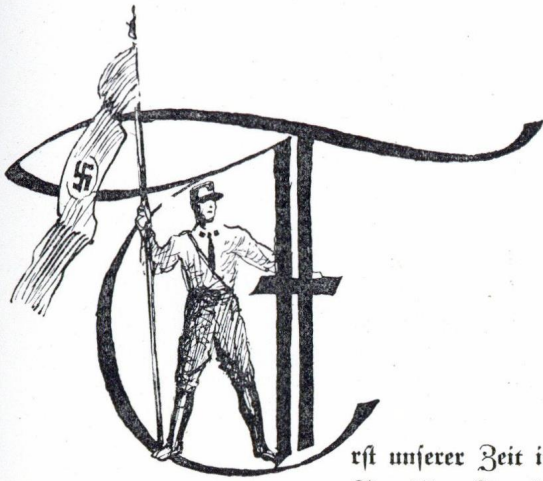


AUF ALTEN
Handels- und
Salzstrassen
MITTELDEUTSCHLANDS



HERAUSGEBER :
LANDESFREMDEN VERKEHRSVERBAND MITTELDEUTSCHLAND



erst unserer Zeit ist es vorbehalten geblieben, wieder ein bewußtes inneres Verhältnis zum Begriff „Straße“ zu schaffen. Die Geschichte ist reich an Beispielen, daß Zeiten politischer Größe eines Volkes, einer Nation, auch immer wieder Zeiten großer Straßenbauten gewesen sind, die aber nur möglich waren, wenn das Volk jeweils das seelische, und damit das schöpferische Verhältnis zur Straße hatte.

Die Straße als Mittel des Verkehrs und des Handels ist nicht umsonst als Rune im Angesicht unserer Erde bezeichnet worden; sie ist niemals Selbstzweck, immer nur dienendes Mittel und setzt bereits gewisse Kulturerfordernisse voraus, die einen Güteraustausch bedingen. In sich und ihrer Wirtschaftsform selbstgenügsame Nomaden haben in ihrem Steppenleben keinen Bedarf für Straßen. Der Raum und die Landschaft erscheint ihnen uferlos. Ihre einzige Bindung an einen Pfad ist die Benutzung des Wildwechsels. Intensive Naturbeobachtung läßt sie nach und nach im Fluß nicht nur den Wasserspender, sondern auch die Straße durch weglosen Urwald erkennen. Und so wird ihnen das nasse Element allmählich so vertraut, daß sie Pfahlbauten als Wohnungen zu ihrem Schutz im Wasser errichten.

Selbsttätigkeit erzeugt Bedarf und bedingt Bedarfsdeckung. Bedarfsdeckung aber hat Güteraustausch und Handel im Gefolge. Und wenn der naturgegebene Wildwechsel bisher ausreichte, diesem Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden, so entstand bei wachsendem Bedarf an Gütern und bei der allmählich einsetzenden Unmöglichkeit der Bedarfsdeckung in der in sich abgeschlossenen Hauswirtschaft der Wille, nachbarliche Verbindungen durch bewußte Schaffung von Wegen herzustellen. Der bewußte Zwang zur Anlage von Wegen tauchte auf und damit der Wille zur Schaffung dieser Wege. Zweifellos ist diese psychologische Umstellung im Denken des primitiven Menschen gegenüber dem Begriff „Weg“ und die praktische Umsetzung dieses Gedankenvorganges in die Tat eine der ersten und bedeutenden Kulturleistungen der Menschheit. Und so entstanden die ersten primitiven Verbindungswege zwischen den Siedlungen, wohl auch Wildpfade, schmale Stege über Bäche, Knüppeldämme durch Sumpf und Moor, Wege, angepaßt an die Gestalt der Oberfläche der Erde, an die Beschaffenheit des Bodens und die Formung der Landschaft, die ganz allmählich gewisse Verbesserungen durch Austräumen von Hindernissen und durch sonstige Erleichterungen erfuhren.

Einmal begangenen Verkehrswegen wohnt eine starke Konservativität inne. In der Steinzeit zogen die „Bandkeramiker“ donauaufwärts, über die schwäbische Alb, durch den Kraichgau, weiter durch die oberrheinische Tiefebene, die Wetterau, die hessische Senke zum nördlichen und nordwestlichen Harzvorland, in die heutige Börde. Fast überall in der Börde sind ihre Spuren zu finden; am Fallstein, am Huy, an Elm und Assfe und im Anhaltischen, überall auf diesem fruchtbaren Lößboden haben sie gelebt und haben uns jene interessanten Schmuckketten aus Muscheln aus dem Indischen Ozean und dem

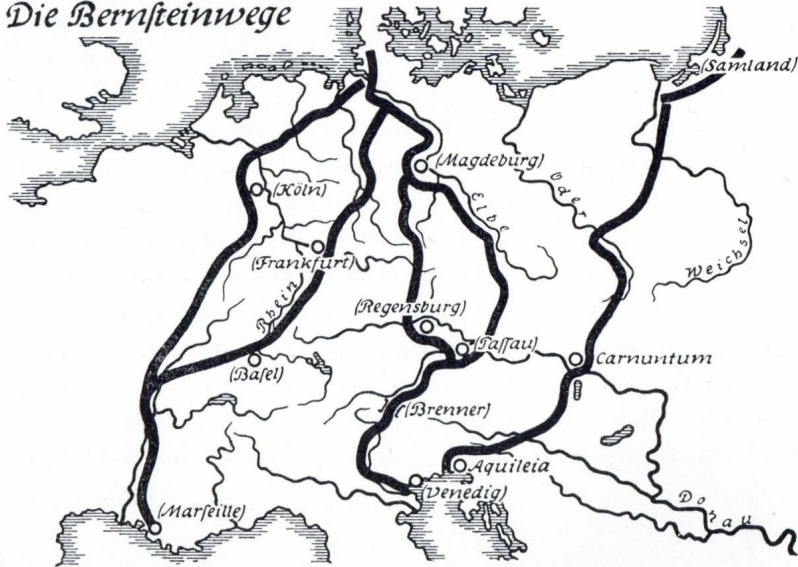
Perfischen Golf hinterlassen. Auf demselben Weg ziehen die germanischen Völkerscharen zwischen 1000 und 50 v. Chr. nach Westen und Süden. Und wieder sehen wir die Kelten auf ihren Wanderungen nach Norden und Westen dieselben Wege benutzen wie Bandkeramiker und Germanen vor ihnen. Ein zweiter Weg führt sie die Naab aufwärts, westlich von Fichtelgebirge und Frankemwald vorüber, im Norden des Thüringer Waldes vorbei, und so ergießt sich jener große Völkerschwarm der Hügelgräberkultur in die Weiten der thüringisch-sächsischen Bucht bis an die Elbe hin.

Das ganze in der Vorgeschichte vorhandene und rekonstruierte Wegenetz war zweifellos von denkbar einfachster Art. Durch das Gelände getretene Pfade stellen den Weg, die Straße dar, die immerhin bereits völkerverbindenden Charakter besaß, sonst wären die vorgeschichtlichen Beziehungen zwischen China und dem Mittelländischen Meer unerklärlich. Da der Brückenbau mit technischen Konstruktionen noch unbekannt war, da Wegebefestigungen uns nur in der Form germanischer Knüppeldämme über Sümpfe überkommen sind, scheute man sich bei Wegehennissen nicht, meilenweite Umwege um Straßenhindernisse zu machen. Auch der Wald wurde neben dem Sumpf zum Hindernis. So schrieb denn die Natur den Weg vor, an den Hängen der Berge, an Flußläufen entlang und Pässe über Bergketten suchend.

Es liegt schon etwas Konservatives in den Straßen. Wenn wir heute an mittelalterlichen Straßenzügen die großen kostbaren Händlerfunde der Bronzezeit, die großen Bernsteinlager finden, dann wissen wir, daß der bronzezeitliche Kaufmann, der Bernsteinhändler, dieselben Wege gegangen

ist, wie der mittelalterliche Kaufmann, und wie wir sie heute noch entlang ziehen. Und so ist quer durch unser Mittelddeutschland eine jener alten Bernsteinstraßen gegangen, auf der das „Gold des Nordens“ in die Mittelmeerländer gebracht wurde,

Die Bernsteinwege



jener Nordsee-Bernstein, der schon in der Steinzeit durch unsern Raum nach Süden verhandelt wurde. Die Straße entsprang in der Gegend von Hamburg, ging dann elb-aufwärts bis Magdeburg, um sich hier zu gabeln. Der östliche Zweig führte weiter elb-aufwärts, dann in großem nach Westen offenen Bogen nach Passau, der andere Zweig ging direkt durch die Börde nach Süden über Regensburg nach Passau, um sich dort mit dem ersten Zweig wieder zu vereinigen und über den Brennerpaß nach Venedig zu verlaufen, wo das Bernstein von dem regen Mittelmeerhandel aufgenommen und verteilt

wurde, als Gegenwert zogen zunächst Kupfer, später Bronze diese Straße zurück, die für die vorgeschichtliche Periode die wichtigsten Handelsstraßen darstellten.

Während sich nunmehr im Laufe der geschichtlichen Entwicklung insbesondere im Süden Deutschlands ein in sich abgerundetes Straßennetz entwickelte, während sich im Norden der Küsterverkehr zu Wasser und zu Lande ausprägt, zeigt Mitteldeutschland ein Charakteristikum, das es bis heute behalten hat, in seinen ersten Anfängen: es wird Durchgangsland. Gerade die Bernsteinstraße ist ein typisches Beispiel dafür. Mitteldeutschland ist straßenmäßig gesehen als reines Durchgangsland für den Fernstraßenverkehr anzusehen, ausgleichend und waren- und verkehrsvermittelnd nach Osten und Westen, nach Norden und Süden. Neben den Güterumschlag fremder Waren treten bereits in der Vorgeschichte die eigenen Produkte, besonders Salz aus Halle und Staßfurt.

Salz, das Urgut des Handels, hat zweifellos das mitteldeutsche Straßensystem mit ausgebaut. Sicherlich hat die Stadt Halle an der Saale dem Salzfluß, ihre Entstehung der Salzquelle zu verdanken. Eine uralte Sage erzählt davon:

„In uralten Zeiten annoch vor des Herrn Christi Geburt hat ein Hirte daselbst, wo jetzt Halle steht, gehütet; da hat sich eine Sau bei dem heißen Wetter in dem Salzwasser abgekühlt. Als sie sich nochmals in der Sonne abtrocknete, haben die Borsten vom Salzwasser hell gealänzt, daraus hat man vermutet, daß eine Salzquelle daselbst breche, welches man auch bei näherer Nachsuchung und Einsenkung also befunden.“

So ist die Sage aufgezeichnet im 16. Jahrhundert. Nest steht, daß bereits die Kelten, die zwischen 800 und 400 v. Chr. um Halle wohnten, eine enge Besiedlung um den Salzquell herum angelegt hatten. Als um das Jahr 400 v. Chr. die Kelten abzogen, rückten in ihre Gebiete die germanischen Hermunduren, die damit auch das Erbe am Salzquell antraten. Tacitus erzählt uns, wie zur Zeit um Christi Geburt die Salzgewinnung vor sich ging: Dicke Baumstämme wurden gealüht und dann mit Salzwasser übergossen. Das Wasser verdampfte und an den Baumstämmen blieb das Salz übrig, das abgeschabt wurde. Später lernten die Hermunduren von ihren keltischen Nachbarn im Süden, wie man das Salz durch Sieden der Sole in Pfannen erzeugen konnte. Die Hermunduren zogen dazu Kelten von der Donau herbei, entweder als freiwillige Lehrer oder als Kriegsgefangene. Diese Kelten wurden die Vorfahren jener, auch heute noch in Halle lebenden Salzwirker, der Halloren, von denen noch 9 in 4 Familien in einer besonderen Organisation zusammengeschlossen sind. Sie alle treten bei festlichen Gelegenheiten in einer besonderen Tracht auf.

Daß neben Halle auch andere Städte ihren Namen vom Salz herleiten, sei unter Hinweis auf Groß-Salze, Güllborff, Salzwedel und Cohlen nebenbei erwähnt.

Dieses so notwendige Nahrungsmittel Salz bildete das Hauptprodukt, das sich in Mitteldeutschland in den Nah- und Fernstraßenverkehr einschaltete, dessen Netz sich allmählich mehr und mehr ausbaute. Aus der Römerperiode wissen wir nur Sagenhaftes: Im Jahre 9 v. Chr. ist der römische Feldherr Drusus mit seinen Legionen über Obrum und Schöningen nördlich des Harzes bis zur Elbe bei Wolmirstedt vorgedrungen. Dort trat ihm, so berichtet die Sage, eine germanische Seherin entgegen, die ihn warnte, seinen Weg fortzusetzen, und ihm sein nahes Ende verkündete. Das Pferd des Drusus scheut, er selbst stürzt, bricht sich ein Bein, ordnet noch den Rückzug seines Heeres an und stirbt ein paar Tage darauf. Die Meisterhand des Magdeburger Malers Professor Hugo Vogel hat dieses Erlebnis in einem Gemälde festgehalten, das den Ständesaal zu Merseburg schmückt.

Auch der römische Feldherr Domitius Ahenobarbus soll im Jahre 2 v. Chr. auf seinem Zuge von Vindelicien aus über den Main hinaus bis zu unserer Elbe gekommen sein, ein Zug, dem im übrigen geschichtliche Bedeutung nicht beizumessen ist, genau so wenig wie dem Elbezug des Tiberius im Jahre 4 n. Chr.

Bedeutungsvoll war der Zug des Germanicus an die Elbe im Jahre 16 n. Chr.; er zeigt uns, daß der alte, später auch von Karl dem Großen benutzte und in Magdeburg endende „Helweg vor dem Santsforde“ vom Weserübergang bei Minden über Hannover und Braunschweig nach Magdeburg bereits damals bestand und als Hauptfernstraße benutzt wurde, wahrscheinlich auch bereits vor Drusus und Tiberius benutzt worden ist. Angelegt wurde der Helweg bereits vor Christi Geburt. Der „große Helweg“ ging von Köln aus, überschritt bei Herdecke die Ruhr und gabelte sich dann in drei Richtungen, einmal nach Bochum, dann nach Dortmund und zum Dritten nach Anna. Der Annaer Weg ging parallel der Lippe über Paderborn, Corvey, Hameln nach Minden und Hildesheim. Von hier lief er als „Helweg vor dem Santsforde“ nördlich um die Bückeberge über Nemdorf, Leveste, Hildesheim, Braunschweig nach Magdeburg, wo er auf die Nord-Süd-Verbindung, die alte Bernsteinstraße, traf. Ein anderer römischer Heerweg ist anzunehmen von der Züdersee aus zur Ems bei Rheine, dann über Dsnabrück, Minden, Bückeberg, Elze, Hildesheim, Wolfenbüttel, Schöningen in den Magdeburger Raum.

Daneben lassen sich bereits verschiedene Salzstraßen feststellen, die von Halle ihren Ausgang nahmen. Des öfteren sind auf diesen von den Hermunduren benutzten Wegen römische Münzen gefunden worden. Eine Hauptstraße führte den Main aufwärts, dann die Saale abwärts, westlich von Weisensfels und Merseburg nach Halle. Dieser Weg gabelte sich nach Eckartsberga, Erfurt, Gotha, Eisenach, Frankfurt zu. Eine andere, uralte Salzstraße verlief von Halle über Dsmünde, Schkeuditz nach dem Osten. Eine weitere Straße zog die Elbe abwärts von Magdeburg nach Norden in die Altmark. Der „Breiteweg“ in Magdeburg soll noch der letzte Rest dieser Halle'schen Salzstraße sein.

Als die Römer ihre Legionen aus Germanien zurückzogen, hinterließen sie im Westen in den Rheinlanden ein ausgebautes Wegenetz. In Mittelddeutschland verblieb es bei den alten, traditionell festliegenden Erdwegen. Dieser Zustand hielt sich bis zur Karolingerzeit. Das straff organisierte Imperium Karls des Großen ergänzte auch für unseren Raum das Straßenetz. So führte eine Straße von Halberstadt nach Magdeburg. Vom Helweg zweigte bei Hildesheim ein vielbefahrener Weg über Halberstadt, Quedlinburg nach Merseburg ab, das wiederum über Halle mit Magdeburg verbunden war. Von Süden her stieß eine Straße über Frankfurt, Fulda, Erfurt, nach Merseburg vor, das im übrigen auch Endpunkt der Straße Köln, Nordhausen—Südharz war.

Langsam zeichnen sich neben Magdeburg und Halle als weitere feste Knotenpunkte des Verkehrs das durch seine Altenburg den bereits vorgeschichtlichen Saaleübergang schützende Merseburg und Halberstadt ab.

Als Karl der Große im Jahre 805 durch das Capitulare von Diederhosen den Handel mit den Slawen zentralisierte, bestimmte er als Handelsorte Bardowick, Schepla bei Lüchow im Wendenland, Magdeburg, Halle



und Erfurt, Bamberg, Forchheim, Premberg a. d. Nab, Regensburg und Lorch a. d. Donau. Alle diese Orte verband eine Handelsstraße, die in Verona beginnend, ungefähr der Grenze gegen die Slawen und Avaren parallel lief, und somit erhebliche strategische Bedeutung hatte.

Wieder bestätigt sich bei Karl die alte Regel der Verbundenheit politischer Macht mit dem Straßenbau: Die wichtigsten Straßen, die sogenannten Königstraßen, wurden mit Reichsmitteln gebaut und standen unter besonderem reichsrechtlichen Schutz. Fünf dieser Reichstraßen kennen wir, die entsprechend der damaligen militärischen und kolonialisatorischen Stoßrichtung von Westen zum Osten verliefen, und zwar die erste über Regensburg und Lorch, die Donaustraße, die zweite auf Böhmen zu, die Regnitzstraße, die dritte über Erfurt nach Merseburg, die Frankenstraße, die spätere Leipziger Straße, die nach Meissen, Gnesen und Breslau weiterführte, die vierte als Helweg durch Westfalen nach Magdeburg, die Magdeburger Straße, und die fünfte nach Bardowick, die Niederländische Straße. Diese fünf festliegenden Straßen, von denen zwei in unserem mitteldeutschen Raum endeten, schufen eine enge Verbindung der Vorposten des Christentums und des kolonialisatorisch eingestellten Handels an der Elbe und der Donau mit dem Zentrum des Reiches, den Ländern am Rhein. Diese Königstraßen bildeten gleichzeitig das Rückgrat des ganzen Reichsgebildes; an sie lehnte sich nunmehr das gesamte übrige Netz der Fern- und Nahstraßen an und richtete sich nach ihnen aus. So fügte sich seit der Ottonenperiode eine Straße ein, die von Köln durch Westfalen bei Minden über die Weser nach Wolfenbüttel und Schöningen ging. Diese Straße wurde später, seit 1050 über Hildesheim, Braunschweig, Helmstedt nach Magdeburg umgeleitet. Eine weitere Straße führte von Hamburg flussaufwärts bis Magdeburg, von dort zu Lande weiter nach Braunschweig, Goslar zur Weser.

Von ähnlicher strategischer Bedeutung wie das die Saaleübergänge schützende Merseburg wurden in dieser Periode Halberstadt und Quedlinburg. Sie schützten die von Köln über Dortmund, Coest, den Nordrand des Harzes entlang verlaufende Handelsstraße nach Magdeburg. Im Zusammenhang hiermit wurde zwischen 600 und 900 die Nord-Südverbindung durch das Harzmassiv geschaffen, der Kaiserweg von Oker nach Ellrich, und der Trogweg von Wernigerode nach Nordhausen.

Die gesamte, fast ausschließlich auf staatspolitische Gründe zurückgehende westöstliche Ausrichtung des Straßennetzes fand im mitteldeutschen Raum noch eine besondere Betonung durch die Kolonisationsbestrebungen des Deutschtums nach dem Osten Europas.

Als in der späteren Kaiserperiode des Mittelalters bei zunehmendem Verkehr wohl eine Verdichtung des Wegennetzes, andererseits trotzdem eine Verschlechterung des Zustandes der Straßen eintrat, machte Mitteldeutschland als das Ausgangszentrum der deutschen Ostkolonisation davon eine Ausnahme. In großen Massen zogen die Siedler aus dem Westen heran; Magdeburg war Sammelpunkt, und von hier aus zogen die Siedler unter Mitnahme des Magdeburger Rechtes den nach Osten verlängerten Helweg über die Elbe, am Fläming vorbei gegen Osten.



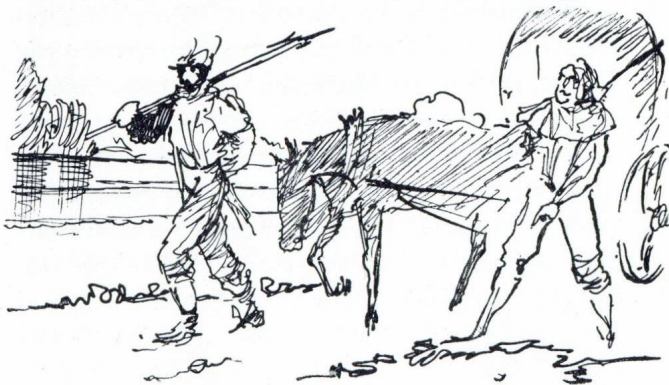
Bei der militärischen und kirchlichen engen Verbundenheit Magdeburgs und Halles mit dem Deutschen Osten interessieren besonders die Siedlungsziffern. Insgesamt sind während der Ordenszeit 1400 deutsche Dörfer und im ganzen 60 000 Bauernhufen mit rund 150—180 000 deutschen Ansiedlern angelegt worden. So ähnlich sah es in Schlesien, im ganzen europäischen Osten aus. Man kann sich aus diesen wenigen Zahlen einen Begriff machen von der gewaltigen Menschenmenge, die das Kolonisationszeitalter in Bewegung setzte, und die zum großen Teil durch Mittelddeutschland zogen. Zweifellos übte die Bewegung dieser großen Masse einen erheblichen Einfluß auf Gestaltung und Erhaltung des mitteldeutschen Straßennetzes aus.

Als aber die Kolonisationsperiode beendet war, da sank auch das mitteldeutsche Straßennetz auf jenen Grad der Verwahrlosung herab, der das übrige Deutschland charakterisierte. Das Reisen wurde zur Plage, und es kommt jene Zeit, von der das Volkslied singt:

„Zieh, Schimmel, zieh,
Im Dreck bis an die Knie.“

Trotzdem beteiligt sich Mittelddeutschland intensiv an dem Handelsleben des Mittelalters. Schon vom 10. Jahrhundert an reichen die Handelsbeziehungen unseres Raumes in die weitesten Fernen; insbesondere Magdeburg entwickelt sich mehr und mehr zum Umschlagplatz für Güter und Waren des slawischen Ostens und des heutigen Westens. Die Reichweite deutscher Kaufmannbeziehungen ging bis Nowgorod. Der mitteldeutsche Kaufmann stand in engeren Handelsverbindungen zu Bardowick und Lübeck, zu England und Flandern. Nürnberg und Mainz bedeuten ihm Plätze alter und wichtiger Geschäftsfreundschaften, und Mittelddeutschland bildete eines der wichtigsten Glieder der deutschen Hanfa, der außer Magdeburg und Halle noch Seebausen, Werben, Calzwedel, Osterburg, Tangermünde, Halberstadt, Quedlinburg, Oschersleben, Zerbst und Merseburg angehörten. Noch 1425 teilt man die Kaufmannschaft der Stadt Magdeburg in Flandern-, Lübeck-, Breslau- und Preußenfahrer.

Bezeichnend ist, daß der Hamburg-Fahrer fehlt, was daraus zu erklären ist, daß der Ausfuhrhafen für Mittelddeutschland damals nicht Hamburg, sondern Lübeck war, das nur auf dem Landweg zu erreichen war. Man sollte meinen, die Elbe hätte einen guten Verkehrsweg abgegeben, den man dem Landweg nach Lübeck vorgezogen hätte. Dem war aber nicht so. Das unregulierte Strombett stellte einer regelmäßigen Lastschiffahrt doch manches Hindernis entgegen. Trotzdem dürfte der Gütertransport zu Schiff nicht unerheblich gewesen sein. Fünf verschiedene Schiffstypen zählt uns eine Zollurkunde aus dem Jahre 1136 auf; dazu traten Getreide- und Salzschiffe. Der Schiffshandel scheint elb-aufwärts bis Pirna gegangen zu sein. Daneben wird uns aus dem Mittelalter überliefert, daß Holz zu Wagen von Magdeburg nach Hamburg transportiert wurde, während



umgekehrt die Rückfracht aus Seefischen bestand, die bis nach Pirna gingen.

So scheint der Handel Mittelddeutschlands, sobald er über den eigentlichen mitteldeutschen Raum hinausging, zweifellos überwiegend ein Landhandel gewesen zu sein, der auch

straßenmäßig eine gewisse Pflege erfuhr. Im Jahre 965 schrieb ein arabischer Händler, der bis in unsere Gegend gelangt war, über seine Reise einen Bericht; darin schildert er, daß auf dem Wege von Magdeburg bis Schwerin „eine Brücke aus Holz eine Meile lang“ über sumpfiges Gelände angelegt worden war.

Als der Dreißigjährige Krieg über Mittelddeutschland hereinbrach, als die Altmark verwüstet, Magdeburg verbrannt wurde, da stockten Handel und Wandel und übrig blieb eine große Wüstenei, in der sich erst Jahrzehnte nach dem Krieg kargliches Leben wieder zu regen begann. Und nun löste in dem großen Straßensystem Mittelddeutschlands Leipzig als aufblühende Messfeststadt die mitteldeutschen Handelsmetropolen Magdeburg und Halle ab und zog das gesamte Straßennetz an sich; insbesondere bildete sich bei Leipzig die „Hohe Straße“ heraus, die nach Görlitz führte. Trotzdem gelang es Halle, seine alten Salzstraßen unverfehrt zu erhalten, besonders die böhmische Salzstraße. Auch der Hallesehe Salzversand nach Polen ging um Leipzig herum und dann erst auf die Hohe Straße, da das Leipziger Stapelrecht Salz nicht umfaßte. Halle entkam also ziemlich intakt diesem Konkurrenzkampf mit Leipzig, in den Magdeburg noch dazu nach seiner Einverleibung nach Brandenburg-Preußen, stärker hineingezogen wurde. Es hub jene Zeit der wilden Romantik an, in der der erste Postreiter neben der schweren Reiskutsche auf teils unergründlichen Straßen durch das Land zog, in der der blaue Wagen der thüringischen Fuhrleute die Massen der Güter beförderte, eine Zeit, aus der uns das alte Thüringer Fuhrmannslied mit seiner Charakterisierung der einzelnen Poststationen herüberklingt:

„In Naumburg geht's die Hohlle naus, die Neuhauser Wirtin hängt's Maul recht raus.“ Und mit dem Schluß: „In Schleiz fehr'n wir im „Wolfen“ ein, die Zollgrüner Wirtin ist vogelfrei.“

Und so ist denn dieses in seinen Grundzügen festliegende traditionelle Straßensystem auf unsere Zeit gekommen. Die Romantik der Landstraße ist geschwunden, wie sie mit dem Begriff der Postkutsche und dem sein Posthorn blasenden Schwager verbunden war. Eins ist geblieben, der Reiz des Reisens, der Reiz der neuen Eindrücke in einem Land, das auch heute noch bei seinen ragenden gotischen Domen, bei seinem Charakter als klassisches Ursprungsland der Rolandfiguren seinen Durchgangstypus bewahrt hat.

Große kennzeichnende Züge beherrschen das Schicksalsbild dieser Landschaft. Vor- und Frühgeschichte weisen einen Charakterzug auf, der sowohl im Handel als auch in der Besiedlung, im Verkehr und in der kirchlichen Erschließung unseres Raumes seine Ausprägung findet, das geographisch-wirtschaftliche Grundmotiv eines Durchzugsgebietes, seine allseitige Mittlerrolle. Mittelddeutschland fand seine geschichtliche Bestimmung stets im Umschlag und in der Vermittlung von Kultur und Kulturmotiven, von ideellen und materiellen Gütern. Hier besteht heute noch der Gegensatz vom Hochdeutsch zum Niederdeutsch. Hier lag das historische Kampffeld zwischen Germanen und Slawen, zwischen Christentum und Heidentum.

Der innere, das geschlossene Bild unserer Landschaft bedingende Wert lag und liegt zweifellos in der Kreuzung der beiden Lebenslinien unseres Volkes, von denen bei einer Wertung für Mittelddeutschland zweifellos die west-östliche Pendelung des Lebensrhythmus der deutschen Landschaft den Charakter des mitteldeutschen Lebensraumes stärker beeinflusst hat als die Nord-Südlinie. Jede Landschaftsdurchdringung Mittelddeutschlands kann diesen Raum nur als Schnittpunkt dieser Rhythmuspendelung sehen. Und die Vorgeschichte Mittelddeutschlands zeigt außer dem Einfluß hanfischer Ideen das einzige Beispiel für eine



der Nord-Südpendelung folgende Beeinflussung des mitteldeutschen Lebensraumes. In allen anderen Lebenslagen der geschichtlichen Entwicklung war ausschlaggebend für die innere Charakterbildung unseres Gebietes die West-Ost-Pendelung, die ihre richtungweisende Prägung durch die geologische ost-westlich streichende Aufgliederung des deutschen Lebensraumes empfing. Deshalb ist als Grundstimmung für Mitteldeutschland auch nicht mehr das romantische Landschaftsgefühl anzusprechen, das Thüringen und seine Nachbarn auszeichnet.

Das Empfinden des Mitteldeutschen ist überwiegend streng, herb, einheitlich in der Grundveranlagung, überraschend vielseitig in der individuellen Charakterbildung; und hierin basiert auch die innere organische Einheit der Landschaft:

MITTELDEUTSCHLAND



W e r d


SCHLOSS
Heeburg

ragt am langgestreckten, vielbesuchten Süßen See in der alten Grafschaft Mansfeld zwischen Halle und Cisleben auf, die alte Hochseeburg, der Mittelpunkt des Hochseegaues. Später, als die Burg den Grafen von Mansfeld gehörte, war Luther hier oft zu Gast. Heute enthält die Burg die Gau-Schule 1 des Ganes Halle-Merseburg.

Magdeburg

Von Berlin, Hamburg, Hannover, Dessau-Leipzig und vom Harz laufen die Schienenstränge in Magdeburg zusammen und verbinden die „Stadt der Mitte“ mit den Gauen des Reiches. Drei Reichsstraßen und viele Landstraßen ergänzen das stählerne Netz der Eisenbahnlinien um Magdeburg. An der Nordgrenze der Städtischen Feldmark überquert die Reichsautobahn Berlin-Hannover-Köln auf 1200 m langer Brücke die Elbe, während diese selbst durch die Verbindung des Schiffshebewerks Magdeburg-Rothensee seit Herbst 1938 den Mittellandkanal nach seiner Vollendung in sich aufnimmt. — So gesehen stellt Magdeburgs alte Salz- und Handelsstraße, der Breite Weg, die Urzelle zu den jetzigen modernen Verkehrswegen dar.





Halle

die Salzstadt an der Saale. — Halles Lebensners sind seit grauer Vorzeit bis zum 19. Jahrhundert die inmitten der Stadt gelegenen Salzquellen. Der Salzhandel bildete die Grundlage für eine blühende Entwicklung der Stadt. Die Salzbereiter — Halloren — sind in ihren bunten Trachten noch heute im Stadtbild zu finden.

Langermünde

a. d. Elbe

einst die Residenz Kaiser Karls IV. und Wohnsitz der ersten Hohenzollern, ist reich an prächtigen Bauten aus alter Zeit. Das Rathaus mit seiner Backsteingotik, die gut erhaltene Ringmauer, wuchtige Tore und Türme, die St. Stephanskirche aus dem 14. Jahrhundert versetzen uns in die Zeit längst vergangener Kulturen. Gute Straßen, eine neue Elbbrücke und günstige Bahnverbindungen erleichtern den Besuch der schönen alten Stadt.

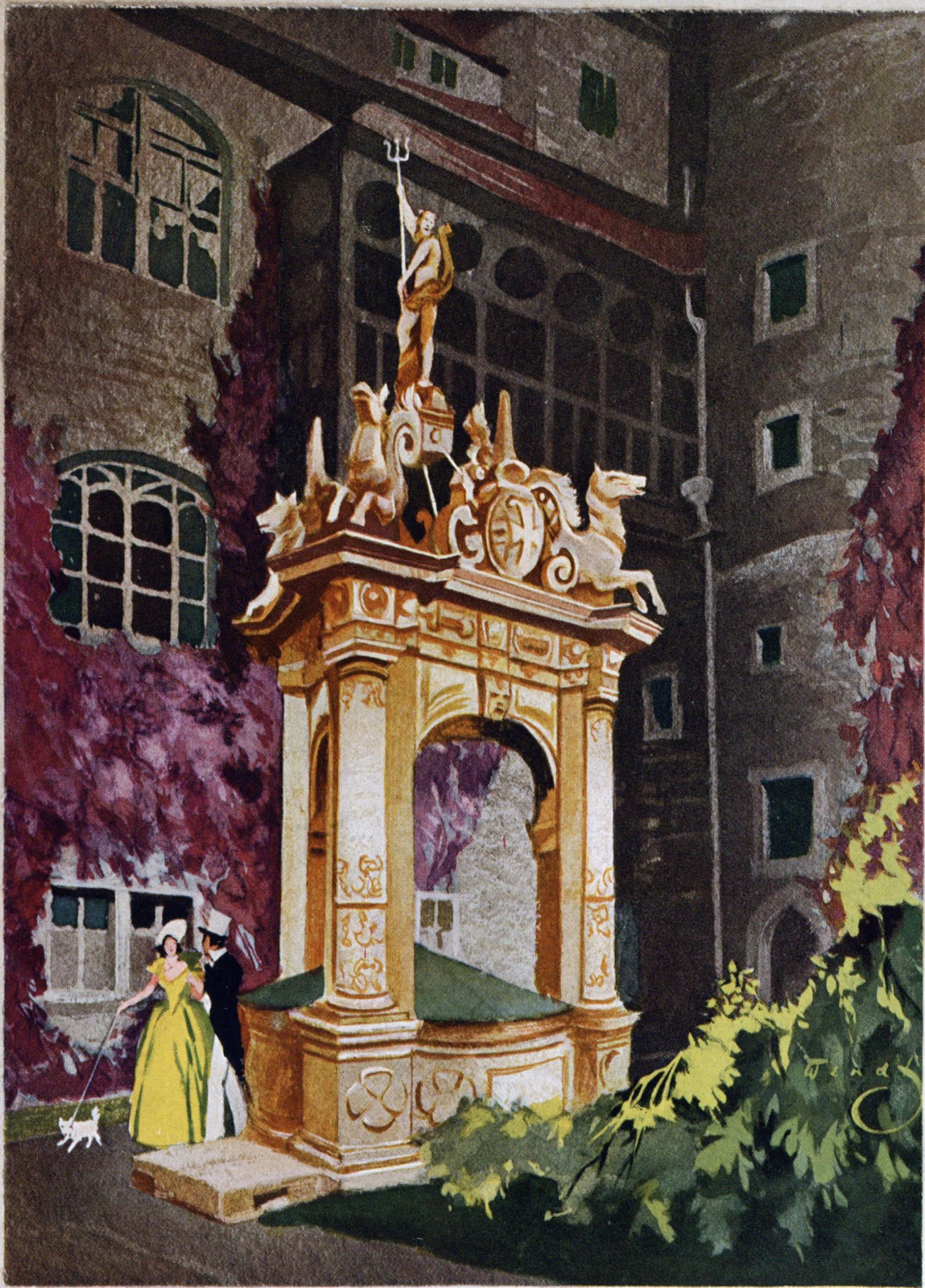




Gisleben

in den Vorbergen des Harzes ist der Geburts- und Sterbeort des Reformators Dr. Martin Luther, dessen Spuren man auf Schritt und Tritt begegnet. Seit 700 Jahren wird hier Bergbau getrieben. Reizvoll sind die Blumenfelder am Rande der Stadt. Mit Bahn und Kraftwagen ist Gisleben leicht zu erreichen.





MERSEBURG In deutschen Landen finden wir nur in wenigen Städten den gewaltigen Gegensatz zwischen Zeugen tausendjähriger Vergangenheit und zukunftsgestaltender Gegenwartarbeit auf so engem Raum vereint wie in Merseburg. Neben den romantischen Bauten des frühen Mittelalters, stillen, friedlichen Idyllen in Winkeln und Gassen das rasende Tempo der neuen Zeit. Wertvolle Lebenswürdigkeiten sind stumme Zeugen einer vergangenen Welt.



ZERBST ist ein Kleinod mittelalterlicher Stadtbaukunst mit seinen erhabenen Kirchen und Klöstern, seinen stolzen Bürgerbauten, seinem Schloß, seiner völlig erhaltenen Wehrmauer mit noch über 30 trutzigen Türmen, umgeben von herrlichen Parkanlagen und Grünflächen.
in Anhalt

**Seehausen,
Altmark, Pfarrkirche**

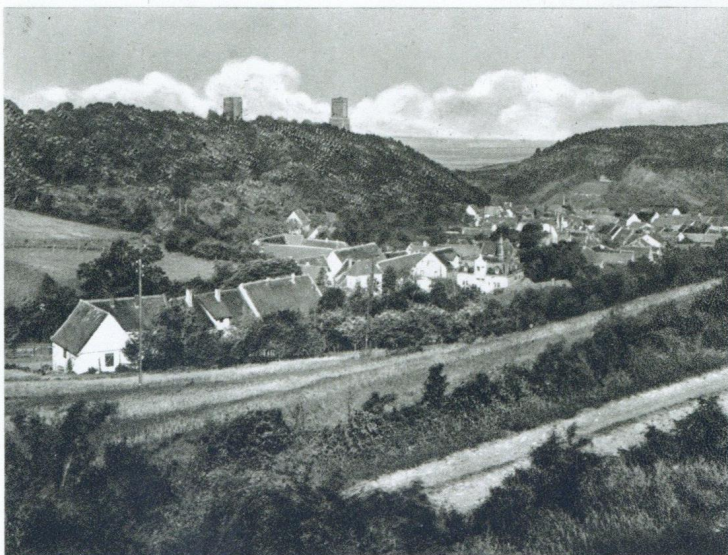
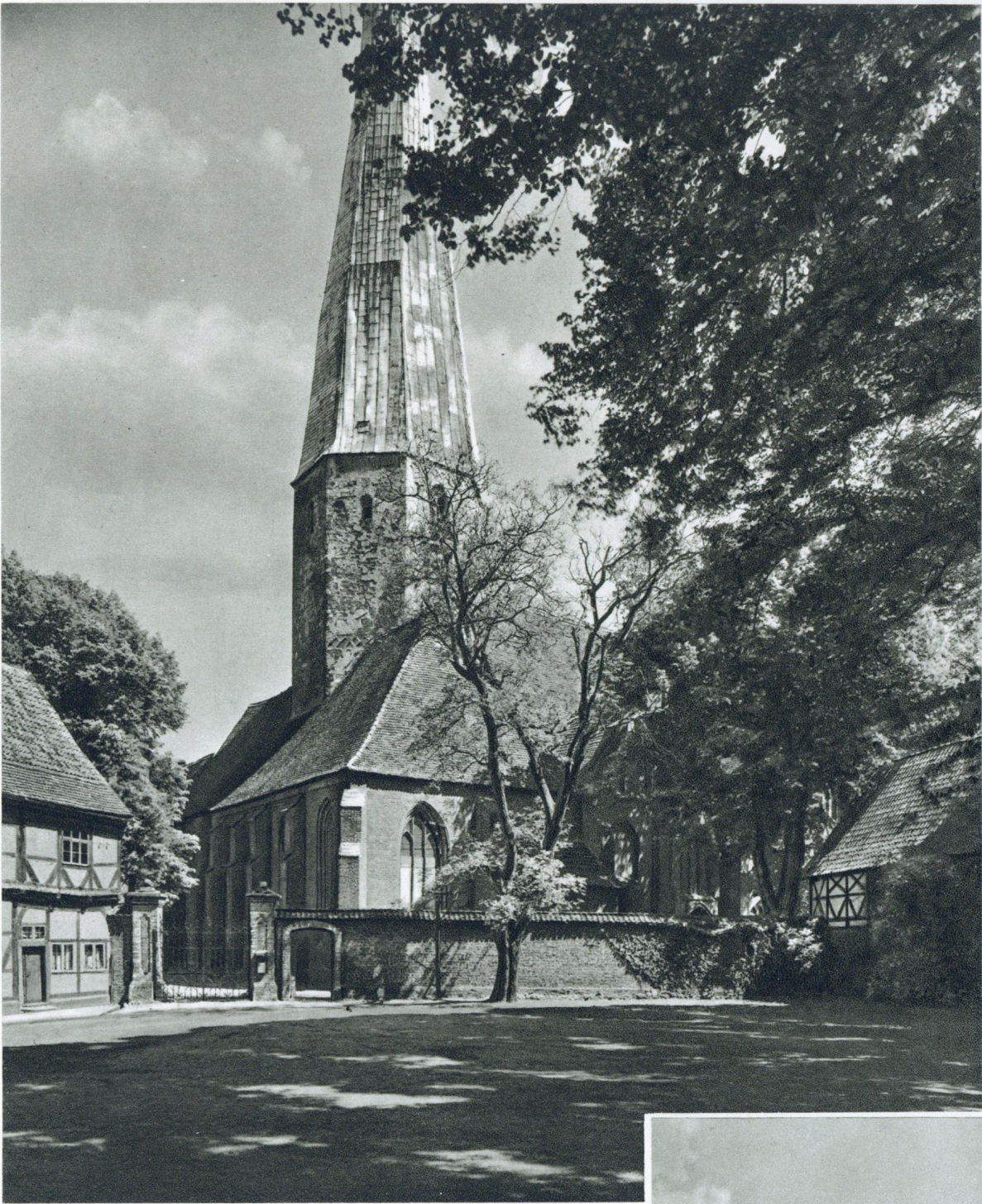


Schloß Neuenburg, Freyburg (Unstrut)



Schloß Mansfeld

Salzwechel,
Marienkirche



Eckartsberga mit Eckartsburg



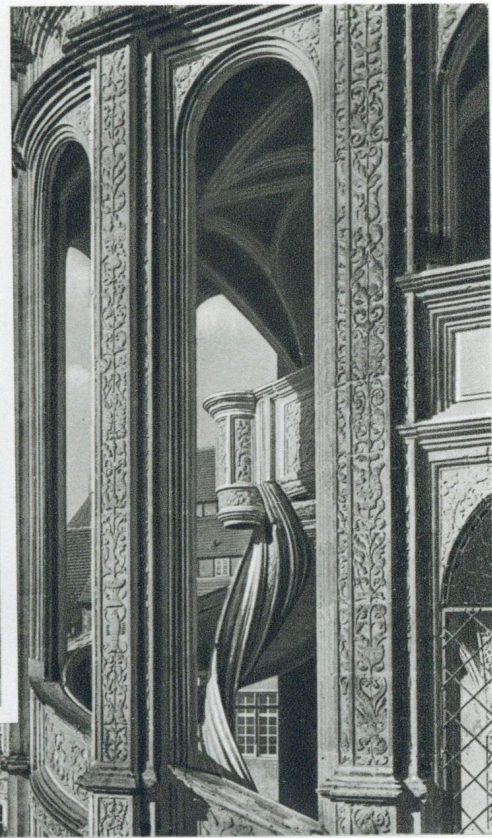
Schloß Allstedt



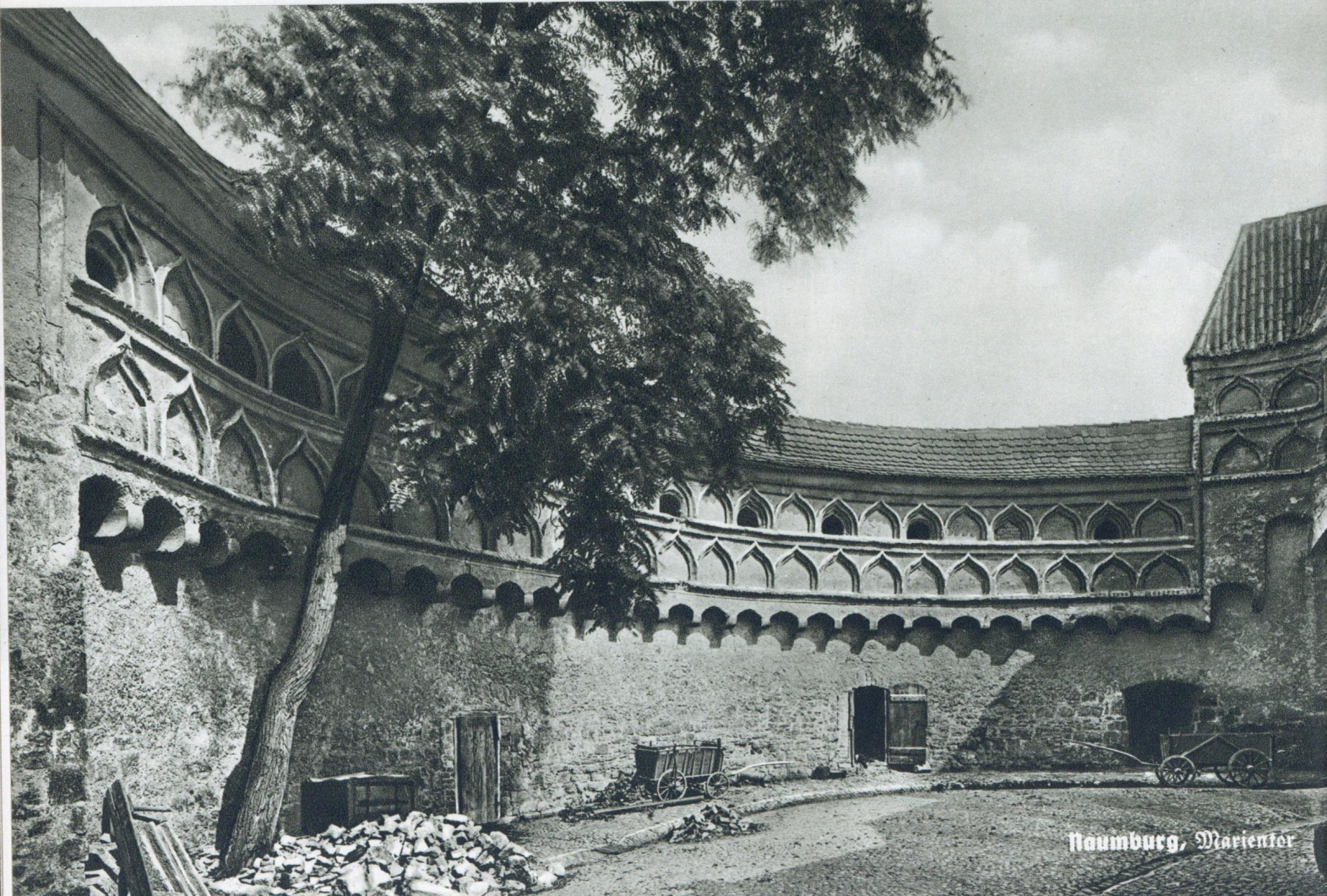
Bad Bibra, Schrecktalbrücke



Memleben, Kaiserpfalz



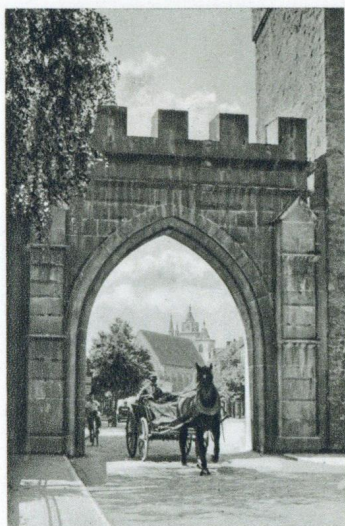
Torgau, großer Wendelstein im Schloß Hartenfels



Naumburg, Marienchor



Arendsee, Alt., Klosterruine



Jerbst, Heidtor



Schloß Eilenburg



Staßfurt



Jörbig, Schloßtürm



Bad Dürrenberg, Quelltürme



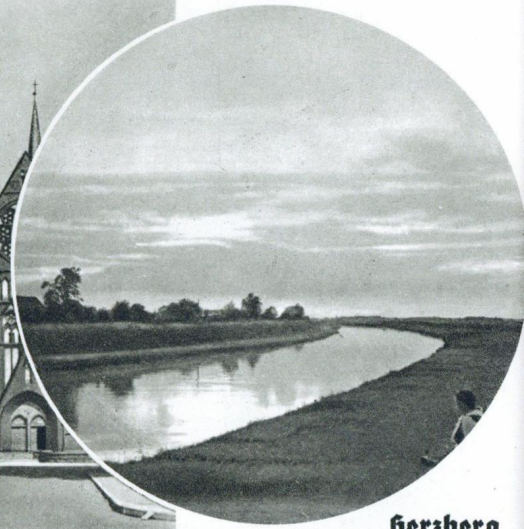
**Schönebeck - Salzelmen
Soleturm im alten Badeparck**



Schloß Merseburg



Bitterfeld

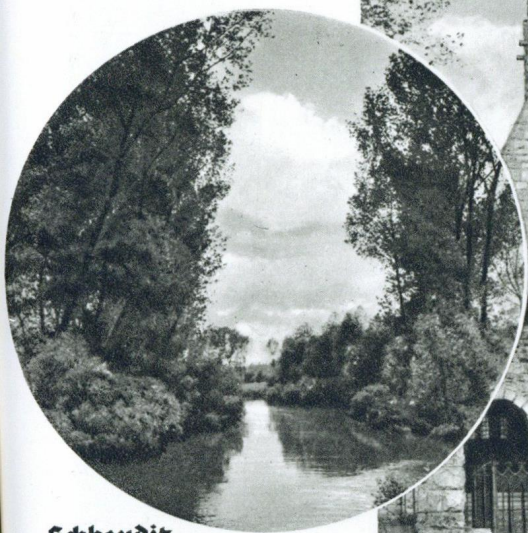


Herzberg

an der



Bei Bad Liebenwerda



Schkeuditz

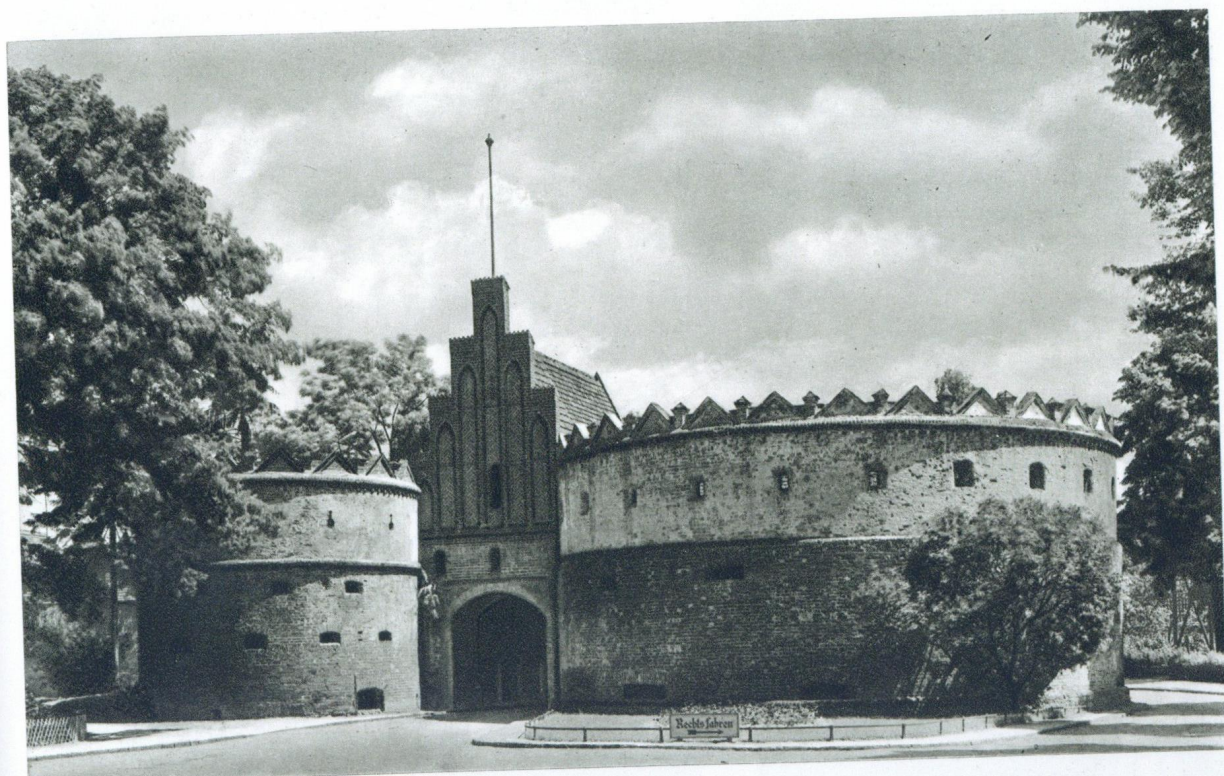


Lüben, Gustav-Adolf-Stein



Delitzsch, Breiter Turm

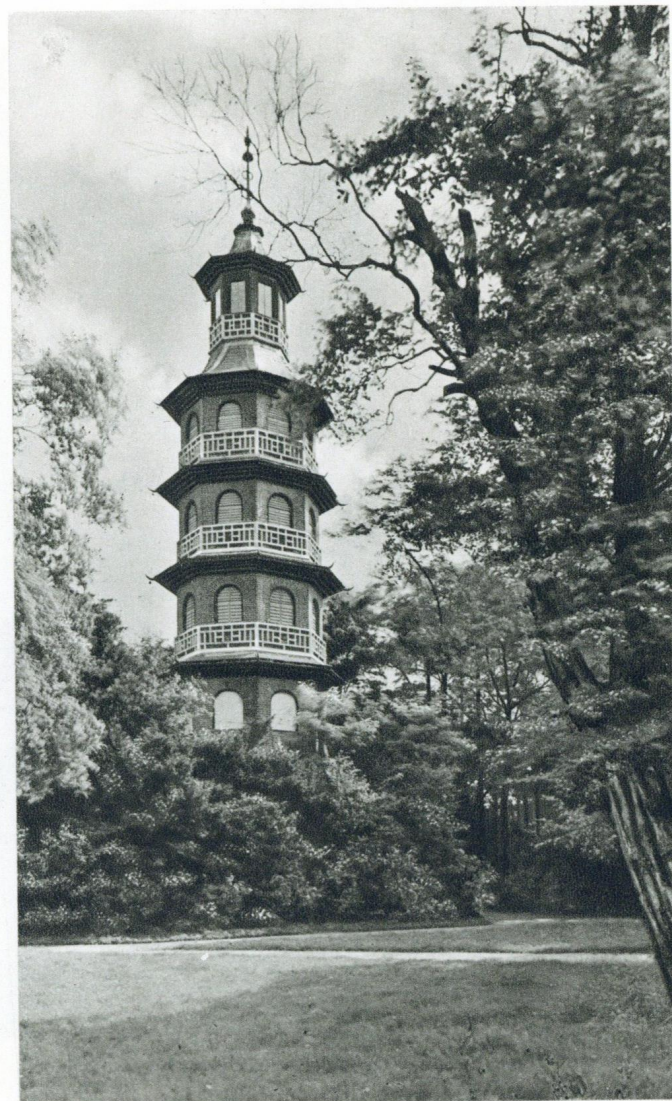
Elster



Gardelegen, Salzwedeler Tor



Schloß Querfurt



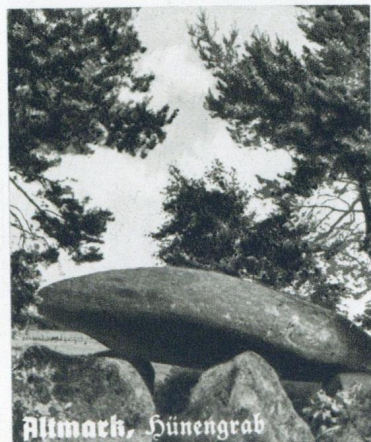
Oranienbaum, Schloßpark, Chinesischer Turm



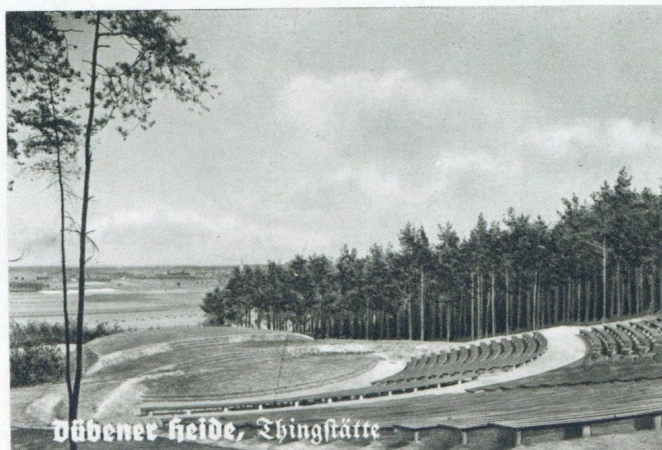
Wörlitz



Zeitz



Altmark, Hünengrab



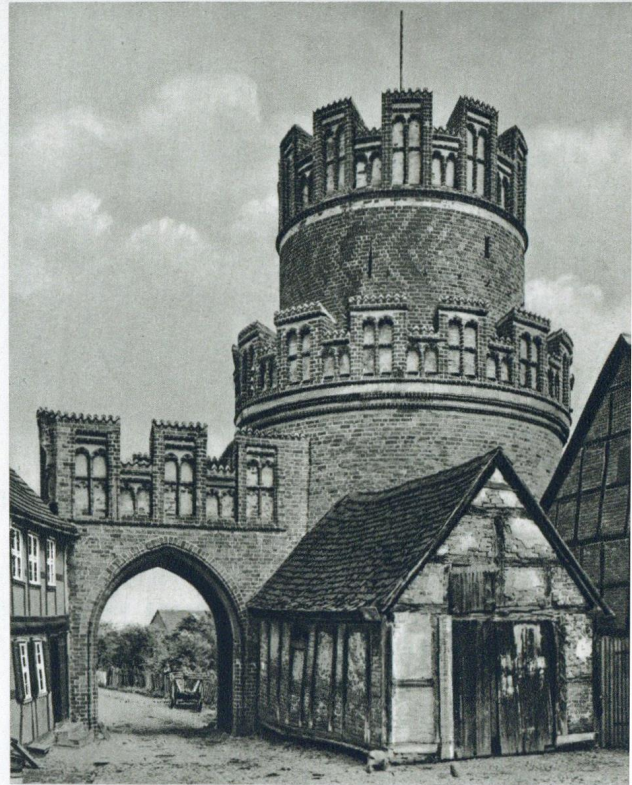
Dübener Heide, Thingstätte



Köthen, Schloß



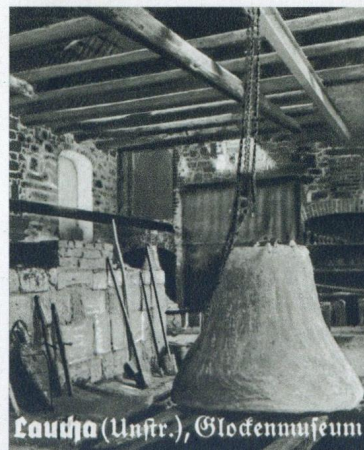
Schloß Bernburg



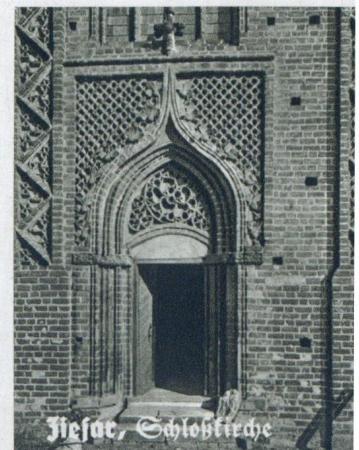
Werben, Elbtor



Dübener Heide, brennender Meiler



Laucha (Unstr.), Glockenmuseum



Hiesac, Schloßkirche



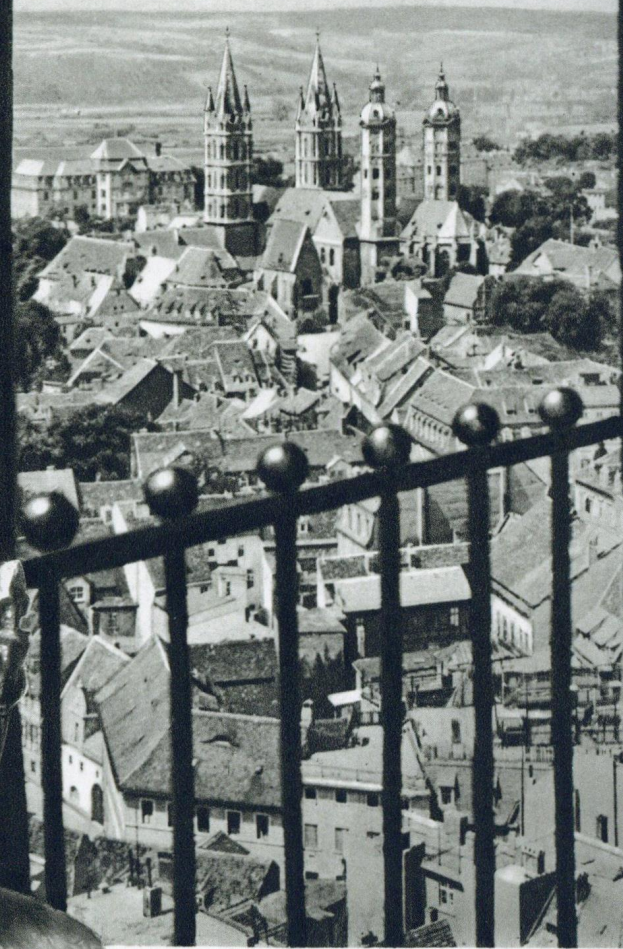
Lutherstadt Wittenberg. In der Lutherstadt Wittenberg wirkte Dr. Martin Luther 38 Jahre. Hier finden wir die bedeutendsten aller Lutherstätten, die Mitteldeutschland zu einem Lutherland machen. Auf Schritt und Tritt begegnet man auch heute nach 400 Jahren noch Erinnerungen an die großen inhaltsreichen Jahre deutscher Geistes- und Kulturgeschichte, angefangen von dem Lutherhaus mit dem größten reformationsgeschichtlichen Museum Deutschlands bis zur Grabstätte des Reformators in der Schloßkirche mit der Thesentür. Dieses Erbe Luthers zu wahren und zu pflegen ist die vornehmste Aufgabe der Stadt. Daneben gilt es ihr, die Entwicklung zu sichern, die Handel und Gewerbe, Industrie und Wirtschaft in ihrem raschen Aufbau von ihr verlangen.



Aschersleben - die 1200 jährige Askanierstadt liegt am nördöstlichen Harzrande an einer alten Völker-Verkehrsstraße, wo heute die Reichsstraße 6 und die Schienenstränge Hannover-Halle dahinziehen. Um 750 zum ersten Male urkundlich erwähnt, gab Aschersleben den Aschariern (latinisiert: Ascaniern) Namen und Sitz. Albrecht der Bär, der bedeutendste dieses Geschlechts, trug von Aschersleben die germanische Kolonisation nach dem Osten vor. — Aschersleben, neben seinem bedeutenden Samenbau eine aufstrebende Industriestadt von über 32 000 Einwohnern, ist heute ein lebhafter Verkehrsplatz für Straße und Schiene vom Osten nach dem Harz.

Naumburg (Saale)

die wichtigste Fremdenstadt im Land an Saale, Unstrut und Elster, ist bekannt durch seinen Dom mit den Stifterfiguren, den „Steinernen Wundern“. Am schönen alten Marktplatz steht das prächtige Rathaus aus dem Jahre 1517. Rings um die Stadt ziehen sich waldige Höhen, und auf den besonnten Hängen der Saale und Unstrut gedeiht ein edler Wein. Reich ist Naumburgs Umgebung an ehrwürdigen Erinnerungsstätten an die deutsche Vergangenheit. Viele Burgen blicken von den Waldbergen ins Land, gern besucht und viel besungen. Ein besonderes Ereignis ist in jedem Sommer das Naumburger Kirschfest, ein altes Volks- und Kinderfest.



Das Netz der Reichsautobahnen erschließt Mitteldeutschland dem Kraftfahrer. Drei Autobahnen durchschneiden es bisher, weitere befinden sich im Bau. An der Strecke Berlin – Magdeburg – Hannover erhebt sich der gastliche Gasthof „Magdeburger Börde“.





„Die altmärkische Hauptstadt Stendal erhält ihr besonderes Gepräge durch kostbare Baudenkmäler der niederdeutschen Backsteingotik (Rathaus, Tore, Kirchen) und durch ausgedehnte Grünanlagen, insbesondere den neu geschaffenen Adolf-Hitler-See und Park.“



mit der Entwicklungsgeschichte der Weltluftfahrt so eng verbunden
wie keine andere Stadt, hütet in seinem Schloßplatz seine besterhaltene
Erinnerung an die Zeit des reinen Binnensverkehrs.

Wendelstein

an der Unstrut stand einst als vornehmer Edelsitz in engem Zusammenhang mit der Kaiserpfalz Memleben. Wechselvoll ist seine Geschichte. Von seiner Höhe bietet sich ein herrlicher Blick über die Unstrut zu den Bergen der Finne und Thüringens.





Eckartsbürg

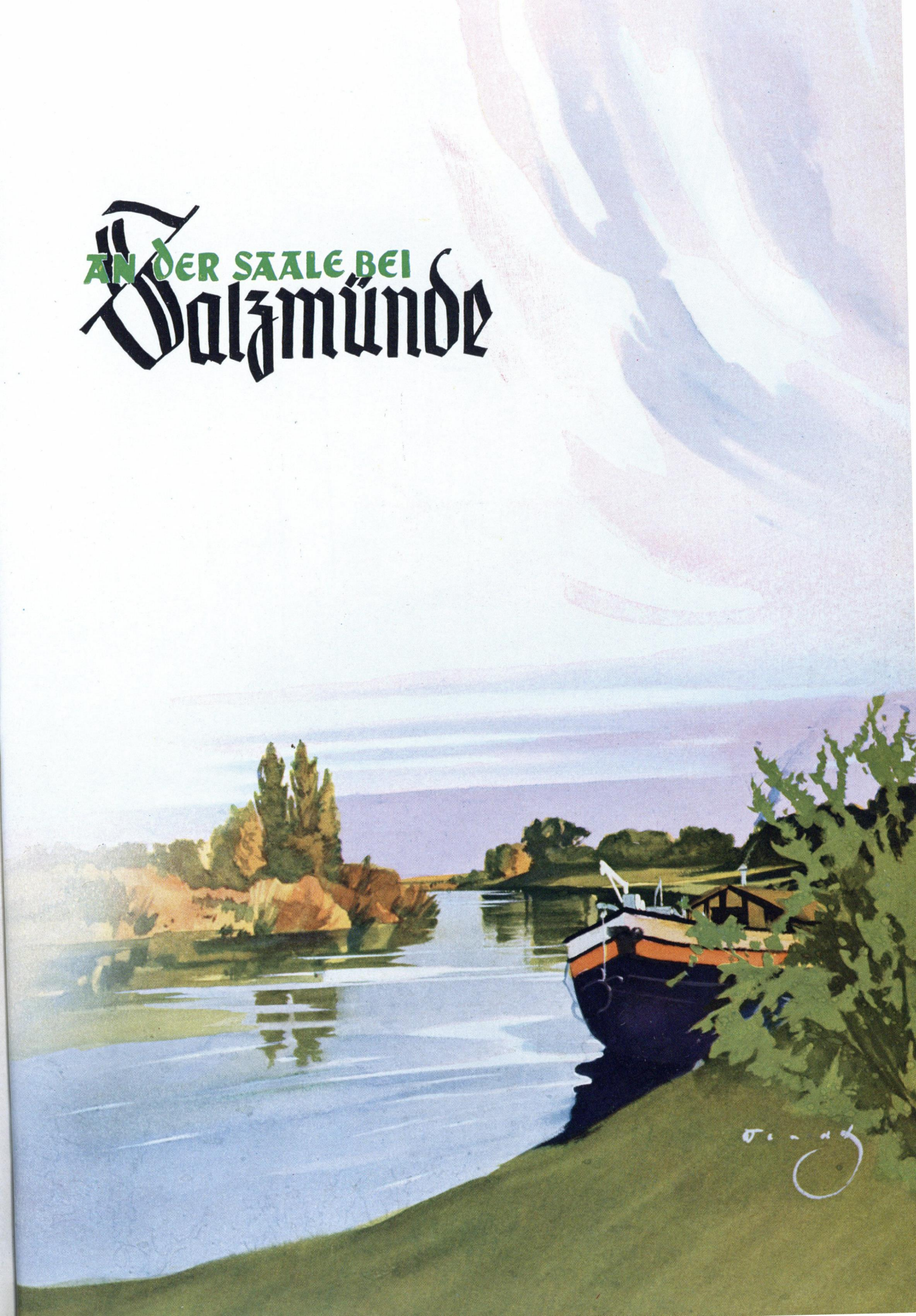
bei Eckartsberga, dem gern besuchten Erholungsort, beherrscht den Uebergang über den Höhenzug der Finne. Weit blickt sie ins Flachland hinüber zum Thüringer Wald.




Dübener Heide

ein Wandergebiet voll eigener Reize, liegt südlich der Elbe zwischen Wittenberg und Bitterfeld. Hier erholt sich der schaffende Volksgenosse aus den großen und kleinen Industriestädten der Nachbarschaft im hügeligen Waldgebiet, das durch mehrere Reichsstraßen auch vom Kraftfahrer gern aufgesucht wird. — Noch weitere Wald- und Heidegebiete finden sich in Mitteldeutschland, so die Leslinger Heide in der Altmark, die Annaburger Heide im Osten, die kleinere Dölauer Heide bei Halle und die Forstgebiete im südlichen Teil.

AN DER SAALE BEI
Salzmünde





Saaleck

UND RUDELSBURG

die berühmten Burgen am Saale-Ufer, viel besungen und besucht, bewachten einst das schmale Tal. Die Rudelsburg ist seit langem das beliebte Ziel vieler Wanderer, Saaleck dagegen erst in jüngster Zeit ein Wallfahrtsort geworden als Todesstätte der Freiheitskämpfer Fischer und Kern (1922).

Spiegel

Spiegelberg

Salz





Klein

Spiegel



alten und neuen Strassen IN MITTELDEUTSCHLAND

ZEICHENERKLÄRUNG :

-  Reichsautobahn
-  Neue Reichsstraßen
-  Alte Salzstraßen
-  Verschiedene Handels- und Kutschwege



Herausgegeben vom Landesfremdenverkehrsverband Mitteldeutschland e.V., Magdeburg (nach einer Idee von Manfred Piper) • Manuskript: Oberbürgermeister Dr. Markmann, Magdeburg • Künstlerische Gestaltung: Lothar Wendt, Berlin-Friedenau • Druck: Walter Kersten, Halle-Saale, unter finanzieller Beteiligung der auf der Karte angeführten Gemeinden • Fotos: A. Dörfer, Leimbach bei Mansfeld (1), Faber-Verlag (Dieck jun.), Magdeburg (2), Fensch, Düben (1), H. Föppel, Zeitz (1), Bernhard Hertig, Neu-Stassfurt (1), P. Klose, Schönebeck (1), Knackstedt & Co., Hamburg (1), Photo-Köhler, Schkeuditz (1), Rudolf Lambeck, Berlin-Grünwald (1), N. Naumann, Lützen (1), Photographische Gesellschaft, Herzberg/Elster (1), Photographische Innung Naumburg (1), Provinzial-Konservator der Prov. Sachsen, Halle (1), Neeg, Laucha (1), Staatliche Bildstelle, Berlin (14), Dr. Walter Sudhoff, Salzwedel (1), Georg Schöck, Zörbig (1), Weidling, Delitzsch (1), Zornack, Merseburg (1), Alfred Zscherpel, Wittenberg (1), Hermann Strüning (1), Gaubildarchiv der NSDAP., Gau Halle-Merseburg sowie die Bildarchive der örtlichen Verkehrsämter und des Landesfremdenverkehrsverbandes Mitteldeutschland

