

Die Via regia: Eine Reise durch Europa

Dr. Katarzyna Zinnow, 1974 in Legnica/Niederschlesien geboren, studierte und promovierte an der Universität Wrocław. Heute lebt sie in Görlitz als freiberufliche Kunsthistorikerin. Sie stellte auch die Abbildung im Beitrag zur Verfügung.

Der Beitrag ist eine Annäherung an die Historie der alten Handels- und Kommunikationsverbindung Via regia. Die jahrhundertelange Geschichte der Verkehrsader, ihre Dauer, aber auch ihr Wandel prägten die Kulturlandschaft Mitteleuropas. In der Geschichte der Via regia vom Mittelalter bis in die Gegenwart spiegeln sich verschiedene Motive des Unterwegsseins wider: Zweckmäßigkeit, Abenteuerlust, Touristik, Spiritualität, Nostalgie. Materielle Relikte des Werts, ob in der urbanen Struktur der damaligen Handelsmetropolen oder in der Streckenführung erhalten, zeugen von der vielfältigen Bedeutung des Werts und sind eine Einladung zur Entdeckungsreise.

I.

Der Name der historischen Fernhandelsstraße, welche die Kulturlandschaft des alten Kontinents geprägt hat, ist auf den heutigen Landkarten und Wegweisern kaum mehr auffindbar. Die Verkehrsader Ost-West, die das östliche Europa mit dem Westen verband, wurde im Mittelalter *Via regia* („Königsweg“), in der frühen Neuzeit „Hohe Straße“ genannt und ist nur auf alten mitteleuropäischen Karten unter diesem Namen verzeichnet. Die Hauptroute führte von Leipzig über Breslau nach Krakau und weiter nach Lemberg.¹ Sie bildete ein Rückgrat im dichten Wegenetz Europas, nördlich des Mittelgebirgskamms, weit von schiffbaren Flüssen entfernt. Es kam zum Austausch von materiellen und geistigen Gütern, welche in hoch beladenen Frachtwagen und Kutschen, im Reisegepäck sowie in Händen und Köpfen stattfand, also das, was man

¹ Vgl. dazu die Skizze auf S. 162 in diesem Heft.

heute Kunst- und Kulturtransfer nennt. Reiche Kaufmannschaft und Fuhrwerke reisten auf der Königsstraße, tage- und wochenlang unterwegs; ebenso bewegten sich auf ihr Könige und Bettler, Studenten und Vaganten, Pilger und Gesellen zwischen damaligen Metropolen und Warenumschlagsplätzen.

Zugleich wurde die *Via regia* Schauplatz der Durchmärsche von Armeen, vor allem während des Dreißigjährigen Krieges und in den napoleonischen Zeiten; schließlich war sie auch Fluchtweg für religiös Verfolgte und Verfeimte. Tage- und wochenlange Strapazen der Reisegesellschaft, Trubel der Marktplätze und Raubritter gehörten zum Leben der Straße. Mit dem industriellen Zeitalter, der Erfindung der Dampfmaschine, der Eisenbahn und des Telegrafen wurde diese seit Jahrhunderten bestimmte Ordnung verändert. In den 1840er Jahren gab es in Europa nahezu kein Land ohne Eisenbahnlinie mehr. Schneller als mit der Kutsche, zuverlässiger und sicherer als auf der „Hohen Straße“ – diese Eigenschaften moderner Kommunikationsmittel auf der nun anders gesetzten Schlagader von Handel und Wandel wurden Fundament ihrer internationalen Bedeutung. Ist der historische Transitweg wirklich nicht mehr erkennbar?

II.

Der Name *Via regia*, Königsstraße, also „im königlichen Schutz stehend“, wurde schriftlich zum ersten Mal in einer Urkunde aus dem 13. Jahrhundert erwähnt und im Laufe der Zeit von Königen, Herzögen und

Der Name Via regia erscheint erstmals in einer Urkunde des 13. Jahrhunderts.

anderen Landesherren wiederholt bestätigt. Zu ihren „goldenen Zeiten“ tauchte sie auf den Karten jedoch kaum auf. Für die Kartografen des

Mittelalters und der frühen Neuzeit schienen offenbar feststehende Elemente der Landschaft bedeutender zu sein, also Gebirge, Wälder und Flüsse sowie Städte, Burgen und Klöster. Wegmarken und Distanzsäulen gab es selten. In erster Linie zählte die Reiseerfahrung. Die abgenutzte Oberfläche des Weges und das Gedränge unterwegs im Rhythmus des Jahrmarktskalenders bestätigten den richtigen Straßenverlauf.

Zu Fuß wanderten die Armen, Studenten, Gesellen, auch Pilger, welche zu berühmten Sanktuarien und Gnadenorten zogen. Reisen – obwohl lästig – fanden allgemein statt. Mangelnde Sicherheit wie Raub-

ritterüberfälle auf kaufmännische Karawanen gehörten zu den Finsternissen des Mittelalters und wurden oft genug Wirklichkeit. Kosten und Beschwernis des Reisens, widerrechtliche Zollgebühren und Jammern über den Zustand des Weges waren ein ewiges Klagelied und Standardthema der Reisegesellschaften.

Heute sichtbar zu finden als der Verlauf der Straße in den historischen Atlanten sind städtebauliche Auffälligkeiten als materielle Relikte in den urbanen Strukturen. Die im 12. und 13. Jahrhundert nach deutschem Recht geplanten Städte – von Sachsen und Thüringen über Schlesien bis hin nach Polen – orientierten sich an den alten Wegen und früheren Märkten. In der Topographie vieler traditionsreicher Handelsstädte kann man den Verlauf des alten Fernhandelswegs bis heute ablesen. An der Kreuzung der wichtigen Handels- und Kommunikationsstraßen wurde ein rechteckiger Marktplatz angelegt. Rathaus und Pfarrkirche gestalteten urbane Dominanten in dieser regelmäßigen geometrischen Planung, was bis heute zum Beispiel in Leipzig, Breslau und Krakau zu erkennen ist.

Die Ost-West-Verkehrsachse bildete die Grundlage für die ökonomische Existenz und den dauerhaften Wohlstand vieler Städte und ist zum Beispiel in der Bebauung der Altstadt von Görlitz in der Oberlausitz bis heute zu bewundern: von der Brücke über die Neiße durch die Neißestraße, den Untermarkt, die Brüderstraße bis zum Obermarkt angeordnet und von der damaligen westlichen Stadtbefestigungsanlage mit der Bastei, dem „Kaisertrutz“, beherrscht. Die prachtvollsten Gebäude im Herzen dieser Stadt gehörten typischerweise dem Patriziat, welches vor allem aus Fernkaufleuten bestand. Wohlhabende kaufmännische Familien waren Angehörige des Stadtrats und der Gerichtsbarkeit, nicht selten stellten sie den Bürgermeister und bestimmten die Regeln des Handels.



Görlitz: Blick in die Neißestraße

Kaufleute und Handwerker, welche die Märkte entlang der *Via regia* regelmäßig besuchten, mussten als „Gäste“ verschiedenste lokale Vorschriften beachten und stets ihre Zahlungen leisten. Privilegien, Marktrechte und strenge Regelungen zum Verkauf der Waren vor Ort, welche von den Herrschern wiederholt bestätigt wurden, wirkten sich immer zu Ungunsten des „Fremdens“ aus. In einem Reichsmesseprivileg von 1497 bestätigte König Maximilian I. drei Jahrmärkte auf Wunsch des Leipziger Patriziats; damit wurden zugleich Konkurrenz-Handelsplätze in den Bistümern Magdeburg, Halberstadt, Meißen, Merseburg und Naumburg verhindert. In einem zweiten Privileg von 1507 wurden der Handel auf den Märkten im Umkreis von 15 Meilen von Leipzig untersagt und das Stapelrecht für Leipzig festgelegt. Das Stapelrecht verpflichtete fremde Kaufleute, ihre Waren für bestimmte Zeit in der Städten an der *Via regia* zum Verkauf anzubieten. Unterkunft und Verpflegung generierten Einnahmen in den Städten, doch konnten die Kaufleute andererseits auch neue Märkte erobern, ohne fremde Vermittlung oder aufwändigen Schriftwechsel – die Aussicht auf großen Gewinn kompensierte die Mühen. Zoll- und Handelsgebühren bedeuteten beachtliche finanzielle Vorteile für die Stadt und ihre Bürgerschaft. Deshalb konnten die Kaufleute und Handwerker aus diesen Mitteln auch für Rathaus und Pfarrkirche stiften und sich große bauliche Initiativen leisten. Noch heute kann man die stolzen künstlerischen Leistungen bei den wichtigsten sakralen und profanen Bauten bestaunen. Besonders die Ausgestaltung des Rathauses und der Hauptpfarrkirche drückten Reichtum und Bürgerstolz aus.

Unentbehrliche Waren der damaligen Zeit waren das oberlausitzer, schlesische, polnische und böhmische Tuch und Leinwand, pflanzliches

Über die Straße verbreiteten sich auch neue Ideen, Formen, Stile, Muster und Moden.

Färberwaid aus dem thüringischen Gebiet zur Bearbeitung von Tuchen. Felle, Leder, Getreide, Wachs und Honig stammten aus Osteuropa. Vieh wurde aus dem Osten in Richtung

Westeuropa getrieben. Salz stammte aus dem polnischen Wieliczka bei Krakau oder aus den Salinen von Halle. Um die Nachfrage nach Edel- und Buntmetallen zu befriedigen, wurden entlang der *Via regia* Rohstoffe und Gewerbeerzeugnisse quer durch Europa geliefert. Der Transfer fand nicht nur in den Wagenkolonnen, sondern auch im handwerklichen Können und durch künstlerische Kontakte seinen Ausdruck. So wurden neue Ideen, Formen, Stile, Muster und Moden längs der „Hohen Straße“

verbreitet. Über den Charakter und das Tun und Treiben der Bewohner solcher Städte, die durch Handel zu großem Wohlstand gelangten, schreibt Jacob Schickfus in seiner „Schlesischen Chronica“ aus dem Jahre 1625: „In allen Städten sind viel Handwerks Leute / die Tuch werden in grosser Anzahl bereitet. Es ist auch darinnen ein grosser Garn= und Leinwandt Handel / dessen sich beydes Edel und Unedel gebraucht / dadurch wird viel Geld in diß Land gebracht für Tuch / Leinwandt / Röcke / die man umb Breßlaw zeuget / ... in den grossern Städten / als zu Breßlaw / Liegnitz / Neuß / Schweidnitz giebets reiche Kauffleute / welche mit Seidenen und Sammeten Zeuge / mit außländischen Tuchen und Lädern / mit allerley Specereien / mit Edelgesteinen Perlen / Gold und Silber / mit Spanischen / Reinischen / Ungarischen und andern Weinen / mit allerley schönen Rauchwerck / ihren täglichen Handel / Wandel und Nahrung ohne ersparung einiger Mühewaltung / treulich befördern und fortstellen.“

Die prosperierende Wirtschaftskraft der Bürgerschaft spiegelt zum Beispiel das Rathaus in der schlesischen Metropole Breslau wider. Der im 15./16. Jahrhundert von sächsisch-oberlausitzer Bauhütten gestaltete Sitz des bürgerlichen Machtzentrums, der schon zur Bauzeit eines der ambitioniertesten öffentlichen Bauwerke in diesem Teil Europas darstellte, weist auf den lebhaften künstlerischen Austausch auf der *Via regia* hin. Solche Beispiele könnte man multiplizieren. So wurde der Lemberger Dom im 14. und 15. Jahrhundert von schlesischen Baumeistern errichtet. Schlesien spielte auch später eine große Rolle als Brücke im Transfer der Künstler, Muster und Inspirationen zwischen dem Polnischen Reich und den Ländern der Habsburgermonarchie. Künstler gehen bekanntlich ihre eigenen Wege. Die künstlerische Tätigkeit schlesischer Meister in den Nachbarzentren wie Krakau und Lemberg lässt sich mit der Situation auf dem schlesischen Kunst- und Auftragsmarkt erläutern, auf dem starke Konkurrenz herrschte, sodass sich viele Künstler gezwungen sahen, Mäzene in den östlich von Breslau gelegenen Orten zu suchen.

III.

Die Entdeckung der neuen Meereswege in der frühen Neuzeit sowie die Entstehung neuer mächtiger Handelszentren hat die Bewegung auf dem Königsweg zunächst nicht dramatisch beeinflusst. Erst der Aufbruch des industriellen Zeitalters im 19. Jahrhundert wurde zum Wendepunkt. Die

Ordnung, welche der Königsweg über Jahrhunderte bestimmt hatte, war plötzlich außer Kraft gesetzt worden, zumindest eine Zeit lang. Rasante technische Neuerungen und mechanische Wunderwerke, vor allem die Erfindung der Dampfmaschine, hernach der Dampflokomotive und die dichte Vernetzung Europas mit Eisenbahnlinien hatten die Entstehung neuer Knotenpunkte zur Folge.

Das 19. Jahrhundert ist auch von rascher Stadtentwicklung gekennzeichnet. Die alten Stadtbefestigungen mit ihrer Toren und Türmen, welche den Stadtkern umgeben hatten, wurden niedergelegt und die Städte ins weite Land geöffnet. Diese Veränderung fand ihren Ausdruck in einer starken Lust der Bewohner auf den direkten Umgang mit der Natur. Dies bedeutete damals einen Aufschwung von freizeitorientierten Ausflügen, einem Vorboten der modernen Touristik. Modische Ausflugsziele wie Reisen ins Gebirge mit Bergwanderungen und die Entstehung von Kurorten schlossen sich an. Reisende kauften die dazugehörigen Accessoires und Souvenirs, meistens Graphiken mit Abbildungen von Landschaften – hergestellt mit hoher Auflage zum günstigen Preis, ein Vorläufer der Fotografie. Ob auf der Suche nach der Anregung zum künstlerischen Schaffen, ob wegen heilsamer Mineralwasserquellen, ansehnlicher Landschaften oder klarer Luft – vieles zog die Menschen ins Freie.

IV.

Soweit die Historie – hier könnte man einen Punkt setzen und die Geschichte beenden. Im 20. Jahrhundert führte die technische Entwicklung zum Aufschwung der Automobile und zum Ausbau der dafür geeigneten Straßennetze. Diese unterschieden sich in der Streckenführung zum Teil deutlich von den historischen Verläufen. In den 1990er Jahren haben jedoch verschiedene Initiativen an den Namen *Via regia* und das alte Wegenetz angeknüpft und ließen sich davon inspirieren. Das Ganze mündete im 21. Jahrhundert seitens des Europarates in die Anerkennung als kulturelles Erbe Europas mit dem Titel „VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates“ im Jahre 2006 ein. Überraschend rücken jetzt die in den Vordergrund, die damals Akteure am Rande waren, nämlich die Wanderer und Pilger, die zu Fuß Reisenden und damals zum einfachen Teil der Reisegesellschaft gehörten. Inspiriert vom Jakobsweg nach Santiago de Compostela entstand systematisch ein Netzwerk von ökumenischen Pilgerwegen in den angrenzenden Regionen Deutschlands und in den

Nachbarländern.² Herbergsstationen und Ausschilderung mit gekreuzten Pilgerstäben und Jakobsmuschel, Stempel, thematische Reiseführer und andere Literatur wie Berichte und Andachtsbücher gehören inzwischen in Polen, Deutschland, Frankreich und Spanien dazu.

Der Name *Via regia* weckt heutzutage vornehmlich Nostalgie, bedeutet einen Begegnungsraum und ist vielleicht eine paradoxe Antwort auf die Beschleunigung der Welt. Diese Art der Gegenbewegung kehrt zurück zur Natur: Zu Fuß, alleine oder in kleinen Gruppen bietet sie einen Weg zur Besinnung, um sich wiederzufinden. Die Reisemotive sind verschieden, zum Teil spirituell, obwohl sie mit der alten Frömmigkeit des Pilgerwesens nicht exakt in Einklang stehen.

Heutzutage hat die Via regia den Charakter eines Begegnungsraums für Menschen, die der Hektik der Moderne entfliehen wollen.

Neben den heimatkundlichen, touristischen und spirituellen Gründen wurde die Komplexität der Thematik und die wirklich lange Geschichte der *Via regia* in der 3. Sächsischen Landesausstellung „*Via regia – 800 Jahre Bewegung und Begegnung*“ im Jahre 2011 im Auftrag der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden wissenschaftlich analysiert.³ Als Bühne für die Schau diente die Bastei „Kaisertrutz“ in Görlitz. Statt eines endgültigen Epilogs beginnt also ein weiteres Kapitel in der Geschichte der *Via regia* unter dem Motto „Neues erleben auf alten Wegen“.

Als Handelsweg entlang des Mittelgebirgskamms diente die Via regia vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert dem Austausch von Handelsgütern, aber auch geistigen ebenso wie künstlerischen Strömungen in Mittel- und Osteuropa. Als ungefähre Endpunkte lassen sich Leipzig und Lemberg festmachen, und entlang der Route blühten zahlreiche Städte auf, deren architektonisches Erbe an die Bedeutung des Handelswegs erinnert. Heute wird im Rahmen verschiedener Initiativen an die alten Traditionen angeknüpft, sodass die Via regia erneut zu einem Begegnungsraum für Menschen verschiedener Länder und Kulturen wird.

² Vgl. dazu auch die Hinweise im Beitrag von Markus Nowak, oben S. 176-178.

³ Weiterführende Hinweise zu den Initiativen rund um die *Via regia* finden sich auch unter http://www.viaregia-sachsen.de/index.php?article_id=93&clang= (letzter Zugriff: 04.08.2014).