

## Via Regia – Eine geschichtsträchtige Altstraße durch die Region Riesa

Peter Griepentrog, Kulturverein Accademia Dantesca Jahnishausen e.V., Vortragsskript  
Stadtmuseum Riesa, 30. 07. 2024

Die Vorschäubilder sind aus Platzgründen nur als Thumbnails verfügbar.

Fotos und Karten ohne Quellenangabe sind von mir erstellt.



Bild 01\_\_Via Regia bei Jahnishausen / Heutige Kalbitzer Straße

Herzlich willkommen zu einer einstündigen Zeitreise, entlang der VIA REGIA!

Mein Name ist Peter Griepentrog. Für einige Jahre war ich Ortschronist für die Riesaer Ortsteile Jahnishausen, Böhlen und Gostewitz. Was ich aus Zeitmangel allerdings wieder eingestellt habe. Seitdem bin ich als Heimatforscher der Ortsgeschichte weiterhin verbunden.



Bild 02\_\_VR im südlichen Riesa [Kartengrundlage OpenStreetMap]

Als Einführung möchte ich kurz berichten, weshalb ich mich mit der VIA REGIA beschäftige.

Als Ortschronist hatte ich mich in die historischen Wegeverbindungen von Jahnishausen eingearbeitet und war dabei auf die „Alte Leipziger Straße“ aufmerksam geworden, die am südlichen Stadtrand von Riesa entlang führt. Damals habe ich mich gefragt, ob sie touristisches Potential für Jahnishausen und auch für Riesa hat. Und war dann sehr erstaunt zu erfahren, dass dieser eher unscheinbare Weg bereits Teil einer transnationalen Kulturroute durch fünf europäische Staaten ist.



Bild 03\_\_ Kulturroute des Europarates [Kartengrundlage HTW-Dresden]

Und zwar zwischen Santiago de Compostela und Kiew, projektiert von dem Kulturhistoriker Dr. Jürgen Fischer aus Erfurt. Er hatte unter dem Namen VIA REGIA die historische Fernhandelsstraße von Frankfurt/M. bis Breslau beidseitig mit ebenfalls bedeutenden Altstraßen zu einer transeuropäischen West-Ost-Achse kombiniert. Sozusagen als ein „Königsweg“ für ein gesamteuropäisches Geschichts- und Kulturverständnis. <https://www.via-regia.org>

2005 ist die VIA REGIA vom Europarat als Kulturroute anerkannt worden.

Was sind Kulturrouten des Europarates? Sie vermitteln Themen, die wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen und sozialen Inhalte europäischer Natur sind. Die bekannteste der gegenwärtig 45 Kulturrouten ist wohl der Jakobsweg. Dieser hat einige Überschneidungen mit der VIA REGIA, ist aber mit ihr nicht identisch. Das führt zu Irritationen. Darauf werde ich später noch genauer eingehen. Weitere bekannte Kulturrouten sind bspw. die „Straße der Romanik“, die „Straße der Megalithkultur“ und die „Mozart-Wege“.

Der Europarat bewirbt die die Kulturrouten nicht und stattet sie auch tourismusmäßig nicht aus. Das versteht sich als Aufgabe der daran interessierten Länder und Gemeinden und setzt vor allem auf die Initiative der Kultureinrichtungen an den jeweiligen Routen.



Bild 04\_\_Erlebnisradweg [Europäisches Kultur-Zentrum Erfurt]

Da noch keine deutschlandweite Ausschilderung der Via Regia existiert, hat Dr. Fischer 2012, um die Kulturroute erfahrbar zu machen, einen Erlebnisradweg durch den VIA REGIA-Korridor anhand von bereits vorhanden regionalen Radwegen zwischen Frankfurt/M. und Krakau zusammengestellt. Eine ausführliche Broschüre dazu kann als PDF heruntergeladen werden: <https://www.via-regia.org/TMBLV/rwgis/Broschuere.20.01.12.pdf>



Bild 05\_\_Begegnungsraum VIA REGIA-Landesverband-Sachsen

Unbenommen der völker- und kulturverbindenden Idee der Kulturroute stellt sich die Frage nach der historischen Faktizität der VIA REGIA.

Der 2003 gegründete Verein "Begegnungsraum VIA REGIA - Landesverband Sachsen" hat das Ziel, die Kulturroute der VIA REGIA in Sachsen bekannter zu machen, sie zu beleben, die Akteure zu vernetzen und die Geschichte der „sächsischen VIA REGIA“ zu erforschen. <https://www.viaregia-sachsen.de>

Im Vorfeld der 3. Sächsischen Landesausstellung, 2011, zur VIA REGIA in Görlitz, war ich beteiligt an Vereinsrecherchen zum historischen Verlauf der „Königlichen Straße“ durch Sachsen.



Bild 06\_\_Übersicht

Damit sind wir bereits mitten im Thema. Doch bevor wir weiter einsteigen - schnell ein kurzer Überblick der nächsten Stunde:

Im 1. Teil werden wir in gebotener Kürze der Frage nachgehen, was der Begriff VIA REGIA bedeutet, in welchem historischen Zeitraum er eine Rolle spielte, wie sich die Straße in Sachsen entwickelt hat und schauen auf die Beziehungen der VIA REGIA zu anderen historischen Straßensystemen.

Im 2. Teil blicken wir auf den damaligen Straßenzustand und die Hauptakteure der Straße, die Fuhrleute und ihre Fuhrwerke.

Im 3. Teil fahren wir anhand einer aktuellen Fotoserie, sozusagen virtuell, die Teilstrecke der VIA REGIA von Oschatz nach Großenhain ab. Das wird der Schwerpunkt des Vortrags sein.



Bild 07\_\_Die historische VR

Beginnen wir also mit Teil 1:

Der Straßenverlauf innerhalb des Ovals zeigt den historisch gesicherten Verlauf der VIA REGIA zwischen Frankfurt/M. und Breslau/Wrocław.

Die öfter zu lesende Behauptung, die VIA REGIA sei bereits seit mehr als 2 Jahrtausenden eine quer durch Europa führende Handelsstraße, vielleicht sogar die bedeutendste, stellt sich für mein Verständnis als moderne Mythos heraus.

Tatsache ist, dass es bereits in der Bronze- und der slawischen Zeit Handelsbeziehungen in großem Umfang gegeben hat. Mit der späteren VIA REGIA identische Straßenzüge lassen sich bisher allerdings nicht nachweisen.

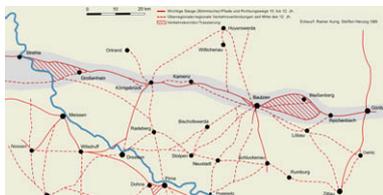


Bild 08\_\_Straßenkorridor ab 1000 [Aurich-Herzog\_\_Nachzeichnung]

Die Karte der sächsischen Altstraßenforscher Rainer Aurig und Steffen Herzog zeigt die Fernstraßen zwischen der Elbe und Görlitz ab der 1. Jahrtausendwende. Der von mir dunkel hinterlegte Verkehrskorridor ist der Bereich, in dem sich die VIA REGIA herausgebildet hat.

Die Straßen um die Jahrtausendwende waren in erster Linie an geografischen Bedingungen orientiert: Der Vermeidung von starken Steigungen und von sumpfigen Talniederungen, besonders wichtig waren sichere Flussübergänge, die zunächst nur mittels Furten möglich waren. Bis zur Festlegung der mittelalterlichen Geleitsstraßen durfte dort gefahren werden, wo es möglich war.

Der sächsische Landeshistoriker Prof. Karlheinz Blaschke sieht den ältesten Hinweis auf die VIA REGIA in einer Urkunde von 983, die den Elbübergang einer mitteleuropäischen Verkehrsachse bei Boritz betrifft: Otto II. schenkt dem Domstift Meißen den Ort Setleboresdorf (Boritz) und den gesamten Elbzoll zwischen Belgern und Meißen.

Eine Handelsstraße in Ost-West-Richtung war also um 1000 vorhanden, aber sie hieß noch nicht VIA REGIA.



Bild 09\_\_Heinrich von Meißen – strata regia [Codex Manesse – wikipedia]

Dazu möchte ich Rainer Aurig zitieren (Aus: „via regia – Eine Verbindung aus der Vergangenheit in die Zukunft“ / Katalog der 3. Sächsischen Landesausstellung, Sandstein Verlag, Dresden, 2011):

*Der Begriff „via regia“ - der Name steht für „Weg“ und „königlich“ – verweist, ebenso wie der in der Neuzeit übliche Name „Hohe Straße“, auf die herausgehobene rechtliche Stellung dieser Verkehrsverbindung, die unter dem Schutz des Königs stand. In den Schriftquellen tritt uns die Bezeichnung das erste Mal 1252 entgegen. Markgraf Heinrich der Erlauchte (1218 –*

1288) garantierte dem Bischof von Meißen bestimmte Rechte in seiner Diözese: „*ceterum stratam regiam et theolonia*“. [...] Mit diesem Namen wird in etwa das Kerngebiet bezeichnet, welches sich aus älteren und jüngeren Teilstücken mit unterschiedlichen lokalen Führungen gerade herausgebildet hatte: der Streckenabschnitt zwischen Erfurt, Naumburg, Leipzig, Großenhain, Kamenz, Bautzen, Görlitz, Lauban, Bunzlau und Liegnitz bis Breslau. [Ende des Zitates]

Der Begriff VIA REGIA steht also für „königliche Straße“; was ursprünglich keine bestimmte Straße meinte sondern eine rechtliche Beschreibung ist. Reichsstraßen die den Namen VIA REGIA trugen, gab es zur Zeit des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, in der eine starke Königsmacht den Straßenschutz auch tatsächlich gewährleisten konnte.

Als Gegenleistung hatte der König die Rechte an den Zoll- und Geleitsgebühren, die er aber nicht selber eintreiben konnte, sondern als Lehen an die jeweiligen Territorialherren vergab.

Durch die Auflösung der königlichen Zentralgewalt war seit dem 14. Jahrhundert der rechtliche Status einer VIA REGIA nicht mehr gegeben. Die Wegerechte gingen an die territorialen Herrscher über. Der Begriff ist aber als Straßename bis heute erhalten geblieben.

In der Zeit der kurfürstlichen Herrschaft in Sachsen wurde die VIA REGIA offiziell als Hohe Straße bezeichnet. Auch dieser Begriff steht nicht für eine einzelne Straße sondern für den Status einer privilegierten Fernhandelsstraße.

Während es im hohen Mittelalter den Fuhrleuten noch freigestellt war, dort zu fahren, wo sie günstige Bedingungen fanden, vereinbarten die Könige von Böhmen und die sächsischen Herrscher ab ca. 1400 ein Geleitssystem, das bei hohen Straßengebühren und hoher Strafan drohung den Fernhandel mit dem Osten auf die VIA REGIA zwischen Leipzig und Liegnitz zwang. Das wurde mit Abstrichen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts beibehalten.



Bild 10\_\_VR-Sachsen-gesamt [Kartengrundlage: HTW-Dresden]

Bevor wir uns weiter mit dem Geleit beschäftigen, zunächst ein Blick auf die Streckenentwicklung der sächsischen VIA REGIA. Denn, wenn wir über die Gestalt der VIA REGIA sprechen, ist ja immer die entscheidende Frage: welchen Zeitpunkt meinen wir?

Die sächsische Gesamtkarte zeigt deshalb keine einzelne Linie sondern ein Netz aller Verbindungen, die zu verschiedenen Zeiten, teilweise auch nebeneinander, in Gebrauch waren.



Bild 11\_\_Hohes Mittelalter

Um das zu veranschaulichen habe ich zwei Skizzen der Hauptphasen der Straßenentwicklung gezeichnet. Hier als schwarze Linie der Verlauf im Hohen Mittelalter.

Die eingezeichneten Städte sind erst im 11. Jh. im Zuge des Landesausbaus an wichtigen Furten entstanden. Wie Prof. Blaschke so treffend sagte: „*Am Anfang war die Straße*“.

Zu dieser Zeit verlief in unserer Region die Hauptroute der VIA REGIA über Strehla.

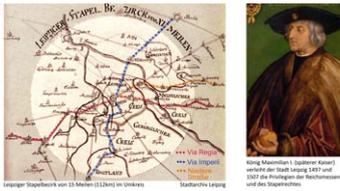


Bild 12\_\_ Stapelrecht u. Straßenkreuz [ Nachzeichnung / wikipedia]

Bevor wir zur zweiten Skizze weitergehen muss ich eines der wichtigsten Kapitel in der Geschichte der VIA REGIA einschieben: die Entwicklung Leipzigs zum deutschen Handelszentrum, begünstigt durch die Kreuzung mehrerer Reichsstraßen. Die Via Imperii, hier blau eingezeichnet, führte als Nord-Südachse von Venedig bis an die Ostsee und kreuzte in Leipzig die Ost-West-Achse der VIA REGIA.

Besonders förderlich war die Verleihung der Stapelrechte und der Reichsmessen um 1500 durch den König und späteren Kaiser Maimillian I.

Leipziger Stapelrecht bedeutete: Innerhalb des gesamten Umkreises von 15 Meilen Radius, das sind ca. 115 km, galt: Alle Handelsartikel mit Ausnahme von Holz, Bausteinen und Feldfrüchten mussten nach Leipzig gebracht und dort mindestens 3 Tage angeboten, d.h. gestapelt werden!

Die Fernstraßen, die Leipzig tangierten, wurden zu Stapelstraßen erklärt, alle anderen zu verbotenen Schleichwegen (Schleifwegen)!

Die Stapelstraßen waren gleichzeitig Geleitsstraßen.

„Bewaffnetes oder lebendes Geleit“ war zur Zeit des sogenannten „Raubrittertums“ entstanden. Auch Straßenraub durch gemeine Strauchdiebe war nicht selten. Auf den unsicheren Straßen wurden deshalb bewaffnete Begleitritter zum Schutz der Handelszüge eingesetzt.

Das Geleitsrecht war Privileg der Landesherren und sehr einträglich. Auch die Städte bereicherten sich am Durchgangsverkehr mit Torzöllen oder Pflastergeld.

Nach dem Ende der Unsicherheit auf den Straßen, durch die Einführung der Gerichtsbarkeit im Landstraßenverkehr, 1506, war das bewaffnete Geleit unnötig geworden.

Es wurde durch Geleitsschein, das sogenannte „Tote Geleit“ ersetzt: sinngemäß eine Versicherung gegen Schadensfälle.

Sehr bald waren die Geleitsgelder so hoch geworden, dass sie den Handel mehr behinderten als unterstützten. Die Geleitsstraßen zu umfahren war risikoreich – es drohten hohe Strafen. Bspw. um 1700 in Sachsen: 10 Taler für jedes Pferd, bei Wiederholung Beschlagnahme des Fuhrwerks mit Pferden und Waren.



Bild 13\_\_ Spätes Mittelalter – frühe Neuzeit

Hier die zweite Skizze: Spätes Mittelalter bis frühe Neuzeit.

An Veränderungen fällt besonders die Umleitung über Eilenburg oder Grimma ins Auge. Das lag einerseits an den Steinbrücken, die es in Wurzen bis 1830 nicht gab. Andererseits

auch daran, dass Zolleinnahmen an der Straße in die Kasse der sächsischen Fürsten fließen sollten, statt in die Taschen des Wurzener Territorialherrn, dem Bischof von Meißen.

Weiter fällt auf, dass die Elbequerung von Strehla nach Boritz/Merschwitz verlegt worden war, weil die Stadt Oschatz im Einvernehmen mit den sächsischen Herrschern den Fernverkehr erfolgreich an sich gezogen hatte.

Stapel- und Geleitsrechte wurden erst 1834 durch den deutschen Zollverein endgültig aufgehoben.

Spätestens mit der Fertigstellung der Bahnlinie Leipzig - Breslau endete 1876 der Fernhandel auf der sächsischen VIA REGIA.



Bild 14\_\_Alte Salzstraße b. Streumen [SLUB/dt. Fotothek – Public Domain]

Als letzter Punkt des 1. Teils ein Blick auf die Überschneidungen der Via Regia mit anderen Straßensystemen.

Beginnen wir mit den „Alten Salzstraßen“. Hier ein Foto der von Strehla kommenden alten Salzstraße bei Streumen.



Bild 15\_\_ VIA REGIA und Alte Salzstraßen

Die alten Salzstraßen kommen in diesem Teil Deutschlands aus Halle (links hinter dem Bildrand) und bestanden schon in der slawischen Zeit. Hier blaugrau hervorgehoben. Von Eilenburg über Strehla bis Zeithain teilen sich beide Straßentypen dieselbe Trasse! In Eilenburg zweigt eine Salzstraße in Richtung Prag ab.

(Es sind hier nicht alle Salzstraßen aus Halle berücksichtigt.)



Bild 16\_\_ VIA REGIA und Poststraßen

Weiter geht's mit den Poststraßen, übernommen aus Adam Friedrich Zürners „Neuen Chur Sächsischen Post Charte“ von 1718.

Der Fernhandel und die Postrouuten nutzten in vielen Fällen dieselbe Straße.

Die Strecke Seerhausen- Großenhain wurde erst später als Poststraße genutzt.

In unserer Region ist oft die Rede von der Alten Poststraße, die oft mit der VIA REGIA verwechselt wird. Um das genauer zu zeigen, zoomen wir in die Karte.



Bild 17\_\_ Teilverlegung der Poststraße zw. Wurzen u. Meissen

Die Poststraße Leipzig – Dresden wurde 1726 durch August den Starken teilverlegt, da das Königshaus in Wernsdorf einen „Jagdpalast“ errichtet hatte, und dort über längere Zeit im Jahr auch residierte. Der neue Straßenverlauf zweigte in Wurzen von der bisherigen Trasse ab um in Klappendorf wieder auf sie zu treffen.

Das betraf bald danach auch den Fernhandel, der über Wernsdorf und Stauchitz geleitet wurde, sehr zum wirtschaftlichen Nachteil der Stadt Oschatz, die alle möglichen Anstrengungen unternahm den alten Zustand wiederherzustellen, was erst 1816 gelang.



Bild 18\_\_Jakobswege und VIA REGIA [CC BY-SA 3.0 Manfred Zentgraf]

Ebenfalls oft verwechselt wird die VIA REGIA mit dem Jakobsweg. Wie auf dem Kartenausschnitt gut zu sehen ist, handelt es sich nicht um einen linearen Weg, sondern ein europäisches Wegenetz.

Gepilgert wurde im Mittelalter bevorzugt an den großen Handelsstraßen um schnell und sicher vorwärts zu kommen. Also auch an der VIA REGIA: Sie ist rechts oben hell hervorgehoben.



Bild 19\_\_VIA REGIA und Ökumenischer Pilgerweg

Hier violett eingezeichnet: der Ökumenische Pilgerweg, der seit 2003 als Teil des Jakobsweges von Görlitz bis nach Vacha in Thüringen reicht. Sein Verlauf orientiert sich an der hochmittelalterlichen VIA REGIA über Strehla, Wurzen und Merseburg. Das unbeschwertere pilgern in schöner Landschaft verläuft vielfach über Parallelwege zur historischen Straße.

Der Verlauf über Strehla macht auch deshalb sinnvoll, weil hier eine Elbfähre besteht.

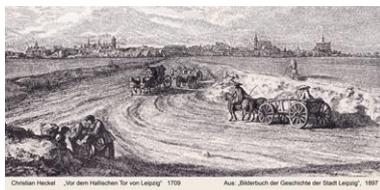


Bild 20\_\_ Straße vor Leipzig, 1709 [Ch. Heckel Archiv der ADJ e.V.]

Hiermit sind wir im 2. Teil angelangt: Der Zustand der Straße und wer auf ihr unterwegs war.

Den Luxus von gepflasterten Straßen gab es nur in den Innenstädten und auf kurzen Strecken davor, den sogenannten „Steinwegen“. In Oschatz z.B. vor dem Strehlaer Tor.

Das Bild zeigt die Straße von Halle nach Leipzig, um 1709, als unbefestigte, aber eher gute Straße. Wenn die Radschienen zu tief ausgefahren waren, wurden die Vertiefungen glattgezogen und die überschüssige Erde an den Seiten aufgeschüttet. Dadurch vertiefte sich naturgemäß allmählich die Fahrbahn.

Hinderlich für den Verkehr waren sandige oder morastige Strecken und besonders die ins Gelände eingetieften Hohlwege, da man sich in ihnen meist nicht ausweichen konnte.

Die mögliche Tagesfahrstrecke auf unbefestigten Straßen lag zwischen 25 bis 35 Kilometer. Die Straßenbreite für Handels- und Heerstraßen hatte sich seit dem Mittelalter allmählich erhöht. Im Sachsenspiegel ist um 1220 die Mindestbreite mit 4,80 Meter angegeben.

Kontrolliert wurde gegebenenfalls mit einer mittig über den Sattel gelegten Turnierlanze, die seitlich nichts berühren durfte.

Um 1550 wurde für Reichsstraßen eine Breite von 9 Metern gefordert. Weniger für den Handel als für die zunehmend aufwendiger werdenden Heeresbewegungen. Auf die militärischen Nutzung der Straße kann ich heute aus Zeitgründen nicht eingehen. Nur soviel, dass die sächsische VIA REGIA als Heerstraße 1813 letztmalig von Napoleon genutzt wurde.



Bild 21\_Fuhrleute [Weigel 1798 Dt. Fotothek gemeinfrei] [Foto: wikipedia]

Die Fuhrleute der Vergangenheit müssen der gängigen Meinung entgegen neben ihren praktischen Fähigkeiten ein relativ hohes Maß an Bildung besessen haben, da bspw. Lesen und Rechnen für die Orientierung in verschiedenen Landessprachen unabdingbar war.

Der Umgang mit Pferden verlangte Einfühlung. Der Fuhrmann konnte seine Pferde ja nicht beliebig wechseln (so wie bei der Post), sondern war auf sie für die gesamte Fahrt angewiesen.

Das Foto rechts lässt ahnen, dass ein damaliges Fuhrmannsleben anstrengend und abenteuerlich war.



Bild 22\_\_gefangener Raubritter [K.Weigand / Die Gartenlaube / wikipedia]

Bei der Recherche zum Thema Raubritter bin ich auf einen mir bisher unbekanntem Begriff gestoßen: Grundruhr. Er steht für das mittelalterliche Recht der Grundherren, sich alles anzueignen, was auf den Handelsstraßen in ihrem Gebiet „den Boden berührte“. Wenn eine Wagenachse brach, ein Tier stürzte oder etwas von der Transportfläche fiel, so gehörte ihnen die gesamte Fracht. Das war natürlich nur mit Gewalt umzusetzen.

1375 wurde dieses Recht außer Kraft gesetzt, stellenweise aber noch bis 1687 angewendet.

Vom 14. bis ins 15. Jahrhundert verschlechterten sich rapide die Lebensbedingungen des niederen Adels. Zuvor hatte er teilweise von der Zollerhebung gelebt, deren Höhe beliebig festgesetzt und in vielen Fällen mit Gewalt eintrieben wurde.

Die Burgen, von denen aus Sicht der aufstrebenden Handelsstädte ungerechtfertigt und gewalttätig Zölle eingetrieben wurden, wurden als Raubburgen erklärt und im Einvernehmen mit der Landesherrschaft zerstört, bspw. durch den Oberlausitzer 6-Städtebund.



Bild 23\_\_Fuhrmannszug [Stadtmuseum Riesa]

Dieses wunderbare Bild aus der Mitte des 19. Jahrhunderts gehört zum Fundus des Riesaer Stadtmuseums. Wir sehen einen 5-spännigen Fuhrmannszug. Die Zeit der VIA REGIA ist um 1850 zwar bereits vorbei, aber die Fuhrwerke haben sich damals nicht so schnell verändert, wie heute unsere Automodelle.

Der Fuhrmann trägt einen traditionellen blauen Kittel, wie auch die Wagen der Zeit meist blau gestrichen waren. Die Pferde sind mit großen Messingschnallen schön herausgeputzt.



Bild 24\_\_Detail Bremsen

Es lohnt einen genaueren Blick auf die liebevoll gemalten Details: hier die Bremstechnik. In den Feldern 1 und 3 sehen wir Klotzbremsen, in Feld 2 eine Feststellbremse. Die Bremsen wurden mit den Kurbeln in Feld 4 fixiert.



Bild 25\_\_Detail Hemmschuh

Bei starkem Gefälle wurde bei einem der Räder ein eiserner Hemmschuh untergelegt, so dass das rutschende Rad den Wagen verlangsamte. In früheren Zeiten wurde das zu hemmende Rad einfach mit einer Kette am Wagenunterbau fixiert.



Bild 26\_\_Detail „Schiff“ und Laterne

Das unter dem Wagenboden baumelnde „Schiff“ für die ständig gebrauchten Utensilien war sozusagen das damalige „Handschuhfach“. Darüber hing griffbereit die Handlaterne.



Bild 27\_\_VIA REGIA-Karte, J.F. Schwartz, 1732 [Archiv der ADJ e.V.]

Damit sind wir im 3. Teil angelangt – Bilder einer Fahrradtour von Oschatz nach Großenhain.

Die VIA REGIA-Karte aus einer juristischen Dissertation von Johann Friedrich Schwartz zu Fragen des Geleits- und Stapelrechts, von 1711, zeigt tatsächlich jedes noch so kleine sächsische Dorf, das an der rot markierten Straße liegt.



Bild 28\_\_1732\_Ausschnitt\_Oschatz-Großenhain

Der Ausschnitt zeigt die Strecke, die wir nun abfahren werden: Die Ortsnamen haben sich in 300 Jahre etwas verändert, lassen sich aber noch gut zuordnen:

Von *O-Schatz* fahren wir über *Lannewitz*, *Sehrhausen*, *Pöhlen*, *Gastewitz*, *Heide*, *Oberporitz*, *Mörshitz* und *Goltsche* nach *Hayn*.



Bild 29\_\_Aktuelle Karte [Kartengrundlage: OpenStreetMap]

Hier eine aktuelle Karte derselben Strecke. Hervorgehoben sind die historischen Via REGIA-Trassen. Rötlich die Strecke, die wir nun genauer ansehen werden.



Bild 30\_\_Oschatz\_Straßen [ auf OSM-Grundlage]

Auf der Karte habe ich die Altstadt von Oschatz dunkel getönt. Zu sehen sind die im Stadtmauerring liegenden vier Stadttore und die dorthin führenden Fernstraßen. Von Westen kommen zwei Routen der VIA REGIA aus Leipzig. Diejenige über Grimma führt durch das Altoschatztor. Die Straße von Wurzen oder Eilenburg geht durch das Brüdertor.

Für den Verlauf der mittelalterlichen Straße aus Großenhain und Dresden in die Stadt gibt es gegenwärtig mehrere Hypothesen. Nicht unwahrscheinlich ist ein ursprünglicher Weg durch das Strehlaer Tor. Seit der frühen Neuzeit führte die VIA REGIA aber auf jeden Fall durch das Hospitaltor, das dann später auch Dresdner Tor genannt wurde.



Bild 31\_\_Oschatzer Altmarkt [Wenn nicht anders vermerkt, alle nun folgenden Fotos: P.G.]

Es ist naheliegend, unsere Tour auf dem **Oschatzer Altmarkt** zu starten, da seine **Entstehung um 1200 die „wirtschaftliche Wiege“** von Oschatz genannt werden kann. Mit dem zunehmenden Handelsverkehr wurde der Markt Stapelplatz mit einigen daran liegenden Gasthöfen.



Bild 32\_\_Vogtshaus

So alt wie der Altmarkt ist auch das Vogts- oder Tuchmacherhaus von 1200, dem Eingang der Aegidienkirche gegenüber gelegen. Es hat den Stadtbrand von 1824 überstanden und ist einer der ältesten Profanbauten in Mittelsachsen. Bei Kulturveranstaltungen kann es auch von innen erlebt werden.



Bild 33\_\_Neumarkt

Einige Meter weiter sind wir auf den Neumarkt. Das nach dem Stadtbrand von 1824 neu erbaute Rathaus durch Gottfried Semper und die hinter dem Rathaus liegende St. Aegidienkirche wird den meisten von Ihnen ja bereits gut bekannt sein.

Nicht bewiesen, aber sehr wahrscheinlich, steht das Rathaus auf den Grundmauern der Oschatzer Burg, in deren Schatten die Oschatzer Märkte entstanden sind.



Bild 34\_\_Hospitalstrasse

Wir rollen nun die Hospitalstraße zum ehemaligen Stadttor hinunter. Unten angekommen sehen wir uns noch einmal um. Das Torgebäude lag hinter der Döllnitzbrücke im Vordergrund. Es hieß Hospitaltor, weil in unmittelbarer Nähe das außerhalb der Stadt gelegene Hospital stand.

Ganz vorn die Gleise des „Wilden Robert“



Bild 35\_\_Dresdner Straße, ca.1920 [Brück & Sohn, Archiv der ADJ e.V.]

An der St.Georgen-Friedhofskirche vorbei steigt nach einer Kurve die Dresdner Straße auf den Dreikreuzberg. Das Huhn vorne im Bild hätte beim heutigen Verkehr wohl wenig Überlebenschancen.



Bild 36\_\_Gasthof Schweizerhaus

Von fast oben ein letzter Blick zurück. In der Ferne grüßt noch einmal das Wahrzeichen der Stadt, St. Aegidien.

Auf dem Grundstück des späteren Gasthofes Schweizerhaus, rechts im Bild, haben 300 Jahre lang, bis 1877, drei große Holz-Kreuze zur christlichen Erbauung der Reisenden gestanden.

Der Radweg macht das radeln an der B6 erträglich und wird uns bis Lonnewitz begleiten.

Der historische Verlauf der VIA REGIA entspricht bis Seerhausen überwiegend der heutigen Bundesstraße 6 und ist zum Radfahren ab Lonnewitz eigentlich nicht geeignet. Alternative Strecken über die seitwärts liegenden Dörfer sind möglich. Ich habe sie abgefahren und davon auch Fotos gemacht, werde sie aber aus Zeitgründen heute nicht zeigen.



Bild 37\_\_ Lonnewitz

Und schon sind wir in Lonnewitz. Im Bereich der abbiegenden Straße nach Mügeln endet der Radweg. Von Lonnewitz bis zum Abzweig nach Ganzig ist es daher leider unvermeidbar direkt auf der B6 zu fahren.

Vom Dorf sieht man nur etwas, wenn man nach rechts einbiegt.



Bild 38\_\_ Lonnewitz - Dorf

Es war im Interesse der Dorfbewohner und auch der Fuhrleute durchaus so gewollt, dass die alten Handelsstraßen möglichst nicht durch die Dörfer führten, sondern in der Nähe daran vorbei.

Lonnewitz ist großflächig angelegt, zwischen den Höfen ist viel Raum. Die Kirche liegt mitten im Dorf und ist dennoch im Grünen.



Bild 39\_\_ Blauer Berg – Abzweig nach/ von Ganzig

Nachdem wir von Lonnewitz bis über den im Talgrund fließenden Sandbach gerollt sind, geht es steil den „Blauen Berg“ hinauf. Die Steigung beträgt satte 7%!

Es gibt viele Stimmen, die vermuten, dass wegen der Steigung die Straße früher nordöstlich um den Berg herum geführt habe, was sich bisher aber nicht nachweisen ließ.

Links biegt die Straße nach Ganzig ab. Sie bietet sich an, wenn man die B6 bis Seerhausen umgehen will.



Bild 40\_\_ Freie Fahrt / Randspur

Nach der überstandenen Steigung senkt sich die Straße wieder sanft.

Das aufgehobene Überholverbot sorgt für freie Fahrt der PKWs. Als Radfahrer ist man dagegen auf die ca. 30 cm breite Randspur angewiesen, die immerhin bis Seerhausen durchgehend vorhanden ist.



Bild 41\_\_Abzweig Mautitz – „Die Klage“ [Zürner-Karte: Archiv der ADJ e.V.]

Bald darauf kommen wir zum Abzweig Mautitz. Das gibt noch einmal eine Chance, parallel zu Bundesstraße weiterzufahren.

Eingeblendet ist ein Kartenausschnitt von Adam Friedrich Zürner, von 1711. Unser Standort ist rot markiert. Daneben steht: „Die Klage“ und ein großes M. Das M bedeutet einen stark morastigen Straßenzustand. Der scheint so dramatisch gewesen zu sein, dass dieser Abschnitt häufige Klagen ausgelöst hat.



Bild 42\_\_Königl. Sächsischer Stationsstein

Am Ortseingang von Seerhausen treffen wir auf einen königlich-sächsischen-Stations-Meilenstein. Hier zweigte die Chaussee nach Riesa ab und hinter dem Ort trennten sich die Meißner/Dresdner Poststraße und die Hohe Straße nach Großenhain.

Eine sächsische Meile beträgt 7,5 km. Großenhain ist also von hier noch knapp 25 km entfernt.



Bild 43\_\_Seerhausen um 1770 [Nachzeichnung nach Julius Möckel]

Der Plan von 1770 zeigt, wie sich der Verlauf der Straße dem Grundbesitz des Seerhausener Rittergutes angepasst hat. Die Chaussee nach Riesa gab es damals noch nicht.

Inzwischen gibt es glücklicherweise eine Ortsumgehung durch die Jahnaaue, damit nicht der gesamte Verkehr durch den Ort muß.



Bild 44\_\_Gasthof Seerhausen [2010]

Wir verlassen also die B6. Direkt hinter der Spitzkehre der Ortseinfahrt liegt der alte Gasthof, der lange Zeit auch Poststation gewesen ist. Leider ist er, wie so viele Gasthöfe, schon länger geschlossen.



Bild 45\_\_Infotafel Seerhausen und Kapelle

Auf der anderen Straßenseite steht die 1. von 6 Infotafeln, zur Geschichte der VIA REGIA und zur jeweiligen Ortsgeschichte. Ab hier ist die VIA REGIA bis an die Elbe seit gut zwei Jahren ausgeschildert. Man braucht nur den Richtungszeichen mit dem roten Pfeil folgen.



Bild 46\_\_Park Seerhausen

Es lohnt ein kleiner Abstecher in den Schlosspark Seerhausen. Die Wasserburg aus dem 12. Jh., bzw. das spätere Schloss Seerhausen, war Wohnsitz von Thomas Freiherr von Fritsch, der sich beim Friedensschluss nach dem 7jährigen Krieg und dem anschließendem Wiederaufbau verdient gemacht hat. Das Schloss ist tragischerweise 1949 aus ideologischen Gründen zerstört worden. Ein grabsteinähnliches Denkmal erinnert daran.



Bild 47\_\_Dorfstraße

Weiter geht's um die Kurve der Dorfstraße. Meistens ist angenehm wenig Verkehr.



Bild 48\_\_ Damm der Dorfstraße

Das Haus rechts ist nicht im Boden versunken, sondern der Straßendamm ist mehrfach erhöht worden, da die Straße hier durch das Überschwemmungsgebiet der Jahna führt.



Bild 49\_\_ Meißner Str.

Hier teilte sich bis zum Bau der Ortsumgebung die Poststraße nach Dresden und die VIA REGIA nach Großenhain. Wir biegen nach links ab.



Bild 50\_\_B6-Querung

Am Ortsausgang von Seerhausen kreuzen wir die B6, falls wir es schaffen eine Lücke im fast pausenlosen Verkehr zu finden. Danach sind wir auf einer Straße, die für den Motorverkehr gesperrt ist.



Bild 51\_\_Auenwald und NSG

Eine Weile fahren wir am Naturschutzgebiet Jahnaauwälder entlang.



Bild 52\_\_Jahnishausen 1

Und schon kommt Jahnishausen in Sicht.



Bild 53\_\_ Jahnishausen 2 - Ortseingang

Hier sind wir am Stadtrand von Riesa. Die VIA REGIA führt geradeaus als Schotterweg weiter. Wir fahren aber zuvor kurz nach Jahnishausen hinein.



Bild 54\_\_ Jahnishausen 3 - Schlosskirche

Mitten in Jahnishausen liegt die hübsche Schlosskirche. Inzwischen überregional bekannt für die qualitativ hochwertigen Kulturangebote. <https://schlosskirche-jahnishausen.de>

Am 14. September diesen Jahres findet hier der 4. Regionale VIA REGIA-Tag statt. Achten Sie bei Interesse auf die Tagespresse.



Bild 55\_\_Jahnishausen von der Hohen Straße aus gesehen

[ Gemälde verschollen ]

Zurück auf der VIA REGIA. Kurz vor Böhlen war früher ein freier Blick auf Jahnishausen möglich, den dieses Gemälde von ca. 1830 eingefangen hat. Die Baumreihe rechts im Bild ist keine Allee sondern eine Trift zum Treiben von Schafen.

Wie man sieht war der Zustand der Straße damals ähnlich wie heute.



Bild 56\_\_Ortseingang Böhlen

In Böhlen steht auf einer dreieckigen Verkehrsinsel eine historische Wegesäule von ca. 1820. Sie weist auf ein altes und wichtiges Wegekreuz hin: Großenhain - Oschatz und Strehla – Lommatzsch.

Ab hier bekommen wir wieder kurzfristig etwas Asphalt unter die Räder.



Bild 57\_Bahndamm (1880)

Direkt hinter Böhlen liegt der Bahndamm der stillgelegten Strecke Riesa Nossen. Es gibt gegenwärtig Bestrebungen, mit Teilerfolgen, die Linie für den Güterverkehr wieder zu aktivieren.

Durch die Brücke sehen wir bereits die ersten Häuser von Gostewitz.



Bild 58\_Scheune vom WohnKulturGut

Am Scheunentor des Gostewitzer Wohn-Kultur-Gutes prangt das blaue, internationale VIA REGIA-Symbol, darüber Plakate mit Kulturangeboten. Unterhalb der Dachtraufe sind schöne gusseiserne Lüftungsfenster zu entdecken.



Bild 59\_Pahrenzer Straße

Direkt hinter der Scheune führt die VIA REGIA im rechten Winkel den Hang hinunter zur Keppritzbrücke. Wer hier nicht aufpasst landet in Prausitz.



Bild 60 \_Lutherlinde und Abzweig nach Heyda

Links die ehrwürdige Lutherlinde neben dem Schotterweg nach Heyda. Sie beginnt nach sturmbedingten Verlusten ihre Form wiederzufinden.



Bild 61\_ Biegung Schotterweg

Eine Zeitlang ist die Fahrbahn sehr abenteuerlich. So ähnlich wird die Straße in der Vergangenheit auch ausgesehen haben, nur breiter.



Bild 62\_ Grenze Riesa-Hirschstein / > Prausitz-Mergendorf

Hier erreichen wir die Grenze zwischen Riesa und Hirschstein und bekommen wieder Asphalt unter die Räder. Links geht es über den Hügel nach Mergendorf, rechts durch das Tal der Keppritz nach Prausitz.



Bild 63\_\_Steigung nach Heyda

Nach einer längeren, aber sanften Steigung nähern wir uns Heyda.



Bild 64\_\_Hof mit Kumbthalle

Heyda hat viele schöne alte Höfe, einige davon mit Kumbthallen ( zur Aufbewahrung der Pferde- und Ochsengeschirre).



Bild 65\_ Kreuzung Heyda / Gasthof und Kirche

Im Zentrum liegen die Kirche und der, leider auch leerstehende alte Gasthof, an dem wir links vorbeifahren.



Bild 66\_\_Abzweig Boritz-Neuhirschstein

Ein ganzes Stück hinter Heyda biegt die Hauptstraße rechts nach Bahra ab. Wir folgen den roten Pfeilen geradeaus ....



Bild 67\_\_Gefälle nach Neu-Boritz

... und ws geht steil bergab. Im Hintergrund sieht man bereits Leckwitz auf der anderen Elbseite.



Bild 68\_\_Kreuzung Neu-Boritz

In Neu-Boritz kreuzen wir die Straße von Riesa nach Neuhirschstein.

Neu-Boritz ist entstanden, da wegen häufiger Überschwemmungen allmählich fast alle Höfe aus Alt-Boritz in eine höhere Lage verlegt wurden.



Bild 69\_\_Anleger „Panzerstraße“

Wenn wir der Straße weiter folgen, endet diese auf einem Betonanleger an der Elbe. Hier sind wir im Bereich der ehemaligen Elbefurt. Dazu gleich mehr.



Bild 70\_\_ehmalige Furt und Fähre [Karte 1850. Nachzeichnung ]

In diesem Elbebereich gab es vor der Schiffbarmachung die, neben Strehla, bedeutendste mittelalterliche Elbe-Furt für den Ost-West-Handel. Sie müssen sich vorstellen, dass die Elbe hier früher durch Sandbänke sehr viel breiter und viel flacher war.

Der Verlauf der VIA REGIA ist orange hervorgehoben, die Punkte zeigen den wahrscheinlichen Verlauf der alten Furt.

Im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit führte die Straße über eine Fähre nach Merschwitz, das wegen seiner hochwassergeschützten Lage eine bessere Position für einen Fähr-ort hatte als Boritz. Der hellgrüne Bereich wird häufig überflutet.



Bild 71\_\_Fährweg / Kreise: Neuhirschst. und ehem. Fährhaus

Wir fahren ein kurzes Stück zurück und wir biegen nach Süden ab auf den alten Fährweg, über den auch der Elberadweg führt. Deshalb beginnt hier die VIA REGIA Ausschilderung in Richtung Seerhausen.

Links sieht man den Giebel des ehemaligen Fährhauses (und späteren Gasthauses), daneben die Turmspitze von Schloss Neuhirschstein.



Bild 72\_\_Ende Fährweg

Unterhalb des alten Fährhauses endet gegenwärtig die VIA REGIA, denn der Fährbetrieb wurde vor gut 50 Jahren eingestellt.

Das stellt für die Neuentwicklung der VIA REGIA ein echtes Problem dar!

Um der Straße weiter zu folgen, investieren wir einen 40-Minuten-Umweg über die Fähre von Niederlommatzsch und Diesbar-Seußlitz (ohne Fotos).



Bild 73\_\_Fähranleger Merschwitz [Foto: Möbius SLUB Creative Commons]

Weiter geht es nun auf der anderen Elbseite.

Das Foto zeigt den Merschwitzer Fähranleger um 1936.

Die Fähre war eine der ältesten und die wichtigste in der Mark Meißen. 1704 ging sie vom Stift Meißen in kursächsischen Staatsbesitz und wurde verpachtet. Damals hatte der Fährbetrieb 6 Mitarbeiter.



Bild 74\_\_ehem. königliches Fährhaus

Das untere Gebäude ist das ehemalige königliche Fährhaus. Der wuchtige Pfeiler links neben dem Eingang ist der Gefährdung des Hauses bei Hochwasser mit Eisgang geschuldet.



Bild 75\_\_„Bergschmiede“

Am Ende der ansteigenden Fährstraße steht die alte Bergschmiede. Hier boten Schmieid und Wagner den Fuhrleuten die oft benötigten Hilfeleistungen.

Hier biegen wir nach links ab.



Bild 76\_\_Herrenhaus und Kirche

Nicht direkt am Weg liegen das Herrenhaus Merschwitz und die sehenswerte Kirche, was jedoch einen Abstecher lohnt.



Bild 77 \_\_Abzweig Hohe Straße

Zurück auf der Straße halten wir an der Kreuzung, von der es links zur ehemaligen Elbefurt hinuntergeht und rechts die VIA REGIA/Hohe Straße in Richtung Großenhain abbiegt.

Ein kleiner Platz am Anfang der 1994 wiedereröffneten Hohen Straße lädt mit Bänken, einer Infotafel und einem Gedenkstein zum Verweilen ein.



Bild 78 \_\_Gedenkstein Hohe Straße

In die Säule eingraviert ist die von Polen kommende Hohe Straße über Breslau, Kamenz, und Großenhain. Bei Merschwitz überquert sie die Elbe in Richtung Oschatz, um dann – Überraschung! -- nach Nürnberg zu führen.



Bild 79\_\_Infotafel Hohe Straße nach Skassa

Auf der anderen Seite der Straße steht eine Übersichtskarte, die den Verlauf der Hohen Straße zwischen Merschwitz und Skassa zeigt. Die farbliche Hervorhebung ist von mir.

Das ist die nächste Überraschung! Wieso über Skassa? Die entsprechende Literatur sagt mehrheitlich aus, dass die Hohe Straße über Goltzscha und Zscheschen führt.

Aufklärung gibt ein Text des Heimatforschers Fritz Bielig von 1922.

Ueber die Geschichte der hohen Straße und des Elbüberganges bei Boritz-Merschwitz In: „Aus der Heimat“, Beilage zum Großenhainer Tageblatt, 1922

[http://vrs-qs.de/Abschnitte/16/16.3\\_Lite/1922\\_Bielig\\_Boritz-Merschwitz.htm](http://vrs-qs.de/Abschnitte/16/16.3_Lite/1922_Bielig_Boritz-Merschwitz.htm)

Er beschreibt, dass beim Bau der Dresden-Leipziger-Eisenbahn die Hohe Straße gleich dreimal zerschnitten wurde.

Ich muß zugeben, das anfangs überhaupt nicht begriffen zu haben.

Zum Glück stehen die äußerst präzisen „Sächsischen Meilenblätter“ vom Beginn des 19. Jh. in der Deutschen Fotothek als hochauflösende Online Ressource zur Verfügung.

Leider kann ich Ihnen hier nur die Nachzeichnung eines Ausschnitts präsentieren.

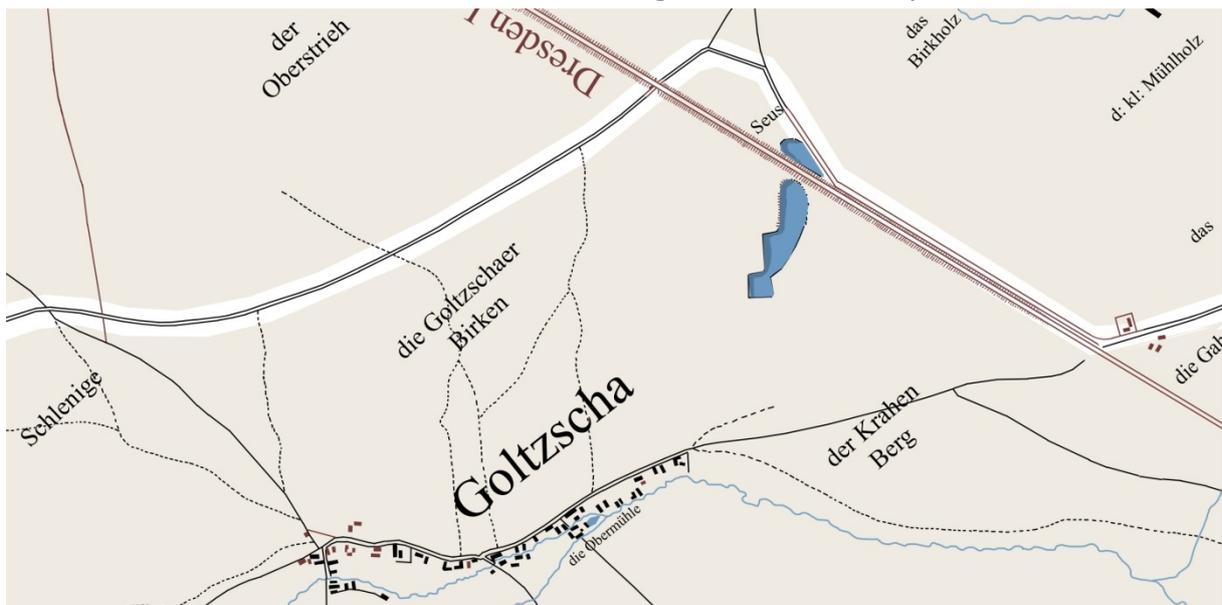


Bild 80\_\_ Bahndamm nordöstlich von Goltzscha

VIA REGIA / Hohe Straße hell hervorgehoben

[ Nachzeichnung aus: Meilenblatt Nr. 124, Freiburger Exemplar, Grundaufnahme 1824, Änderungen bis 1876.

Online Ressource der Dt. Fotothek: <https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90011756>

Übernommen habe ich nur Straßen, Wege, Gebäude, Gewässer, Flurnamen und die Bahnlinie. ]

In die 1824 vermessene Karte sind Veränderungen bis 1876 in Rot eingezeichnet.

Um den neuen Bahndamm einzeichnen zu können, musste zuvor ein schmaler Streifen ausradiert werden. Die Radierspuren sind im Original deutlich sichtbar.

Wie erklärt sich die seltsame Auslenkung der Straße hinter der Bahn? Bereits auf der Karte des Amtes Großenhain von Friedrich Adam Zürner, 1711, teilt sich die Straße bei Goltzscha in eine Variante durch den Ort und in eine zweite Variante als Ortsumgehung. Zur Zeit des Meilenblattes, 1824, ist die Hauptroute die der Ortsumgehung. Diese machte um ein Sumpfgelände mit einem größeren Teich einen Bogen. Dieser Teich wurde geteilt bei der Aufschüttung des Bahndamms.

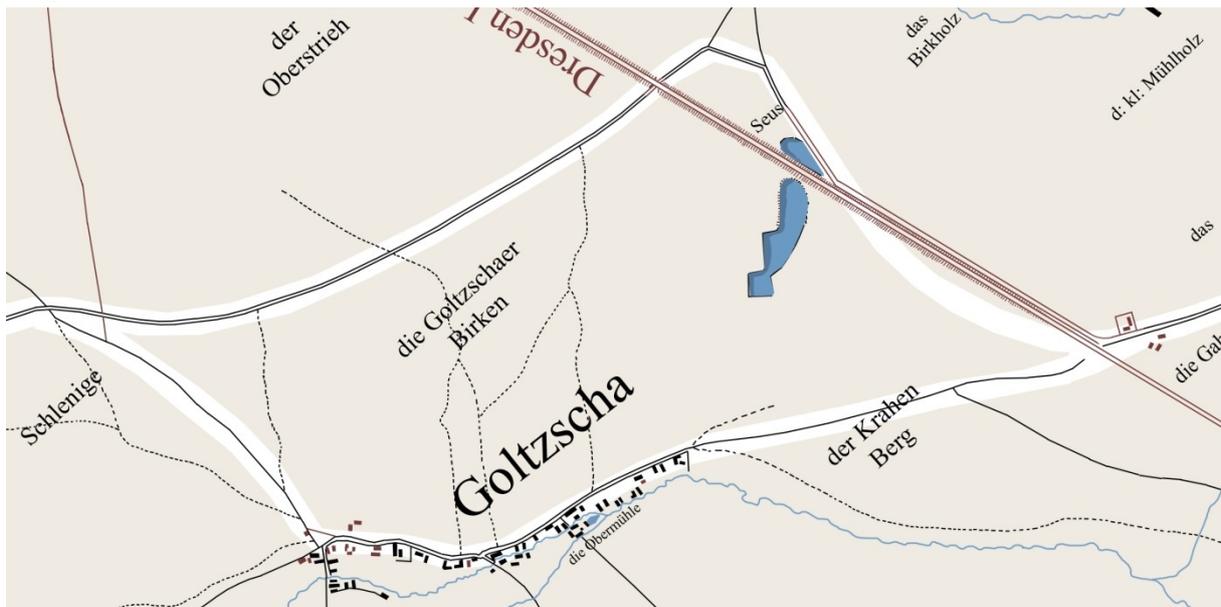


Bild 81 Die VIA REGIA durch Goltzscha und die ursprüngliche Ortsumgehung.

Hier sehen wir beide Varianten des Verlaufes der VIA REGIA bei Goltzscha vor dem Bau der Dresden-Leipziger Bahn. Damit wird ersichtlich, dass Fritz Bielig die 3-fache Durchtrennung der Straße richtig beschrieben hat

Die einlinige Fortführung der Straße (nach dem Bogen am Teich) in Richtung Skassa, ist nach Maßgabe des Meilenblattes keine Weiterführung der Hohen Straße. Die Straße von Skassa nach Großenhain ist die alte Landstraße von Riesa nach Großenhain, die beim Gut Göhlis und Moritz über die Elbe führte.

Der direkte Weg von Goltzscha nach Merschwitz war nicht die VIA REGIA / Hohe Straße sondern der Goltzschaer Kirchweg!



Bild 82\_\_Rastplatz bei den 3 Jungfern

Nun geht es aber weiter! Der asphaltierte Mittelstreifen sorgt für eine gute Befahrbarkeit.

Ein Rasthäuschen lädt zum Verweilen ein. Eine Infotafel daneben beschreibt die „3 Jungfern“ auf der anderen Straßenseite.



Bild 83\_\_Drei Jungfern [Gustav Kuhfahl, 1828 – Dt. Fotothek, gemeinfrei]

Es handelt sich um drei mittelalterliche Sühnekreuze. Im hohen Gras hätte ich sie fast übersehen. Das Foto von 1928 zeigt sie etwas deutlicher.

Eine alte Überlieferung berichtet: Drei Mägde vom Rittergut Naundörfchen waren in Goltzscha zum Tanzen gewesen und kehrten sehr spät nach Hause zurück. Da soll sie ein verschmähter Liebhaber überfallen und umgebracht haben.



Bild 84\_\_Straße nach Goltzscha

Hier kreuzen wir die Straße von Leckwitz nach Goltzscha. Die Strecke nach Rechts über Goltzscha ist die Variante der VIA REGIA / Hohen Straße, die ich diesmal nicht befahren habe.



Bild 85\_\_Bahnunterführung

Wir nähern uns der Unterführung im Bahndamm. Seitwärts ist sichtbar, dass der damalige große Teich nicht mehr existiert.



Bild 86\_\_Abzweig

Falls Sie demnächst selber die Strecke abfahren: Bei der ersten Bank nach der Bahnunterführung ist Obacht geboten! Der rechts abbiegende Feldweg ist tatsächlich die VIA REGIA. Geradeaus geht es nach Skassa.



Bild 87\_\_Teichwiese

Die Straße macht zunächst einen Bogen um den ehemaligen kleinen Restteich, der ebenfalls trockengelegt wurde.



Bild 88\_\_Am Bahndamm

Danach fahren wir eine Weile parallel zum Bahndamm.



Bild 89\_\_Neumedessen

In Neumessen, das nur aus ca. 3 Häusern besteht, stoßen wir wieder auf die durch Goltzscha führende Variante der VIA REGIA.

Das Ortsausgangs-Schild informiert uns, dass Großenhain nur noch 5 km entfernt ist.

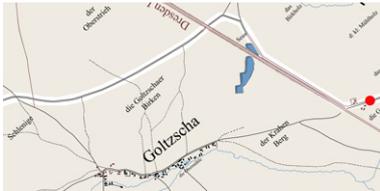


Bild 90\_\_Standort\_Neumedessen

Zur Orientierung kurz nochmal die vorletzte Karte mit unserem Standort.



Bild 91\_\_Blick auf Skassa

Ein kleines Stück weiter bekommen wir am Horizont bereits einen Blick auf Skassa.



Bild 92\_\_Mastanlage

In der ansonsten schönen Landschaft wirken die weit sichtbaren Silotürme einer Schweinemast-Anlage etwas verfremdend.



Bild 93\_\_Erster Blick auf Großenhain

Ein Kilometer weiter taucht mittels Kamerazoom am Horizont die Silhouette von Großenhain auf.



Bild 94\_\_Stadtrand in Zscheschen

Und schon haben wir die Peripherie von Großenhain erreicht. Wir sehen die ersten Häuser von Zscheschen und den Bahnübergang der Linie Priestewitz - Cottbus.



Bild 95\_\_Unterführung der Bahnlinie Dresden – Berlin

Durch den Bau der Bahnlinien ist der Verlauf der historischen VIA REGIA bei Zscheschen so zerschnitten, so dass man um zwei Ecken fahren muß.



Bild 96\_\_Sühnekreuz

Dort wo die Merschwitzer Straße früher mit der Meißner Straße zusammentraf steht ein weiteres mittelalterliches Sühnekreuz. Sein tragischer Anlass ist inzwischen vergessen, es bleibt aber ein zeitloses Mahnmal.



Bild 97\_\_Rödergraben

Bis zu unserem Ziel, dem Großenhainer Hauptmarkt brauchen wir jetzt nur noch der Meißner Straße folgen. Zunächst führt sie uns über den Rödergraben.



Bild 98\_\_Brücke der Großen Röder

Schon bald danach kommt eine zweite Brücke, die über die Große Röder führt. Der Name ist etwas irreführend, denn die große Röder ist auch nicht größer als der Rödergraben.

Von hier aus ist der Kirchturm der Marienkirche erstmalig unverstellt zu sehen.



Bild 99\_\_Meißner Tor

Dieser Platz war der Standort des Meißner Stadtttores. Rechts im Bild ein größerer Rest der alten Stadtmauer.



Bild 100\_\_Meißner Straße

Die heute etwas eng wirkende Meißner Straße war in der Vergangenheit eine der Hauptachsen der Altstadt.



Bild 101\_\_Kulturschloss

Ein Blick in die rechts abbiegende Schloßstraße reicht bis zum Kulturschloß. Die Länge der Sichtachse entspricht der halben Breite der Altstadt.



Bild 102 \_\_Nonnenkloster - Ruine

In der Poststraße (auf der anderen Seite) sehen wir den eindrucksvollen Rest des ehemaligen Nonnenklosters. Spannend, wie hier Vergangenheit und Gegenwart ineinander verbaut sind!



Bild 103\_\_ Hauptmarkt Großenhain [Karte: OSM]

Wir haben unser Ziel erreicht und sind nun auf dem Großenhainer Hauptmarkt angelangt, der architektonisch durch die eindrucksvolle Marienkirche dominiert wird. Der eingefügte Kartenausschnitt zeigt unseren Standort und auch wie klein die Stadt um 1750, der Spätzeit der VIA REGIA, noch gewesen ist.



Bild 104\_\_Seerhausen – Großenhain [Kreis Großenhain / Archiv ADJ e.V.]

Als letztes Bild ein Ausschnitt aus einer 90 Jahre alten Bildkarte vom Kreis Großenhain. Sie zeigt noch einmal anschaulich den Weg, den wir seit Seerhausen zurückgelegt haben.

Ich bedanke mich für Ihr Interesse und hoffe es hat Ihnen gefallen!