

Alte Handesstraßen in und um CAMBURG/ Saale

Es gibt Grund zu der Annahme, dass die offenbar großzügig angelegte Anlage der Camburg zwischen 900 und 1000 im Rahmen des damals geschaffenen Grenzschatzes gegen die Slawen entstanden ist. Die linksseitige Siedlung an der Saale, gegenüber welcher die Camburg errichtet wurde und welcher der ältere Teil der Stadt ist, lag an einer, offenbar für den Saaleübergang und den damaligen Handelsverkehr wichtigen Furt, deren Stelle entweder dort zu suchen sein wird, wo heute noch (1928) bei niedrigem Wasser an der Einmündung des Untergrabens der Mühle anstehendes Kalkstein, quer durch die Saale ziehend, sichtbar wird, und bei dem alten, an der Lederfabrik zur Saale führenden Fahrweg, das linksseitige Ufer erreicht oder gleich unterhalb der jetzigen Saalebrücke im Zuge von „Freitags Gässchen“. Diese Siedlung wird als Deckung der Furt und als Rastort – bei ungünstigem Wasserstand mussten die dahinziehenden Transporte sicherlich oft tagelang warten und untergebracht werden – wohl schon vor der Zeit Karls des Großen eine gewisse Bedeutung gehabt haben und auch bald mit einfachen Mitteln – Gräben und Wällen – befestigt worden sein. Aufgabe der gegenüber errichteten Camburg war es, gemeinsam mit den anderen längs der Saale stehenden Burgen, die Übergänge zu sichern, der Ausgangspunkt für feindwärts gerichtete Unternehmung.

Die Anlage der Burg ist heute nicht mehr zu erkennen. Nur auf dem südlichsten Punkt ragt eindrucksvoll der hohe, tadellos erhalten gebliebene Turm empor.

Die ursprüngliche Verkehrsweiser waren ohne Zweifel die Flussläufe, deren Auen in den Zeiten größerer Völkerbewegungen mit Vorliebe von wandernden Völkerscharen benutzt worden sind. Es ist nur natürlich, dass sich längs den Tälern größerer Flussläufe, zu denen wir auch die Saale rechnen dürfen, die Hauptverkehrsstraßen entwickelten. Camburg war der Kreuzpunkt zweier wichtiger Straßenzüge und zwar kam von Süden über Saalfeld, Jena, Dornburg, dort über die Saale gehend durch Camburg hindurch über Leislau nach Naumburg ziehend als Hauptverkehrsstraße die Alte Nürnberger Straße, einer der ältesten Verbindungswege zwischen Süd- und Norddeutschland. Quer dazu verlief die ebenfalls sehr viel befahrene Salzstraße von Sulza kommend, über Schmiedehausen durch Camburg nach dem damals vorhandenen Straßenkreuzpunkt Rauschwitz führend, wo die von Jena nach Gera ziehende Durchgangsstraße und die Alte Regensburger Handelsstraße erreicht wurden. Das Stück Wetzdorf – Rauschwitz bildete bereits ein Stück dieser von Hermsdorf kommenden Hauptstraße, welche über Thierschneck, Molau, Prießnitz, nach Heiligenkreuz führte, wo die Teilung einerseits über Freiroda durch das Saaleetal hindurch in Richtung auf den auf den linksseitigen Höhen verlaufenden Königsweg erfolgte, andernteils die Nürnbergerstraße nach Naumburg und Halle, bzw. Leipzig erreicht war. Unterwegs zweigte bereits in Molau eine direkte Straße nach Leipzig ab, welche ebenfalls kurz hinter Camburg durch einen Abzweig von der Nürnberger Straße zu erreichen war.

Ebenfalls nach Camburg mündete die von Schleusingen kommende, über Vierzehnheiligen, Eckolstedt führende, späterhin Weinstraße, ursprünglich jedoch Wendenstraße genannte alte Verkehrsader, welche sich im Mönchengosserstädter Flur in einen über Schmiedehausen, Lachstedt, Großheringen abwärts führenden Zweig teilte, wie auch von der vorhin bereits an erster Stelle genannten Nürnberger Straße nach dem Saaleübergang bei Dornburg ein Abzweig von Stednitz über Frauenprießnitz, Thierschneck, Aue, als direkte Verbindung unter Umgehung von Camburg nach Leipzig führte. Der Zustand dieses Weges war jedoch ein derartiger, dass er nur im Sommer benutzt werden konnte und also verhältnismäßig geringe Bedeutung gehabt hat. Er wurde im 18. Jahrhundert von durchgehenden Warenzügen nicht mehr benutzt.

In Camburg kreuzten sich also die Nürnberger Straße und die Salzstraße sowohl als auch die Wendenstraße.

Der Zustand aller dieser Hauptverkehrsstraßen ließ naturgemäß sehr zu wünschen übrig. Einige der großen Verbindungsstraßen, wie z.B. der Königsweg, wiesen bereits einen dem römischen Straßenwesen entnommenen Unterbau auf.

Wie trostlos der Zustand der Straßen oft gewesen sein muss, lässt ein Schreiben erkennen, dass der Naumburger Rat im August 1519 an den Edlen Herrn Hans Schenk zu Tautenburg richtete: „*Unser Bürger Anton Nussbaum zeigt uns an, wie er hie bevor, als er um merklicher Böse willen der Straßen, so durch Wetzdorf geht, dieselbigen bösen Wege umfahren und seinen Weg auf Poppendorf und fördern nach Prießnitz genommen von E. Gn. Untersassen, etzlichen Bauersmannen, wiewohl er niemands zu einigen Schaden allda gefahren, um eine wagenwinde gepfändt.*“ Es wird dann gebeten, ihm die Rückgabe dieses Pfandes auszuwirken.

Um jene Zeit, bis ins 17. Jahrhundert hinein, herrschte noch der Kärner mit seinem zweirädrigen Karren vor. In Thüringen war ein anderes Verkehrsmittel auch kaum möglich, weil die immer wieder an den Berghängen vorhandenen Hohlwege (Hohlen) so eng waren, dass zwei Zugtiere nicht gut nebeneinander her gehen konnten. Die Pferde wurden daher einzeln hintereinander gespannt, und der Kärner saß meistens auf dem Vorderpferd, weil zum Gehen neben dem Gefährt kaum Platz vorhanden war. Natürlich waren auch in derartigen Hohlwegen keine Ausweichstellen vorhanden, so dass der Führer das Herannahen des Gefährtes durch lautes Peitschenknallen ankündigte. Unter diesen Umständen ist es verständlich, wenn man, nachdem man nun einmal sich mit seinem Gespann zur Höhe hinauf gequält hatte, auch bestrebt war, möglichst oben zu bleiben. So zog beispielsweise schon im 15. Jahrhundert der Verkehr auf der Regensburger Straße an Camburg vorbei, zum Vorteil des Geleitshofs in Thierschneck.

Der Verkehr auf der Landstraße war im Mittelalter und darüber hinaus bis ins 18. Jahrhundert sehr unsicher, sodass zum Schutz der Reisenden und der Gütertransporte die Landesherren als Besitzer der durch ihr Gebiet führenden Straßen das Geleitwesen unterhielten. Es bestand in der Bereitstellung von Bewaffneten, zu Fuß und zu Pferde an bestimmten Straßenpunkten in den Geleithäusern, wo jeweils ein Geleitherr saß. Diesem unterstand die Einteilung der Transporte, die Zuteilung der Geleitmannschaften und die Erhebung der Abgaben, welche sich nach Zahl der geleiteten Reisenden, Wagen und Waren richtete. Dieses Geleit musste angenommen und bezahlt werden, auch wenn der Reisende gar keinen Wert darauf legte, so dass, um diese Abgabe zu sparen, die Reisenden oft verkürzende oder umgehende Nebenwege wählten, wodurch die Geleitsherren Einbuße an den Gebühren erlitten.

Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Bekanntmachung, welche 1541 der Kurfürst und die Herzöge von Sachsen wie folgt erließen:

Alle Untertanen ebenso aber auch, die „ihr gewerb und handtierung in und durch unsere Lande üben und sich der Straßen mit reisen, fahren und treiben gebrauchen“ sollten die Hohe Straße von Leipzig aus über Weißenfels, Eckersberge, Buttelsädt, Erfurd und Eisenach oder Creuzburg benutzen, da dies „die Rechte und über verwährte Zeit hergebrachte Landstraße“ nach Frankfurt und den Rhein gewesen sei. Alle, die diese Bekanntmachung übertreten und die Landstraße „umfahren“ würden, sollten künftig nicht nur jeden Anspruch auf fürstlichen Schutz verlieren, sondern auch Pferd und Wagen und „was sie eigens bey sich haben, fahren und treiben“, zugunsten des Landesfürsten verwirkt haben. Den Amtleuten wurde daher befohlen, fleißig Achtung zu geben und „vorberührte Straff gegen den uebertrettern unnachlessig fürzuwenden“.

Die Begleitung eines derartigen Warentransports bestand aus einer größeren Anzahl Bewaffneter. Da anno 1640 unter dem „Jenigen Musquetirern“ von Dornburg und Camburg, welche die Fuhrleute „convoyt“ Uneinigkeit entstanden und von den Camburgischen einer totgeschossen worden sei, „so hat sich darauff die fuhre gewendet und ist hernach von Dornburgk uff Steudnitz gekommen undt also (an) Camburgk und dem daselbst habenden Gleite vorbei gegangen, wodurch zwart die hiesige Gleits-intraden nunmehr in 33 Jharen sehr geschächet wurde, Trotzdem jedoch weilten dem im Amte Eisenbergk, Dörßnick (Thierschneck) habenden Geleit ein solcher Abgang zugewachsen, So hat daher die Fürstl. Herrschaft und zur Cammverordneten nichts weiteres disiderirn können undt ist dieß also biß dato bey solchem Zustande gelassen wurden.“ (Amtsbuch von Camburg aus dem Jahre 1674).

Demnach ist also ab 1640 wenigstens bis 1673, als Folge dieser Erschießung eines Camburger Musketiers, mindestens ein großer Teil des Verkehrs der Nürnberger Straße von Camburg abgelenkt worden.

Der Fuhrverkehr war naturgemäß ein besonders gesteigerter zur Zeit der Naumburger und Leipziger Messen. Es entstanden dann fliegende Schenken. Und noch heute ist die Erinnerung an eine solche bei Wichmar auf der „Kehre“ vorhanden, wo ein lustiges Tänzchen das Volk beisammen hielt...

Erst nach 1700 erschienen in den Karten die großen Handelsstraßen, auf denen sich der Fernverkehr mittels der schweren, mehrfach bespannten zwei- und vierrädrigen Planwagen unter dem Schutze des entsprechenden Geleites abspielte und von da ab konnten die Karten erst ihren eigentlichen Zweck erfüllen. Dass dieses Straßennetz immer besser ausgebaut wurde, und mit dem lebhafteren Verkehr auch die immer bessere Ausgestaltung der Karten durch Wiedergabe sonstiger, mehr dem Nahverkehr dienenden Straßen verbessert wurde, ist selbstverständlich.

Die Steigerung des Verkehrs war jedoch nicht zuletzt darauf zurück zu führen, dass die Sicherheit der Straßen eine zunehmend größere wurde, zunächst gebessert durch den ausgiebigen Schutz der Geleitszüge, dann aber auch durch die zunehmende politische Ordnung und durch Organisation der ländlichen Polizei...

Jeder Transport unterlag zunächst einer Kontrolle an den Stadttoren (Camburg hatte zwei: das Naumburger und das Jenaer Tor) und kostete Torzoll, dann eventuell Brückenzoll und schließlich Stadtzoll, das heißt, der Transport, der bis zur Stadtgrenze von dem „Geleit“ des nächsten Landesherrn begleitet worden war, ging zur Ratswaage, wo gewogen und versteuert wurde.

Die „Fürstl. Sächs. Geleitsordnung zu Camburg Anno 1724“ enthält viele wissenswerte Einzelheiten über Art und Umfang des damaligen Handels und Verkehrs. So wird zum Beispiele die Person eines Juden mit 7 Gulden am höchsten versteuert, gefolgt von einem Zentner Butter, der 6 Gulden kostete. Die üblichen Preise lagen zwischen 0,5 und 3 Gulden. Studentengut, wenn es als solches bescheinigt war, ließ man geleitsfrei passieren, wohl in der weisen Erkenntnis, dass bei vielen Studenten, zumal wenn das Semester zuende und es der Heimat zugeht, sowieso kein Bargeld vorhanden ist.

Mit einer besonders hohen Geleitsabgabe waren die Bräute bedacht. Hierbei genossen jedoch die Bräute, die aus dem Amte Eisenberg stammten und sich in einen innerhalb desselben liegenden Ort verheirateten, den Vorzug, dass sie keine Geleitsabgabe zu entrichten brauchten. *„Diejenigen aber, so von Einheimischen außerhalb desselbigen heyrathen oder von fremden vorüberfahren und – ziehen, sie heyrathen ins Amt oder nicht, solches geleite abzugeben, verbunden sind.“* Schließlich waren geleitsfrei: *„Reisende, Herrschafft. Bediente, Standes-Personen, Officire und Geistliche, wenn sie mit eigenen Pferden auf Kutschen und Caleschen durchpasieren“*, ferner die, *„so ihre Freunde besuchen oder auf Ehren-Tagen bey Hochzeiten, Gevatterschafften oder dergleichen erscheinen“*. Auch *„alles Dasjenige, was die von Adel von ihren Ritter- und anderen Gütern zu Marckte bringen, oder mit eigenen Bitt- oder Frohn-Pferden anführen lassen und alles was Geistliche von Pfarrgütern mit eigenen Pferden führen lassen als auch was zu Kirchen-, Pfarr- und Schulgebäuden nötig“* war von der Geleitsabgabe befreit, desgleichen Gegenstände, die zum alltäglichen Gebrauch des Amtsbereiches benötigt wurden.

Wer sich gegen die Bestimmungen verstieß, hatte erhebliche Strafen zu entrichten, nämlich den 24 fachen Betrag des unterschlagenen Geldes.

Hölzer schreibt bezüglich des Eintrittes des Herzogtums Meiningen in den Zollverband 1834: *„Es war allgemeiner Jubel, als am 1. Januar 1834 die äußeren Zeichen dieses veralteten und zwecklos gewordenen Instituts, die Gleitsäule mit ihren Tafeln verschwunden waren. Sie waren über Nacht unter den Hieben der Äxte gefallen.“*

Die wesentlich verbesserten Straßen ließen um 1800 den Verkehr der fahrenden Posten in immer gesteigertem Maße zu, als Beförderungsmittel für Personen und Güter (Karriolposten), während für die Beförderung der Briefe und Wertsachen die Postillione zu Pferde, die „Felleisenreuter“ ausführend tätig waren. Sie bildeten den Anfang postalischer Beförderung. Es kamen dann ein- bis zweispännige Kalleschen, die sogenannten „Diligencen“, die Briefe Pakete und Personen aufnahmen, gelbe Kutschen, die für unsere Gegend z.B. von Naumburg über Camburg nach Jena fuhren. Jeder größere Ort hatte seine Poststelle. Die sächsischen Herzogtümer und andere Fürstentümer, die etwa den vierten Teil Deutschlands ausmachten, hatten sich unter Übertragung der Erbmanthronlehen, der fürstlichen Turn und Taxischen Post angeschlossen. ...

Zweimal in der Woche hatte der Briefträger seine Touren zu begehen, er soll es sich manchmal dadurch leicht gemacht haben, dass er den zu den Wochenmärkten in die Stadt kommenden Landleuten die wenigen Postsachen einfach mitgab...

s. auch CAMBURGER Geleitsordnung von 1724

Weiterverwendung nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

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