

Pierre Fütterer

Ohne Autobahn und Schiene

*Die Verortung von Neustadt an der Orla im Wegenetz
des Mittelalters und der Frühen Neuzeit*

VOPELIUS

Inhalt

I. Ausgangslage/Forschungsstand.....	7
II. Vormoderne Wegenetze Entstehung, Ausformung und Beschaffenheit.....	11
III. Unterwegs auf alten Straßen Reisen in Mittelalter und Früher Neuzeit.....	23
IV. Erforschung und Rekonstruktion	39
V. Die Wegesituation um Neustadt an der Orla.....	74
VI. Fazit und Ausblick	89
VII. Karten-, Quellen- und Literaturverzeichnis.....	92
VII.1 Karten	92
VII.2 Archivalische Quellen	93
VII.3 Edierte Quellen	94
VII.4 Literatur	96
VIII. Abbildungsnachweis	105
IX. Register.....	106
IX.1 Geografisches Register	106
IX.2 Personenregister	110
Danksagung	112

I.

Ausgangslage/Forschungsstand

„Gelegentlich wurde schon darauf hingewiesen, daß Neustadt abseits von den großen Handels- und Verkehrsstraßen des Mittelalters lag“¹ und dass auch „die nördlich von Neustadt an der Orla auf dem Kamm des Höhenzuges verlaufende Hohe Straße, am Bismarckturm vorüber führend, [...] ein Zweigweg der Leipziger Stapelstraße [war].“² Überdies habe für Neustadt „Handel nur eine untergeordnete Rolle“ gespielt.³ Diese eher beiläufigen Aussagen, die der Literatur zu Neustadt an der Orla entnommen sind, zeigen einerseits, dass die Verkehrslage des Städtchens bislang kaum das Interesse der Forschung geweckt hat. Andererseits bleibt zunächst anhand dieser knappen Einschätzungen und in Verbindung mit verschiedenen Karten (Abb. 1–2), welche die Handelsverbindungen des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit abbilden,⁴ nur zu schließen, dass die Stadt im zu betrachtenden Zeitraum abseits wichtiger Handelsrouten lag, ja die gesamte Orlasenke „keine klassische Durchgangsregion war“.⁵

Der Blick in die Literatur offenbart einen gewissen Dissens, denn die Forschung ist sich bereits bei der Nennung auf Neustadt orientierter Straßen uneins. So habe sich Neustadt einmal an einer Straße von Saalfeld nach Gera befunden, die sich hier mit Straßen kreuzte, die von Jena über Stadtroda und Neustadt nach Schleiz oder von Kahla über Neustadt nach Schleiz geführt hätten.⁶ Dann wiederum wird häufig auf die beiden „Hohen Straßen“ hingewiesen, die auf den Höhen nördlich und südlich der Orlasenke entlangführten. Beide gelten als Wegvarianten oder Querstraßen einer Fernverbindung

1 Stopfkuchen 1928, S. 159, so auch noch Werner, M. 1997, S. 15.

2 Pfannenschmidt 2002, S. 94 f.

3 Huschke 1989, S. 301.

4 Vgl. in Auswahl die Karten bei Landau 1958, Beilage: Alte Straßen sowie Schlüter/August 1959, Karte 40: Heer- und Handelsstraßen um 1500.

5 Schirmer 2017. Anders Zehrer 1937 und Fütterer 2017a. Für die Hinweise auf die Arbeiten Zehrsers bin ich Herrn Manfred Lange, Neustadt a. d. Orla, zu Dank verpflichtet.

6 Zuletzt Autorenkollektiv 2017a, S. 208.

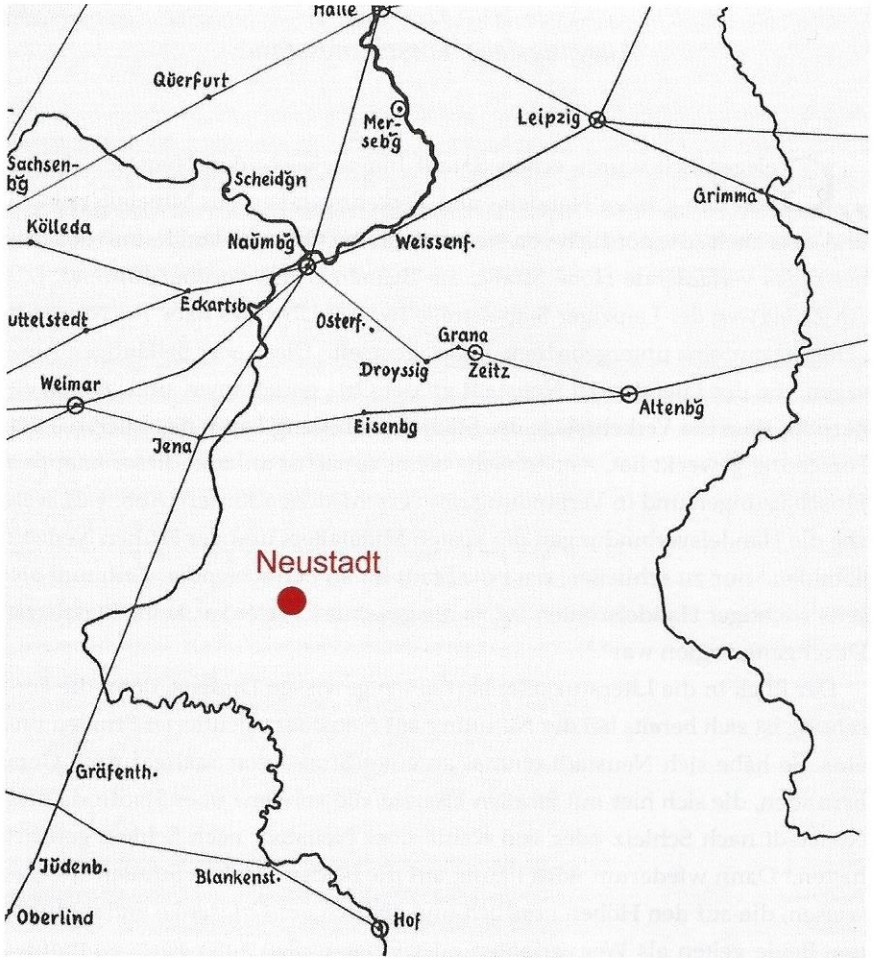


Abb. 1: Ausschnitt aus der Karte von Rauers 1906 „Alte Straßen“ mit Eintragungen des Verfassers

von Nürnberg nach Leipzig.⁷ Die nördliche habe Neustadt dabei gar nicht berührt, die andere sei von einer Furt über die Saale bei der Linkenmühle gekommen, über Paska und Quaschwitz nach Neustadt verlaufen und am Roten Berg nördlich von Molbitz auf die nördliche „Hohe Straße“ getroffen.

⁷ Pfannenschmidt 2002, S. 93–95; Lange 2000, S. 15 u. 84 f.; Blöthner 2012, S. 17; zuletzt Fütterer 2017a, S. 80.

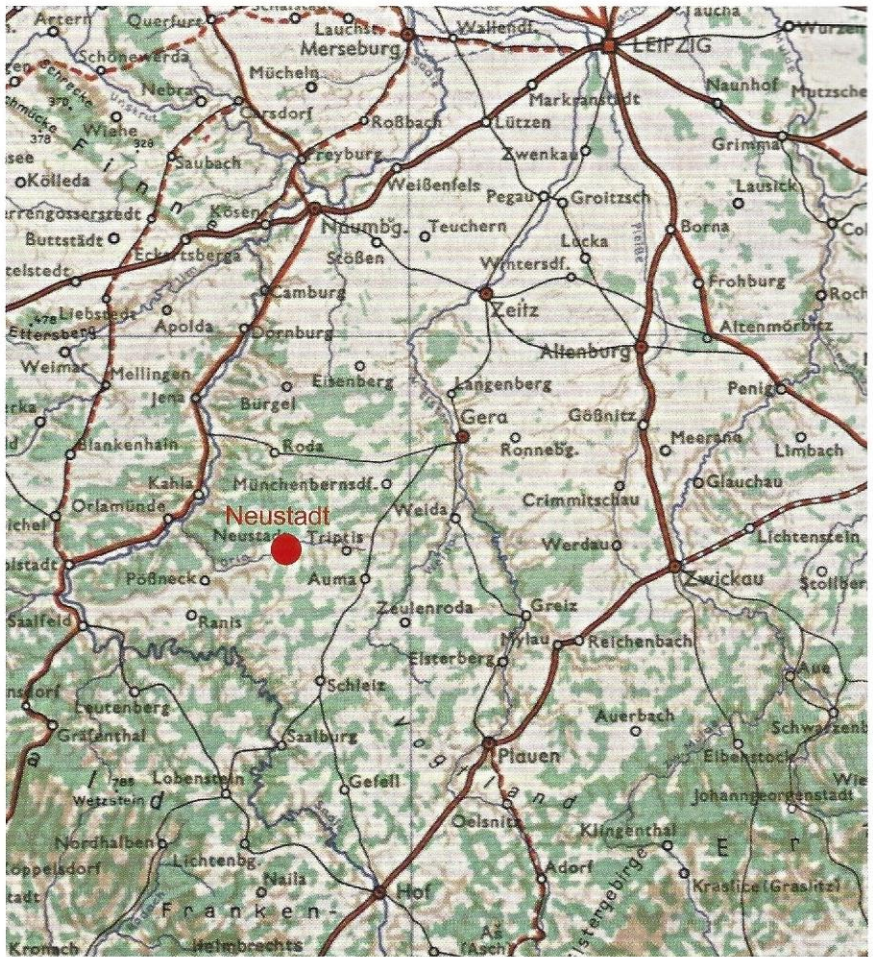


Abb. 2: Ausschnitt aus der Karte der „Heer- und Handelsstraßen um 1500“ aus Schlüter/August 1959 mit Eintragungen des Verfassers

Vereint seien sie über Gera nach Leipzig gelaufen. Auffällig ist, dass bei den Betrachtungen zur Verkehrslage von Neustadt die Rolle von Leipzig geradezu überbetont wird.⁸ Ohne Frage spielte die Messestadt als überregionale Handelsdrehscheibe eine wichtige Rolle für den (Handels)Verkehr, doch beginnt

8 Etwa Blöthner 2012, S. 15–18 oder Pfannenschmidt 2002, S. 94.

dieser immense Bedeutungszuwachs erst zu Anfang des 16. Jahrhunderts.⁹ Zuvor waren Erfurt und Naumburg als Messestandorte ebenfalls wichtige Ziele für den Handelsverkehr.¹⁰

Während die Forschung also mehrheitlich die Verkehrslage Neustadts an der Orla als ungünstig einschätzt, betont sie demgegenüber die Bedeutung von Handwerk und Gewerbe in der Stadt und blickt in diesem Zusammenhang vor allem auf die Tuchmacher und Gerber.¹¹ Darüber hinaus wird häufig auf die Wochen- und Jahrmärkte hingewiesen¹² und gerade für letztere gilt, dass dadurch Kaufleute nach Neustadt gelockt wurden und Neustadt im späten Mittelalter einmal einen wichtigen Anlaufpunkt für Händler, auch aus weit entfernten Regionen des mittelalterlichen Reiches, gebildet haben muss.¹³ So hätten zum Beispiel Händler aus den Seestädten, also von Nord- und Ostsee, aus Magdeburg, Naumburg und Erfurt hier unter anderem Fisch angeboten. Sie sorgten dafür, dass insbesondere der als Fischmarkt eingerichtete Erntemarkt in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts „nächst dem Naumburgischen als ‚der beste und berufendste Fischmarkt in dieser landt art‘“ bezeichnet werden konnte.¹⁴

Im Verlaufe des 16. Jahrhunderts muss sich die Situation jedoch – zumindest kurzzeitig – verändert haben. Immerhin blieben Fernhändler oder deren Mittelsmänner weg oder sie verkauften ihre Waren unter Umgehung des Marktrechtes oft schon in den Städten der Umgebung Neustadts. Das beklagten jedenfalls Rat und Gemeinde von Neustadt im April 1525 in einem Brief an Herzog Johann den Beständigen (1468–1532), der 12 Beschwerdeartikel

9 1507 wurde das 1497 erteilte Messeprivileg um das sogenannte Stapelprivileg durch Kaiser Maximilian I. erweitert. Darin wurde unter anderem festgeschrieben, dass niemand Waren in einem Umkreis von 15 Meilen (112 km) um Leipzig zum Verkauf anbieten oder lagern durfte. Jüngst dazu Denzel 2015.

10 Straube 1997.

11 Huschke 1989, S. 301. Umfassend zum Handwerk und Gewerbe Stopfkuchen 1928, S. 139–152; die Bedeutung des Naumburger Peter- und Paulsmarktes besonders für die Tuchmacher betont Schirmer 2017, S. 63.

12 Autorenkollektiv 2017a, S. 210; ausführlich Stopfkuchen 1928, S. 152–159.

13 Das Marktrecht erhielt Neustadt 1385 von den Markgrafen Friedrich und Wilhelm von Meißen verliehen. Vgl. Autorenkollektiv 2017a, S. 210.

14 Stopfkuchen 1928, S. 155 mit Angabe der Quelle. Unklar bleibt dabei der Umfang dieses Handels, zumal wenn man bedenkt, dass viel Fisch aus den zahlreichen Seen in Neustadts Umgebung bezogen wurde. Zur Fisch- und Teichwirtschaft vgl. Heinze/Umbach/Wejwoda 2017.

enthielt, die im Zuge der Bauernkriegsunruhen aufgesetzt wurden und die auf die Durchsetzung wirtschaftlicher und kirchlicher Interessen zielten.¹⁵ Im selben Brief beschwerten sie sich überdies, dass eine nicht näher bezeichnete Landstraße seit einiger Zeit nicht mehr durch Neustadt verlaufe, und baten den Herzog zugleich, dass er diesen Umstand bitte ändern möge (Art. 2).¹⁶ Demgegenüber weiß die Neustädter Chronik von einem 1587 neu eingerichteten Jahrmarkt, der als Viehmarkt am ersten Sonntag des Advents abgehalten wurde.¹⁷ Das spricht wohl dafür, dass die Bedeutung der Jahrmärkte Neustadts erneut gestiegen war,¹⁸ mithin auch wieder mehr Verkehr nach dem Städtchen an der Orla geflossen sein muss und sich in Neustadt nicht nur Nebenwege kreuzten.

Diese These zu belegen und anschaulich zu untermauern, ist Anliegen des kleinen Bändchens. Es soll also der Versuch unternommen werden, das mittelalterlich-frühneuzeitliche Wegenetz um Neustadt an der Orla zu rekonstruieren. Zuvor dürfen Ausführungen zur Gestalt früher Wegenetze, ihrer Entstehung sowie insbesondere zu ihrer Erforschung freilich nicht fehlen. Zugleich soll unter Verwendung zeitgenössischer Schilderungen der Alltag auf den Straßen in längst vergangenen Zeiten illustriert werden. Dabei bleibt der Blick vordergründig auf die Region gerichtet.

II.

Vormoderne Wegenetze – Entstehung, Ausformung und Beschaffenheit

Die im vorangegangenen Kapitel angesprochenen Karten (Abb. 1–2) erwecken nicht nur den Anschein, dass Neustadt abseits wichtiger Handelswege gelegen hat, sondern sie zeigen auch das gängigen Vorstellungen entsprechende Bild von der Gestalt eines mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Wegenetzes. In der Regel wird es als sehr weitmaschig dargestellt und nur wenige, als wichtig eingestufte Straßenzüge berührten bestimmte Städte. Ein Ver-

15 Rat und Gemeinde zu Neustadt (Orla) an Herzog Johann, 28. April 1525, in: Fuchs 1964, Nr. 1228, S. 139–143, hier S. 141.

16 Ebd., S. 140.

17 Besser/Herrmann 1910, S. 41.

18 Stopfkuchen 1928, S. 157.