

Alte Straßen um Zittau und die Burg Karlsfried

Gunter Oettel

1. Jahrbücher des Zittauischen Stadtschreibers Johannes von Guben und einiger seiner Amtsnachfolger, in: *Scriptores rerum Lusaticarum* N. F. 1, Görlitz 1839, S. 3. Johann von Guben selbst schrieb wohl bis Ende der 1380er Jahre an der Chronik. Damit fußen nur wenige der im Folgenden erwähnten Eintragungen mit Bezug auf die alten Straßen im Zittauer Land auf seine Amtsnachfolger.
2. Ausführlich in Gunter Oettel: *Steige, Wege und alte Straßen um Zittau*, in: *Steige, Wege und alte Straßen um Zittau* (Zittauer Geschichtsblätter 46). Görlitz/Zittau 2011, S. 2-36.

Alz wir vornommen vnd vndirwyst syn von den eldisten vnsern voruarn, daz hie vor, czu cziten ee dese stat vz geleet wart, daz hye dissit dez Gebirgiz kretschin gebuwet woren, di logen vf dem werde czwischen den czwen wassirn czu neheste an der burgmoel, dor ynne die vurluete vnd ander Leute, di do wandirten vber daz gebirge in die marke, hatten ir nachtleger. [Wie wir vernommen haben und unterwiesen sind von den ältesten unserer Vorfahren, dass hier (in Zittau) vorher, zu Zeiten bevor diese Stadt ausgesetzt wurde, dass diesseits des Gebirges Kretschame gebaut waren, die lagen auf dem Werder zwischen den zwei Wassern nahe an der Burgmühle, darin die Fuhrleute und andere Leute, die da wanderten über das Gebirge in die Mark (Oberlausitz) hatten ihr Nachtlager.]¹

So beginnt der Zittauer Stadtschreiber Johannes von Guben in seiner Chronik die Darstellung der Gründung der Stadt Zittau um die Mitte des 13. Jahrhunderts. Die Stadt verdankt ihre Blüte im

Mittelalter und in der Frühen Neuzeit maßgeblich auch dem Handel und der Lage an der Straße von der Oberlausitz nach Prag.² Der Ort in der Nähe der Mündung der Mandau in die Neiße stellte eine wichtige Station vor bzw. nach der Überquerung des Zittauer Gebirges dar. Von hier führten verschiedene Wegevarianten zwischen Lausche im Westen und Jeschken (Ještěd) im Osten über das Gebirge.

Allgemein strukturiert sich der Verkehr in der Oberlausitz in eine Ost-West-Achse, die Hohe Landstraße, auch „via regia“⁴³ genannt, die in verschiedenen und wechselnden Trassen durch das Land führte, heute repräsentiert durch die Bundesstraße 6 und die Autobahn 4, ebenso wie durch die Eisenbahnlinie Dresden – Görlitz – Breslau (Wrocław). Die Nord-Süd-Achse über Löbau oder Görlitz und Zittau hatte wechselnde Bedeutung, war aber ebenso eine königlich privilegierte Straße. Während in der frühen Zeit vor allem die natürlichen Bedingungen die Verkehrswege ermöglich-

ten bzw. erzwangen, änderte sich das im Laufe der Zeit. Ganz extrem wurde das sichtbar, als nach Jahrhunderten der über die Oberlausitz und Zittau fließende Verkehr mit der tiefgreifenden Änderung der politischen Situation nach der Landesteilung 1815 plötzlich abbrach. In der weiteren Entwicklung brachte auch die moderne Verkehrstechnik, vor allem ab 1850 die Eisenbahn, neue Möglichkeiten für den Verkehr. Inzwischen sind europäische Hauptadern des hohen Mittelalters, wie die Leipziger Straße im Zittauer Gebirge, nur noch Waldwege.

Verkehrsmittel

Zeugen des frühen Verkehrs sind unter günstigen Umständen bis heute in der Landschaft zu erkennen. Im Hochmittelalter gewannen mit steigenden Warenmengen immer mehr zweirädrige Karren und vierrädrige Lastwagen an Bedeutung. Die meist mehrspännigen zunächst nicht lenkbaren Lastwagen waren auch nicht mit Bremsen ausgestattet. Für die Passage von Anstiegen, wie dem Zittauer Gebirge, war zusätzlich Vorspann notwendig, um die Wagen den Berg hinauf und ebenso herunter zu bringen. Sechs, acht oder noch mehr Pferde, die einen schweren Wagen bewegten, wühlten den Untergrund auf. Regen oder die Schneeschmelze spülte dann das lockere Material aus. Deshalb haben sich die teilweise recht eindrucksvollen Reste von Hohlwegen, sogenannte Hohlen, vor allem im Bergland und im Wald erhalten.

Straßenbau und -unterhaltung

Die beschriebene Nutzung der frühen Straßen lässt verstehen, weshalb es „die“ Straße nicht gegeben hat. Eine Straße bestand meist aus mehreren Geleisen, die die Fuhrleute gleichzeitig, aber auch zeitlich nacheinander befuhren. Das Wetter, Schäden an der Straße, Gegenverkehr u. a. zwangen zur Wahl einer möglichst günstigen Fahrlinie. Waren die Straßen gepflastert oder durch Pflöcke oder Gräben seitlich begrenzt, war es nicht ohne weiteres möglich, sie zu verlassen. Sie mussten so breit angelegt sein, dass sich zwei Fuhrwerke begegnen bzw. auch überholen konnten, oder es gab Ausweichstellen. Die gepflasterte Gabler Straße im Gebirge ist etwa vier Meter breit. Das bedeutet, dass zumindest in diesem Bereich nur eine einspurige Nutzung möglich war. Überholstellen können aber in den nicht erhaltenen Bereichen gelegen haben. Ansonsten verständigten sich die Fuhrleute mit Signalhörnern. Dass das heute auch noch so ist, durfte der Autor vor wenigen Jahren erleben, als er mit dem Pkw den Umbrail-Pass kurz hinter der Grenze von Südtirol zu Graubünden befuhr. Eine ständig ertönende Melodie war das Signalthorn des von oben kommenden Linienbusses, dem es galt, die Vorfahrt einzuräumen. Straßenreparatur bestand über Jahrhunderte darin, den Mittelsteg in den Hohlen abzugraben oder Hohlwege aufzufüllen bzw. mit Faschinen zu be-



festigen. Entsprechend ihrer Bedeutung gibt es für das Zittauer Land bereits früh Hinweise auf die Instandhaltung und Besserung der Straßen. So erließ Karl IV. als böhmischer König 1361 Vorschriften zur Instandhaltung der Gabler Straße. Die Pflasterung der Straßen ist im Wesentlichen erst eine Errungenschaft des 19. und des 20. Jahrhunderts.

Diensturbarium

Eine glückliche Situation für die Erforschung des Straßenbaues und der Straßenerhaltung bietet für die unmittelbar dem Zittauer Rat unterstellten Dörfer das „Diensturbarium derer zur Mitleidenheit der Stadt Zittau gehörigen Dorfschaften“.⁴ Für die Zittauer Ratsdörfer erfolgte 1798 eine Auflistung der Verpflichtungen der Dorfgemeinden, jeweils aufgeschlüsselt auf die Bauern, Gärtner und Häusler sowie die Gemeinden. Über das Alter dieser Dienste lässt sich nichts sagen, die Masse dürfte aber bis ins Mittelalter bzw. in die Frühe Neuzeit zurückgehen.

Neben zahlreichen Bau- und Spanndiensten finden sich immer wieder Verpflichtungen zum Straßenbau und zur Straßenunterhaltung. Einzelne Dörfer waren für bestimmte Abschnitte der Straßen zuständig, so dass eine lückenlose Betreuung der Straße möglich war. Sicher war die Situation in anderen Herrschaften ähnlich.

Die Dorfbewohner mussten entsprechend ihrer wirtschaftlichen Situation Führen oder Handlangerarbeiten sowie den „Winterdienst“ für die Hauptstraßen nach Görlitz und Bautzen sowie die Leipziger und die Gabler Straße leisten. Darüber hinaus finden sich aber auch weiterführende Angaben zu Straßenunterhalten, wie beispielsweise die Anlage und Pflege der Abschlüge, die das Regenwasser von der Fahrbahn führten. Neben der Unterhaltung der steinernen Brücken beispielsweise an der Leipziger Straße hatte vor allem die Pflege der überdachten Holzbrücke über die Neiße in Hirschfelde große Bedeutung.

Das Asphaltband der Straße von Zittau nach Lückendorf durchschneidet jahrhundertealte Hohlen der Alten Gabler Straße.
Foto: Gunter Oettel

3 Vgl. dazu Gunter Oettel/Peter Wenzel: Görlitz als Straßenkreuzung im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, in: Görlitzer Magazin 23 (2010), S. 3-16.

4 Diensturbarium derer zur Mitleidenheit der Stadt Zittau gehörigen Dorfschaften, Dittelsdorf 1798.

- 5 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 4.
 6 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 10; Joachim Prochno: Zittauer Urkundenbuch I. Regesten zur Geschichte der Stadt und des Landes Zittau 1234–1437, Zittau 1938 (folgend ZUB), Reg. 318.

Zoll und Geleit

Da eine Straße nicht nur ein Verkehrsweg, sondern auch eine Einnahmequelle war, zeichnet sich im Hochmittelalter ein immer stärkerer Straßenzwang ab. Der Fuhrmann hatte auf der „rechten“, d. h. auf der genehmigten Straße zu fahren, deren Verlauf durch die Verleihung von Privilegien, wie dem Stapelrecht für ein bestimmtes Produkt, der Erlaubnis zur Einziehung eines Zolls, festgelegt wurde. Der böhmische König Ottokar II. begnadete die von ihm gegründete Stadt Zittau 1255 mit der Befreiung von der Steuer, die Zittauer Kaufleute erhielten das Privileg der Befreiung von Zoll und Geleit in Böhmen für die Lebenszeit des Königs. Ottokars Sohn Wenzel II. privilegierte 1305 die Zittauer Kaufleute mit einer Zollbefreiung für drei Jahre in Böhmen.⁵ Zittau pachtete immer wieder den königlichen Zoll, der in der Stadt erhoben wurde. 1349 entzog Karl IV. der Stadt den gepachteten Zoll. 1369 verlieh der König der Stadt Zittau für drei Jahre die Zölle in Zittau und „under dem Nuwen huse, gelegen uf dem Gebler“, also der 1357 errichteten Burg Karlsfried.⁶ War die Zahlung von Zoll nur für eine Seite von Vorteil, war an die Geleitzahlung eine Gegenleistung gebunden, der Schutz der Kaufmannswagen durch bewaffnete Knechte.

Mittelalterliche Straßen des Zittauer Gebirges

Von Zittau nach Süden verlaufen die Leipauer Straße, die über Olbersdorf oder Hörnitz westlich am Oybin vorbei zwischen Hain und Jonsdorf das Gebirge in Richtung Böhmisches Leipa (Česká Lípa) überschreitet, und die Gabler Straße, die über Hartau und Eichgraben bei Lückendorf den Gebirgskamm überwindet und weiter über Petersdorf (Petrovice) in Richtung Deutsch Gabel (Jablonec v Podještědí) verläuft. Beide Straßen streben weiter zur böhmischen Hauptstadt Prag. Sie sind die Hauptlinien eines variantenreichen Verkehrskorridors, in dem es noch weitere Nebentrassen gab. Vor allem seit dem 14. Jahrhundert erlangte die Gabler Straße eine immer größere Bedeutung, während die Leipauer in den Hintergrund trat, ohne dass sie vollständig verschwand. Die „erbleute der Stadt Zittau“ verweisen in einem Bericht an Karl IV., dass es zu Zeiten König Wenzels II. nur die Straße Niemes (Mimoň) – Gabel – Zittau gegeben habe. Ganz glaubhaft ist die Zittauer Meinung allerdings nicht, die Leipauer Straße war ja ebenfalls gestattet. Bei den Straßen und Pässen im Zittauer Gebirge zeigt sich mehrfach die Kombination von Straße und Burg. Die Pässe von Pankratz und Paß lagen im Machtbereich der Burggrafen zu Dohna auf Grafenstein. Diese erlangten 1343 von Markgraf Karl von Mähren, dem späteren Karl IV., die Genehmigung zur Errichtung einer Burg, Roymund oder auch Raimund genannt, die nach der Überlieferung Johanns von Guben dann 1347 in unmittelbarer Nähe der Passstraße nach Pankratz erfolgte.

1450 war sie bereits verfallen, 1512 ließen sie die Burggrafen zu Dohna mit Zittauer Hilfe endgültig schleifen.

Die östlichen und ebenso die westlichen Pässe standen immer in einer Konkurrenzsituation zu den zentralen Pässen der Gabler und Leipauer Straße. Über sie und weitere kleinere Straßen war es möglich, die befohlene Straße über Zittau zu umgehen. Letztlich verlagerte sich der Verkehr weiter nach Südosten auf den Pass von Turnau (Turnov), was letztlich das Aufblühen von Reichenberg (Liberec) zu einer Stadt und Großstadt ermöglichte. Im Westen waren die Straßen über Rumburg (Rumburk) sowie die über Großschönau und Waltersdorf entsprechende Konkurrenten.

Gabler Straße

Die Gabler Straße verlief von Zittau aus in Richtung Hartau. Die verschiedenen Trassen vereinigten sich aufgrund der Geländesituation zwischen Zigeuner- und Straßberg, von wo sie dann die Hochebene des Lückendorfer PASSES erreichten. Jenseits des Gebirges verlief die Straße über Lückendorf und Petersdorf weiter durch Deutsch Gabel, Niemes, Jungbunzlau (Mladá Boleslav) und Altbunzlau (Stará Boleslav), wo dann die Elbe nach Brandeis (Brandýs nad Labem) überwunden wurde.

Der älteste Nachweis einer mittelalterlichen Begehung des Lückendorfer PASSES ist das Unterteil eines slawischen Topfes mit einem Bodenzeichen, das in einem kleinen Bach gefunden wurde. Nach der Passage des Böhmisches Tores in Zittau lag als erstes Hindernis die Mandau vor den Fuhrleuten. Die heutige Situation ist in diesem Stadtbereich durch die Kanalisierung der Mandau deutlich verändert. Ursprünglich zog sich zwischen dem Hospital und der Mandaukaserne die Hospitalbrücke über die Mandau. Jenseits des Flusses lag die Zittauer Viehweide. Johann von Guben erwähnt die Brücke im Zusammenhang mit einer Fehde mit



Fragment eines spätslawischen Topfes mit Wellenlinien als Verzierung und einer Marke auf dem Gefäßboden, das Kinder 1954 nahe der Gabler Straße fanden
 Städtische Museen Zittau
 Foto: Gunter Oettel



Hospitalbrücke in Zittau, Ansicht des Zustands um 1800, Farblithographie von Constantin Martin, um 1860. Die 1880 abgebrochene Brücke der Straße nach Böhmen unmittelbar am Hospital St. Jakob. Sammlung Böhmer, Ostritz

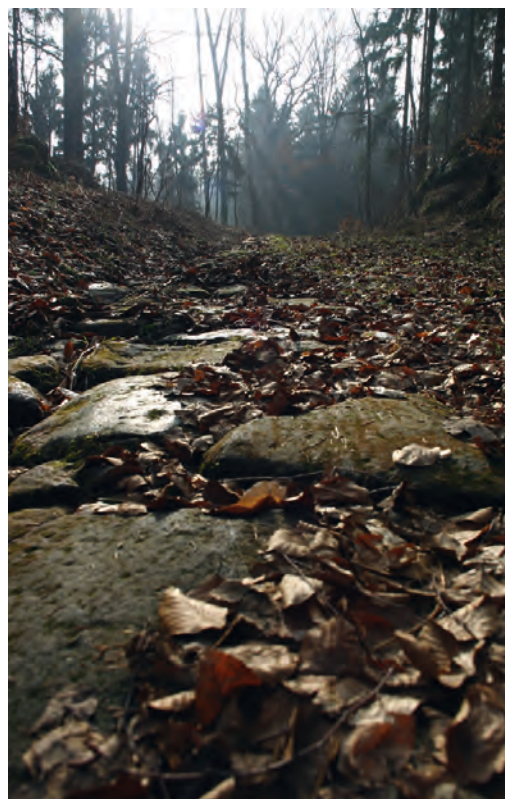
den Burggrafen zu Dohna auf Grafenstein: „dezcogen die von Donyn vf di viweyde her vor dy stat, hesinten dese burgere vf der viweyde by der Greter brucke, noch gotes geburt MCCCXXIX.“⁷ (Es zogen die von Donin auf die Viehweide vor der Stadt, hetzten die Bürger auf der Viehweide bei der Grottauer Brücke nach Gottes Geburt 1329.)

Weiter verlief die Straße in verschiedenen Trassen über Hartau und Eichgraben sowie durch den Hospitalwald zum Gebirge hin. Hohlen sind im Wald im Bereich der heutigen Straße nach Lückendorf zu finden. Möglicherweise ist Neu-Hartau das Ergebnis eines solchen alten Straßenverlaufs. Südlich des Ortsteiles ziehen sich bis heute an verschiedenen Stellen Bündel von Hohlwegen hin, die aber fast alle den Straßberg anstreben, dessen Name seine Funktion erkennen lässt. Im Verlauf der modernen Straße sieht man immer wieder die Hohlen. Bei der Verfolgung von Peter von Wartenberg und seinen Kriegsknechten 1426 durch das „spitalholz“ erwähnt Johann von Guben, dass die Zittauer sie in den hollen Wegen erreicht und besiegt haben.⁸

Kurz nach der Einmündung der Straße von Hartau in die Lückendorfer Straße zweigt die „Alte Gabler Straße“ als Forstweg von der modernen Straße ab. Diese alte Straße besteht aus einem groben Sandsteinpflaster mit deutlichen Abschleißspuren durch die Wagenräder. Die Straßendecke ist zwar stellenweise zugewachsen, trotzdem ist sie aber sehr gut erkennbar. Unterhalb des Mühlsteintisches schmiegt sich die Straße an den Felsen an, ist teilweise auch aus ihm herausgehauen. Auf der Talseite begleiten grob zugehauene Sandstein- und Basaltsäulen mit eingeschlagenen Zahlen die Straße. Johann Benedict Carpzov⁹ berichtet, dass die Stadt Zittau 1581 beschloss, einen neuen Weg durch den „Stein-Fels hinauf zu brechen, da jährlich viel Eichen und Schalholz für die Gäßliche Brücke benötigt“ wurde. Eine Renovierung und erneute Aushau-



Südlich Eichgraben verlässt die moderne Straße – seit 1848 – die Trasse der Alten Gabler Straße, um das folgende Steilstück mit einer großen Kehre zu umgehen. Beiderseits der gepflasterten alten Straße dokumentieren zahlreiche Hohlen einen noch älteren Straßenhorizont. Foto: Gunter Oettel



Pflaster der Alten Gabler Straße
Foto: Gunter Oettel

7 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 7.

8 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 60 f.

9 Johann Benedict Carpzov: *Analecta Fastorum Zittaviensium oder historischer Schauplatz der löblichen alten Sechs-Stadt des Marggrafthums Ober-Lausitz Zittau [...]*, Leipzig 1716, Teil 4, S. 149.



Ausweichstelle mit nummerierten Steinsäulen unterhalb des Mühlsteintisches, rechts unten die heutige Straße
Foto: Gunter Oettel

ung dieser Straße erfolgte 1716. Unter dieser Stelle ist der ausgebaute Bereich unterhalb des Mühlsteintisches zu verstehen, da der Straßenverlauf nur dort eindeutig aus dem Fels gehauen ist. Wenn dieser Bereich noch genauer zu begrenzen wäre, würde das heißen, dass alle Hohlen, die dadurch abgeschnitten werden, wie beispielsweise die unmittelbar unter dem ausgebauten Abschnitt, älter als 1581 sind. Beachtenswert ist der relativ steile Verlauf der Straße. Um diese Steigung auszugleichen, erfolgte 1848 der Bau einer großen Kehre, die durch eine größere Länge den Steigungswinkel verringerte. Sicherlich gab es im Verlauf der „Alten Gabler Straße“ bereits mittelalterliche Hohlwege. Mit zunehmender Entwicklung des Verkehrs und des zu transportierenden Warenaufkommens waren irgendwann die unbefestigten Straßen nicht mehr zeitgemäß. Aus diesem Grund ging man dazu über, sie als Chaussee auszubauen. Sie wurden geschottert oder erhielten ein Pflaster und seitlich Straßengräben. Verschiedentlich begleiteten auch Bäume diese neuzeitlichen Straßen. Wann die Befestigung der Straße nach Gabel erfolgte, muss noch ermittelt werden. Auf der Straße sind die gepflasterten Abschlüge noch sehr gut zu sehen, die das Regenwasser von der Straße leiten sollten. Vor allem bei unbefestigten Straßen war die Pflege dieser Abschlüge sehr wichtig.

Am Mühlsteintisch kommen die Alte Gabler Straße und die moderne Straße wieder zusammen. Hier lässt die Geländesituation für den Straßenverlauf keinen Spielraum als diesen Pass. Es gibt keine günstigere Stelle für eine Befestigung zur Kontrolle der Straße und der Einnahme des Zolles. Für fast hundert Jahre hat dann auch die Burg Karlsfried diese Aufgabe erfüllt, bis sich die Befestigung für die Straße als nachteilig herausstellte.

Burg Karlsfried

Wenige hundert Meter oberhalb des Mühlsteintisches engen die Ausläufer des Straßbergs und des Zigeunerbergs die Möglichkeiten für den Straßen-

verlauf erneut ein. Der böhmische König Karl IV. ließ an dieser Stelle eine Burg errichten. Johann von Guben berichtet dazu: „Do noch M.CCC.LVII iar, v. Kal. Augusti, liz keyser Karil buwen Karlzvirid, daz huz vf dem gebirge; daz buwte eyn ritter, der hiz Vlrich Cista, vm daz das arme lute deste sichire czogen ober daz gebirge.“ (Da nach, am 9. August 1357, ließ Kaiser Karl bauen den Karlsfried, das Haus auf dem Gebirge, das ein Ritter baute, der Ulrich Čista hieß, damit arme Leute desto sicherer zogen über das Gebirge.)¹⁰

Die wenigen Ruinen des Karlsfried verstecken sich heute auf einer Felsgruppe östlich der Lückendorfer Straße gegenüber der kleinen Rasthütte. Die Burg bestand aus einem ummauerten Hof, in den man von Süden über einen sanft ansteigenden Weg gelangte, der seinen Anfang im Bereich eines kleinen Parkplatzes an der Lückendorfer Straße nimmt. Der eigentliche Zugang zur Burg führte durch eine ausgehauene Felsspalte. Westlich dieses Tores stand auf einem Felsen ein kleiner Turm oder ein anderes Gebäude zu seinem Schutz, von dem wenige Mauerreste zeugen. Der Burghof zeigt sich heute als stark nach Westen abfallendes Gelände. Möglicherweise war er nie eingeebnet worden, sondern bestand aus einer Holzkonstruktion. Nördlich über dem Hof erhob sich auf einem Felsstock das Hauptgebäude der Burg und ein Bergfried.

Mehrfach hat es Ausgrabungen auf der Burg und in ihrem Umfeld gegeben. 1928 erschien in den „Zittauer Geschichtsblättern“ ein Beitrag von Hans Hoster und Reinhard Müller über Untersuchungen, die beide 1926 und 1927 am Karlsfried vorgenommen hatten.¹¹ Leider sind die Ergebnisse nur schwer zu überprüfen; es wurde vor allem gebohrt, um Mauerverläufe zu ermitteln. Besonders begründet sind die Zweifel bezüglich des sogenannten unteren Burghofes, durch den die Straße führte. Hoster und Müller plädieren für einen Verlauf der Straße direkt unterhalb der Burg mit zwei Toren in den Burghof. Sie sprechen von erkennbaren Grundsteinen, die eine Torweite von zwei Metern erkennen lassen. Die Fundstücke dieser Untersuchungen – behauene Gewändeteile von Fenstern und Türen, Scherben von Keramikgefäßen und Ofenkacheln sowie wenige Eisenreste – sind seinerzeit in das Zittauer Museum gelangt, dort aber nicht nachweisbar.

Von der Burg hatte man Sichtkontakt nach Zittau und konnte vor allem die sich westlich anschlie-



Burg Karlsfried, Turmstumpf
Foto: Gunter Oettel



ßende Senke mit der Straße überblicken und notfalls auch beschießen. Seinerzeit war sie unbewaldet. Direkt gegenüber der Burg schneidet eine Straßensperre aus einem Wall mit Graben die mittelalterlichen Hohlwege. Obwohl kein Nachweis über seine Errichtung vorliegt, ist er nur im Zusammenhang mit der Burg zu verstehen. Er zwingt die gefächerten Straßenverläufe in einen einzigen direkt vor der Burg, wo Zoll und Geleit zu zahlen waren. Der Wall der Straßensperre war sicherlich durch eine Dornenhecke bekrönt und zog sich soweit den Hang des Zigeunerberges hinauf, wie Fuhrwerke hätten fahren können.

Der Karlsfried erfüllte seine Funktionen bis 1424. In diesem Jahr eroberte ein Heer der Hussiten die Burg und brannte sie ab. Johann von Guben schildert dieses Ereignis mit folgenden Worten: „Item Anno domini etc. in dem XXIII jare [1424] an der bekehrunge sente Pauls, qwam der Botczko mit VIIc [700] pferden vnd VIIIIm [7.000] drabanten of das gebirge den Gebler [...] vnd ere einen, genant Sleffer, der selbeilfte [zu elft] vf den Karlsfride qwome, abteydingt, die mitegefangen wurden ire funfzen ader sechzehnen die nazen abgesnyten, die bede dawmen abgehawen, vnd die anderen alle vorbrant; vnd also herrschte derselbe Botczko [von Podiebrad, der Onkel König Georgs von Podiebrad] drey tage vmb dies stat“¹² Der Karlsfried war zerstört und seine Besatzung grausam verstümmelt worden.

Nach der Vertreibung der Hussiten erfolgte ein Wiederaufbau. Die Burg gelangte dann in adligen Besitz. 1441 kauften die „Sechslände“, also nicht nur die Städte des Sechsstädtebundes, sondern die gesamte Oberlausitz, den Karlsfried von Jon von Wartenberg.¹³ In einer Burg in adligem Besitz sah nicht nur Zittau, sondern alle Städte eine große Gefahr. Bereits 1442 ließen die Städte die Burg

abbrechen.¹⁴ Der Zoll sowie Geleit waren von da ab in Zittau zu entrichten.

Die Bedeutung des Karlsfried zeigte sich auch daran, dass die Stadt Zittau mehrfach die Landvogtei, die Burgen Oybin und Karlsfried sowie die Zölle in Zittau und auf dem Gebler pachtete. So notiert der Zittauer Stadtschreiber in seinem Stadtbuch: „Anno domini MCCCLXIII wart desin schepphin vnd rathe dy lantvoyth vnd di pflege deseß wuchbildes vnd dy huzere Karlsfride vnd ouch Owyn vnd dy czolle beyde in der stat vnd vf dem gebler

Zeichnerische Rekonstruktion der Burg Karlsfried von Carl Brantl, 1836. Die hypothetische Rekonstruktion der Burg ist so oder ähnlich durchaus denkbar. Keine Belege gibt es allerdings für den ummauerten Zollhof. Städtische Museen Zittau (Foto: Jürgen Matschie)



- 12 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 59 f.
- 13 Richard Jecht (Hrsg.): Codex diplomaticus Lusatiae superioris IV, umfassend die Oberlausitzer Urkunden unter König Albrecht II. und Ladislaus Posthumus 1438–1457, Görlitz 1912–1926 (folgend CDLS IV), S. 195; nach Carpzov 1716 (wie Anm. 9), S. 155.
- 14 CDLS IV, S. 172.

Blick entlang des Walles und des Grabens der Straßensperre über die Gabler Straße zum Karlsfried
Foto: Gunter Oettel

- 15 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 16 f. ZUB, Reg. 277
- 16 Johannes von Guben (wie Anm. 1), S. 30-32.
- 17 Ernst Alwin Seeliger: Grenzberichtigung bei Lückendorf im Jahre 1592, in: Zittauer Geschichtsblätter 6 (1929), 2, S. 43 f.
- 18 ZUB, Reg. 589.
- 19 ZUB, Reg. 863.
- 20 Der Zoll in Niemes/Mimoň 1371, in: Für Krone, Salz und Kelch. Wege von Prag nach Zittau (Zittauer Geschichtsblätter 45), Görlitz/Zittau 2011, S. 62-63; Mitteilungen des Nordböhmischen Excursions-Clubs 15 (1892), S. 239-241; ZUB, Reg. 338.
- 21 ZUB, Reg. 167; nach einem verlorenen Original, vgl. Carpsov 1716 (wie Anm. 9), Teil 2, S. 179.
- 22 ZUB, Reg. 257; Original im Archiv des Kapitels Vyšehrad, vgl. Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Deutschen in Böhmen 18 (1888), S. 148; vgl. auch Joachim Prochno: Die Straße über das Zittauer Gebirge, in: Zittauer Geschichtsblätter 17 (1941), S. 9 f.

bevolen czu Budissin“.¹⁵ (Im Jahre des Herrn 1364 wurde den Schöppen und dem Rat die Landvogtei und die Pflege dieses Weichbildes und auch die Burgen Karlsfried und Oybin und die beiden Zölle in der Stadt und auf dem Gäbler). Auch 1368 zahlte die Stadt für die gepachteten Zölle mehrfach an den Kaiser, macht damit aber Verlust, da die Zölle weniger eingebracht hatten, als an den Kaiser zu zahlen war.¹⁶

Der weitere Straßenverlauf über den Kamm

Südlich des Karlsfried steigt die Straße weiter zum Lückendorfer Pass an. Tief ausgespülte Hohlen vor allem westlich der Straße markieren ihren Verlauf. Die Passhöhe wird bei 492 Meter erreicht. Der Bereich oberhalb des Karlsfried heißt Vogeldrussel. Das bedeutet eigentlich Wagentrossel, Synonyme sind Bremsberg, Hemmschuh. Weiter sind die Hohlwege im Bereich des Langengrund-Weges bis heute sichtbar. Lückendorf gehörte ursprünglich zur Herrschaft Lämberg (Lemberk).¹⁷ 1391 besitzt das Hospital St. Jakob in Zittau Zinse im Dorf,¹⁸ 1404 kauft die Stadt Zittau den restlichen Ort.¹⁹ Hier handelt es sich offensichtlich nicht nur um den Kauf eines Dorfes. Mit der Ausweitung des städtischen Grundbesitzes entlang der Straße und vor allem jenseits des Lückendorfer Passes erweitert Zittau auch seinen unmittelbaren Einfluss auf die Straße. Die Stadt kann dadurch vor allem die Anlage von straßenschädlichen Burgen unterbinden und zumindest einen Teil der Nebenwege, die die Gabler Straße umgehen, unter Kontrolle bringen.

Ein Hohlenbündel zeigt sich am Ringelshainer Weg und führt in Richtung Petersdorf. Auf der

Kammfläche verschwinden die Straßenspuren. Sie trafen wohl nahe des Forsthauses auf die Gabler Straße. Die Straße über Lückendorf kontrollierten der Karlsfried und der Falkenberg nahe Petersdorf. Der Falkenberg gehörte zur Herrschaft Gabel und ist 1347 errichtet worden. Auch diese Burg versuchte der Sechsstädtebund unter seine Kontrolle zu bringen.

Von Petersdorf zog sich die Straße weiter nach Gabel hin, das der Straße und zeitweise sogar dem Gebirge den Namen gegeben hatte. Die nächste Station war dann Nimes, das mit einem Zoll privilegiert war. Karl IV. bestätigt 1371 den Brüdern Johann und Wenzel von Wartenberg den Zoll an der zu dieser Zeit einzigen erlaubten Straße von Böhmen nach Zittau. Die Zolltarife sind erst kürzlich erneut veröffentlicht worden.²⁰

Die Unterhaltung der Gabler Straße

Im Jahre 1348 gewährte Karl IV. den Zittauer Bürgern das Recht, von jedem durchkommenden zollpflichtigen Pferd einen Heller Zoll zur Pflasterung der Straßen sowie zur Erhaltung der Wege und Brücken zu erheben.²¹ Spätestens mit dem Bau der Burg Karlsfried 1357 unterstrich der böhmische König die Bedeutung der Gabler Straße. Nur vier Jahre später, 1361, erließ er genaue Vorschriften über die Instandhaltung der Straße.

Der König verwies darauf, „dass es der Krone unseres Landes [Böhmen] bei weitem nützlicher ist, wenn die alte und von alters durch Wagen und andere Fahrzeuge gebrauchte Straße, die von der Stadt Gabel durch das Gebirge Gäbler nach Zittau führt, befahren wird, als wenn neue Übergänge durch schlaue Kaufleute gesucht werden. Und es ist zugleich in derselben Beratung bestimmt worden, dass zur Verbesserung und Verbreiterung dieser Straße auf beiden Seiten des Weges das Gebüsch, Gesträuch und Gestrüpp entfernt und völlig beseitigt wird in der Breite, wie der Wurf eines großen Steines reicht, den eine Manneshand umfassen und heben kann, der die Finger und Handfläche ausfüllt und nach beiden Seiten (der Straße) geworfen wird. Weil es aber nichts nützt, zu beraten und die Geschäfte des Reiches vernünftig abzuwägen, wenn nicht die Ratschläge mit passenden Maßnahmen zum Vollzug gebracht werden, befehlen wir allen und jedem, wes Standes und welcher Herkunft er sei, der durch diese Gegend mit Wagen oder anderen Fahrzeugen kommt, und auch Fußgängern, ausdrücklich und bestimmt, dass sie keine andere Straße zwischen diesen Orten benutzen und unser besagter Befehl ewig und unverletzlich gehalten werde, indem wir dazu auf Rat und Beschluss und Meinung unserer Edlen die Straße bestimmen, dass jeder Wagen der zwischen diesen Städten in dem Gebiet des edlen Herrn Hasco von Lämberg, genannt von Sweretitz, von ihm oder seinen Untertanen gefunden wird, dafür eines Rades beraubt werde, das durch den genannten Hasco oder seine Untertanen von allen



Das umgesetzte Steinkreuz bei Eichgraben, das vermutlich an die Stiftung Hans Glänzels und seiner Ehefrau für die Straße erinnert.
Foto: Gunter Oettel

durchziehenden Wagen entfernt werden soll, ohne dass irgend welche anderen Dinge verfallen sein sollen. Und wir wollen, dass das Recht, diese Strafe zu fordern auf ewig auf die Erben und Nachfolger des genannten Hasco ausgedehnt werde. Wenn aber jemand leichtfertig wagt, sich dieser Pfändung zu widersetzen, möge er wissen, dass er unsern und unsern Nachfolger schwersten Zorn auf sich lädt. Und außerdem befahlen wir allen und jedem Fürsten, Grafen, Freiherrn, Ritter, Gemeinden, Richtern und Beamten in unserem Reiche Böhmen, unsern lieben Getreuen, fest und eindringlich, dass sie dem oft genannten Hasco und seinen Erben und Nachfolgern helfen in der Ausführung des Besagten, so oft er es von ihnen oder einem von ihnen verlangen wird. [...]»²²

Seelgeräte, also Stiftungen zum Seelenheil Verstorbener, gab es auch zum Unterhalt von Straßen und Brücken. 1383 stiftete Catharina Crossen in ihrem letzten Willen zwei Mark zur Besserung des Steinwegs nach Gabel sowie eine Mark für den nach Hirschfelde. Hans Glänzel, Bürger zu Kuttenberg und seine Frau stifteten wegen der Gebrechen an der Straße am Gäbler über das Gebirge und wegen ihrer Vorliebe für Zittau insgesamt 70 Schock jährlicher Zinsen zur Haltung, Bauung und Besserung der Straße auf dem Stadtgebiet Zittaus. Bürgermeister und Rat von Zittau verpflichteten sich 1392, für den Stifter nach dessen Tod ein Steinkreuz an der Straße zu setzen. Das umgesetzte Kreuz befindet sich heute an einem Waldweg nahe der Gabler Straße.²³ Vor allem aus der Stiftung von Catharina Crossen geht unzweifelhaft hervor, dass zumindest Teile der Gabler Straße gepflastert waren. Es könnte sich um einen stadtnahen Abschnitt der Straße gehandelt haben, möglicherweise in der Mandauaue.

1415²⁴ erfolgte eine Vereinbarung zwischen den Sechsstädten, Dresden und Großhain sowie Mitgliedern der Familie Berka von Duba im Beisein von Markgraf Wilhelm I. von Meißen, dass die verbundenen Wagen den Weg über Zittau zu nehmen hatten und dass durch das Herrschaftsgebiet der Berka lediglich Karren fahren durften. Da das hochwertigere Handelsgut in den Wagen transportiert wurde, profitierten die Städte von dieser Festlegung.

Die Gabler Straße war also von der Elbe bis zum Isergebirge die einzige gestattete Straße. Damit konzentriert sich der gesamte Verkehr von der Ostsee und Schlesien auf Zittau und die Gabler Straße.

Leipaer Straße

Die Verläufe der Leipaer Straße nahe Zittau sind zumindest nahe der Stadt nicht eindeutig zu fassen. Sie hat ihre Trasse grundsätzlich gewechselt. Die Ursprünge der Stadt Zittau lagen im Bereich der Burgmühle, wo auch die von Johann von Guben erwähnten Kretschame zu suchen sind. Von



hier aus lief die Straße nach Pethau, wo sie die Mandau querte, weiter zwischen Bertsdorf und Hörnitz in Richtung Olbersdorf. Mit der Gründung der mittelalterlichen Rechtsstadt Zittau verlor das Suburbium nahe der Burg der Herren von Zittau seine Funktion. In diesem Zusammenhang erhielt auch die Straße nach Leipa einen neuen Verlauf durch das Böhmisches Tor in Richtung Oybin.²⁵

Die Leipaer Straße ging von Zittau nach Süden und erreichte an der heutigen Ortsgrenze von Olbersdorf zu Niederoybin das Gebirge. Die Straße zog sich zwischen Ameisen- und Jonsberg weiter zum Gebirgskamm, den sie nördlich des sogenannten Sterns zwischen Hain und Jonsdorf im Bereich des Schanzendorfer Passes erreichte. Ab Niederoybin sind im Verlauf der Forststraße mal rechts und mal links oder auch zu beiden Seiten tief ausgefahrene Hohlen zu erkennen, die bis zur Schwarzen Pfütze nordöstlich Hain zu verfolgen sind. Jenseits des Kammes verlief sie über Schanzendorf (Valy), Krombach (Kropmarch), Zwickau (Cvikov) weiter in Richtung Böhmisches Leipa. Heute zeigt sich die Straße von Olbersdorf bis zum Stern als ausgebaute Froststraße, die an verschiedenen Stellen noch Pflasterung bzw. sehr grobe Schotterung erahnen lässt. Aus dem Zittauer Diensturbarium von 1798²⁶ geht hervor, dass die Straße im ausgehenden 18. Jahrhundert noch als solche genutzt wurde, da die Olbersdorfer Bauern, Gärtner und Häusler für den Bau und die Erhaltung der Straße und für das Auswerfen des Schnees vom Anfang des Dorfes bis zur böhmischen Grenze, also bis über den Stern hinweg, zuständig waren. Dem Schutz der Straße und als Stützpunkt für die Geleitsleute diente u. a. die Burg Mühlstein.²⁷

Neue Erkenntnisse zu den alten Straßen sowie zur Ruine Karlsfried wird die Begleitpublikation zur Ausstellung „Gemeinsam stark? Zittau und der Sechsstädtebund“ 2021 im Zittauer Museum bieten.

Die östlichen Umfassungsmauern der weitgehend zerstörten Burg Mühlstein, die auch der Straßen-sicherung diente.
Foto: Gunter Oettel

23 Joachim Prochno: Straßen- und Brückenbau als Seelgerät im späten Mittelalter in der Oberlausitz, In: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 32 (1939), S. 37-41.

24 Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 10001 Ältere Urkunden, OU 8500; ZUB, Reg. 1180a; vgl. Rainer Aurig/Steffen Herzog: Mittelalterliche und neuzeitliche sächsisch-böhmische Verkehrsverbindungen zwischen Freiburger Mulde und Neiße. In: Čechy a Sasko v proměně dějin, Ústí nad Labem 1993, S. 391-403, hier S. 399 f.

25 Ernst Alwin Seeliger: Die Stadt Zittau im 13. Jahrhundert. In: Zittauer Geschichtsblätter 10 (1933), S. 30.

26 Diensturbarium (wie Anm. 4), S. 30, 35.

27 Zum Mühlstein vgl. František Gabriel/Jaroslav Panáček: Hrad Milštejn, in: Bezděz 4 (1996), S. 17-35.

Autor
Dr. Gunter Oettel
Görlitz