

Die Salzstraße bei Dubraucke und eine vergessene Schenke im Zschornoer Wald

Paul Wernitz

„Eine Straße (Kunststraße) ist ein künstlich geebnet und befestigter Verkehrsweg für Wagen mit nicht zu großen Steigungen und gemäßigten Krümmungen.“ In unserer Gegend entstanden solche erst um 1850.

Die Straße, über die hier berichtet wird, entspricht nicht ganz dieser Definition aus einem Lexikon von 1895 und entstand viel früher. Sie ist eher aus Willkür von Fuhrleuten hervorgegangen. Die Salzstraße, die durch unser Gebiet führte, wurde später auch Heerstraße oder Kurierstraße genannt.

In Deutschland gab es mehrere Salzstraßen, eine davon führte von Lüneburg über Lauenburg nach Lübeck. Eine andere, allerdings keine Salzstraße, sondern eine Fernstraße, die „Via Regia“ (Königsweg), begann in Kiew und endete in Santiago de Compostela, führte u. a. auch durch Krakau und Görlitz. Im Mittelalter war sie die längste Handelsstraße Europas. Auf ihr bewegten sich Könige

und Feldherrn, aber auch einfache Pilger und Händler.

Unsere Straße führte von Magdeburg nach Sorau. Sie verlief auch über Spremberg, Reuthen, Friedrichshain, Eichwege und Zelz sowie über Triebel, Linderode nach Sorau.

In der Überlieferung soll Johann II. von Biberstein auf Sorau im Jahre 1379 für den Kaiser gegen die widerspenstige Stadt Magdeburg zu Felde gezogen sein. Durch seine freundlichen Bemühungen gelang es ihm, die Fehde zwischen beiden Städten glücklich beizulegen. Allerdings musste die Stadt Magdeburg drei Bedingungen erfüllen:

1. Eine stattliche Summe Geld an die Bibersteiner zahlen.
2. Zu Ehren der Bibersteiner auf einem öffentlichen Platz (Markt) das Bild eines roten Hirsches aufrichten (Wappen der Bibersteiner).
3. Es sollte mit einem Fuhrwerk alle

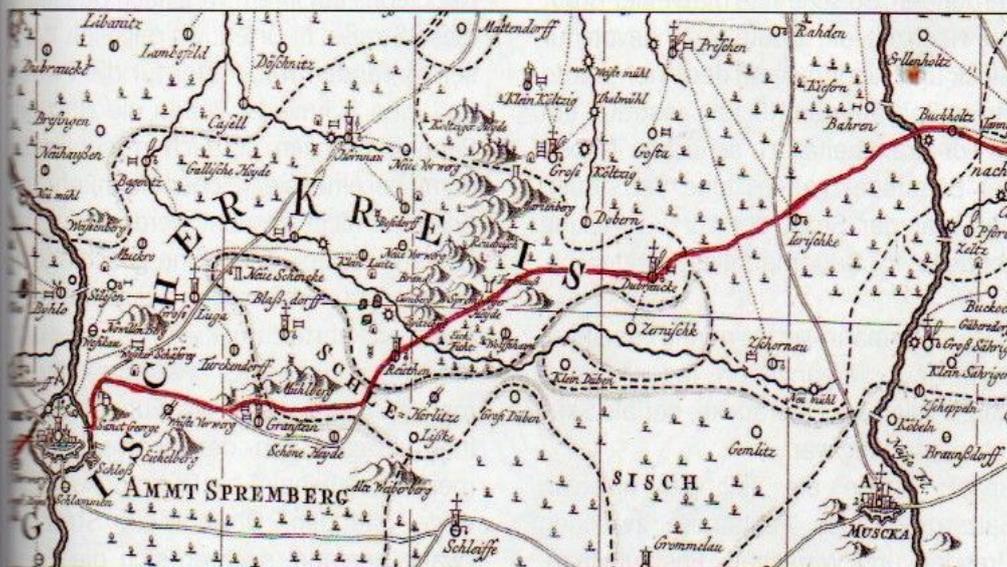


Abb. 1: Straßenmarkierung (vom Autor vorgenommen) auf Kartenausschnitt von 1757.

Jahre eine Fuhre (Fuder) Salz von Magdeburg nach Sorau transportiert werden. Der Wagen sollte mit sechs jungen weißen Pferden bespannt werden. Der Fuhrmann musste bis zum Schlossplatz in Sorau fahren, den Wagen mit den Pferden dort stehen lassen, die Peitsche und seinen Kittel da lassen und danach zu Fuß nach Hause gehen. Dieses geschah so 133 Jahre lang von 1379 bis 1512. Später folgte diesem Ritual eine jährliche Geldlieferung. Dieses Fuder Salz war eine Art Bürgschaft für fortwährenden Frieden, es sollte die Reinheit, Festigkeit und Dauer des Bündnisses anzeigen.

Ansonsten wurde die Niederlausitz früher durch Handelsniederlagen mit Salz versorgt. Nach Hermann Cramer um 1164 zunächst mit Salz und Heringen der Ostseeküsten, ab 1386 dominierte der Handel mit portugiesischem Bai oder Seesalz. Es entstanden Siedereien, wie z. B. in Lübben oder Guben, letztere ist um 1710 durch eine Salzniederlage ersetzt worden, da Salz von Halle a. S., Salza, Staßfurt oder Aschersleben, später aus Dürrenberg, vorteilhafter bezogen werden konnte.

Das Salz war damals sehr kostbar, aber auch mit abergläubischen Vorstellungen verbunden. So schenkte man einer Braut zur Hochzeit ein Beutelchen davon für Glück und Kindersegen, dem Vieh wurde etwas Salz auf den Rücken gestreut, um es vor Krankheiten zu schützen. Neben der Biersteuer gab es eine Salzsteuer. Salz war der Stoff, der vor Verwesung schützte, für Dauerhaftigkeit sorgte.

Pastor Hermann Vetter nennt in seinem Buch „Aus vergangenen Tagen“ einen Hans Füller aus Dubraucke, der als Salzfuhrmann tätig war.

Später wurde ein Teil der hiesigen Salzstraße auch Poststraße zwischen Dresden und Warschau. Postkutschen, Schnellläufer und Staffettenreiter fre-

quentierten diese Straße. Zu Messezeiten in Leipzig waren die Planwagen der Kaufleute aus Polen dort unterwegs. Die Bedeutung dieser Straße war hoch, es herrschte Straßenzwang, der aber nicht so streng durchgesetzt wurde. Es war sehr wichtig, dass die Zollstationen passiert wurden, wie z. B. an den Brücken in Zelz und Bahren. Diese Brücken waren aus Holz, nicht selten wurden sie vom Neißehochwasser mitgerissen. Sie waren sehr schmal, gerade einmal drei Pferde konnten nebeneinander stehen. Die Fuhrwerke hatten keinen Platz, sich zu begegnen. So wurden die Brücken oft Einbahnstraßen.

In Zelz passierten die Wagen die Neiße von West nach Ost, in Bahren von Ost nach West. Zwischen 1700 und 1732 soll August der Starke sieben Mal die Brücken überquert haben. Auf seinem Weg nach Warschau nahm er an einer Sauhatz bei Friedrichshain teil, dabei wurde er von einem Keiler angegriffen, ein Diener konnte gerade noch ein Unglück abwenden. Wenn August der Starke später an dieser Stelle vorbeifuhr, ließ er den Kutscher anhalten und verrichtete am „Weißen Stein“ (vermutlich der Große Finkenstein) ein Gebet.

Viele Jahre später benutzten die Truppen Napoleons auf ihrem Weg nach Russland diese Straße. In Orten, wo reichlich Wasser vorhanden war, Futter für die Pferde und eine Schmiede, ließen die Offiziere Pappeln pflanzen, so auch in Tschernitz, damit bei einer siegreichen Heimkehr der Soldaten nicht gesucht werden musste. Es kam anders, denn eine geschlagene Armee mit erbärmlich ausgestatteten Soldaten kehrte zurück.

Manchmal war das Verkehrsaufkommen so hoch, dass die Fuhrleute mit ihren Wagen von der Adamsschenke (bei Friedrichshain) bis Dubraucke (Eichwege) standen. Obwohl ein Straßenzwang bestand, suchten sich die Fuhrleute auch andere Wege.

Einer dieser Nebenwege ist bekannt, er begann an der Adamsschenke in Friedrichshain, führte durch Tschernitz, den Zschornoer Wald, tangierte dort die Judenschenke und endete auf der Hauptstrecke in Jerischke.

In der Sage „Der Poltergeist in der Tschornower Heide“ erhält man einen Einblick in den Alltag der Fuhrleute. *„Schwül lastete die Augusthitze über der Kiefernheide. Langsam zogen müde Gäule einen schweren Lastwagen durch den knietiefen Sand des Weges. Der Fuhrmann, den blauen Leinenkittel über der Brust geöffnet, trottete verschlafen nebenher. Von Zeit zu Zeit hob er die Peitsche, um die Zugtiere anzutreiben. In ihrem Trott folgten die Pferde einer Gleisspur.“*

Die Wege in der Heide ähnelten sich, leicht konnte man sich verfahren. Doch dann sah der Kutscher einen Stein am Wegesrand mit einem Zeichen. Es war ein Pfeil, darunter ein Glas. Die Heideschenke, später Judenschenke genannt,

war also nicht mehr weit.

Nach einer Volkszählung wohnten 1840 in den drei Gebäuden der Schenke 16 osteuropäische Juden. So ist es nicht verwunderlich, dass dort besonders jüdische Kaufleute auf ihrem Weg zur Messe in Leipzig einkehrten. Aber auch Tschernitzer Bauern besuchten die Judenschenke, wenn sie vom Viehmarkt in Triebel auf ihrem Heimweg dort vorbei kamen. Es kam vor, dass sie den Erlös für das verkaufte Tier vertranken. Bald darauf wurde die Konzession des Wirtes eingezogen. Um 1850 entstanden Chausseen, die die Orte miteinander verbanden, die Schenke musste schließen. Noch kurz vor dem Ersten Weltkrieg konnte man sehr klares Trinkwasser aus dem dortigen Brunnen schöpfen. Inmitten des Kiefernwaldes erinnern heute alte Eichen an den ehemaligen Standort der Judenschenke.

In der Nähe der Schenke kreuzten sich zwei wichtige Heerstraßen. Die eine verband Brandenburg mit Schlesien, die



Abb. 2.: Die Judenschenke auf dem Preußischen Urmeßtischblatt, Muskau, 1845.



Abb. 3: Der ehemalige Standort der Judenschenke im Zschornoer Wald heute.

andere Sachsen mit Polen. Besonders im 15. Jahrhundert war es für die Kaufleute gefährlich, die Wege zu benutzen, denn Raubritter trieben ihr Unwesen.

Die andere Schenke an der Salzstraße, die Adamsschenke, war sicherlich beliebter, hatte aber auch ihre Mängel.

Der Oberlausitzer Adolf Traugott von Gersdorf war zwischen 1772 und 1793 in dieser Gegend mit einem Fuhrwerk oder als Reiter unterwegs und schrieb in einem Tagebuch seine Reiseeindrücke auf. „Nach dem ziemlich schlechten Mittagessen in der Adamsschenke gingen wir noch in die sehr geräumliche

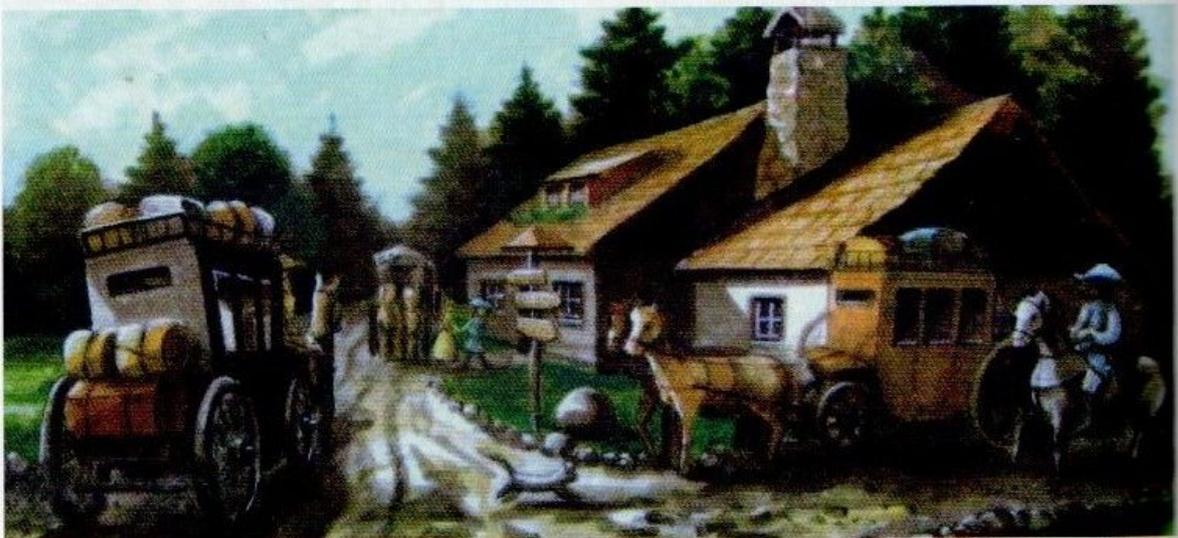


Abb. 4: Die Adamsschenke, nach einer Darstellung auf der Informationstafel in Friedrichshain. Graphik Anspach.

Hütte mit zwei Glasöfen, man macht hier sehr schönes Glas. Als wir ins Wirtshaus zurück kamen, machten uns noch ein paar herumziehende wendische Dorfmusikanten Musik im wendischen Geschmack und begleiteten uns bis in den Wagen.“

Von Gersdorf wissen wir auch, dass unsere Gegend damals nicht so dicht bewaldet war wie heute, zu mindestens

nicht die Gipfel solcher Berge wie der Marienberg oder der Brandberg. Vom Horlitzer-Berg aus sah er die Windmühlen von Bloischdorf und Wolfshain.

Schon lange fahren keine Pferdefuhrwerke mehr durch den tiefen Sand, doch heute noch kann man an manchen Stellen die Ursprünglichkeit dieser alten Straßen erahnen.

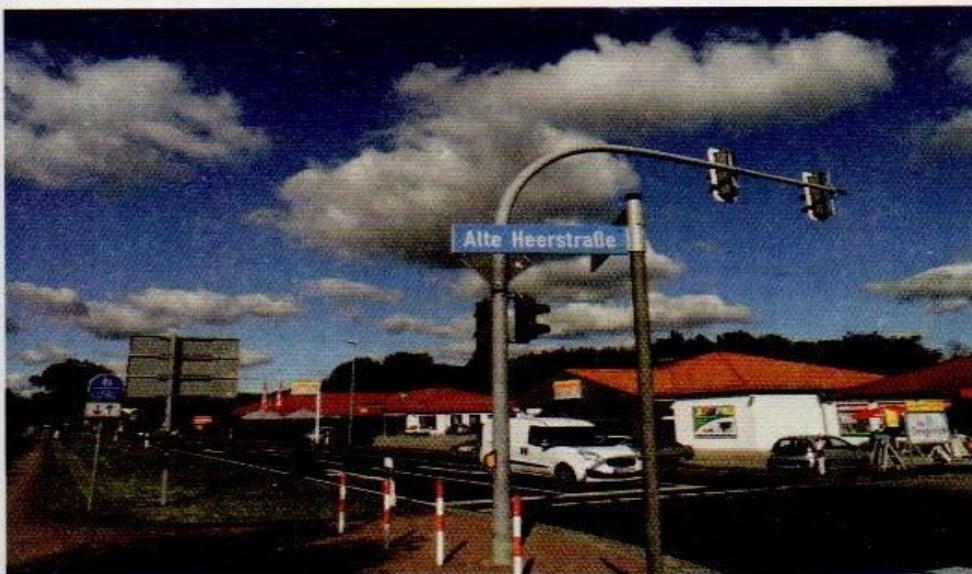


Abb. 5: Die Heerstraße bei Eichwege (Dubraucke) heute.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Cramer, H., (1878): Beiträge zur Geschichte des Bergbaues in der Provinz Brandenburg. Fünftes Heft-Die Niederlausitz. 442 S., Halle.
- Gersdorf, A. T. von, (1772): Reise nach Pforten und Sörste (Forste). In: Reisejournal, Bd. 2, 1772-1776 (Gersdorfsche Reisetagebücher). Im Bestand der Oberlausitzer Bibliothek der Wissenschaften Görlitz.
- Houwald, G., Freiherr von, (1978): Niederlausitzer Rittergüter und ihre Besitzer. Band 1 Spremberg.
- Schneider, J. Ch., (1846): Chronik der Stadt und Standesherrschaft Forst vor und nach Vereinigung mit der Standesherrschaft Pforten. Reprint des Niederlausitzer Verlages Guben, 2008.
- Vetter, H., (1905): Aus vergangenen Tagen. Seiten 112-113, C. F. Saebisch Spremberg.
- Worbs, J. G., (1826): Geschichte der Herrschaften Sorau und Triebel, Sorau 1826.

Karten:

- Preußisches Urmesstischblatt Nr. 4454 von 1845, Blatt Muskau.
- Geografische Delineation der zu dem Kursächsischen Landen gehörenden Amtes zu Meißen

zugehörigen Ämtern des Markgrafenthums Nieder-Lausitz, gestochen von Peter Schenken jun. in Amsterdam MDCCLVII.