

Erläuterungsbericht

zur

Diplomarbeit

Eine mittelalterliche Handelsstraße und die Möglichkeiten ihrer Aneignung

Bearbeiter: cand. ing. Torsten Lieberenz 1/89/D

Betreuer: Prof. Dr. - Ing. Hartmut Wenzel

Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar

- Universität -

Fakultät Architektur, Stadt- und Regionalplanung

Lehrstuhl für Entwerfen und Ländliches Bauen

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort
1	Grundlagen
1.1	Die Straße
1.1.1	Das Straßenwesen
1.1.1.1	Die Entwicklung der Straße
1.1.1.2	Straßenrecht
1.1.1.3	Handel und Wandel auf der Straße
1.1.2	Die Jahreszeiten
1.1.3	Reit-, Zug- und Lasttiere
1.1.4	Einrichtungen an der Straße - Quellen der Straßenforschung
1.1.4.1	Verkehrstechnische Einrichtungen
1.1.4.2	Einrichtung zur Erhebung von Straßenabgaben
1.1.4.3	Einrichtungen im Dienste der Straßenbenutzer
1.1.4.4	Burgen, Warten, Gerichtsstätten und kirchliche Einrichtungen
1.2	Das Dorf
2	Spurensuche
2.1	Die Via Regia in historischen Quellen
2.2	Der Verlauf der Straße zwischen Erfurt und Nermsdorf
3	Perspektiven
3.1	Der Paradigmenwechsel
3.1.1	Die Straße und das Reisen in der Industriegesellschaft
3.1.2	Das Dorf in der Industriegesellschaft

- 3.2 Szenarien für eine tourische Erschließung der Via Regia und der an ihr liegenden Siedlungen**
- 3.3 Die Gestaltung von Orten an der Via Regia im Spannungsfeld zwischen Siedlung und Straße**
- 3.3 Die Wasserburg in Ollendorf - Möglichkeiten für das Entstehen einer kommunikativen Mitte der Via Regia
Erläuterung der Planung**
- 4 Denkmalliste**
- Blattverzeichnis**
- Quellennachweis**
- Literaturverzeichnis**
- Kartenverzeichnis**
- Eidesstattliche Erklärung**

Vorwort

Das Ziel der vorliegenden Arbeit zur Via Regia war nicht die Dokumentation einer übergreifenden Gesamtschau auf der Basis wissenschaftlicher Einzeluntersuchungen und detaillierter Feldforschungen sondern die in weiten Teilen erstmalige Untersuchung eines Abschnittes der alten Handelsstraße unter Nutzung aller zur Verfügung gestandenen Quellen. Das vorliegende Ergebnis soll Aufmerksamkeit erwecken für das in vielen Bereichen bisher wenig erforschte Feld der Geschichte der alten Handels- und Heerstraßen insbesondere der Geschichte der Via Regia im Mittelthüringer Raum und einen Einblick geben in die Fülle der noch vorhandenen und zu systematisierenden Einzelinformationen. Die Arbeit ist so in vielen Bereichen unvollständig und ausschnittshaft und könnte in diesem Sinne als Einstieg für weiterführende Untersuchungen genutzt werden.

Für die freundliche Unterstützung der Feldforschung danke ich den Mitarbeitern der Gemeindeämter und besonders Herrn Bley in Kerpsleben, Herrn Friese in Großmölsen, Herrn Ellinger in Ollendorf und Familie Schirmeister in Nermsdorf.

1 Grundlagen

1.1 Die Straße¹⁾

1.1.1 Das Straßenwesen

1.1.1.1 Entwicklung der Straßen

Solange sich die Menschen nur auf ihren eigenen Beinen bewegten, konnten sie praktisch gehen, wohin sie wollten. In Wäldern und im Dickicht benutzten sie die Pfade der Tiere, um schneller vorwärts zu kommen. Mit der Erfindung von Rad und Wagen änderte sich die Situation, nun mußten Wege geschaffen werden, um mit dem Wagen auch fahren zu können. So bauten die Chinesen schon 4.000 Jahre v. Chr. ausreichend breite und feste Wege, in Ägypten und Babylonien waren die Hauptstraßen sogar gepflastert.

Hervorragende Straßenbauer waren vor allem die Römer. Noch heute führen sprichwörtlich alle Wege nach Rom. Vom goldenen Meilenstein auf dem Forum Romanum gingen in der Blütezeit des Römischen Reiches etwa 5.000 Kilometer Straßen aus, über ein vergleichbares Straßennetz verfügten europäische Staaten erst seit dem Ende des 18. Jahrhunderts.

Wie die Römerstraßen im Idealfall aussahen, beschreibt Plutarch: Gaius Gracchus war beim Straßenbau auf Nutzen, Schönheit und Bequemlichkeit bedacht, „In schnurgeraden Linien durchliefen die Straßen das Gelände, sie wurden mit behauenen Steinen gepflastert oder mit Sandaufschüttungen bedeckt, die dann festgestampft wurden. Vertiefungen wurden ausgefüllt; wo Gießbäche oder Schluchten das Gelände durchschnitten, baute man Brücken, und da man beide Ufer gleichmäßig erhöhte, gewann die ganze Anlage ein ebenmäßiges, erfreuliches Aussehen.“ Meilensteine markierten die Strecke; Trittsteine in geringerem Abstand auf beiden Seiten der Straße gesetzt, erleichterten den Reitern das Aufsteigen ohne fremde Hilfe.

Diese Straßen kompensierten die geringe Zahl der Truppen, konnten doch die Vorteile der inneren Linie ausgenutzt werden: schnell war eine Legion vom Rhein an Donau oder Euphrat verlegt. Für den Zivilverkehr waren diese Straßen nicht gebaut; für Wagen und Zugtiere waren sie auch deshalb weniger geeignet, weil ihre Oberfläche bei Feuchtigkeit schlüpfrig wurde, die Zugtiere leicht ausglitten und die unbeschlagenen Hufe der Tiere sich schnell abnutzten. Ein weiterer Nachteil zeigte sich während der Völkerwanderung: Waren die Grenzbefestigungen erst einmal genommen, so luden die Straßen die Eindringlinge zu schnellem Vormarsch ins Innere des Reiches ein. Als Einfallsschneisen möglicher Feinde ließ man die Römerstraßen daher in der Spätantike in Grenzgebieten vielfach verfallen oder benutzte sie als Steinbrüche. Gutshöfe wurden weit von ihnen entfernt angelegt und durch ein neu entstehendes Wegenetz miteinander verbunden. Da mit der Straße das Land vermessen worden war, dienten die Römerstraßen oft als Grenze.

In den frühmittelalterlichen Reichen herrschte ein Desinteresse am Straßenbau. Erst mit der Zeit setzte sich die Erkenntnis durch, daß Güteraustausch in gesitteter Form langfristig mehr Gewinn verspricht als Raub und Eroberung. Krieger, Missionare und mit Luxusgütern handelnde Fernkaufleute kamen zu Beginn mit schmalen Wegen aus.

Dieser Zustand blieb jedoch nicht erhalten. Aus zeitweiliger verwaltungsmäßiger Übertragung königlicher Rechte an geistliche und weltliche Herren entwickelten sich Ansprüche dieser Gruppen auf die Nutznießung der ihnen anvertrauten Rechte. Wenn unter Friedrich I. (Barbarossa) 1158 der Grundsatz ausgesprochen wurde, daß die öffentlichen Wege und die Zölle Regalien seien und daß nur der König Leistungen fordern dürfe, so zeigt sich darin zwar der Wille des Herrschers, seine Rechte zu wahren; in der Notwendigkeit einer solchen Willensäußerung aber spiegelt sich gleichzeitig der Umstand, daß diese Rechte dem König streitig gemacht wurden.

Zu Beginn des 13. Jahrhunderts wurden durch Friedrich II. die wichtigsten Regalien in die Hände der geistlichen und weltlichen Fürsten gelegt. Dadurch wurde die territoriale Hoheit über das Straßenwesen rechtlich begründet und in der Folgezeit nach und nach durchgesetzt. Zoll, Geleit und auch Straßenzwang waren ursprünglich als Mittel zur Förderung des Straßenwesens und des Verkehrs gedacht. Wer Zoll erhob, hatte die Pflicht, mit dem eingenommenen Geld die Straßen und Brücken instandzuhalten. Dies blieb mehr und mehr unbeachtet; die Zölle dienten den Zollherren als Einnahmequelle, für die keine Gegenleistung erbracht wurde.

Wie die Könige die Zölle den Fürsten verliehen hatten, um diese für sich zu gewinnen, so statteten die Fürsten nunmehr mit Zollprivilegien Untergebene aus, denen sie verpflichtet waren oder denen sie sich erkenntlich zeigen wollten, oder sie befreiten manche Personengruppe vom Zoll. Ähnlicher Mißbrauch geschah mit den Geleitgeldern. Sie sollten ursprünglich demjenigen, der es wünschte, die Möglichkeit bieten, sich durch bewaffnetes Geleit vor Überfällen und sonstiger Unbill auf der Straße schützen zu lassen. Diese Einrichtung artete zu einem Zwang aus, wobei gleichzeitig der gewährte Schutz abnahm, statt der Stellung von Bewaffneten Geleitbriefe ausgehändigt wurden, die lediglich einen Entschädigungsanspruch bei Beraubung enthielten, aber keinen tatsächlichen Schutz darstellten. Damit der Straßenbenutzer angesichts solcher Belastungen nicht auf andere Wege ausweicht, wurde Straßenzwang ausgeübt: es durften nur die vorgeschriebenen Straßen benutzt werden. Auch diese Maßnahme war einer durchaus verkehrsförderlichen Überlegung entsprungen, nämlich derjenigen, daß der Straßenbesitzer für seine Ausgaben zur Erhaltung und zum Ausbau der Straße durch regen Verkehr und damit durch ersprießliche Einnahmen entschädigt würde. Im Laufe der Zeit wurde jedoch die Geldeinnahme alleiniger Zweck des Straßenzwangs; der Wegebau trat zurück, was wiederum dazu führte, daß die noch nicht so ausgefahrenen Nebenwege aufgesucht wurden auch ungeachtet des landesherrlichen Verbots

.Im Gegensatz zu dem Landesherrn hatten die Städte ein Interesse an guten Wegen, weshalb sie sich immer mehr auch um die Wege weit außerhalb der Stadttore kümmerten. Erst mit dem Aufkommen staatlicher Fürsorge für die Wegeeinrichtung seit dem 17. Jahrhundert wurden den Gemeinden Baumaterialien frei geliefert oder gelegentlich auch Geldhilfen gewährt, was zu einer deutlichen Verbesserung der Wege und Wegeeinrichtungen führte.

1.1.1.3 Handel und Wandel auf der Straße

„Du fliehst aus deiner Heimat, kennst deine Kinder nicht, verläßt deine Frau; alles, was wirklich unentbehrlich ist, hast du vergessen. Du begehrt um hinzu zu erwerben, erwirbst um wieder zu verlieren, verlierst, um dich zu grämen.“

Petrus Damiani 1057

Innerhalb dieses instabilen Verbindungsnetzes haben die Wege noch häufiger ihren Verlauf geändert als Flüsse; es reichte schon, daß ein neuer Zoll erhoben oder eine Brücke gebaut wurde. Über Bäche war für Fußgänger bestenfalls ein Balken gelegt, sonst durchwatete man sie, wie auch die Furten der Flüsse. Die alten Handelsstraßen waren im eigentlichen Sinne nicht gebaut, sie waren Naturwege, durch häufige Benutzung festgetreten und festgefahren, im Laufe der Zeit von den schlimmsten Hindernissen geräumt und ausgebessert. Da sie eines festen Unterbaus entbehrten, mußte der Verkehr umso mehr auf die natürlichen Verhältnisse achten. Auch Raubwesen, Kriege, hohe Zölle oder geschlossene Grenzen bestimmten den Verlauf. Im Gebirge wurden Höhen bevorzugt, wo das Wasser gut ablaufen und der Weg schnell trocken konnte. Die breiten Talsohlen, im frühen Mittelalter wegen der dichten Bewaldung auf den Höhen oft aufgesucht, wurden später gemieden, da sie feucht waren und im Überschwemmungsgebiet der Flüsse lagen. Wichtig für den Verlauf im Flachland war die Bodenbeschaffenheit. Lehmig kiesiger Boden gab gute Fahrbahnen; Löß- und Lehmböden weichten bei Regen und im Winter auf. Zur Überwindung der Flüsse wurden im Hochmittelalter zunehmend Brücken gebaut. Das Geld kam aus Stiftungen, Testamenten oder wurde durch Ablass zusammengetragen. Neben der Aussicht auf Profit durch den Brückenzoll, gaben mancherorts auch das Gebot der Nächstenliebe oder Verteidigungsplanungen den Anlaß zur Errichtung von Brücken.

1.1.1.2 Straßenrecht

Die Ansätze einer mittelalterlichen Straßenverkehrsordnung sind im Sachsenspiegel des Eike von Reggow aus der Zeit um 1225 überliefert.

Hier heißt es im zweiten Buch, Artikel 59, § 3:

„Des Königs Straße soll sein so breit, daß ein Wagen dem anderen ausweichen kann. Der leere Wagen soll ausweichen dem geladenen und der minder beladene dem schweren. Der Reiter weiche dem Wagen aus und der Fußgänger dem Reiter. Sind sie aber auf einem enge Wege oder auf einer Brücke und verfolgt man einen Reiter oder Fußgänger, so soll der Wagen stillstehen, bis sie vorübergekommen sind. Welcher Wagen zuerst auf die Brücke kommt, der soll zuerst hinüber gehen, er sei leer oder beladen.“

Grundsätzlich unterschied das Mittelalter zwischen öffentlichen Wegen, die dem Durchgangsverkehr gedient haben und Lokalwegen, wozu auch die Wege und Straßen innerhalb der Ortschaften gezählt haben. Die öffentlichen Straße wurden mit *via* oder *strata regia* oder „Königsstraße“, die „Kaiserliche Straße“, „des heiligen Reiches freie Straße“, die „Heerstraße“ und auch mit die *strata communis* oder „Landstraße“ bezeichnet.

In der Bezeichnung *via regia* kommt zum Ausdruck, daß die Straße Eigentum des Königs gewesen ist. Mittels des Königsbanns konnte der Herrscher den Untertanen Pflichten zum Straßen- und Brückenbau auferlegen; er gewährte aber mit seinem Friedensbann auch allen Schutz, die auf der „Königsstraße“ zogen und erhob dafür Zölle und Geleitsgelder. Frevel auf der Königsstraße wurde härter als solcher auf anderen Wegen geahndet. Nur auf der Königsstraße durfte der Fremde verkehren, weil ihn auf den Wegen der Markgenossenschaft des Königs Schutz nicht erreichte.

„Einem Händler wird es kaum gelingen, sich von Verfehlungen frei zu halten. Viele sind in Sünde geraten, weil sie auf Gewinn aus waren. Wer reich werden will, nimmt es nicht so genau. Zwischen zwei Steinen kann man einen Pflock eintreiben, zwischen Kauf und Verkauf schleicht sich das Unrecht ein.“

Jesus Sirach 26²⁹ – 27²

Das Wort „handeln“ bedeutet heute noch Güter bewegen und um etwas feilschen. Die Spanne zwischen Einkauf und Verkauf bestimmt den Gewinn des Händlers, diesen Unterschied möglichst groß zu halten, ist sein ganzes Trachten, an ihm mißt er die Art des Transportes und den Transportweg in Abhängigkeit zur aufgewendeten Zeit. Der Gewinn entscheidet, was zu welcher Zeit wohin, womit und für wen transportiert wird. Der Händler bringt Angebot und Nachfrage zusammen und wird so zum Grundstein für eine funktionierende Marktwirtschaft. Entscheidend ist nicht die Art des Produktes, seine Qualität, sondern der Profit, den es dem Händler einbringt. Ändert sich die Nachfrage, verändert er sein Angebot, das Nachsehen hat der Erzeuger. Die Trennung von Erzeugung und Verkauf und die aufkommende Geldwirtschaft führten zum Entstehen einer blühenden Marktwirtschaft im Hochmittelalter. Der Händler und das Geld erwiesen sich als ideale Mittler zwischen Erzeuger und Verbraucher.

Im Frühmittelalter lag der Schwerpunkt des Fernhandels im Mittelmeerraum und in Frankreich. Seit dem 8. Jahrhundert bahnten europäische Kaufleute - und hier als erste die Friesen - immer weitere Handelsbeziehungen an. Die Fernhändler waren der kirchlichen und weltlichen Oberschicht nicht nur als Lieferanten begehrter Luxusgüter willkommen. Sie kannten fremde Länder und Sprachen und konnten so wertvolle Informationen über möglich Feinde und Verbündete geben. Deshalb wurden Kaufleute von den Herrschern privilegiert, von Abgaben befreit und unter besonderen Schutz gestellt. Dies wiederum weckte die Begehrlichkeit der Unterprivilegierten, die nun für sich dieselben oder noch weitergehende Konzessionen forderten; was ursprünglich das Privileg eines Standes gewesen war, weitete sich im Laufe der Jahrhunderte zum Recht aller Bürger aus.

Das Leben auf der Straße wurde durch drei Faktoren bestimmt: dem völlig unzulänglichen Zustand der Straßen, der Unsicherheit auf ihnen und den übermäßigen Abgabenforderungen der Straßenherren. Die Landesherrn waren daran interessiert, die Reisenden lange auf ihrem Territorium zu halten, damit diese möglichst viele Leistungen in Anspruch nehmen mußten. Auch die Anwohner hatten an einem guten Zustand der Straßen wenig Interesse. Jeder umgekippte Wagen, jede gebrochene Achse brachten den Wirtsleuten, Schmieden und Stellmachern gute Einnahmen. Stürzte ein Wagen um, so konnte es passieren, daß der Grundherr das Grundruhrrecht anwandte und alle Waren beschlagnahmte, die den Boden berührt hatten. Die Kaufleute waren deshalb auf Selbsthilfe angewiesen und schlossen sich zu Fuhrmannsgilden und Hansen zusammen.

Bis ins Hochmittelalter bildeten hochwertige Güter die wichtigsten Gegenstände des Fernhandels: Edelmetalle, Schmuck, Seidenwaren, Pelze, Edelsteine, Bernstein, Weihrauch, Gewürze und Sklaven. Diese ließen sich auch auf schlecht ausgebauten Straßen transportieren. Seit den Kreuzzügen wurden weitere Kreise als Abnehmer von Luxusgütern erschlossen. Außerdem wollten die Händler ihre Frachtkapazitäten auf der Hin- und Rückreise nutzen, so daß auch die Ausfuhr von Gütern zunahm. In immer größeren Mengen wurden Waren des täglichen Bedarfs, Getreide, Wein, Fisch und Salz gehandelt.

Je mehr Güter in den Handel aufgenommen wurden, je größer und schwerer diese Güter wurden, desto wichtiger wurden Wege und Verkehrsmittel. So kümmerte man sich seit dem Spätmittelalter vermehrt um den Ausbau der Straßen und die Entwicklung besserer Gefährte. Seit dem 10. Jahrhundert setzten sich das Pferd und der Esel zunehmend als Saumtier durch. Damit wurde eine Erhöhung der Tragfähigkeit und eine Beschleunigung des Transportes erreicht. Die Zunahme des Handels- und des Reiseverkehrs brachte eine Vielzahl von Streitigkeiten mit sich. Konflikträchtig waren Monopole, Embargos, exterritoriale Gebilde und die Forderung von Abgaben. Kaufleute gaben sich als Pilger aus, um von Zöllen und Abgaben befreit zu sein, Mönche schmuggelten in ihren Wanderstöcken versteckt Eier des Seidenspinners aus China nach Byzanz.

Die Kirche hatte zu allen Zeiten ein gespanntes Verhältnis zum Reisen. Einerseits warnte sie vor den Gefahren auf den Wegen, andererseits schickte sie Millionen von Menschen in die Fremde. Synoden konnten Tausende von Menschen mobilisieren, die spätmittelalterlichen Reformkonzilien von Konstanz und Basel waren die größten mittelalterlichen Kongresse. Wenn es um die Mission ging, wenn Bischöfe oder Kirchen zu weihen, Christen zu firmen oder Bücher zu holen waren, stellte die Amtskirche die Beschwerden der Reise hinten an.

Mit Festen und Feiertagen bestimmte das Christentum den Lauf des Jahres. Es überzog Europa mit einem Netz von Kirchen und Klöstern. Hier konnte sich der Reisende wie zu Hause fühlen, wenn er die Worte der lateinischen Messe hörte. Große Bedeutung für das Reisen der Menschen im Mittelalter hatten die Wallfahrten. Die Verehrung gemeinsamer Heiliger z. B. der Apostel oder des hl. Nikolaus verbanden die östliche und westliche Kirche auch nach dem Schisma von 1054. Wallfahrten der Christen ins Heilige Land, nach Rom, Santiago, Canterbury, Einsiedeln setzten Massen in Bewegung und schufen ein Gemeinschaftsgefühl über alle sonstigen Grenzen hinweg.

Zwei Jacobspilger unterwegs.

Aus einem Pilgerführer

Leipzig 1521

Könige und Fürsten waren die ersten, die längere Reisen unternahmen. Sie führten dabei oft große Gefolge mit sich. Das einfache Volk, ob Pilger oder Soldat, ging meist zu Fuß. Seit dem 10. Jahrhundert entsteht ein neues Botenwesen zur Nachrichtenübermittlung. Die Tradition des staatlichen Botendienstes im Abendland war mit dem Untergang des Römischen Reiches verkümmert. Die mittelalterliche Nachrichtenübermittlung wurde von Botendiensten kirchlicher, gewerblicher und gelehrter Vereinigungen, ebenso der Landesherren und vor allem der Städte durchgeführt. Jede große Handelsgesellschaft war auf ein funktionierendes Botensystem angewiesen, das die Verbindung zwischen der Zentrale und den Filialen sicherte. Für die Studenten der Universitäten war der Kontakt mit ihren Familien wegen der notwendigen Geldüberweisungen lebensnotwendig. Eine überragende Stellung im Nachrichtenwesen nahm die Kirche ein. Die zunehmende Zentralisierung des Papsttums erforderte den Aufbau eines schnellen und engmaschigen Botenwesens. So wurde Rom im Spätmittelalter die bestinformierte Stadt der Christenheit, hier sammelte man über tausende Kanäle Nachrichten, die erarbeitet und gezielt wieder in Umlauf gebracht wurden.

Als Boten selbst kamen fast ausschließlich Männer zum Einsatz. Sie mußten schnell, zuverlässig, belastbar und gewandt im Umgang mit Fremden und deren Sprache sein. Sie sollten es ihrem Auftraggeber recht machen, ohne es mit dem Empfänger zu verderben; sie sollten durch angemessenes Auftreten (z. B. durch Geschenke) den Inhalt der Botschaft fördern. Boten sollten auf ihrem Weg durch das fremde Land soviel Information wie irgend möglich sammeln und sich trotzdem nicht der Spionage verdächtig machen. Der Bote durfte mit einer Belohnung für die gute, er mußte mit einer Rüge oder Schlimmerem für eine schlechte Nachricht rechnen. Botendienste waren teuer; von einem schlecht behandelten Leibeigenen waren Treue und Selbstverleugnung nicht zu erwarten, so erhielten Boten eine Vielzahl von Privilegien. Erst 1516 richtete Franz von Taxus die erste Postverbindung zwischen Wien und Brüssel ein. Sie war jedem, nicht nur einer bestimmten Personengruppe zugänglich.

Der Verkehr mittels der Gesandten, die Handlungsreisenden und die Pilger, die zentrale Macht Roms und die Grenzen überschreitende Verbreitung von Klöstern und ihrer Orden haben entscheidend dazu beigetragen, Länder und Völker miteinander bekanntzumachen. All dies brachte Kunde von fernen Ländern und trug dazu bei, daß Europa sich eher dem Fremden öffnete als andere Kulturen.

1.1.2 Die Jahreszeiten

Mit dem Erwachen der Natur nach dem Winterschlaf setzte auch die Reisetätigkeit der Kaufleute, Pilger, Krieger und Boten wieder ein. Die Tage werden länger und wärmer, der Schnee schmilzt auf den Feldern und die Reittiere finden frisches Futter. So wurde das Fränkische Heer zu einem Märzfeld einberufen, solange es vorwiegend aus Fußsoldaten bestand. Seit 455 erging das Aufgebot zu einem Maifeld, da große Teile des Heeres nun beritten waren und längere Reisen zum Sammelplatz erst antreten konnten, wenn die Pferde ausreichend Nahrung fanden. Das Messejahr begann mit der Frühjahrsmesse.

Die ungepflasterten nur wenig befestigten Wege waren zu Beginn des Frühjahrs besonders schwer passierbar, wenn sie tagsüber zeitweilig auftauten und Mensch, Reittier oder Wagen tief einsinken ließen. Andererseits warteten die Bewohner der Siedlungen, die über den Winter oft monatelang von der Umwelt abgeschnitten waren, sehnsüchtig auf die ersten Kaufleute und waren bereit, für die begehrten Waren höhere Preise zu bezahlen. Dem risikobereiten Kaufmann winkte so der größere Gewinn, wenn er zu einer Zeit aufbrach, da die trägeren oder vorsichtigeren Konkurrenten aus Furcht vor Frost, Hochwasser und unzureichender Nahrung für Mensch und Tier noch daheim blieben.

Die wiedererwachende Reisetätigkeit manifestierte sich auch in einer Vielzahl von Festen im späten Frühjahr bzw. im Frühsommer. Händler, Gaukler und Musikanten zogen von Stadt zu Stadt. Synoden und Versammlungen wurden jetzt einberufen.

Die günstigste Reisezeit war der Sommer. Die Tage sind lang, die Preise für Nahrung auf den Märkten sanken und wem das Geld für die Herberge fehlte, der konnte unter freiem Himmel übernachten. Die Wege waren trocken und fest, die Pässe schneefrei und die Flüsse berechenbar. Eine längere Mittagspause an einem schattigen Platz brachte Erholung für Tiere und Menschen und ließ die Mittags-

hitze, besonders in südlichen Gegenden, überstehen. Eine Plage konnten die Mücken werden, die zu tausenden aus den Sümpfen in den Flußtälern und Ebenen aufstiegen.

Die Vorteile des Sommers für Landreisende zogen sich bis in den späten Herbst hinein. Zur Zeit der Ernte und der Weinlese waren viele Menschen unterwegs, was die Sicherheit auf den Wegen erhöhte. Auf den Messen und Märkten deckten sich die Bewohner der Städte und Dörfer aus dem Erlös durch Handwerk und Ernte mit den notwendigen Waren für die lange Zeit des Winters ein. Die Natur bot überreiches Angebot an Reiseproviant wie Nüsse, Bucheckern und wilde Beeren.

Spätestens im November brach der Winter herein. Der Regen weichte die Wege auf und ließ die Flüsse anschwellen. Mit Schneesturm und Frost mußte gerechnet werden. Wer jetzt noch über längere Entfernungen unterwegs war, mußte schon einen sehr wichtigen Grund haben, um solcherlei Gefahren auf sich zu nehmen. Wohlhabende Reisende, die noch weit vom Ziel entfernt waren, bezogen jetzt ihr Winterquartier. Beim Durchwaten der kalten Flüsse drohten Mensch und Reittier lebensgefährliche Erkältungen. Viele Siedlungen waren im Winter von der Außenwelt abgeschnitten. Alles, was bestimmte Formen des Reisens im Winter unmöglich machte, begünstigte andere Formen für denjenigen, der sich mit Kleidung und Gerät angemessen auszurüsten wußte. Versumpfte Niederungen und große Flüsse, die im Sommer schwer zu passieren waren und so einen idealen Schutz boten, wurden zu leicht begehbaren Eisflächen, beliebt bei Herrschern und Heerführern. So setzten die Vandalen im Winter 406 über den zugefrorenen Rhein. Der Frost befestigte die im Herbst noch aufgeweichten Wege, der Schnee glich Unebenheiten aus, so daß selbst schwere Bauholzwagen mühelos vorankamen. Besonders die Bewohner Nord- und Osteuropas haben viel nützliches Gerät entwickelt, um die Vorteile von Frost und Schnee zu nutzen. Mit Skiern, Schneeschuhen, Schlittschuhen und Schlitten konnte man über die von der Schneedecke verwischten Grundstücksgrenzen querfeldein ziehen, ohne daß darunterliegende Saaten geschädigt wurden. Im Winter war leicht Jagd auf das ungeschützte Wild, aber auch auf Menschen zu machen. Durch Verbrennen von Behausung und Vorräten waren sie ihren Verfolgern schutzlos ausgeliefert.

1.1.3 Reit- Zug- und Lasttiere

Den Reisenden standen im Mittelalter Reit- und Zugtiere für unterschiedliche Aufgaben und Klimate zur Verfügung.

Der aus Arabien und Nordafrika stammende Esel wurde schon im vierten vorchristlichen Jahrhundert gezähmt. Er verfügt über eine im Gebirge erworbene Trittsicherheit und Genügsamkeit, läßt sich leicht besteigen und kann um die 150 Kilogramm tragen. Der Einzug Jesu in Jerusalem auf einer Eselin machte den Esel beliebt bei Menschen, die mit der Nachfolge Jesu ernstmachen wollten.

Das Pferd, schneller und stärker als der Esel, wurde wohl als letztes der wichtigen Zug- und Lasttiere, spätestens Ende des 3. Jahrtausend vor Christus domestiziert. Es ist besonders geeignet als Reit-

als Reit- und Zugtier und kann mit richtigem Geschirre mehr als 1.000 kg ziehen. Als Packtier trägt es etwa 170 kg. Das Pferd der germanischen Frühzeit war kleiner als das Pferd heute (130 - 160 cm hoch). Die im 6. Jahrhundert aus dem lateinischen entlehnte Bezeichnung „Pferd“ leitet sich von „Paraveredus“, Postpferd ab. Im Mittelalter waren kräftige und schnelle Schlachtrosse wichtige Rüstungsgüter, ihre Ausfuhr in Länder potentieller Feinde wurde wiederholt verboten.

Das Pferd hat einen rascheren Tritt als Esel und Ochse, so daß Reisende und Güter schneller transportiert werden konnten. Außerdem war es so möglich, daß verderbliche Güter wie Fisch und Gemüse) aus einem weiteren Umkreis in die Städte transportiert werden konnten, die auch auf Grund der besseren Versorgung seit dem Hochmittelalter rasch wuchsen.

Andererseits blieb das Pferd bis in die Neuzeit bevorzugtes luxuriöses Reittier und als solches ein Statussymbol, was z. B. die Dominikaner dazu bewog, 1228 in ihren Konstitutionen anzuordnen, daß „unsere Brüder“ weder Pferde noch eigene Wagen, noch fremde Pferde in ihren Häusern unterstellen sollen. Gegen das Pferd sprach andererseits, daß es einen ernsthaften Nahrungskonkurrenten für den Menschen darstellte.

Interessant ist die Frage, wie die Frauen geritten sind, da eine Frau sich nicht mit gespreizten Schenkeln in der Öffentlichkeit zeigen durfte. Andererseits waren Pferd und Esel aus dem Damensitz nur schwer zu lenken. Ob das Pferd immer bereit war, solch ein holzverstärktes Monstrum zu tragen, und überhaupt immer ein Damensitz vorhanden war, ist zu bezweifeln, so dass hier die Sicherheit wohl vor der Schicklichkeit rangierte.

Maultier und Maulesel sind robuste Lasttiere. Das größere und stärkere Maultier ist kräftig wie das Pferd und dabei so genügsam, geduldig und widerstandsfähig gegen Krankheiten wie der Esel. Besonders wenn es unter großen Lasten auf schwierigen Pfaden im unwegsamen Bergland marschiert, ist es dem Pferd überlegen.

Das Kamel wurde von den Arabern mit nach Spanien und Sizilien gebracht, auch kam es im merowingischen Gallien zum Einsatz, ist aber außer als Exot in Europa nie recht heimisch geworden, vom Elefanten ganz zu schweigen.

Der Ochse war im Mittelalter das meist verbreitete Zugtier für Wagen und landwirtschaftliches Gerät. Die damals im Vergleich zum heutigen Rindvieh wesentlich kleineren und schwächeren Tiere waren, meist paarweise hintereinander angeschirrt, leicht zu führen und zu überwachen, gingen aber deutlich langsamer und waren weit weniger ausdauernd als Pferde, so daß auf längeren Wegen Löhne und Nahrung für die Treiber sowie Futter für das Vieh stark zubuche schlugen.

Auch Träger - vielleicht Kriegsgefangene oder Sklaven - gehörten zu den (wenn auch unfreiwilligen) Reisenden im Mittelalter. Nach Zollverordnungen zu urteilen, trug ein Mensch gelegentlich ein Viertel der Last, die man einem Packpferd aufbürdete.

Außerdem nutzte man notfalls auch Ziegen und Schafe als Lasttiere, diese wurden z. B. auf Kreuzzügen ohnehin als lebendige Fleischreserve mitgeführt und nach und nach geschlachtet, wobei sich der Ertrag abhängig von den Strapazen der Reise verminderte.

1.1.4 Einrichtungen an der Straße - Quellen der Straßenforschung

Verschiedene Einrichtungen des Reiches, der Territorialherren, Städte, Gemeinden und Grundherren standen direkt oder indirekt mit den Handelstraßen in Beziehung, so daß ihr Nachweis mehr oder weniger die Bestätigung für das Vorhandensein einer Durchgangsstraße am betreffenden Platze gibt.

1.1.4.1 Verkehrstechnische Einrichtungen: Brücken, Fähren, Dämme

Brücken gab es im Mittelalter in nur geringer Zahl, wo es sie gab, hatten sie überregionale Funktion und dienten dem Fernverkehr.

1.1.4.2 Einrichtungen zur Erhebung von Straßenabgaben

Die wichtigsten Abgaben = Zölle waren das Geleit-, das Wege-, Brücken- oder Dammgeld oder auch das Fährgeld.

1.1.4.3 Einrichtungen im Dienste der Straßenbenutzer

In vielen Kulturen spielte das Gebot der Gastfreundschaft eine grundlegende und selbstverständliche Rolle im Miteinander der Menschen.

Neben der spontanen, unentgeltlichen Aufnahme von Fremden hat es im Laufe der Geschichte mehr oder weniger „organisierte„ Formen der Gastlichkeit gegeben: Beherbergung von Glaubensgenossen, Recht der Obrigkeit auf herrschaftliche Gastung, kommerzielle Gastung. Zahlreiche Stellen im Neuen Testament gebieten den Menschen, Fremde aufzunehmen und sich um Unglückliche zu kümmern. („Wer euch aufnimmt, nimmt mich auf“ Mt. 10⁴⁰) Diese Gebote blieben nicht toter Buchstabe, sondern wurden den Menschen in Wort und Bild immer wieder nahegelegt. Die Gastung in Klöstern und Einsiedeleien war für Reisende besonders in siedlungsleeren Räumen wichtig. Der Klosterplan von St. Gallen (um 820) weist mehrere Einrichtungen zur Unterbringung und Bewirtung von Reisenden auf. So ein Haus für vornehme Gäste mit eigener Latrine und eine Herberge für Pilger und Arme, jeweils mit eigener Küche und Brauerei. Weiterhin findet sich eine Wohnung für fremde Ordensbrüder. Unterkunft, Verpflegung und Betreuung richtete sich nach dem Rang der Gäste. Eine gesunde wirtschaftliche Grundlage war die Voraussetzung dafür, daß die Klöster die ihnen zugewiesene Aufgabe erfüllen konnten, im Armen, im Pilger, Christus selber aufzunehmen. Ähnliches gilt für die Hospitäler, die wie die Siechenhäuser meist vor den Toren der Städte an den Durchgangsstraßen lagen. Wie unscharf lange Zeit die Terminologie ist, zeigt der Bedeutungsumfang des Wortes „Hospitium“: Haus, Zwangsgastung, Unterkunft, vermietetes Zimmer.

Seit dem 12. Jahrhundert wird das Spital zur karitativen Einrichtung im weitesten Sinne. Die Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben verdankten die Spitäler oft Spenden und testamentarischen Verfügungen. Dem gesunden Reisenden bescherte die Unterkunft in einem Haus, das auch der Pflege von Kranken diente, Vor- und Nachteile. Er durfte hier eher mit Beköstigung rechnen, dafür drohte ihm Ansteckung. Auf seiner Weiterreise trug er vielleicht Krankheitskeime in bislang noch nicht verseuchte Orte weiter. Langfristig begünstigte das Kommen und Gehen der Reisenden jedoch die Immunisierung der europäischen Bevölkerung gegen viele Krankheiten.

Obwohl Europa von Klöstern übersät war, obwohl seit dem Hochmittelalter zahlreiche Spitäler eigens für reisende Pilger gegründet worden sind, dürfe die private Gastfreundschaft noch zugenommen haben. Das Spektrum mittelalterlicher Gastfreundschaft reichte so von der Gratisubernachtung und -bewirtung in einem Kloster oder Hospiz, bei einem Pfarrer oder einer Witwe, bei einem Bauern im Stroh, auf einem gerade noch warmen Backofen, bis zur Bereitschaft, den Fremden für Unterkunft und Verpflegung eine paar Tage in der Ernte arbeiten zu lassen und ihm zum Abschied einen „Zehrpfenning“ oder eine unbezahlbare Empfehlung an Freunde und Bekannte mit auf den Weg zu geben.

Im Mittelalter gab es wie heutzutage Herbergen und Gasthäuser der verschiedensten Art. Vom einfachen Bett, das die Hausbewohner in der Kammer zu den übrigen stellten und wo der Reisende sein Essen selbst zubereiten mußte bis hin zu Gasthäusern, die dem Reisenden, seinem Gefolge und den Reittieren allen erwünschten Komfort boten, reichte das Angebot. Selbst in den großen Gasthäusern mit Back-, Schlacht- oder Brauhaus, mit Ställen und Logierschuppen gab es hauptsächlich Gemeinschaftsräume, oft mit großen Betten für mehrere Personen. Da man nackt schlief, konnte man sich gegenseitig wärmen. Kommerzielle Gasthäuser fanden sich vorzugsweise in Städten, Marktflecken oder größeren Orten. Sie waren auf regelmäßige Kundschaft angewiesen und dienten als Vergnügungsstätten, als Versammlungsorte für die Bevölkerung der Umgebung, und mancher Vertrag wurde hier geschlossen. Mit der Zunahme des Reiseverkehrs kam es zu einer Differenzierung der Wirtshuser. Die Wirtshausnamen waren sehr international. Der Reisende konnte in Deutschland in der „Krone“ in Frankreich in der „Couronne“ absteigen. Namen wie „Zum Sternen“ und „Zum Rappen“ finden sich nördlich und südlich der Alpen. Wirtshausnamen wie „Zum Löwen“, „Zum Adler“ können auf das Wappentier der Herrschenden verweisen. Im Hause „Zum Rad“ mögen Fuhrleute besonders willkommen gewesen sein.

1.1.4.4 Burgen, Warten, Gerichts- und Richtstatten, kirchliche Einrichtungen

Burgen und Warten entstanden oft zur Sicherung der Straßen, ebenso können Straengerichte und Richtstatten den alten Straßenverlauf erhellen helfen. Kirchenbesitz aus dem frühem und hohen Mittelalter - aus einer Zeit also, als die siedlungs- und verkehrsmäßige Erschließung des Landes noch nicht abgeschlossen war - könnte auch Hinweis geben auf das nötige Vorhandensein einer wichtigen Verkehrsstraße. Die Patrozinien der Kapellen und Kirchen sind ein weiterer möglicher Hinweis auf alte Verkehrswege, der wichtigste ist hier St. Jacobus als Schutzheiliger der Pilger und Reisenden.

1.2 Das Dorf

Die ländlichen Siedlungen entwickelten sich in historisch konkreten Abhängigkeitsstrukturen als baulich-räumlicher Ausdruck der jeweiligen territorial herrschenden Ordnungsprinzipien. In ihrer Gestalt versinnbildlichen sie den jeweiligen Entwicklungsstand der Produktivkräfte und der Produktionsverhältnisse innerhalb einer ganzheitlich in der Bewirtschaftung des Landes gegründeten Lebensweise. Die Gestalt des Dorfes - von der Art der Anlage von Flur und Siedlung bis hin zum kleinsten Detail - ist somit zuallererst Ausdruck des aus der Geisteshaltung der Gestaltenden erwachsenden Wollens in-

nerhalb der historisch und territorial gegebenen Möglichkeiten. Das Dorf widerspiegelt so auf allen Ebenen die Ganzheit der Beziehungen der Bewohner untereinander zu ihrer Umwelt und kann nur aus diesem seinem Wesen heraus verstanden werden.

Diese Einheit von Wesen und Erscheinung hat die Gestalt der ländlichen Siedlungen begründet und „das Dorf“ hervorgebracht.

Nützlichkeit im Gebrauch, Schönheit in der Gestalt und Vernunft in der Konstruktion sind die Grundfesten allen baulich-handwerklichen Tuns. Grundlage allen Bauens ist die Anwendung organischer Systeme. Diese Systeme sind qualitativ dadurch gekennzeichnet, daß die Verknüpfung der einzelnen Elemente auf allen Ebenen so erfolgt, daß bei Erneuerung defekter Teile das Ganze immer wieder seine ursprüngliche Qualität erreicht. Dies bedingt die ausschließliche Verwendung heimischer Baurohstoffe und die bewusste Bewirtschaftung der Holzbestände.

Der rechtzeitig ausgewechselte Dachziegel macht das Ziegeldach wieder voll funktionsfähig, das Loch in der Plastikfolie auf dem Flachdach kann nur geflickt werden, um in zwei Jahren wieder aufzubrechen ...

Diese Systeme ermöglichen weiterhin bedarfsgerechte bauliche, selbst ausführbare, Veränderungen von Grundrissen, Öffnungen, Kaminen etc. und fügen sich somit organisch in die Entwicklung der Lebens- und Produktionsverhältnisse des Dorfes ein.

Die verwendeten Baustoffe spiegeln in der Ehrfurcht ihrer Behandlung bei der Wahl des Einsatzortes die jeweils für sie aufgewendete Arbeitsleistung wider. Die einzelnen Bauaufgaben werden so durch typische Konstruktion und Materialien zu Bautypen (Scheune, Stall, Wohnhaus, Pflaumendörre). Die Baustoffe sind konstruktiv organisch verknüpft, d. h. ihren natürlichen Eigenschaften entsprechend, zusammengefügt.

Alle genutzten Bausysteme und -materialien genügen einem historisch und territorial bedingt vorherrschenden Typus. Typus ist etwas anderes als Norm: Typus läßt sich vergleichen mit einer Pflanze, die sich den Gesetzen ihrer Gestaltung folgend, Örtlichkeit und Klima anpaßt; Norm ist das in eine Form gestanzte Fabrikaerzeugnis von maschineller Gleichheit.

So ist das Dorf als Ausdruck des Gestaltungswillens seiner Baumeister ein angenehmes Zusammenspiel der Anmut natürlicher Baustoffe und einer ganzheitlich handwerklichen Ausführung der Konstruktion. Im Umgang mit den Elementen der Natur zeigt sich die notwendig vernünftige Lebensweise der Dorfbewohner deutlich. Wasser bedeutete Leben und mußte in einem Zustand erhalten werden, der diese seine Funktion ermöglichte. Das war eine Notwendigkeit, die den Spielraum der Dorfgemeinschaft im Umgang mit Wasser begrenzte. Im ständigen Bestreben, ihren Lebensraum zu vergrößern, haben naturgemäß machthabende und unerfahrene Menschen oft versucht, diese Grenze zu verschieben und sich das Leben durch einen unachtsameren Umgang mit dem kühlen Naß zu erleichtern. Das Resultat waren Dürren, Krankheiten, Streit mit dem Nachbardorf oder es kamen einfach keine Lachse mehr den Bach hinauf, und ein leichtverdientes Mittagmahl und eine willkommene Abwechslung des Speisenplanes fielen aus. In diesem Moment war die Vernunft des Einzelnen gefragt, ob er Ursache und Wirkung im Zusammenhang sehen konnte und eine Rücknahme der Grenzverschiebung veranlaßte.

auch wenn nicht jeder Dorfbewohner von sich aus vernünftig gehandelt hat, müssen die, welche die Macht hatten die Verschiebung der Grenze rückgängig zu machen oder solches zu veranlassen, die

Kausalität ihres Tuns immer wieder erkannt haben, sonst wäre die Gemeinschaft schnell zugrunde gegangen.

Den einen, dessen Haus zum dritten Male und nun mit ihm abgebrannt ist, weil er nicht begriffen hat, daß sein falsch gebauter Kamin den Funkenflug verursachte und der wegen seiner einsamen Lage keine Dorfgemeinschaft um sich hatte, die ihn schon nach dem ersten Brand gezwungen hätte, den Kamin aus gemeinschaftlichem Interesse richtig zu bauen, gab es allemal, was Seuchen, Hungersnöte, Dorfbrände, eingestürzte Gebäude oder Kriege belegen, aber er war nicht bestimmend, sonst wäre die Siedlung gleich Schilda in der zweiten oder dritten Generation ausgestorben.

Erst gegen Ende des letzten Jahrhunderts wurde diese Grenze durch das Bohren tiefer Brunnen, die Anlage von Vorratsbecken und durch den Bau eines Netzes von Transportwegen entscheidend verschoben. Fortan konnten Gülle, Dreck, später Chemikalien eingeleitet werden, ohne daß es sich direkt auf die Verursacher auswirkte. Der Anruf an die Vernunft tönt dafür heute um so lauter, da ganze Kreisläufe zu versagen drohen, nur die Fähigkeit zum Hören ist verlorengegangen.

Das Dorf versinnbildlicht den höchsten Grad der Prägung von Naturraum durch die Lebensweise der Menschen auf dem Land. Jedes Element der Siedlung hat sich über Generationen in seiner Gestalt aus seiner Sinnhaftigkeit heraus gebildet und ist so in seiner konkreten Existenz mehrfach bestimmt. Analog des am Beispiel von Wasser aufgezeigten notwendig vernünftigen Umganges mit den Elementen der Natur ist jedes Stück Wald, jede Hecke, jeder Baum oder jeder Tümpel der Ausdruck der Nutzbarmachung einer Vielzahl von erkannten Zusammenhängen in der Natur durch den Menschen. Wenn die Holzwirtschaft nicht vor- und nachhaltig gedacht worden wäre, hätte es bald kein Holz mehr gegeben. Wären die Hecken auf den Fluren im Sinne eines Landgewinnes abgeholzt worden, hätte die Bodenerosion den kurzzeitigen Mehrertrag schnell negiert.

Zum gewachsenen Dorf in bewegter oder flacher Landschaft gehören vor allem Baum und Strauch. Höfe ohne Bäume und Sträucher sind schutzlos Wind, Sonne und Kälte preisgegeben. Die hochstämmigen Bäume an den Zufahrtsstraßen bringen vielfältigen Nutzen, wie Holzgewinn oder Wind- und Sonnenschutz. Die Obstbäume an den Feldwegen sind über dies noch Bienenweide und Nahrungsquelle. Die heute überall zunehmende Verwilderung von Streuobstwiesen, Feldern, Bachläufen oder Waldstücken verwandelt das Bild der Kulturlandschaft im Sinne der Industriegesellschaft. Die genutzten Flächen werden mit Technik, Chemie und Genmanipulation ständig ertragsintensiver bewirtschaftet, was andererseits zur zwangsweisen Stilllegung immer größerer Flächen führt. Die über Jahrhunderte herausgebildete Ausgewogenheit innerhalb der Mensch - Naturbeziehungen ist so seit der Separation verlorengegangen. Extreme sind Ausdruck der neuen ökonomischen Lebensweise. Totale Ausbeutung, Desinteresse oder totaler Schutz sind an die Stelle der einstigen Ausgeglichenheit der Beziehungen getreten.

2. Spurensuche

2.1 Die Via Regia in historischen Quellen

Die lateinischen Quellen benutzen für die Straße die Worte strata oder via. Der Zusatz zu strata oder via zeigt an, ob es sich mehr um eine größere Verkehrsverbindung oder nur um einen kleinen Weg

gehandelt hat. Via regia, die Königsstraße, taucht in vielen Quellen im deutschen Gebiet auf. Die Zeichnung zeigt die (mindestens ursprüngliche) Gerichtsbarkeit des Königs oder Kaisers über die Straße an. Sie war Eigentum des Königs, stand unter dem Königsbann. Die Ost-West Verbindung über Erfurt und Leipzig wurde in einem Vertrag des Thüringer Markgrafen mit dem Bischof von Meißen vom 22. Mai 1252 als „via regia Lusatiae“ bezeichnet. Weitere schriftliche Quellen für diese Bezeichnung konnten nicht aufgefunden werden. Der Begriff via regia, später Hohe- oder Königsstraße, ist in einer Vielzahl von Literatur verwendet, aber nirgends durch entsprechende Quellenangaben nachvollziehbar gemacht. Hier liegen sicher noch Möglichkeiten der Vertiefung.

2.2 Der Verlauf der Straße zwischen Erfurt und Nernsdorf

Der Verlauf der Straße durch Erfurt zwischen dem äußeren Brühler Tor und dem äußeren Krämpfertor ist über die Jahrhunderte sicher nicht eindeutig auszumachen. Zu unterschiedlich waren die Beweggründe für die Reise. Ging der Kaufmann zuerst in die Futtergasse zum Pferdefütterer, so zog es den Pilger vielleicht auf direktem Wege zu den Fleischbänken, wo er sich mit dem Metzger über den Besitzerwechsel eines saftigen Stückes Schinken einig wurde. Der direkte Verlauf führte durch das äußere Brühler Tor (seit 1615) über die Brühler Straße vorbei an der Martinikirche durch das innere Brühler Tor, am Fuße des Domberges über den Straßenmarkt „An den Geraden“ zum Domplatz mit dem Markt. Von hier verlief die Via Regia durch die Marktstraße an der Allerheiligenkirche vorbei zum Fischmarkt, passierte das Rathaus und führte an der Benedictkirche und der Stiftsmühle vorbei über die Krämerbrücke und gelangte durch die Wenigemarktskirche zum Wenigemarkt. Weiter ging der Verlauf durch die heutige Meienbergstraße vorbei an der Kaufmannskirche und verließ die Stadt in Richtung Leipzig durch das innere und äußere Krämpfertor. Die der folgenden Seite abgebildeten zeitgenössischen Darstellungen zeigen weder am Domplatz noch Fischmarkt Spuren von Reisenden, Wagen oder Zugtieren, vielleicht weil teilweise besondere Begebenheiten dargestellt sind.

Einen Eindruck von der Kulisse des alten Erfurt entlang der Straße gibt noch heute die Krämerbrücke, deren Vorhandensein sich zumindest seit dem Jahr 1117²⁾, in dem sie durch Blitzschlag abbrannte, nachweisen läßt. Im 12. und 13. Jahrhundert brannte die hölzerne Brücke mindestens sechsmal nieder. Um 1250 ist von einem Steinbau die Rede. Zu dieser Zeit hatten sich schon Kleinhändler mit ihren Verkaufstischen und Krambuden auf der Brücke niedergelassen. Sie war ein begehrter Platz, zogen doch die fremden Kauf- und Fuhrleute hier vorbei, die man in einen Handel verwickeln konnte.

Andererseits mußten die Durchreisenden am Brückenaufgang ihre Waren vor dem Zoll ausbreiten. Die Erfurter Krämer begutachteten diese in aller Ruhe, ließen sich zum Kauf ermuntern, boten wiederum ihre Artikel an. Jenseits der beiden Brückentore gab es deshalb auch zwei Marktplätze. Hinzu kam noch das Stapelrecht, das Erfurt erhielt und das die fremden Kaufleute zwang, all ihre Waren eine Zeitlang, zumeist 3 Tage, in der Stadt zum Kauf anzubieten. 1472 vernichtete ein Großfeuer unter anderem die Aufbauten der Brücke. Die Krämer mußten sie verlassen. 14 Jahre nach dem Brand bot die Brücke ein verändertes Bild: 62 bewohnbare Häuschen drängten sich nun wenige Meter über dem Fluß aneinander. Bis ins 18. Jahrhundert nahm ihre Zahl durch Brände und Umbauten auf 38 Häuser ab. Zu dieser Zeit war die Brücke von einer Krämer- zu einer Handwerkerbrücke geworden. Diesen Charakter hat sie bis heute bewahrt.

Vom ehemaligen inneren Krämpfertor stadtauswärts hält der heutige Straßename „Leipziger Straße“ die Erinnerung an den Verlauf der alten Handels- und Heerstraße wach. Nördlich der Straße, außerhalb des älteren Mauerrings gelegen, steht auf dem Gelände der ehemaligen Krämpfervorstadt das 1547 erbaute sog. Herrenhaus des großen Hospitals von Erfurt. Die Erstgründung des Hospitals geht auf das Jahr 1395 zurück. Das jetzige Steinhaus hatte die Funktion eines Verwaltungshauses mit Spitalmeisterwohnung und großen Vorratskammern. Ab 1882, mit dem Bau des jetzigen städtischen Krankenhauses vor dem Andreastor, verlor das Hospital seine Bedeutung und dient heute als Museum.

Ein altes Steinkreuz³⁾ an der Straße am Wilhelm Döll Platz ist seit 1556 nachgewiesen. An der Stelle des jetzigen Standortes befand sich die Erfurter Richtstätte „Rabenstein“. Zwischen Ringelberg und Galgenberg verläßt die Straße das bebaute Stadtgebiet. Am Fuße des Ringelberges stand noch 1967 eine alte Chausseegeldstelle. Der Marienhof und die Marienhofsiedlung bilden die Grenze zu Kerspleben. Bis 1871 verlief hier die Grenze zwischen dem Königreich Preußen und dem Großherzogtum Weimar, ein alter Grenzstein mit den Initialen KP . GW ist überliefert aber nicht mehr erhalten. Der Marienhof selbst ist ein unfertiges Spekulationsobjekt aus der Nazi-Zeit. Der Erbauer erhoffte sich den Bau einer geplanten Autobahn, wozu es aber nicht gekommen ist.

Von hier an bis nach Nermsdorf konnte der Verlauf der alten Straße anhand der Flurkarten der Jahre 1834 - 1883 aus dem Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar für diese Zeit fast vollständig rekonstruiert werden. Einzig in der Flurkarte von Ottmannshausen, die nach der Separation entstand, fehlt ein kurzes Stück des alten Verlaufes.

Die häufig auftretenden Flurnamen „An der Straße“, „Über der Straße“, „Über und an der Straße“, „Unter der Straße“ aber auch vereinzelt auftretende Flurnamen wie „An den Straßenstücken“, „Am Straßberge“ kennzeichnen zuverlässig einen alten Hauptverkehrsweg. Die Straße selbst wird als „Militärstraße“, „Die Heerstraße“, die „Militärstraße von Erfurt“, die „Militärstraße nach Buttstedt“, die alte Landstraße und „Straße von Erfurt“ bezeichnet. Die Bezeichnung „Die Nermsdorfer Straße“ bringt jedoch nur noch regionale Bedeutung zum Ausdruck. In den Flurkarten von Buttstedt ist die Straße teilweise schon als Wiese und mit Bäumen bestanden dargestellt. Hier hatte sie ihre Bedeutung 1850 schon verloren.

Im Gegensatz zum Verlauf in den Flurkarten zeigt die „Karte des ehemaligen Erfurtischen Gebietes“, die die Situation Ende des 15. Jahrhunderts darstellt (siehe Karte Nr. 1), einen Verlauf der „Hohen oder Königsstraße“ in welchem Töttleben nicht tangiert wird.

Zwischen Ollendorf und Buttstedt verläuft die Straße nur über Buttstedt, Berstedt und Schwerstedt. In der „Karte des Kurfürstentums Weimar“ aus dem Jahre 1797 (siehe Karte Nr. 2) sind sowohl der Verlauf über Stedten nach Buttstedt als auch der Verlauf über Ballstedt, Berstedt und Schwerstedt nach Buttstedt dargestellt, wobei hier letztere als „Leipziger Straße“ bezeichnet wird. Luise Gerbing⁴⁾ (Bl. Nr. 1) gibt einen Verlauf über Töttleben und Ballstedt an, läßt die Straße aber Ollendorf nicht tangieren. Dieser Verlauf ist aufgrund der Quellenlage zu Ollendorf sehr unwahrscheinlich. Im Text sind auch keine Quellenangaben für einen solchen Verlauf angeführt, so daß hieraus

keine Anhaltspunkte für einen möglichen historischen Verlauf nördlich von Ollendorf abgeleitet werden können.

Die Bestandsaufnahme der noch erhaltenen und von mir in Erfahrung gebrachten Spuren der alten Straße ist im wesentlichen auf den Blättern 3 bis 6 dokumentiert.

Nach kurzer Zeit erreicht der von Erfurt kommende Kaufmann mit seinem Wagen das stattliche Dorf Kerspleben, dessen wehrhafter Kirchturm schon von weitem zu sehen ist. Die Straße tangierte die Siedlung im Nordwesten. Der große Dorfplatz mit dem Teich war durch eine Insula mit je einem Dorf-tor am oberen und unteren Ende von der Straße getrennt. Ein 1184 erwähnter und im Dorfgrundriß noch heute sichtbarer Sedeshof mit einer 1197 nach dem Brand neu geweihten Johanniskapelle be-fand sich im Besitz des Frauenklosters Ictershausen. Hierbei könnte es sich um sehr alten kirchli-chen Besitz handeln, der wiederum auf eine wichtige Mittelalterliche Straße hindeutet.

Zwei Gasthöfe und eine Schmiede standen dem Reisenden an der Straße zur Verfügung. Der größere Gasthof, der „Löwe“ mit Ausspanne war für die wohlhabenderen Reisenden gedacht. Der einfache Mann übernachtete in der „Sonne“ am Friedhofsaustritt. Die Fuhrwerke wurden gegenüber auf der großen Angerwiese abgestellt. Hier stand seit Beginn des 18. Jh. auch die Schmiede, die aus der Scheune des Löwen entstand. Die großen teilweise barocken Wohngebäude am Dorfplatz zeugen noch heute vom Wohlstand der einstigen Bewohner, der gewiß auch aus der Nähe zu Erfurt herrührte, wie der Hof des Gastwirtes des Löwen Johann Michael Junge aus dem Jahre 1764 zeigt. Im Inneren des Hofes ist der gepflasterte Göpel erhalten. Das ebenfalls stattliche Gemeindebackhaus belieferte die Gasthöfe mit dem nötigen Gebäck. Kerspleben ist hauptsächlich für Reisende in Richtung Erfurt zum Rastplatz gewählt worden. Wer spät ankam und keine Aussicht mehr hatte, die Stadt vor Einbruch der Dunkelheit und vor dem Schließen der Stadttore zu erreichen, konnte hier übernachten. In unsicheren Zeiten konnten von hier Erkundigungen über die Lage in der Stadt, über Gefahren oder Preise eingeholt und wenn nötig die Weiterreise um einige Tage verschoben oder die Stadt umgangen werden.

Vielleicht versuchten die Wirte der Gasthöfe auch durch besondere Angebote, die Reisenden vor den Toren der Stadt zum Übernachten zu bewegen. Der von Erfurt kommende Kaufmann wird den Ort je-doch rechts liegen lassen, der Tag ist ja noch jung und bis Buttstedt will er heute noch gelangen. Über die auffällige Brücke hat er schon bei seiner letzten Reise geschimpft, an der Chausseegeldstel-le in Kerspleben erfährt er aber, daß ein Neubau schon geplant sei. Die Sonne steigt und er gelangt nach Töttleben, das er diesmal links liegen läßt. Die Straße tangierte das Dorf im Süden hinter Scheu-nengürtel und Gärten. Hier stand nur ein Gasthof ohne Ausspanne zur Bewirtung der Reisenden of-fen. Auch hier gab es Brot aus dem eigenen Backhaus und Bier aus dem eigenen Brauhaus. Am Dorfaustritt gönnt der Kaufmann sich und seinen zwei Pferden einen kräftigen Schluck kühlen Was-sers aus dem an der Straße gelegenen Dorfbrunnen. An der Wegkreuzung mit der Vieselbacher Straße wundert er sich über das Steinkreuz³⁾, das ihm das letzte Mal gar nicht aufgefallen war, ob-gleich es schon da gestanden haben muß. In einem Bogen wich die Straße den Feuchtwiesen vor Großmölsen aus, überquerte die Gramme über eine Brücke und tangierte das Dorf an der südöstli-

chen Ecke. Hier begrüßt der Gasthof „Zum halben Mond“ den vorbeiziehenden Kaufmann. Die Siedlung selbst war durch zwei Dorftore abgeschlossen und hatte neben Back- und Brauhaus auch eine eigene Wassermühle mit zwei Rädern. In jüngerer Zeit stand dem Reisenden auch eine Schmiede gleich neben dem Gasthof mit Ausspanne zur Verfügung.

Hinter Großmölsen querte die Straße eine Anhöhe, der Weg hatte sich über die Jahrhunderte tief eingegraben. Die leichte Steigung hinauf nach Ollendorf kostet die Pferde einige Kraft. Aber in Ollendorf angelangt, ist die halbe Tagesstrecke zurückgelegt und nachdem unser Kaufmann seine Pferde gefüttert, getränkt und sich selbst gestärkt hat, ist es Zeit für das wohlverdiente und für die Pferde notwendige Mittagsschläfchen auf der Wiese gegenüber dem Gasthof. In Ollendorf standen dem Reisenden mindestens 2 Gasthöfe, die Kapelle St. Jacobus und eine Schmiede zu Diensten. Ein stattlicher Ausspannhof ist heute noch erhalten. Selbst unser nur kurzer Rundgang durch das Gebäude und den Hof ließ eine Vielzahl bauhistorischer Spuren erkennen, die auf eine systematische Erforschung warten. So steht mitten im Dachgeschoß ein einseitig verputzter Fachwerkgiebel, der die rechte Haushälfte als den älteren Gebäudeteil erkennen läßt. Die Wasserburg und das Gericht waren vom Landesherren als Lehen an einen seiner Vasallen vergeben worden, der mit einer Mannschaft neben der Gewährung des Geleites auch polizeiliche Aufgaben wahrgenommen hat. Das landgräfliche Vogteigericht, das dreimal jährlich wahrscheinlich auf dem Anger stattfand, schlichtete Streitigkeiten der Dorfbewohner und der Straßenbenutzer, deren Zahl zu keiner Zeit gering war.

Der Gastwirt war als Heimbürge selbst Mitglied des Gerichtes, wie ein alter Grabstein dies für 1785 belegt, und hatte so die nötige Autorität, um alltägliche Händel im Gasthaus zu beenden. Ein Gemeindebackhaus und ein Brauhaus dienten auch hier zur Versorgung der Dorfbewohner und der Reisenden. In der Zwischenzeit haben die Pferde unseren Kaufmann schnaubend geweckt. Er steckt sich noch ein ofenfrisches Stück Brot zur Wegzehrung ein und bricht zur Weiterfahrt in Richtung Buttstedt auf.

Hinter Ollendorf steigt die Straße etwas an und verläuft dann in etwa gleicher Höhe leicht schwungvoll am Fuße des Ettersberges entlang bis nach Stedten. Das siedlungsfreie Wegstück ist deutlich länger und unser Kaufmann kann sich auf dem sanft auf und abgehenden Weg im Kutschbock zurücklegen und die Landschaft genießen. Wenn der Weizen nicht zu hoch steht und das Wetter gut ist, kann er weit ins Thüringer Becken schauen bis hinüber zum Kyffhäuser und mit etwas Glück sogar bis zum Brocken.

Das Thüringer Becken ist eine zwischen den Höhenzügen des Thüringer Waldes im Süden und dem Harz im Norden eingesenkte weite Triasmulde. Im Inneren des Beckens stehen hauptsächlich Middle- oder Gipskeuper an. Zu den Seiten hin treten in der Reihenfolge ihrer Ablagerung Zechstein, Muschelkalk und Buntsandstein auf. Ist Ollendorf noch weitgehend geprägt vom hellen Grau des Muschelkalkes aus den nahen Brüchen am Ettersberg, so erstrahlen in Buttstedt viele alte mit Naturstein ausgemauerte Fachwerkgewände in leuchtendem Gelb des Keupersandsteins.

Das Innere des Beckens ist ein flachwelliges Hügelland mit zum Teil besten Schwarzerdeböden. Die sich aus den bewaldeten Höhen des Ettersberges ins Becken hinabziehenden Täler gliedern die Landschaft angenehm, wenn sie nicht durch Bachbegradigungen oder Überpflügung bedrängt werden.

(Im Entwurf zur Reaktivierung der Straße auf Bl. Nr. 24 zwischen Ollendorf und Stedten ist ein solches Tal wieder bewaldet worden.)

Über solche oder ähnliche Dinge sinnend gelangt unser Kaufmann vorbei an Ballstedt und Berstedt, die von ferne grüßen, nach Stedten, das er links liegen läßt. Die Straße tangierte das Dorf im Süden. Die Siedlung selbst war eigentlich nur ein Rittergut mit einigen wenigen Hofstätten. Am Ortsausgang hat der Kaufmann die Gelegenheit, sich im Gasthof „Kretzschmar zu Stedten“, der 1487 erstmals erwähnt wurde, zu stärken. Aber die Pferde haben schon am Ortseingang einen kräftigen Schluck aus dem Bach genommen und er selbst hat ja noch sein Vesperbrot aus Ollendorf, so daß er ohne Halt weiterfährt in Richtung Buttstedt, dessen Kirchturm er schon von weitem sieht. Den Weg könnte er selbst bei Schnee nicht mehr verlieren, der Turm wird ihm bis Buttstedt Orientierungshilfe sein. Die Straße durchläuft eine Senke, steigt dann leicht an und hinter den alten Hospitalgärten vor Buttstedt geht es weit hinab zur Scherkonde.

Über die neue Brücke gelangt der Kaufmann in die Marksiedlung. Quartier nimmt er an der Langengasse im „Gasthof zum bunten Löwen“. Auf dem Hinweg nach Erfurt hatte er vor einer Woche im „Weißen Roß“ übernachtet, wo ihn ein Lärm vom Markte her nur schlecht schlafen lassen, so daß er diesmal den etwas teureren Gasthof wählt. Am Abend kann er in der Gastwirtschaft noch ein gutes Geschäft mit einem alten Bekannten anbahnen, was ihn diesmal besonders angenehm schlafen läßt. Am nächsten Tage bricht er nicht zu früh in Richtung Eckardsberga auf. Er kauft sich auf dem Markt ein Stück Schinken, holt sich beim Bäcker ein Brot, bezahlt gleich gegenüber sein Geleitgeld und steigt auf den Kutschbock, um Buttstedt durch das obere Tor wieder zu verlassen.

Gleich zu Beginn stieg die Straße noch einmal an und führte dann sanft hinab nach Nermsdorf. Die Straße tangierte die Siedlung oberhalb im Norden. Am Ende des Dorfes lag der Gasthof „Zur Weintraube“. Hier kreuzte sich die Via Regia mit der ins Ilmtal nach Sulza hinabführenden Weinstraße. Unser Kaufmann entschließt sich hier zu einem Frühstück mit einem guten Glas Wein, da die heutige Tagesetappe bis Eckardsberga kürzer als die gestrige ist und er es sich ob des Geschäftsabschlusses vom Vortage auch leisten kann. Nach einer Stunde bricht er leicht angeheitert und unter dem Geläut der gerade erst geweihten neuen Glocke der Dorfkirche in Richtung Eckardsberga auf.

3 Perspektiven

3.1 Der Paradigmenwechsel

3.1.1 Die Straße und das Reisen in der Industriegesellschaft

Reisen leitet sich vom althochdeutschen Wort Risan ab, was aufstehen, sich erheben, aufbrechen zu (kriegerischen) Unternehmungen bedeutet. Erfahrungen aus dem Bereich der Fortbewegung, des Reisens und der Wanderschaft sind tief im Sprachschatz verwurzelt. Formulierungen wie „Sich einen Weg bahnen“ oder „Schiffbruch erleiden“ sind heute noch gebräuchlich. Noch heute machen wir uns auf den Weg zu neuen Ufern. Die Straße, lat. via, strata - gepflasterter Weg – verbindet Ortschaften. Via steht in enger Beziehung zu vita. Die Straße bedeutet Leben. Die Reisenden waren die „Fahrenden Leut“. Fahren läßt erfahren. Bewegung läßt dem Fahrenden Dinge widerfahren. Er sammelt Er-

fahrung. Die Erfahrung, das Begreifen der Umwelt läßt Sinnzusammenhänge erkennen, läßt die Wirklichkeit als solche wahr - nehmen.

Vor 1500 betrachtete man in Europa wie in den meisten anderen Zivilisationen die Welt organisch. Die Menschen lebten in kleinen, zusammenhängenden Gemeinschaften und erlebten ihr Sein als organische Beziehung zur Umwelt, charakterisiert durch wechselseitige Abhängigkeit der spirituellen und materiellen Phänomene und die Unterordnung der Bedürfnisse des einzelnen unter die der Gemeinschaft.

Die mittelalterliche Wissenschaft beruhte auf Vernunft und Glauben zugleich. Ihr Ziel war mehr, die Bedeutung und Rolle der Dinge zu verstehen, als sie zu beherrschen und ihre Entwicklung vorauszu- sehen. Die Straße war in einem solchen Weltbild zugleich ihrem Wesen nach Zeitstrecke und ihrer Form nach Straßenraum. Sie war ein Prinzip zur Überwindung von Grenzen, sie entgrenzte und war doch ihrer Form nach immer Teil des Kultur- und Landschaftsraumes, den sie gerade durchlief. Der auf ihr Unterwegs-seiende konnte im Zeitmaß des Laufens oder des Reitens die Veränderung seiner Umgebung in der Annäherung an sein eigentliches Ziel nachvollziehen. Ob er Pilger, Händler oder Bo- te war, den größten Teil seiner Unternehmung verbrachte er auf dem Wege mit der allmählichen An- näherung an das jeweilige Ziel. Die Ankunft war eine in seiner Wahrnehmung vor-bereitete. Er verließ seine gewohnte Umwelt, konnte nur das nötigste von zu Hause mitnehmen und hatte nur in den we- nigsten Fällen aktuelle Kenntnisse über die Verfasstheit des Zieles seiner Unternehmung, so daß sei- ne Reise immer auch einen Vorstoß in Ungewisses bedeutete.

Die Zunahme des Verkehrs auf einem ständig erweiterten Wege- und Straßennetz, die Verbesserung der Transportmittel und der Straßenverhältnisse sowie der Ausbau der straßenbegleitenden Einrich- tungen führte im Laufe der Zeit zu einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und somit zu einer Erwei- terung des Aktionsradius des einzelnen. Die Informationsdichte und die Geschwindigkeit der Informa- tionsübertragung nahm ständig zu. Was in der Zeit der Postkutsche nur wenigen wohlhabenden Rei- senden möglich war, wurde mit dem Bau der Eisenbahnen seit der Mitte des letzten Jahrhunderts zum Allgemeingut. Die Automatisierung des einzelnen im territorialen und der Flugverkehr im globalen Gefüge haben die Eigenbedeutung der Reise verschwinden lassen. Die Industriegesellschaft postu- liert seither das Ideal der Gleichzeitigkeit der Orte, die Zeitspanne zwischen Abfahrt und Ankunft wird mit immer größerem technischen Aufwand und immer schwereren Eingriffen in die Umwelt verkleinert. Die Reise ist nur noch Pause, „Zeitverlust“ zwischen zwei Aufenthalten. Die Zeitmaschine „beamt“ die Akteure im Science-Fiction-Film ohne Zeitverlust von Ort zu Ort, von Planet zu Planet.

Der Reisende ob Tourist oder LKW-Fahrer vollzieht in seiner Wahrnehmung allenfalls noch visuell ei- ne Annäherung an das Ziel seiner Reise. Das jeweilige Verkehrsmittel bietet ihm gewohntes Ambiente und eine Vielzahl von Möglichkeiten, die notwendige Reisezeit unterhaltsam umzubringen, also totzu- schlagen. Der moderne Massentourismus hat die Ära der verallgemeinerten Ankunft geschaffen. Die Reise ist eine Reise ins Gewisse, das gleiche Hotel, das gleiche Auto, die gleiche Bank, die gleiche

Fastfoodkette weltweit. Kulturelle Unterschiede wurden klischeehaft aufgeblasen und als reine Formen dem Zivilisationsstandard der westlichen Welt am Urlaubsort beigelegt.

Der Tourist sieht im zweifachen Sinne nur das Vorhergesehene. Seine Reise ist geplant, nichts Unvorhergesehenes soll ihm seinen verdienten Urlaub verleiden. Er will das ikonenhafte Bild der Prospekte, Bildbände und Videos bestätigt sehen, welches ihn eben zu dieser Reise bewogen hat. Das Klischee wird so noch vertieft und zum Beweis, daß das Original auch wirklich mit der vorher hundertfach gesehenen Kopie übereinstimmt, bringt er das ewiggleiche Urlaubsfoto mit nach Hause. So wird der Zweck der Reise in jedem Fall erreicht, das Bekannte ist ein weiteres Mal bestätigt worden. Außerdem zerstört der Tourist gerade das, was er „entdecken“ will. Der Massentourismus führt zu einem enormen Verschleiß an der Substanz der Originale. Die Infrastruktureinrichtungen verstellen Stadt und Landschaft, riesige Waren- und Müllströme gelangen in völlig unvorbereitete Kultur- und Landschaftsräume.

Der westlich geprägte Tourist läßt als Botschafter der ersten weil besseren Welt Begehrlichkeiten entstehen, er exportiert europäische Verhaltensweisen und löst so Spannungen und Brüche im Sozialgefüge der zweiten und dritten Welt aus.

Im Sinne des industrialisierten Verkehrswesens fällt die Straße als Raum immer mehr mit der Straße als Zeitstrecke zusammen. Die Erkenntnis übergeordneter Sinnzusammenhänge spielt keine Rolle mehr für die Begründung der Aktivität des einzelnen. Ganzheitliche Zusammenhänge werden kollektiv verdrängt. Der öffentlich autorisierte und durch die Medien publizierte Experte gibt die notwendigen Entscheidungshilfen, die vom freien Bürger je nach Geschmack konsumiert werden und als eigene Meinung an der Wahlurne wiederum gesellschaftspolitische Wirksamkeit erlangen. Der unausweichliche Verlust der geistigen Freiheit in der Anpassung an das Bedingungsgefüge des totalitärökonomischen Staatswesens wird durch das totale Ausleben der formalen Freiheit, das verlorengegangene organisch-metaphysische Denken durch das Anstreben der totalen formalen Mobilität kompensiert.

Alle tun dasselbe aber jeder hat formal ein anderes Ziel. So hat jeder das demokratische Recht auf eine eigene Straße zu seinem individuellen Ziel. Jedes Ziel ist aber gleichzeitig auch ein Hindernis für die dahinterliegenden Ziele. So haben alle auch das demokratische Recht auf eine Umgehungsstraße, um all die Ziele anderer, die sie selbst auf dem Weg zu ihrem Ziel behindern, umfahren zu können. Die Straße als lineare Zeitstrecke wird zur Rollbahn für die Vehikel zum Ausleben der individuellen formalen Mobilität. Technisch wird sie zum Hi-Tech-Asphaltband, das Landschafts- und Siedlungsräume radikal zerschneidet und dem Individuum die sichere Grenzüberquerung nur mit aufwendigen technischen Hilfsmitteln ermöglichen kann. Sie ist ein immergleiches Industrieprodukt, das keinen Bezug mehr zur Umgebung hat. Die Straße hat im Informationszeitalter ihren Sinn als Prinzip der Entgrenzung ins Gegenteil verkehrt.

Das Wege- und Straßennetz wird in diesem Sinne durch die fortschreitende technische und ordnungspolitische Spezialisierung in verschiedene Verkehrs- und Transportsysteme von der Kurzstrecke

bis zur Fernverbindung immer engmaschiger und die zusammenhängenden Lebensräume so immer kleiner.

Die ständige Weiterentwicklung der Automobile bringt hier keine Lösung, sondern macht das Problem nur noch offensichtlicher. Der Autofahrer gleitet in seinem wohltemperierten, wunderbaumbeflügelten Wohnzimmerschnitt bei selbstgewählter Musikberieselung durch die Landschaft, von der er nur visuelle Eindrücke durch die angenehm getönten Scheiben auf sich einwirken läßt.

Eine Wahrnehmung der Umwelt geschweige denn ein Begreifen ist so nicht möglich. Auch der Radfahrer, der sich von Jugendherberge zu Jugendherberge fahrend einen Landschaftsraum etappenweise erschließt, macht wie der Wanderer die Reise um der Reise willen. Selbst wenn ihn auf offenem Feld ein plötzlicher Gewitterguß überraschen sollte, muß er sich nicht sorgen um sein Vieh oder seine Wagenladung, sein wichtigstes Hab und Gut, und er weiß, daß im nächsten Ort ein warmes Zimmer und trockene Sachen auf ihn warten.

3.1.2 Das Dorf in der Industriegesellschaft

Die im Dorf versinnbildlichte Einheit von Wesen und Erscheinung, von Funktion und Gestalt, zerbricht mit dem Wandel von der vor- und nachhaltigen landwirtschaftlichen Gemeinwirtschaft zur industrialisierten Landwirtschaft seit Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmend. Mit der wie in der Industrie voranschreitenden Ausbildung monopolkapitalistischer Strukturen seit den zwanziger Jahren, verliert das alte Dorf seine wesentliche inhaltliche Sinnggebung völlig.

Die Tendenz zur Bildung immer größerer landwirtschaftlicher Industriebetriebe nach dem 2. Weltkrieg hat sich in Ost- und Westdeutschland unter anderen Ordnungsprinzipien, im Wesen aber gleichartig durchgesetzt. Ob ihrer Zweckgebundenheit sträubt sich seither allerorten die alte Substanz gegen den Einzug der ihr wesensfremden Industriegesellschaft. Sie kann nur unterliegen:

was nicht abgerissen wird, zerfällt. Umnutzung geht oft nur über Entstellung bis zur Unkenntlichkeit. Ein Altern in Würde ist formal nur möglich bei Desinteresse oder Armut der Besitzer. Was bleibt ist eine Wohnsiedlung im ländlichen Raum. Das Dorf ist verschwunden und die baulich-räumlichen Zeugnisse seiner Existenz zerfallen inhaltlich und formal zunehmend. Andererseits hat die ideologische Verbrämung der rücksichtslosen ökonomischen Ordnung der kapitalistischen Gesellschaft durch die Moderne seit den zwanziger Jahren auf dem Lande erst nach dem 2. Weltkrieg und zu Beginn auch nur begrenzt geistige Anhänger gefunden, so daß die Generation der jetzt siebzig- bis achtzigjährigen Hofeigentümer geistig oft noch im formal-bäuerlichen Denken verwurzelt ist – und deshalb auch keine baulich-räumlichen Eingriffe substanzieller Art vorgenommen worden sind. Die Erben werden dies in kürzester Zeit nachgeholt haben, so daß sich das Erscheinungsbild der ländlichen Siedlungen besonders in der ehemaligen DDR in den nächsten Jahren stark verändern wird, um so zunehmend Ausdruck der Industriegesellschaft zu werden.

Der viel bemühte Genius Loci ist die Summe der Deutungen des Menschen für einen Ort. Die Tiefe der Wahrnehmung dieses Geistes ist also von der Deutungsfähigkeit des Betrachters abhängig. Durch die gute Form des alten Bauernhauses scheint sein einstiger Zweck hindurch für den, der ihn wahrnehmen kann. Das Dorf in seiner Einheit von Wesen und Erscheinung besteht so aus einer Vielzahl

von Symbolen, die sich im Zusammenspiel zu immer komplexeren Bedeutungsmustern verweben, um so den Begriff Heimat auszufüllen. Materiell geht mit jedem zerborstenen Dachstein, jedem erneuerten Fenster, jeder abgerissenen Scheune ein Stück dieser Heimat verloren und ein Teil der Deutungsmöglichkeit verschwindet für immer. Ideell geht mit dem Tode der letzten echten Dörfler auch das in ihnen aufbewahrte Deutungspotential für die Substanz der Heimat verloren, so daß Deutungsverlust und Heimatverlust sich wechselseitig bedingend stetig zunehmen.

Von seinem funktionalen Bedingungsgefüge getrennt, läßt sich das Fachwerk als Plastikapplikation auf die wärme gedämmte Fassade aufkleben, das so entstandene Heimatimitat reicht dem Bewohner in seiner geistigen Leere völlig aus. Er hat sich sein Stück von dem., was er für das „alte Dorf,“ hält, bewahrt, ohne die Zivilisation in seiner Lebensweise verlassen zu müssen. Er bekommt so zu jeder Zeit sein Bild der guten alten Welt bestätigt und fühlt sich überall zu Hause, wo ihm Vergangenheitsbilder in Gestalt von Kitsch zum Konsumieren vorgesetzt werden. Aber zu Hause wird er nirgends sein.

Der folgerichtig zentrale Ausdruck der Industriegesellschaft ist Konsumprodukt. Das wesentliche Kriterium für seine Gestaltung ist das des Kitsches. Kitsch ist im folgenden definiert als kommunikatives Angebot, das von vornherein auf die Auslösung eines weithin erprobten Effektes zielt und damit konsumfördernd wirkt. Wie das Foto zeigt, hat der Effekt funktioniert.

Folgende Merkmale sind charakteristisch:

Das Material von Lampe, Briefkasten und Blumenschale ist ortsfremd.	Tendenz zu ortsfremden Materialien
Alle 3 Elemente sind fertig gekauft und mussten nur noch angeschraubt bzw. hingestellt werden.	Tendenz zum Fertigen
Sie stehen in keiner bestimmten Beziehung zueinander oder zum Gebäude	Tendenz zum Beifügen, zu Assesoiros
In ihrer Gestalt verkörpern die Elemente städtisches Ambiente, das für die Verwendung im Privaten geschrumpft wurde.	Tendenz zur Maßstabsverzerrung
Stilistisch sind die Plasteschale und der Briefkasten Zitate aus der „guten alten Zeit“.	Tendenz zur Nostalgie
Der Briefkasten unterstreicht durch seine kupferfarbene Oberfläche die Bedeutung des Objektes.	Tendenz zum dünnen Auftragen teurer Materialien

Diese Tendenzen sind mehr oder weniger ausgeprägt allem Kitsch innewohnend und werden somit das Bild ländlicher Siedlungen zunehmend prägen. Wo der Geist auf Entdeckung aus ist, bemüht der Kitsch Klischees. Die im Menschen wohnende Sehnsucht nach Natur muß in einem gesellschaftlichen Umfeld, dem historisches und kausales Denken zutiefst fremd sind, auf hilflos unnatürliche Weise reflektiert werden Und wenn wir den Besitzer des Hauses nach seinen Beweggründen fragen würden würde er wohl sagen „Sowas hab ich mir dabei gar nicht gedacht.“

Innerhalb der menschlichen Erfahrungswelt ist alle Substanz in ihrer räumlichen Struktur in 3 Dimensionen vollständig definierbar, so daß das dreidimensionale räumliche Denken unsere Wahrnehmung prägt.

Räume kennzeichnen sich gegenüber dem Ganzen durch ihre Grenzen. Architektonisch sind die Räume im Dorf so durch ihre baulichen Begrenzungen definiert. Jedes einen konkreten Raum im Dorfe begrenzende bauliche Objekt versinnbildlicht als Teil desselben eine Vielzahl von Inhalten, die in einer bestimmten „Lautstärke“ zum Ausdruck gebracht werden. Aus einer notwendig organischen Lebensweise entwickelt und folglich im Sinne des Typus gestaltet ist so in jeder baulichen Äußerung ein großer Schatz an Erfahrung mit sich selbst und der Umwelt in einem stimmigen, ausgewogenen, der Bauaufgabe angemessenen Verhältnis gespeichert.

Alle einen Raum begrenzenden Objekte z. B. Haus, Hecke, Mauer, Bach oder Pflaster, tragen in sich ein solches, mehr oder weniger ausgeprägtes Potential an Informationen, die sich im Moment des Zusammentreffens als gemeinsame Raumgrenzen auf allen Ebenen zu schier unendlichen Bedeutungskomplexen verweben. Die von den einzelnen Objekten ausströmende Aura ihrer Sinnhaftigkeit verbindet sich so im Geiste des wachen Betrachters zur Erkenntnis einer Fülle übergeordneter Sinnzusammenhänge, die sich mit Zunahme seiner Wahrnehmungsfähigkeit ständig vertieft. Ähnlich der Überlagerung von Wellen im Wasser kommt es innerhalb konkreter Bedeutungen zur Verstärkung oder zur Abschwächung von Deutungspotential. Dieses Spiel sich im Wesen gleichender Gestaltungen macht den Gang durch das Dorf zu einem immer neuen Erlebnis.

Alle Räume erfahren durch die ständige Veränderung ihrer Elemente einen immerwährenden Fluß ihres Bedeutungsgefüges und sind so in ihrer Entwicklung organisch mit der Geschichte verwoben. In der Industriegesellschaft verliert das Haus im Dorfe seine inhaltliche Verwurzelung und wird zum Produkt eines an Ökonomie und Formgefallen orientierten Entwurfs- und Bauprozesses inhaltlich und körperlich Außenstehender. Das so entstehende Industrieprodukt ist formal im Kitsch gegründet und ist durch seine andere ausschließende Exklusivität und seine immergleiche industrielle Ausdruckslosigkeit nicht mehr fähig, auf organische Weise Bedeutungen zu verweben und so wahrhaftige Raumsituationen zu schaffen. Der Zeitgeist formulierte daraus die Notwendigkeit der Planung immer größerer Strukturen, um den Menschen vom Ausdruck seiner eigenen Leere abzulenken und ihn auf architektonische Art und Weise in seiner Entwurzelung zu unterhalten. Die so entstandenen räumlichen Situationen versinnbildlichen die Fähigkeiten der Entwerfenden, auf die am Standort vorgefundenen Bedingungsgefüge einzugehen und sie in Abwägung von Wollen und Können räumlich nachvollziehbar zu gestalten. Innerhalb der ökonomischen Grenzen der industriellen Lebensweise bleibt die Einfühlung in den Geist des Ortes schon bald nur noch eine Rüsche am Kleid und die Fähigkeit der Gestaltenden in diese Richtung verkümmert zunehmend. Die Flucht in das Postulat globaler Stilbegriffe bestimmt fortan weltweit das Baugeschehen. Der Ansatz der architektonischen Planung städtebaulicher Situationen ist also ein wesentlich anderer als der der Entstehung von Räumen im Dorf. Eine im Entwurfsprozeß heutiger Architekten entstandene Planung kann nie ein annähernd gleichwertiges Raumempfinden vermitteln, da sie qualitativ und quantitativ viel weniger versinnbildlicht und nicht in Entwicklung gedacht ist.

Wer nicht die Fähigkeit besitzt, die ihm vorliegenden Geschichten einfühlsam lesen zu können und sich über den großen Schatz der ständig deutlicher in seinem Geiste sichtbar werdenden Sinngefüge freuen kann, dem nützt es nichts, wenn ihm historische Raumsituationen mit den Kriterien moderner Stilkunde beschrieben werden. Fotos oder Zeichnungen können nur einen bestimmten Anteil visueller Informationen speichern und so nur einen begrenzten Ausschnitt der Wirklichkeit darstellen. Eine Ermittlung ganzheitlicher Raumeindrücke ist nicht möglich.

In der Industriegesellschaft ist das Haus nicht mehr Ausdruck territorial entwickelter Lebens- und Bauweisen sondern zuerst ein Erzeugnis der Bauproduktion. Es versinnbildlicht die Industriekultur und unterscheidet sich deshalb wesentlich vom alten Bauernhaus. Folgerichtig wird dieses Industrieprodukt überall dort zur Anwendung kommen, wo sich die Lebensweise der Menschen an den Inhalten des Industriezeitalters orientiert. Weiterhin wird der ökonomische Reichtum der Industriestaaten auf Grund der ungerechten Abhängigkeitsstrukturen weltweit zunehmen und dem einzelnen eine Quantität an Konsum ermöglichen, die sich in zeitgeistgemäßer Erneuerung immer größerer Strukturen niederschlagen wird, wie es in den alten Ländern der BRD seit 1949 zu beobachten ist.

Zweifelsfrei sind die großen Fenster, die Klinkerverkleidung und das darunterliegende Gasbetonmauerwerk unpassend für das Dorf Ollendorf. Nur gibt es das Dorf inhaltlich nicht mehr und die neuen Bewohner finden gerade in dieser Gestaltung den passenden Ausdruck für ihre Lebensweise. Wie diese Gestaltwünsche im einzelnen Fall entstehen, ist allenthalben leicht nachvollziehbar.

3.2 Szenarien für eine touristische Erschließung der Via Regia und der an ihr liegenden Siedlungen

Aus den unter 3.1.1 aufgezeigten Problemen leitet sich die Schwierigkeit der Aufstellung einer gültigen Konzeption für die touristische Erschließung der alten Straße und ihres Umfeldes her. Ein wirkliches Hineinversetzen in die Gefühlswelt eines Reisenden des Jahres 1580 anhand der heutigen Spuren ist ohnehin unmöglich und wer das nötige Einfühlungsvermögen hat, der braucht dazu nicht unbedingt ein Museum.

Aufgrund der jahrhundertelangen territorialen Zersplitterung in kleine und kleinste Herrschaftsbereiche weist das heutige Thüringen eine hohe Dichte an Schlössern und Burgen auf. Im Bereich des untersuchten Streckenabschnittes hat fast jede der umliegenden Siedlungen denkmalgeschützte und denkmalwerte Substanz. Eine Vielzahl von Relikten legen Zeugnis ab von der Besiedlung des Landschaftsraumes durch den Menschen von der Jungsteinzeit bis heute. Bei der Spurensuche in der Landschaft habe ich an verschiedenen Orten Bodenfunde in größerer Anzahl gemacht. Das eigene Entdecken von Spuren und Sinnzusammenhängen bringt dem Interessierten Überraschung und Freude. Hier wird der Wahrnehmungshorizont durch ein tatsächliches Begreifen auf spielerische Art und Weise erweitert. Entdeckungen und Erfahrungen sind weder planbar noch mitteilbar. Kennen führt nicht automatisch zum Erkennen ist aber in jedem Falle Voraussetzung für das Erkennen. Um in diesem Sinne den Verlauf der alten Straße für den einzelnen wiedererlebbar zu machen, braucht es in erster Linie

Linie Interesse, Zeit und einige Information vorab. Hierfür reicht eine Publikation mit dem Inhalt der vorliegenden Arbeit aus. Ein merkbarer Tourismus wird so aber nicht entstehen. Der hier betrachtete südöstliche Teil des Thüringer Beckens liegt noch entfernt von Fernverbindungen ob Straße oder Schiene und in einiger Entfernung zu den touristischen Zielen wie Erfurt, Weimar und Naumburg.

Die Landschaft ist in weiten Teilen waldlos, weiträumig und von großflächiger landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Durch die abwechslungsarme Weitläufigkeit ist sie für Naturwanderer wenig interessant. Das Fehlen großer Name und die Lage abseits der Kulturstädte lassen keine nennenswerten Touristenströme hierherziehen. Für die Naherholung der Städte Weimar und Erfurt hat das Gebiet nur geringe Bedeutung. Entsprechend wenig ausgebildet ist die derzeitige touristische Infrastruktur. Außer in Kerspleben und Buttstedt sind alle Gasthäuser entlang der Straße geschlossen oder nur am Abend für wenige Stunden geöffnet.

Die weiträumige Landschaft, das gute Straßenverbindungsnetz und die Tatsache, daß in fast allen Orten etwas Sehenswertes, aber nirgends etwas Tagesfüllendes zu finden ist, verleitet dazu, die einzelnen Punkte im Sinne eines „Ich bin dagewesen“ mit dem Auto abzufahren. Einen solchen Tourismus halte ich aus den aufgezeigten Gründen für unsinnig. Das engmaschige Netz von Straßen und Wegen eignet sich andererseits gut für Fahrradtouren. Bis auf den Hauptverbindungsstraßen ist der Verkehr gering.

Das Thüringer Becken ist relativ gleichmäßig und dicht besiedelt, so daß längere Wege in regelmäßigen Abständen Siedlungen passieren müssen, was das Erleben des Landschaftsraumes als vom Menschen geprägte Kulturlandschaft verstärkt.

Als Ausgangspunkte für Fahrradtouren entlang der Straße und in ihr Umfeld eignen sich die Städte Erfurt und Weimar aufgrund der relativen Entfernung nur bedingt. Für die Besucher Weimars sollte ein Radwanderweg geschaffen und publiziert werden. Der Abschnitt von Ollendorf bis nach Stedten könnte Teil eines Radwanderweges „Rund um den Ettersberg“ werden. Eine erweiterte Variante dieses Rundweges kann dem wiederhergestellten Verlauf der Straße bis Buttstedt folgen.

Zur Erschließung des alten Straßenverlaufes für Wanderer und Radfahrer sollte der Abschnitt Ollendorf - Buttstedt als unbefestigter Überlandweg wiedererstehen bzw. vervollständigt werden. Die Grundlage für eine Konzeption zur touristischen Erschließung der Straße ist die Erforschung des alten Verlaufes und der anliegenden Siedlungen im Sinne der vorliegenden Arbeit bis nach Leipzig und weiter in Richtung Osten und von Erfurt in Richtung Frankfurt gen Westen. Anschließend können ausgewählte Streckenabschnitte wiederhergestellt, die Straße in verschiedener Form markiert sowie dokumentiert und ein Radwanderweg entlang der Via Regia in das überregionale Rad- und Wanderwegenetz eingebunden werden. Die Elemente der vorgeschlagenen „Perlenkette“ (Bl. Nr. 23) könnten so oder ähnlich den weiteren Verlauf bis nach Leipzig begleiten. An wichtigen Orten entlang der Straße oder im nahen Umfeld sollten in sinnvollen Abständen (Eintagesabstände) Möglichkeiten für Übernachtung und Verpflegung der Radwanderer geschaffen bzw. ausgebaut werden. (Pension, Jugendherberge, Zeltplatz).

Diese Orte sollten neben ihrem besonderen Bezug zur Straße auch Möglichkeiten zum Kennenlernen, für Sport und Erholung bieten und in das öffentliche Nahverkehrsnetz eingebunden sein. Von hier können die Radwanderer sich das Umfeld auch mit dem Bus und zu Fuß erschließen oder einen Ruhetag im Freibad verbringen. Von hier können eintägige Fahrradrundtouren ohne viel Gepäck zu bestimmten Themen durchgeführt werden. (Burgentour, Alleentour).

Voraussetzung ist in jedem Falle die öffentlichkeitswirksame Publikation des Radwanderweges, der Sehenswürdigkeiten entlang und im Umfeld der Straße und der zur Verfügung stehenden Serviceeinrichtungen. Ein einfaches, in Gasthäusern, Reisebüros, Jugendherbergen, Hotels, über Vereine oder öffentliche Einrichtungen weit verbreitetes Faltblatt könnte auf die Via Regia aufmerksam machen und einen ersten Kontakt herstellen. Eine Broschüre mit Zeichnungen, Karten und erläuternden Texten im Sinne der vorliegenden Arbeit dient als Reiseführer für einen bestimmten Abschnitt. Umfassendere und vertiefendere Publikationen oder eine regelmäßig erscheinende Zeitschrift (Vereinsblatt) runden die Informationsmöglichkeiten ab.

Das vorgeschlagene Konzept für die Entwicklung der Wasserburg Ollendorf zu einer kommunikativen Mitte bildet den Schwerpunkt für einen längeren Streckenabschnitt. Das jetzt fertiggestellte Landhotel Ollendorf am Standort eines alten Gasthofes an der Via Regia bietet hier einen ersten Ansatz zur touristischen Erschließung des Ortes. In Kerspleben und in Buttelstedt sind ebenfalls Übernachtungen möglich. In Buttelstedt ist von der Gemeinde der Aufbau eines kleinen Heimatmuseums am Markt geplant. Weitere Initiativen der Gemeinden sind wünschenswert und könnten das Programm erweitern.

Unabhängig von Überlegungen zur touristischen Erschließung der Straße wäre es sinnvoll, die Via Regia nicht nur als Schlagwort sondern als lebendigen Teil der Landesgeschichte und in ihrer historischen Form in das öffentliche Bewußtsein zu rücken. Dies kann z. B. durch Ausstellungen oder im Rahmen des Heimatkundlichen- und Geschichtsunterrichtes geschehen. Ein eigenes Blatt in den „Blättern zur Landeskunde“ wäre eine weitere Möglichkeit.

3.3 Die Gestaltung von Orten an der Via Regia im Spannungsfeld zwischen Siedlung und Straße

In den an der Via Regia liegenden Dörfern fallen Ortsgeschichte und Straßengeschichte in vielen Punkten zusammen. Die wenigen Überlieferungen, hauptsächlich aus den Zeiten von Kriegen, zeigen das Verwobensein von Dorf und Straße. Der Ort war für den Reisenden Lebensquell. Hier gab es Brot, Wasser, Stroh, Nahrung, Kleidung. Hier konnte man Handel treiben, Verbindungen knüpfen, die Messe in der Kapelle besuchen. Der Ort bot dem Reisenden Hilfe in Notlagen mit Schmiede, Hospiz oder Pfarre. Der Ort gab Schutz. Er gewährte Geleit, in seinen Mauern Recht gesprochen, hier war

Gemeinschaft und der Reisende konnte in Sicherheit schlafen. Der Ort war eine „Tankstelle“ für Vorräte und Informationen, Mensch und Tier konnten neue Kräfte sammeln. Die Straße in ihrer Form war eine zwischen den Siedlungen liegende Durststrecke. Ihre Überwindung kostete Kraft am Berge, Mut an der Furt, Geld am Geleithaus. Im Sommer war sie heiß und staubig im Herbst und Frühjahr naß und schlammig und im Winter unwirtlich und kalt. Ihrem Wesen nach war sie oft das Gegenteil, war sie selbst wiederum Lebensquell für den Ort, verband Menschen und Kulturen, führte Völker zusammen.

Dieses Spannungsfeld zwischen Straße und Siedlung sollte beim Wiedererlebarmachen des historischen Verlaufes der Via Regia eine wichtige Rolle spielen. Im Entwurf für die „Perlenkette“ (Bl. Nr. 23) bildet es das Thema, aus dem heraus die einzelnen „Orte“ entwickelt sind. Bei der Spurensuche in den Dörfern ist ein Defizit deutlich geworden. Mit der Schaffung eines Leitungsnetzes für Frisch- und Abwasser haben die alten Brunnen, Pumpen, Gräben und Teiche ihre Funktion verloren und kümmern, wenn sie überhaupt noch vorhanden sind, nutzlos vor sich hin. Das Dorf hat damit zugleich ein wichtiges Gestaltungselement verloren und ein Stück seiner Lebendigkeit eingebüßt.

Das Wasser selbst stillt nicht nur den Durst, es ist Synonym für Bewegung und Erfrischung im weitesten Sinne, man denke nur an den Müller, der das Wandern erst vom Wasser gelernt hat. Das Anliegen, dem heutigen Reisenden etwas über die Geschichte der Dörfer entlang der Straße mitzuteilen, ihn zumindest formal auf den bestehenden Zusammenhang zwischen dem Dorf, das er gerade besucht und der Via Regia, die hier einst vorbeiführte, hinzuweisen, kann so mit einer Wiederbelebung der Brunnen und Teiche auf den Dorfplätzen verbunden werden. Am „Via Regia-Brunnen“ kann er Informationen aufnehmen, sein Wissen auffrischen und sich selbst erfrischen. Für beide Dinge muß er tätig werden, sich bewegen. um zu den Informationen zu gelangen, muß er sich für die Geschichte der Straße interessieren und muß sich selbst zu den „Orten“ bewegen. Um sich am Wasser erfrischen zu können, muß er den Pumpenschwengel betätigen.

Für den wiederhergestellten Verlauf der Strecke habe ich so eine Hierarchie von verschiedenartigen und verschiedenwertigen Elementen entwickelt, die auf die Kette der Straßenabschnitte „aufgefädelt“, die Straße wiedererkennbar als das Besondere ausweisen. Das Symbol mit den Initialen VR soll die gesamte Straße begleiten und im Museum, auf Publikationen und Andenken die Via Regia versinnbildlichen. Schwerpunkte sind die Brunnen in den Dörfern am Straßenrande. Auf einer kleinen Bronzeplatte am Kopfe der Pumpenstele sind Eckpunkte der Geschichte nachzulesen. Das Brunnenmännchen am Kopf der Pumpe steht in einer Beziehung zu einer wesentlichen Eigenschaft der Siedlung in Bezug auf die Straße. In Buttstedt sitzt hier der Pilger, in Ollendorf der biertrinkende Wirt, in Nermsdorf der weintrinkende Kaufmann, in Großmölsen der brotessende Landstreicher und in Töttleben ein gährender Esel.

Zu Beginn des Streckenabschnittes in Erfurt grüßen sich zwei entgegenkommende Kaufleute von den Postamenten der Brücke über den Geraarm. Ein ähnlich bedeutender Hinweis auf die Straße sollte z. B. in Naumburg aber gewiß in Leipzig gebracht werden. Zwischen den Siedlungen bilden die Brücken wichtige Festpunkte für den Streckenverlauf. Alte Brückenbegrenzungssteine sind in Buttstedt und vor Großmölsen erhalten. Die „Via-Regia-Steine“ markieren Kreuzungspunkte mit anderen Straßen und Wegen, geben Richtungen und Entfernungen an. Bänke entlang der Straße runden das Angebot

für den Wanderer und Radfahrer ab. Alle Elemente sind aus Travertin und Holz, die Plastiken aus Bronze.

3.4 Ollendorf - Möglichkeiten für das Entstehen einer kommunikativen Mitte der Via Regia

Wie bei der Beschäftigung mit dem Teilstück der Via Regia zwischen Erfurt und Nermsdorf schnell deutlich wurde, ist von dieser einst so wichtigen Handelsstraße nur wenig im öffentlichen Bewusstsein erhalten geblieben. Eine systematische Erforschung des Verlaufes und der Beziehungen zwischen Umland, Siedlungen und Straßen zueinander steht noch aus. Die vorliegende Arbeit zeigt, daß in dieser Richtung noch eine Vielzahl von Schätzen auf ihre Wiederentdeckung warten.

Die Wasserburg in Ollendorf bietet aufgrund ihrer Geschichte als ehemalige Geleitburg zur Sicherung der Straße und der vorgefundenen historischen Räumlichkeiten einen guten Ausgangspunkt zur Einrichtung einer Kommunikationsstätte zur Geschichte der Straße im weitesten Sinne. Hier könnte dem Besucher ein allgemeiner Überblick über die Territorial- und Straßengeschichte gegeben werden. Von hier könnten Aktivitäten der verschiedensten Art ausgehen, die bestimmte Schwerpunkte der Geschichte oder bestimmte Streckenabschnitte vertiefend behandeln, z. B. durch Wanderungen, Fahrradtouren oder Vorträge. Hier könnte durch systematische Forschungen der weitere Verlauf bis nach Leipzig dokumentiert und Informationen über die Straße gesammelt und publiziert werden. Von hier könnten z. B. im Rahmen eines Vereins Aktivitäten ausgehen, die die Reaktivierung des alten Streckenverlaufes zum Ziele haben.

So wäre das denkmalgeschützte Anwesen ohne große Veränderungen restaurierbar, die Burg würde aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen und wieder ein wichtiger Teil der Siedlung werden. Schwerpunkt der Restaurierung ist das Herrenhaus von 1694. Die Brücke und der Torbogen sollten im alten Zustand wiederentstehen. Das Nebengebäude aus der Zeit vom Ende des letzten Jahrhunderts könnte oben Archiv- und Werkräume beherbergen. Im Untergeschoß ist die Ausstellung zur Verkehrs- und Straßentechnik vorgesehen. Die räumliche Situation der Flurkarte von 1882 wird teilweise wiederhergestellt und der Burghof zum Park in Richtung des oberen Teiches geöffnet. Hier kann ein kleiner Garten entstehen. Die Gebäudereste nordöstlich des Herrenhauses (dünne Wände, pastöse Farbfassungen) deuten auf einen ehemaligen Pavillon hin, der ebenfalls rekonstruiert werden sollte. Im gepflasterten Burghof selbst sorgt ein Springbrunnen für Erfrischung.

Die Fahrradständer für die Besucher können im Vorwerk neben der Mauer des ehemaligen Schafstalles ihren Platz finden. Die Autos müssen bis auf Behindertenbusse und museumseigene Fahrzeuge draußen bleiben.

Besonderes Anliegen ist mir die frühzeitige Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für die Freude am eigenen Entdecken von Sinnzusammenhängen im Vergangenen und Gegenwärtigen. Für das Vorwerk habe ich so die Einrichtung einer „Jugendbildungsstätte“ konzipiert, als aktives Pendant zum mehr konservativen Ansatz des Museums. Gegen die Folgen der massenhaften Verklappung von Bildermüll in deutsche Wohn- und Kinderzimmer kommt ein erzieherisch angelegtes Projekt in keinem Fall an, eine Konkurrenz zu visuellen Suchtmitteln wie Game-Boy und TV ist selbstverständlich nicht möglich. Mit den Prinzipien der Unterhaltungsindustrie ist eine ernsthafte Beschäftigung mit Problemen und die Suche nach Entscheidungshilfen nicht vereinbar. Für das Erkennen von Sinnzusammen-

hängen in unserer Umwelt ist das möglichst umfassende Wahrnehmen der Wirklichkeit die entscheidende Voraussetzung. Die Projektarbeit richtet sich so an grundsätzlich interessierte Kinder, die ich zu meiner Freude während der Arbeit an der Wasserburg in Ollendorf auch getroffen habe. Die Siedlung selbst hat schon jetzt viele Kinder und ihre Zahl wird sich durch die Erweiterung in Richtung Erfurt noch erhöhen, so daß vom Vorwerk auch Aktivitäten für eine sinnvolle Freizeitgestaltung für die Bewohner Ollendorfs ausgehen können.

Das entworfene Laubenganghaus soll in seiner einfachen Gestalt und mit seiner Holzverkleidung die Erinnerung an die einstigen Stallgebäude und Scheunen an dieser Stelle wach halten. Die 4 Räume mit je 4 Doppelstockbetten und zugehörigem Naßbereich bilden 4 räumlich getrennte Verantwortungsbereiche. Das massive Natursteingebäude bildet mit seiner Symmetrie und Schwere der auf den Ecken lastenden Bögen im Untergeschoß die Mitte des Vorwerkhofes. Hier sind der Gemeinschaftsraum mit Küche und im Obergeschoß das Vereinszimmer und die Zimmer der Betreuer untergebracht. Das Treppenhaus verbindet beide Gebäudeteile miteinander. Die nicht ausgebauten Dachgeschosse sind ebenfalls über das Treppenhaus erreichbar. Über dem Laubenganghaus ist die Solartechnik zur Stromerzeugung und Warmwasserversorgung installiert. Der unbeheizte Dachraum über dem Vereinshaus wird über das große Giebelfenster belichtet und kann in der warmen Jahreszeit für Feste, Spiele oder Ausstellungen genutzt werden. Im oberen Teil des Laubenganghauses kann ein Backofen angebaut werden.

Die vorgeschlagene Solaranlage ist als Versuch zu verstehen, aus dem möglicherweise die Einsicht in die Unwirtschaftlichkeit von Solarzellen erwächst. Solarstrom bietet nur dort eine vernünftige Alternative, wo er auch tatsächlich sonst nötige Kraftwerksleistung einspart, die Einspeisung von Solarstrom ins öffentliche Netz ist deshalb in den meisten Fällen nur vordergründig „ökologisch“. Da er nicht in den Hauptabnahmezeiten anliegt, muß die volle installierte Kraftwerksleistung von der Energiewirtschaft trotzdem vorgehalten werden. Im Vorwerk sollen hauptsächlich die Maschinen in den Werkstätten und Teile der Heizanlagen den Solarstrom verwenden.

Der zweite Neubau beherbergt im nördlichen Teil die Wohnung der „Vorwerkseiter“. Zum großen Stallgebäude hin sind Garagen, die zentrale Heizanlage für das Vorwerk und die Werkstätten untergebracht. Auch dieses Gebäude nimmt die Proportionen des alten Stallgebäudes wieder auf und grenzt den Hof nach Westen ab. So wird der Vorwerkhof zum klar definierten Raum und zum Vorhof für die Burg.

Das große Stallgebäude mit der Einfahrt zur Straße hin soll im Erdgeschoß wieder als Pferdestall genutzt werden. Mit den Pferden könnten in historischen Kutschen auf der alten Straße Ausfahrten vom Museum angeboten werden. Der östliche Teil des Obergeschosses und des Dachgeschosses dienen weiterhin als Heulager. Über eine Außentreppe ist der Werkstatteil im Obergeschoß erreichbar. An der Stelle des heutigen Brunnens stand einst die Pferdetränke.

Die Pflege des Parkes, seiner Gewächse und Obstwiesen und die Pflege der Teiche und ihre Bewirtschaftung sollte teilweise mit zum Bildungsangebot des Vorwerkes gehören. Die Einrichtung einer Naturschutzstation für die Kinder des Ortes und der umliegenden Gemeinden bietet sich an.

Auf unseren Erkundungen entlang der Straße haben wir selbst in der kurzen Zeit viele Veränderungen in den Siedlungen wahrgenommen. Besonders am äußeren Erscheinungsbild der Häuser haben moderne einflügelige Kunststoffenster, Baumarkttüren, neue Dachdeckungen und Verkleidungen schon viele alte Spuren beseitigt. Ganze Gebäude sind verschwunden, alte Pflasterstraßen asphaltiert worden. Noch bergen die baufälligen Scheunen eine Vielzahl von alten landwirtschaftlichen Geräten. In Ollendorf sind noch Schmiedewerkzeuge, Kufen und Räder, Schlitten und Kutschenteile im Anbau der alten Schmiede erhalten. All dies wird in den nächsten Jahren weiter verrotten oder auf dem Schrottplatz landen. Hier könnten im Rahmen von Kinderferienlagern oder mehrtätigen Aufenthalten von Schulklassen die Hinterlassenschaften unserer Großeltern gesichtet, eingesammelt, repariert und vielleicht auch angewendet werden.

Der Entwurf zum Vorwerk soll sich in seiner klaren Struktur und seiner einfachen Gestalt in die alte Substanz einfügen. Das Naheliegende ist die Provokation. Nichts Neues um des Neuen Willen, kein Fortschritt um des Fortschritts Willen, kein grundloses Verlassen historischer gewachsener Sinngefüge. Die bestehenden denkmalgeschützten Gebäude werden in eine sinnvolle Struktur zurückgeführt und als das Besondere vom Neuen gefaßt.

4 Denkmalliste

Aus der dargestellten wechselseitigen Bedingtheit von Wesen und Erscheinung des Dorfes, ergibt sich die Unsinnigkeit formaler dorfbezogener Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung des Siedlungsbildes. Die Industriegesellschaft hat mit ihrem Wesen längst Fuß gefaßt und wird ihre Erscheinung nach sich ziehen. Die heutigen gestalterischen Mängel in den ländlichen Siedlungen sind inhaltlicher Natur und können im Sinne einer Wiederbelebung dörflicher Gestaltungsprinzipien nur durch einen grundsätzlichen Wandel der Lebensweise behoben werden. Eine solche Tendenz ist nicht erkennbar.

Die alte Substanz kann nur unter Mühen und mit oft grotesken Eingriffen den Ansprüchen heutiger Bewohner genügen, denn das alte Fachwerkhaus versinnbildlicht eine weitaus komplexere Denkweise als sie die Einhaltung von Wärmeschutzverordnung und Baustatik verlangt.

Mit dem Verlust einer Lebensweise, die in ihrer Komplexität und Dynamik eine große Anzahl menschlicher Bedürfnisse befriedigte, und die in ihren wesentlichen Grundsätzen vor- und nachhaltig sein mußte, ging auch die geistige Sinnbestimmung vieler verloren. Ganz im Sinne der Ökonomie wurde der "Kampf" gegen die unmenschlichen Seiten der Industriegesellschaft von Beginn an durch die gestalterische Verschönerung ihrer Oberfläche geführt, weil er so am leichtesten, billigsten und schnellsten gewinnbar schien. Die heimelige Atmosphäre der guten alten Zeit wird auf die neuen Inhalte appliziert. Das Repertoire der Vergangenheit wird aktuell und in ständiger Wiederholung abgenutzt. Die architektonischen Ausdrucksformen geschlossener Sinngefüge werden von ihren Inhalten getrennt und in gänzlich anderen Zusammenhängen verbraucht; ähnlich den mit minderwertigen Waren verknüpften Bildern eines glücklichen Lebens. Bald entwickelte sich aufgrund dieses Bedarfs ein eigener Industriezweig: zur Definition und Erhaltung „bedenkenswerter Objekte“.

Im Denkmalschutz wird Geschichte formal gerettet - wobei sie inhaltlich verhindert wird. Das gerade in seiner Ungleichzeitigkeit historisch aussagekräftige wird gleichzeitig, ständig abrufbar und verhindert damit die Nachvollziehbarkeit von Geschichte. Der Denkmalschutz als Volksbewegung wird zu einer modischen Vergangenheitswelle, die in einer breiten konservativen Strömung zur Rettung kulturellen

Erbes ansetzt und im Treibgut der Flohmärkte zur Trödel-Bewegung verebbt. Wo altes immer seltener wird, der Bedarf aber steigt, liefert die Industrie Heimat vom Fließband, die vom heimatlosen Individuum dankbar angenommen und heute die Laienarchitektur in Stadt und Land bestimmt. In einem geistigen Umfeld, in dem Ästhetik allein auf Sauberkeit reduziert ist, sehen Kunstblume, Fliese und Plastikfenster rosigen Zeiten entgegen!

„Kümmert euch um eure Denkmäler, und ihr werdet nicht nötig haben, sie wieder herzustellen. Einige Bleiplatten bei Zeiten auf ein Dach gelegt, ein paar tote Blätter und Zweige rechtzeitig aus dem Abflußrohr entfernt, werden sowohl Dach wie Mauer vom Verderben retten. Bewacht ein altes Bauwerk mit ängstlicher Sorgfalt; bewahrt es so gut wie angänglich und um jeden Preis vor dem Zerfall. Zählt seine Steine wie die Edelsteine einer Krone; stellt Wachen ringsherum auf, wie an den Thoren einer belagerten Stadt; bindet es mit Eisenklammern zusammen, wo es sich löst; stützt es mit Balken, wo es sich neigt; kümmert euch nicht um die Unansehnlichkeit solcher Stützen; besser eine Krücke als ein verlorenes Glied. Tut dies alles zärtlich und ehfurchtsvoll und unermüdlich, und noch manches Geschlecht wird unter seinem Schatten erstehen, leben und wieder vergehen. Sein letzter Tag muß einmal kommen; aber laßt ihn offen und unzweifelhaft sein, und laßt keine Entwürdigung und falsche Herstellung ihn noch der letzten Totenehren berauben, die Erinnerung ihm erweist! Diese Aufforderung von John Ruskin aus dem Jahre 1849 stellte in ihrer Notwendigkeit die Antithese zu den wirklichen Verhältnissen dar. Daran hat sich bis heute nicht geändert.

Die institutionalisierte Denkmalpflege kann das allgemeine Desinteresse der Menschen in der Industriegesellschaft an den Sinnzusammenhängen, aus welchen heraus unsere Vorfahren ihre Wertvorstellungen entwickelt haben, nicht ändern. Sie kann aber an ausgewählten Orten das schlimmste verhindern helfen und interessierten Eigentümern alter Gebäude Hilfestellung für die Erhaltung geben.

In den aktuellen Denkmallisten des Thüringer Landesamtes für Denkmalpflege sind die wichtigsten Gebäude in den Siedlungen entlang der Straße bereits enthalten. Den Gasthof „Zur Weintraube“ in Nermsdorf hat dies nicht vor dem Anbringen einer Außendämmung und dem Einbau einflügeliger Kunststoffenster bewahrt. Mir würde es schon genügen, wenn als Ergebnis der vorliegenden Arbeit die Brückenbegrenzungssteine vor Großmölsen und hinter Stedten geborgen würden und später an den wiederentstehenden Brücken wie vorgeschlagen Verwendung finden könnten. Ein Schwerpunkt in der vertiefenden Fortführung der Spurensuche entlang der Straße sollte die systematische bauhistorische Untersuchung der erhaltenen Gasthöfe bilden. Über ihre historische Gestalt ist auch überregional wenig bekannt.

Zusätzlich zu den bereits denkmalgeschützten Objekten sind folgende Sachzeugen von besonderem geschichtlichen Wert:

- Kerspleben:
- Scheunengiebel gegenüber Gemeindeamt
 - Standort des ehemaligen Schenktores
 - Blatt 9

- Dokumentiert Verlegung der Straße und historische Ortsgrenze vor der Erweiterung der Siedlung

- Töttleben:
- Gepflasterter und gefaßter Fußweg vom Kirchplatz zum ehemaligen Dorfbrunnen
 - Blatt 11
 - Dokumentiert die Bedeutung des Wassers, der Brunnen vor Einrichtung des Trinkwassernetzes

- Großmölsen:
- Mindestens drei Brückenbegrenzungssteine (Muschelkalk) in der Gemarkung am Standort der ehemaligen Brücke
 - Blatt 4
 - In Alter und Gestalt Teile der alten Brücke
 - Das Dorf tor sollte im Zuge der Verlegung der Straße wieder aufgebaut werden. Die alte Bebauung ist beidseitig noch erhalten, das Tor mehrfach dokumentiert
 - Blatt 14
 - Dokumentiert die Tradition der alten Dorftore und ist im Umkreis einmalig

Zu Ollendorf und Stedten lagen keine Angaben in den Denkmallisten vor.

- Der reaktivierte Straßenverlauf zwischen Ollendorf und Buttstedt und die Standorte der Brücken hinter Ollendorf und Stedten, Reste der historischen Brückenpflasterung hinter Ollendorf
- Blatt 4 und 5
- Zwei Steine (Sandstein) am Standort der ehemaligen Brücke hinter Stedten
- Blatt 5
- Mögliche Reste der alten Brücke oder Wegmarkierungen

- Buttstedt: - Vier plastisch bearbeitete Muschelkalkpfosten
davon zwei am oberen Ortsausgang am
Abzweig nach Nermsdorf, die anderen beiden

vor dem Gebäude der Feuerwehr

- Blatt 6

- Nach Alter und Gestalt Teile der „Neuen Brücke“

über die Scherkonde

Thesen zur Diplomarbeit

1. These Die Via Regia

In Erfurt kreuzten sich im Frühmittelalter zwei wichtige Handelsstraßen. Die aus dem Süden kommende, in den Quellen oft „Nürnberger Straße“ genannte, führte von Nürnberg zur Nord- und Ostsee. Die zweite von West nach Ost verband Frankfurt (Main) mit Leipzig und setzte sich über Breslau nach Polen und in die Ukraine fort.

In einem Vertrag des Thüringer Markgrafen mit dem Bischof von Meißen vom 22.05.1252 wird diese Straße als „via regia Lusatiae“ bezeichnet. Besonders für den Handel zwischen Germanen und Slaven war die Via Regia für den Mitteldeutschen Raum von überragender Bedeutung.

Mit dem Bau der Eisenbahnverbindungen seit der Mitte des letzten Jahrhunderts verlor die Straße in Inhalt und Form ihre Bedeutung. Obwohl der Begriff „Via Regia“ heute in vieler Munde ist, für Kunstprojekte und eine Zeitschrift verwendet wird, ist die Straße in ihrem Verlauf aus dem Bewußtsein selbst der meisten Anwohner verschwunden.

Aus der überregional bedeutenden Handelsstraße wurde eine Vielzahl von Ortsverbindungen mit nur noch regionaler Bedeutung. Die nicht mehr genutzten Überlandabschnitte verschwanden seit der Separation oder blieben als einfache Feldwege in Teilstücken erhalten.

2. These Spurensuche

Der Verlauf der Straße zu Beginn des letzten Jahrhunderts konnte anhand der Flurkarten der Jahre 1834 - 1883 von Erfurt bis Nermisdorf fast lückenlos rekonstruiert werden. Flurnamen und Straßenbezeichnungen belegen den Verlauf der überregional bedeutenden Handelsstraße. Die Spurensuche entlang der Via Regia hat eine Vielzahl von Hinweisen erbracht.

Der Abschnitt von Erfurt bis Buttstedt entsprach mit seinen 25 km Entfernung ungefähr eines Tagesetappe zu Fuß oder mit beladenem Wagen. In der Mitte des Abschnitts entwickelte sich Ollendorf mit der Geleitburg, mindestens 2 größeren Gasthöfen mit Ausspanne, mit Stellmacher und Schmiede zu einem Schwerpunkt der Straßendienstleistung. In der Stadt Buttstedt war das infrastrukturelle Programm um Hospital und Geleithaus vermehrt. In beiden Orten gab es eine dem Schutzheiligen der Pilger und Reisenden Jacobus geweihte Kapelle. Bis auf das stattliche Dorf Kerpsleben, das von seiner Lage kurz vor den Toren der Stadt Erfurt zusätzlich profitierte, standen in den anderen Siedlungen nur je 1 Gasthof in direkter Beziehung zur Straße. Im Verlauf der Flurkarten tangierte die Straße die Dörfer, die sich durch Scheunengürtel, Dorftore oder Mauern abgrenzten. Im Gelände vermied die Straße Höhengänge und wies Feuchtgebieten aus.

3. These Das Dorf

Die ländlichen Siedlungen entwickelten sich in historisch konkreten Abhängigkeitsstrukturen als baulich-räumlicher Ausdruck der jeweiligen territorial herrschenden Ordnungsprinzipien. In ihrer Gestalt versinnbildlichen sie den jeweiligen Entwicklungsstand der Produktivkräfte und der Produktionsverhältnisse innerhalb einer ganzheitlich in der Bewirtschaftung des Landes gegründeten Lebensweise. Die Gestalt des Dorfes - von der Art der Anlage von Flur und Siedlung bis hin zum kleinsten Detail - ist somit zuallererst Ausdruck des aus der Geisteshaltung der Gestaltenden erwachsenden Wollens innerhalb der historisch und territorial gegebenen Möglichkeiten. Das Dorf widerspiegelt so auf allen Ebenen die Ganzheit der Beziehungen der Bewohner untereinander zu ihrer Umwelt und kann nur aus diesem seinem Wesen heraus verstanden werden.

Diese Einheit von Wesen und Erscheinung hat die Gestalt der ländlichen Siedlungen begründet und „das Dorf“ hervorgebracht .

Grundlage allen Bauens ist zum einen die Anwendung organischer Systeme und zum anderen die Orientierung am Typus. So ist das Dorf ein angenehmes Zusammenspiel natürlicher Baustoffe und einer ganzheitlich handwerklichen Ausführung der Konstruktion.

4. These Straße und Siedlung

In den Dörfern entlang der Straße fallen Ortsgeschichte und Straßengeschichte zusammen. Siedlung und Straße stehen in einem spannungsvollen Verhältnis zueinander. Bleiben und Gehen - Stehen und Fließen. Der Ort war Lebensquell für den Reisenden. Hier bekam er Nahrung im weitesten Sinne. Der Ort bot ihm Hilfe in Notlagen und gab im Schutz. Hier konnte er neue Kräfte sammeln. Die Straße in ihrer Form war die zwischen den Siedlungen liegende Durststrecke. Ihre Überwindung kostete Kraft und Mut, eine Vielzahl von Gefahren und Unwägbarkeiten lauerten auf ihr. Ihrem Wesen nach war die Straße oft das Gegenteil, sie selbst war Lebensquell für den Ort, verband Menschen und Kulturen, führte Völker zusammen.

5. These Der Landschaftsraum

Das Thüringer Becken ist eine zwischen den Höhenzügen des Thüringer Waldes und dem Harz eingesenkte Triasmulde, in deren Mitte hauptsächlich Gipskeuper ansteht. Zu den Seiten hin treten in der Reihenfolge ihrer Ablagerung Zechstein, Muschelkalk und Buntsandstein auf.

Ist Ollendorf noch weitgehend geprägt vom hellen Grau des Muschelkalks so erstrahlen in Buttstedt viele alte Fachwerkhäuser im leuchtenden Gelb des Keupersandsteins in ihren Gefachen.

Das Thüringer Becken mit seiner offenen steppenähnlichen Landschaft und seinen Schwarzerdeböden bietet seit jeher günstige Bedingungen für den Ackerbau. So ist der weitgehend waldlose Landschaftsraum heute von großflächiger landwirtschaftlicher Nutzung geprägt. Im Thüringer Becken gab es für den Verlauf der Straße keine Schwierigkeiten mit der Überwindung von Höhenzügen. Die Trasse konnte sich den weitgespannten Muldentälern bequem anpassen.

6. These Die Straße in der Industriegesellschaft

Mit dem Bau der Eisenbahnen seit 1835 ist das über Jahrhunderte gleich gebliebene Gefüge von Raum und Zeit in der Wahrnehmung der Umwelt unumkehrbar verändert worden. Die Straße als Raum fällt zunehmend mit der Straße als eine zu überwindende Zeitspanne zusammen. Die Reise selbst verliert ihre Eigenbedeutung, ist nur noch Pause zwischen den Aufenthalten. Die Zeitspanne zwischen Abfahrt und Ankunft wird mit immer größerem technischen Aufwand und immer folgenreicheren Eingriffen in die Umwelt verkleinert. Eine Annäherung in der Wahrnehmung an das Ziel der Reise findet nicht mehr statt, alle Orte sind gleichzeitig und überall. Die Reise selbst ist eine Reise in Gewisse, der Tourist sieht im doppelten Sinne nur das Vorhergesehene.

Die Straße in ihrer Form wird zum hochtechnisierten Asphaltband, das Landschafts- und Siedlungsräume radikal zerschneidet und Grenzen schafft, die nur mit aufwendigen Hilfsmitteln überwunden werden können. Der im Verkehrsmittel Sitzende nimmt fast ausschließlich visuelle Eindrücke aus der Umgebung auf, die vorbeiziehenden Bilder werden unverarbeitet, filmähnlich aneinandergereiht vom Bewußtsein aufgenommen - eine Wahrnehmung der Wirklichkeit findet nicht mehr statt.

7. These Das Dorf in der Industriegesellschaft

Die im Dorf versinnbildlichte Einheit von Wesen und Erscheinung, von Funktion und Gestalt, zerbricht mit dem Wandel von der vor- und nachhaltigen landwirtschaftlichen Gemeinwirtschaft zur industrialisierten Landwirtschaft seit Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmend. Mit der - analog zur Industrie - voranschreitenden Ausbildung monopolkapitalistischer Strukturen seit den zwanziger Jahren, verliert das alte Dorf seine wesentliche inhaltliche Sinngebung völlig.

Das Dorf wird zu einer Wohnsiedlung im ländlichen Raum, in die nach und nach die in den Städten seit langem angewendeten industriellen Baustoffe und Bauweisen einziehen. Diese werden - dem Landschaftsraum angepaßt - etwas kleiner ausfallen, doch wird im wesentlichen das immer gleiche Einfamilienhaus mit Garage, Terrasse und Garten das Siedlungsbild der Zukunft bestimmen. Die alte Substanz kann nur unter Mühen und mit oft grotesken Eingriffen den Ansprüchen heutiger Bewohner

genügen, denn das alte Fachwerkhaus versinnbildlicht eine weitaus komplexere Denkweise als sie die Einhaltung von Wärmeschutzverordnung und Baustatik verlangt.

8. These Möglichkeiten der Aneignung der Straße

Das Thüringer Becken ist in seiner abwechslungsarmen, weitgehend waldlosen Weitläufigkeit eine auf den ersten Blick für den Tourismus und die Naherholung der Städte in der Umgebung uninteressantes Gebiet. Hier gibt es weder große Namen noch bedeutende Pilgerstätten der Kulturgeschichte. Entsprechend wenig ausgebildet ist die derzeitige touristische Infrastruktur.

Andererseits weist das Gebiet eine hohe Dichte an Schlössern und Burgen oder deren Reste auf. Im Bereich des untersuchten Streckenabschnitts besitzt fast jede der umliegenden Siedlungen denkmalgeschützte und denkmalwerte Substanz.

Die Tatsache, daß an fast allen Orten Sehenswertes, aber nirgends etwas Tagesfüllendes zu finden ist und das Vorhandensein eines engmaschigen Straßennetzes in einer übersichtlichen Landschaft verleiten dazu, die einzelnen Punkte mit dem Auto abzufahren. Dies ist nicht in meinem Sinne.

Der historische Straßenverlauf soll als Rad- und Wanderweg erschlossen werden. Dazu ist der Abschnitt Ollendorf - Buttstedt als unbefestigter Überlandweg wiederherzustellen. Der Verlauf der Straße sollte mindestens bis Leipzig dokumentiert und markiert werden und mit den zu schaffenden touristischen Infrastrukturen in das überregionale Rad- und Wanderwegenetz und die einschlägigen Kartenwerke eingebunden werden. Verschiedene Publikationen, Ausstellungen oder Berichte in den Medien sollten die alte Straße insgesamt wieder mehr in das Bewußtsein der Öffentlichkeit bringen und so das Umfeld für eine touristische Erschließung vorbereiten.

9. These Die Wasserburg in Ollendorf als kommunikative Mitte

Die Anlage der Wasserburg in Ollenburg bietet aufgrund ihrer Geschichte als ehemalige Geleitburg zur Sicherung der Straße und wegen der vorhandenen historischen Räumlichkeiten einen geeigneten baulichen Ausgangspunkt zur Errichtung und Entwicklung einer Kommunikationsstätte zur Geschichte der Via Regia im weitesten Sinne. Das mehr konservative Museum im Burgteil und die mehr für die Zukunft arbeitende Jugendbegegnungsstätte im Vorwerk bilden die Schwerpunkte der geplanten Nutzung. Von hier sollten Aktivitäten der verschiedensten Art ausgehen, die insgesamt zu einer Sensibilisierung für die Zusammenhänge der Straßen- und Territorialgeschichte im Umland beitragen könnten.

Ein Verein interessierter Bürger aus nah und fern sollte neben den Mitarbeitern des Museums Träger der Arbeit sein.

10. These Bauen und Bewahren

Die Siedlungen im ländlichen Raum sind besonders seit dem Einzug der westlichen Industriegesellschaft nach 1990 einem starken Erneuerungsdruck ausgesetzt, der sich in einer zeitgeistgemäßen Veränderung immer größerer Strukturen niederschlägt. Verschwanden zu Beginn nur alte Türen, Fenster oder Dachsteine so werden jetzt schon Scheunen und ganze Höfe abgerissen. Der Druck ist um so größer, je älter und einfacher die überkommenen Gebäude sind, so daß in kurzer Zeit viele Spuren gerade des alltäglichen Lebens unserer Vorfahren für immer verschwinden werden oder bereits verschwunden sind. Dieser Entwicklung sollten alle, die ein solches Fortschreiten als Verlust empfinden in ihrem Tun entgegenwirken. Die institutionalisierte Denkmalpflege kann dem allgemeinen Desinteresse der Bewohner alter Höfe und ihrem vorrangig ökonomischen Interessen nur wenig entgegensetzen. Sie sollte so vorrangig den wenigen interessierten Eigentümern Hilfestellung geben.

Es wäre mir schon ausreichend, wenn als Resultat meiner Arbeit die noch erhaltenen Brückensteine vor Großmölsen und hinter Stedten geborgen und an einen sicheren Ort gebracht würden und in Zukunft vor der Sanierung der Gasthöfe entlang der Strecke wenigstens in Ansätzen eine bauhistorische Untersuchung der Gebäude durchgeführt wird.

Blattverzeichnis

Blatt-Nr.

	Deckblatt
1	via - vita - Straße bedeutet Leben
2	Der Verlauf der Via Regia
3 bis 6	Der Verlauf der Straße in den Flurkarten der Jahre 1834 - 1883
7	Der Verlauf der Via Regia durch Erfurt
8	Die Straße in Erfurt
9	Die Straße in Kerspleben
10	Die Siedlung Kerspleben
11	Die Straße in Töttleben
12	Die Siedlung Töttleben
13	Die Straße in Großmölsen
14	Die Siedlung Großmölsen
15	Die Straße in Ollendorf
16	Die Siedlung Ollendorf
17	Historische Gebäude in Ollendorf
18	Die Straße in Stedten
19	Die Straße in Buttelseedt
20	Die Stadt Buttelseedt
21	Die Straße in Nermsdorf
22	Die Siedlung Nermsdorf
23	Planung für die „Perlenkette“ entlang der Straße
24	Die Möglichkeit der Reaktivierung ausgewählter Streckenabschnitte am Beispiel Ollendorf - Stedten
25	Die Wasserburg in Ollendorf - Die Geschichte
26	Die Wasserburg in Ollendorf - Der Bestand
27	Das Museum - Die Konzeption
28	Das Vorwerk - Entwurf
29	Das Vorwerk - Entwurf
30	Denkmalwerte(s)

Quellennachweis

- (1) Das Kapitel 1.1 ist im wesentlichen eine Zusammenschrift von Informationen aus folgenden Büchern und könnte so oder ähnlich einen Reiseführer zur Strasse einleiten .:

OHLER, N.:

Reisen im Mittelalter. . Artemis Verlag München, 1988.

BRUNS/WECZERKA:

Hanseatische Handelsstraßen. - Text, Band 2, Weimar 1967. - Register, Band 3, Weimar 1968. - Atlas, Band 3 , Graz/Köln 1992.

- HOFMANN, R.:
- (2) Brücken, Schienen Wasserwege. - Verlag Neues Leben Berlin, 1988.
S.

- STÖRZNER:
- (3) Steinkreuze im Landkreis Weimar. - Weimar, 1979.

- GERBING, L.:
- Erfurter Handel und Handelsstraßen. - In: Mitteilung des Vereins für Geschichte und
(4) Altertumskunde. - Erfurt Jahrgang 21 (1900) Seite 95 bis 148.

Literaturnachweis

BRUNS/WECZERKA:

Hanseatische Handelsstraßen. - Text, Band 2, Weimar 1967. - Register, Band 3, Weimar
1968. - Atlas, Band 3 , Graz/Köln 1992.

GERBING, L.:

Erfurter Handel und Handelsstraßen. - In: Mitteilung des Vereins für Geschichte und
Altertumskunde. - Erfurt Jahrgang 21 (1900) Seite 95 bis 148.

GIESECKE ,H.:

Das alte Erfurt. - Leipzig, 1972.

DR. EBERHARD GUGG & Partner:

Konzeption zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in den Landkreisen Weimar und
Apolda (Bd. I/Bd. II). - Frankfurt/a. M., Oktober 1993.

GUTSCHE, W (Hrsg.):

Geschichte der Stadt Erfurt. - Weimar, 1986.

HOFMANN, R.:

Brücken, Schienen Wasserwege. - Verlag Neues Leben Berlin, 1988.

KAREISL VON KAREIS, F.:

Deutsche Straßenfibel. - Leipzig, 1937.

OHLER, N.:

Reisen im Mittelalter. . Artemis Verlag München, 1988.

REDSLOB, E.:

Des Reiches Straße. - Leipzig, 1941.

REDSLOB, E.:

Vom Römerberg zum Brandenburger Tor. - Durchgehend überarbeitet Neuausgabe des Werkes „DesReiches Straße“. - München, 1957.

REHBEIN, E.:

Zu Wasser und zu Lande. - Leipzig, 1984.

SCHÜTZ, F.:

Das Mainzer Rad an der Gera. - Eine Ausstellung der Stadt Mainz zum Erfurter Stadtjubiläum 742. - 1992. - Mainz am Rhein, 1991.

STÖRZNER:

Steinkreuze im Landkreis Weimar. - Weimar, 1979.

STUBENVOLL, W. (Hrsg.):

Die Straße - Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges. - 750 Jahre Messe in Frankfurt a. M. - 2 Bände Ausstellungskatalog, 1991.

WEISS, U. (Hrsg.):

Erfurt 742 - 1992. - Weimar, 1992.

WEITKAMP, H.:

Das Hochmittelalter - Ein Geschenk des Geldwesens. - Hilterfingen, 1986.

WENZEL, H.:

Quellen und Miscellen zur Thüringischen Geschichte. - HAB Weimar, 1994.

Heimatbuch des Landkreises Weimar. - Verlag: Der Thüringische Kreisdirektor - Jugendamt Weimar, 1922.

Thüringen - Blätter zur Landeskunde

Anzeiger Ollendorf. - Jahrgang 1 u. 2, 1993/1994.

Kartenverzeichnis

- 1 Erfurts Territorium Ende des 15. Jahrhunderts (nach G. Oergel)
In :
GUTSCHE, W (Hrsg.):
Geschichte der Stadt Erfurt. - Weimar, 1986. - S.97

- 2 Karte des Kurfürstentums Weimar, 1797.
Original im Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar.

- 3 Erfurt im Handelsnetz des späten Mittelalters.
In:
GUTSCHE, W (Hrsg.):
Geschichte der Stadt Erfurt. - Weimar, 1986. - S. 95.

- 4 Mit original Bezeichnung und Kartenummer in:
und BRUNS/WECZERKA:
20 - 27 Hanseatische Handelsstraßen. - Text, Band 2, Weimar 1967. - Register, Band 3, Weimar
1968. - Atlas, Band 3 , Graz/Köln 1992.

Die Originale der Abbildungen auf Blatt 7 „Der Verlauf der Via Regia durch Erfurt“
stammen aus dem Stadtarchiv Erfurt.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, daß ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig
und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen ausgeführt habe.

Weimar, den 21.August 1995



©endbenas Abschied.

Druck von A. G. Biederstein in Berlin.

DIPLOMARBEIT

DIE VIA REGIA

Eine mittelalterliche Handelsstraße
und die Möglichkeiten ihrer Aneignung.

BEARBEITER

CAND. ING. TORSTEN LIEBERENZ

BETREUER

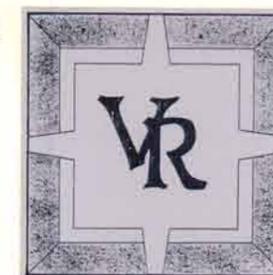
PROF. DR.-ING. HARTMUT WENZEL

HAB WEIMAR

- Universität -

Lehrstuhl für Entwerfen und Ländliches Bauen
Fakultät Architektur, Stadt- und Regionalplanung

1995



VIA-VITA STRASSE BEDEUTET LEBEN

DAS LEBEN AUF DEN ALTEN STRASSEN WAR BLAU UND ABWECHSLUNGSREICH ABER KEINERLEI WEGS IDYLLISCH. DER ZUSTAND DER STRASSEN WAR OFT VÖLLIG UNZULÄSSIG, ES HERRSCHTE STARKE UNSICHERHEIT AUF IHNEN, UND DIE STRASSENHERREN STellten OFT ÜBERMÄSSIGE ABGABEFÖRDERUNGEN. DIE STRASSEN WAREN UNBEFESTIGT UND ZERFAHREN.

IM FALLE EINES MISSGESCHICKES MUSSTE DER KAUFMANN TEURE ANSPANNDIENSTE DER STRASSENANWOHNER ANFORDERN, DEN WAGEN REPARIEREN LASSEN UND SOLANGE IN DIE HERBERGE EINKEHREN, STÜRZTE DER WAGEN UM, SO KONNTE ES PASSIEREN, DASS DER GRUNDHERR NACH DEM GRUNDRECHT ALLE AUF DEN BODEN GEFALLENEN WAREN

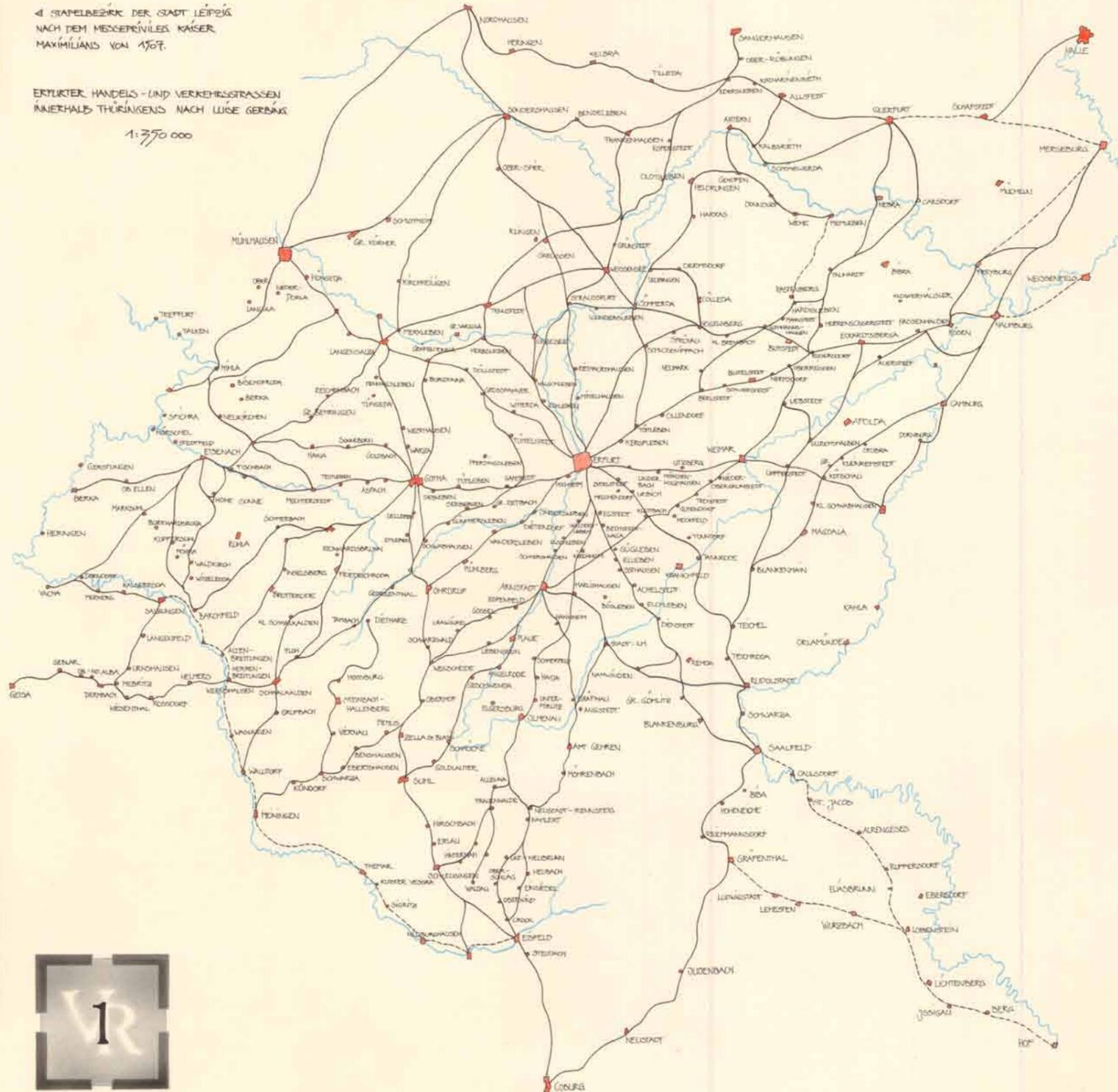
BEZOGLAGNIMTE, BESONDERS ZU MESSEZEITEN LAUERTEN STRASSENRAÜBER DEN KAUFLEUTEN AUF, DIE SICH DESHALB OFT ZU FAHRENGESCHWÄNDEN ZUSAMMENSCHLOSSEN. DIE TRANSPORTKOSTEN DER FAHRENGESCHWÄNDE WURDEN AUCH DURCH DIE VERSCHIEDENEN ZÖLLE ERHÖHT, WIE DAS BRÜCKEN-, WEG-, ODER DAMMGEHT.

DAS GELEIT ENTWICKELTE SICH IM LAUFE DER ZEIT ZU EINER REINEN EINKOMMENQUELLE DER STRASSENHERREN. DIE ENTSPRECHENDE GEGENLEISTUNG, DEN GELEITSCHUTZ BEKAM DER KAUFMANN IMMER SELTENER. DAFÜR WURDEN DIE STRASSEN MIT DER ZUNAHME DES VERKEHRS SEIT DEM MITTELALTER IMMER SICHERER.

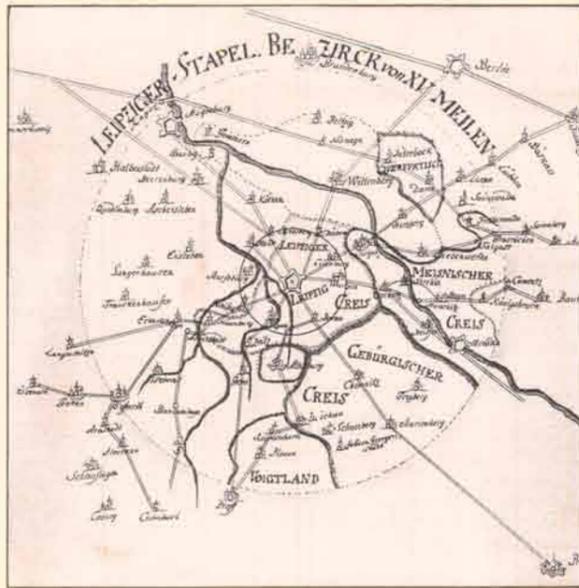
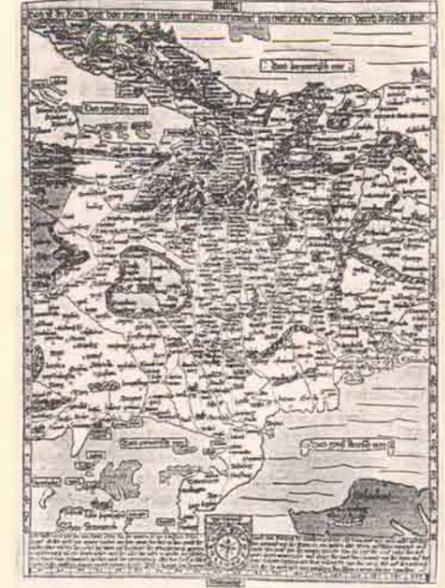
4 STAPELBEZIRK DER STADT LEIPZIG NACH DEM MESSEPRIVILEG KAISER MAXIMILIAN VON 1502.

ERTURTER HANDELS- UND VERKEHRSSTRASSEN INNERHALB THÜRINGENS NACH LUIGI GERBÄCK

1:370 000



DIE ROMANISCHE KARTE DES ERHARD ETZLAU, NÜRNBERG 1502. DIE KARTE IST VERZERRT.



DIE STRASSE WAR IM MITTELALTER TUMMELPLATZ EINER VIELZAHL VON REISENDEN. HÄNDLER AUS NAH UND FERN ZOGEN HIER IHRE WEGE ZU MESSEN UND MÄRKTEN. DIE KIRCHE MOBILISIERTE TAUSENDEN VON MENSCHEN. MANCHE WANDERTEN ZWISCHEN DEN KLÖSTERN, PILGER ZOGEN ZU GEBETLICHEN STÄTTEN. STÄNDIG WAR EINE VIELZAHL VON BOTEN UND GESANDTEN UNTERWEGS, DIE NACHRICHTEN ÜBERMITTELTEN, ERKUNDUNGEN EINHOLEN ODER AUTORISIERTE IM NAMEN DES AUFTRAGGEBERS VERTRÄGE ABSCHLIESSEN. OFT WAREN SIE ZUGLEICH EINE ART VON SPIONEN, DIE AUF IHREM WEG DURCH FREMDES LAND SOVIELE INFORMATIONEN WIE MÖGLICH SAMMELN SOLLTEN. AUF DER STRASSE REISTEN KÖNIGE MIT RESIDUEM GEFÖLGE, ADLIGE MIT GRÖßEREM ODER KLEINEREM SCHUTZANBESITZ. HIER MARCHIERTE HEERE, WURDEN KRIEGE GEFÜHRT UND DIE DÖRFER AN DER STRASSE VON DEN SOLDATEN GEPLÜNDERT. IN FRIEDLICHEN ZEITEN BETRIEB MANCHER STRASSENRAÜBER SEIN UNSICHERES HANDWERK. BETTLER UND KRANKE SCHLEPPTEN SICH AUF DER STRASSE VON STADT ZU STADT, WANDERENDE KESELLEN ZOGEN HIER IHRES WEGES UND MANCH REISENDER VERSTARRTE AUF DER STRASSE.



ENTLANG DER STRASSE ENTSTANDEN EINE VIELZAHL VON EINRICHTUNGEN IM DIENSTE DER STRASSENANWÖHNER. KLÖSTER BOTEN HERBERGE UND VERPFLEGUNG FÜR PILGER UND ANDERE REISENDE. AN WENIG BESIEDELTEN ORTEN UND VOR DEN TÖREN DER STÄDTE ENTSTANDEN HOSPITALER, ZU BEGINN EINFACHE HERBERGEN, DIE SEIT DEM HOCHMITTELALTER ZUNEHMEND CARITATIVE AUFGABEN ÜBERNAHMEN. GASTFREUNDLICHKEIT WAR FEST IN DEN KULTUREN VERWURZELT UND SPIELTE ZU ALLEN ZEITEN EINE WICHTIGE ROLLE. AM ANFANG DES MITTELALTERS ENTSTANDEN DIE ERSTEN GASTHÖFE ENTLANG DER STRASSEN. IHRE ZAHL NAHM STETIG ZU, BIS DIE EISENBAHN EINZUG HIELT. VOM EINFACHEN BET IN DER KAMMER DES HALSHERREN ODER DER SÜßE BIS HIN ZU DEN GRÖßEN AUSSPANNHÖFEN MIT SCHMIEDE, BACK- UND BRAUHAUS STANDEN DEM REISENDEN VERSCHIEDENE MÖGLICHKEITEN DES VERWEILENS ZUR VERFÜGUNG. SEIT DEM 16. JAHRHUNDERT SIND WEGWEISER UND ENTFERNUNGSSTEINE AUFGESTELLT WORDEN. GERICHTE ENTLANG DER STRASSEN BESEITEN DIE STREITIGKEITEN, DER ANSATZ EINER STRASSENVERKEHRSORDNUNG IST IM SÄCHSENSPIEGEL DES EIKE VON REPKOW AUS DEM 13. JH. ÜBERLIEFERT.



DIE FOTOS ZEIGEN DEN MARKT AUF DEM ERTURTER DOMPLATZ UM 1870.



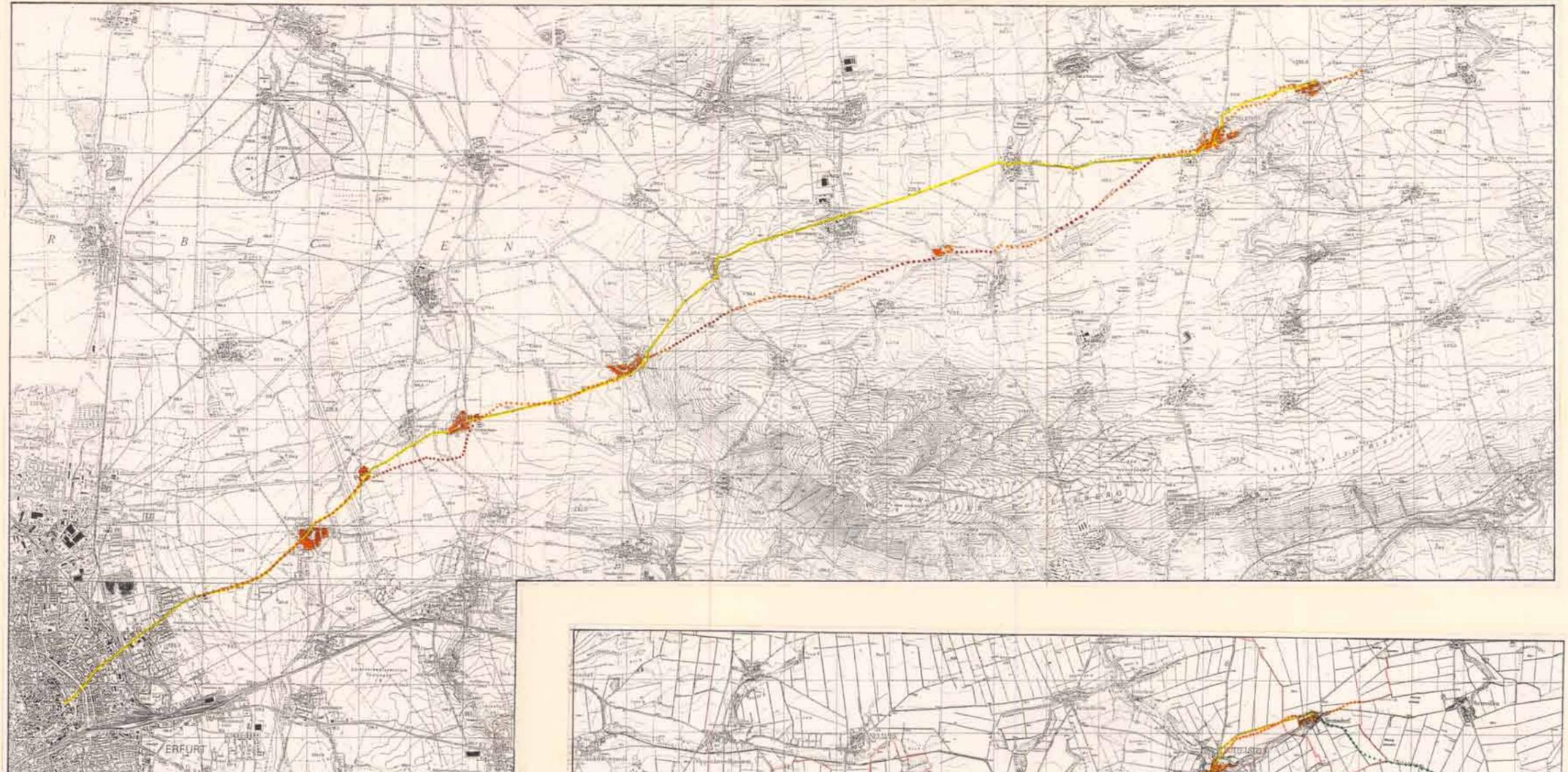
TOPOGRAPHISCHE KARTE

1:50 000

1991

DER VERLAUF DER VIA REGIA ZWISCHEN
ERFURT UND NERMSDORF

- LANDSTRASSE
- VERLAUF DER STRASSE IN DEN
FLURKARTEN DER JAHRE 1874-1885
DAVON ERHALTEN
- DAVON NICHT ERHALTEN
- FLURGRENZEN
- WEINSTRASSE



1905/1936

DER AUF DEN MESSTISCHBLÄTTERN 4932 - 4934
DOKUMENTIERTE ZUSTAND FÜR 1936 STIMMT IM
WESENTLICHEN MIT DEM HEUTIGEN ZUSTAND ÜBER-
EIN. ZWISCHEN OLLENDORF UND BUTTELSTEDT SIND
1936 NOCH EINIGE STRASSENSTÜCKEN ALS FELDWEGE
BEZEICHNET, DIE HEUTE NUR NOCH ACKERGRENZEN
BILDEN.

HEUTIGER ZUSTAND:

- STADTGRENZE ERFURT - KERSPLESEN:
DIE HEUTIGE STRASSE FOLGT DEM HISTORISCHEN
VERLAUF
- KERSPLESEN - TÖTLEBEN:
DIE HEUTIGE STRASSE FOLGT DEM HISTORISCHEN
VERLAUF
- TÖTLEBEN - GROSSMOLSEN:
DER ALTE VERLAUF SÜDLICH DER HEUTIGEN
STRASSE IST VOLLSTÄNDIG VERSCHWUNDEN.
- GROSSMOLSEN - OLLENDORF:
DIE HEUTIGE STRASSE FOLGT DEM HISTORISCHEN
VERLAUF WEITZEHEND UND IST BEGRADIGT.
- OLLENDORF - STEDTEN - BUTTELSTEDT:
DER ÜBERLANDWEG IST IN TEILSTÜCKEN ALS
FELDWEG ODER ACKERGRENZE ERHALTEN.
- BUTTELSTEDT - NERMSDORF:
DIE HEUTIGE STRASSE VERLAUFT OBERHALB
DES HISTORISCHEN VERLAUFES.



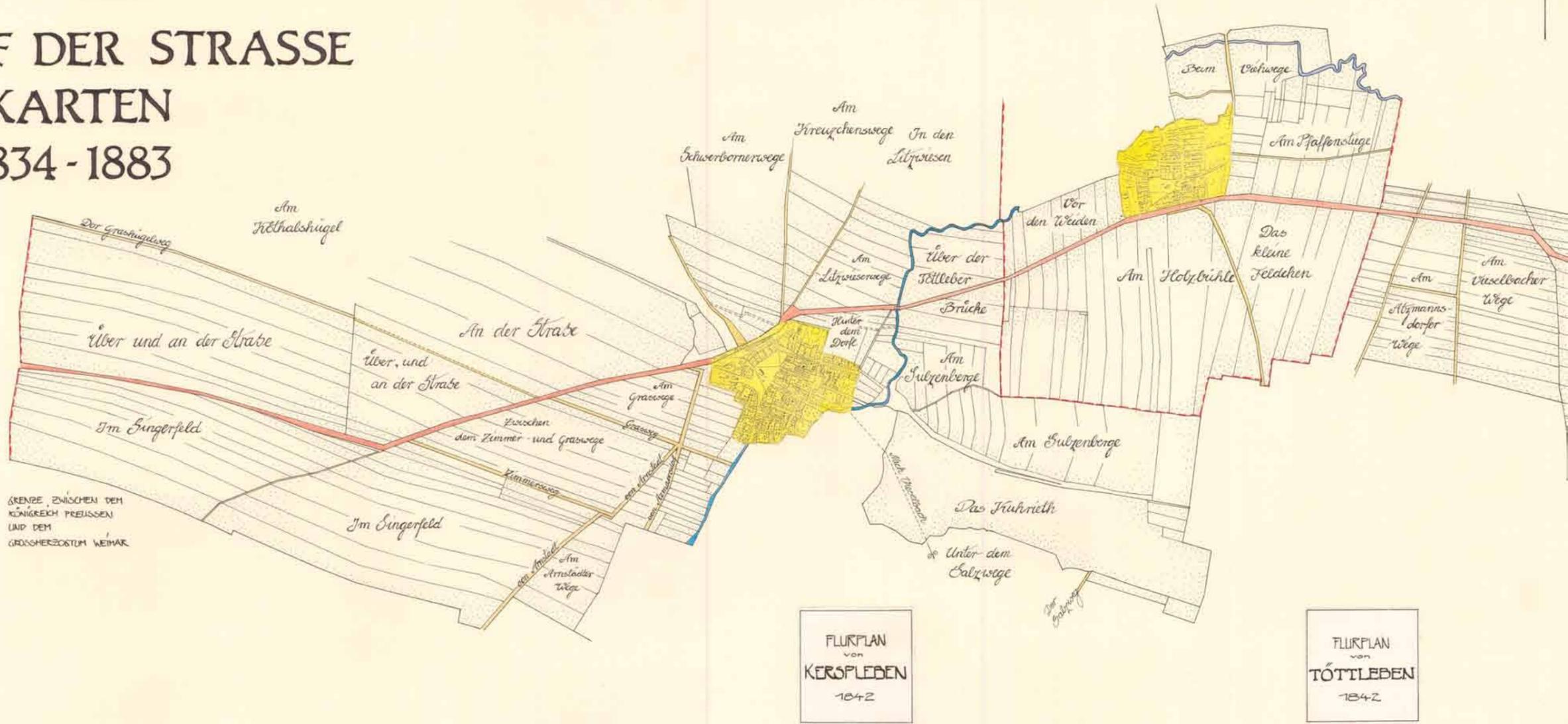
DER VERLAUF DER VIA REGIA

DER VERLAUF DER STRASSE IN DEN FLURKARTEN DER JAHRE 1834 - 1883

ANHAND DER IM THÜRINGER HAUPTSTAATS-ARCHIV WEIMAR VORHANDENEN FLURKARTEN LÄSST SICH STRASSENVERLAUF IM UNTERSUCHTEN STRECKENABSCHNITT ZWISCHEN ERFURT UND NERMSDORF NAHEZU LÜCKENLOS REKONSTRUIEREN. DIE KARTEN VON OTTMANNIS-HALSEN ZEIGEN DEN ZUSTAND NACH DER SEPARATION IN DEREN VERLAUF DIE UNGENUTZTEN STRASSENABSCHNITTE AUCH ALS BE-SITZGRENZEN VERSCHWANDEN, WAS DAS FEHLEN DIESER KÜRZEN TEILSTÜCKES ERKLÄRT. DIE HÄUFIG AUFTRETENDEN FLURNAMEN „AN DER STRASSE“, „ÜBER DER STRASSE“ UND DIE BEZEICHNUNGEN „DIE ADE (LAND-)STRASSE“, „DIE HEER-STRASSE“ UND „DIE MILITÄRSTRASSE“ GEBEN SICHEREN HINWEIS AUF ALTER UND BEDEUTUNG DER STRASSE.



GRENZE ZWISCHEN DEM KÖNIGREICH PREUSSEN UND DEM GROSSHERZOGTUM WEIMAR

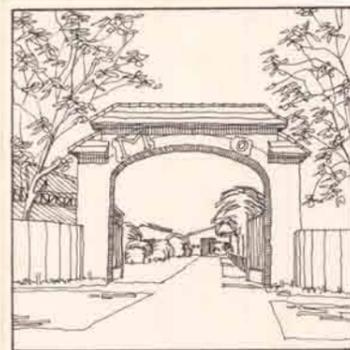


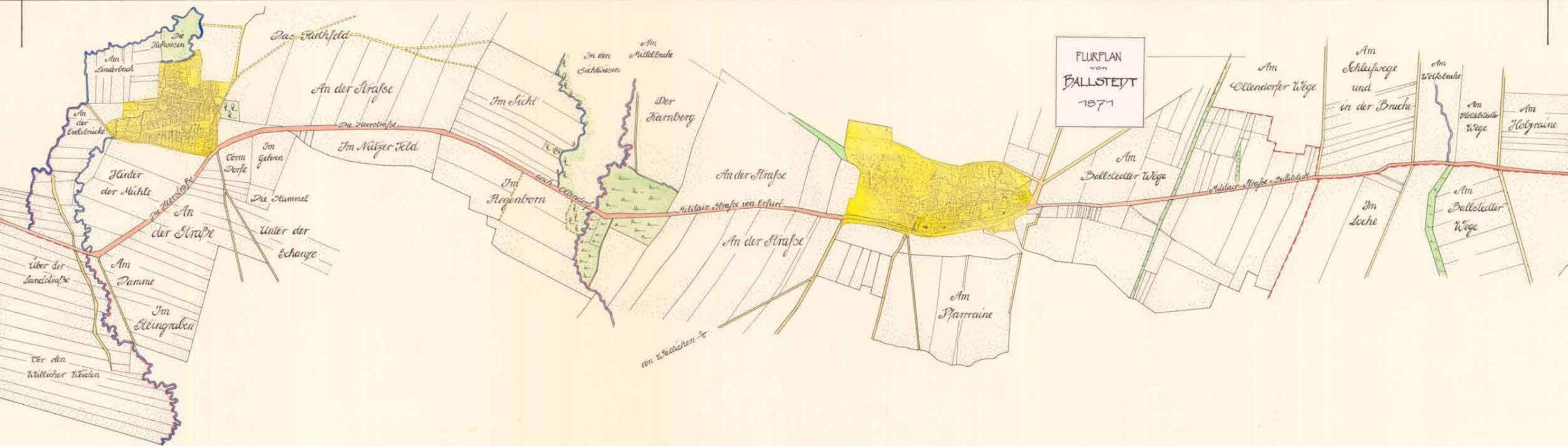
SPURENSUCHE 1995

VOM ORTSAUSGANG ERFURT AM MARIENHOF BIS NACH KERSPLEBEN IST DER HEUTIGE STRASSENVERLAUF MIT DER HISTORISCHEN STRASSENFÜHRUNG IDENTISCH. DAS STEINKREUZ IN DER KURVE IST IN SEINEM STANDORT HISTORISCH MEHRFACH BELEGTE. ES HAT MALTEGER-KREUZFORM, MIT NUR SCHWACH NACH AUSSEN VERBREITERTEN ARMEN UND GERUNDETEN UMRISSENKANTEN.

DIE HEUTIGE STRASSE VON KERSPLEBEN NACH TÖTTLEBEN FOLGT EBENFALLS DEM HISTORISCHEN VERLAUF.
EIN MÖGLICHER FRÜHERER VERLAUF, WIE ER AUF DER „KARTE DES EHEMALIGEN ERFURTSCHEN GEBIETES“ (ENDE DES 19. JH. → ERFURT) ANGEDEUTET IST, KÖNNTE DURCH DIE SENKE ÜBER DIE ANHÖHE DIREKT NACH GROSSMÖLSEN (GEHRT HABEN).

VON TÖTTLEBEN BIS GROSSMÖLSEN IST DIE ALTE STRASSE IM ZUGE DER SEPARATION UND DER BEGRÜNDUNG DER GRAMME VOLLSTÄNDIG VERSCHWUNDEN. EINE BAUMGRUPPE MARKIERT DEN HISTORISCHEN KREUZUNGSPUNKT MIT DEM WEG NACH VIESELBACH. VORBEI AM KRÖCHTURM VON KLEINMÖLSEN GELANGT MAN AUF EINEM FELDWEG NOCH BIS ZUR GRAMME, DER STANDORT DER ALTEN BRÜCKE IST NICHT MEHR SICHTBAR.





FLURPLAN
VON
BALLSTEDT
1871

FLURPLAN
VON
KLEINMÖLSEN
1843/44

FLURPLAN
VON
GROSSMÖLSEN
1843

FLURPLAN
VON
OLLENDORF
1842/43

GENERALKARTE
VON
HOTTELSTEDT
1855-1859



AN EINER GRABENÜBERFAHRT AUS LPS-ZEITEN VOR GROSSMÖLSEN LIEGT EIN ALTES, ZUT ERHALTENER BRÜCKENBEGRENZUNGSSTEIN. ZWEI WEITERE, WAHRSCHEINLICH VOLLSTÄNDIGE STEINE GLEICHER FORM SIND IN DER ÜBERFAHRT ÜBER EINEM BETONROHR EINGESRABEN. DER VIERTE STEIN IST MÖGLICHERWEISE AUCH MIT VERBAUT WORDEN. STANDORT UND QUALITÄT DEUTEN AUF DIE ALTE BRÜCKE DER STRASSE HIN.

VON GROSSMÖLSEN BIS OLLENDORF VERLÄUFT DIE HEUTIGE STRASSE ZU BEGINN ETWAS SÜDLICH DER ALTEN TRASSE. EIN DEUTLICHER GELÄNDEEINSCHNITT IM BEREICH EINER ANHÖHE AUF HALBEM WEGE KANN DURCHAUS SCHON DURCH DIE ALTE STRASSE ENTSTANDEN SEIN. DER BAU DER NEUEN BRÜCKE HAT ALLE SPUREN DES VORGÄNGERBAUES BESEITIGT.

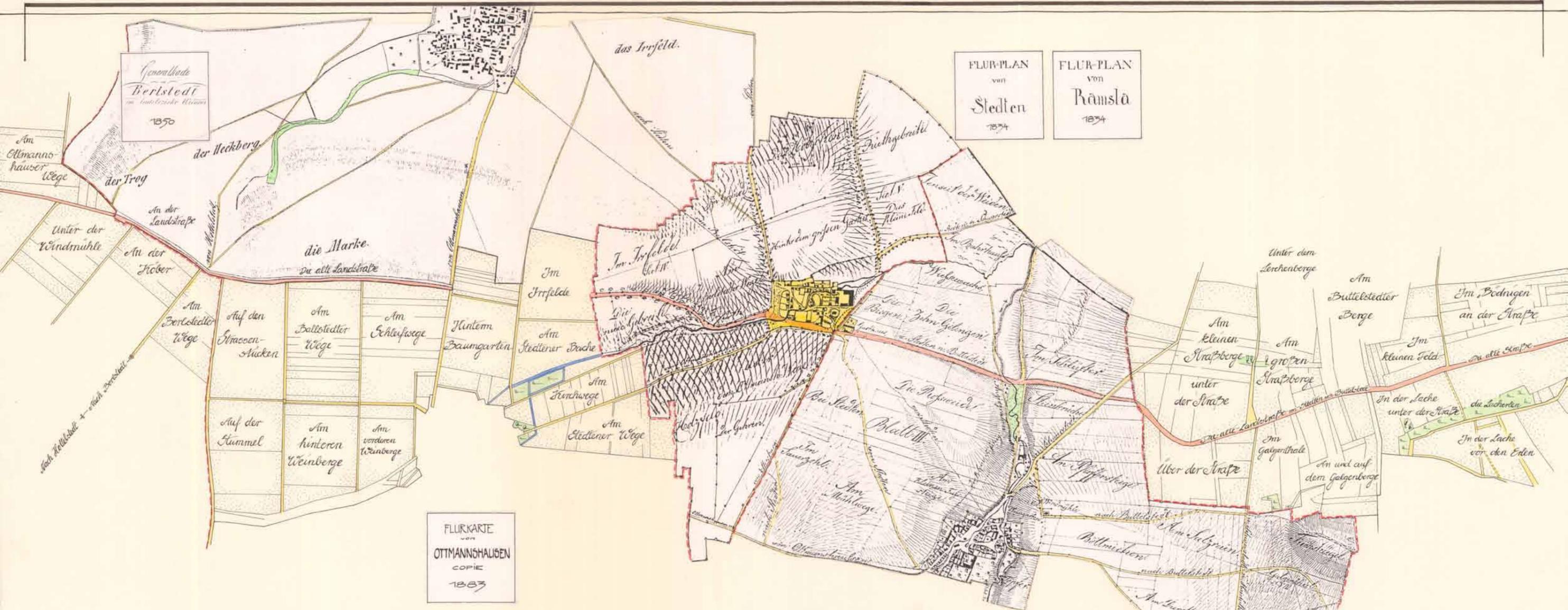


AM OBEREN ORTSAUSGANG VON OLLENDORF ZWEIGT DIE ALTE STRASSE VON DER NEUEN LANDSTRASSE AB UND FÜHRT LEICHT BERGAUF GERADEN FELDENWÄRTS. DER SCHWUNG DES ALTEN VERLAUFES IST AN DER BÖSCHUNG IN DER KURVE DES ABZWEIGES NOCH HEUTE SICH BAR.



VOR DER KIRSCHPLANTAGE ZWEIGT DER HEUTE NOCH GENUTZTE WEG NACH HOTTELSTEDT AB. VOM ENDE DER PLANTAGE BIS KURZ VOR DER BRÜCKE ÜBER DEN WOLFSBACH ZEIGT NUR DER FELDRAIN NOCH DEN ALTEN STRASSENVERLAUF AN. VON DER BRÜCKE SELBST IST EIN TEIL DER ALTEN PFLASTERUNG ERHALTEN.





◀ VOR- UND RÜCKBLICK AUF DIE VIA REGIA VON DER KREUZUNG MIT DER STRASSE NACH HOTELSTEDT.

DAS WEGESTÜCK ZWISCHEN DEN STRASSEN NACH HOTELSTEDT UND OTTMANNSHAUSEN IST GUT ERHALTEN UND LÄSST DIE ZEITEN ERINNERN, ALS HIER NOCH WAGEN GEMÄCHLICH ENTLANGHOLPERTEN UND MÜDE LÄUFER SICH EIN SCHLÄFCHEN IM SCHATTEN DER BÄUME SÜNNTEN.



▶ AN DER KREUZUNG MIT DER STRASSE NACH OTTMANNSHAUSEN GEHT DER WEG PLÖTZLICH VERLOREN UND TAUCHT ERST KÜRZE VOR STEPTEN WIEDER AUF.

DIE BEIDSEITIGE BAUMREIHE LÄSST EINEN ZENTRALEN STRASSENRAUM ENTSTEHEN UND VERSTÄRKT DEN EINDRUCK DES „HINGEFÜHRT-WERDENS“ ZUM NÄCHSTEN ORT.



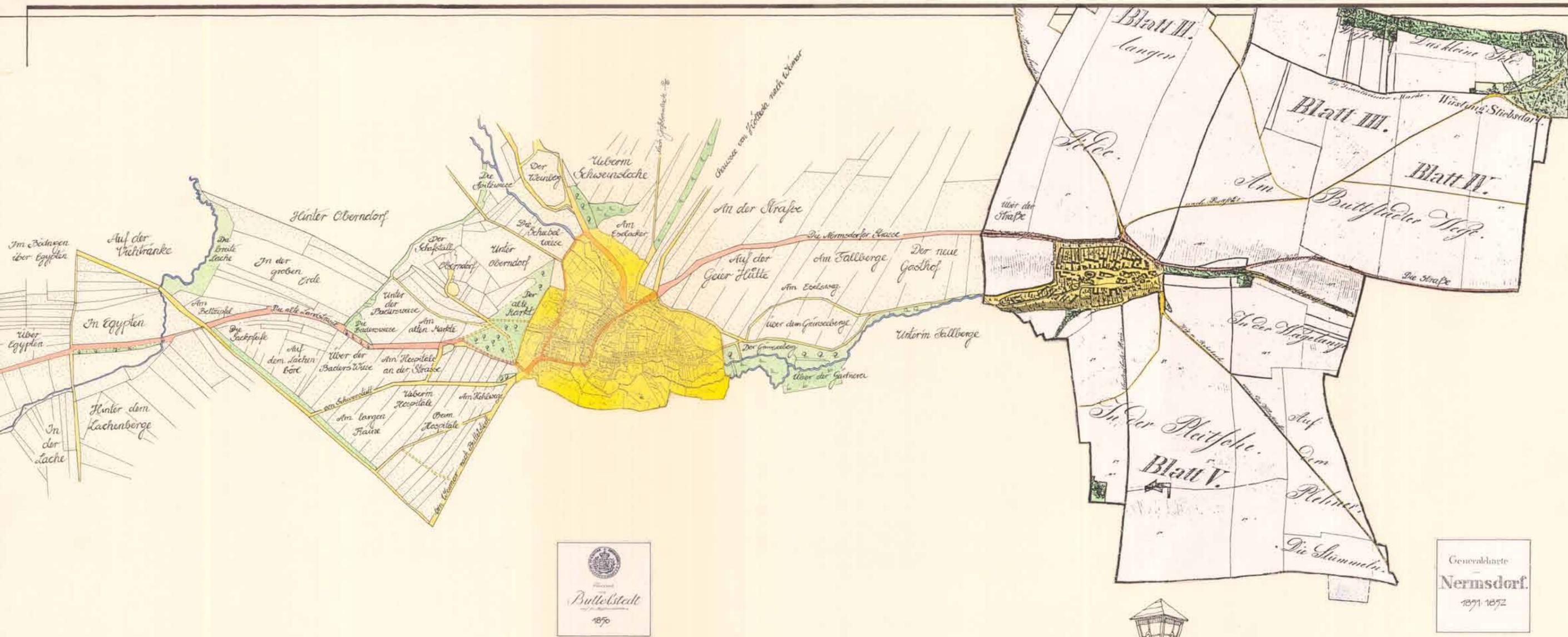
HINTER STEDTEN IST DIE ALTE STRASSE GÄNZLICH UNTERGEPLÜGT. EINEN HINWEIS AUF DEN STANDORT DER ALTEN BRÜCKE GEBEN DIE STEINE, DIE NOCH HEUTE AN EINER ÜBERFAHRT AM ANKERGRABEN LIEGEN.

Blick über den Graben nach Stepten. ▼



HINTER DER KREUZUNG MIT DER STRASSE VON RAMSLA NACH SCHWIERSTEDT IST WIEDER EIN FELDWEG AUF DEM ALTEN STRASSENVERLAUF ERHALTEN. DER KIRCHTURM VON BUTTELSTEDT IST IN DER FERNE SCHON SICHTBAR. DOCH DER SCHEIN TRÜGT: AUF HALBER STRECKE BESTeht DER FELDWEG NACH LINKS AB UND DAS FOLGENDE STÜCK BIS ZUR PAPPELALLE VOR BUTTELSTEDT IST WIEDERUM UNTERGEPLÜGT.





General-Anzeige
Nernsdorf.
 1871-1872

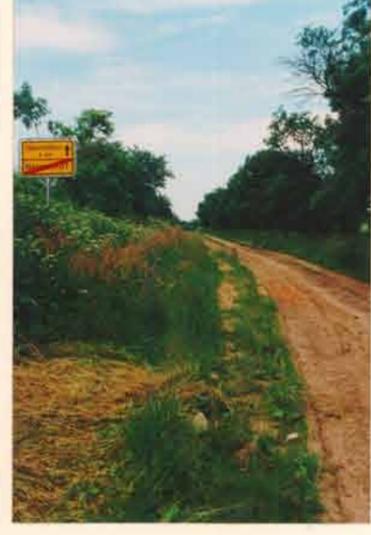
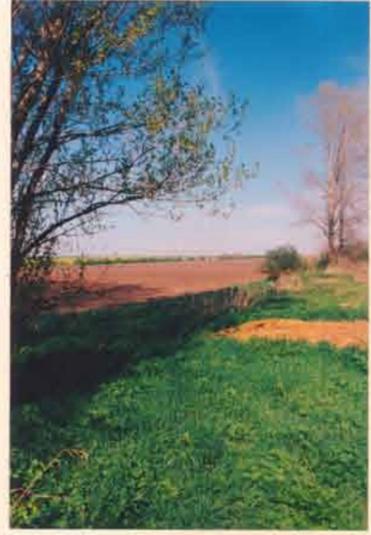
AUF DER FLUR „IN EGYPTEN“ IST DER VERLAUF DER ALTEN STRASSE FÜR DIE LÄNGE DER PAPPELALLEE WIEDER AUFFINDBAR, WENN AUCH ETWAS ZUGEWACHSEN. DER WASSERGRABEN UND DIE HECKE HADEN EINE KLEINE OASE ENTSTEHEN LASSEN MIT RINGEL- UND SCHLÜSSELALLENEN UND FROSCHEN IM GRAS.

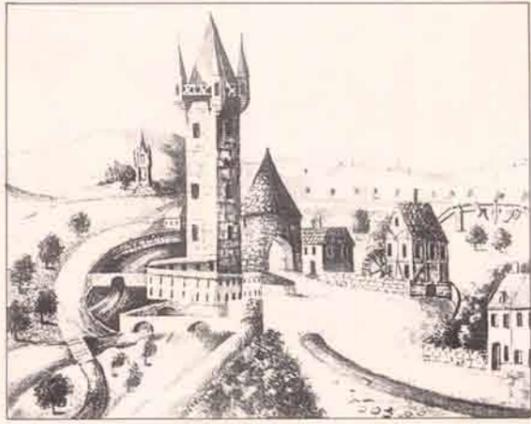
IN DER FERNE RAST DER KIRCHTURM VOM BURGBERG IN BUTTELSTEDT ÜBER DAS TAL DER SCHERKONDE HINAUS UND KÜNDET DIE NÄCHSTE SIEDLUNG AN. DIE KÜHLE LUFT IM SCHATTEN DER HECKE ENTLANG DES WASSERGRABENS BIETET EINE WILLKOMMENE ERFRISCHUNG AUF DEM HEISSEN ÜBERLANDWEG.

AM LACHENGRABEN ENDET DAS KURZE STÜCK WEG. VON HIER AUS FÜHRT DIE ALTE STRASSE GERADEAUS ÜBER DAS HEILIGE TELD BIS ZUR VERBINDUNG NACH SCHWERSTEDT, FOLGTE DER HEILIGEN STRASSE EIN STÜCK UND ERREICHTE BUTTELSTEDT UNTERS DER STRASSE IM BEREICH DES EHEMALIGEN EISENBAHNGELÄNDES, DAS ACTE HOSPITAL STAND AM ORT DES GÜTERVERLADESCHUPPENS.

IN BUTTELSTEDT SIND 4 BRÜCKENBESONZUNGSSTEINE ERHALTEN, SIE STEHEN HEUTE JE ZUR HÄLFTE VOR DER TEUERWEHR ALS LAMPENSOCKEL UND AN DER WEGKREUZUNG NACH NERMSDORF. SIE STAMMEN WAHRSCHEINLICH VON DER BRÜCKE ÜBER DIE SCHERKONDE AM FLUSSE DER NEUEN MARKTSIEDLUNG, DIE STEINE SIND VON HOHER PLASTISCHER QUALITÄT, DAS URSPRÜNGLICHE SINNKEFÜGE SOLTE WIEDERENTSTEHEN.

HINTER BUTTELSTEDT ZEIGEN EINE GENKE UND ZWEI HEUTE UNBEGRÜNDET AM STRASSEN-RAND STEHENDE PAPPELN DEN ALTEN VERLAUF RICHTIGS NERMSDORF IM GELÄNDE AN. IN DER FLURKARTE VON NERMSDORF FÜHRT „DIE STRASSE“ VORBEI AN DER FLUR „AM WETTERKREUZCHEN“ IN RICHTUNG NIEDERREISSEN. HIER SOLL DIE REISE ZU ENDE SEIN.

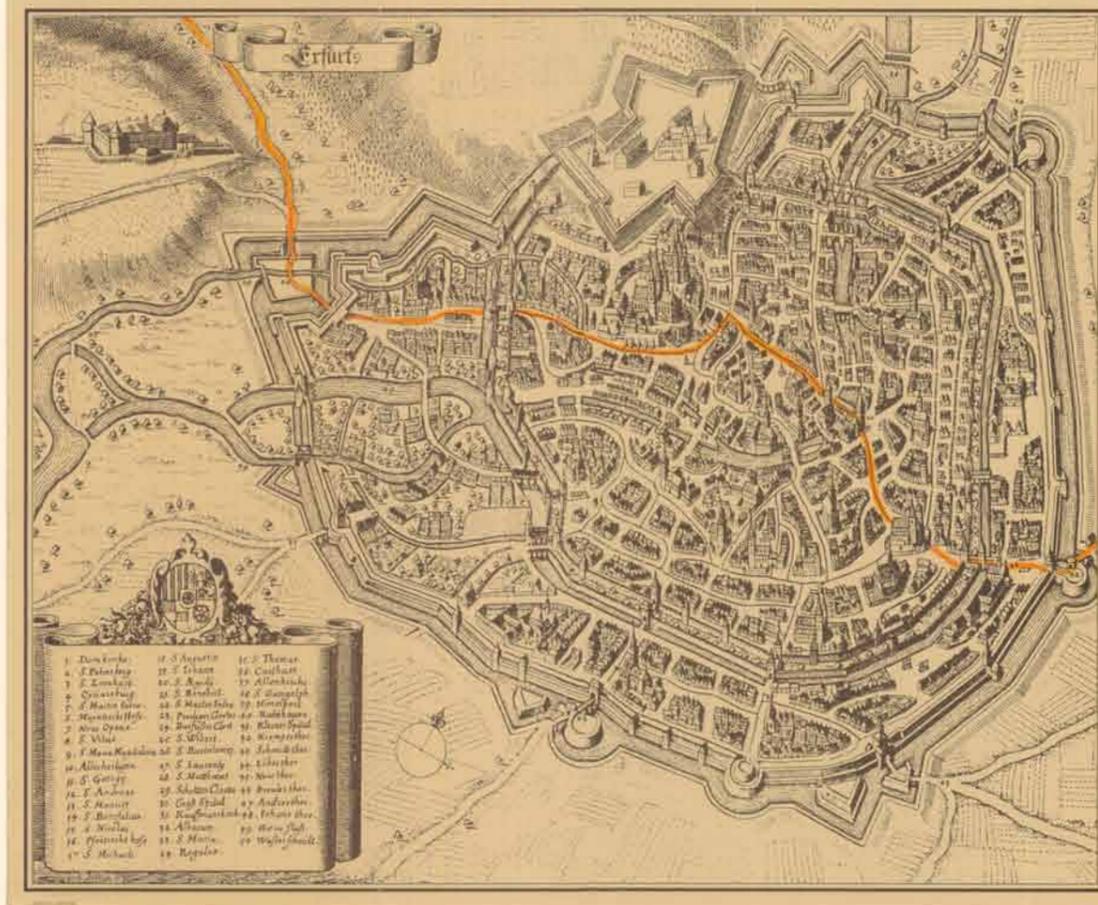




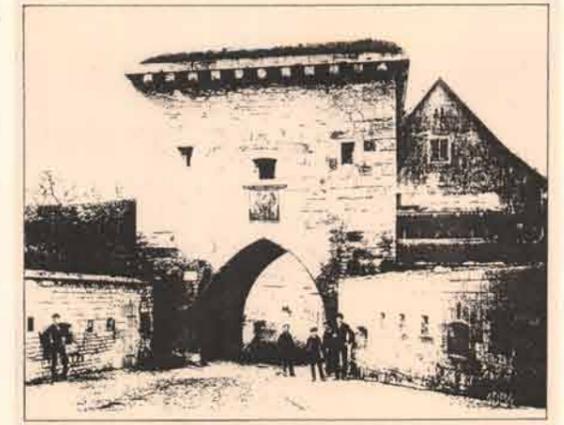
DAS ÄUSSERE BRÜHLER TOR
1619 MIT WEHRTURM
ERBAUT
1633 DER TURM WIRD
VON DEN SCHWEIEN
ABGETRAGEN
1634 TEILWEIS
1873 ABGERÜCKEN



BLICK IN DIE
BRÜHLER STRASSE
UM DIE JAHR-
HUNDERTWENDE.



DAS INNERE KRÄMPERTOR
1975 ERBAUT
1447 MIT RONDELL-
VERSEHEN
1985 ERHALT DAS TOR
EINEN BRÜCKENKOPF
1849/17 ERWÄTERUNG
1828 TÜRME WIRD UM
2 ETAGEN NIEDRIGER
GEMACHT
1878 ABGERÜCKEN



BLICK IN DIE
LEIPZIGER
STRASSE UM
DIE JAHRHUN-
DERTWENDE.
NOCH ZIEHEN
VEREINZELT
FÜHRERLEITE
IHRES WEGES.



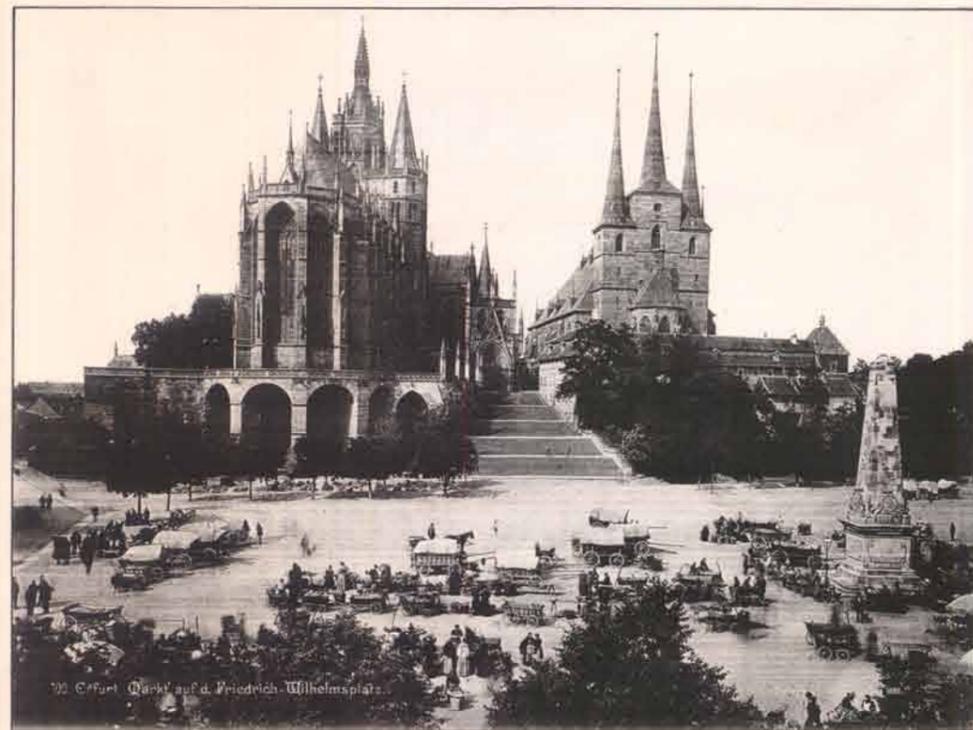
DIE VIA REGIA IN ERFURT



DER WESTLICHE AUFGANG
ZUR KRÄMPERTOR
MIT DER BENEDICTKIRCHE
VOR DEM ABRISS. HINTER
DER KIRCHE BEFAND SICH
DIE MITTELALTERLICHE
STIFTSMÜHLE. AUF DER
ANDEREN SEITE STAND
NEBEN DER WENIGEMARKTS-
KIRCHE DIE WENIGEMARKTS-
ODER RAFFENMÜHLE.



DER FISCHMARKT
MIT ROLAND
UND DEM ALTEN
RAPHAEL IM
18. JAHRHUNDERT.
DIE OBERE KARTE
ZEIGT ERFURT
UM 1770. A



DIE „ERPFESFURT“, DIE FÜHRTE DURCH DIE ERPH, GAB DER SIEDLUNG IM 8. JAHRHUNDERT IHREN NAMEN. DAS 941/42 VON BONIFATIUS BEGRÜNDETE BISTUM WURDE NOCH ZU LEBZEITEN DES GRÜNDERS MIT DEM BISTUM MAINZ VEREINIGT. DIE GÜNSTIGE LAGE IM HERZEN DEUTSCHLANDS, IM FRUCHTBAREN THÜRINGER BECKEN UND AM SCHNITTPUNKT WICHTIGER HANDELSSTRASSEN WAR DIE VORAUSSETZUNG DAFÜR, DASS ERFURT IM MITTELALTER ZU EINER DER WOHLHABENDSTEN, VOLKREICHSTEN UND GEISTIG FÜHRENDEN STÄDTE DEUTSCHLANDS HERANWUCHS. HIER KREUZTEN SICH ZWEI WICHTIGE HANDELSSTRASSEN. DIE AUS DEM SÜDEN KOMMENDE FÜHRTE VON NÜRNBERG ZUR NORD- UND OSTSEE, DIE AUS DEM WESTEN VON FRANKFURT KOMMENDE FÜHRTE ÜBER LEIPZIG UND BRESLAU NACH ROLLEN UND WEITER NACH OSTEN. IN EINEM VERTRAG VOM 22. MAI 1252 WIRD DIESER STRASSE ALS „VIA REGIA LUSATIAE“ BEZEICHNET. BESONDERS DIE WEST-OST VERBINDUNG, DER HANDEL ZWISCHEN GERMANEN UND SLAWEN WAR FÜR DIE SICH ENTWICKELNDE ANSIEDLUNG ENTSCHEIDEND. DIE VIA REGIA FÜHRTE DURCH DIE BRÜHLER TÜRME, ÜBER DEN MARKT AM DOMPLATZ, DURCH DIE MARKTSTRASSE ZUM FISCHMARKT, WEITER ÜBER DIE KRÄMPERTORBRÜCKE UND DEN WENIGEMARKT, VORBEI AN DER KAUFHANSKIRCHE UND VERLIESS DIE STADT DURCH DIE KRÄMPERTOR.

DIE CHALISSEE-
GELDSTELLE
IN RICHTUNG
BUTTELSTEDT
AN DER LEIP-
ZIGER STRASSE
IM JAHRE 1767.



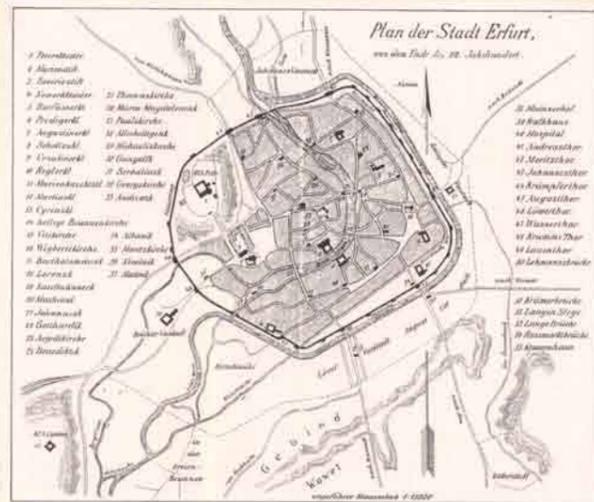
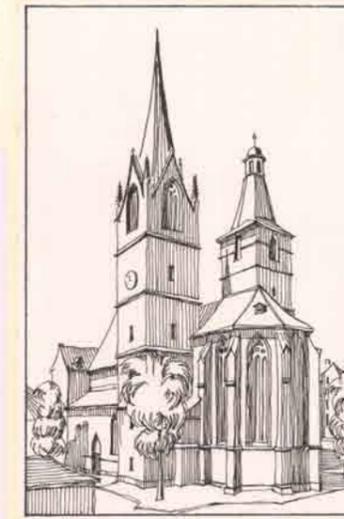


DER WENDISCHE WENGEAMARKT MIT DER WENGEAMARKTKIRCHE. AM MARKT BEFINDET SICH DER GASTHOF ZUR BÖRSE. 44

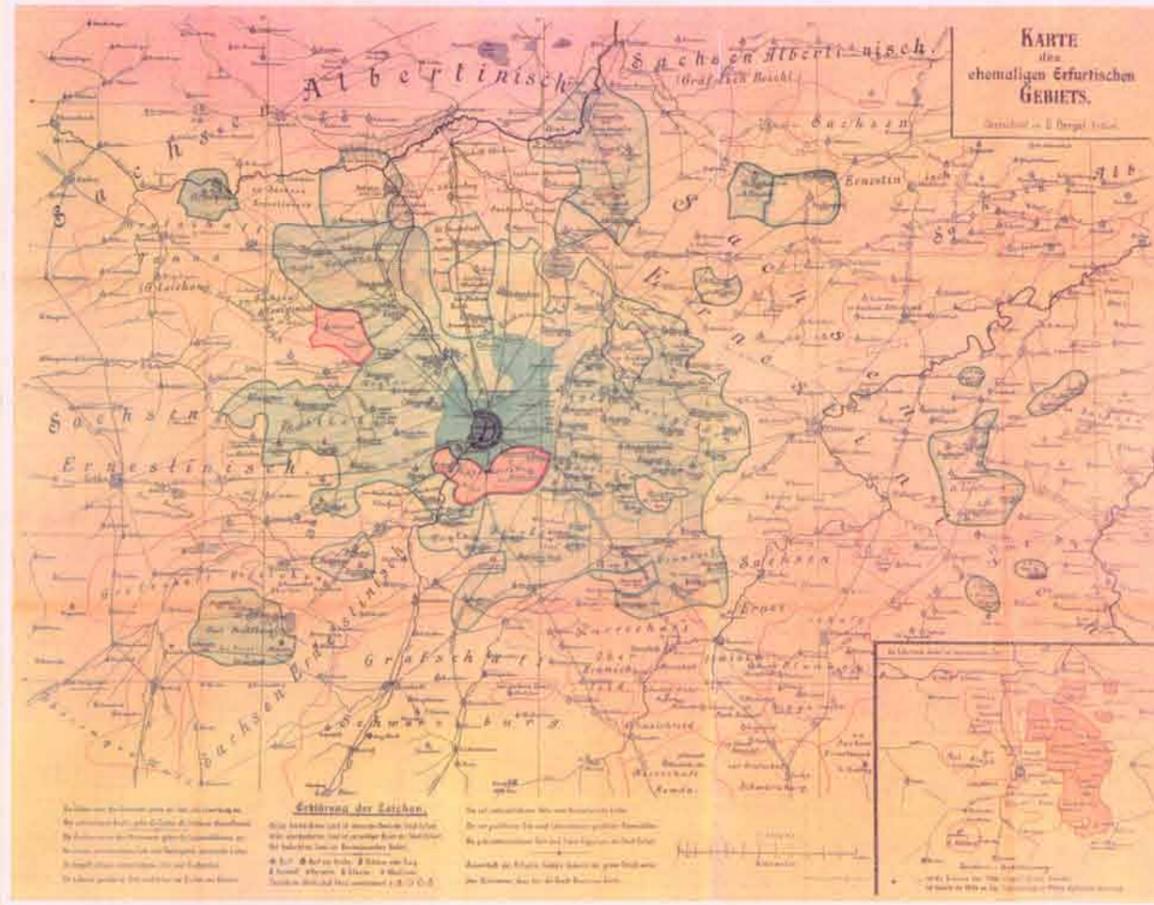
DIE BRÜHLER STRASSE ZWISCHEN AUßEREM UND INNEREM BRÜHLER TOR WIRD TEILWEISE NOCH VON ALTEN FACHWERKHÄUSERN GESÄUMT. 4

DIE KAUFMANNSKIRCHE „ECCLESIA MERCATORUM“ WURDE NACH DEM BRAND DES ALTEN BAUES IM JAHRE 1221 ERRICHTET.

DIE MEIENBERGSTRASSE FÜHRT VOM WENGEAMARKT ZUR KAUFMANNSKIRCHE VORBEI AM EHEMALIGEN GASTHOF ZUR WOLFFSCHLUCHT.



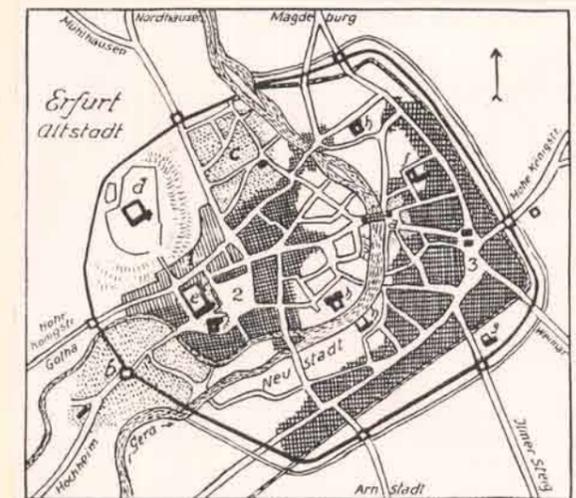
DIE KARTE ZEIGT DAS TERRITORIUM ERFURTS ZU BEGINN DES 16. / ENDE DES 15. JAHRHUNDERTS.



ERFURT IM 14. JH

- 1 STRASSENMARKT
- 2 BISCHÖFLICHE BRÜHL / DOMMARKT
- 3 KÖNIGLICHER ANGERMARKT MIT KAUFMANNSKIRCHE
- a WENDISCHER „WENIGE MARKT“
- b BISCHÖFLICHES DORF BRÜHL
- c MÜHLHÄUSER, GERICHTSBEZIRK
- d PETERSBURG
- e DOMBERG
- f SCHOTTENKLOSTER
- g REGELKLOSTER
- h BETTELORDENS-KLÖSTER

AUS: SCHELLENKAMP W. MAINZER ZEITUNG, XVII

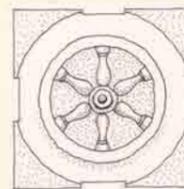


HIER STAND BIS ZUM ABRUCH 1878 DAS INNERE KRÄMPFERTOR, IM HINTERGRUND DIE KAUFMANNSKIRCHE. HEUTE HAT DER HAUPTVERKEHRSKNOTEN JEDE ERINNERUNG AN DIE VERGANGENHEIT UNTER SEINEM ASPHALT BEGRABEN.

RESTE DER ÄLTEREN GASTSTRUKTUR ZWISCHEN AUßEREM UND INNEREM KRÄMPFERTOR. DIE SCHENKE IST IN IHRER BAUSUBSTANZ SICHER NOCH AUS DER ZEIT DER HANDELSSTRASSE VOR DEM BAU DER EISENBAHN IM JAHRE 1847.

BRÜCKE ÜBER DEN ALTEN STADTGRABEN, EINEM ARM DER GERA VOR DEM AUßEREN KRÄMPFERTOR. HIER ZOGEN BIS IN DIE 20ER JAHRE DIE HÄNDLER MIT IHREN HOCH BELADENEN PLANWAGEN IHREN WEGE. AUF DEM POSTAMENT IN DER MITTE BIETET SICH EIN VIA-REGIA-HINWEIS AN.

ERFURT



EINE UMSPANNSCHENKE FÜR DEN MODERNEN REISENDEN BIETET DIE MÖGLICHKEIT ZUM AUFTANKEN VERSCHIEDENSTER DÄGE UND DER AUSFÜHRUNG EINFACHER PFLEGEMAßNAHMEN AN DER BLECHKLOTSCHE. EIN AUSTAUSCH DER PFERDESTÄRKEN IST HEUTE NICHT MEHR ÜBLICH.

STEINKREUZ IN DER GRÜNANLAGE DES WILHELM-PÖLL-PLATZES 6m SÜDLICH DER LEFZIGER STRASSE. ES HAT TIEF RILLENFÖRMIG AUSGEARBEITETE WINKEL UND GERUNDETE UMRISSE. DAS SANDSTEINKREUZ IST MÖGLICHERWEISE SCHON 1776 ERWÄHNT. VOR DEM KRÄMPFERTHORE BEI DEM HOHEN CREITZ KONNTE.

HIER ZWISCHEN RINGELBERG UND GALGENBERG IST DIE STADT HELITE ZU ENDE. DER REISENDE IM MITTELALTER HATTE NOCH EIN ALTES STÜCK WEGES ZWISCHEN WALD UND FELD VOR SICH, EHE ER AM KRÄMPFERTHORE IM EINLASS IN DIE STADT EITEN KONNTE.

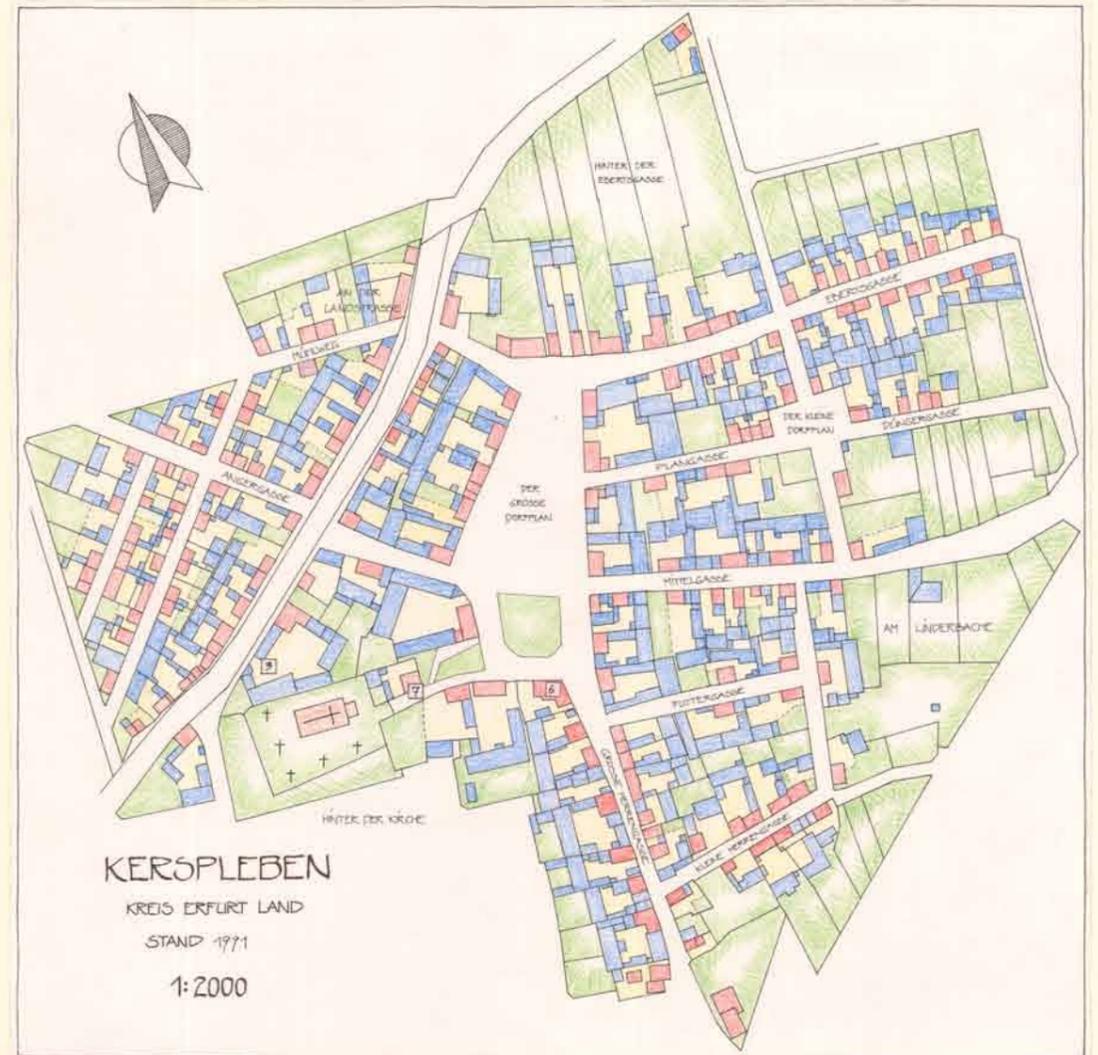


KERSPLEBEN



Die Via Regia tangierte die Siedlung im Nordwesten. Die Verlegung der Straße 1890 um ca. 25 Meter, sowie die Befestigung der Chaussee von 1873-74. 1899 sind in den Gemeinderatsprotokollen gut dokumentiert. Die in der Karte von 1812 auf der alten Trasse stehende 6 Hofstätten wurden 1891-97 errichtet. Seit 1827 begann die Bebauung des Angers. Die Befestigung des 763 Ruthen langen Strassenabschnittes kostete die Gemeinde 3732 Reichstaler, 2 Groschen und 11 Pfennige. Tordermittel des Preuss. Staates haben die Kerspleber stolz abgelehnt.

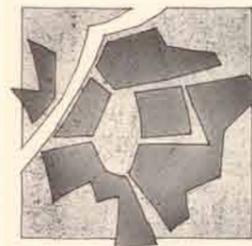
1. Heilig-Geist Kirche (1921) - Turm 1476
2. Der Gasthof mit Gasthofstör, Tanzsaal und Ziehbrunnen im Hof - abgerissen
3. Gemeindegasse mit Schenkstör - abgerissen 1848. Reste im Gebäude des Gemeindeamtes erhalten
4. Gasthof mit Ausspanne „Löwe“ für die wohlhabenderen Reisenden 1897/60 haben hier die Bauaufsichtspersonen für den Neubau der Straße aus Weimar übernachtet
5. Gasthof „Sonne“ für die einfachen Reisenden
6. Schmiede - entstand um 1700 aus der Angerscheune des Löwen
7. Gemeindebackhaus - ein Bäcker war angestellt - heute Top-Markt
8. Schule - heute Wohnhaus



Aus der historischen Ortstangente wurde durch die Ortsverweiterung südwestlich der Via Regia seit 1827 eine Ortsdurchfahrt. Die hohen Pappeln und der von der alten Grenze zwischen Erfurt und Kerspleben an sichtbare Kirchturm markieren den Siedlungsschwerpunkt des Mittelalters.

Der prächtige gotische Ostturm der Kirche wurde 1476 erbaut. Er stand bis 1891 die Grenze des Dorfes zur Straße bildete. An der vorderen Einfahrt in den Ort stand das Schenkstör, an der hinteren Einfahrt das Gasthofstör. Zwischen Straße und Scheune verlief ein Graben.

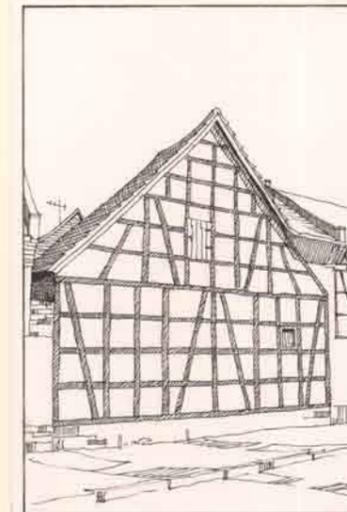
Von den Zinnen des Kirchturmes aus ist der Scheinengürtel erkennbar, der bis 1891 die Grenze des Dorfes zur Straße bildete. An der vorderen Einfahrt in den Ort stand das Schenkstör, an der hinteren Einfahrt das Gasthofstör. Zwischen Straße und Scheune verlief ein Graben.

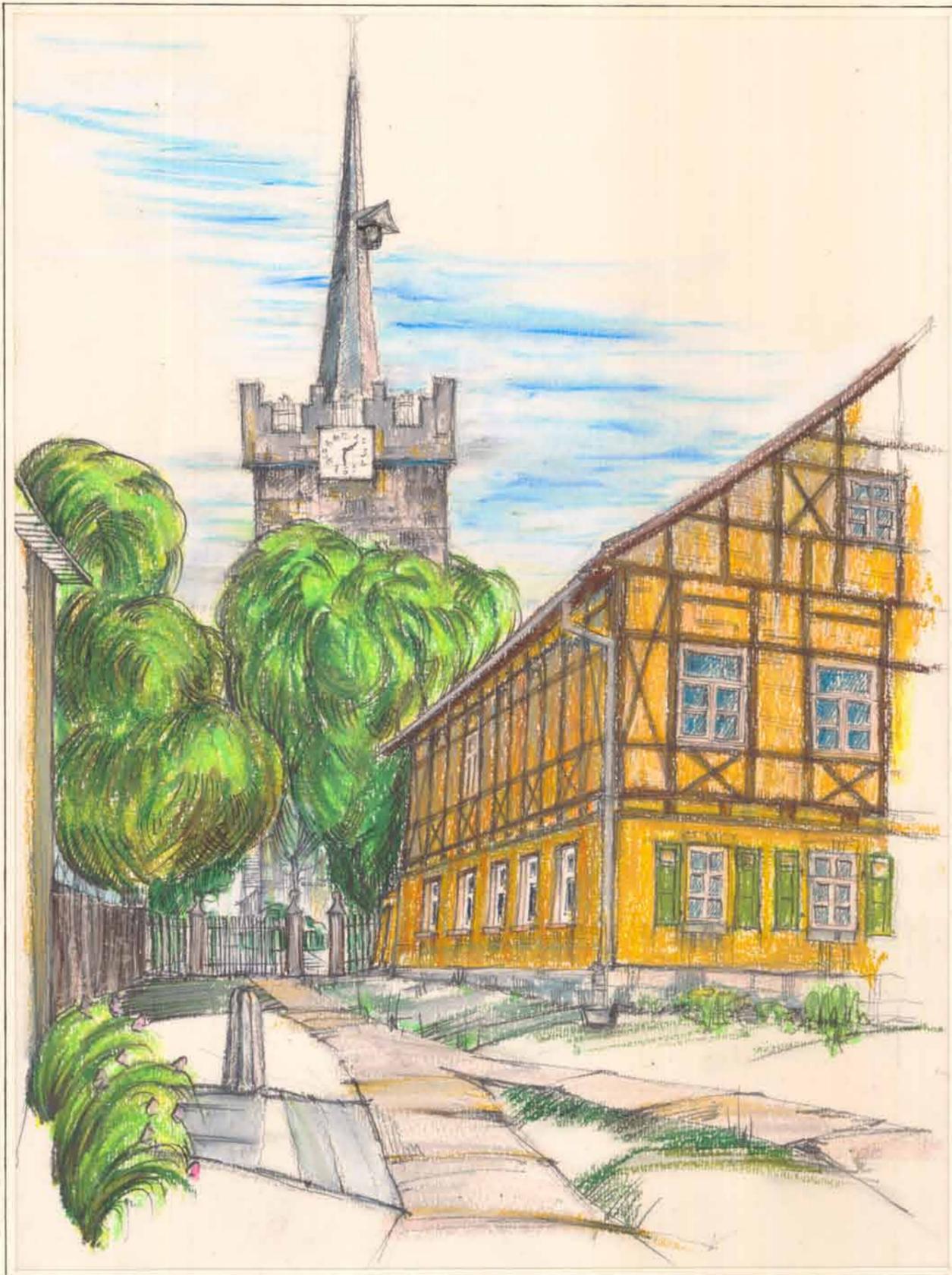


Der „Löwe“-Gasthof mit Ausspanne für die wohlhabenderen Reisenden. Der gegenüberliegende große Anger diente als Parkplatz. Aus der Scheune des Löwen auf dem Anger entstand zu Beginn des 18. Jh. die Schmiede. 1721 ist der Schmied Georg Walter überliefert, für 1740 ein Meister Trancker.

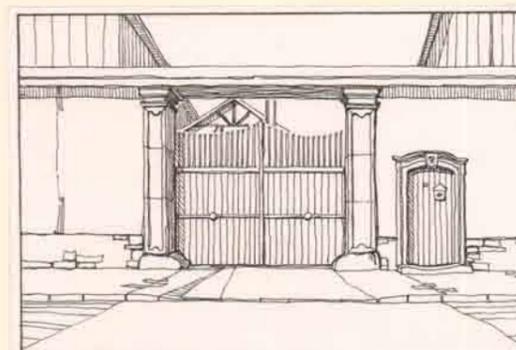
An der linken Seite des Scheinengiebel stand das alte Schenkstör. Der Gemeinderat beschloss am 12.7.1840: „... dass das Schenkstör, welches in jetziger Zeit zwecklos ist, eingelegt werden solle.“ 1847 verbreiterte die Gemeinde die Straße; die Giebelwand musste fortgerückt werden.

Gemeinderatsprotokoll vom 24.7.1844: „Der Schütze Hecker soll fleißiges Augenmerk auf die Tötlerer Brücke haben und im Falle der Gefahr eines Einsturzes sofort Meldung machen.“ 1849 wird der Neubau geplant, 1848 sperrt die Wegreiter die Brücke, der Neubau beginnt.





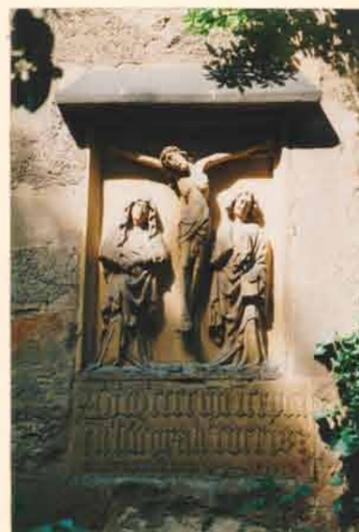
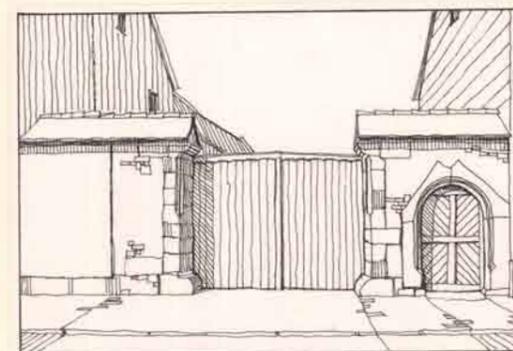
DER ORT WIRD ERSTMALIG IM JAHRE 1164 IN EINEM GÜTERVERZEICHNIS DES ERKPURTER PETERSKLOSTERS ALS „KIRSPLEBYN“ ERWÄHNT. DIE ENDUNG „LEBYN“ DEUTET AUF EINE GRÜNDUNG DURCH DIE WAREN IM 5./6. JAHRHUNDERT. DER ÄLTESTE TEIL DER SIEDLUNG IST NACH DEN BODENFUNDEN IM ÖSTLICHEN GEBIET DES DORFES AM LINDERBACH (VERLÄNGERTE MITTELASSE) ZU SICHEN. EIN ANDERER, ÄLTERER SIEDLUNGSSCHWERPUNKT, LAG NÖRDLICH DER STRASSE AM OBEREN ORTSAUSGANG, WO EINE VIELZAHL RÖMISCH-KÄISERZEITLICHER GÖRERBEN AUFFINDBAR IST. NACH EINER URKUNDE DES JAHRES 1184 BESITZT DAS KLOSTER ZU EHTERSHAUSEN IN KERSPLEBEN EINEN SEDELHOF (OBERHALB DER KIRCHE AM DORFFLAN). 1197 WIRD EINE ZUM SEDELHOF GEHÖRENDE „JOHANNISKAPELLE“ NACH DEM BRANDE NEU GEWEIHT. SIE SOLL DIE BESTEHENDE PFARRKIRCHE NICHT BEEINTRÄCHTIGEN. DER 30-JÄHRIGE, DER 7-JÄHRIGE KRIEG UND DER RÜCKZUG NAPOLEONS 1813 BRACHTEN LEID UND ZERSTÖRUNG ÜBER DIE SIEDLUNG. AM 12.7. 1818 VERNICHTETE EIN BRAND 146 HOFSTÄTTEN VOM DORFFLAN (UND VON DER MITTELASSE BIS ZUM BACH. DER WIEDERAUFBAU UNTER COLDRAY NAHM DIE ALTE STRUKTUR AUF. MIT DEM KLEINEN DORFFLAN LIESS ER EIN STÄDTISCHES FORMELEMENT EINFLIEßEN. DIE GROSSEN, ZUM TEIL BAROCKEN BAUERHÄUSER AM DORFFLAN B ZEUGEN NOCH HEUTE VOM EINSTIGEN REICHTUM DES DORFES. DER DORFFLAN DÜLFTE DURCH EINE VERMINDERUNG DES BAUMBESTANDES WIEDER ALS RAUM ERLEBBAR GEMACHT WERDEN. DIE HEUTE UNRAUMTE DENKMALANLAGE IM SÜDEN (STEIN 1876) KÖNNTE ZUM STANDORT DES VIA-REGIA-BRUNNENS WERDEN. DER KLEINE „PARK“ MIT DEM WIEDERENTSTANDENEN TEICH (UND DEM SPIELPLATZ) KÖNNTE SO DIE MITTE DER SICH STARK VERGRÖßERNDEN SIEDLUNG BILDEN. M 1:1000



◀ PORTAL ZUM HOF AM DORFFLAN NR. 4. DER LÖWENKOPF ÜBER DEM PERSONEINGANG IM SCHLÜSSELSTEIN DER VERDACHUNG GIBT EINEN HINWEIS AUF DEN BESITZER, DEN GASTWIRT DES „LÖWEN“. AM KOPF DES RECHTEN TORPFEILERS IST EINE INSCRIFT:

H-JOHNANN
MICHAEL
JUNGE
ANNO 1764

RENAISSANCEPORTAL IN DER EBERTSASSE NR. 10



◀ KREUZIGUNGSRELIEF UND INSCRIFTTAFEL AM KIRCHTURM. DAS RELIEF IST UM 1426 ZU DATIEREN. DIE TAFEL BERICHTET VOM BAU DES TURMES 1456 IN DER ZEICHENFOLGE AM ENDE ERSCHEINEN SCHLÜSSEL UND SCHWERT FÜR PETER UND PAUL.

◀ DER ALTE WEGSTEIN WURDE AN DER STELLE DES HEUTIGEN STEINKREUZES GEBORGEN UND STEHT ZUR ZEIT AM GEMEINDEAMT. DIE INSCRIFT IST STARK AUSGEWITTERT.

DER BAROCKE KIRCHENRAUM WIRKT BESONDERS DURCH DIE FARBKRAFT DER RESTAURIERTEN FRESCO-MALEREI.

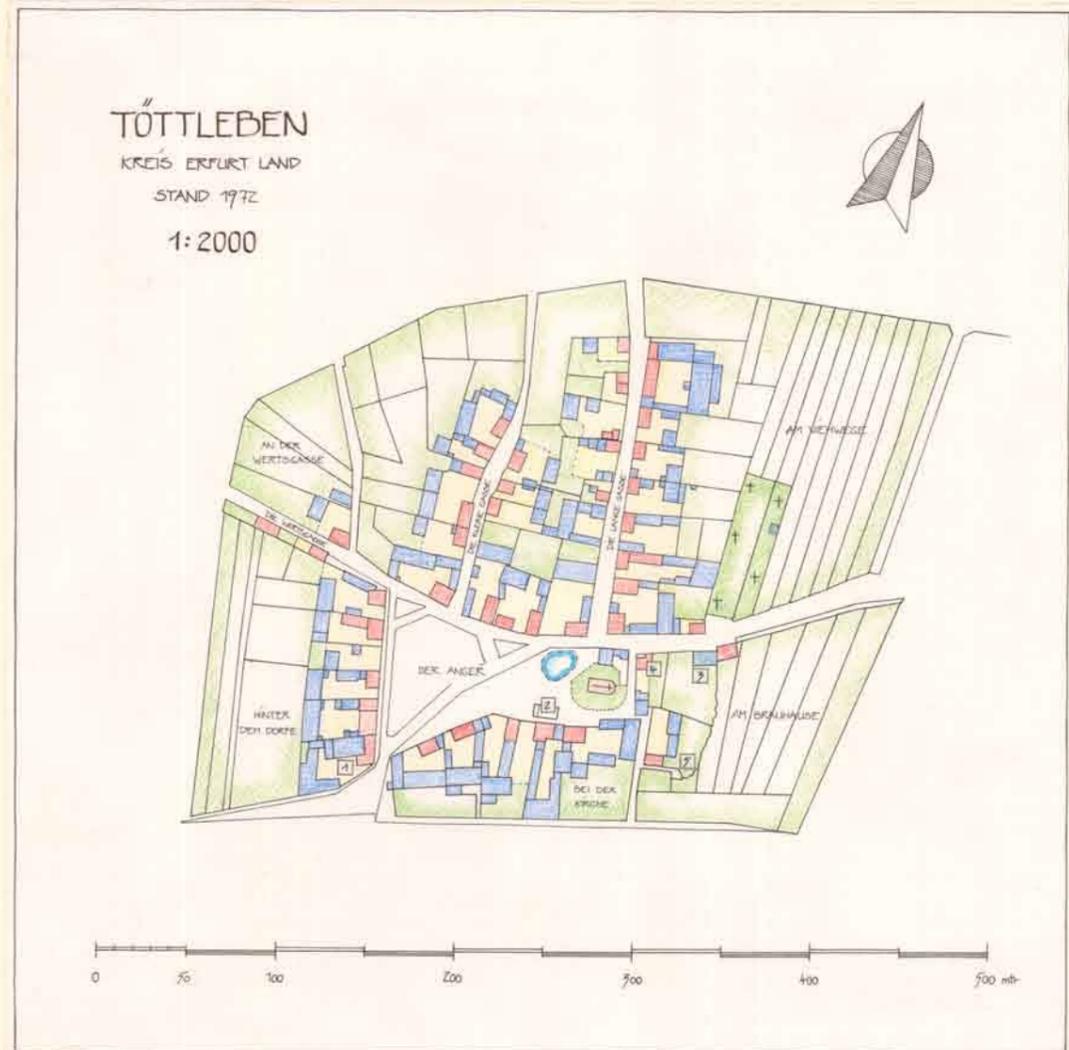


KERSPLEBEN

TÖTTLEBEN

Die Via Regia tangierte die Siedlung im Süden hinter dem Scheinengürtel und den Gärten.

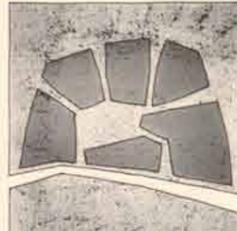
- † Kirche Omnes Sancti - Kirchweihfest ist Sonntag nach Reformation
- 1 Gasthof mit Zugang zum Dorf und Zufahrt zur Strasse
- Bis 1945 brachten die Bewohner ihr Getreide zur Windmühle in Atzmannsdorf - 1968 abgerissen
- 2 Backhaus - um 1957 abgerissen
- 3 Brauhaus
- 4 Schule - heute kleine Gastwirtschaft
- 5 Kirchbrunnen mit Steinkreuz



Die Verlegung der Strasse Ende des 19. Jh. durch den Ort hat die Dorfstruktur nachhaltig gestört. Die baulich-räumliche Situation ist noch heute ungelöst. Die Strasse fällt über die Hinterkur in die Siedlung ein. Der alte Verlauf ist als unbefestigter Weg noch vorhanden.

Der Gasthof am südwestlichen „Züffel“ des Dorfes gelegen hatte einen Ein- und Ausgang in Richtung Dorfplatz und ein Tor zur Strasse, so dass er auch von Reisenden genutzt werden konnte. Mit der Verlegung der Strasse durch das Dorf kam es zum Teilabriss, heute eine offene Wunde.

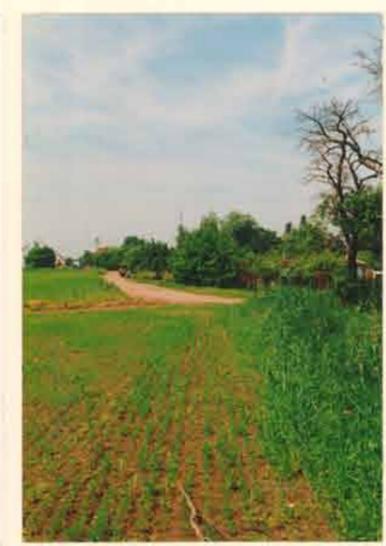
Die Via Regia tangierte den Ort im Süden und führte hinter den Scheinengürtel und Gärten an der Siedlung vorbei ohne das Dorf in seiner Struktur zu stören und unliebsamen Reisenden allzuleicht Einlass zu gewähren.

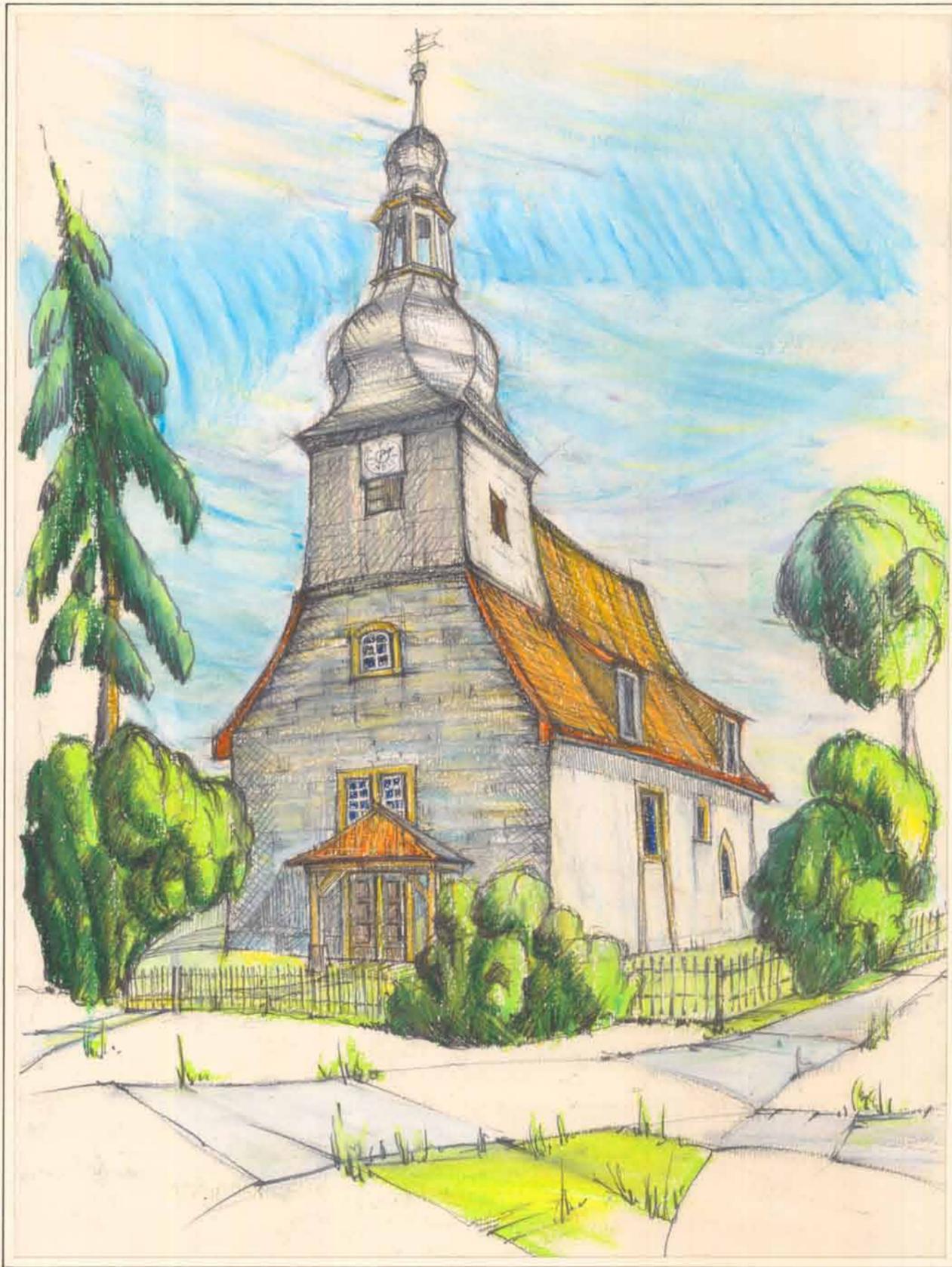


Erhaltenswert ist die alte Pflasterung des Weges vom Kirchplatz zum Dorfbrunnen. Auf dem die Dorfbewohner bei Wind und Wetter ihr Wasser als Haus tragen konnten ohne im Schlamm zu versinken. Die Nähe des Brunnens zur Strasse machte eine Nutzung für Reisende möglich.

Steinkreuz am südöstlichen Ortsrand, seit mind. 1930 als Halterung für das Gelände hinter den Gärten verwendet. Möglicher Standort ist die Wegkreuzung nach Vieselbach in Richtung Grossmölsen. Es hat Malteser-Kreuzform mit kurzem Kopf, leicht gerundeten Kanten und ist aus Sandstein.

Der Ortsausgang in Richtung Grossmölsen hinter den Gärten endet der Weg heute im Feld. Auf dem Feldstück lagst die Menge altgefundener Scherben auf eine Besiedlung, seit der römischen Kaiserzeit geschlossen.





TÖTTLEBEN

ZUR GESCHICHTE DER SIEDLUNG IST WENIG ÜBERLIEFERT. DIE ENDUNG „LEBEN“ (=BLEIBEN, SICH GESSCHAFT MACHEIN) DEUTET AUF EINE GRÜNDUNG DES DÄNISCHEN VOLKSTAMMES DER WAREN AUS DEM 5./6. JAHRHUNDERT.

DIE KIRCHE OMNES SANCTI FRÜHER OT ANKEN-KAPELLE IST EIN KLEINER SPÄTGOTISCHER BAU MIT DREISEITIGEM CHORSCHLUSSE UND WESTLICHEM DACHTURM. SIE WURDE 1841 VERÄNDERT. DAS HEUTIGE BALMTRONDRELL AUF DEM ANGER NÖRDLICH DER GRASSE LÄSST HIER DEN GERICHTSPLATZ VERMUTEN. TASS „HOLZBEHL“ SÜDLICH DES ORTES IST EIN FELCHTGEBIET. IM BODENFLUSCH DER NEUBEBALUNG FAND SICH NEBEN EINEM MENSCHENSKELET EINE GRÖßERE ANZAHL SLAWISCHER SCHERBEN DES 12./13. JAHRHUNDERTS.

DIE VERLEGUNG DER GRASSE HAT DEN DORFBALM ZERSCHNITTEN UND DAS DORT SO IN EINER STÜCKE ZERTHEILT. HIER SOLLTE DER ALTE ZUSTAND WIEDERHERGESTELLT WERDEN. NUR SO KANN DIE WOHNSIEDLUNG WIEDER EINE MITTE ERHALTEN UND DIE OFFENE WUNDE DES ANGESCHNITTENEN GASTHOFES AUF DER EINEN SEITE UND DIE ENGE DER JETZIGEN SITUATION AUF DER ANDEREN SEITE DES ORTES KÖNNTEN BESÄTTIGT WERDEN. AUßERDEM WÄRE DIE ERWEITERUNG KLAR VOM ALTEN DORFKERN GETRENNT. DER DORFTEICH WURDE FRÜHER DURCH DREI TEMPORÄRE ÜBERLAUFBRUNNEN GEFESST. DIESE SOLLTEN DURCH ABPUMPEN WIEDER ANGEREGT WERDEN. IN DER MITTE DES AUS DER JETZIGEN STRUKTUR ERHALTEN BLEIBENDEN BALMKREISES KANN DER VIA REGIA-BRUNNEN AUFGESTELLT WERDEN. DIE EINRICHTUNG EINES SPIELPLATZES AUF DEM ANKER IST BEI BEDARF AUCH MÖGLICH.



DIE ENTSCHEIDUNG ZUR LÄNGERFRISTIGEN VERLEGUNG DER GRASSE HÄTTE SÄNNVOLLERWEISE VOR DEM BAUREICH DER ERWEITERUNG GETROFFEN WERDEN SOLLTEN, NOCH IST ABER AUSREICHEND RAUM IM BEREICH DER ALTEN TRASSE DER VIA REGIA VORHANDEN.



NOCH VOLLSTÄNDIG ERHALTEN IST DIESER KLEIN-BAUERNHOF AM ORTSAUSGANG IN RICHTUNG GROSSMÖLSEN. DAS ANWESEN IST ALS DER OFFENSICHTLICHEN ARMUT DER ERBAUER HERAUS MIT DEN EINFACHSTEN MITTELN ERRICHTET UND TROTZDEM EIN KLEINER, VOLLWERTIGER UND LIEBEVOLL GESTALTETER HOF.
 4 DENKMALGESCHÜTZTES KREUZ AUF DEM FRIEDHOF.



488 HAUS NR. 14 AM DORFPLATZ/ ANGER. EINGANGSTÜR UND FASSADE SIND DENKMALGESCHÜTZT. DAS GEBÄUDE ZEIGT DEN EINFLUSS INDUSTRIELLER BAUPRINZIPIEN IN DER 2. HÄLFTE DES 17. JAHRHUNDERTS.

4 DIE DORFMITTE IST GEPRÄGT VON STRASSEN-LÄRM UND STAUB. DER TEICH GEFANGEN IM BETONKORSETZ, DAS KIRCHLEIN HINTER TAFFELN VERSTECKT.

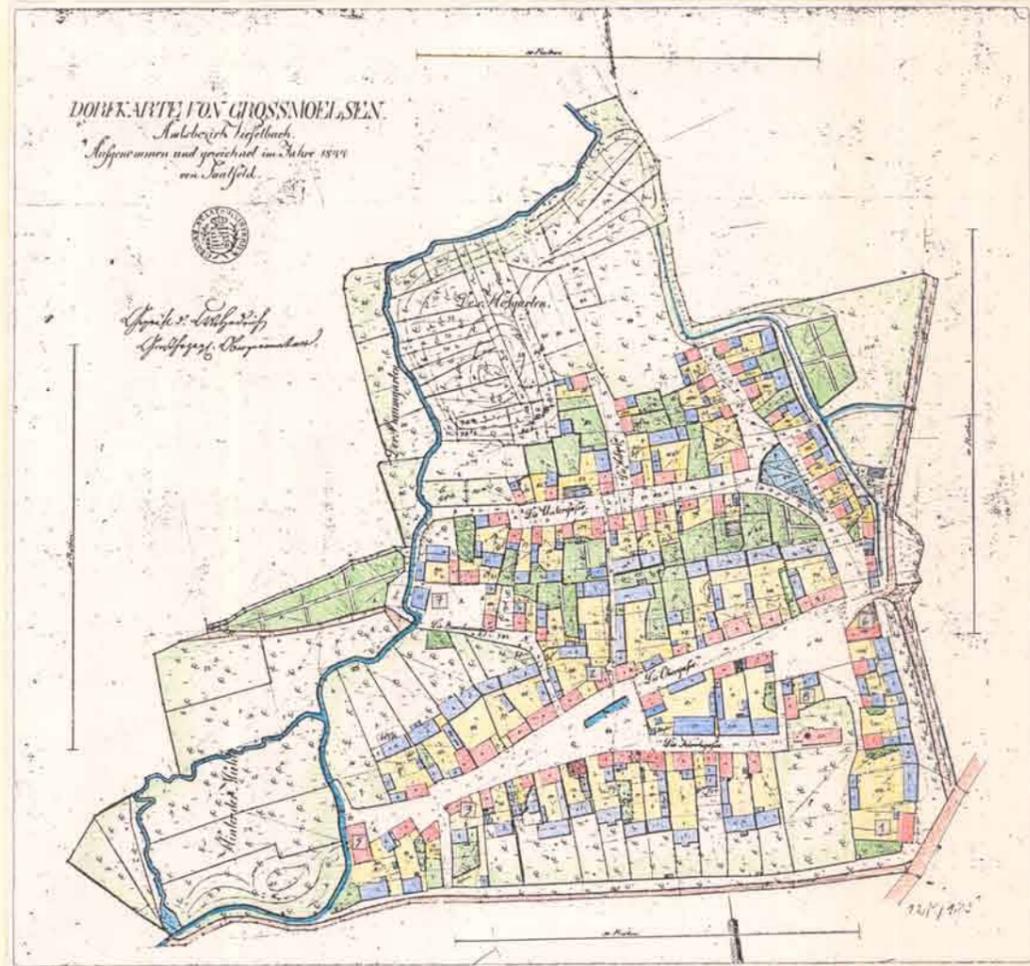
AN STELLE DER „FUTTER-KRIFFE“ STAND BIS IN DIE 50 ER JAHRE DAS DORFBACKHAUS MIT DER FEUERWEHR. EIN EINFACHER TACHWERKBAU MIT SATTELDACH.



GROSSMÖLSEN

Die Via Regia tangierte die Siedlung im Bereich des Gasthofes an der Südost-Ecke. Die Siedlung teilt sich in Ober- und Unterdorf und war durch zwei Dorf Tore geschützt. Die Parzellierung im Bereich des Hofgartens und die Höhenlinien in der Karte von 1844 deuten auf eine Wüstung oder eine Niederungsmotte in diesem Bereich hin.

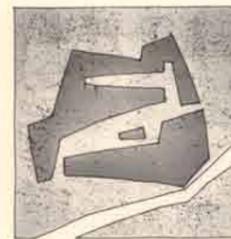
- † Bonifatiuskirche - romanische Türme am Dachgesims des Chores
- 1. Gasthof mit Ausspanne "ZUM HALBEN MOND" bis 1914
- 2. Gasthof "ZUR LINDE" am Schenkplatz
- 3. "Scheunemannsche" Schmiede
- 4. Schmiede
- 5. Mühle - noch elektrisch betrieben
- 6. Backhaus - Bäckerei mit kleinem Laden - Kuchen (und Brot) konnten zum Abbacken gebracht werden - mit Ofen erhalten - verfällt
- 7. Brauhaus
- 8. Schule - bis 1977 genutzt - die Schulscheune wurde 1970-72 zum Kultur- und Gasthaus umgebaut



Die Mühle ist aufgrund der notwendigen grossen Investitionen ein weitgehend stabiles Element der Siedlung. Die Grossmösener Mühle hatte 2 Wasserräder, die mit dem Umbau auf elektrischen Betrieb verschwanden. Am Ende der Gasse stand das Mühltor.

Die ehemalige Schmiede ist heute ein flachverkleidetes Wohnhaus, die hilflos dastehenden Reste der einstigen Toreinfahrt in der Zwischenzeit vielleicht ganz verschwunden. Eine weitere, jüngere Schmiede war hinter der Kirche.

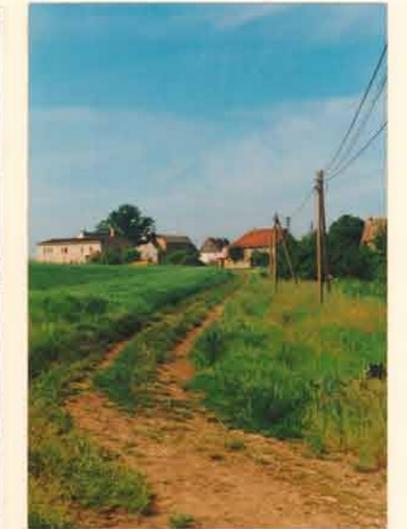
Die Via Regia tangierte den Ort seit mind. 1970 nur im Bereich des Gasthofes. Den südlichen Abschluss der Siedlung bildete der noch gut erhaltene Scheunengürtel mit den dahinterliegenden Gärten und dem Mühlort.

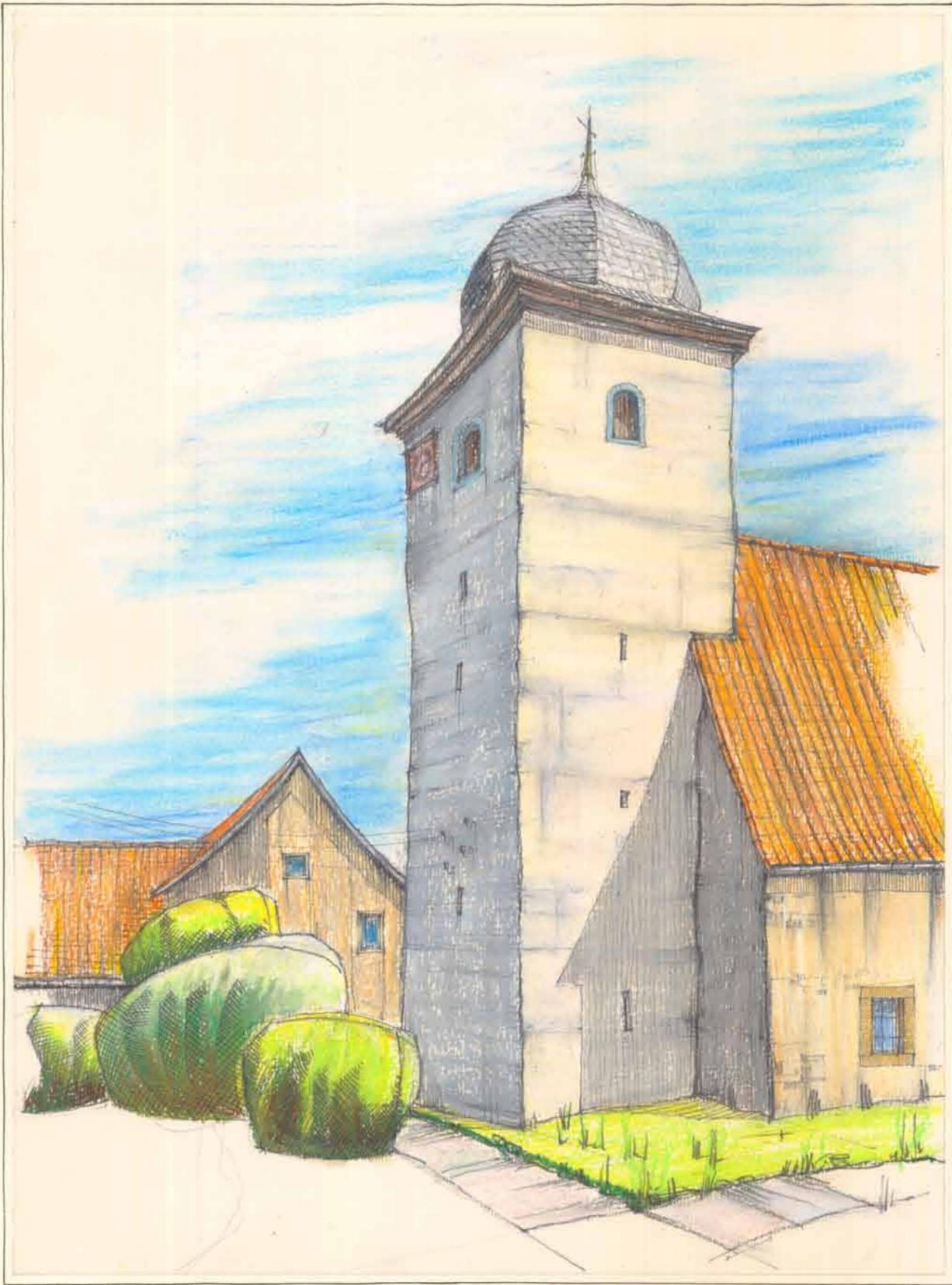


Die Bonifatiuskirche ist ein gotischer Bau mit Westturm. Unter der Garbe zur Erschliessung der Emporen befinden sich die Seitengewände eines gotischen Portales. Der einst 24m hohe Turm verlor seine Spitze im 30-jährigen Krieg.

Der Gasthof "ZUM HALBEN MOND" an der Südost-Ecke des Dorfes. Die Ausspanne bot Platz für ~ 70 Pferde. Seit 1914 wird der Gasthof nicht mehr betrieben. Die Hofanlage ist in ihrer Gesamtheit noch erhalten.

Das letzte Stück des alten Strassenverlaufes führt vom Gasthof zur heiligen Landstrasse und zu den LPG-Gebäuden am Ortsausgang in Richtung Ollendorf.





GROSSMÖLSEN



Datum: 7.10.1985
 KARL VON GOTTES GRADEN KONIG DER FRANZEN UND LANGOBARDEN

Wir wissen, daß alle die, wie wir erachtungsrichtiger Gittern mit Liebe zu Dien und von Gott gegen die Diener Gottes zu verwandter Mitleid gestanden, uns mit eigenen Schickel und uns hat unsern Sünde gemacht.

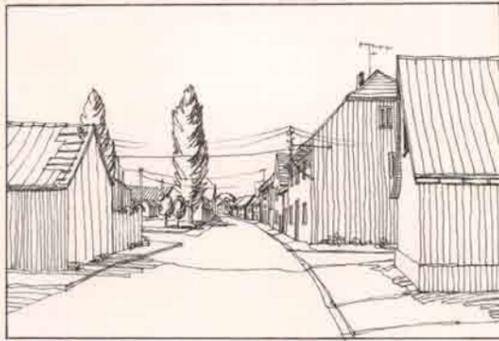
Denklich an die große Zahl aller unserer Gemeiner bekennen, wie wir aus Kloster Hraditz, dem bekanntlich Bischof Ludo als Abt vertrieben und die in Diener der seligen Kaiserin Emma und Theodor in dem Pfalz Feld in dem witten (Landrecht) Böhmen setzen lassen in, beschreiben. Wir übergeben nämlich dem besagten gemeinen Kloster des Zehnten von Feld und Wiesen von unserem königlichen Ort, des Apfels kofte und in drei Pfälzen liegt, zweien Jahre Zehnt von Land und Wiesen oder Chawstent, wie ein ganze Jahre, in anderen Jahren zu wahren königlichen Ort gehört, dergleichen haben wir in einem anderen Ort, wo Fräulein wahren, dieses Namts Mühlhausen in jener Zehnten von Land und Wald oder Wiesen oder Chawstent, sowie in diesem Ortung unser Recht nicht, dem gemeinen Kloster zu zukommen Recht übertragen. Dieses haben wir befohlen, diese unsere Nachkommen nachzukommen, damit ein diesem Tage es wieder die erwählte Bischof Ludo wie auch seine Nachfolger, die von diesem Kloster sein werden, dieses Zehnt von Land, Wald und Wiesen oder Chawstent aus der eben erwähnten königlichen Hölzer zum Nutzen des gemeinen Klosters haben, besuchen und besorgen und dem Verfügen nachzukommen sollen, was sie auch besser gegen zum Vorteil dieses Klosters an nur beschreiben haben werden. Und besser unsere Gemeinen oder Ritters oder irgendein andere Person, was es auch immer sei, nicht sich erlauben, dem gemeinen Bischof wegen des schon erwähnten Zehnten irgendwas im Bezug zu stellen oder gegen das Gebiet der Kalkheit eines unvollständigen Anspruch zu erheben, nicht zu stellen an diesem Ort. Ist unsere Sprache und unsere Bestimmung völlig erfüllt mit Recht besagen, dass es den Dienern Gottes, die zum bekanntlich Ort dienen, wahr Freude macht, die Bewilligung Gottes für uns, auch für unsere Gemahlin und unsere Erben und für die Beständigkeit unserer Verordnungen sehr lieb und froh zu erfüllen.

Und damit diese Verfügung nach unserer Art, haben wir beschreiben, an mit unserem eigenhändigen Unterschrift zu bekräftigen, und befohlen, sie mit unserem Siegel zu besiegeln.

Zur Zeit (Monat) Karle, des selbsterwählten Königs, ist, Wigbold, in die Verfassung der Hilticaria Bannleuten und completion auf Befehl unseres Herrn Karl, des Königs der Franken, und der Abtes Fulden.

Gelesen an 8 Tage vor des Festes der Himmelfahrt im Jahre (des Jahres) und im zweiten Jahre unseres (königlichen) Klosters, Gedruckt in der königlichen Pfalz Dorn in Hainzen Clonen und mit unserem Siegel.

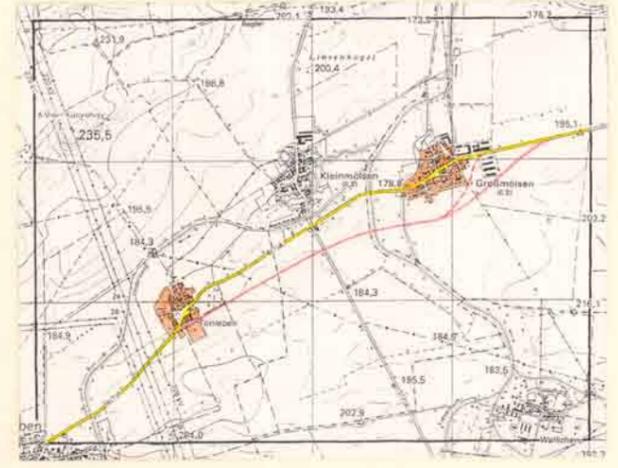
EIN KLEINES KURIOSUM: AUF GRUND DIESER URKUNDE AUS DEM HESSISCHEN STAATSARCHIV IN MARBURG FEIERT DIE STADT MÜHLHAUSEN IM JAHRE 1997 IHRE 1000-JAHREFEIER. 1987 ERGABEN NEUERE FORSCHUNGEN, DASS ES SICH BEI DEN IN ORIGINALTEXT DIESER URKUNDE GENANNTEN ORTEN „MÜHLHILSO“ UND „AFLAST“ JEDOCH UM GROSSMÖLSEN UND APFELSTÄDT HANDELT.



◀ DAS BRAUHAUS AM ENDE DER BRAUHAUSGASSE. VON HIER GEHT EIN GEPLASTERTE FLUSSWEG AM BACH ENTLANG ZUM ENDE DER SACKGASSE IM UNTERDORF

◀ FACHWERKHAUS IM UNTERDORF NR. 44. DAS ERDGESCHOSS WURDE ENDE DES LETZTEN JAHRHUNDERTS AUSGEHALERT IM OBERGESCHOSS IST SEHR ALTE SUBSTANZ ERHALTEN. DAS GRUNDSTÜCK STEHT ALS BAULAND ZUM VERKAUF

ERHALTENSWERTES ZEITDOKUMENT IST DIESE REALGEBÄULISTISCHE MALEREI AM ENGANG ZUR LPS-VERWALTUNG.

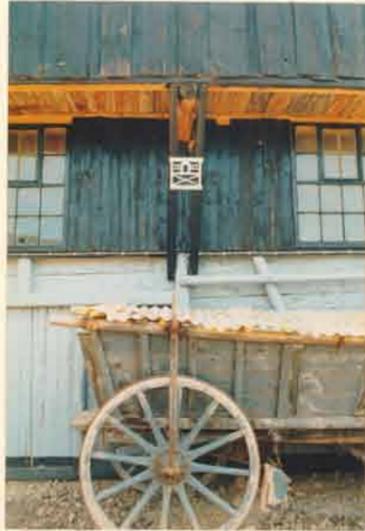


DIE VERLEGUNG DER STRASSE DURCH DIE ORTSCHAFT IM ZUGE DER SEPARATION BEEINTRÄCHTIGT DIE WOHNQUALITÄT IN DER SIEDLUNG HELFTE BETRACHTLICH. DER DURCHGANGSVERKEHR AUF DER BUNDESSTRASSE SOLTE LANGFRISTIG WIEDER AN GROSSMÖLSEN VORBEIFÜHRT WERDEN, ZUMAL KEINE UNTERNEHMEN WIE TANKSTELLE ODER GASTHOF VORHANDEN SIND SINNVOLLERWEISE WÜRD EINE UMGEHUNG IN ETWA DEM ALTEN VERLAUF DER VA REGIATOLEN.



Die Überlieferungen zur Ortsgeschichte sind spärlich. Größere Zerstörungen gab es im 30-jährigen Krieg. 1885 vernichtete ein großer Brand einen Teil der Kirchgasse. Wichtige Einnahmequelle für die Bevölkerung war neben der Landwirtschaft auch hier der Anbau von Wein und Wald. Zwei Waidsteine sind erhalten. Das alte Posttor hat den Ansturm des Verkehrs bis in die 60-er Jahre überdauert. Nachdem es angefahren worden ist, wurde es abgetragen. Die Zeichnung stammt vom Kerspleber Pfarrer aus dem Jahre 1898 und zeigt das Tor vor dem Einbau des Wappenstein. Der Stein selbst ist heute in der Friedhofmauer zu finden. Das Wappen ist herausgearbeitet aus einem größeren Relief von 1574, möglicherweise die Grabplatte einer Anna, worauf Gewand und Mund weisen.





OLLENDORF

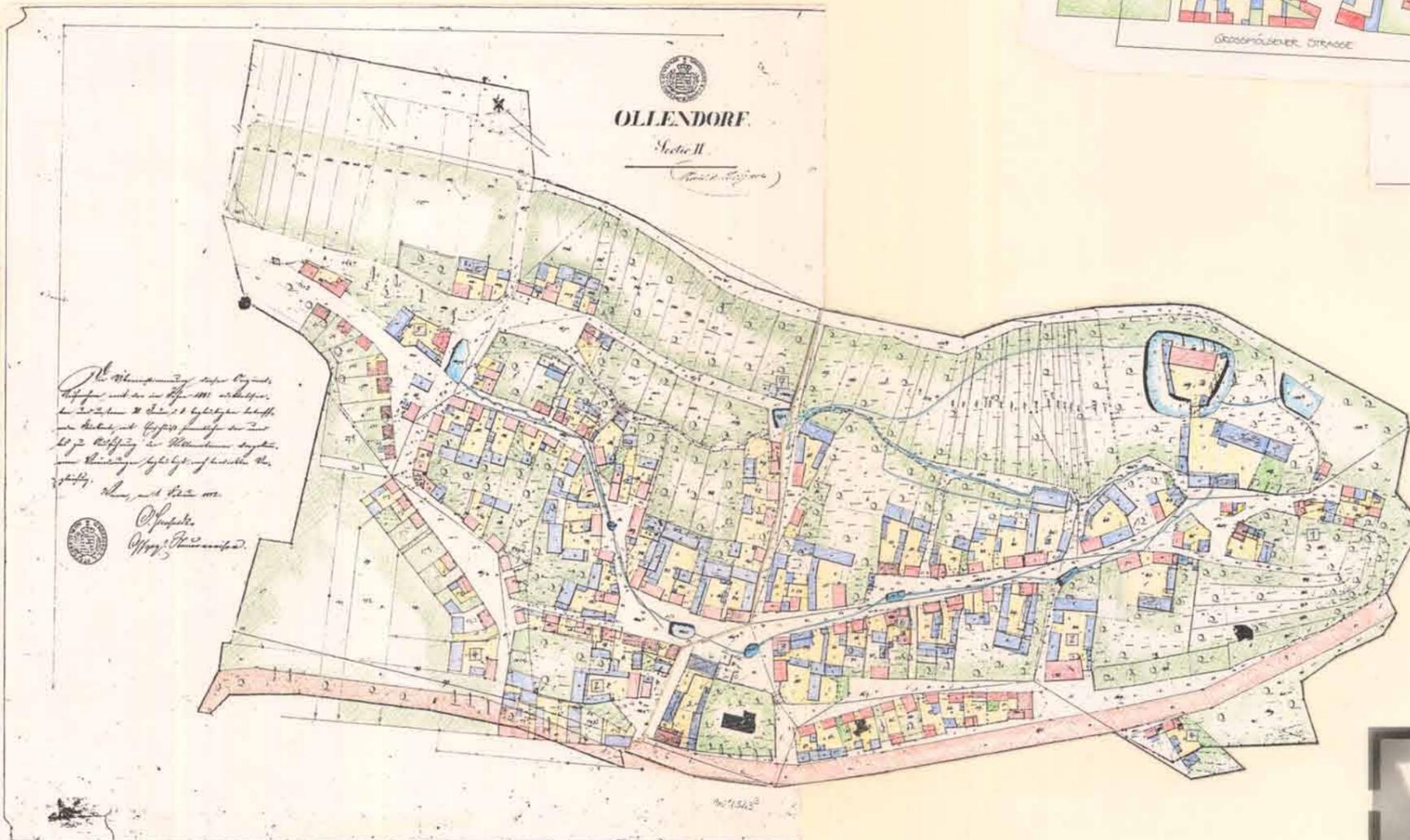
DIE VIA REGIA TANGIERTE DIE SIEDLUNG IM SÜDEN. IN DIREKTER BEZIEHUNG ZUR STRASSE STANDEN MINDESTENS 2 GASTHÖFE UND MIND. EINE SCHMIEDE/STELLMACHEREI. DIE KIRCHE ST. PHILIPUS UND JAKOBUS DIENTE DEN REISENDEN ALS KAPELLE. DAS DORF HATTE BIS IN DAS 17. JAHRHUNDERT EINE EIGENE KIRCHE ST. PETRUS. DIE KARTE VON 1884 ZEIGT IM SÜDWESTEN EINE DORFERWEITERUNG, VERBUNDEN MIT EINER VERSCHIEBUNG DER STRASSE. DER DAMIT VERBAUTE GROSSE HOF WAR SEINER LAGE, GRÖSSE UND GESTALT NACH EIN GASTHOF FÜR DIE STRASSE, DER SCHON VOR 1884 NICHT MEHR BETRIEBEN WURDE. DIE GEHÖFTZEILE SÜDÖSTLICH DER KIRCHE IST EINE DORFERWEITERUNG UM 1840. AM ÖSTLICHEN ENDE DER ZEILE LAG EIN ZUR WASSERBURG GEHÖRENDER GASTHOF (AB 1848 - 1994 ABGERISSEN - HEUTE NEUBAU).

DIE ALTE SCHMIEDE AM UNTEREN ENDE DES ORTES LAG EINST DIREKT AN DER STRASSE. IN EINEM SCHUPPEN SIND NOCH WERKZEUGE, RÄDER, KUTSCHENTEILE (UND EIN SCHLITTEN ERHALTEN). DIE SCHMIEDE KONNTE IHRER LAGE NACH AUCH DER STRASSE GEDIENST HABEN, WIE DIE ANDERE SCHMIEDE/STELLMACHEREI GEGENÜBER DEM OBEREN GASTHOF.

- 1 KIRCHE ST. PHILIPUS UND JAKOBUS
- 1 EHEMAL. KIRCHE ST. PETRUS
- 2 GASTHOF MIT AUSSPANNE
- 3 „ZUR LINDE“
- 4 SCHMIEDE
- 5 MÜHLE
- 6 BACKHAUS
- 7 BRÄUHAUS



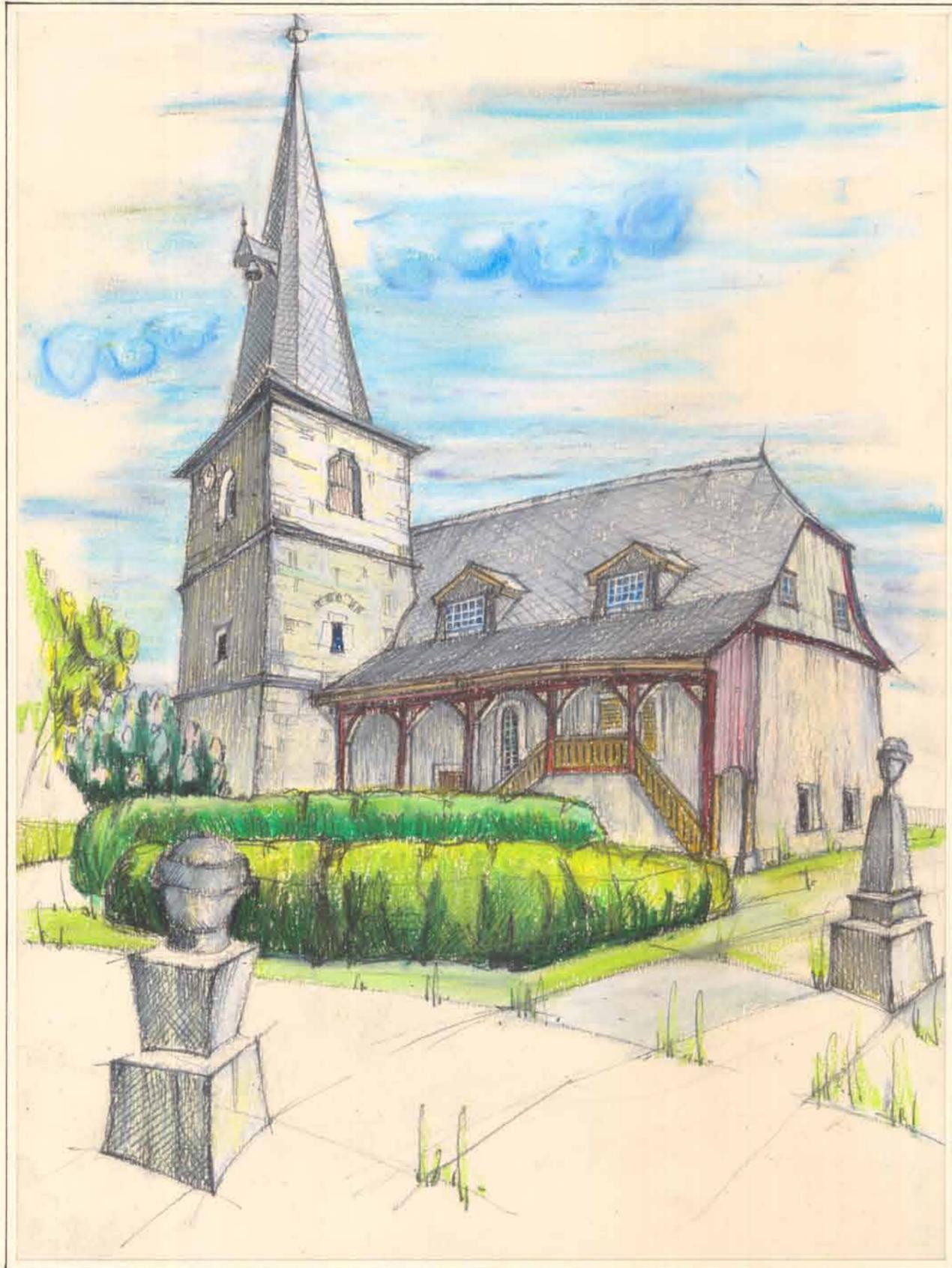
OLLENDORF
KREIS SOMMERDA
STAND 1990
1:2000



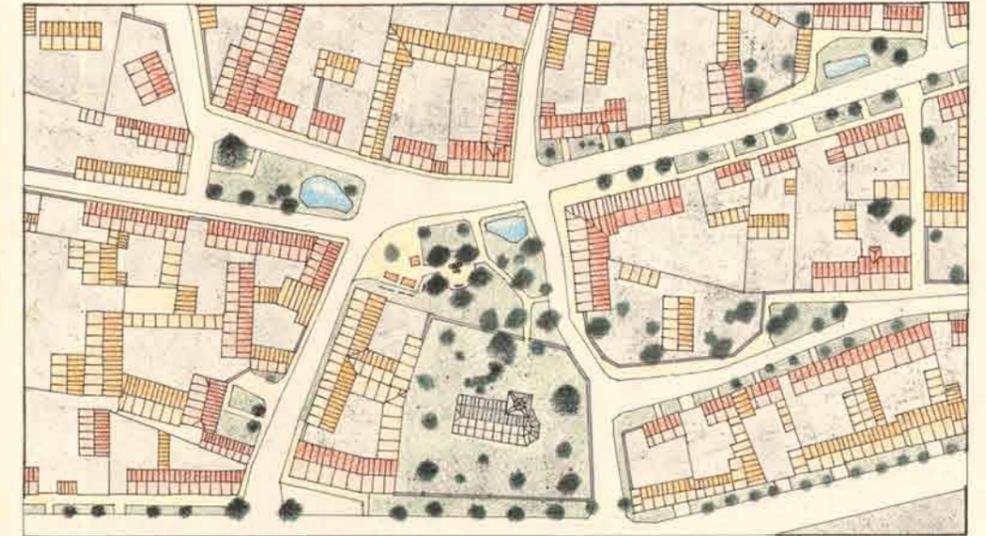
DER OBERE GASTHOF IST BIS AUF DIE SCHEUNE IN SEINER ANLAGE NOCH ERHALTEN. ER LAG DIREKT AN DER STRASSE. DER VORPLATZ DIENTE GEWISS ZUM ABSTELLEN DER FUHRWERKE. DER KLEINE GARAGENBAU RECHTS IST IN SEINER FORM MIT DEM WALMDACH (UIT IN DIE ALTE BAUSUBSTANZ ENGEFLÜGT.

AM OBEREN ORTSAUSGANG ZEIGT DIE VIA REGIA ALS FELDWEIG VON DER STRASSE NACH BALLSTEDT AB. DER KIRCHTURM VON ST. PHILIPUS UND JAKOBUS GRÜSST DEN ANKOMMENDEN. RECHTERHAND STAND BIS IN DAS 17. JAHRHUNDERT DIE DORFKIRCHE ST. PETRUS.





OLLENDORF



ÜBER DIE GESCHICHTE DES ORTES IST WENIG BERICHTET. DIE STADT ERKLÄRT BEMÜHT SICH FRÜH, DEN ORT ZU ERWERBEN, WOHL WEGEN SEINER GÜNSTIGEN LAGE AN DER VIA REGIA IN DER MITTE DER TAGESTAPPE BIS BÄTTELSTEDT. 1766 KAUFTE SIE VOM KLOSTER HERSFELD DEN GRÖSSTEN TEIL DES ORTES, SPÄTER VON DEN SCHWARZBURGER HERREN DIE (MÜSSENDEN) LÄNDEREIN UND 1769 DEN „FREIEN SIEDELHOF“ DIE WASSERBURG (+ BLATT 29). 1682 BRANNEN 22 WOHNHÄUSER UND 29 SCHEUNEN AB. AUF GRUND DER WIEDERHÖLLEN BRÄNDE FÖRDERTE DER ERKLÄRTER RAT IM 18. JH ENERGISCH DIE ABSCHAFFUNG DER STROH- UND HOLZSCHINDELDÄCHER UND FÖRDERTE DEN BAU VON ZIEGELDÄCHERN FINANZIELL. BIS ZUM 30-JÄHRIGEN KRIEG BEFAND SICH IM OBERDORF DIE ALTE DORFKIRCHE ST. PETERUS. DAS HEUTZutage WURDE BIS IN DAS

▷ Blick vom Dorfplatz in die Brauhausgasse



◁ DIE KIRCHE ST. PHILIPUS UND JAKOBUS IST IN IHRER ANLAGE SPÄTROTISCH. DER TURM ENTSTAND NACHTRÄGLICH 1706. DAS LANGHAUS IST 1691 UMGEBAUT WORDEN UND ERHEILT 1920 EINEN ÜBERDACHTEN EMPOREN-ALFKANS.

17. JH IM DORF ABGEHALTEN. DER ALTE GERICHTSPLATZ BEFAND SICH DEM NAMEN NACH AUF DEM DINGBERG (+ TINK) IN RICHTUNG NIEDERZIMMERN. DAS DORF IST GEPTRÄGT DURCH DIE LANGEN STRASSENÄRME IN OST-WEST RICHTUNG. DER URSPRUNG DER SIEDLUNG LIEGT NACH BOHNFUNDEN AM NÖRDLICHEN ENDE DER BRAUHAUSGASSE. DER KIRCHHOFSEITIGE TEIL DES DORFPLATZES IST HEUTE MIT SPIELPLATZ, BUSHALTESTELLE, GASTSTÄTTE UND DORFLADEN DIE MITTE DES ORTES. HIER KONNTE DER VIA-REGIA-BRUNNEN SEINEN PLATZ FINDEN. DIE EIN- UND AUSFAHRTEN ZUR STRASSE SIND ERHALTEN TORBÄUME. DIE WIEDERANLAGE DES DORFBACHES ENTLANG DER LANGEN GASSE SOLLTE LÄNGERFRISTIG ANGESTREBT WERDEN. SO WÜRDIE DIE MITTELACHSE BETONT UND DIE TEICHE WÄREN WIEDER IM ZUSAMMENHANG ERLEBBAR.



◁ DER DORFPLATZ HEUTE. VOM EINSTIGEN DORFBACH, DER ENTLANG DER LANGEN GASSE VON TEICH ZU TEICH HINABFLOSS SIND NUR ENIGE TRÜBE TÜMPEL GEBLIEBEN.

RENAISSANCEPORTAL IN DER BRAUHAUSGASSE, HOF NR. 7Z



STEIN AM HOF NR. 2, WAHRSCHEINLICH EIN EHEMALIGER GASTHOF.



◁ Blick auf Olleendorf aus einem Dachfenster des oberen Gasthofes

◁ DER ZWEIFTE OBERE GASTHOF ENTSTAND UM 1848 IM ZUGE DER DORFERWEITERUNG UND WURDE 1914/15 UNTER ABERLOS DES HAUPTGEBÄUDES UND WIEDERANBAU DER HISTORISCHEN HAUSTFORM ZUM „LANDHOTEL“ UMGEBAUT.

DAS BRAUHAUS UND TEILE DER FÜR DIE SIEDLUNG CHARAKTERISTISCHEN HALBHÖHEN GARTENMÄUERN.



OLLENDORF

OLLENDORF BESITZT NOCH EINE VIELZAHL HISTORISCHER GEBÄUDE. BEMERKENSWERT SIND DAS TAUBENHAUS IM HOF NR. 82 (8/9) UND DER DENKMALGESCHÜTzte HOF NR. 75 IN DER LANGEN GASSE (12).

◀ DER STÄTLICHE OBERE GASTHOF LAST NOCH HEUTE DAS ERNÄHRUNGSLEBEN IN SEINEN MAUEREN ERINNERN. DAS RENAISSANCESITZENSCHEN-PORTAL (2) WAR EHEMALS EINE DURCHFART IN DEN HOF, WIE DIE PRELSTREBE UND DIE FARNGÄNNE STÜTZEN AN DER HOFSEITE (7) ZEIGEN. EIN SEHR ALTES WIRTSCHAFTSGEBÄUDE IST IM HOF ERHALTEN (4). EINE ELEKTRISCHE MÜHLE UND EINE ÖLPRESSE SIND EBENFALLS NOCH EINSATZFÄHIG (1). DIE GROSSE RAUMGREIFENDE SCHEUNE IM HINTEREN TEIL DES HOFES IST BEREITS ABGERISSEN WORDEN. DER GASTHOF HATTE JE EIN TOR ZUM DORF UND ZUR GRASSE UND IST MIT EINER MAUER EINGEFASST (3).



1



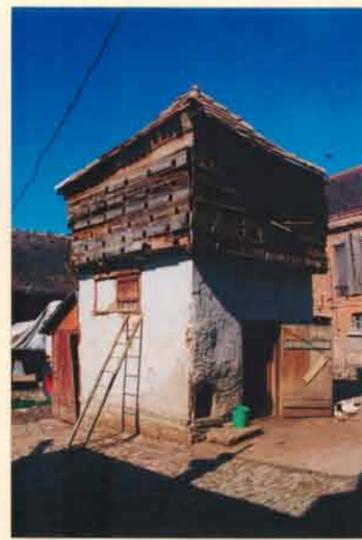
2



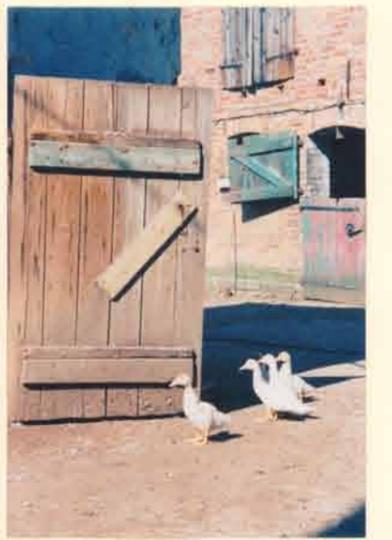
3



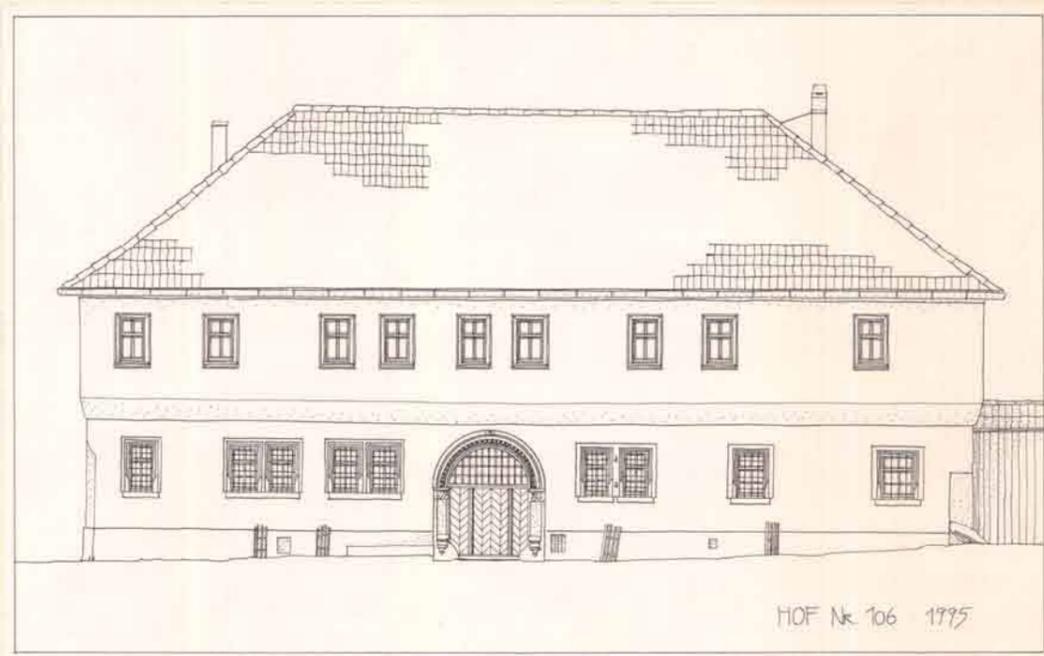
4



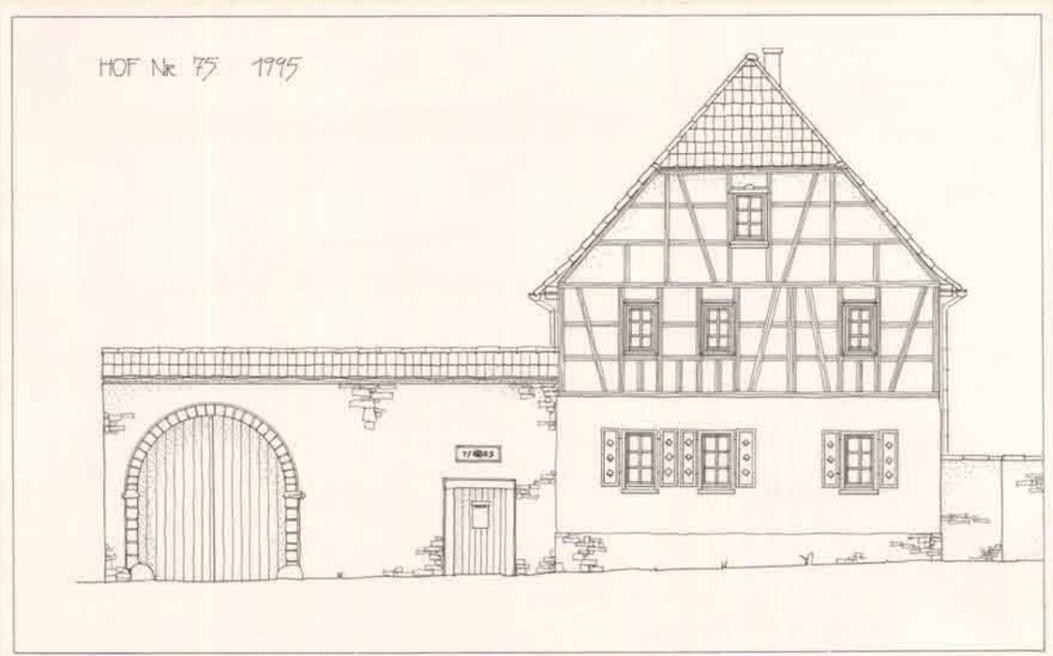
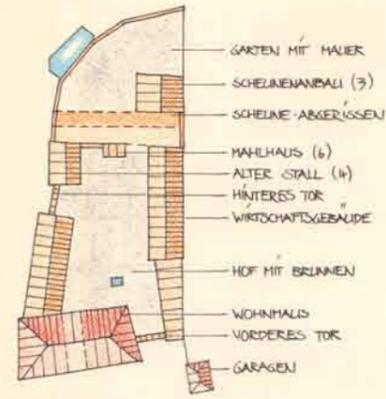
5



6



HOF Nr. 106 1995



HOF Nr. 75 1995



4



5



6

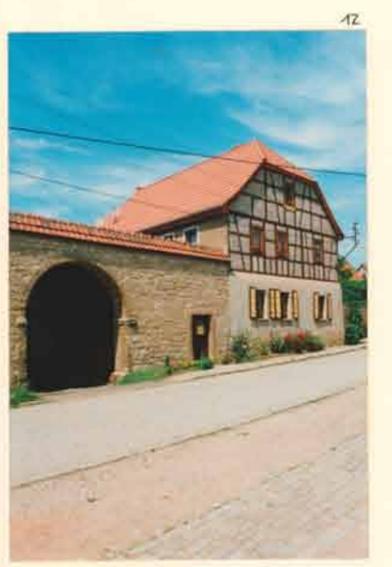
- 1-6 HOF NR. 106
- 4 HOF NR. 77
- 8/9 HOF NR. 82
- 10/11 HOF NR. 63
- 12 HOF NR. 75



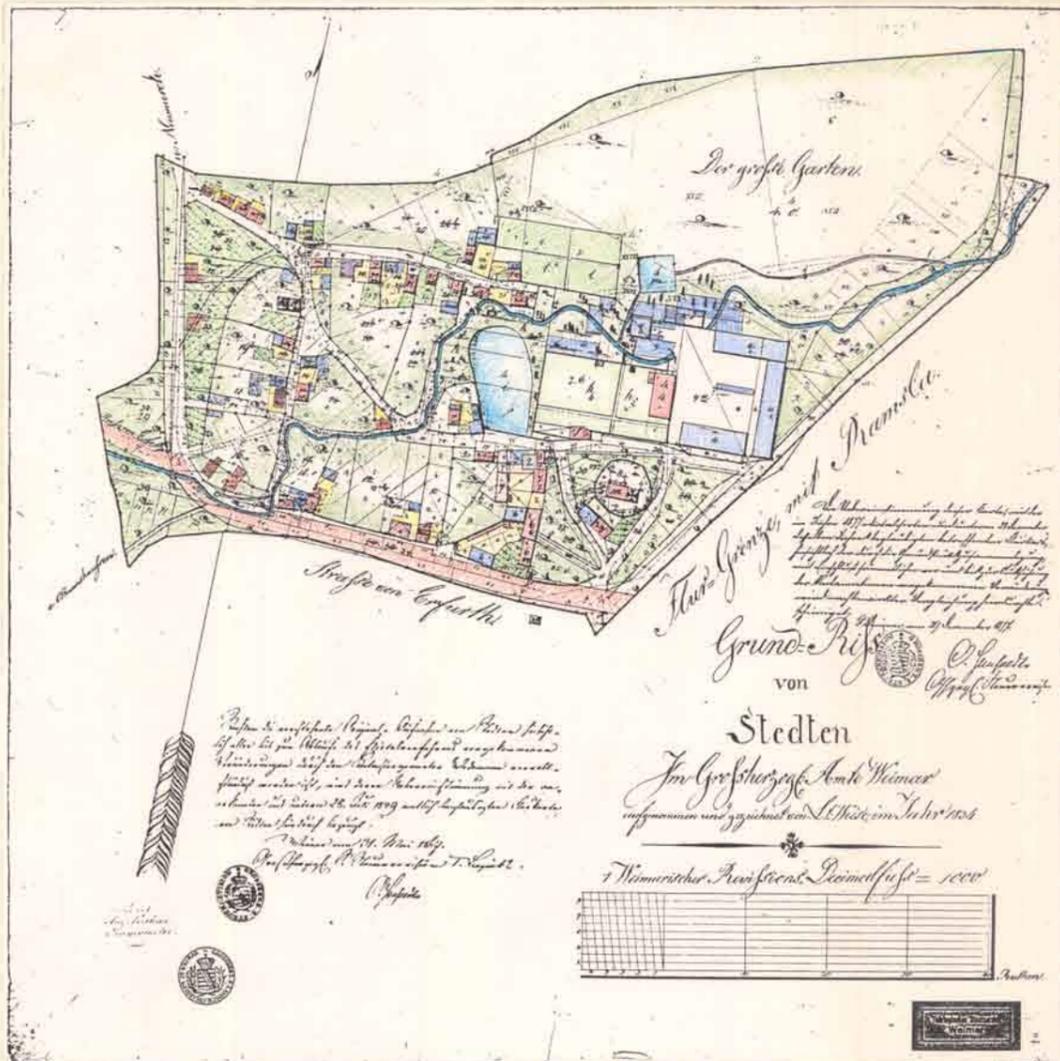
10



11



12



STEDTEN

DER ORT ENTSTAND WAHRSCHEINLICH IM 9./10. JAHRHUNDERT ALS AUSBAUSIEDLUNG VON RAMOLA. ER WIRD 1194 ALS STEDEN IN EINER URKUNDE DES ERBISCHOPFS KONRAD VON MAINZ ERWÄHNT, 1779 WIRD ER STEDTEN GENANNT, WAS ALS „ZU DEN WOHNSTÄTTEN“ ZU TEILEN IST. MITTELALTERLICHEN GRUNDHERRLICHEN BESITZ HATTEN DIE KIRCHE IN ORLAMÜNDE, DAS KLOSTER HELLSBORG, DAS STIFT ETTERSBURG UND DIE GRAFEN VON GLEICHEN ALS MAINZER LEHEN. DER BESITZSTRUKTUR NACH WAR STEDTEN EIN RITTERGUTSDORF UND STAND BIS 1890 UNTER DER PATRIMONIALGERICHTSBARKEIT DES RITTERGUTSBESITZERS. DER 30-JÄHRIGE KRIEG RICHTET 1677 GROSSE VERWÜSTUNGEN AN. NUR NOCH 7 HOFSTÄTTEN SIND VON 4 DAHERN BEWOHNT, NUR 1/3 DER GUTSFLÄCHE SIND BESTELT. 1782 WIRD EINE SCHENKE IM ORT ERWÄHNT. DIE VIA REGIA TANGIERTE DIE SIEDLUNG IM SÜDEN IM VERLAUF DER HEUTIGEN BUNDESSTRASSE.



- 1 KIRCHE - HEUTE KLINIK
- 2 GASTHOF „KRETSCHMAR ZU STEDTEN“ GASTHOF BIS 1760 ZUR FLUR RAMOLA
- 3 BACKHAUS - ~ 1715 ABGEBROCHEN
- 4 SCHULE - EINEN LEHRER GAB ES SEIT DEM 17. JH., BIS 1747 EINKLASSIG

VOR STEDTEN IST DIE STRASSE ÜBERPFLÜGT, IN EINER SENKE ZUM BACH HIN LIEGT DER FRIEDHOF, VON DEM AUS DIE ALTE TRASSE WIEDER ALS WEG ERHALTEN IST. ENTLANG DES VON OTTMANNSHAUSEN KOMMENDEN BACHES FÜHRT EINE ALLEEHALERISCHER ALTER WEIDEN UND PAPPELN ZUR SIEDLUNG HIN.

DAS ERSTE EINFAMILIENHAUS KÜNDIGT DIE SIEDLUNG AN. NOCH EIN KLEINES STÜCK WEITER ÜBER DEN BACH HINWEG UND DIE VON BERLSTEEDT NACH RAMOLA FÜHRENDE STRASSE LIEGT IHR ASPHALTBAND AUF DIE VIA REGIA UND DECKT ALLE SPUREN ZU.

DAS SIEDLUNGSBILD ZEIGT HEUTE EINE DIFFUSE ANSAMMLUNG VERSCHIEDENSTER BAUSÜNDEN DER LETZTEN 150 JAHRE. DAS NEBEN DEM ALT UND DER KIRCHE ÄLTESTE HAUS AM PLATZE VERFÄLLT DERWEIL, DAS NEBENGESTANDENE BACKHAUS IST SCHON IN DEN 40 ER JAHREN ABGERISSEN WORDEN.



DAS OFFENSICHTLICHE FEHLEN EINES PLANUNGS- GEDANKENS FÜR DIE ANLAGE DER HOFSTÄTTEN UND DIE UNANGEGEBOGENE VERTEILUNG DES LANDBESITZES HABEN DIE ENTSTEHUNG EINER VERNÜNFTIGEN SIEDLUNGSSTRUKTUR VERHIN- DERT. DIE STRASSE VERLÄUFT ENTLANG DES ORTES AUF DER TRASSE DER VIA REGIA.

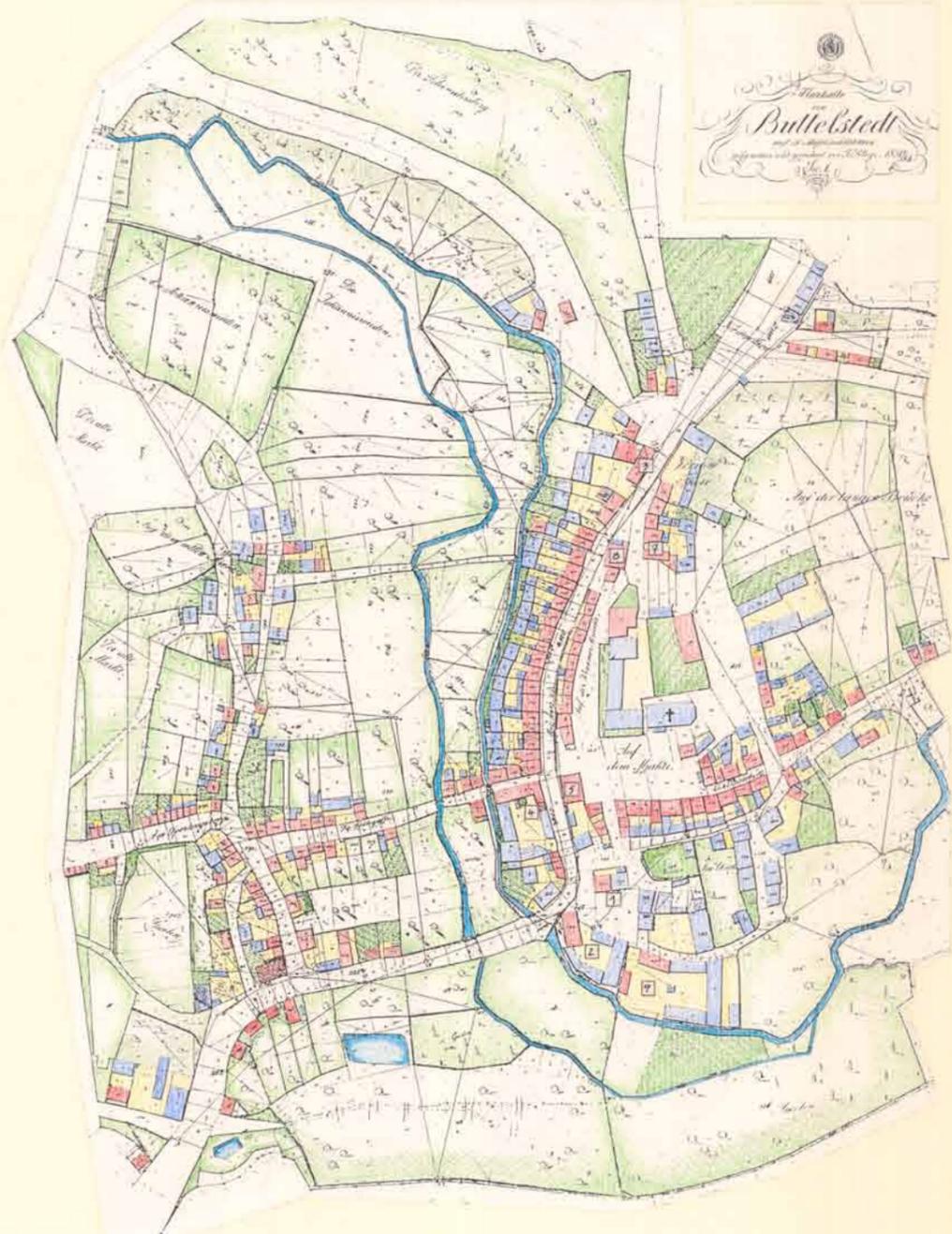
DER GASTHOF IST 1487 ALS „KRETSCHMAR ZU STEDTEN“ IN EINER BESITZURKUNDE DER GRAFEN VON GLEICHEN ERWÄHNT. BIS ZUM GEBETS-AUSTAUSCH IN DEN 60 ER JAHREN GEHÖRTE ER ZUR GEMARKUNG RAMOLA UND WURDE VON DEN EINHEIMISCHEN NOCH NACH 1747 ALS DER „FREMDE“ ANGESEHEN.

DIE KIRCHTURMSPIITZE VON BUTTELSTEEDT IST VOM ORTSAUSGANG SCHON SICHTBAR, TOCH GALT ES NOCH EINIGE HOHEN UND TIEFEN ZU ÜBERWINDEN UM AUCH DORTHIN ZU GE- LANGEN. DIE STRASSE VERLIEF FAST ENT- LANG DER LUFTLINIE, WORAUF HEUTE NICHTS MEHR HINDELTET.



ALS PFARREI ERSCHEINT STEDTEN ERSTMALS 1421, DAS PATRONAT HATTE DAS STIFT ETTERS- BURG. SEIT 1753 IST DIE KIRCHE FILIALE VON OTTMANNSHAUSEN. VON DER URSPRÜNGLICHEN MITTELALTERLICHEN KIRCHE IST DER OST- TURM ALS SPÄTROMANISCHER ZEIT ERHALTEN, AN DEN 1684 DER HEUTIGE RECHTECKBAU ANGEFÜGT WURDE.

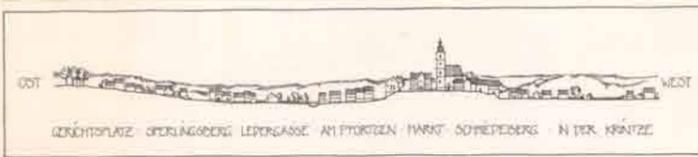




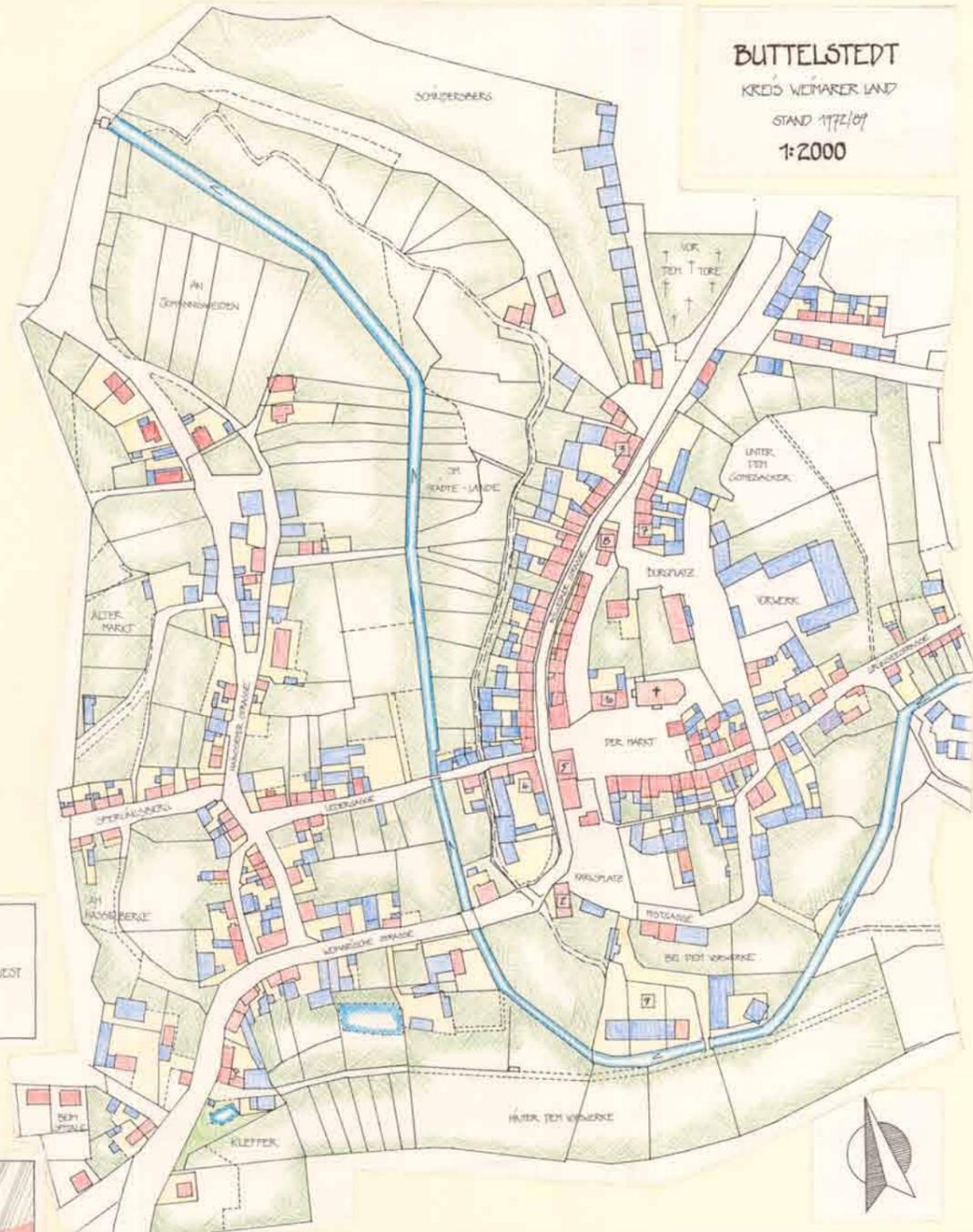
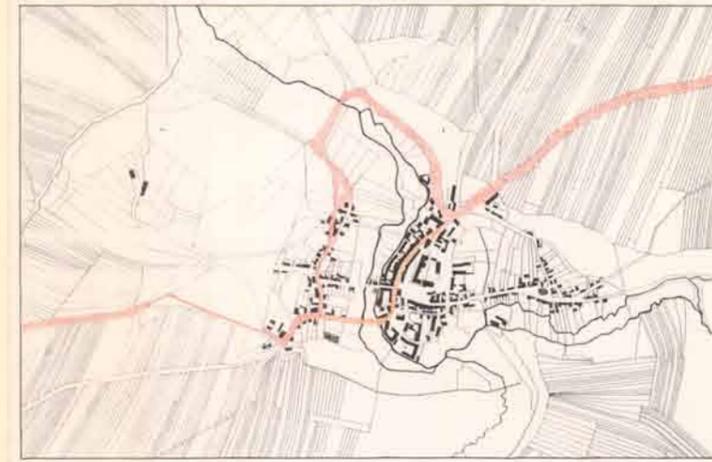
BUTTELSTEDT

IN BUTTELSTEDT MUSSTE DIE VIA REGIA DAS TAL DER SCHERKONDE UND DEN FLUSS SELBST ÜBERWINDEN. DER ALTE, LÄNGERE VERLAUF FÜHRTE DURCH DIE ALTE MARKTSIEDLUNG, ÜBER DIE ALTE BRÜCKE (UND AM FUSSE DES SCHINDERSBERGES HINAUF, VORBEI AM OBERTOR IN RICHTUNG NERMSDORF. AB ~ 1700 ENTWICKELTE SICH DIE NEUE MARKTSIEDLUNG AM BURGBERG ZUM SCHWELPUNKT DER STADT UND DIE VIA REGIA VERLIEF FORTAN UNTERHALB DER KRÄMERBRÜCKE DURCH DIE LANGE GASSE UM DEN BURGBERG HERUM UND VERLIESS BUTTELSTEDT DURCH DAS OBERTOR.

- † STADTKIRCHE ST. NICOLAUS · ERBAUT 1406
- 1 EHEMAL. KAPELLE ST. JACOB · BIS ZUR REFORMATION
- 2 HOSPITAL · SEIT DER REFORMATION PFERRE
- 3 GASTHOF „ZUM BUNTEN LÖWEN“
- 4 GASTHOF „ZUM WEISSEN ROSS“
- 5 GASTHOF RATSCELLER
- 6 SCHMEDE
- 7 GELEITHAUS
- 8 BACKHAUS
- 9 UNTERES RITTERSLUT (SIEDELHOF) · KURSÄCHSISCHE POST
- 10 SCHULE



FLURKARTE VON BUTTELSTEDT 1850
 A = ALTER MARKT N = NEUER MARKT O = OBERNDORF K = KRÄNZE
 G = LANDGERICHT



BUTTELSTEDT
 KREIS WEIMARER LAND
 STAND 1972/09
 1:2000



AM ALTEN MARKT STAUTE SICH DER VERKEHR VOR DEM ÜBERGANG ÜBER DIE SCHERKONDE. DIE FLURZEICHENUNG „DER ALTE MARKT“ DEUTET DARAUFG HIN, DASS HIER BEREITS VOR DER GRÜNDUNG DER NEUEN MARKTSIEDLUNG MÄRKTE ENTLANG DER STRASSE STATGETUNDEN HABEN.

EINE BRÜCKE ÜBER DIE SCHERKONDE AM ALTEN MARKT IST FÜR 1900 ALS „DIE ALTE BRÜCKE“ ÜBERLIEFERT. DER ÜBERGANG ÜBER DEN FLUSS (UND DER WEG HINAUF ZUM ENDE DER LANGE GASSE AM FUSSE DES SCHINDERSBERGES) ENTLANG SIND HEUTE NOCH GENUTZT.





« DIE GEHÖFTE AN DER KRÄMERBRÜCKE SIND DEM GELÄNDE UND KNAPPEN RAUM ENTSPRECHEND KLEIN GEHALTEN. BEI GEHÖFBREITEN VON 4-5 RUTHEN (ZU 4,97m) FEHLTE ES AN DER NOTWENDIGEN TIEFE, UM WIRTSCHAFTSGEBÄUDE ZU ERRICHTEN. SO BESASSEN DIE DORT ANSÄSSIGEN ACKERBÜRGER GÄRTCHEN UND GÄRTEN AM RANDE DER MARKTSIEDLUNG.



« DIE BEBAUUNG AM MARKT IST WIE DIE KRÄMERBRÜCKE UND DIE LANGE GASSE IN IHRER STRUKTUR NOCH VOLLSTÄNDIG ERHALTEN UND UNBEDRÜGT ERHALTENSWERT.

« NACH EINER ZEICHNUNG AUS DEM 18. JAHRHUNDERT "BUTTELSTEDT VON SÜD-OST"



« WIE EINE INSCRIFT AM GRÖSSTEN MASSWERKFEINSTER BEZICHTET, WURDE DER BAU DER STADTKIRCHE ST. NICOLAUS AUF DER NORDSEITE DES MARKTES 1486 BEGANNEN. DER INNENRAUM ERHIELT 1670 EINE HOLZTONNE UND EINE DOPPEL-EMPORE.



Siedlung in Buttelstedt

« Blick aus dem Tal der Öcherkonde zur neuen Marktsiedlung mit dem Turm der St. Nicolaus geweihten Marktkirche um 1920 und heute. Am rechten Bildrand ist das Pfarrhaus zu sehen. Die Pfarre entstand nach der Reformation aus dem Hospital. Gleichzeitig wurde die vor dem Hospital stehende St. Jacobus geweihte Kapelle (je zur Hälfte in Cantorschule und Pfarrscheune umgewandelt, in der Zeichnung von 1920 ist die historische Situation noch vorhanden, heute sind Strassen- und Platzraum versetzt, raumbildende Gebäude abgerissen oder beziehungslos und unproportioniert umgebaut worden. Der Standort der alten Kapelle und späteren Schule wirkt als statiballiches Loch, ein wirklich lebloser Eingang.



1995

« DIE LANDGRAF-LICHE BURG WIRD ERSTMASS 1281 URKUNDLICH GENANNT. BIS 1474 WAR SIE IM BESITZ DER LANDGRAFEN VON THÜRINGEN UND WURDE NOCH VOR 1500 GETEILT. NACH DEM BRAND 1628 IST SIE TEILWEISE WIEDER AUFGEBAUT WORDEN. DER BERSFRIED WURDE 1896 ABGETRAGEN.



1574 VERLEIHT LANDGRAF FRIEDRICH DER JÜNGERE DER STADT BUTTELSTEDT DAS MARKTRECHT. MIT DER VERLEGUNG DER STRASSE VERLIERT DER ALTE MARKT SEINE FUNKTION. TORTAN ENTWICKELN SICH NEUER MARKT UND KRÄMERBRÜCKE ZUM SCHWERPUNKT DER SIEDLUNG.

AUSDRUCK DER WACHSENDEN BEDEUTUNG DER NEUEN MARKTSIEDLUNG NACH DER VERLEGUNG DER HOHEN STRASSE DURCH DIE STADT IST AUCH DIE ENTSTEHUNG EINES ZWEITEN AUSSPANNHOFES AN DER LANGEN GASSE, DES (GASTHOFES ZUM WEISSEN ROSS (LINKS)

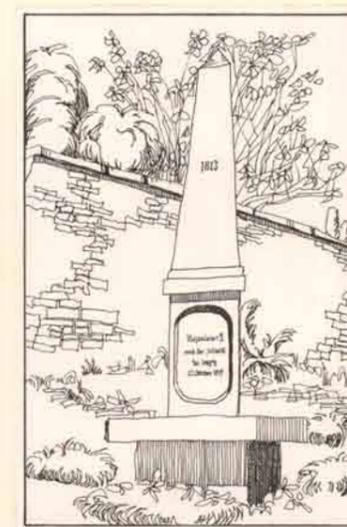
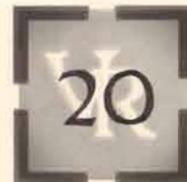
MIT DER VERLEGUNG DES VERLAUFES DER VIA REGIA DURCH DIE STADT VERDICHTETE SICH DIE BEBAUUNG ENTLANG DER LANGEN GASSE ZU EINER DICHTGESCHLOSSENEN ZEILE VON GEHÖFTEN.

BUTTELSTEDT

DER AUSSPANNHOF, ZUM BUNTEN LÖWEN. HIER TANGIERTE DIE VIA REGIA DIE NEUE MARKTSIEDLUNG, SO DASS DER GASTHOF SCHON VOR DER ÄNDERUNG DES STRASSENVERLAUFES UM 1500 BEDEUTUNG ERHIELT HANSEN KRIEG.

DER 1913 ERRICHTETE OBELISK SOLL DIE ERINNERUNG DARAN WACHHALTEN, DASS DEREINST DIE GROSSEN DER WELT AUF DER VIA REGIA AUCH DURCH BUTTELSTEDT GEFOMMEN SIND, ZUZEIST ALS FELDHERRN. SO GUSTAV ADOLF AM 29.10.1632, FRIEDRICH DER GROSSE VOR DER SCHLACHT BEI ROSSBACH UND NAPOLEON 1813.

IM FELD DEUTLICH ERKENNBAR IST DIE SENKE, DIE DIE VIELEN WAGEN, PFERDE, OCHSEN UND LÄUFER HINTERLASSEN HABEN, DIE SICH JAHRHUNDERT LANG AUF DER VIA REGIA DEN BERG IN RICHTUNG NERMSDORF HINAUFMÜHTEN ODER FRÖHM MUTES VON DER ANHÖHE HINAB ZUR STADT GEZOGEN KAMEN.

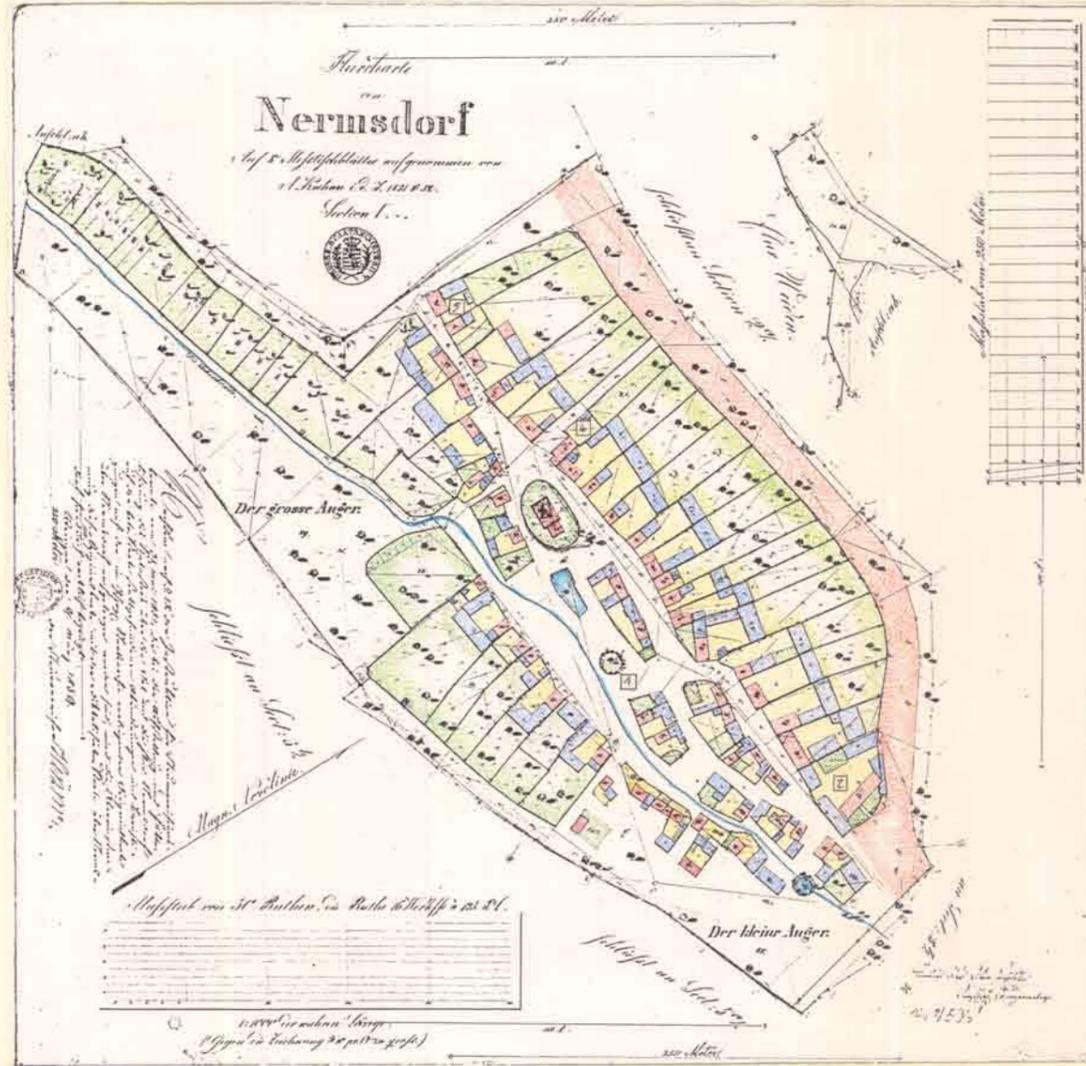
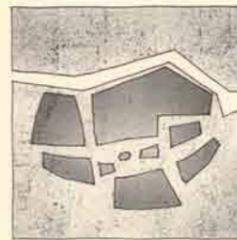


NERMSDORF

DIE VIA REGIA TANGIERTE DIE SIEDLUNG LEICHT OBERHALS IM NORDEN. SIE FÜHRTE HINTER DEN TIEFEN GÄRTEN UND DER DORFBESTÄNDIGKEITSMAUER IN GEBÜHRENDEN ABSTAND AN DEN HÖFEN VORBEI. DER HISTORISCHE VERLAUF IST ALS BETONSTRASSE ERHALTEN. DIE NICHT MEHR VORHANDENE KREUZUNG MIT DER ALTEN „WEINSTRASSE“ IN HOHE DES GASTHOFES „ZUR WEINTRAUBE“ IST IM LUFTBILD NOCH ERKENNBAR.



- + KIRCHE - EINE PFARREI IST SEIT 1400 ERWÄHNT
- 1 GERICHTSPLATZ - PATRIMONIALGERICHTSDORF BIS 1850
- 2 GASTHOF „ZUR WEINTRAUBE“ - EINE GASTWIRTSCHAFT IST SEIT 1687 DA.
- 3 DORFGASTHOF
- 4 BACKHAUS - ABGERISSEN
- 5 SCHULE - EIN LEHRER IST 1980 NACHGEWIESEN, BIS 1945 EINKLASSIG
- 6 SCHMIEDE - HEUTE WOHNHaus



DIE VIA REGIA TANGIERTE DIE SIEDLUNG IM NORDEN IM VERLAUF DER HEILIGEN LANDSTRASSE. WIE IN VIELEN DÖRFERN GRÜSSEN AUCH HIER DIE GRAUEN LPS-GEBÄUDE VON FERNE.

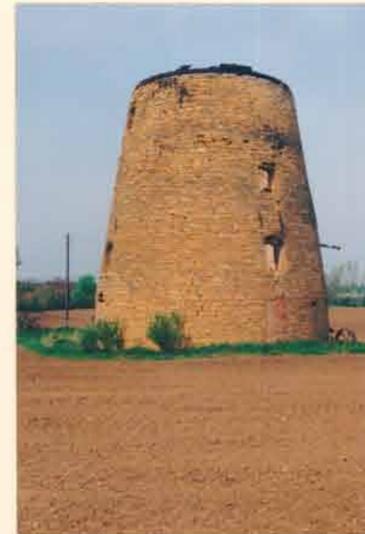
ERHALTENSWERT IST DIE NOCH IN GROSSEN TEILEN VORHANDENE ORISENFASSUNG, DIE DIE SIEDLUNG ZUR STRASSE HIN ANGRENZT. EINEN SCHUTZ GEGEN DIE PLÜNDERUNGEN DER VORBEIZIEHENDEN HEERE VORGANGENER KRIEGE KONNTE SIE ALLERDINGS NICHT GEBEN.

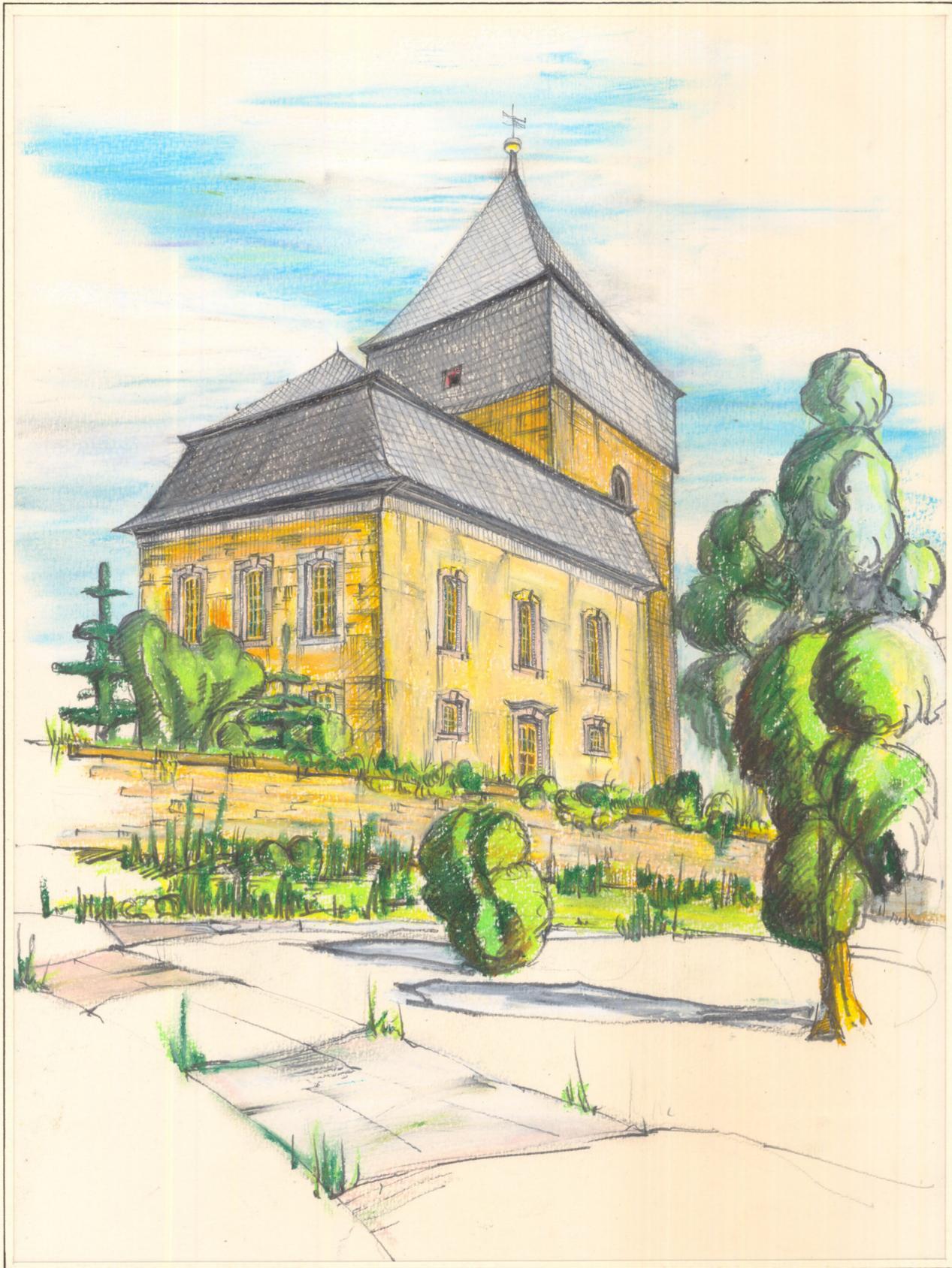
EIN ALTES ORTSSIEGEL ZEIGT DIE KIRCHE MIT SPITZEM TURM UND EINEN PAPPELÄHNLICHEN LAUBBAUM. HEUTE GELANGT MAN DURCH EIN GRÜNES PORTAL IN DEN ORT. AUF DER LINKEN SEITE SIND DIE RESTE DES BACKHAUSGIEBELS IN DER MAUER ERHALTEN.

AUF DER ANHÖHE SÜDLICH VON NERMSDORF STEHT EINE 1678 ERRICHTETE HOLLÄNDER WINDMÜHLE. SIE IST 1882 UMGEBAUT WORDEN UND HATTE BIS ZUR UMSTELLUNG AUF DIESELKRAFT 1977-78 5 FLÜGEL. BIS 1989 WURDE SIE NOCH ELEKTRISCH ALS SCHROTMÜHLE GENUTZT. IM MAI 1991 BRANNTE SIE VÖLLIG AUS.

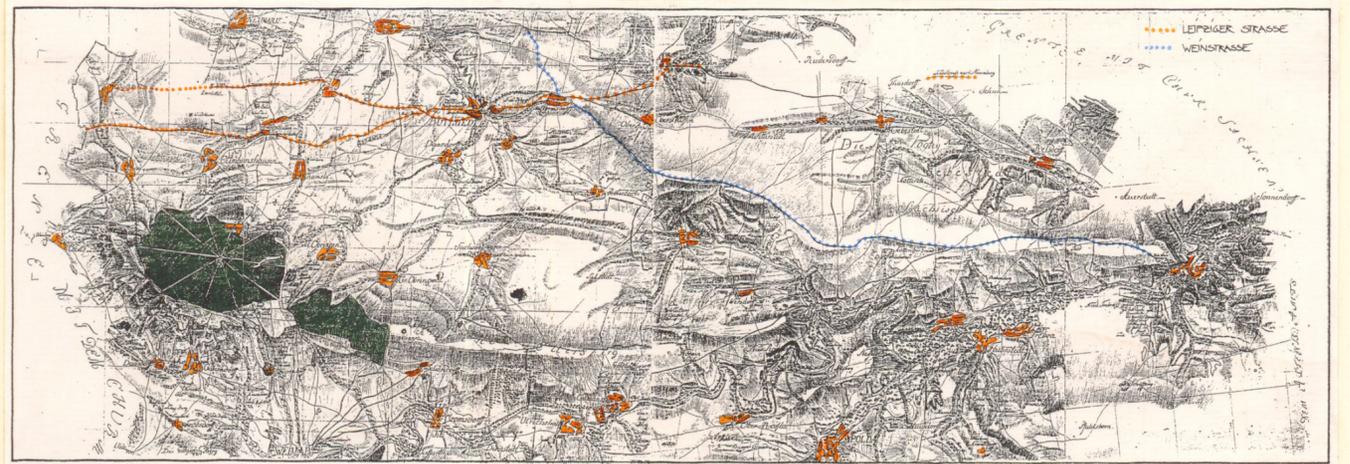
DER GASTHOF „ZUR WEINTRAUBE“ AM ORTSAUSGANG IN RICHTUNG ECKARDBERGA GELIEN, SCHLOSS IN DEN 50ER JAHREN SEINE PFORTEN. DIE GASTWIRTSCHAFT WAR SEIT 1687 VORHANDEN. DER NAME NIMMT BEZUG AUF DIE LAGE AM KREUZUNGSPUNKT DER WEINSTRASSE MIT DER VIA REGIA.

VOM GASTHOF AM ORTSAUSGANG AUS FÜHRT DIE STRASSE WEITER IN RICHTUNG NIEBERREISSEN. OBWOHL DER ALTE GASTHOF IN DER DENKMALLISTE „WEIMARER LAND“ AUFGEFÜHRT IST, ERSCHEINT ER HEUTE PLASTVERPACKT MIT BETONDACHSTEINEN UND „GROSSLOCH-FENSTERN“.

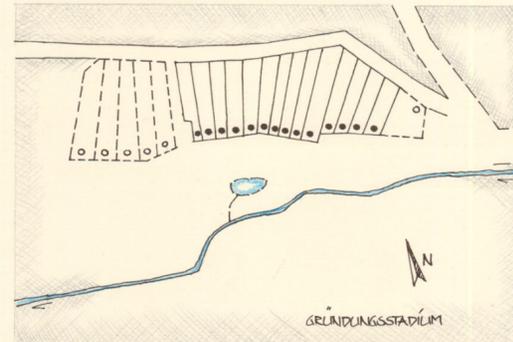




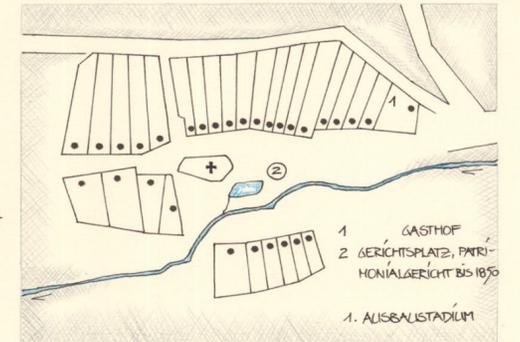
NERMSDORF



DIE "KARTE DES FÜRSTENTHUMS WEIMAR" AUS DEM JAHRE 1777 ZEIGT DIE KREUZUNG VON VAREGIA UND ALTER WEINSTRASSE IN NERMISDORF.



DIE SIEDLUNGSFORM WIRD GEBILDET DURCH ZWEI BEIDSEITIG DES BACHES LIEGENDE GEHÖFTZEILEN. ZUR ZEIT DER GRÜNDUNG BESTAND DIE SIEDLUNG WAHRSCHENLICH NUR AUS DER OBEREN BACHUFERZEILE IN SÜDHANGSLAGE. DIE UNTERE BACHUFERZEILE STELLT SO EINE MÖGLICHE ERWEITERUNG DAR, MIT DER DIE BACHAUDE WEITRÄUMIG GEFASST WURDE. DIE ZENTRAL ANGEORDNETE, AUF BEIDE BACHUFERZEILEN ORIENTIERTE KIRCHE WAR SO TEIL DES AUSBAUS ODER WURDE SPÄTER EINGEFÜGT. DIE BREITE BACHAUDE WURDE IN JÜNGERER ZEIT MIT EINIGEN KLEINEN HOFSTÄTTEN BEBAUT.



NERMSDORF WIRD ERSTMALS 876 IM INGELHEIMER PROTOKOLL WEGEN DES ZEHNSTREIßES IN THÜRINGEN ALS „NEMANNESTORPH“ GENANNT UND HEISST SEIT MIND. 1349 NERMISDORF IM MITTELALTER LAG HIER GRUNDHERRLICHER BESITZ DER GRAFEN VON WEIMAR-ORLAMÜNDE, DES ZISTERZIENSERINNENKLOSTERS ST. MARIENGART IN ERFURT UND DES KLOSTERS HEUSDORF. DER ORT GEHÖRTE SPÄTER ZUM RITTERGUT BUTTELSTEDT. IM DREISSIGJÄHRIGEN KRIEG UND BEIM RÜCKZUG DER FRANZOSEN NACH DER LEIPZIGER SCHLACHT WURDE DER ORT VERWÜSTET. DIE AUF DEM UMMAUERTEN FRIEDHOF ERRICHTETE KIRCHE ENTSTAND 1776-1778. VOM VORGÄNGERBAU, EINER MITTELALTERLICHEN OSTTÜRMEKIRCHE, SIND TEILE IM HEUTIGEN TURM ERHALTEN. 1988 BRANNT DAS GEBÄUDE VOLLSTÄNDIG AB.



DIE BAROCKE KIRCHE VOR DEM BRAND UND DER ANSCHLIESSENDEN TEILERNEUERUNG.

◀ DER GASTHOF „ZUR WEINTRAUBE“

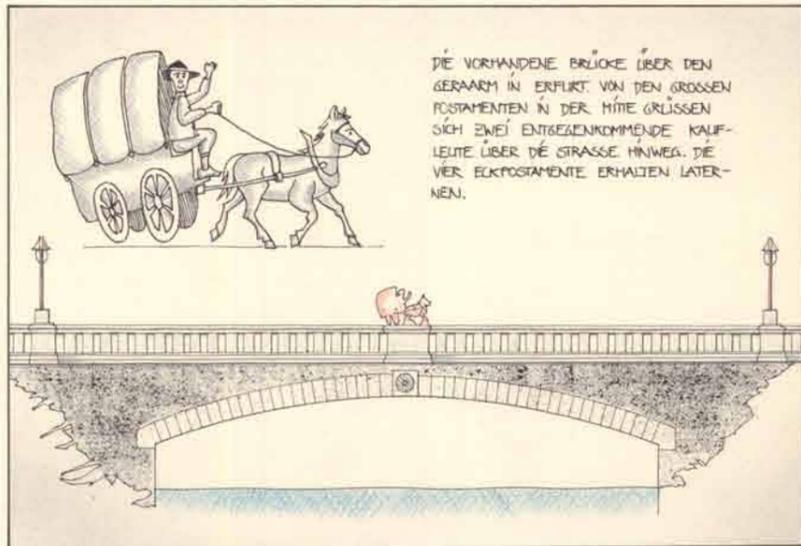


◀ BÄUERNGEHÖFT ZWISCHEN DEN BACHUFERZEILEN. DER GELBE KEUPERGANDSTEIN WAR AUCH HIER, WIE IN BUTTELSTEDT ORTSBILD-BESTIMMEND.

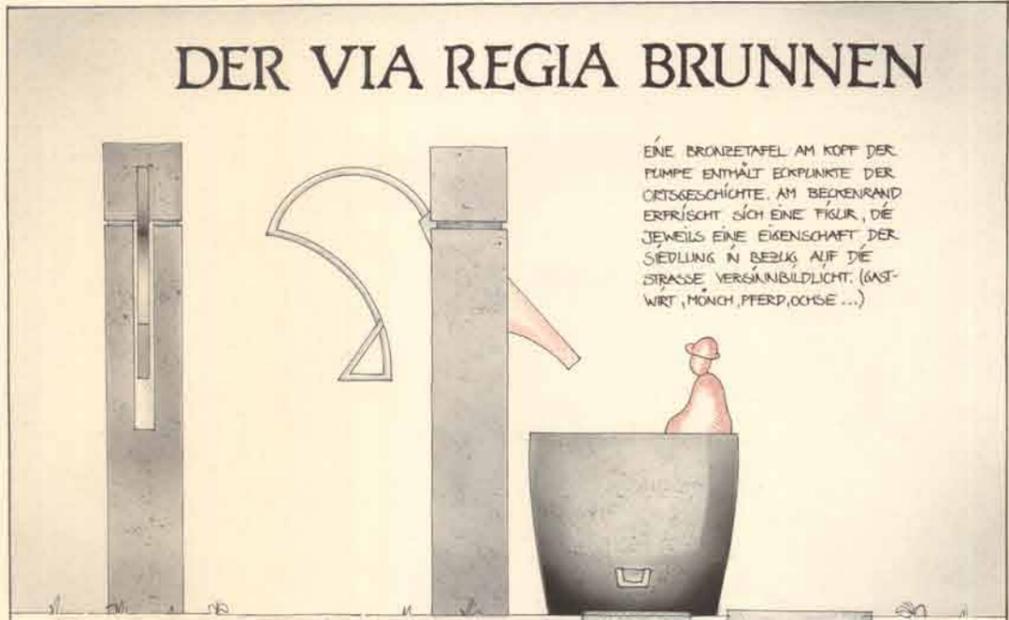
◀ HOFEINFAHRT IN DER OBEREN BACHUFERZEILE.

BEIM BRAND DER KIRCHE IM JAHRE 1988 SIND DIE GLOCKEN HERUNTERGESTÜRZT. DABEI WURDE AUCH EINE AUS DER ZWEITEN HÄLTE DES 16. JH STAMMENDE UND VOM VORGÄNGERBAU ÜBERNOMMENE GLOCKE ZERSTÖRT.



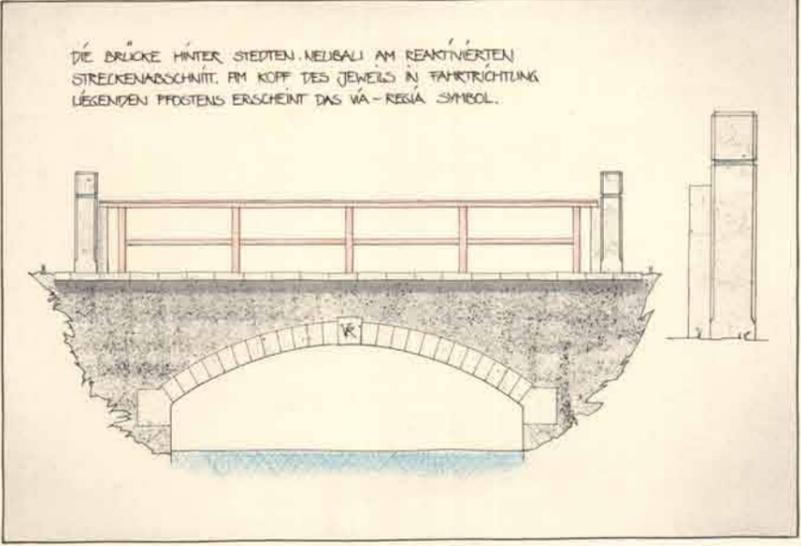
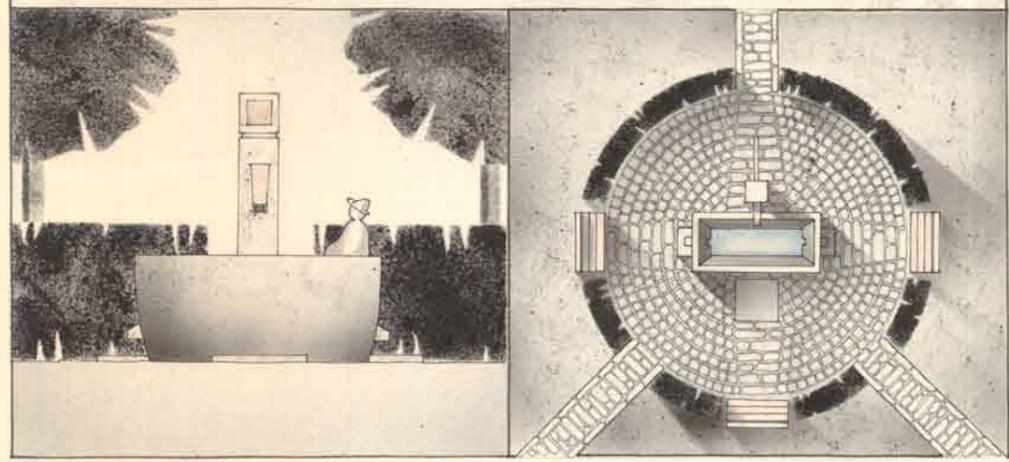


Die vorhandene Brücke über den Geraarm in Erfurt von den grossen Postamenten in der Mitte grüssen sich zwei entgegengerichtete Kaufleute über die Strasse hinweg. Die vier Eckpostamente erhalten Laterne.

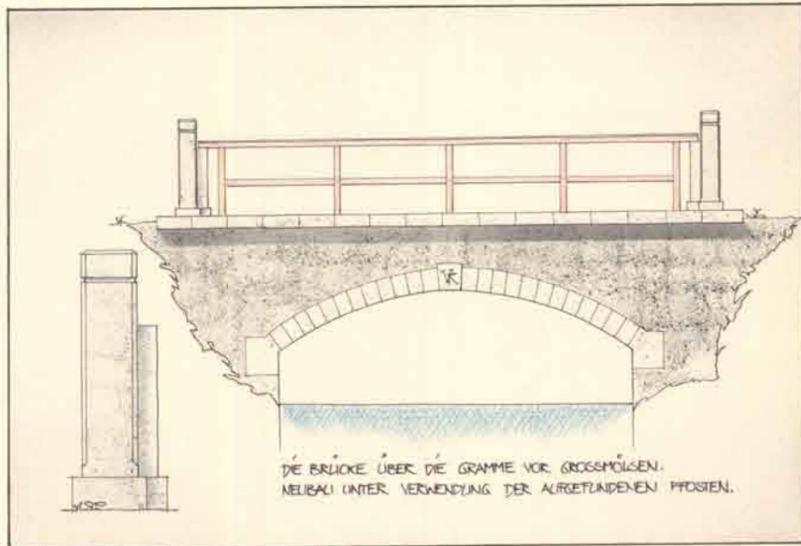


DER VIA REGIA BRUNNEN

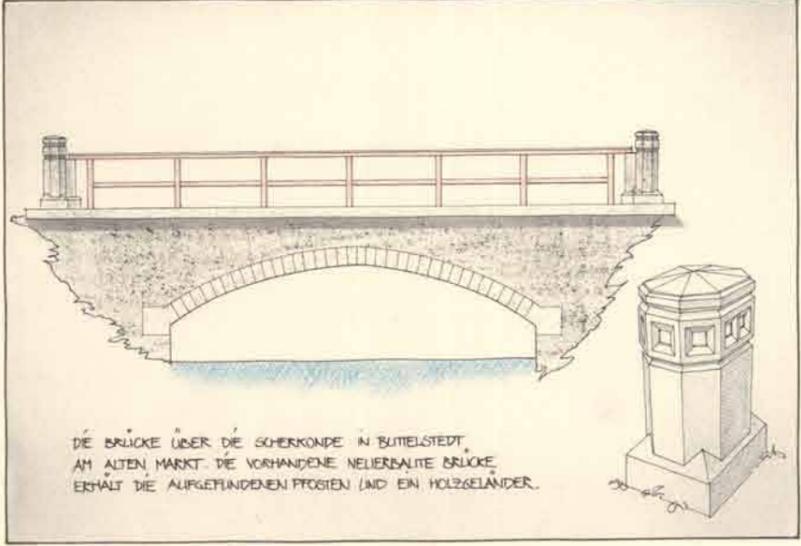
Eine Bronzetafel am Kopf der Pumpe enthält Eckpunkte der Ortsgeschichte. Am Beckenrand erfrischt sich eine Figur, die jeweils eine Eigenschaft der Siedlung in Bezug auf die Strasse veranschaulicht. (Gastwirt, Monch, Pferd, Ochse...)



Die Brücke hinter Steppen-Neusalz am reaktivierten Streckenabschnitt. Im Kopf des Jewels in Fahrtrichtung liegenden Pfeilens erscheint das Via-Regia-Symbol.



Die Brücke über die Gramme vor Grosshölzen, Neusalz unter Verwendung der aufgetragenen Pfeisen.



Die Brücke über die Scherke in Buttstedt, am Alten Markt. Die vorhandene Neuerbaute Brücke erhält die aufgetragenen Pfeisen und ein Holzgeländer.

Der Grenzstein an der alten Grenze zwischen dem Grossherzogtum Weimar und dem Königreich Preussen ist so überliefert und sollte wiederentstehen.

Den Radwanderweg „auf den Spuren der Via Regia“ begleitet und markiert eine Kette verschiedenartiger und verschiedenwertiger Elemente. Den Beginn und einen möglichen Abschluss in Leipzig bilden die beiden Plastiken der sich grüssenden Kaufleute.

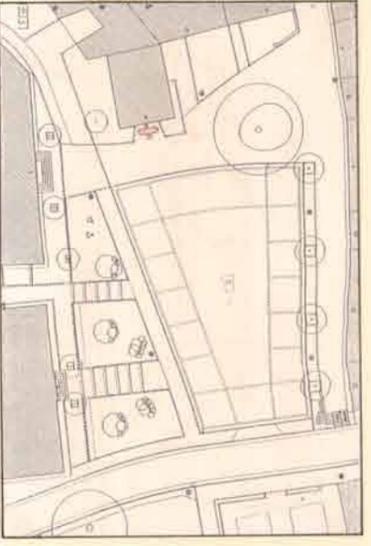
Am ehemaligen Stadtgraben in Erfurt. Höhepunkte entlang der Strasse sind die Via-Regia-Brunnen in den Siedlungen. Hier kann der Wanderer, ob mit dem Rad oder zu Fuss eine Pause einlegen und sich und sein

DIE PERLENKETTE

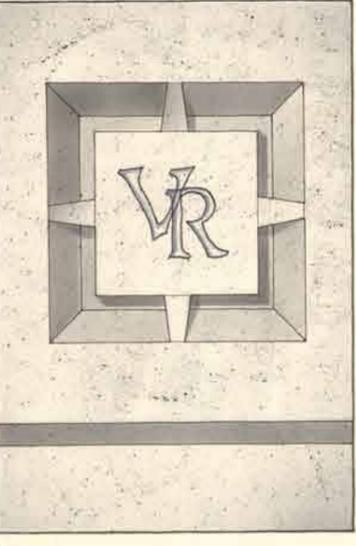
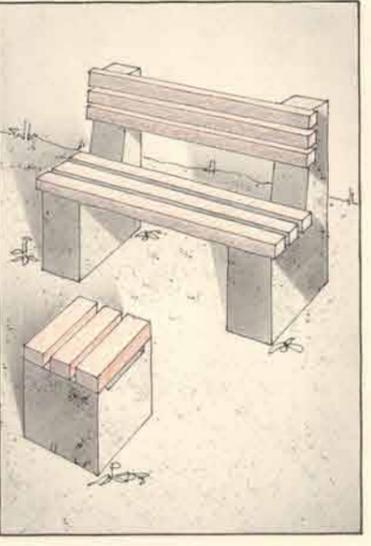
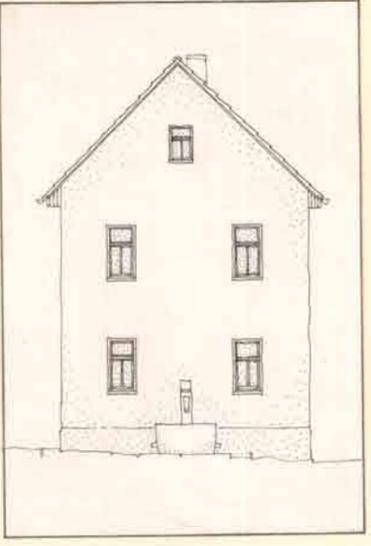
Wissen auffrischen. Zwischen den Siedlungen bilden die Brücken die baulichen Schwerpunkte des reaktivierten Verlaufes. An den Weg-Kreuzungen markiert der Via-Regia-Stein den Strassenverlauf und gibt

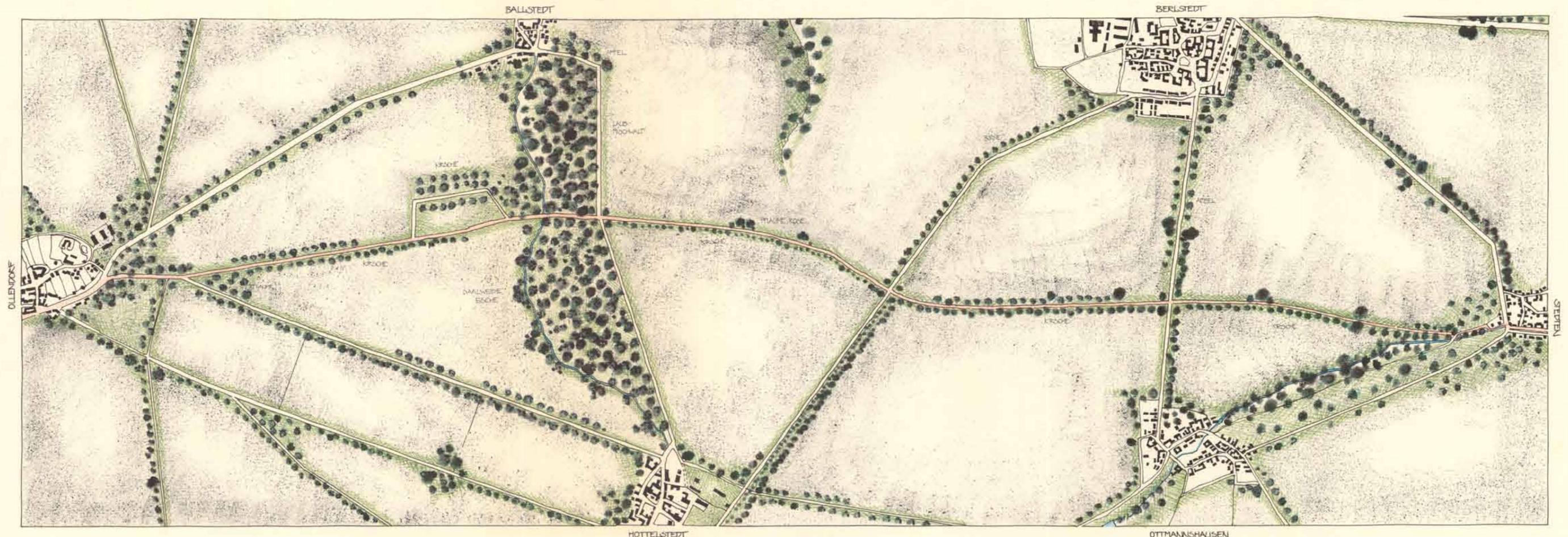
Richtungen und Entfernungen an. In sinnvollen Abständen, in der Nähe von Siedlungen und an besonders schönen Orten entlang der Via Regia laden Bänke und einfache Stöbe zum Verweilen ein.

Das Via Regia Symbol ist das Logo für die Aktivitäten zur Strasse und erscheint so z.B. im Museum, auf Publikationen und Ausstellungsplakaten. Den Radwanderweg begleitet es in Stein gehalten in den Elementen der Perlenkette.



4 der Via-Regia-Brunnen in Buttstedt kann in die bestehende Planung zur Gestaltung des Marktplatzes eingegliedert werden. Er ist hier ein Fließbrunnen, keine Pumpe.





OLLENDORF STEDTEN

Ein Beispiel für Reaktivierung der Via Regia als dokumentierter Wanderweg



DER HEUTIGE WEG VON OLLENDORF NACH HOTELSTEDT GIBT EINEN EINDRUCK VOM MÖGLICHEN ZUSTAND DER VIA REGIA IN EINEM ABSCHNITT NACH DER REAKTIVIERUNG. DIE ÜBERMANNSHÖHEN (GEHÖLZE LASSEN EINEN NACH INNEN ORIENTIERTEN, ZU ETWAS HINFÜHRENDEN STRASSENRAUM ENTSTEHEN).

DER VIA-REGIA-STEIN MARKIERT DIE KREUZUNGSPUNKTE MIT ANDEREN STRASSEN UND WEGEN. ER KENNZEICHNET DEN GESAMTEN BEKANNTEN VERLAUF DER STRASSE. ER DIENT ALS TRÄGER FÜR RICHTUNGS- UND ENTFERNUNGSANGABEN.

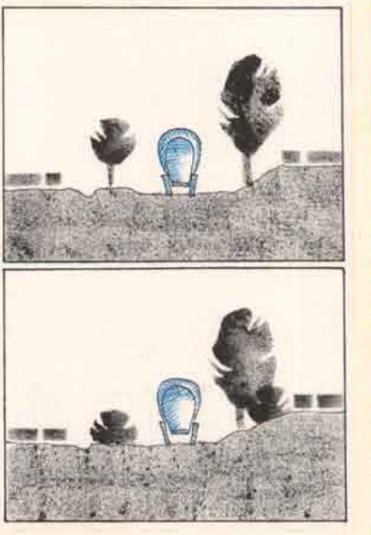
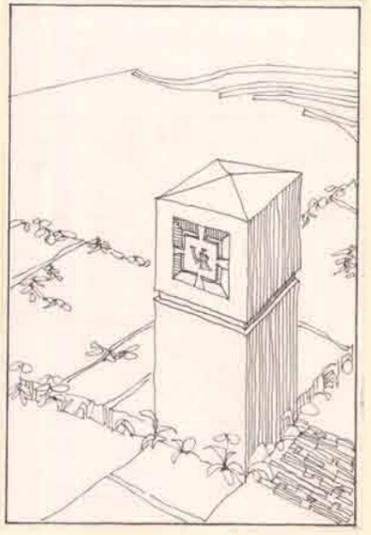
PAPPEN MARKIEREN WICHTIGE WEGEKREUZUNGEN UND ABZWEIGE UND SIND ALS SIGNALBÄUME VON FERNE SICHTBAR. DIE LANDSCHAFT ERFÄHRT SO EINE ZUSÄTZLICHE VERTIKALE GLEDERUNG.

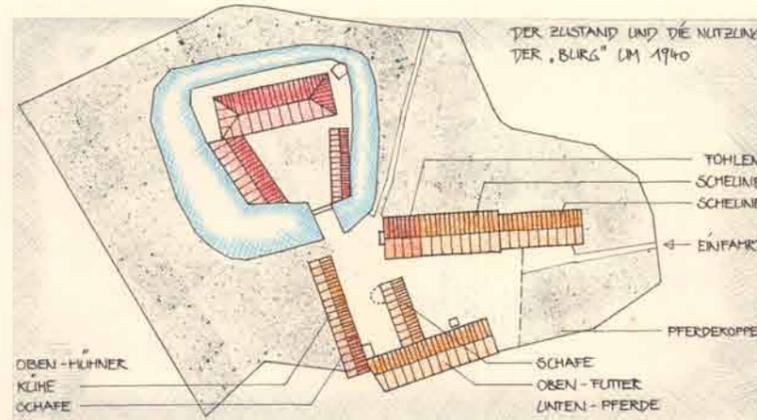
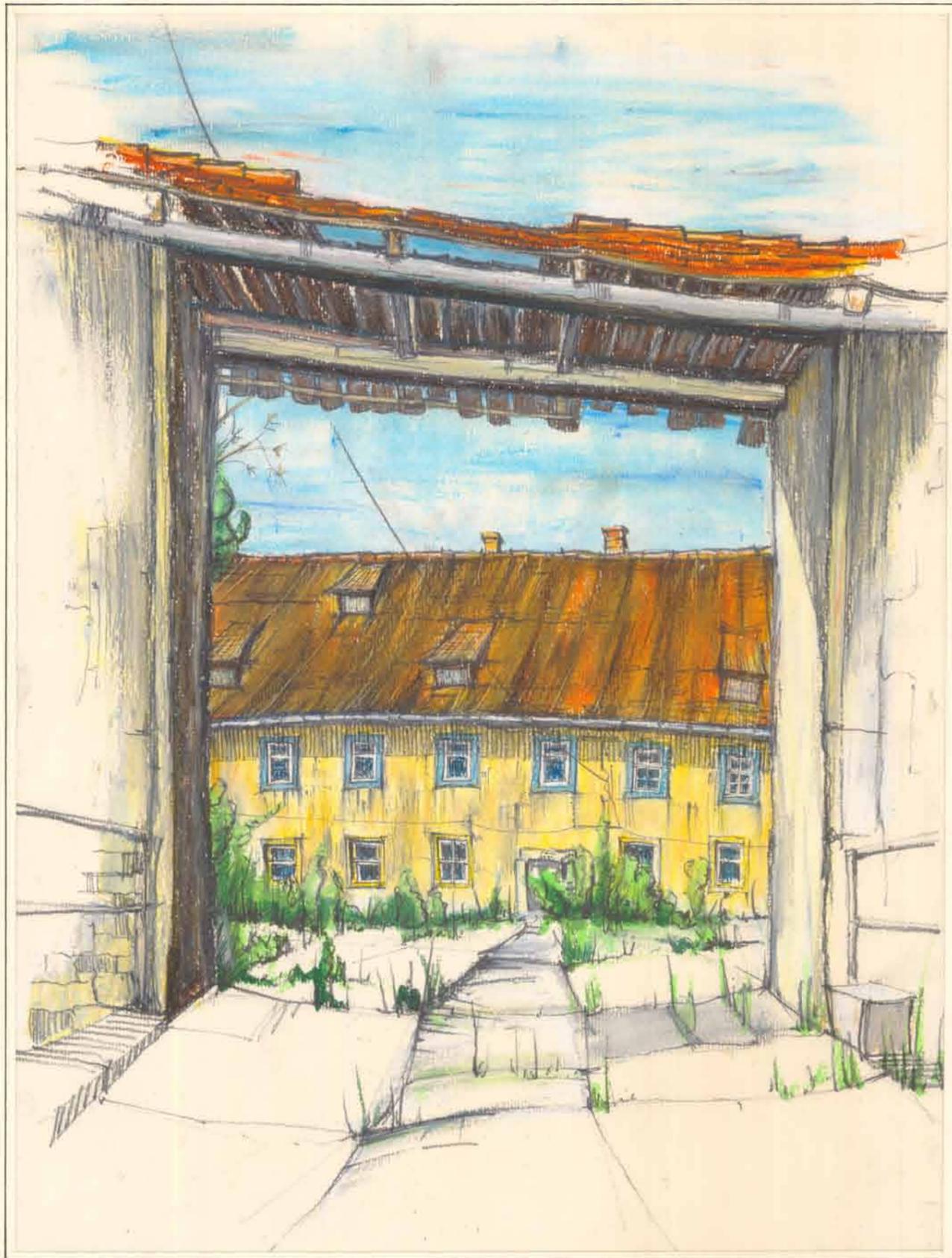
AUSSER DEM ABSCHNITT OLLENDORF - STEDTEN SOLLTE AUCH DER ABSCHNITT STEDTEN - BUTTELSTEDT WIEDER ANGELEGT WERDEN. DIE REAKTIVIERUNG VON STRECKENABSCHNITTEN IST VORAUSSETZUNG FÜR DIE SCHAFFUNG EINES RADWANDERWEGES ENTLANG DER VIA REGIA. SIE IST ÜBERALL DORT ANGEBRACHT, WO NOCH VORHANDENE TEILSTÜCKE NICHT MEHR DURCHGEHEND VERBUNDEN SIND. DER ALTE VERLAUF EINEN WESENTLICH ANDEREN UND EIGENEN CHARAKTER GEGENÜBER DER HEUTIGEN STRASSE HATTE UND EINE GLEDERUNG DER LANDSCHAFT ANGESTREBT WIRD. FALLS DIE VORGESCHLAGENEN ORTSUMGEHUNGEN IN TOTLEBEN UND GROSSMÖLSEN, DIE DEN ALTEN VERLAUF AUFNEHMEN WÜRDEN, NICHT ENTSTEHEN, IST AUCH HIER DIE REAKTIVIERUNG DER ALTEN TRASSE ALS RADWANDERWEG SINNVOLL. INSGESAMT SOLLTEN VERKEHRSTRASSEN NUR AN WENIG BEFAHRENEN ABSCHNITTEN GLEICHZEITIG TEIL DES RADWANDERWEGES SEIN, WO DIES NICHT MÖGLICH IST, KANN EIN SEPARATER RADWEG NEBEN DER STRASSE ANGELEGT WERDEN.

HINTER DER WESERKREUZUNG BERLSTEDT - OTTMANNSHAUSEN STEGT DIE STRASSE ETWAS AN UND VOLLZIEHT EINE LEICHTE BIEGUNG. DER BLICK AUF DIESE SITUATION WIRD DURCH EIN KURZES AUSSPAREN DER TALSEITIGEN KIRSCHALLEE FREIGEGEBEN.

DIE VERSCHIEDENEN GELÄNDESITUATIONEN UND PFLANZUNGEN AM WEGE LASSEN (UNTERSCHIEDLICHE STRASSENRAUMS) ENTSTEHEN. DIE HOCHSTÄMMIGE ALLEE GIBT DEN BLICK TREI IN DIE DAHINTERLIEGENDE LANDSCHAFT. HECKE UND BAUMREIHE AM HANG STEHEN DAGEGEN WIE EINE SCHÜTZENDE MAUER AM STRASSEN RAND.

DER ORTSEINGANG VON STEDTEN RÜNDIGT SICH DURCH EINE VERDICHTUNG DER BÄUME UND STRÄUCHER IM BEREICH DER BACHALIE VOR DEM ORT AN. HIER SOLL DIE WIEDERENTSTEHENDE KIRSCHALLEE IN DIE PAPPALLEE ENTLANG DES BACHES ÜBERGEHEN.



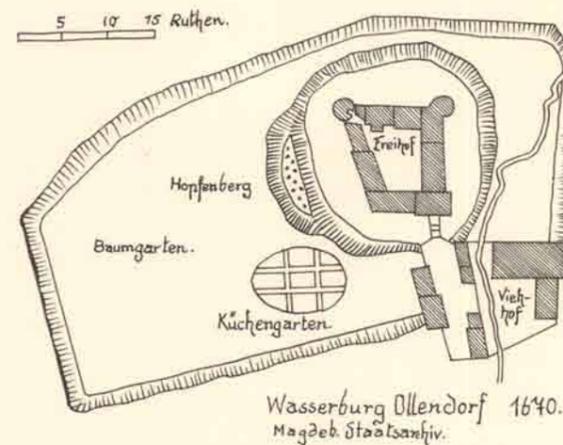


ÜBER DIE ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DER WASSERBURG IST NICHTS ÜBERLIEFERT. DER STANDORT AN DER VIA REGIA AUF HALBEM WEGE ZWISCHEN ERFURT UND BÜTTTELSTEDT LÄSST DIE VERMUTUNG NAHE, DASS DIE BURG NEBEN DEM SCHUTZ DES LANDFRIEDENS ZUERST DEM SCHUTZ DER STRASSE DIENTE, DA HILFE AUS DEM 2-3 STUNDEN ENTFERNTEN ERFURT KAUM RECHT ZEITIG EINTREFFEN KONNTE. ZU BEGINN DES 16. JH. WAR DAS ANWESEN IM BESITZ DER GRAFEN VON GLEICHEN, DIE 1518 DIE HERREN VON UTZBERG MIT DER BURG BELEHMTEN, UND DIE SIE 1532 AN DEN ERFURTER RAT VERKAUFTEN. DIESER SETZTE EINEN VERWALTER EIN ZUR BEWIRTSCHAFTUNG DER ZUR BURG GEBÖRIGEN 10 HUFEN LAND UND DER GROSSEN

BAUMGÄRTEN. DAS VORWERK WURDE IN DER FOLGE AUSGEBAUT, BACK- UND BRAUHAUS ERRICHTET UND FISCHZUCHT BETRIEBEN. DIE BURG IST MIT STADTKNECHTEN BESETZT UND IHREM BEFEHLSHABER DAS MILZWESEN IN DEN UMLIEGENDEN DÖRFERN (NIE) STRELLT WORDEN. 1624 VERLEGT MAN DIE VERWALTUNG DER VORSTÄ ZIMMERN INFRA IN DEN SCHÜTZENDEN BALI. 1632 ZOGEN DIE SCHWEDEN IN DIE BURG, DIE DEN OLLENDORFERN DIE TRAUBEN VON DEN WEINSTÖCKEN ASSEN. 1692 BRANNTE DIE ANLAGE BIS AUF DIE GRÜNDELMauern NIEDER UND WURDE AB 1694 ALS WIRTSCHAFTSHOF NEU ERBAUT. 1702 WURDE DAS „KURFÜRSTLICHE, MAINZER KAMMERGUT“ VERKAUFT. EINE WICHTIGE

EINNAHMEGEGELLE BILDETE LANGEZEIT DER WEINANBAL. EIN EIGENS DAFÜR VERPFLICHTETER WEINMEISIER ERZEUGTE IN GUTEN JAHREN ÜBER 1000 LITER OLLENDORFER WEIN. DER LETZTE BESTZER VERLIESS DIE DOR IN DEN 50-ER JAHREN. BIS 1990 NUTZTE DIE LPG DIE WIRTSCHAFTSGEBÄUDE, DAS HERRENHAUS WAR BIS 1991 BEWOHNT. SEITHER SIEHT DAS DENKMALGESCHÜTZTE ANWESEN LEER UND VERWILDERT.

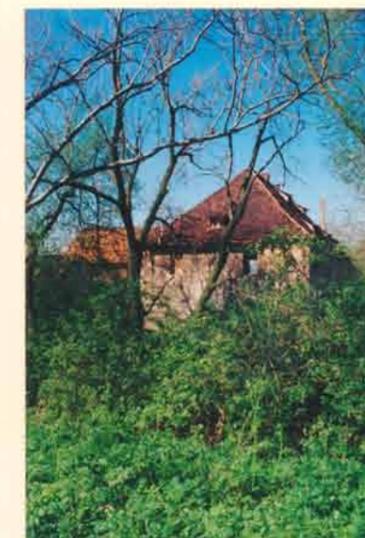
DAS OBERE FOTO UM 1920 ZEIGT DAS TOR, WIE ES BIS 1957 BESTAND.



Wasserburg Ollendorf 1640.
Magdeh. Staatsarchiv.



Wasserburg Ollendorf vor dem Brande 1692.

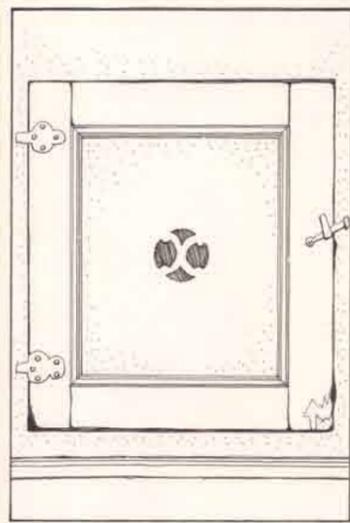


← DAS WIRTSCHAFTSGEBÄUDE IM BURGHOF

DAS TREPPENHAUS VON 1694 IST ERHALTEN.

→ PARK UND WASSERGRABEN SIND VERWILDERT.

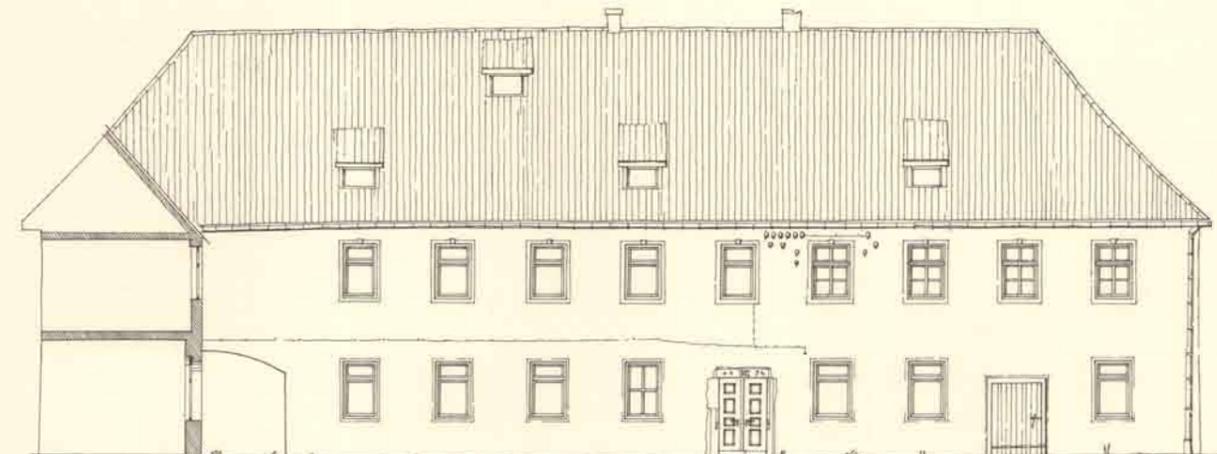
DIE WASSERBURG ZU OLLENDORF 25



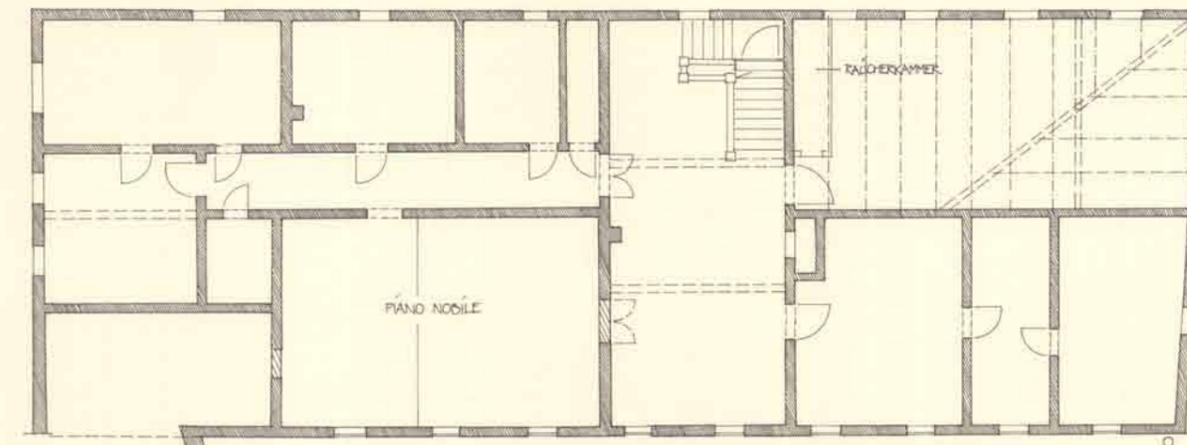
◀◀ BEMALTE HOLZSAULEN-
DECKE IM NÖRDOSTRAUM
DES OG. EIN RAUTENARTIGES
WEISS/GRÄUES MUSTER ZEIGT
DIE DECKENSÄULEN. LINKS
BEFINDET SICH EINE BEGEH-
BARE KÄUCHERKAMMER.

◀ KAMINTÜR IM OBERGE-
SCHOSS. DIE KAMINE WURDEN
VON DER DIELE AUS BE-
FEUERT.

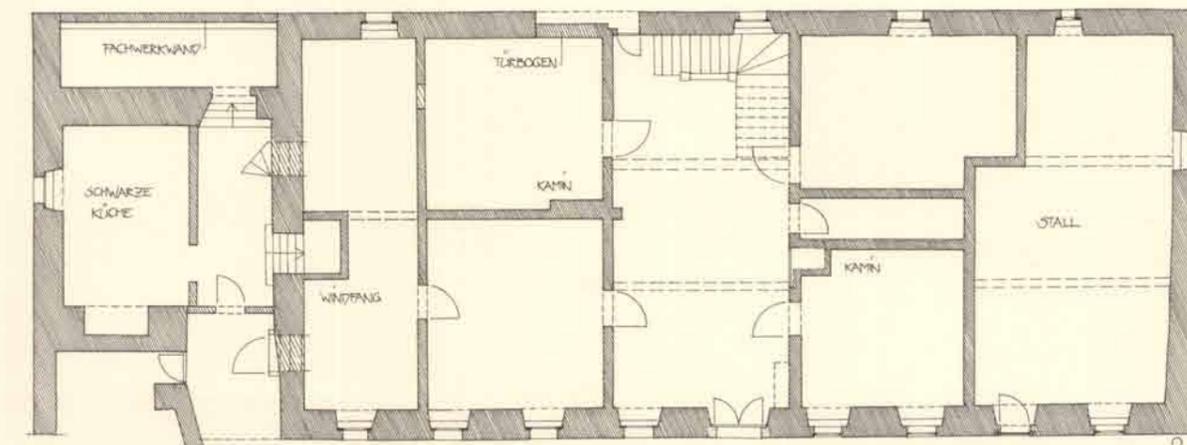
FÄRBIGER ESTRICHFLUSS-
▶
BODEN IM OBERGESCHOSS.
DIESER UND DIE UMFÜHREN-
DE HOLZLEISTE AN DEN
WÄNDEN DES RAUMES
(FRÜHER ZUR BESPANNUNG
DER WAND) LASSEN HIER
DIE ALTE STUBE, DAS PIANO
NOBILE VERMUTEN. DIE STUKK-
DECKE IM SELBEN RAUM
STAMMT AUS DEM 19. JH.



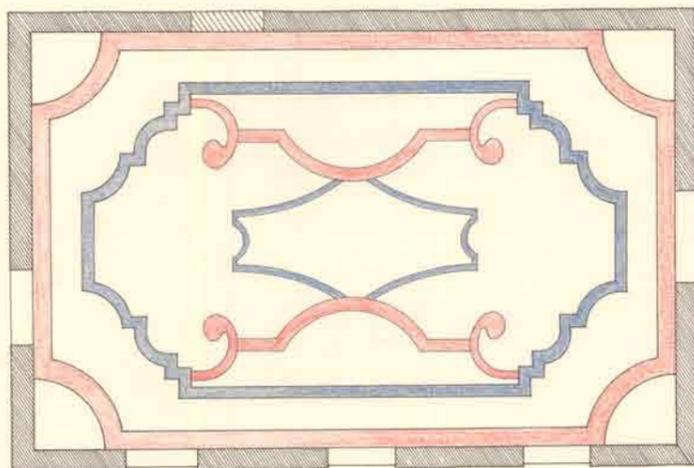
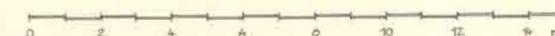
HOFANSICHT



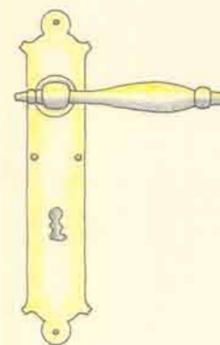
OG



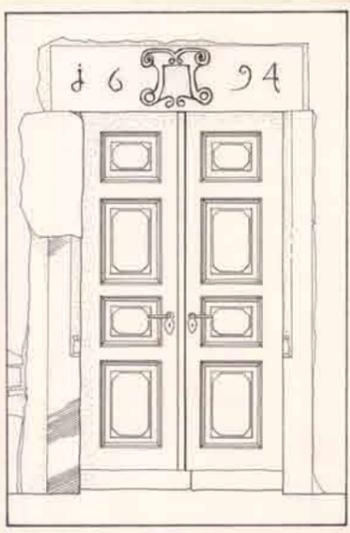
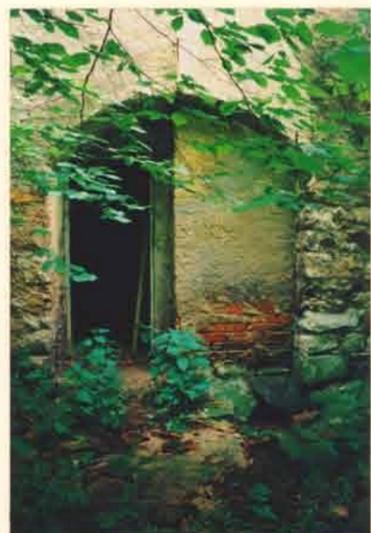
EG



DIE BESTANDSAUFNAHME MUSSTE SICH IN DER
KÜRZE DER ZEIT AUF DIE WESENTLICHE STRUK-
TUR DES BÜRGEBAUDES BESCHRÄNKEN, DA
KEINERLEI UNTERLAGEN VERFÜGBAR WAREN. DIE
AUFNAHME ZEIGT DEN ZUSTAND AM 6.6.1975.
DAS GEBÄUDE IST EIN SCHLICHTER WIRTSCHAFTS-
BAU MIT LOCHRASTERFASFADE, ZWEI GESCHOSSEN,
WALMDACH UND TEILUNTERKELLERUNG. RESTE VON
VORGÄNGERBAUTEN SIND IM ERDGESCHOSS ER-
KENNBAR. DER LAGE DER KELLERZUGÄNGE UND
DER DICKE DER MAUERN IM INNEREN DER
SCHWARZEKÜCHE ZUFOLGE IST HIER EINE EHEM-
LICHE AUSSENWAND ANZUNEHMEN. DIE KÜCHE
IST SO VOR 1692 ANGEBAUT WORDEN UND
WURDE 1694 MIT DEN KELLERN UND DER WAND
ZUR HALLE IN DEN NEUBAU ÜBERNOMMEN.



◀ ESTRICHFLUSSBODEN IM TÜRBOGEN DER ▶
OBERGESCHOSS M:1:50 FLÜGELTÜR IM OG.



◀◀ TEILWEISE VERMALIERTER
TÜRBOGEN AN DER NÖR-
DSEITE IN DER MITTE DER
FASFADE. DIE ANSCHLIESSEN-
DE LÄNGSWAND IST ALSO
SPÄTER EINGEFÜGT, WIE AUCH
DIE WESTLICHE LIEGENDE
TRENNWAND EIN ZÜNGERER
EINBAU IST. WAHRSCHENLICH
LAG HIER IM ERDGESCHOSS
EINE GROSSE HALLE (WIND-
FANG!) MIT EINEM KAMIN
IN DER MITTE.

◀ DAS EINGANGSPORTAL MIT
ORIGINALEN GEWÄNDEN, TÜR-
FLÜGELN UND BESCHLÄGEN.

FENSTER AM TREFFEN- ▶
AUFANGS ZUM OBERGESCHOSS.



DIE WASSERBURG



BESTAND

DAS KONZEPT

IM SINNE DES WIEDERERLEBBARMACHENS DES HISTORISCHEN VERLAUFES DER VIA REGIA SOLTE DIE WASSERBURG ALS WERTVOLLES ZEUGNIS DER STRASSENGESCHICHTE IM UNTERSUCHTEN STRECKENABSCHNITT ALS VIA-REGIA-MUSEUM NUTZBAR GEMACHT WERDEN. DAS WOHNHaus UND DAS WIRTSCHAFTS-GEBÄUDE SIND SO IN EINEM DENKMALPFLEGERISCH REKONSTRUIERTEN ZUSTAND ZU ERHALTEN. OLLENDORF BIETET ZUDDEM MIT DEM RENAISSANCEGASTHOF EIN WEITERES WICHTIGES ZEUGNIS ZUR GESCHICHTE DER STRASSE, DIE ZUR ZEIT AUS DEM ZWEITEN GASTHOF ENTSTEHENDE PENSIÓN KANN ZUM AUSGANGSPUNKT FÜR ERKLUNDUNGEN PER FAHRRAD IN DIE UMGEBUNG WERDEN UND DEN BESUCHERN VON VERANSTALTUNGEN IN DER BURG ÜBERNACHTUNGSMÖGLICHKEITEN BIETEN. FÜR DAS VORWERK IST GANZ IM SINNE DES WORTES EIN UMBAU ZUM KINDER- UND JUGEND-LANDHEIM (JUGENDHERBERGE) KONZIPERT, WELCHES ALS AKTIVES, VORAUSSWEISENDES ELEMENT EINE SINNVOLLE ERGÄNZUNG ZUM MEHR KONSERVATIVEN AUFTRAGES SEITENS DES MUSEUMS DARSTELLT. HIER SOLLTEN UNTER ANLEITUNG DER HERBERGSELTEN UND DER MITARBEITER DES MUSEUMS SINNZUSAMMENHÄNGE IN DER UMGEBUNG UND DER HEIMATGESCHICHTE ERLEBBAR GEMACHT WERDEN, WOZU DIE GEPLANTEN WERKSTÄTTEN, DER PARK MIT SEINEN GÄRTEN UND DIE UMGEBUNG OLLENDORFS VIELE MÖGLICHKEITEN BIETEN.

THEMA DES MUSEUMS: DIE GESCHICHTE DER HEER- UND HANDELSSTRASSEN IM MITTELDEUTSCHEN RAUM MIT SCHWERPUNKT AUF DIE GESCHICHTE DER VIA REGIA

METHODEN DER ARBEIT: SAMMELN, ARCHIVIEREN, BEWAHREN, SYSTEMATISIEREN, FORSCHEN, VERANSCHAU-LICHEN, INFORMIEREN, PUBLIZIEREN, KOMMUNIZIEREN, ORGANISIEREN, PRODIZIEREN

ERDGESCHOSS/OBERGESCHOSS: FACHLICH, WISSENSCHAFTLICH, DAUERND, GRUNDLEGEN, UNIVERSAL

DACHGESCHOSS: AKTUELL, WANDELBAR, SPIELERISCH, AUSGESCHNITTHAFT

▷ DAS MUSEUM SOLL EINSTIMMEN, ÜBERBLICK GEBEN, ANREGEN, INTERESSE ERFRAGEN, PROBLEME ZEIGEN



WELTGESCHICHTE
LANDESGESCHICHTE
STRASSENGESCHICHTE
KARTEN
ZEITDOKUMENTE
POLITIK



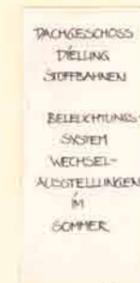
VERKEHRSGESCHICHTE
VERKEHRSTECHNIK
STRASSENBAU
BRÜCKEN
POSTVERKEHR
PFERDE



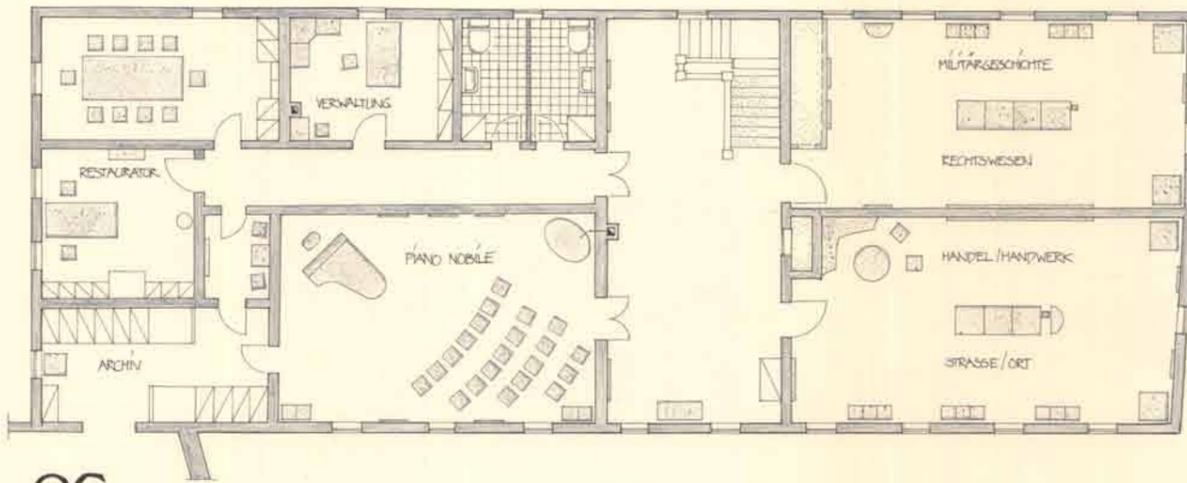
RECHTSGESCHICHTE
GESCHICHTSPLATZ
MILITÄRWESSEN
FELDHERREN
GELEIT
WAFFENTECHNIK



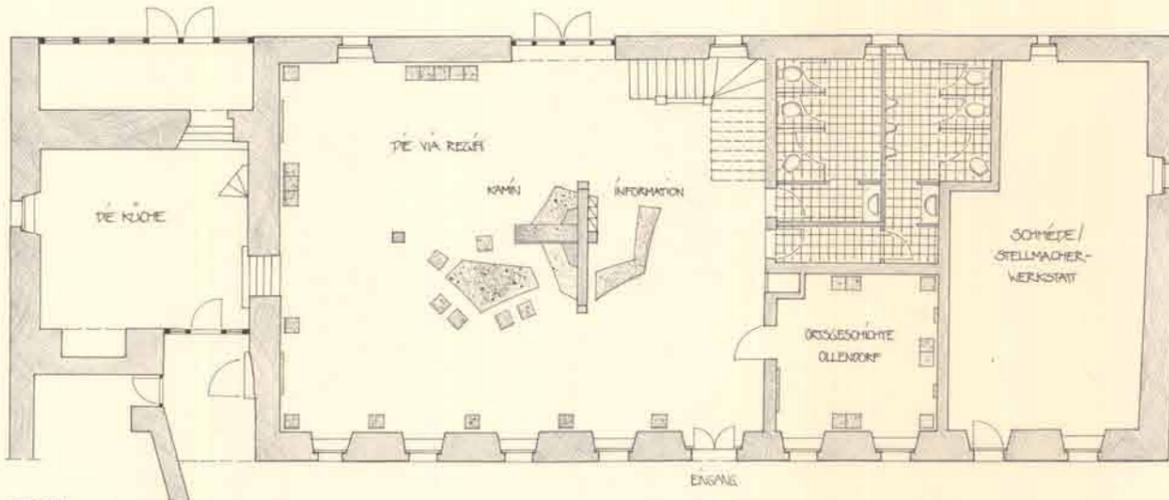
ORTSGESCHICHTE
LANDWIRTSCHAFT
HANDEL
HANDWERK
BRÄUCHE
TRACHTEN



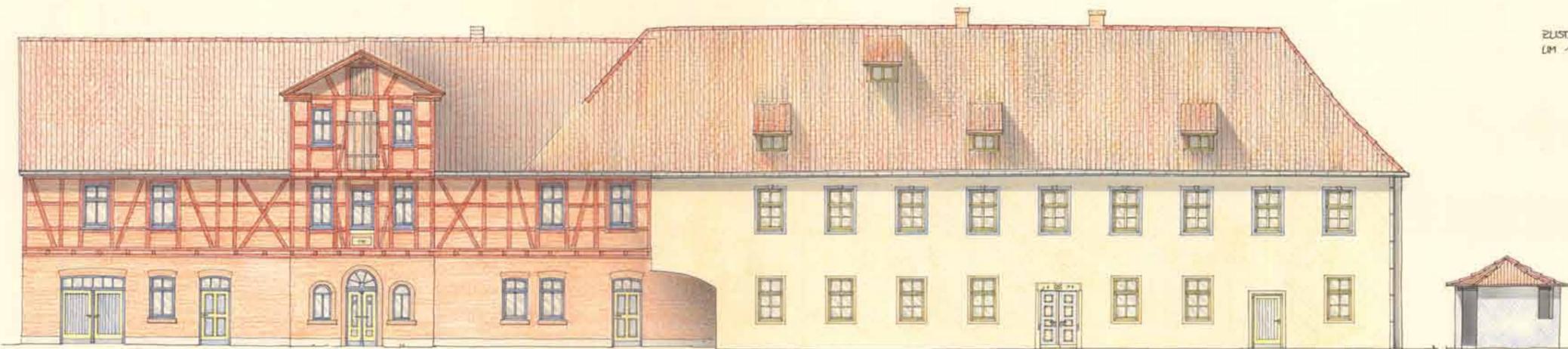
DACHGESCHOSS
DRELLUNG
STOFFBÄHNEN
BELEUCHTUNGSSYSTEM
WECHSEL-AUSSTELLUNGEN
IM SOMMER
DER FREIRAUM
SPIELEN
LERNEN
BEGREIFEN
GESTALTEN
DISKUTIEREN



OG



EG



DAS MUSEUM

M 1:100

ZUSTAND UM 1920

