

Straßen und Burgen um Eisenach

von Dr. Gerd Bergmann

Eisenach 1993, MFB Verlagsgesellschaft

Vorbemerkung

Straßen und Burgen gehören zusammen. Burgen wurden nämlich vorwiegend dort angelegt, wo Straßen vorbeiführten, um diese zu schützen, aber auch zu beherrschen. Das geschah schon, bevor sich Territorialherrschaften ausbildeten, deren Mittelpunkt sie später wurden, jedenfalls solange Artillerie ihre dicken Mauern noch nicht brechen konnte. Dieser Zusammenhang ist bekannt. Doch kaum bekannt ist, wo im frühen und hohen Mittelalter die Straßen verliefen. Dies für das Gebiet des Eisenacher Landes aufzuspüren, ist Anliegen dieser Schrift, in der aber auch dargestellt werden soll, welche Rolle die Burgen an diesen Straßen spielten. Dabei werden auch Einzeluntersuchungen zu Burgen mit beigefügt, in denen neue Forschungsergebnisse dargeboten werden. Sowohl über den Metilstein wie auch über die Brandenburg wurden Vorträge im Eisenacher Geschichtsverein gehalten. Dabei wurde vielfach der Wunsch an den Autor herangetragen, diese Arbeiten zu veröffentlichen, der hiermit erfüllt werden soll.

An den Straßen entstanden aber nicht nur Burgen. Auch Märkte und Städte entwickelten sich an ihnen, was wir für Eisenach, Creuzburg, Treffurt, Berka/ Werra und Vacha feststellen können. Ruhla hat sich dagegen abseits der großen Verkehrswege als Industriestandort entwickelt. Es ist damit eine Ausnahme, welche allerdings die Regel bestätigt. Wer etwas über die Stadtentwicklung erfahren will, kann den Verlauf der Straßen nicht außer acht lassen.

Über die alten Straßen wurde schon in einer Artikelserie in der Thüringischen Landeszeitung berichtet. Die laufende Beschäftigung mit diesem Stoff hat naturgemäß eine Reihe neuer Erkenntnisse gebracht, die zu einer neuen Darstellung führten.

Wenn hier Straßen und Burgen aus Eisenacher Sicht behandelt werden, so ist bei den Straßen die Einbindung in das Netz der alten Fernwege aufzuzeigen gewesen. Damit dürfte diese Schrift nicht nur für Leser in Eisenach oder dessen Umgehung von Interesse sein.

Alte Straßen um Eisenach

Bis zum Ende des 10. Jahrhunderts herrschte in unserer Region die Naturalwirtschaft vor. Auf jedem Hof wurde im wesentlichen der eigene Bedarf gedeckt. Zwar gab es auch schon zu dieser Zeit spezialisierte Handwerker, wie zum Beispiel Schmiede, doch waren auch diese noch in den Verband des Dorfes oder des Fronhofes integriert. Einzelne Produkte hatten aber auch schon sehr früh den Charakter einer Ware angenommen, wurden also für den Tausch oder Verkauf hergestellt. Es gab ja auch schon Münzumlau in dieser Zeit, wenn dieser auch noch die Ausnahme darstellte. Unter den Bedingungen der Naturalwirtschaft entwickelte sich bereits Warentausch, wenn auch zunächst auf Luxusartikel beschränkt. Nur Angehörige des Adels konnten sich solche Güter aus der Ferne kommen lassen.

Aber auch diese bescheidenen Anfänge des Handels erforderten den Transport der Waren, der, soweit schiffbare Flüsse vorhanden waren, auf diesen abgewickelt wurde. Für unsere Region ist ab Wanfried die Werra zur Schifffahrt genutzt worden, was an der dort noch vorhandenen Kaimauer und den dazugehörigen Anlagen deutlich erkennbar ist. In früheren Zeiten wurde die Schifffahrt auch oberhalb auf der Werra betrieben, wie in jüngst vergangener Zeit auch noch die Flößerei. Das ist noch im 13. Jahrhundert aus einer von Landgraf Heinrich Raspe am 10. Juli 1229 auf der Wartburg ausgestellten Urkunde zu entnehmen, mit welcher dem Nonnenkloster Lippoldsberg Befreiung vom Zoll auf Werra und Fulda gewährt wurde. Im 11. Jahrhundert wurde sogar die Hörsel als Transportweg genutzt, was wir aus der am 30. Dezember 979 in Pöhlde durch Kaiser Otto II. ausgestellten Urkunde wissen. Der Abt Werinher von Fulda hatte sich darüber beklagt, dass sein Amtsbruder Gozbert, Abt des Klosters Hersfeld, durch die Errichtung eines von Ufer zu Ufer reichenden Fischwehrs die Schifffahrt auf der Hörsel im Gebiet der Mark Lupnitz unmöglich gemacht hatte. Der Abt von Hersfeld mußte deshalb das Fischwehr soweit wieder abbrechen lassen, dass die Schiffstransporte nicht mehr behin-

dert wurden, wobei dem Abt. von Fulda das Recht der Schifffahrt auf der Hörsel ausdrücklich bestätigt wurde. Man hat sich darüber Gedanken gemacht, ob damals die Hörsel mehr Wasser geführt habe als heute. Das ist durchaus möglich. Aber selbst dann, wenn die Wasserführung ähnlich der gegenwärtigen gewesen wäre, konnte Schifffahrt stattfinden, wenn man davon ausgeht, dass sie nur zeitweise betrieben wurde, wenn ausreichende Wasserführung vorhanden war und Fahrzeuge benutzt wurden, die den heute noch im Spreewald üblichen vergleichbar waren, also relativ schmale, kiellose Boote. dass sie nicht breit gewesen sein können, ergibt sich aus der Bestimmung der kaiserlichen Entscheidung, wonach sich zwei Kähne an der Stelle des Fischwehrs begegnen können. Dieser Wasserweg war in unserer Region aber die Ausnahme. Im wesentlichen mußte deshalb der Warenverkehr über Landstraßen abgewickelt werden. Schon in der Bronzezeit hatten sich bestimmte Trassen herausgebildet, die sich durch Fundhäufigkeit in sonst nicht oder kaum bewohnten Gebieten offenbaren. Diese wurden auch später immer wieder benutzt, hatten doch unsere Vorfahren sehr bald die optimalste Wegführung herausgefunden, wenn es auch vorkam, wie wir noch sehen werden, dass auch andere Trassen gesucht wurden. So stellte der Prähistoriker Günter Behm-Blanke fest: „Das Wegesystem, auf dem bereits in der römischen Kaiserzeit der Handelsverkehr hin und her flutete, verlor sicherlich während der Völkerwanderungszeit nichts von seiner bisherigen Bedeutung. Diese ‚Lebensadern‘ waren für den Handel wie für das politische Schicksal eines Stammesgebietes gleichermaßen wichtig; marschierten doch auf ihnen nach dem Willen der zentralen, in den Königshöfen herrschenden Gewalt die einheimischen Heere - aber auch die Armeen des Feindes. Die Schlachtfelder, wo über Leben und Tod eines Stammes entschieden wurde, standen immer in einer Beziehung zu diesem Verbindungssystem. In die großen überregionalen Hauptstraßen, deren Richtung und Verlauf manchmal noch die wichtigen mittelalterlichen Wege, wenn sie sich mit ihnen decken, erkennen oder vermuten lassen, mündete von allen Seiten ein weitverzweigtes Netz von lokalen Wegen ein“. So wird vermutet, dass der Einfall der Franken in Thüringen 529 und 531, der zum Untergang des Thüringerreiches führte, durch die „Eisenacher Pforte“ bei Hörschel erfolgt sein könnte, wenn auch der uralte Weg aus Mainfranken über den Oberhofer Paß in Betracht zu ziehen ist. Am wahrscheinlichsten dürfte allerdings sein, dass der Einfall der Franken an mehreren Stellen gleichzeitig erfolgte.

Die Tatsache, dass die Straßen den friedlichen Austausch vermittelten, aber auch den Heeren als Marschweg dienten, läßt sich über die gesamte bisherige Geschichte verfolgen. Der im ausgehenden 17. Jahrhundert schreibende Superintendent Pfefferkorn bezeichnete deshalb die Brücke über die Werra bei Creuzburg, deren Anfänge bis 1223 zurückreichen, als „ein in Kriegszeiten schädliches Bauwerk“. Für Eisenach ist der „Schwarze Brunnen“ ein Denkmal, welches uns an diesen Zusammenhang erinnert, nämlich an die folgenschwere Explosion französischer Pulverwagen am 1. September 1810.

Hier wollen wir aber nicht die Straßen als Heerwege untersuchen, wenn wir auch nicht umhin können, diesen Zusammenhang zu sehen. Uns kommt es vielmehr darauf an, die Straßen als Handelswege zu betrachten, an denen Burgen und schließlich Städte entstanden wie die Wartburg, die Brandenburg, die Creuzburg und der Normannstein und Eisenach, Creuzburg und Treffurt. Damit bildete sich innerhalb der Feudalgesellschaft eine neue Qualität heraus.

Als Quelle zur Feststellung des Verlaufs der alten Straßen dienten überlieferte Urkunden und Itinerare, das sind Beschreibungen von Reisewegen. Auch Flurnamen verraten zum Teil den Verlauf der Straßen. Doch gibt es noch eine wesentliche Quelle, die nur der Wanderer erschließen kann: die Spuren der alten Straßen im Gelände, die vor allem im Wald mehr oder weniger deutlich verfolgt werden können. Im Eisenacher Land hat der Autor diese Spuren aufgesucht und bei der Darstellung berücksichtigt. Wo Ackerland ist, sind diese Spuren verlorengegangen und dort, wo sich die Trassen der heutigen Straßen und Wege mit dem alten Verlauf decken, sind sie nicht mehr sichtbar. Die Verknüpfung der in den Wäldern umso deutlicher sichtbaren Spuren hilft aber, diese Lücken zu schließen.

Dem unkundigen Beobachter erscheinen diese Wegerinnen als Gräben, die teilweise ineinanderlaufen. Gerade dort, wo dies der Fall ist und mehrere Gräben nebeneinanderliegen, verrät sich die alte Straße. War nämlich ein Weg tief ausgefahren, dass die Passage schwierig wurde, suchte man daneben einen neuen Weg, so wie es in der Landwirtschaft bei unbefestigten Wegen heute noch geschieht. Es versteht sich von selbst, dass sich der Autor auch auf die bisherige Literatur stützte. Durch die Verfolgung der Wegerinnen im Gelände konnten allerdings teilweise unpräzise Angaben vielfach konkretisiert werden.

Wenn wir uns nun der Darstellung der alten Verkehrsverbindungen zuwenden, werden die Besonderheiten im Gelände berücksichtigt und die historischen Zusammenhänge verfolgt.

Die Hohe Straße

Die älteste historisch quellenmäßig nachweisbare Straße tritt uns unter der Bezeichnung „Hohastrazza« (Hohe Straße) oder „Diebestieg“ in einer Urkunde vom 31. August 786 entgegen. Mit dieser Urkunde wurde durch Karl den Großen die Schenkung der Villa „Thoranthorpf“ (Dorndorf) an das Kloster Hersfeld verbrieft. In der zu jener Zeit in solchen Urkunden üblichen Grenzbeschreibung hieß es: „...per popularem plateam ..“. Dies war die Straße, die in der Urkunde auch als „Hohastrazza“ bezeichnet wurde und an anderer Stelle als „Diebestieg“. Diese Straße hatte schon Bonifatius bei seinen Reisen nach Thüringen benutzt, die deshalb im Fuldaer Gebiet als „Antsanvia“ bezeichnet wurde, welcher Name schon in der Lebensbeschreibung des heiligen Sturmius genannt wurde, der im 9. Jahrhundert lebte und als Abt in Fulda wirkte. Der Name „Antsanvia“ ist eine Zusammenziehung des lateinischen „antiqua sancte via“ und heißt „alte heilige Straße“. Sie stellte die Verbindung von Mainz nach Erfurt her, das 742 von Bonifatius als Bischofssitz ausersehen war. Diese Straße kam von Mainz über Frankfurt und Gelnhausen durch das Kinzigtal (deshalb auch als Kinzigstraße bezeichnet), Fulda, herrührte den Rockenstuhl südlich Geisa an dessen Westhang, Geisa, Vacha, Berka/ Werra, Herda, Dietrichsberg, Oberellen, Clausberg und kam über den Herrenstieg nach dem Gelände, auf dem später die Stadt Eisenach entstand. Sie führte weiter über Gotha nach Erfurt. Im Bereich der heutigen Weststadt gab es eine Abzweigung nach Norden. Der Übergang über den Hainich bei Lauterbach verriet uns nämlich mit der noch 1911 auf einer Karte verzeichneten Namen „Diebestieg“ diesen Zusammenhang, wie auch hier der Name „Hohe Straße“ vorkommt, wengleich hier nur noch ein Waldweg. Für das Eisenacher Katharinenkloster war die Existenz dieser Straße über den Hainich Veranlassung, das Vorwerk Ihlefeld einzurichten. Nach Norden führte diese Straße zwischen Mühlhausen und Langensalza hindurch und überquerte die Unstrut bei Thamsbrück. Dies zeigt, dass diese Straße schon benutzt wurde, bevor Mühlhausen und Langensalza existierten und dies erklärt auch, weshalb ein Bruder des Landgrafen Ludwig II. mit der Herrschaft Thamsbrück belehnt wurde, die im 12. Jahrhundert zur Beherrschung dieser Straße noch bedeutsam war. Weiter führte diese Straße ins Harzgebiet und berührte auch Sangerhausen, wo die Ludowinger als Grafen ihre Hausmacht auszubauen begannen.

Die Existenz dieser Straßenverbindung zwischen Mittelrhein und Harzgebiet und Erfurt dürfte Ludwig den Springer auch bewogen haben, zu ihrer Beherrschung die Wartburg bauen zu lassen. Von hier aus konnte der Verlauf der Straße vom Clausberg bis hinter Stregda einschließlich des Hörselübergangs und die hier kreuzende, später noch zu beschreibende West-Ost-Straße übersehen werden. Bald nach Errichtung der Burg erfolgte auch der vom sächsischen Annalisten Bruno geschilderte Überfall vom Jahre 1080 auf die am Eingang des Georgentales rastenden Leute Kaiser Heinrichs IV., die sich auf dem Rückzug nach der verlorenen Schlacht bei Flarchheim befanden. Die deutsche Übersetzung des lateinischen Textes bei Bruno lautet: „Heinrich aber, der bald nach Beginn der Schlacht geflohen war, wurde von Ludwig (unsicher, ob Ludwig der Springer) auf verborgenen Pfaden durch den Wald geleitet. Sein Heer dagegen, das nicht lange danach sein Heil in der Flucht suchen mußte, lagerte sich erschöpft bei einer Burg namens Wartburg und machte dort halt, bis sich ihre müden Glieder durch Speise und Ruhe erholten. Die Unsrigen (die Sachsen) aber, die die Burg in ihrer Hand hatten, warfen sich in plötzlichem Angriff auf sie, jagten sie in die Flucht und plünderten fast ihre gesamte Habe, Pferde, Waffen, goldenes und silbernes Geschirr, Pfeffer und andere Gewürze, Mäntel und kostbare Gewänder. Denn in ihrer Gesellschaft befanden sich auch der Patriarch (Heinrich von Aquileja) und andere Fürsten aus jenen Gegenden, die ungeheuren Reichtum bei sich trugen. Diese dritte Schlacht fand statt im Jahre des Herrn 1080, am 27. Januar, einem Montag“. Damit wurde die Wartburg erstmals erwähnt, wenn auch literarisch und nicht urkundlich, wie zuweilen zu lesen ist. Dieser Vorgang zeigt aber auch, welche Bedeutung eine Burg an dieser Straße hatte. Gleichzeitig wurde durch diese Schilderung der Verlauf jener alten Straße bestätigt.

In großen Zügen hatten wir den Straßenverlauf schon beschrieben. An ihr entstanden, wenn auch teilweise erst später, die Städte Geisa und Vacha, dessen Markt eine Verbreiterung dieser Straße ist und dessen steinerne Werrabrücke seit 1346 die Überwindung des Flusses erleichterte. Sie hatte hölzerne Vorgänger, die letzte 1342 durch Hochwasser zerstört. Ursprünglich war der Werraübergang etwas weiter flußabwärts. Wahrscheinlich führte die Straße weiter über Oberzella nach Vitzeroda und kam über Berka/ Werra, das sich ebenfalls dank der Straße entwickelte, wenn auch erst 1847 zur Stadt erhoben. Noch bis ins 19. Jahrhundert wurde diese Trasse benutzt, was sich daraus ergibt, dass 1813 Napoleon nach seiner Niederlage in der Völkerschlacht bei Leipzig in Berka Rast zu machen gedachte, wegen der verfolgenden Preußen das Essen aber stehen lassen mußte. Herda wurde als nächster Ort berührt und dort verrät der Straßename „Alte Straße“ noch, dass es hoch zum Dietrichsberg weiterging, vorbei am einstigen Gut Dietrichsberg, das wegen der Lage an der Straße in Kriegs-

zeiten wiederholt Plünderungen ausgesetzt war. Oberellen wurde durchquert und östlich des Schwimmbades von Oberellen erklimmt die Straße die Höhe. Der heute „Butterweg“ genannte Weg entspricht im wesentlichen dem alten Verlauf, doch sind vor allem westlich von ihm im Walde verschiedentlich die alten Wegerinnen, mehrere nebeneinander, gut erkennbar und liefern damit einen sicheren Beweis für den alten Straßenverlauf. Dann wurde der Hütschhof passiert und der Clausberg, dessen Name auf die an der Straße errichtete Nikolauskapelle zurückgeht, war doch St. Nikolaus Schutzheiliger der Kaufleute, die überwiegend diese Straßen benutzten. Zwischen Stiebelskopf und Rüsselskuppe überquerte die Straße den Gebirgskamm. Seit 1830 auch hier als Rennsteig markiert. Weiter führte der Weg über Stücklekopf, Rabenstein und Federkopf. Auch auf dieser Höhe sind noch alte Wegerinnen neben dem heutigen Waldweg erkennbar. Wir können uns gerade hier lebhaft vorstellen, wie schwierig und gefährlich damals die Fahrten „über Stock und Stein“ gewesen sein müssen. Der „Herrenstieg“, Anfang des 14. Jahrhunderts noch „Stieg“ genannt, ermöglichte den Abstieg jener Trasse. Im untersten Teil hat das Gelände durch den Eisenbahnbau eine Veränderung erfahren, weshalb eigentlich hier ein Stück des einstigen Weges fehlt.

Am Fuße des heutigen Herrenstieges befand sich einst die Siedlung „Fürth“, deren Name auf eine Furt durch die Hörsel hinweist. Sie wurde von Fuhrleuten bewohnt, die vor allem Vorspanndienste leisteten, die beim Befahren des Herrenstieges unbedingt notwendig waren. Es war eine Vorläufersiedlung des seit dem 14. Jahrhundert so genannten Ernstiegs (Ehrensteigs), eigentlich Herrenstiegs. Diese Namensgebung geht auf die Anfang des 14. Jahrhunderts erfolgte Übertragung dieses Gebiets an die Augustiner Chorherren zurück, nach denen auch Herrenwiese und Mönchsgraben ihren Namen erhielten. Die 1305 durch Landgraf Albrecht an die Augustiner Chorherren vorgenommene Schenkung sprach in der dazugehörigen Ukunde zur Lokalisierung von „an deme stige“. Damit war der heutige Herrenstieg gemeint. Die Siedlung übernahm die Bezeichnung „am Stige“ und als dieser wegen seiner Eigentümer Herrenstieg bzw. Ernstieg genannt wurde, hieß die Siedlung ebenfalls „am Ernstig“, woraus zu „Ernstieg“ verkürzt wurde. Hieraus entstand aus Mißverständnis der Name Ehrensteig. Als dies aber geschah, hatte die „Hohestrazza“ in diesem Bereich schon ihre Bedeutung verloren.

Die gemeinsame Trasse der „Hohestrazza“ und der „via regia Lusatiae“, auf die wir noch zu sprechen kommen werden, benutzte zunächst die Furt durch die Hörsel, die wahrscheinlich dort zu suchen ist, wo jetzt die Brücken die Wasserläufe überqueren. In diesem Bereich war es feucht und der Weg wurde deshalb durch einen Knüppeldamm befestigt, der als „Spicke“ bezeichnet wurde. Dies brachte dieser Flur ihren Namen ein, der erst später auch von der hier vorhandenen Ausflugsgaststätte übernommen wurde. Beim einstigen Dorfe Oberstedtfeld, das am Fuße der Michelskuppe lag und schon im Mittelalter wüst wurde, gabelten sich beide Straßen wieder. Die „via regia“ oder auch „lange Hessen“ genannt, führte über Creuzburg weiter zum Niederrhein. Der Verlauf der Bundesstraße 7 entspricht im wesentlichen der alten Trasse. Die „Hohastrazza“ führte dagegen nordöstlicher Richtung weiter. Stregda und Neukirchen lagen an ihr, wobei hier allerdings der exakte Verlauf nicht mehr festzustellen ist, was aber auch daran liegen kann, dass die heutigen Straßen mit der einstigen Wegeführung übereinstimmen. Beim Hainichübergang begegnet uns aber der Name „Hohe Straße“ wieder.

Die lateinische Bezeichnung „platea popularis“ (öffentliche Straße) und der deutsche Name „Hohe Straße“ deuten auf eine Fernverbindung hin, während die umgangssprachliche Bezeichnung „Diebestieg“ nicht etwa einen Weg der Diebe meint, weshalb auch nicht „Diebe-ssstieg“, sondern „Diebe-stieg“ geschrieben wird, weil Diebe sich zu allen Zeiten hüteten, ihre Beute öffentlich fortzuschaffen. „Diebestieg“ bedeutet vielmehr soviel wie „Pfahlweg“. An diesem Weg waren in Abständen von Sichtweite Pfähle aufgerichtet, was besonders im Winter bedeutsam war, um nicht vom Wege abzukommen. Solche Wegemarkierungen sind heute noch beim Heidelberg auf der Hohen Rhön, auf den Höhen des Riesengebirges und der Großen Tatra vorhanden. Dieser Fernweg wurde schon benutzt, als es die Städte Eisenach, Mühlhausen und Langensalza noch nicht gab.

Der von Eisenach in südwestliche Richtung weiterführende Weg war bis Berka/ Werra mit den „Kurzen Hessen“ identisch, so genannt im Gegensatz zu den über Creuzburg führenden „Langen Hessen“. In Berka/ Werra gab es ein regelrechtes Straßenkreuz. Nach Süden setzte sich die „Hohe Straße“ über Vacha - Geisa - Fulda bzw. auch Vacha - Wenigentaft - Rasdorf - Hünfeld - Fulda fort. Die Trassenführung über Buttlar - Rasdorf ist jünger. Nach Westen führten die „Kurzen Hessen“ über Großensee, das in Itineraren ausdrücklich als Etappenort genannt wurde, den Seulingswald, wo das Nadelöhr ein Denkmal der Verkehrsgeschichte ist, weiter über Friedewald, Hersfeld und weiter über Alsfeld und Grünberg nach Frankfurt/ Main. Diese Trasse war auch die Verbindung zwischen Eisenach und Marburg, die im 13. Jahrhundert besondere Bedeutung hatte und hier zog auch Martin Luther, als er 1521 vor dem Reichstag in Worms zu erscheinen hatte. Zum Marburger Religionsgespräch 1529 benutzte

Luther allerdings die „langen Hessen“ über Creuzburg - Waldkappel - Spießkappel - Kirchhain nach Marburg.

Von Berka/ Werra führte eine Straße über die „Allee“ zwischen Unter- und Obersuhl nach Norden, um Göttingen und die norddeutschen Städte zu erreichen. Über diese Straße gab es auch eine Verbindung zwischen Göttingen und Nürnberg, die von Berka/ Werra zunächst mit der nach Eisenach führenden Straße bis Herda identisch war, dort aber über Hausbreitenhach durch das Suhlthal abzweigte, wobei Marksuhl und Breitung als weitere Etappenorte erschienen. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts war diese Verbindung stärker frequentiert als die zwischen Vacha und Eisenach, was sich aber schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts verschob.

Zeitweise wurden auch andere Trassen gesucht, vor allem, um Zollstellen zu umgehen, aber auch, wenn man weniger beschwerliche Trassen fand. So gab es zeitweise eine Verbindung von Vacha unter Umgehung von Berka/ Werra über Vitzeroda und Wünschensuhl nach Oberellen. Von Vacha benutzte man auch den Weg über Kieselbach und Marksuhl nach Eisenach. Weil der Abstieg am Herrenstieg zu steil war, suchte man den Weg über den Vächer Berg und durch das Georgental. Am Vächer Berg ist die alte Trasse noch sehr gut erkennbar. Wohl verdeckt sie der Wald, doch wer sie durchwandert, kann sich ein gutes Bild vom alten Straßenverlauf machen. Vom Vachaer Stein kommend verlief bei der engen Linkskurve, dort, wo der Bismarck-Stein steht, die alte Straße geradeaus weiter. Schon wenige Schritte von hier präsentiert sich die alte Trasse als 6 bis 8 Meter breiter Hohlweg, der über den Rücken des Vächer Berges hinabführt. Hier konnten sich bequem Fahrzeuge begegnen. Diese Straße war Martin Luther auf seiner Reise nach Worms gezogen, aber auch von Napoleon wurde sie noch benutzt. Wenig oberhalb der beim Sonnabendwinkel angelegten Teiche, unterhalb der Hosenwiese, kommt die alte Trasse ins Georgental, wo die heutige Straße die alte Wegführung weiter bis nach Eisenach benutzt.

Von Vacha fuhr man auch über Frauensee und Marksuhl. Diesem Weg folgte später die Trasse der heutigen B 84. Schon im 12. Jahrhundert fand man auch den Weg, den wir heute als Weinstraße kennen. Napoleon hatte die Strecke zwischen Vacha und Marksuhl chausseieren lassen, die aber schon länger benutzt wurde. Das Vorhandensein von Wagnern in Marksuhl schon im ausgehenden Mittelalter spricht dafür. Zwischen 1814 und 1816 wurde der steile Anstieg des Vächer Berges durch die Serpentina durchs Clausberger Loch umgangen. Zu Ehren einer Angehörigen des fürstlichen Hauses wurde diese Straße Elisabethstraße genannt. Dieser Name ist längst in Vergessenheit geraten. Der ebenfalls zu dieser Zeit an der Abzweigung auf der Paßhöhe gesetzte Wegobelisk, der als Pörthaer Stein oder Vachaer Stein bezeichnet wurde, ist aber noch vorhanden und weist noch heute den Weg in Richtung Berka/ Werra in Richtung Stopfelskuppe – Oberellen, obwohl dieser Weg längst zum Waldweg abgesunken ist. Auch südlich des Rennsteiges hatte die Straße ursprünglich einen anderen Verlauf, der noch deutlich zu erkennen ist. Die alte Straße kreuzte wenig unterhalb des „Grünen Jäger“ die heutige Straße und kam an der neuen Schule von Förtha herab in den Ort, wo der Straßename „Alte Straße“ noch gebraucht wird.

Zur Regierungszeit des Herzogs, später Großherzogs, Carl August war großer Wert auf den Ausbau der Straßen gelegt worden. Baurat Sartorius hatte diese Aufgabe übernommen. Zu dieser Zeit wurden für den Ausbau der Straßen im Eisenacher Land 300.000 Taler verwendet.

Die Weinstraße

Eine zweite wichtige Straße, welche den Süden mit dem Norden verband und den Eisenacher Raum berührte, war die Weinstraße. Diese begegnet uns zuerst in einer Urkunde von 1197, welche die Schenkung von Land an das Nikolaikloster zum Inhalt hatte und in der es hieß: „... und den Wald, der sich von dem in der Mosbacher Flur gelegenen Regerberch (Reihersberg) über die Fuldaer Straße in die Flur von Mosbach erstreckt...“ Die Fuldaer Straße erschien lateinisch unter der Bezeichnung „via Voldensis“, auch „strata Voldensis“. Fulda wurde damals auch Volda geschrieben.

Die Bezeichnung „Fuldaer Straße“ weist darauf hin, dass sie von Fulda herkam, womit sie sich als Ausweichtrasse „Hohen Straße“ verrät, die ja auch von dort kam. Es kann sein, dass man den Weg meiden wollte, der von der Wartburg her einzusehen war, dann wäre diese Wegführung erst nach 1067 entstanden. Es kann aber auch sein, dass dieser Weg benutzt wurde, weil er weniger beschwerlich war als der über den Herrenstieg oder über den Vächer Berg. Es kann aber sein, dass er als der kürzere Weg nach Erfurt bevorzugt wurde. Insoweit können nur Vermutungen ausgesprochen werden,

weil Belege fehlen, dass die Weinstraße aber älter ist als die Stadt Eisenach ergibt sich daraus, dass der Abstieg nach Rothenhof bzw. Fischbach führte und erst später ein Abzweig durch den Sengelsbach und das Johannistal benutzt wurde.

Diese Trasse war bis zum Dietrichsberg mit der der „Hohen Straße“ identisch. Dann folgte sie dem später so genannten Sallmannshäuser Rennsteig, wo besonders an der „Lehne“ (auf älteren Karten als „Leimenberg“ bezeichnet, also soviel wie „Lehmberg“) die alten Wegerinnen noch deutlich an mehreren Abschnitten zu erkennen sind. Der Milmesberg wurde südlich umgangen. Auch hier sind die allerdings stark verwachsenen Wegerinnen am Waldrand vorhanden. Kurz vor Etterwinden, dort wo der Weg ins Dorf abfällt und der Sallmannshäuser Rennsteig nach rechts weiterführt, ging die alte Straße in nordöstlicher Richtung weiter, überquerte die Elte etwa da, wo jetzt der Weg zum Altenberger Teich abzweigt und benutzte den Petersilienrück zum Aufstieg bis zur Fuchswiese, von wo sie mit dem heutigen Rennsteig identisch war. Am Nordwesthang des „Hohen Bruch“ sind unmittelbar neben dem chaussierten Rennsteig die alten Wegerinnen sichtbar. Am „Gickelhahn“ bog die Straße gegenüber der Zufahrt zum Hirschstein nach rechts ab und erreichte bei der nur noch in Resten vorhandenen „Zwölfmännerbuche“ die heutige Weinstraße. Der Höhe folgend ging die Trasse weiter über den Kleinen und Großen Drachenstein. An beiden Bergen sind die Wegerinnen noch sichtbar. Über die Zimmerburg und die Kniebreche, auch an diesen beiden Bergen sind die alten Spuren noch vorhanden, ging es weiter zur Moosbacher Linde. Von hier ging sie ursprünglich zwischen den Reihersbergen hindurch, an deren Nordhang ebenfalls die alten Spuren deutlich sichtbar sind. Über Fischbach führte ursprünglich der Weg nach Alt-Eisenach weiter, wo er durch Auenwald führte und deshalb den Namen „Hellergasse“ bekam. Gegenüber der Nessemühle stieg die Straße am Pulverberg auf. Ehemals dort vorhanden gewesene Wegerinnen sind durch den Autobahnbau 1937 - 1939 verschwunden. Über Metschrieden (Dürrer Hof) und Metzelroda (Mittelshof) fand diese Straße bei Neukirchen Anschluß an die bereits beschriebene „Hohe Straße“. Gerade hierdurch wird erkennbar, dass die Weinstraße ursprünglich eine Umgehungsstraße war.

Schon zu der Zeit, als der nördliche Abstieg der Weinstraße über Alt-Eisenach führte, zweigte bei der „Kahlen Stute“, bei der Moosbacher Linde, ein weiterer Abstieg ab, der nach Rothenhof führte. Westlich des Arnsberges sind im Wald dicht neben dem heutigen Fahrweg ebenfalls mehrere Wegerinnen deutlich erkennbar. Noch heute ist zwischen Rothenhof und Arnsberg im Flurbuch des Grundbuchamtes die Flurbezeichnung „An der Weinstraße“ lebendig. Von Rothenhof, das in der Urkunde von 1197 noch nicht erwähnt wurde, kam 1238 an das Nikolaikloster, führte ein Weg zwischen Fischbacher Berg bzw. Hammelberg und Kleinem Hörselberg über den Sattel, heute Flurbezeichnung „Große Schwand“, um nördlich der Hörselberge über Haina weiterzuführen. Haina, das heute völlig abseits des großen Verkehrs liegt, hatte eine Burg, die nicht nur diese Straße beherrschte, sondern wiederholt auch Aufenthalt deutscher Kaiser war, die hier Urkunden ausstellten, wie Kaiser Konrad II 1033 oder Kaiser Heinrich 1069. Von Rothenhof gab es aber auch Anschluß an die „via regia“, die weiter nach Erfurt führte.

Nach dem Aufkommen der Städte Mühlhausen und Langensalza wurde der als „Hohe Straße“ bezeichnete Hainichübergang verlegt. Nach Mühlhausen führte der Weg dann über Mihla und Nazza, wo ein „Hoher Weg“ genannt wird, während die Straße nach Langensalza über Behringen führte, wie jetzt noch die B 84. An diese alte Straße schloß von Rothenhof auch ein über die „Große Schwand“ führender Weg an, der sie bei Großenlupnitz erreichte. Bei Behringen weisen Flurnamen wie „Eisenacher Straße“ und „Straßfeld“ auf diese alte Straße hin, die, was aus dem Namen „Eisenacher Straße“ zu schließen ist, erst im 12. Jahrhundert aufkam. Durch das Aufblühen der Städte erhielten die Fuhrleute neue Ziele und dorthin suchten sie sich nun ihren Weg. dass es nach der Entstehung der Stadt Eisenach einen regen Verkehr in nördlicher Richtung gab, kann aus der Tatsache entnommen werden, dass die Eisenacher Weber Rohwolle um Mühlhausen aufkauften, dass Handelsbeziehungen zu Wernigerode nachweisbar sind und Eisenacher Münzen in Bardowick (Kreis Lüneburg) gefunden wurden.

Der Name Weinstraße tauchte erst seit 1543 auf. Ursprünglich hieß sie „strata Voldensis“, also „Fuldaer Straße“. In einer Schenkungsurkunde zugunsten des Johannisklosters vorn Jahre 1321 wurde diese Straße schon „alta strata“ genannt. Inzwischen war eine andere Trasse gefunden worden, über die noch zu berichten sein wird. 1512 wurde von der „Straße nach Schmalkalden“ geschrieben und seit 1543 wurde dieser Weg als „Weinstraße“ bezeichnet. So taucht dieser Name 1557, 1699, 1744, 1765 und bis in die Gegenwart auf.

Über die Bedeutung des Namens „Weinstraße“ ist schon viel gestritten worden. Bemerkenswert ist, dass dieser Name zunächst nur in der Umgangssprache benutzt wurde und erst seit dem 16. Jahr-

hundert in Urkunden auftaucht. Bis dahin war in Urkunden von „strata Voldensis“ oder „alta strata“ die Rede. Diese Namen verloren sich, während sich die umgangssprachliche Benennung hielt. Dies ist beim Verständnis des Namens nicht außer acht zu lassen. Einerseits wurde behauptet, auf dieser Straße seien fränkische Weine nach Thüringen transportiert worden, andererseits wurde sie als „Wagenstraße“ erklärt. Die Anhänger der „Weinstraße“ verwiesen auf die später auch vorkommende Schreibweise „Winstraze“. Hier ist jedoch darauf aufmerksam zu machen, dass diese Schreibweise nicht ursprünglich war. Den Schreibern späterer Zeit mag das Verständnis für die umgangssprachliche Benennung schon gefehlt haben, weshalb aus einer ursprünglichen „Wainstraße“ die „Weinstraße“ wurde. Die Anhänger der Erklärung als „Wagenstraße“ können jedenfalls auf die noch heute in der Thüringer Mundart geläufige Bezeichnung „Wain“ oder „Wainichen“ für Wagen bzw. Wägelchen hinweisen. Es muß auch auffallen, dass die Bezeichnung „Weinstraße“ nur für Abschnitte der Straßen gebraucht wird, die als Gebirgsübergänge dienten, wobei die Parallele in der Weinstraße zu finden ist, die vom Werratal kommend durch den Luthergrund führte (letzterer hat seinen Namen durch die hier 1521 erfolgte „Gefangennahme“ Martin Luthers erhalten), an der Wüstung Glasbach vorbeikam, wo um 1200 noch eine Eisenarbeiter-Siedlung bestand, wo noch heute deutlich die alten Wegerinnen erkennbar sind. Die Straße umging dann den Gerberstein, um dann über die Hintere und Vordere Schwarzbachswiese, vorbei an den „Fuhr-Steinen“ nach Schmerbach abzustiegen. Gerade an diesem letzten Abschnitt haftet noch heute der Name „Weinstraße“. Vergleicht man andere Gebirgsübergänge in unserem Raum mit den „Weinstraßen“, wird deutlich, dass die „Weinstraßen“, eigentlich „Wainstraßen“, ihren Namen zur Unterscheidung von diesen anderen Wegen erhielten, die als Saumpfade oder Eselspfade über den Gebirgskamm führten. Ein solcher verband „Fürth“ oder später „Ernstieg“ über den Unkerodaer Stein und den Klafferberg mit Unkeroda, wobei der heutige Rennsteig zwischen Wolfsrück und Tunnelkopf (auch dieser Name stammt erst aus dem 19. Jahrhundert) an der Stelle überschritten wurde, wo der Unkerodaer Holzfäller Albert Hofmann anlässlich seines sechzigjährigen (!) Arbeitsjubiläums eine Linde gepflanzt hat, die nach ihm benannte Hofmannslinde. Ein weiterer Eselspfad war der Ekkhardtshäuser Marktweg, der über den Wagnersberg von Atchenbach herkam, den Gebirgskamm beim „Polars“ überschritt. Auf der Nordseite des Wagnersberges ist die alte Wegerinne noch deutlich zu verfolgen. Er führte dann durch die „Güldene Pforte“ und stieg zu den Knöpfelsteichen ab. Auch hier ist die alte Wegerinne noch deutlich zu sehen. Der heutige Fußweg zur Güldenen Pforte stellt eine Abkürzung dar. Auch zwischen Knöpfelsteichen und dem Eingang zur Drachenschlucht sind neben dem heutigen Fahrweg die alten Wegerinnen noch zu erkennen. Auch der Weg über den Gehauenen Stein zum Hohen Kreuz, wo sich jetzt die Hohe Sonne befindet, war ursprünglich nur ein Saumpfad. Aber schon Johannes Rothe berichtete zum Jahre 1258, dass der Rudolfstein errichtet worden sei, „dormetce den vonn Isenache die strasse kegen Francken obir den gehauen steyn werte“. Dieser Satz findet sich nicht in allen Handschriften der Rotheschon Chronik, kann also spätere Einfügung sein. Dennoch darf als sicher gelten, dass um diese Zeit der Weg über den Gehauenen Stein zumindest schon als Eselspfad benutzt wurde. wurde doch die Weinstraße bereits 1321 die einstige Fuldaer Straße als „alte Straße“ bezeichnet.

Ursprünglich berührte die Fuldaer Straße (Weinstraße) die Stadt Eisenach nicht, was dafür spricht, dass sie schon vor der Entstehung der Stadt benutzt wurde. Nach der Stadtentstehung ergab sich die Notwendigkeit, eine Verbindung zur Stadt herzustellen. Diese zweigte bei der „Kniebreche“ oberhalb der Mosbacher Linde kurz unterhalb der Stelle, wo der Weg von der Herzogseiche die Weinstraße erreicht, ab und führte durch den Sengelsbach und das Johannistal zum Frauentor. Bei Johannes Rothe ist in diesem Zusammenhang bei der Schilderung des Ausbruchs Friedrichs des Freidigen aus der belagerten Wartburg, woraus die Sage vom Taufritt wurde, die Rede von: „... unde qwomen uff dem kulangir her ab unde yn den Sengilbach bey sente Johannis tat uff den walt.“ Von der Stadt her führte der Weg durchs Johannistal bis etwa gegenüber der „Waldschänke“. Dort, beim „Viertelskuchen“ zweigt rechts ein Seitental ab, an dessen westlichem Unterhang die Tennisplätze sind. Das Tal fächert sich mehrfach auf. Geht man den Weg neben dem kleinen Bach entlang, kommt man nach etwa 150 Schritten an eine Weggabelung. Der links abzweigende Weg verläuft unmittelbar neben der alten Wegerinne und nutzt diese stellenweise. Wo der heutige Weg nach links abbiegt, um auf den Klatschenrück zu gelangen, führte die alte Trasse geradeaus. Eine jetzt zuwachsende Schneise, aber auch nördlich davon verlaufende Rinnen markieren den alten Straßenverlauf. Bald erreicht man den „Sieben-Täler-Weg“, der die alte Straße kreuzt. Auch oberhalb des „Sieben-Täler-Weges“, weniger als 10 m vom heutigen nach oben führenden Weg entfernt, sind die alten Wegerinnen zu verfolgen über den Rücken des Bergausläufers bis hoch zur Weinstraße. Wer sich nicht scheut, durchs Dickicht zu kriechen, kann diesen gesamten Weg verfolgen. Das oberste Stück des alten Weges ist sehr steil. Auch hier sind die Wegerinnen noch vorhanden und zum Teil aus dem Felsen „herausgearbeitet“. Es muß sehr schwer gewesen sein, den Weg hinaufzufahren und talwärts mußten Schleifhölzer eingesetzt werden, um zu bremsen. Trotzdem gab es dabei sicher häufiger Unfälle, weshalb diese Stelle

den Namen „Kniebreche“ erhielt, eine Bezeichnung, die auch an anderen, ähnlich schwierigen, Straßenabschnitten vorkommt, wie z.B. auch beim ursprünglichen Aufstieg zur Wartburg. Zumindest für den oberen Teil des Weges hatte diese Bezeichnung volle Berechtigung. Später wurde der Berg als „an der Kniebreche“ liegend bezeichnet und schließlich ging der Name „Kniebreche“ auf den Berg selbst über. So ist die Namensgebung für diesen Berg zu erklären, denn für die Weinstraße selbst wäre diese Bezeichnung nicht gerechtfertigt gewesen, ist doch dieser Abschnitt nicht schwieriger als andere. Wenn wir heute die Trasse betrachten, erscheint sie uns vor allem an der „Kniebreche“ gefährlich. Das war sie auch, weshalb auch nach weniger schwierigen Wegen gesucht wurde, zumal diese Wegeführung zur Stadt Eisenach auch noch ein Umweg war.

Wir wiesen schon auf die Stelle in Johannes Rothes Chronik hin, wo zum Jahre 1258 vom Weg „kegen Francken“ durch das heutige Mariental am Fuße des Rudolfsteins die Rede war. Dieser Weg ging von der Zwölfmännerbuche schräg den Hang hinab und verlief dann wenig oberhalb der heutigen B 19. Hier sind auf der ganzen Strecke die alten Wegerinnen zu verfolgen. Man erkennt sie vor allem, wenn man den heutigen Fußweg oberhalb der Straße benutzt. Schon bei Johannes Rothe, er schrieb Anfang des 15. Jahrhunderts, war vom „Gehauenen Stein“ die Rede. Dieser Name weist auf bewußten Ausbau dieses Weges hin, wobei allerdings der heutige Fußweg über dem „Gehauenen Stein“ die alte Trasse war, die insbesondere im unteren Abschnitt noch recht steil und damit schwierig war. Im Jahre 1617 ereilte auf dieser Straße den herzoglichen Kanzler Cläs Kley der Schlag, der hier mit einer Staatskarosse fuhr.

Die auf der gesamten Länge zwischen „Hohem Kreuz“ (Hohe Sonne) und Gehauenen Stein zu verfolgenden Wegerinnen, teilweise mehrere nebeneinander und auch ineinanderlaufend wurden irrtümlich auch als Wegesperren angesehen. Das widerlegt sich von selbst, wenn man die Spuren im Gelände nicht nur an einer Stelle betrachtet, sondern ihren Gesamtverlauf beobachtet.

Mehrere Wegerinnen nebeneinander kamen dadurch zustande, dass durch das Fahren über das unbefestigte Gelände sich Spuren eintiefen, das gelockerte Material vom Wasser weggeschwemmt wurde und so Hohlwege entstanden. War ein solcher zu tief und damit zu beschwerlich geworden, wurde daneben ein neuer Weg gebahnt. So geschieht das noch heute bei Feld- und Waldwegen.

Die Wege waren ursprünglich nur so breit, dass ein Fahrzeug, das waren vierrädrige Wagen, überwiegend aber zweirädrige Karren, passieren konnten. Ein Ausweichen war nur an bestimmten Stellen möglich. Von der Zellaer Loibe, deren Spuren beim Veilichenbrunnen südlich von Oberhof noch zu sehen sind, ist überliefert, dass vormittags nur bergauf und nachmittags nur bergab gefahren werden durfte. So wird es auch im Eisenacher Raum gewesen sein. Damit wurde die Begegnung vermieden. Daraus ist aber auch zu entnehmen, dass dort, wo mehrer Wegerinnen nebeneinander verlaufen, diese nicht gleichzeitig, sondern nacheinander benutzt wurden.

Die Weinstraße, deren Name also ausdrückte, dass es sich um eine Wagenstraße handelte, verlor aber mit der Benutzung des Weges über den Gehauenen Stein allmählich an Bedeutung, wenn sie auch nie ganz aufgegeben wurde. Sie wurde aber zur zweitrangigen Straße, was schon 1321 in der Bezeichnung als „alte Straße“ seinen Ausdruck fand. Aber nicht nur der nördliche Abstieg hatte sich verlagert. Auch der südliche erhielt eine neue Trasse über den Hof Wintershausen, wo unter Herzog Johann Georg I. das Jagdhaus „Prunftau“ entstanden war und seit 1699 das Jagdschloß Wilhelmsthal, dessen Name erstmals 1707 belegt ist. In der Nähe der „Karlswand« sind beiderseits der heutigen Straße im Wald mehrere Wegerinnen zu sehen. Sie lassen erkennen, dass entweder die Barriere, die hier einst vorhanden war, nördlich im Tal umgangen wurde, andererseits der Weg aber über den Rücken der Karlswand hinweg führte. Teilweise ging es weiter zum Grat zwischen Kartäuser Berg und „Hohem Kreuz“ (Hohe Sonne), auf dem stellenweise ebenfalls mehrere Wegerinnen nebeneinander zu entdecken sind, um beim Gickelhahn den Anschluß an die ältere Linienführung zu finden, teilweise wurde aber auch am Hang der Weg gebahnt. Der zuletzt benutzte Weg ist im Wald durch seine Breite noch sehr gut zu erkennen. Er führte über den Rücken der Karlswand und fand Anschluß an die von der B 19 noch heute benutzte Trasse wenig oberhalb der engen Kurve, wo noch jetzt ein Weg abzweigt. 1808 wurde der Felsen an der Karlswand abgesprengt, um sichere Fahrt zu haben. Eine in der Wand eingelassene Tafel enthält ein kaum noch lesbares Chronogramm mit dem Text: „Des wohlthätigen Herrschers kräftiges Wort gab hier dem Wanderer sichere Straße aus wüstem Gebirge“, aus dem durch hervorgehobene Buchstaben die in römischen Ziffern geschriebene Jahreszahl 1808 zu lesen ist. Den Namen Karlswand erhielt dieser Fels aber nicht durch die unter Herzog Carl August 1808 veranlaßte Veränderung. Diesen trug der Berg schon 1742, als von der „Wand vom Hohen Creutz bis an den Schnupftuchsgaben“ die Rede war.

An der Nordabdachung des Gebirges war der „Gehauene Stein“ ein schwieriger Wegeabschnitt. Johannes Rothe sprach schon im Zusammenhang mit der Schilderung der Ereignisse des Thüringer Erbfolgekrieges vom „gehawen stevn“. 1713 wurde im Zusammenhang mit dem wachsenden Verkehr zwischen Eisenach und Wilhelmsthal das zur Sommerresidenz ausgebaut worden war, der Weg „fahrbar“ gemacht, also der Fels weiter ausgehauen, um Platz für die Straße zu schaffen. Aber auch unter Herzog Wilhelm Heinrich und der Herzogin Anna Amalia, wie auch unter Herzog Carl August wurde hier die Straße weiter ausgebaut. Insbesondere 1808, also gleichzeitig mit den Arbeiten an der Karls- wand erfolgte eine „Besserung des Weges“. Später wurde diese Straße zur Fernverkehrsstraße, der jetzigen B 19. Beim Befahren dieser Straße kann man noch heute alte Einschnitte des früheren Straßenverlaufs beobachten. Diese Straße erlebte aber gerade am Gehauenen Stein am 1. 2. 1982 einen Erdbeben, durch den ein Teil der Straße in die Drachenschlucht abstürzte, in der dadurch vorübergehend ein Stausee entstand. Weitere Absprengungen von der Felswand wurden hierdurch erforderlich, um Platz für die Straße zu gewinnen. Wer heute von oben kommt, kann dadurch einen schönen Blick zur Wartburg genießen.

Der Gehauene Stein ist nicht nur für sich eine interessante Stelle, die auch zur Lokalisierung genannt wurde, wie z. B. 1707 oder 1765, wobei in letzteren Falle von der „Gehauenen Steinstraße“ die Rede war. Er war auch namensgebend für die unter ihm liegende Schlucht, die „Gehauen Stein Graben“ hieß, bis zur Namensgebung „Drachenschlucht“ auf Veranlassung des Forstrates Gottlob König für den unmittelbar nördlich des Gehauenen Steins am nach ihm benannten „Königstein“ eine Gedenktafel angebracht wurde. Der Name „Gehauensteinsgraben“ ist z. B. 1671, 1685 und 1754 belegt. 1765 war z.B. bei der Beschreibung eines Waldgebietes die Rede von „der gehauenen Steinstraße bis zur Weinstraße“

Wer den Fußweg über den Gehauenen Stein geht, kann sich ein Bild machen, wie steil teilweise die Wegeabschnitte waren, abgesehen vom allgemeinen Zustand. Die Fuhrleute halfen sich bergauf mit Vorspann, bergab aber mit Schleifhölzern, die an Ort und Stelle geschlagen wurden. Ein Forstmann beklagte sich deshalb 1754:

„Wie viele Karren passieren nicht jährlich den gehauenen Stein, den Polarsch, den Vächerberg und andere dergleichen Straßen“. Hieraus ist zu entnehmen, dass die Gehauen-Stein-Straße, die Straße über den Polars und die über den Vächer Berg gleichbedeutend waren und letztlich verschiedene Varianten der großen Verbindung zwischen Süd und Nord. Das war schon daran erkennbar, dass die später als Weinstraße bezeichnete Trasse ursprünglich die Bezeichnung Fuldaer Straße trug. Aber schon bei Johannes Rothe ist vom „Weg gegen Franken“ die Rede, zweigte sie also auch nach Schmalkalden, Meiningen oder Nürnberg ab. Letzteres verrät der Straßename „Nürnberger Straße“ in Etterwinden, obwohl die B 19 Nürnberg gar nicht berührt. Hier war die Erinnerung an den einstigen Zielort lebendig geblieben.

Die „via regia Lusatiae“

In Thüringen hatte sich Erfurt mindestens seit dem 8. Jahrhundert zum Handelsplatz mit den östlich der Saale wohnenden Sorben entwickelt. Bonifatius hatte in einem Brief im Jahre 742 den Papst Zacharias II. in Rom gebeten, drei Bistümer zu bestätigen, in dem es auch hieß: „in loco quod dr erphesfurt qui fuit tam olim urbs paganorum rusticorum“ (andern Ort, der Erfurt heißt und der schon von alters her eine Stadt der heidnischen Bauern gewesen ist). Karl der Große verordnete im Jahre 805 in dem in Diedenhofen erlassenen Kapitular, dass Erfurt zu den wenigen zugelassenen Plätzen für den Handel mit den „Slaven und Avaren“ gehört. Dieser Handel wurde unter die Aufsicht des Missus (Sendgraf) Madelgaudus gestellt, wobei die Ausfuhr von Waffen ausdrücklich untersagt wurde. Nach Erfurt mußte also ein Handelsweg führen. Dieser kam vom Mittelrhein über die bereits beschriebene „Hohe Straße“. Vom Niederrhein kam aber ein weiterer Weg über Kassel, Waldkappel, Netra, Ifta, Creuzburg, den Moseberg und Oberstedtfeld ins Hörseltal. Auch dieser überwand die Hörsel bei der Spitze. Südlich der Hörsel erreichte er wieder festen Grund und führte durch das Gebiet der später an ihm entstandenen Stadt Eisenach, um von hier über Gotha nach Erfurt weiter zu führen. Der Werraübergang bei Creuzburg war zunächst durch eine Furt zu bewältigen. Er war Veranlassung für die Errichtung der Creuzburg, von der seit 973 die Rede war, damals noch neben den später in Creuzburg aufgegangen West- und Ost-Milingen, und auch für den 1170 im Tauschwege erfolgten Erwerb dieser Burg durch Landgraf Ludwig II. von Thüringen gegen Eigengut in Gudensberg in Hessen. Schon 1223 wurde mit dem Bau der Steinbrücke über die Werra begonnen, die damit die älteste Steinbrücke unserer Region ist, wenn sie auch wiederholt, auch während der Regierungszeit des

Großherzogs Carl August oder nach Beendigung des 2. Weltkrieges, erneuert werden mußte. Sie dürfte schon eine hölzerne Vorgängerin gehabt haben. Wer die alte hölzerne Brücke in Frankenroda gekannt hat, wird sich vorstellen können, wie eine solche ausgesehen hat. Der Bau von Brücken führte natürlich zu einer Erleichterung der Transporte und damit zu einer Beschleunigung des Warenverkehrs. Da der zunehmende Warenverkehr, die Entstehung von Märkten und Städten, aber auch der Bau von Brücken miteinander in Zusammenhang stehen, wird man annehmen dürfen, dass die ersten Brücken in unserem Raum im 12. Jahrhundert entstanden. Das galt nicht nur für eine hölzerne Brücke bei Creuzburg über die Werra, sondern auch für den Bau solcher über die Hörsel bei Eisenach. Diese Straße wurde auch als „lange Hessen“ bezeichnet, weil sie von Eisenach nicht nur über Creuzburg und Kassel zum Niederrhein führte, sondern auch nach Marburg und den anderen hessischen Besitzungen der Thüringer Landgrafen. Diese Verbindung riß auch nicht ab, als im Dezember 1264 durch den den Thüringischen Erbfolgekrieg beendenden Friedensvertrag Hessen zur selbständigen Landgrafschaft geworden war.

An dieser Straße entstand auch im ersten Drittel des 12. Jahrhunderts eine Marktsiedlung, aus der sich um 1150 die Stadt Eisenach entwickelte, die in einer vor 1189 ausgestellten Urkunde als solche genannt wurde. Am späteren Sonnabendmarkt waren die günstigsten Bedingungen für die Anlage einer solchen Siedlung. Am Fuße des Goldberges konnte man in hochwassergeschützter Lage bauen. Wasser lieferte der später Löbersbach genannte Bach. Die Siedlung konnte aber nur da existieren und sich entwickeln, wo die Straße vorbeikam das war eben hier. Deshalb ist die Annahme nicht haltbar, dass am Frauenplan die ursprüngliche Marktsiedlung gelegen habe, denn dies lag von der Straße ab und der Abzweig von der Weinstraße durch den Sengelsbach entstand erst nach der Stadtentstehung, konnte also nicht zur Herausbildung einer Marktsiedlung beitragen. Wo im späteren Stadtgebiet die Straße verlief, wurde ebenfalls verschieden dargestellt. So wurde die Ansicht vertreten, sie sei durch die heutige Alexanderstraße markiert. Diese hieß aber bis ins 19. Jahrhundert „Untergasse“, was nicht für eine Hauptstraße spricht, vielmehr für die unter dieser gelegene. Westlich des einstigen Georgentores kam die Straße über den „langen Steinweg zu St. Katharinen“ herein, der gepflastert worden war (Steinweg bedeutet gepflasterte Straße), weil über ihn reger Verkehr flutete. Dann folgte die Straße der heutigen Georgenstraße. An ihr wurde in der Mitte des 12. Jahrhunderts auch der heutige Markt angelegt. Johannes Rothe berichtete, dass man die Juden „an der Straße bauen ließ“. Hier wurde bis 1825 die Straße deshalb als Judengasse bezeichnet, seitdem Karlstraße. Schließlich kam sie zum Sonnabendmarkt, an dem die Marktsiedlung entstanden war. Durch das Ende des 12. Jahrhunderts entstandene Nikolaitor verließ die Straße die an ihr entstandene Stadt in östlicher Richtung. Der Verlauf der heutigen Bahnhofstraße zeigt die Richtung des einstigen Straßenverlaufes an, der hinter dem Bahnhof sich in dem abgewinkelten Teil der Clemensstraße und in der Langensalzaer Straße fortsetzt. Auch hier war zur Überwindung der feuchten Niederung eine Befestigung erforderlich, die im „Steinweg zu St. Clemens“ auch erfolgte. Das Hospital St. Clemens (Männersiechen) war also bei seiner Verlegung Anfang des 13. Jahrhunderts anlässlich der Gründung des Katharinenklosters an der Straße neu entstanden. Die Hörsel wurde bei Alt-Eisenach überwunden, wo mehrere Wege zusammenliefen. Nun folgte die Straße zunächst dem Lauf der Hörsel an deren nördlichem Ufer, ging über Kahlenberg und Kälberfeld nach Sättelstädt (Kirchdorf) und schließlich weiter über Gotha nach Erfurt Inzwischen war dies nicht mehr Grenzmarkt. Die Straße führte nun weiter über Buttstädt - Eckardtsberga - Naumburg - Weißenfels - Leipzig - Wurzen - Oschatz - Strehla (Furt durch die Elbe) - Königsbrück - Bautzen - Görlitz - Lauban - Breslau (Wroclaw) - Krakau (Krakow) - Przemysl nach Kiew. In Kiew wurden Eisenacher Münzen gefunden, woraus ersichtlich ist, dass diese Straße den Austausch bis in ferne Länder vermittelte. Da sie im Heiligen römischen Reiche vor allem in die Lau-sitz führte, wurde sie „via regia Lusatie“ genannt, welche Bezeichnung 1252 benutzt wurde.

Mit den in früher Zeit meist noch benutzten zweirädrigen Karren konnte man am Tage etwa 30 Kilometer zurücklegen. In solchen Abständen waren deshalb Ausspannen erforderlich, bei denen sich bald auch Marktverkehr entwickelte. Sie wurden zu Kristallisationskernen für Städte. Dies erklärt, weshalb Marktsiedlungen (später Marktstellen genannt) und Städte in solchen Abständen voneinander liegen, wenn auch später das Netz der Märkte teilweise dichter wurde. Dem alten Straßenzug der „via regia“ folgt noch heute die Bundesstraße Nr. 7, wenn diese auch bei Eichrodt (Wutha-Farnroda) auf das südliche Hörselufer wechselt, um diese bei Sättelstädt wieder zu überwinden. Dieser zweimalige Flußübergang wurde in früher Zeit gemieden. Für den Straßenverlauf auf dem nördlichen Hörselufer sprechen nicht nur die noch heute eingetieften Wege zwischen Kälberfeld und Sättelstädt. Auch die Tatsache, dass zwischen Eisenach und Sättelstädt in diesem Bereich zwei Burgen entstanden, spricht für diesen Verlauf. Es handelt sich um die Malittenburg, die auf dem Fischbacher Berg über Fischbach entstand und um eine von den Herren von Wangenheim errichtete über Kahlenberg. Beide entstanden während der Zeit des Thüringischen Erbfolgekrieges unter Ausnutzung

der Tatsache, dass sich zwei Häuser um die Herrschaft in Thüringen stritten und zunächst keines die Landeshoheit durchsetzen konnte. Als aber die Wettiner sich durchgesetzt hatten, drangen sie auch auf Beseitigung der ihre Herrschaft beeinträchtigenden Anlagen.

Über den Zustand der alten Straßen finden sich in der Literatur zahlreiche Klagen, zumal dieser Zustand bis ins 18. Jahrhundert, teilweise noch länger, andauerte. Die Straßen waren nicht befestigt und unterschieden sich nicht von heutigen Feld- oder Waldwegen, wobei heute sogar solche teilweise einen Unterbau, teilweise sogar feste Decken haben. Alte Straßen wiesen nicht einmal einen Unterbau auf. Um sie möglichst das ganze Jahr passieren zu können, wurden sie so angelegt, dass sie auf kürzestem Weg die Täler überquerten und rasch die Höhen erklommen, wo sie meist als Wasserscheidenwege über Bergrücken führten. Zumindest aber wurden sie am Rande der Höhen entlanggeführt, wo sich Feuchtigkeit nicht lange halten konnte. Trotzdem wühlten sich die Räder der Wagen und Karren schnell in das Erdreich ein. So entstanden die wiederholt erwähnten Wegerinnen, die uns alten Straßenverlauf anzeigen. Mußten nasse Stellen überwunden werden, wurde durch Knüppeldämme „gebrückt“ und später wurde auch teilweise gepflastert. So entstanden die „Steinwege“. Erst um 1800 erhielten die Straßen einen festen Unterbau, sie wurden „chaussiert“. Feste Decken erhielten sie noch später, teilweise erst im 20. Jahrhundert, als der Automobilverkehr glatte Straßendecken verlangte. Noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Fahrgäste der Postkutschen arg durchgeschüttelt, wenn sich Schlagloch neben Schlagloch auftat. Aber das gibt es ja heute noch.

Das Geleit von der Brandenburg

Zwischen der „langen -“ und „kurzen Hessen“ gab es noch eine weitere Straße, die überörtliche Bedeutung hatte. Sie kam von Gerstungen, vor dem sie bei Untersuhl eine alte Nord-Süd-Verbindung gekreuzt hatte, die in Berka/ Werra auf die »Hohe Straße« traf. Sie hatte den Sattel bei Hönebach zwischen Seulingswald und Richelsdorfer Gebirge gekreuzt, wie es heute die Autobahn und auch die Straße tut. Diese bis Koblenz und Trier führende Straße wurde schon im Jahre 1209 benutzt, denn in einer Urkunde des Trierer Stiftes St. Simeon aus diesem Jahre spricht im Zusammenhang mit dem Koblenzer Zoll von „venientes de Gerstingen“. Im 13. Jahrhundert taucht noch zur Zeit der Herren der Brandenburg aus dem Hause des Wigger von Wartberg das „Geleit von der Brandenburg“ auf und 1383 erwarb die Stadt Erfurt das Niederhaus der Brandenburg als Pfandbesitz. Erfurt hat diese Aufwendungen nur gemacht, um seine Verkehrswege zu sichern und das schon bald erscheinende „Geleit von der Brandenburg“ kann sich nicht auf die bei Oberellen vorbeiführende „Hohe Straße“ beziehen haben, diese wäre zu weit entfernt gewesen, vielmehr auf die durch das Werratal führende Straße, dass diese von Gerstungen kam, sagten wir schon. Sie wird die Werra sicher nur einmal überwunden haben. Ein Werraübergang war aber weit und breit zunächst nur bei Wartha als Furt vorhanden. Demnach muß die Straße von Gerstungen über Neustädt - Wommen - Herleshausen nach Wartha geführt haben. Die Lage des Dorfangers in Wartha steht in Zusammenhang mit der hier die Werra überwindenden Furt. Die Schwierigkeit des Werraübergangs scheint manche abgehalten zu haben diese Trasse zu benutzen, weshalb der landgräfliche Beamte Thomas von Buttstedt 1440 seinem Herrn riet, „eyne brugken by dem dorfe Nuwenhofe ober die Werra buwen un eyn bergfredt und slag zcu befredunge des landes seczen“, das heißt, den Übergang durch Turm und Schlagbaum zu sichern. Auf die einstige Furt bei Wartha, deren Einfahrt in die Werra auch heute noch zu erkennen ist, weisen auch Flurnamen wie „Fahrwiese“ und „Fahrrain“ hin. Unmittelbar nach Überwindung der Werra mußte ein bis unmittelbar an das Werraufer heranreichender Bergsporn überwunden werden, der erst 1831 hier abgetragen wurde. Neben der heutigen Straße sind die den Bergrücken überwindenden Wegerinnen an dieser Stelle noch zu sehen. Die Straße folgte nach Durchquerung von Neuenhof und Hörschel dann dem Hörseltal über Stedtfeld nach Eisenach. In Stedtfeld beherrschte der Steinstock diese Straße. Ab Neuenhof wurde aber auch teilweise, vor allem für den Fußgänger- und Reitverkehr, der heute noch so genannte „Marktweg“ als Abkürzung benutzt, dessen Verlauf die „Eisenacher Straße“ in Neuenhof noch anzeigt. Die heute von Neustädt über Sallmannshausen - Lauchröden - Göringen nach Neuenhof führende Straße entstand erst 1831 als „Hochstraße“. Sie hat im Mittelalter noch keine Rolle gespielt.

Von der „langen Hessen“ zweigte westlich von Creuzburg beim „Roten Kopf“ eine Straße ab, die noch heute besteht. Sie führte über den Volterodaer Sattel durch das Tal des Schnellmannshäuser Baches und überwand bei Treffurt die Werra. Hier kann es dahingestellt bleiben, ob der Name Treffurts von „drei Furten“ herrührt oder von „dre-werth“ (drei Inseln), in Treffurt spricht man noch heute von „Drewwert“, herrührt. Auf jeden Fall mußte hier der Werraübergang erfolgen, den bald auch eine Burg, der Normannstein, beherrschte, an deren Fuß sich das Städtchen entwickeln konnte, auch hier durch die Lage an der Straße und am Werraübergang. Der Verlauf dieser Straße über Schnellmannshausen war

nicht nur eine Abkürzung. Durch das Werratal war der Weg zu beschwerlich wegen der hier vorhandenen Nässe. Bei Hochwasser war es sogar unmöglich, durch das Werratal zu kommen. Bis heute gibt es deshalb im Werratal zwischen Creuzburg und Falken nur Wege von örtlicher Bedeutung, wenn auch bis Frankenroda und neuerdings bis Probsteizella Ausbau erfolgte. Diese Straße über Schnellmannshausen und Treffurt führte nach Wanfried und Eschwege. Sie stellte nicht nur die Verbindung zu der von Eschwege nach Mühlhausen führenden Straße her. Sie war auch der Anschluß Eisenachs an die Wasserstraßen von Werra und Weser. Auf ihr wurden die in Eisenach begehrten Heringe transportiert. Dies belegt das Eisenacher Brauhöferprivileg vom 17. 2. 1733, in dem es heißt: „Ferner soll denen Eschwegern, Wanfriedern und Anderen, welche einer freien Einfuhr und Niederlage von ganzen Tonnen Heeringen und sonst verschiedener Waaren bißher sich angemasset, deren Verkauf keines Weges an Diejenigen, so gegenwärtigen privilegii nicht fähig, gestattet werden.“ dass diese Straße deshalb „Heringsstraße“ genannt wurde, ist allerdings nicht überliefert.

Auch nach Mühlhausen führte von Eisenach eine Straße, die durch das Nadeltor, auch Nollentor genannt, die Stadt verließ. Bei Neukirchen schloß sie an die alte Straßenführung an. In der Gemarkung Bickenriede (Eichsfeld) ist im Bereich der Wüstung Bathendorf ein „alter Eisenacher Weg“ bezeugt, der nach Lage und Richtung auf eine Verbindung zwischen dem Westharzgebiet über Duderstadt - Worbis - Dingelstädt und Eisenach hinweist, die außerhalb des Landgrabens Mühlhausen und dessen Landgebiet umging, die auch Veranlassung für die Errichtung der Burg Hainneck im Jahre 1392 durch Landgraf Balthasar war. Burg Hainneck beherrschte aber auch gleichzeitig die Straße nach Mühlhausen über die Struppeiche. Es wurden aber auch Nebenwege gesucht, um schwierige Stellen oder Zolleinnahmen zu umgehen. So kam zum Beispiel ein solcher Weg vom Clausberg über den westlich des Rengelsbaches sich hinziehenden Rücken herunter. Der Flurname „Mönchsfahrt“ am Fuße dieses Rückens, aber auch Wegerinnen weisen darauf hin.

Neben den beschriebenen Hauptstraßen gab es auch in früherer Zeit Wege von nur örtlicher Bedeutung. Vor allem ist hierbei an die „Marktwege“ zu denken, welche die Dörfer mit der Stadt verbanden. Der Neuenhofer Marktweg wurde bereits erwähnt. Er verlief von Neuenhof am Lusthäuschen vorbei zum „Botenweg“ und über Weißen Rain, Kupferberg am Gerichtsweg hinunter zum Schnepfengrund, um dann am südlichen Waldsaum des Hörseltales vorbei am Siebenborn nach Eisenach zu führen. Sicher wurde dieser Weg auch zur Umgehung des Brückenzolls in Hörschel benutzt. Von Lauchröden und Unterellen wurde ein Marktweg über den Herzberg, das Kellerholz, Brandstätte, Rangenhof, Clausberg nach Eisenach begangen. Von Unkeroda kam ein solcher über den Unkerodaer Stein. Die Eckardtshäuser gingen über den Polars, während die Ruhlaer über Mosbach, Fixen Paß, Mosbaeher Linde in die Stadt kamen. Soweit die Dörfer an den Hauptstraßen lagen, wurden natürlich diese benutzt.

Die Benutzung der Straßen löste vielerorts Wegezölle oder „Wegegelder“ aus. Diese sollten angeblich zur Unterhaltung der Straßen verwendet werden. Die nicht abreißenden Klagen über den Zustand der Wege und Straßen sprechen eher dafür, dass das Wegegeld eher eine feudale Einnahmequelle war, wie zum Beispiel auch das Erfurter Geleit bei Teilungsverhandlungen zwischen den wettinischen Linien stets als Posten sicherer Einkünfte behandelt wurde. Es mußte deshalb wie Hohn klingen, wenn im Schriftwechsel zwischen Herzog Carl August und dem Eisenacher Stadtrat zwischen 1776 und 1778 davon die Rede ist, dass die bei „Ratsfuhrwerk, Bauwesen, Brauhäuser, Brunnen, Brücken, Wege und Stege betr. vorkommende zum Teil übertriebene Ausgaben vermindert werden mögen“. In dem von Johannes Rothe zusammengestellten „Eisenacher Rechtsbuch“ war auch der Grundsatz aufgestellt worden: „Des Königs Straße oder die Landstraße, die soll so breit und weit sein, dass ein Wagen dem anderen weichen könne und die Leute daneben gehen“. Dies entsprach jedoch kaum den Gegebenheiten, weshalb schon unmittelbar im Anschluß an diesen Satz gesagt wurde: „Der ledige Wagen soll weichen dem beladenen, ein jeder beladene Wagen soll weichen dem Mist, außer allein der Wagen voll Leute, dem soll jedermann weichen wegen der Würde oder der menschlichen Natur. Danach die trockene Ware, die soll weichen der nassen, der berittene Mann soll weichen dem Wagen, die Karre soll auch weichen dem Wagen, sie trage denn nasse Ware und der Wagen trockene, der gehende Mann soll weichen dem berittenen. Stadtrecht. Fährt ein Wagen oder eine Karre in einem engen Wege, da ihm der Berittene oder Gehende nicht ausweichen kann, oder auf einer Brücke, oder jagt man einen, so soll der Wagen stillstehen, bis er vorbeikommt. Wer auch eher auf die Brücke kommt, der soll auch zuerst überfahren“. Es wurden also Regeln entwickelt, vergleichbar einer modernen Straßenverkehrsordnung, nach denen man sich in schwierigen Situationen richten sollte. Dabei wird nicht ausgeblieben sein, dass Angehörige des Adels meinten, dass ihnen auf Grund ihres Standes das Vorrecht gebühre. Der Fuhrmann konnte ihnen allerdings mit Berufung auf das Stadtrecht antworten. In diesem Rechtsbuch wurde übrigens auch das geregelt, was wir heute als „Sonder-

nutzung“ bezeichnen. Es hieß: „Es soll niemand die Allmende der Stadt, außerhalb oder innerhalb der Stadt, auf den Gassen, auf den Straßen oder auf den Wegen, beeinträchtigen, auf irgendwelche Weise ohne besondere Erlaubnis und guten Willen des Rates Stadtrecht und Freiheit“.

Schon sehr früh wurden aber auch Befreiungen vom Wegezoll oder der Geleitsabgabe gewährt. Die am 15. August 1283 durch Landgraf Albrecht bestätigten Weistümer der Stadt Eisenach bestimmten im Weistum 18: „auch sol kein burger das Ion, das under dem volk genant ist ‚wegemiet‘ von seinem wagen geben“. Im Weistum 28 hieß es: „unser dickgenante burger von Eisenach seind auch gefreihet in dem ganzen lande zu Durlingen von allen geleiten in ihren kaufmannschaften zu treiben; ist aber, das Sie wandern über die Sale außer des landes, so gelden sie das halbe geleit“. Im Vertrag des Eisenacher Stadtrates mit dem Marienstift vom 22. Juni 1368 wurde dieses vom Wegegeld befreit. Trotz dieser Befreiungen blieb es Obliegenheit des Rates, „dass Wege und Stege repariret, auch die Straßen in der Stadt selbst in gutem brauchbaren Stande conserviret werden“.

Den landgräflichen, später herzoglichen Beamten wurde aber auch aufgetragen, Einfluß auf den Verkehrsstrom zu nehmen, um den Marktverkehr bestimmter Städte zu fördern. So befahl Herzog Johann Friedrich der Mittlere Mitte des 16. Jahrhunderts dem Geleitsmann zu Erfurt und den Schultheißen zu Eisenach und Creuzburg „die furleute auf Gotha zu treiben“, wobei dem Stadtrat von Gotha auferlegt wurde, „dass die furleute inn herbergen nicht übernommen undt umb ihr gelt notturftig essen und trinken bekommen mugen“.

Wege und Straßen wurden aber auch oft wie Wasserläufe und andere natürliche Markierungen als Grenzen festgelegt. In solchen Fällen konnte der Streit darüber entbrennen, welcher Jurisdiktion ein Fall unterlag, der sich auf einem Wege ereignet hatte. In Eisenach wurde dieses Problem in einem Schied über die Weichbildgrenzen vom 5. Juli 1677 in der Weise gelöst, was „die Wege anlangt, so die Grenzen der Wildbahn (unterlag der richterlichen Befugnis des Amtes) und Wichbild (Geltungsbereich des Stadtrechts mit Zuständigkeit des Rates) scheiden, verbleibt die iurisdiction Amt und Raht gemein, wie auch die disfalls dictirten Strafen zugleich geteilt werden sollen“.

Weiterverwendung nur nach ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers

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