



Handelswege in Schlesien  
um das Jahr 1500  
Die Strichstärke entspricht der Benutzungsfrequenz



## Das Wegenetz im Wandel der Zeiten

### Die Entstehung des mittelalterlichen Straßennetzes

Im Hochmittelalter bildete sich in Schlesien ein engmaschiges Städtenetz. Zu jeder Stadt gehörte ein Kranz von Dörfern. So wie das Land die Stadt ernährte, so versorgte die Stadt das Umland mit Gewerkeprodukten. Aus dieser Arbeitsteilung ergaben sich die Verkehrsverhältnisse.

Quer durch Schlesien verliefen wichtige Fernhandelswege.

Die "via regia" führte von Leipzig kommend über Bautzen - Görlitz - Bunzlau - Liegnitz - Neumarkt - Breslau und weiter über Krakau bis Kiew.

Als Nord-Süd-Verbindung führte die "Bernsteinstraße" von der Ostsee im Raume Danzig über Breslau nach Mähren und bis zur Adria.

Die Verbindung zur böhmischen Hauptstadt Prag ging über Landeshut - Trautenau oder Wartha - Glatz - Nachod. Lebhafter Verkehr weiter nach Nürnberg und über Prag nach Venedig belebte den Breslauer Handel. Über Neisse - Troppau und Wien kam man nach Süden.

Die Straßenführung wurde durch die Topographie bestimmt, vergleichbar der Lage mancher Stadt, die günstig z.B. an Flußübergängen (Glogau, Breslau, Brieg, Oppeln) entstanden.

### Ausbau im 18. Jahrhundert

Mit Beginn der preußischen Herrschaft sollte die neue preußische Provinz Schlesien enger mit den brandenburgischen Kernlanden verbunden werden. Friedrich der Große förderte den Straßenbau. Ein dichtes Netz von Staatsposten sollte die Wege in Ordnung halten.

Der Ausbau wurde jedoch durch die Erfahrungen der friderizianischen Kriege beeinträchtigt, da gute Straßen auch den feindlichen Truppen zugute gekommen wären. Daher blieben Klagen über den schlechten Zustand der Straßen bis Mitte des 19. Jahrhunderts die Regel.

## Sieć drogowa na przestrzeni wieków

### Powstanie średniowiecznych sieci dróg

W szczytowym okresie średniowiecza powstała na Śląsku gęsta sieć miast. Każde miasto otoczone było wianuszkiem wsi. Wieś żywiła miasto, a miasto dostarczało wsi wytwory rzemiosła. Z tego podziału pracy wynikały określone stosunki komunikacyjne.

Przez Śląsk przebiegały ważne szlaki handlowe. Via Regia prowadziła z Lipska przez Budziszyn- Zgorzelec - Bolesławiec - Legnicę - Śróde Śląską i Wrocław do Krakowa i dalej do Kijowa.

Z północy na południe przebiegał "szlak bursztynowy" znad Bałtyku/Gdańska przez Wrocław i Morawy aż nad Adriatyk.

Połączenie z Pragą - stolicą Czech, było możliwe przez Kamienną Górę - Trutnov lub Bardo-Kłodzko-Nachod. Duży ruch w kierunku na Norymbergę oraz przez Pragę i Wenecję ożywił handel Wrocławia. Przez Nysę, Troprawę i Wiedeń prowadził szlak na południe.

Wytyczanie dróg zależne było od topografii, podobnie jak położenie niektórych miast, które zakładane były np. przy przeprawach przez rzekę (Głogów, Wrocław, Brzeg, Opole).

### Rozbudowa dróg w XVIII wieku

Z nastaniem panowania pruskiego nowa prowincja śląska miała być ściślej związana z Brandenburgią. Fryderyk Wielki bardzo wspierał budowę dróg. Gęsta sieć posterunków państwowych miała dbać o stan dróg.

Doświadczenia wojen fryderycjańskich miały zły wpływ na rozwój sieci dróg, ponieważ dobre drogi mogły przecież służyć także wojskom nieprzyjaciela.

Stąd też aż do połowy XIX wieku dość powszechne były narzekania na zły stan dróg.

### Abbildungen

1. Fernhandelswege um das Jahr 1500, Karte aus: Hausdorf, Unser Schlesien, Stuttgart 1954
2. Straße im Vorland des Isergebirges, Photo: Stephan Kaiser, 2001
3. Hirschberg, kolorierter Stahlstich nach Th. Blätterbauera, um 1885
4. Chaussee-Aktie des Glatz-Neisser-Chaussee-Bau-Vereins, 1847
5. Allee vor Prinsnig, Kreis Liegnitz, Photo: Stephan Kaiser, 2003

### Ilustracje

1. Trakty handlowe ok. roku 1500, mapa z: Hausdorf, Unser Schlesien, Stuttgart 1954
2. Droga u stóp Gór Izerskich, fot. Stephan Kaiser, 2001 r.
3. Jelenia Góra, staloryt kolorowany wg Th. Blätterbauera, 1847 r.
4. Akcja szosy Kłodzko - Nyskiego- Towarzystwa Budowlanego, 1847 r.
5. Aleja przed miejscowością Brennik w powiecie legnickim, fot. Stephan Kaiser, 2003 r.