzschwitz. Diese Frage konnte nur dann befriedigend beantwortet werden, wenn entschieden war, ob es sich bei der Straße ursprünglich um eine „Commerzialstraße“ oder um einen „Communicationsweg“ handelte.

Welche Position nahmen die Parteien in dieser Sache ein? Den anliegenden Gemeinden und Rittergütern kam es natürlich darauf an nachzuweisen, dass die Straße ursprünglich eine Kommerzialstraße war, folglich bisher auf fiskalische Kosten unterhalten wurde – und deshalb weiterhin zu unterhalten sei. Der Obrigkeit, insbesondere in Gestalt des Finanzministeriums, war dagegen daran gelegen, die *gegenwärtige Nutzung als nichtkommerzielle Straße* als entscheidendes Argument geltend zu machen, um die Kosten den Gemeinden und Rittergütern aufbürden zu können. Zwar konnte man die langwährende fiskalische Nutzung nicht verneinen, aber von einem wichtigen Beamten, dem Finanzprocurator Hallbauer, wurde bestätigt, dass *insbesondere seit der Herstellung der Hohen Leipziger Straße im Amte Oschatz von Seerhausen über Oschatz und Luppä nach Wurzen ... der Weg über den Dürrenberg und Dahlen nach Wurzen factisch nicht mehr als Chaussee benutzt worden ist, was auch von den Gemeinden nicht geleugnet wird, so dass auch bereits seit dem Jahre 1819. fiscalische Verwendungen zur Unterhaltung desselben in neuerer Zeit nicht mehr stattgefunden zu haben scheinen.*⁵⁸

Unter diesen klaren Prämissen lief der Vorgang schließlich darauf hinaus, dass die Straßenbaukommission des Landgerichtsbezirks Oschatz in einem Schreiben des Finanzministeriums vom 30. April 1846 angewiesen wurde, die Angelegenheit weiter zu untersuchen, dabei auch die aus Rentamtsrechnungen *sich ergebende*

auch aus den Amtshauptmannschaften Oschatz und Grimma, aus der Zeit um 1910 vorhanden sind, konnten Verlauf und Benennung mehrerer alter Straßen genauer verfolgt werden, zumal die Chronisten seriöse Quellen (Flurbücher von 1838 und älter, Karten bzw. Atlanten von Öder, Schenk und Oberreit sowie die Meilenblätter) genutzt hatten.

⁵⁷ Die AH Grimma war seinerzeit u. a. für das Straßenwesen des Landgerichtsbezirks Oschatz zuständig.

⁵⁸ HStA Dresden, Loc. 32190, Nr. 4451 (1847–1852): *Procurator-Acten, die Differenz zwischen der Stadtgemeinde Dahlen* (wie Anm. 48), fol. 37 – Unterstreichung wie im Original.

*Beitragspflichtigkeit der Rittergüter zu Strehla zur Unterhaltung des ... Weges zu prüfen.*⁵⁹

Es ist aufschlussreich, die Argumente der verschiedenen Parteien im Einzelnen zu erfahren. In einer schon von Herzog angeführten Quelle ist wichtiger Schriftverkehr hierzu aus dem Zeitraum zwischen 1846 und 1865 zusammengestellt.⁶⁰ Bereits im ersten Schreiben, von der Amtshauptmannschaft Grimma am 12. Januar 1846 an die Königliche Kreisdirektion zu Leipzig gerichtet, werden wesentliche Gesichtspunkte des Konflikts sichtbar:

- Der Amtshauptmann von Welck bezieht eine zurückhaltende Position: Solange er, der Amtshauptmann, das Amt verwaltete, wäre die Straße keine fiskalische Straße gewesen, vielmehr *ein von den anstoßenden Communen zu unterhaltender Communicationsweg*.
- Der Rittergutsbesitzer Starke auf Canitz baut auf frühere Zustände, deutet aber Kompromissbereitschaft an: Die Straße sei früher fiskalisch gewesen und müsse vor einer eventuellen Überweisung (an die Gemeinden) in Stand gesetzt werden.
- Die Gemeinde Clanzschwitz ist kompromisslos in Bezug auf frühere Vorteilsnahme der Grundherren: Der Kammerherr Pflug wird von der Gemeinde vermöge des von demselben auf diese Straße früher erhobenen Geleits als unterhaltungspflichtig bezeichnet.
- Konsequenz: Herr von Welck gibt angesichts dieser Lage beim Chausseeinspektor eine technische Erörterung in Auftrag, außerdem weist er die Suche nach alten Rechnungen an, aus denen die behauptete fiskalische Qualität der Straße hervorgeht.

Das Ergebnis dieses Auftrags bietet für einen Kompromiss einen gewissen Spielraum, denn es heißt: *Aus den Rechnungen geht nun allerdings hervor, dass oft berührte Straße, wenigstens zum Theil, aus der Staatscasse ... unterhalten, dann aber auch von dem Rittergute Strehla ein Beitrag geleistet worden ist.*

In dieser Angelegenheit gab es weitere umfangreiche Verlautbarungen, so in einem Vortrag der Kreisdirektion Dresden an das Ministerium des Innern vom 5. März 1846, in dem darauf verwiesen wird, dass die Rittergüter Strehla, Görzig und Trebnitz ein Drittel der Unterhaltungskosten getragen haben – *anscheinend wegen der denselben zuständig gewesenen Gleitsbefugnisse*.⁶¹ Fiskus und Grundherren scheinen also schon seit langem ein Kostengleichgewicht erreicht und sich arrangiert zu haben.

Die „Beitragspflichtigkeit“ der Rittergutsbesitzer – der Pflugs – nachzuweisen, war Anliegen eines gutachterlichen Berichts des Königlichen Hofrats Friedrich Z.

⁵⁹ StA Leipzig, Rep. IX^b, Nr. 126, Amt Oschatz 235: *Acta, die Instandsetzung und Unterhaltung der von Strehla über den Dürrenberg führenden Straße betr., 1846–1857*, fol. 3 f.

⁶⁰ HStA Dresden, Loc. 34808, Oschatz No. 58, 1846: *Acta, die Differenz über Unterhaltung der alten Straße von Strehla nach Dahlen betr.* (wie Anm. 48), fol. 2-7.

⁶¹ Ebd., fol. 9.

vom 31. Januar 1847.⁶² Er erinnert an die Klage des Rats zu Oschatz aus dem Jahre 1567 über den Geleitsverlust, den die Stadt dadurch erlitten habe, dass die Strehlaer Grundherren den Handelswagen das Übersetzen über die Elbe ermöglicht hätten. Die landesherrliche Entscheidung vom 31. Dezember 1567 sei jedoch zugunsten von Oschatz ausgefallen; sie habe besagt, *daß die alte ordentliche Landstraße von den Händlern, Kauf- und Fuhrleuten mit 4 Pferden und darüber auf Oschatz genommen und gehalten und keine Beiwege gesucht werden sollen*. Gleichzeitig räumt der Gutachter aber ein, dass aus der Geleitsberechtigung der Pflugs ein Gewohnheitsrecht (eine Observanz) entstand, das dazu geführt habe, dass später (1684) *ausdrücklich oder stillschweigend der Weg über Strehla genehmigt* wurde – eine bemerkenswerte Aussage!

An mehreren Stellen des Gutachtens wird belegt, dass sich die Pflugs mit einem Kostenanteil von einem Drittel an der Unterhaltung der Straße beteiligten. Das Resümee des Hofrats lautet: *Die Verbindlichkeit der Rittergüter Strehla / Trebnitzer und Girtziger Antheil zur Gewährung eines Straßenbeitrags nach 1/3 zu Unterhaltung der durch ihre Fluren über den sogenannten dürren Berg nach Dahlen führenden Straße gründet sich nach den darüber angestellten Erörterungen auf eine mit Rücksicht auf die GleitsBerechtigung entstandene Observanz*.

Der Rechtsbeistand der Pflugs brachte scharfe Einwände gegen diese Argumentation vor, bestand doch für sie die Gefahr, dass auch künftig eine Kostenbeteiligung von ihnen verlangt würde. In einem Schreiben vom 2. August 1847 an die Königliche Straßenbaukommission zu Oschatz heißt es daher, dass der Rittergutsbesitzer bestreite, *daß eine Observanz, rechtlich begründet, bestanden habe oder besteht, wonach die Rittergüter Strehla ... zu der Gewährung eines Kostenbeitrags zu 1/3tel ... für die Unterhaltung der durch die Fluren über den Dürrenberg nach Dahlen führenden Straße verbunden wären*. Wenn sie etwas beigetragen hätten, dann *lediglich zu Erkaufung des Vortheils ... , der aus dem Bestehen einer fiscalischen Commercialstraße für den Waarenzug auf Leipzig über Strehla entstanden wäre*.⁶³

Die beiden Königlichen Ministerien befanden sich angesichts dieser vielschichtigen Angelegenheit in einer rechtlich schwierigen Situation. Zwar waren sie daran interessiert, die Unterhaltungspflicht für die alte Straße den Gemeinden zu übertragen, aber dies konnten sie nur, wenn sie sich mit ihrem Argument, dass es sich bei dem Streitobjekt nicht (mehr) um eine Kommerzialstraße handelt, überzeugend durchzusetzen vermochten.

Eine brauchbare Lösung zeigte sich in einem Kompromiss, nämlich in der Versetzung der Straße in die Klasse der „Communicationsstraßen“, wobei das Finanzministerium gleichzeitig die Instandsetzungskosten für eine bestimmte Strecke zu übernehmen bereit war. Eine Kommunikationsstraße in ländlichen Gebieten diene vor allem dem Verbinden zweier Orte und der Gewährleistung

⁶² Ebd., fol. 33-36.

⁶³ Ebd., fol. 45.

des normalen landwirtschaftlichen Verkehrs. Für eine solche Straße wurden keine fiskalischen Unterhaltungsgelder bewilligt. Die hier vorgesehene Versetzung – de facto eine Herabstufung – erforderte den Nachweis, dass die Straße nicht mehr für Zwecke des Handelsverkehrs benötigt wurde. Falls dieser Nachweis gelang, bestand die Gefahr, dass die Straße, sofern es für sie einen geeigneten Ersatzweg gab, auch von den Gemeinden nicht mehr zu unterhalten werden brauchte. Dann war sie dem Verfall preisgegeben. Eben dieses Schicksal schien der Salzstraße beschieden zu sein.

Noch aber war es nicht so weit. Um in der Sache voranzukommen, schaltete sich die Kreisdirektion Leipzig ein und gab der Straßenbaukommission Oschatz den Auftrag, einen ausführlichen schriftlichen Bericht über die Beschaffenheit der alten Straße Strehla – Dahlen – Wurzen, ihre Lage in den Gemeindefluren (Gemarkungen) und die Unterhaltungspflichten der einzelnen Gemeinden und Rittergüter anzufertigen. (Im Folgenden wird im Wesentlichen wiederum nur die Strecke Strehla – Dahlen betrachtet.) In diesem Zusammenhang waren von der Kommission zwei Fragen zu klären, die vor allem das besonders kritische Teilstück über den Dürrenberg/Liebschützer Berg betrafen:

1. Kann die Straße zwischen Strehla und Dahlen mit Rücksicht auf den Umstand, dass sie zwei Städte miteinander verbindet, zu einem Kommunikationsweg erklärt werden?
2. Kann das Wegstück über den Dürrenberg, falls es wegen Mangels an Verkehr sogar eingezogen würde, durch einen geeigneten Seitenweg („Ersatzweg“) problemlos ersetzt werden?

Auf welche Weise und mit welchem Ergebnis sich die Straßenbaukommission ihres Auftrags entledigte, lässt sich aus dem „Bericht der Straßenbau-Commission in Oschatz über die Herstellung des von Dahlen über den Dürrenberg nach Strehla führenden Weges“ vom 22. Mai 1848 gut erkennen.⁶⁴

Das nach erfülltem Dienstauftrag bemerkenswert prägnant formulierte Abschlussergebnis der Kommission, die es pflichtbewusst für zweckdienlich hielt, die betreffenden Wege selbst zu begehen, sei hier auszugsweise zitiert:

*Anlangend die erste Frage, so müssen wir es für ganz unbedenklich erachten, die von Strehla über den Dürrenberg nach Dahlen führende Straße für einen Communicationsweg zu erklären, denn dieser Wegetract ... hat durch den in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts erfolgten Bau der Leipzig-Dresdener Chaussee den sonst darauf bestandenen lebhaften Verkehr gänzlich verloren; schweres Fuhrwerk passiert denselben seitdem gar nicht mehr und der unmittelbare Verkehr, welcher zwischen den beiden Städten Dahlen und Strehla besteht, ist von einem so geringen Umfange, daß er die Beibehaltung einer Commercialstraße keineswegs als nothwendig erscheinen lässt.*⁶⁵

⁶⁴ Ebd., fol. 89-92.

⁶⁵ Ebd., fol. 89/90.

Nachdem von der Kommission hinsichtlich der zweiten Frage zunächst die schlechte Beschaffenheit des betreffenden Straßenstücks herausgestellt wurde, heißt es, dass es ebenfalls *unbedenklich* (erscheint), *den über den Dürrenberg führenden Weg einzuziehen und die Passanten auf den öfterwähnten Seitenweg, welcher durch die Dörfer Liebschütz und Klanzschwitz führt, zu verweisen.*⁶⁶ (In Karte 2 sind Anfangs- und Endpunkt des Seitenwegs durch (1) bzw. (2) markiert.)

Der Fiskus in Gestalt des Finanzministeriums zeigte sich im weiteren Verlauf kompromissfähig, denn die oberste Behörde fand sich bereit, letztmalig einen finanziellen Beitrag in dieser Angelegenheit zu leisten. Bereits in einer Stellungnahme vom 1. April 1847 wird realistisch resümiert: Da es nicht zwei fiskalische Straßen geben könne (die Salzstraße sowie die inzwischen erbaute Strehla-Oschatzer Chaussee), stünden einer weiteren Unterhaltung der (älteren) Straße bisher geltende Gesetze entgegen. Das Ministerium wolle aber die ursprüngliche fiskalische Natur dieser Straße nicht in Zweifel ziehen, denn sie sei eine Kommerzialstraße gewesen.⁶⁷

Aus dieser Einsicht erwächst das folgende abschließende Votum beider Ministerien, wiedergegeben in einem Schreiben der Königlichen Straßenbaukommission im Landgerichtsbezirk Oschatz vom 12. Oktober 1848:

*Die Königlichen Hohen Ministerien des Innern und der Finanzen haben im gegenseitigen Einverständniße beschloßen, die von Dahlen nach Strehla führende alte Straße in die Klasse der Kommunikationswege zu versetzen und den beteiligten Flurgemeinden und Adjacenten (Anliegern) zur künftigen Unterhaltung zu überweisen, vorher aber die gedachte Straße durch die Strehlaer und Leckwitzer Flur bis dahin, wo der Weg nach Klanzschwitz abgeht, aus fiskalischen Straßenbaufonds in Stand setzen zu lassen.*⁶⁸

In derselben Quelle wird vermerkt, dass die Pflugs – nicht gerade großzügig – in der Angelegenheit 50 Taler zu zahlen bereit waren. Am 10. und 13. November des gleichen Jahres setzten die Gemeindevertreter von Leckwitz, Clanzschwitz, Liebschütz, Laas und Klötitz ihre Unterschrift unter dieses bedeutsame Dokument.⁶⁹ Was also war zwischen 1846 und 1850 geschehen:

- Die ehemals bedeutende Kommerzialstraße Strehla–Dahlen, Teil der alten Ost-West-Fernhandelsstraße, wurde in die Klasse der Kommunikationswege herabgestuft.
- Das über den Liebschützer Berg führende Stück der Straße wurde stillgelegt und durch den Kommunikationsweg Leckwitz–Clanzschwitz–Liebschütz ersetzt.

⁶⁶ Ebd., fol. 91. Die schlechte Beschaffenheit des „über den Dürrenberg führenden Wegs“ war mehrfach Gegenstand damaliger Straßenzustandsberichte.

⁶⁷ Ebd., fol. 44.

⁶⁸ StA Leipzig, Rep. IX^b, Nr. 126, Amt Oschatz 235: *Acta, die Instandsetzung und Unterhaltung der von Strehla über den Dürrenberg führenden Straße betr., 1846–1857* (wie Anm. 59), fol. 101.

⁶⁹ Ebd., fol. 102.

- Die Instandsetzungskosten für das Stück zwischen Strehla und dem Abzweig des Ersatzwegs nach Clanzschwitz am Ortsausgang von Leckwitz trug letztendlich das Finanzministerium. Die Unterhaltungskosten für den gesamten neu festgesetzten Kommunikationsweg zwischen Strehla und Dahlen (auch für die Fortsetzung bis Wurzen) hatten künftig die anliegenden Stadt- und Dorfgemeinden sowie einige Rittergüter auf Grundlage der bestehenden Flurgrenzen zu tragen.

Damit war das Schicksal des etwa 16 km langen Teilstücks des nördlichen Zweigs der Hohen Straße zwischen Strehla und Dahlen endgültig besiegelt. Die Straßen zwischen den anliegenden Gemeinden dienten seitdem vorwiegend dem landwirtschaftlichen Verkehr. Das über den Höhenzug Liebschützerberg führende Relikt des traditionsreichen Handelsweges aber wurde im Laufe der folgenden Jahrzehnte zum größten Teil zu einem Feldweg. Einige Abschnitte des südlichen Zweigs hingegen, wie die Strecke Seerhausen – Oschatz, stiegen zu einer chausseierten Poststraße auf, die heute in der Bundesstraße B6 eine renommierte Nachfolgerin hat.

Das Schicksal der Hohen Straße im Oschatzer Land, ihr Bestehen und Vergehen, ist kein Einzelfall. Auch in anderen Gebieten sind viele altherwürdige Straßen im Laufe langer Zeiträume vergangen. Gleichwohl verbergen sich hinter ungezählten modernen Verkehrsverbindungen der Gegenwart oft jahrhundertealte Trassen, die – in zeitgemäßer Gestalt und Funktion – nach wie vor den anspruchsvollen Zwecken des Menschen dienen.



Abb. 3: Das Relikt der Hohen Straße/Salzstraße am Liebschützer Berg. Im Hintergrund der Collm bei Oschatz [Foto: Klaus Karl (2006)].