

Die Altstraße von Hirschfeld nach Obercrintz

Dokumentation eines Teilabschnittes
des westlichen Frühbusser Steiges

von Wolfgang Thoss

Blankenhainer Berichte Band 28

Deutsches Landwirtschaftsmuseum Schloss Blankenhain

Freilichtmuseum der ländlichen Kultur, Technik und Arbeit für das
historische Mitteldeutschland



2021

Inhalt

Vorwort	5
Zusammenfassung	9
1 Einleitung	11
2 Methodik der Untersuchungen	13
3 Die Altstraße Hirschfeld-Obercrintitz im Kontext mit der Frankenstraße	15
4 Der historische und aktuelle Verlauf der Altstraße von Hirschfeld nach Obercrintitz	17
4.1 Von Hirschfeld bis zum Rande des Pfarrwaldes	24
4.1.1 Historischer Straßenverlauf von 1793 bis 1925	24
4.1.2 Aktueller Zustand	25
4.2 Durch den Pfarrwald	30
4.2.1 Historischer Straßenverlauf von 1793 bis 1925	30
4.2.2 Aktueller Zustand	33
4.3 Verlauf der Altstraße östlich der Berghäuser	37
4.3.1 Historischer Straßenverlauf von 1792 bis 1925	37
4.3.2 Aktueller Zustand	40
4.4 Vom Burkertsbach bis zum Kessel bei Lauterholz	42
4.4.1 Historischer Straßenverlauf von 1792 bis 1925	42
4.4.2 Aktueller Zustand	46
4.5 Vom Kessel bis zur Straße Wolfersgrün–Lauterhofen	50
4.5.1 Historischer Straßenverlauf von 1792 bis 1925	50
4.5.2 Aktueller Zustand	53
4.6 Von der Straße Wolfersgrün–Lauterhofen bis Obercrintitz	56
4.6.1 Historischer Straßenverlauf von 1792 bis 1925	56
4.6.2 Aktueller Zustand	60
5 Der Verlauf der Alten Hirschfelder Straße von Hirschfeld nach Obercrintitz	65
6 Fazit der Untersuchungen	71
7 Karten-, Literaturverzeichnis & Internetverweise	73
Anlagen	
Ausschnitte aus den Reliefkarten der Altstraße von Hirschfeld nach Obercrintitz	77
Abbildungsverzeichnis	79

Wege in der Kulturlandschaft – ein Vorwort

Jede aus der wirtschaftlichen Tätigkeit des Menschen resultierende Bewegung im Raum hinterlässt Spuren in der Landschaft. Damit wird der Verkehr zu einer geografischen Erscheinung, die sich in linienhaften Ausräumungen oder Aufschüttungen im Landschaftsbild äußert. So führt schon das wiederholte Begehen von Verbindungstrassen zum allmählichen Entstehen einer Wegespur.

Der Wegeverlauf und die Beschaffenheit seines Untergrundes geben Aufschluss über die Bodenbeschaffenheit, die geologische Formation, die Pflanzenbedeckung und nicht zuletzt das Klima. Wege durchschnieiden deshalb nur selten eine Landschaft geradlinig, sondern versuchen die Reliefgegebenheiten ausnutzend zu verlaufen.

Das Ausmaß der linearen Eingriffe ist abhängig von der Entwicklungsstufe und Dichte des Verkehrs auf den benutzten Wegen. Der Verkehr wird somit zum entscheidenden Gradmesser der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes, er ist die unerlässliche Grundlage des Handels schlechthin.

Seit Beginn der Sesshaftigkeit und Wirtschaftstätigkeit des Menschen entwickelte sich ein enger lokaler und regionaler Warenmautausch auf Verbindungswegen von Niederlassung zu Niederlassung. Diese als Vicinalwege bezeichneten Verkehrstrassen waren von entscheidender Bedeutung für den dörflichen Nahverkehr.

Doch auch jede bäuerliche Wirtschaft selbst entwickelte ihr eigenes Transport- und Wegesystem vom Gehöft in die Feldflur, zum Dorfplatz, zum Markt usw. Damit bildete sich ein System von Verkehrswegen, das sich zu Verkehrsnetzen verdichtete. Die kleinen von den Höfen ausgehenden Wege vereinigten sich zu größeren, die Dörfer und Städte verbanden

In den Markorten sammelten sich die Verkehrswege einer Region und führten letztlich zu den großen Fernhandelswegen, wie der Bernstein-, Salz- oder Seidenstraße. Damit lässt sich eine Abfolge der Wegesysteme vom Hof-, Feld-, und Ackerweg über Dorf- und Vicinalwege zu den Land- und Fernhandelsstraßen aufstellen.

Die Verkehrswege ermöglichten es erst, dass die Kulturzentren über Wüsten, Hochgebirge, Urwälder und Flüsse hinweg verbunden werden konnten. Der bekannteste, weil mit 7.000 km längste historische Fernhandelsweg der die eurasischen Hochkulturen verband, war die Seidenstraße. Diese erlebt gerade eine Renaissance in Chinas geostategischem Konzept, angefangen von der „maritimen Seidenstraße“ bis zur „Neuen Seidenstraße“, die parallel auf der Schiene und der Straße derzeit im Eiltempo sich in Richtung Mitteleuropa im Bau befindet.

Die historischen Fernhandelswege waren in der Regel unbefestigte Verkehrstrassen, die den Naturkräften ausgesetzt waren, so dass sich an ausgefahrenen Stellen ganze Bündel von Ausweichwegen bildeten. Oftmals entstanden so Verkehrsstreifen von mehr als 100 m Ausdehnung. Die Landschaft wurde regelrecht zerfahren.

Vorwort

Mit dem Bau der Via Appia von Rom nach Capua um 312 v. Chr. begann das römische Imperium mit dem Ausbau des größten planmäßigen und befestigten Straßennetzes der Welt. Die Römer erlangten eine Meisterschaft im Straßenbau, die nach dem Zerfall des römischen Reiches in Mitteleuropa erst wieder in der zweiten Hälfte des 19. Jh. erreicht werden konnte.

Die bäuerlichen Wege sowie auch die meisten Landstraßen waren unbefestigt, die durch den Verkehr kräftig beansprucht und abgenutzt wurden. Wird ein solcher Weg lange Zeit durch das Wechselspiel von Verkehr und Naturfaktoren geformt, dann führen die wirksamen Erosionskräfte zur Bildung eines Hohlweges. Oftmals liegen mehrere solcher ausgefahrenen Wege beieinander, da bei verschlammtten Hauptwegen immer neue Fahrspuren angelegt wurden. Um solch ein Ausgreifen von Wegespuren in die benachbarten Feldflächen zu verhindern, wurden Hecken, Steinwälle und Faschinen entlang der Wege angelegt.

Die Instandhaltung der Vicinalwege und Landstraßen war Aufgabe der Anrainer, also der Dorfgemeinschaften und Städte. Meist wurde diese Instandhaltungspflicht vollkommen vernachlässigt, so dass der Zustand der Straßen und Wege als katastrophal zu bezeichnen war. In Kursachsen wurden 1698 sogenannte Straßenbereiter eingestellt, die durch Inspektion dafür Sorge trugen, dass die Straßen halbwegs in Ordnung gehalten wurden.

Die entscheidende Verbesserung für den Straßenbau im Überlandverkehr brachte der Bau von Chausseen nach französischen Vorbildern. Diese gepflasterten Straßen waren (entsprechend dem römischen Vorbild) in der Mitte gewölbt, damit das Regenwasser in die seitlich angelegten Gräben abfließen konnte. Mit der Anlage dieser „Kunststraßen“ war die logistische Grundlage der Wirtschaftsentwicklung im Merkantilismus und der folgenden Industrialisierung gegeben.

Mit diesen kurzen Ausführungen wird deutlich, dass der Wegebau und der Verkehr im Allgemeinen einen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Räume und das Landschaftsbild haben.

Die im Folgenden von Wolfgang Thoß vorgelegte Publikation zu den Kulturlandschaftsrelikten des Frühbusser Steiges, einem Seitenzweig des alten Handelsweges nach Böhmen, zeigt, wie bis heute die Reste der Altstraßen im Landschaftsbild nachzuweisen sind.

Wegebau, Verkehr und Handel sind gerade für die Landwirtschaft von entscheidender Bedeutung, wie sonst könnten die Nahrungsgüter vom Erzeuger zum Verbraucher gebracht werden. Damit ist die vorliegende Untersuchung und Dokumentation ein wichtiger Mosaikstein in den landeskulturellen Publikationen des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Schloss Blankenhain.

Dem Autor gilt ein herzliches Dankschön für seine dokumentarische Fleißarbeit. Dank gilt auch dem Verlag Beier & Beran und ganz speziell Herrn Dr. Hans-Jürgen Beier für seine kompetente Beratung und die hohe Qualität der Publikation. Dank gilt dem Mu-

Vorwort

seumsträger, dem Landkreis Zwickau, dem Kulturraum Vogtland-Zwickau und allen weiteren Unterstützern des Museums.

Blankenhain, Sommer 2021

Museumdirektor Dr. Jürgen Knauss

0 Zusammenfassung

2011 und 2012 führte der Verfasser Untersuchungen zu Spuren der Steinverarbeitung im Kirchberger Granitgebiet durch.

Die im Pfarrwald bei Hirschfeld aufgefundenen Hohlwege waren Anlass, die von RUTTKOWSKI (2002) publizierte Abhandlung über „Altstraßen im Erzgebirge“ zu studieren und den konkreten Verlauf der Altstraße von Hirschfeld nach Obercrintitz eingehend zu untersuchen.

Ziel der vorliegenden Untersuchung war es, eine umfassende Analyse des aktuellen Zustandes vorzunehmen. Grundlage in der Vorbereitung war ein eingehendes Studium des zugänglichen Kartenmaterials.

Die Auswertung bezog sich auf die Karten des Atlases *Augusteus Saxonicus* (1711-1742), die Berliner Meilenblätter von Sachsen, des Topographischen Atlases des Königreichs Sachsen (1850), der Karte von Sachsen (1863) sowie der topografischen Karten der Jahre 1878 bis 1925 und der geologischen Karten der Sectionen Fraureuth-Ebersbrunn und Auerbach.

Der gesamte Abschnitt der Altstraße wurde mehrmals 2012 und 2018 begangen.

Eingangs der Untersuchung wird der Wegeverlauf erläutert und das Wegeprofil vorgestellt. Die auf den Ausschnitten der Berliner Meilenblätter aufgeführten Flurnamen werden einschließlich der Opferkessel und Steinkreuze näher erläutert.

Es erfolgt ein Exkurs zum Verlauf der ehemaligen Poststraße von Reichenbach nach Schneeberg, die durch Hirschfeld führte.

Das untersuchte Teilstück der Altstraße zwischen Hirschfeld nach Obercrintitz ist in sechs Teilabschnitte gegliedert. Bei jedem dieser Abschnitte werden die Kartenausschnitte des jeweiligen Berliner Meilenblattes und die betreffenden Teilstücke der nach Jahren geordneten topographischen Karten analysiert. Auf den Abschnittskarten sind der jeweilige Verlauf der Altstraße sowie die Lage der Hohlwege maßstabgerecht dargestellt.

Tabellarisch aufgelistet sind von jedem Hohlweg:

- die laufende Nummer,
- die Gemarkung,
- die Nummer der topografischen Karte,
- die Koordinaten nach Gauß/Krüger,
- die Länge, Breite und Tiefe,
- die Hohlwegform.

Die Beschreibung der aufgefundenen Hohlwege ist zu einem großen Teil mit Fotos belegt.

Zusammenfassung

Bemerkenswert sind die an mehreren Stellen beobachteten Wegebefestigungen mit Granitblöcken. Drei gut erhaltene alte, aus Granitplatten errichtete Steinbrücken überqueren den Burkertsbach und beide Male den Lohbach westlich von Obercrintitz.

Die vormalig auf den landwirtschaftlichen Flächen verlaufenden Hohlwege sind größtenteils verfüllt. Ablagerungen von Gartenabfällen, Müll und Gehölzschnitt bestimmen vor allem in ortsnahen Gehölzen die Hohlwege. In den bewaldeten Gebietsteilen beeinflussen Aufforstungsmaßnahmen und Altholz den Zustand der verbliebenen Hohlwege.

Häufig lassen sich noch Spuren der vormaligen Steingewinnung (Thob 2016) beobachten. Vermutlich wurden Teile der Altstraße auch als Transportweg zur Abfuhr des gewonnenen Gesteins verwendet.

Abschließend wurde der Frage des vormaligen Verlaufs der Alten Hirschfelder Straße nachgegangen.

4 Der historische und aktuelle Verlauf der Altstraße von Hirschfeld nach Obercrinitz

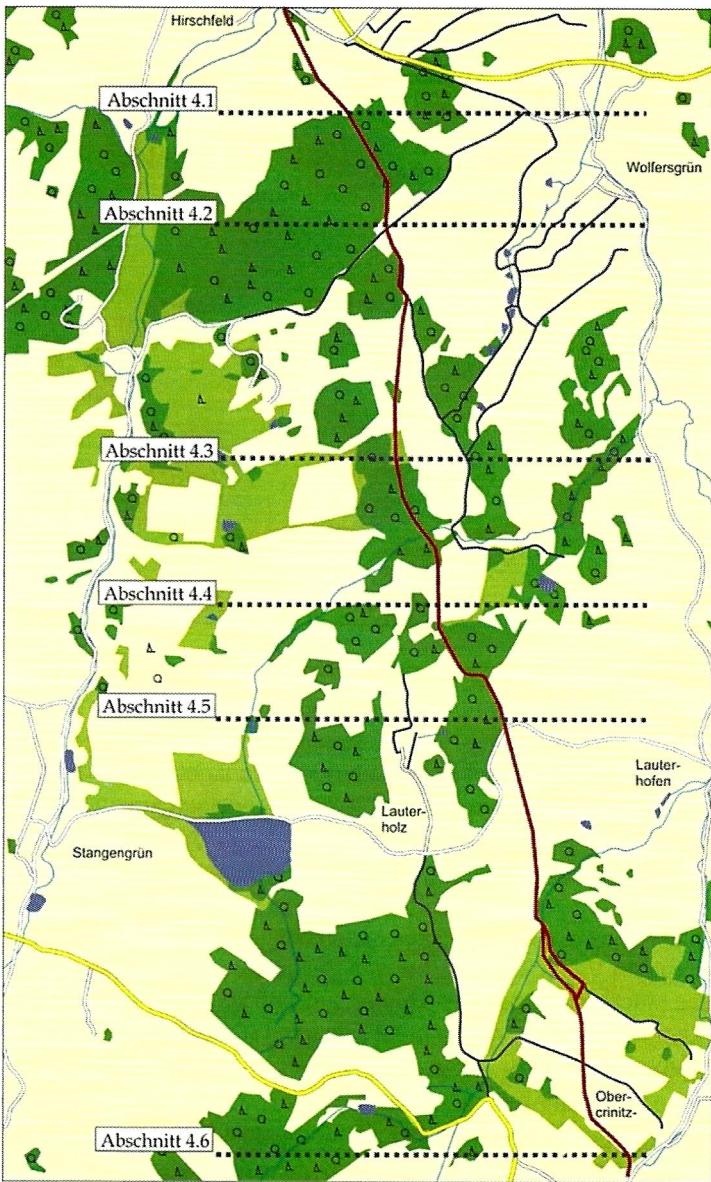


Abb. 3: Überblick über den Altstraßenverlauf.

4 Der historische und der aktuelle Verlauf der Altstraße von Hirschfeld nach Obercrinitz

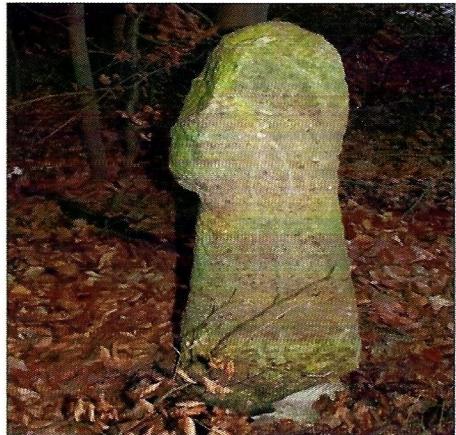


Abb. 11(oben): Steinkreuz an der alten Straße Hirschfeld-Wolfersgrün (19.01.2018).

Abb. 10 (links): Steinkreuz am Ortsausgang von Hirschfeld (10.04.2012).

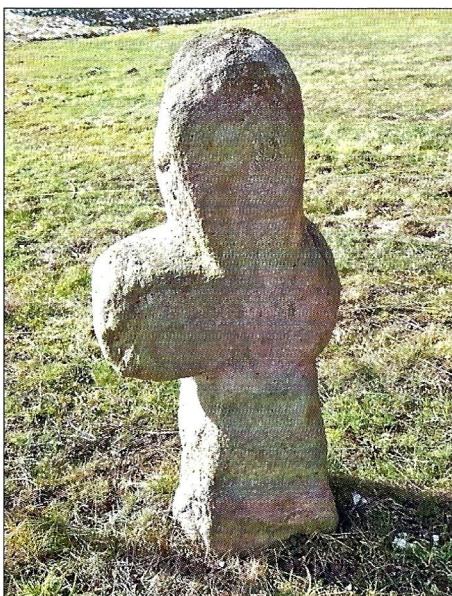


Abb. 12: Steinkreuz an der Straße Obercrinitz-Wolfersgrün (19.01.2018).

Abb. 13: Ganzmeilensäule unweit der Gaststätte „Schwarze Katz“ mit erneuertem Oberteil (14.06.2015).

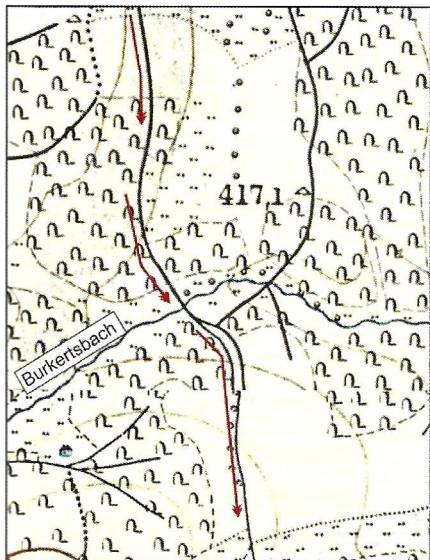


Abb. 74: Ausschnitte aus den topographischen Karten Bl. 124 und Bl. 135 (1876).

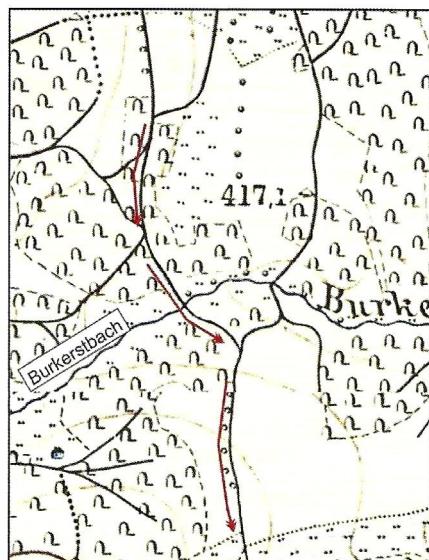


Abb. 75: Ausschnitte aus den topographischen Karten Bl. 124 und Bl. 135 (1908, 1907).

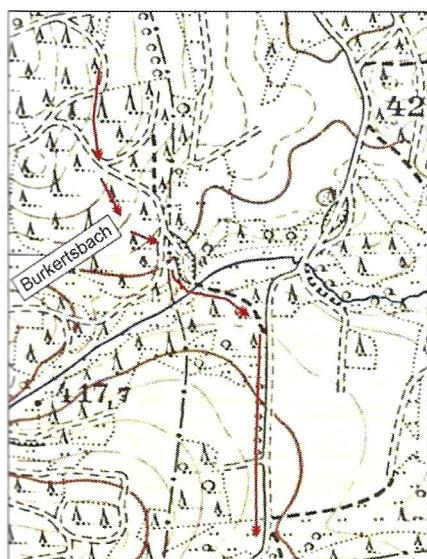


Abb. 76: Ausschnitte aus den topographischen Karten 124 und Bl. 135 (1916, 1917).

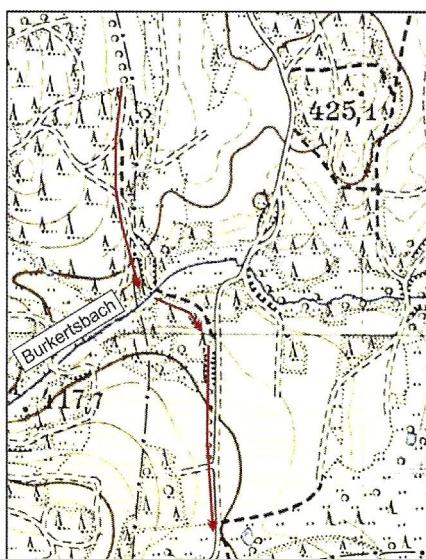


Abb. 77: Ausschnitte aus den topographischen Karten Bl. 124 und Bl. 135 (1925).