

Verkehrsraum Mittelgebirge

**Untersuchungen zum Verlauf von
Fernwegen in
Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt**

Herausgegeben von
Bernd W. Bahn und Pierre Fütterer

Langenweißbach 2022

Inhalt

Vorwort	7
Bernd Kunzmann Der „Erfurter Weg“ im früh- und hochmittelalterlichen Altstraßennetz des sächsisch-böhmischen Erzgebirgsraumes - eine frühe Fernverbindung von Erfurt nach Prag	9-62
Christian Oertel Skizze, GPS und Laserscan – Altwegeforschung klassisch und digital. Das Beispiel der vogtländischen Altwegeverbindungen	63-86
Wolfgang Fanghänel & Roland Weber Vorbesiedlungszeitliche Saumpfade und Altwege in der Region um Zwickau und Plauen sowie deren Einbindung in das hochmittelalterliche Verkehrsnetz	87-157
Udo Münnich Der Willianweg – eine mittelalterliche Harzquerung?	159-183
Isolde Kalter St. Ottilia auf dem Muppberg bei Neustadt bei Coburg als Ausgangspunkt eines Pilgerwegs	183-199

Christian Oertel

Skizze, GPS und Laserscan – Altwegeforschung klassisch und digital Das Beispiel der vogtländischen Altwegeverbindungen

Einführung

Die Ursprünge der vorliegenden Studie liegen in den Forschungen für meine im Sommer des Jahres 2007 eingereichte Magisterarbeit über die Verbindungen zwischen den großen Besitzkomplexen (Kommenden und Pfarrkirchen) des Deutschen Ordens im sächsischen und thüringischen Vogtland. In diesem Zusammenhang untersuchte ich die Verbindungen zwischen den Kommenden in Plauen, Schleiz, Reichenbach und Adorf sowie zwischen den Pfarrkirchen in Tanna und Aš/Asch. Dabei kristallisierten sich zwei Hauptverkehrswege heraus, die das Vogtland durchzogen. Zunächst ist hier natürlich die Südwest-Nordost-Verbindung der Handelsstraße Nürnberg-Leipzig zu nennen, deren südliche Trassen von Nürnberg und Hof über Plauen bzw. Oelsnitz/Burg Voigtsberg nach Reichenbach, Zwickau und Leipzig verliefen und deren Existenz (wenn auch nicht die genauen Trassenführungen) bereits aus der älteren Literatur bekannt war. Eine nördliche Trasse zweigte in Hof ab und führte über Schleiz und Gera nach Leipzig. Zwei weitere Wege, die in der älteren Literatur nicht berücksichtigt wurden, sind die Verbindungen von Plauen nach Norden a) über Pausa und Zeulenroda und b) über Mühlstroff nach Schleiz. Auch hier wurde im Geländebezug deutlich, dass es sich um Routen von mindestens regionaler Bedeutung gehandelt haben musste. Hohlenfelder und -bündel von ähnlicher Breite fanden sich auf der Trasse von Oelsnitz direkt nach Süden in Richtung Eger/Cheb, die auf der Wasserscheide zwischen Weißer Elster und Saale entlanglief.

Sowohl für die Nord-Süd als auch für die Südwest-Nordost-Verbindung wurde aber schnell klar, dass in den für meine Magisterarbeit bearbeiteten Wegeführungen nur ein Teil dieser Verkehrswege erfasst werden konnte. Bei letzterem Weg fehlten die Trassenführungen von Plauen und Oelsnitz nach Südwesten (Hof und weiter nach Nürnberg). Im Fall der Verbindung zwischen dem Vogtland und Böhmen war klar, dass es eine weitere Route geben musste, um das vermutliche Verkehrsaufkommen zu tragen, selbst wenn man eine hoch- und spätmittelalterliche

Wegeführung im Elstertal annahm, deren Bedeutung aufgrund von fehlenden Geländebezeugen nicht genau geschätzt werden konnte.

In der vorliegenden Arbeit werden nun diese Wegeführungen gesammelt vorgelegt. Betont werden muss, dass hier nur die Wege vorgestellt werden, die sich im Geländebezug als überdurchschnittlich bedeutend darstellen, d. h. die nicht nur vom lokalen, sondern auch vom Fernverkehr begangen und befahren wurden. Das deutlichste Merkmal einer stark frequentierten Straße ist die Ausbildung von Hohlensystemen – meist in Fächer- oder Bündelform. Diese entstanden besonders an Wegabschnitten, auf denen große Höhenunterschiede überwunden werden mussten. Der Boden wurde dort beim Anstieg durch die Hufe der Zugtiere aufgerissen, beim Abstieg durch die mit Bremsketten blockierten Räder. Das dabei entstehende Lockermaterial wurde durch Erosion aus der Hohle entfernt, wodurch diese sehr schnell sehr tief, damit auf der Wegesohle zu schmal und nicht mehr befahrbar wurde. War eine Hohle auf diese Weise nicht mehr nutzbar geworden, wurde (meist direkt daneben) eine neue begonnen, was im Laufe der Zeit zur Bildung der Hohlenysteme führte.

Es wurden ebenfalls zahlreiche Zeugnisse von lokalen Wege gefunden. Eine Rekonstruktion des kompletten vogtländischen Wegenetzes – also inklusive der lokalen Wirtschaftswege – kann im Rahmen der vorliegenden Studie aber nicht geleistet werden.

Klassische und digitale Methoden der Altwegeforschung

Sowohl bei den Forschungen zur Magisterarbeit als auch bei den danach durchgeführten Untersuchungen kam die Methode der interdisziplinären Altwegeforschung zur Anwendung, die Dietrich Denecke zuerst in seiner Dissertation vorgestellt und genutzt hat und die von ihm und anderen Forschern seitdem immer wieder weiterentwickelt worden ist.¹ Dabei wird eine große Anzahl

¹ Denecke 1969; Denecke 1979; Bahn 1965; Bahn 1998; Füterer 2016; Oertel 2016; Köhler 2013.

von Quellengruppen einbezogen, um die untersuchten Wegeverläufe möglichst vollständig und flächendeckend nachvollziehen zu können.

Ohne die Methode hier im Einzelnen vorstellen zu können, seien zumindest die Quellengruppen kurz genannt: Zu den archivalischen Quellen zählen zum Beispiel Urkunden mit Wegenennungen. Diese sind besonders wertvoll, da durch sie die Existenz eines Weges genau datiert werden kann. Weiterhin sind hier alte Karten zu nennen, auf denen sowohl Wegeführungen als auch wegebezogene Flurnamen eingezeichnet sein können. Eine mit den alten Karten verwandte Quellenkategorie bilden die Stadtansichten. Hier werden häufig in der Legende die wichtigsten Bauten einer Stadt angegeben. Dazu gehören Bauten, die mit alten Wegeführungen in Verbindung gebracht werden können, wie etwa Hospitäler, Siechenhäuser oder Gerichtsplätze.

Flurnamen können als Einstieg für die Geländearbeit dienen und können außerdem dazu genutzt werden, Teilstücke, auf denen keine Hohlwegrelikte mehr angetroffen werden können, zu interpolieren. Häufige Namen, die auf die Existenz von Wegen hinweisen, sind z. B. „Galgenberg“ oder „Kirchsteig“, aber auch Ortsnamen wie „Straßberg“ (südwestlich von Plauen) oder „Sträßel“ (südöstlich von Adorf). Auf alten Luftbildern (z. B. Aufklärungsüberflüge aus dem 2. Weltkrieg) sind an einigen Stellen Wegeverläufe im offenen Gelände zu erkennen, die heute nicht mehr vorhanden sind.

Stellenweise konnten auch archäologische Funde mit Wegebezug ausgemacht werden. So war es in prähistorischer Zeit zum Beispiel üblich, an Zwangspunkten des Verkehrs (Furten, Pässe, Landengen) Hügelgräber zu platzieren. Auch Befestigungen hatten häufig einen Wegebezug. Eine Reihe wegbezogener Bauten, die deshalb dort errichtet wurden, um von vielen gesehen und erinnert zu werden, wird unter dem Begriff „Wegbegleiter“ zusammengefasst. In diese Quellengruppe fallen Bauten wie Hospitäler, Richt- und Gerichtsplätze, Warten, Befestigungen, Hügelgräber und Sühnekreuze.

Da sich in der vorliegenden Arbeit besonders häufig auf Sühnekreuze bezogen werden wird, soll deren Bedeutung hier kurz erläutert werden. Kreuzsteine wurden zur Sühnung eines Mordes oder als Erinnerung an einen tödlichen Unfall errichtet. Als Aufstellungsort kamen entweder der Ort des Verbrechens bzw. des Unfalls selbst oder ein Platz infrage, an dem eine möglichst breite und ständige Öffentlichkeit erreicht werden konnte. Daher boten sich vielbegangene Wege, insbesondere Wegekreuzungen an. Die Datierung eines solchen Steinkreuzes ist meist schwierig, da Inschriften oder Darstellungen häufig fehlen. Denecke geht aber davon aus, dass „der größte Teil der bekannten Steine, die

sich im gesamten europäischen Raum außer in den romanischen Ländern finden, [...] sich in das 13. bis 16. Jh. datieren [lässt], wovon die meisten in das 13. und 14. Jh. gehören“.² Auch das Anliegen, das Vorbeigehende für das Seelenheil eines Opfers beten mögen, das ohne Beichte und Absolution gestorben war, datiert den Brauch in die Zeit vor der Reformation.³ Es wird deshalb grundsätzlich davon ausgegangen, dass die aufgefundenen Steinkreuze – und damit die mit ihnen in Verbindung stehenden Wege – auf das Mittelalter zurückgehen, auch wenn keine genauere Datierung angegeben werden kann.

Während der Forschungen für die Magisterarbeit wurde die Aufnahme der Wegerelikte – vor allem der breiteren Hohlwegfelder – in Form von händisch angefertigten Skizzen durchgeführt. Seit dem zweiten Jahrzehnt des neuen Jahrtausends sind nun aber gut nutzbare digitale Möglichkeiten der Dokumentation und Auswertung von Geländebeobachtungen hinzugekommen, die zur Ergänzung der damaligen Befunde genutzt werden können. Zum einen besteht nun die Möglichkeit, mit Hilfe eines GPS-Gerätes oder eines Smartphones vor Ort die GPS-Daten eines Hohlwegs zu erfassen. Diese Daten werden dann am Computer in ein Geographisches Informationssystem (GIS) importiert und mit diesem visualisiert.⁴ Eine weitere digitale und ebenfalls erst seit wenigen Jahren flächendeckend zur Verfügung stehende Form der Geländeaufnahme „von oben“ sind LiDAR-Laserscans, mit denen hochauflöste digitale Geländemodelle (DGM) erstellt werden können. Während Luftbilder für das Erkennen alter Wegeführungen im offenen Gelände besonders wertvoll sind, dokumentieren Laserscans auch die Höhenunterschiede in Wäldern und sind damit flächendeckend einsetzbar.⁵ Seit Anfang des letzten Jahrzehnts wurden die für die vorliegende Untersuchung relevanten Bundesländer Sachsen, Thüringen und Bayern mit Laserscannern beflogen. Aus den Scans wurden Geländemodelle erstellt, die auf den Websites der jeweiligen Landesbehörden für Vermessung und Geoinformation eingesehen werden können.⁶ In allen drei Bundesländern werden die

2 Denecke 1969, S. 132–134.

3 Störzner 1988, S. 3.

4 Für die vorliegende Arbeit wurde die frei zugängliche Software QGIS (<https://www.qgis.org/de/site/>) genutzt.

5 Vertiefend zu Funktionsweise und Anwendungsbereichen von Laserscans für die historische und archäologische Forschung an mitteldeutschen Beispielen vgl. Swieder 2019; Swieder 2021; Klamm/Schwarz 2019.

6 <https://geoportal.sachsen.de/cps/index.html?lang=de&map=c7c66193-7612-48ff-b063-4cba10625003>; http://www.geoproxy.geoportal-th.de/geoclient/start_geoproxy.jsp; https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=ba&bgLayer=atkis&catalogNodes=11&layers=re lief_t&X=5581659.33&Y=4503828.72&zoom=8 (zuletzt gesehen: 21.09.2017).



Abb. 1: Hohlwegbündel östlich von Oberböhmsdorf: a) Skizze, b) Darstellung der GPS-Daten, c) DGM-Abbild.

Daten als DGM1, d. h. mit einer Rasterauflösung von 1 m x 1 m, zur Verfügung gestellt. Während in Sachsen und Bayern die Scans bereits in den über einen Browser zugänglichen Karten in dieser hohen Auflösung bereitgestellt werden, ist die Thüringer GDM-Browserkarte weniger hoch aufgelöst. Die DGM1-Daten werden dort aber ebenfalls zum Download angeboten und können mit einer GIS-Software dargestellt werden.

Die neuen digitalen Möglichkeiten machen Geländebegehungen jedoch keinesfalls unnötig. So wären z.B. die Grenzsteine, die sich direkt auf dem Wegeverlauf auf Abb. 3 befinden und die die Verbindung zwischen Geländebefund und dem korrespondierenden Urkundentext

darstellen durch das reine Betrachten des digitalen Geländemodells nicht erkennbar gewesen. Abb. 1 illustriert beispielhaft die verschiedenen Darstellungsmöglichkeiten eines Hohlwegfeldes durch eine händische Skizze (Abb. 1a), die Darstellung der im Gelände gewonnenen GPS-Daten in QGIS (Abb. 1b) und die Wiedergabe eines Ausschnittes aus dem digitalen Geländemodell (Abb. 1c), auch, um die Konvertierbarkeit der verschiedenen Darstellungsformen deutlich zu machen. In allen anderen Fällen beschränkt sich der Autor auf eine Form der Darstellung (meist Skizze oder DGM).

Die Wegeführungen

Um die Wegesysteme des mittelalterlichen Verkehrswesens zu rekonstruieren, wurden bis in die 60er Jahre des letzten Jhs. fast nur archivariische Quellen genutzt. Die Ergebnisse dieser Forschungen repräsentiert für Mitteldeutschland die entsprechende Karte im Mitteldeutschen Heimatatlas.⁷ Nur zwei Veröffentlichungen beschäftigen sich speziell mit der Altwegesituation des Vogtlandes. Die ältere ist ein Heft von Gerhard Billig und Renate Wißuwa aus der Reihe des Vogtlandmuseums Plauen.⁸ Dort wurden jedoch, wie sich im Laufe meiner eigenen Forschungen herausstellte, die noch vorhandenen Hohlwegrelikte nur in sehr geringer Anzahl aufgenommen. Auch die beschriebenen Trassenführungen unterscheiden sich teilweise signifikant von meinen Ergebnissen. Ein jüngerer Aufsatz zum thüringischen Vogtland stammt von Wolfgang Theilig.⁹ Auch Christine Müller bezog zuletzt die Altwegeforschung in ihre Überlegungen zur frühen Stadtentstehung im Vogtland ein.¹⁰

Die Ansatzpunkte für die Geländeaufnahme zur Magisterarbeit waren von sehr unterschiedlicher Natur. Häufig gaben Flurnamen den ersten Hinweis auf einen möglichen alten Weg, etwa die „Hohe Straße“ zwischen Schneckengrün und Mehltheuer oder die „Alte Mühltroffer Straße“ und „Alte Schleizer Straße“ in dem ausgedehnten Waldgebiet zwischen Mühltroff und Oberböhmsdorf. In manchen Fällen konnte Nutzen aus der Tatsache gezogen werden, dass Verkehrsführungen häufig von großer Kontinuität sind; so konnten einige der Hohlenbündel von heutigen Straßen aus entdeckt werden. In einem Fall gab eine Urkunde den entscheidenden Hinweis auf die Lokalisierung des alten Weges. Die erwähnte Karte des Mitteldeutschen Heimatlasses war für zwei Wegeführungen aufschlussreich, auch wenn ihr großer Maßstab

⁷ Bach 1961, Karte 40.

⁸ Billig/Wißuwa 1987.

⁹ Theilig 2016.

¹⁰ Müller 2019; 2020.

Wolfgang Fanghänel, Ronald Weber

Vorbesiedlungszeitliche Saumpfade und Altwege in der Region um Zwickau und Plauen sowie deren Einbindung in das hochmittelalterliche Verkehrsnetz

Ein Grund für die Herausbildung regelmäßig begangener Verkehrswege war der Bedarf der sesshaften Bevölkerung an lebensnotwendigen Dingen, die im näheren Umfeld nicht verfügbar waren. In der Altsteinzeit zogen die Menschen z. B. Rentierherden nach, die ihnen als Nahrungsquelle dienten. Sie lebten in nomadisierenden Gruppen. Das Mesolithikum lässt sich als eine Art Übergang zur Sesshaftigkeit interpretieren. Erst für die Jungsteinzeit sind Siedlungen in Regionen mit fruchtbaren Böden nachweisbar. Ein Sesshaftwerden der Urbevölkerung wäre in unseren Breiten ohne Vorratswirtschaft nicht möglich gewesen. Für die Konservierung von Fleisch benötigte man Salz. Es gibt Hinweise darauf, dass Salzvorkommen in vorgeschichtlicher Zeit hart umkämpft waren. Das lebenswichtige Mineral besaß einen hohen Stellenwert als Nahrungsmittel und als Konservierungsmittel. Den Salzlagerstätten wird auch kultische Bedeutung zugesprochen. Salzgewinnungsstätten waren mit hoher Wahrscheinlichkeit Ausgangspunkte oder Zielorte der ersten regelmäßig begangenen Verkehrswege der Region und eine Art vorgeschichtliche Wirtschaftszentren. Das für uns noch teilweise fassbare Altstraßenennet scheint maßgeblich von den Salzlagerstätten bei Halle beeinflusst.¹ Strahlenförmig verzweigten sich von Halle ausgehende Trassen in alle Richtungen. Diese prägen das Verkehrsnetz weitläufig. Gleichgerichtet verlaufende Frührouten lassen sich zumindest abschnittsweise über das Erzgebirge und das Vogtland grenzüberschreitend in Richtung Böhmen nachweisen.² Das weniger fruchtbare Erzgebirge und das Vogtland waren auch wegen ihrer Höhenlage nicht besonders siedlungsfreundlich. Das Böhmisches Becken dagegen bot den seit dem Neolithikum ansässigen Menschen fruchtbare Böden und ein gutes Klima. Allerdings verfügte das Land über keine eigenen Salzvorkommen. Man war gezwungen, das lebenswichtige Mineral möglichst von den nächstgelegenen Salzlagerstätten zu besorgen.

1 Wiechel 1901.

2 Wiśniewski 1987a; Ruttkowski 2002.

Ein Schriftstück aus dem Hauptstaatsarchiv in München von 1618 gibt Auskunft, woher die einzelnen böhmischen Kreise um diese Zeit ihr Salz bezogen (Abb. 1).³ Der südliche Teil Böhmens wurde mit Salz aus Hallstatt, Hallein und Reichenhall versorgt. Die Kreise Pilsen und Kaden deckten ihren Bedarf mit „sächsischem Salz“ d. h. Salz aus Halle. Wenngleich das Schriftstück jüngeren Datums ist, kann man zugrunde legen, dass die Saumpfade für die Versorgung der jeweiligen Region mit Salz zumindest seit dem frühen Mittelalter im Wesentlichen konstant geblieben sind. Dafür spricht, dass es für Nordböhmen keine nähergelegenen Salzvorkommen als Halle gab und gibt. Annähernd gleichwertige europäische Salzlagerstätten befinden sich in vergleichsweise großer Entfernung bei Krakau, Hallein, Hallstadt und Bad Reichenhall. Aufzeichnungen vom „Goldenen Steig“ von Passau nach Prachatitz (Südwestböhmen) lassen darauf schließen, dass Salztransporte in Richtung Böhmen ursprünglich zum Eigenbedarf von den Verbrauchern getätigten wurden. Auf dem Steig hatten um 1250 die bayrischen „Säumer“ noch kein volles Wegerecht.⁴ Nur böhmische „Säumer“ waren zur uneingeschränkten Nutzung der Steige durch den Böhmerwald befugt. Deren ältere Rechte erlauben den Schluss, dass die Saumpfade von den Verbrauchern in Richtung der Salzlagerstätten erschlossen wurden. Wenn wir diese Erkenntnisse auf das Erzgebirge und das Vogtland übertragen, müssen wir von einer gewissen Anzahl von Saumpfaden ausgehen, die bereits in der Vorbesiedlungszeit über das Erzgebirge führten.

Ein sekundäres Ziel der vorliegenden Arbeit ist eine nach topographischen Gesichtspunkten und durch frühgeschichtliche Wegbegleiter im Umfeld der Trasse gestützte Rückdatierung der

3 Die Originalurkunde befindet sich im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, Auswärtige Staaten Böhmen Nr. 195/1, Blatt 985; dazu Praxl 1993, S. 101.

4 Bayrisches Hauptstaatsarchiv München, Hochstift Passau Lit. 3, Blatt 3, Das Säumerprivileg von 1256 im Lonsdorfer Kodex; dazu Praxl 1993, S. 11 f.

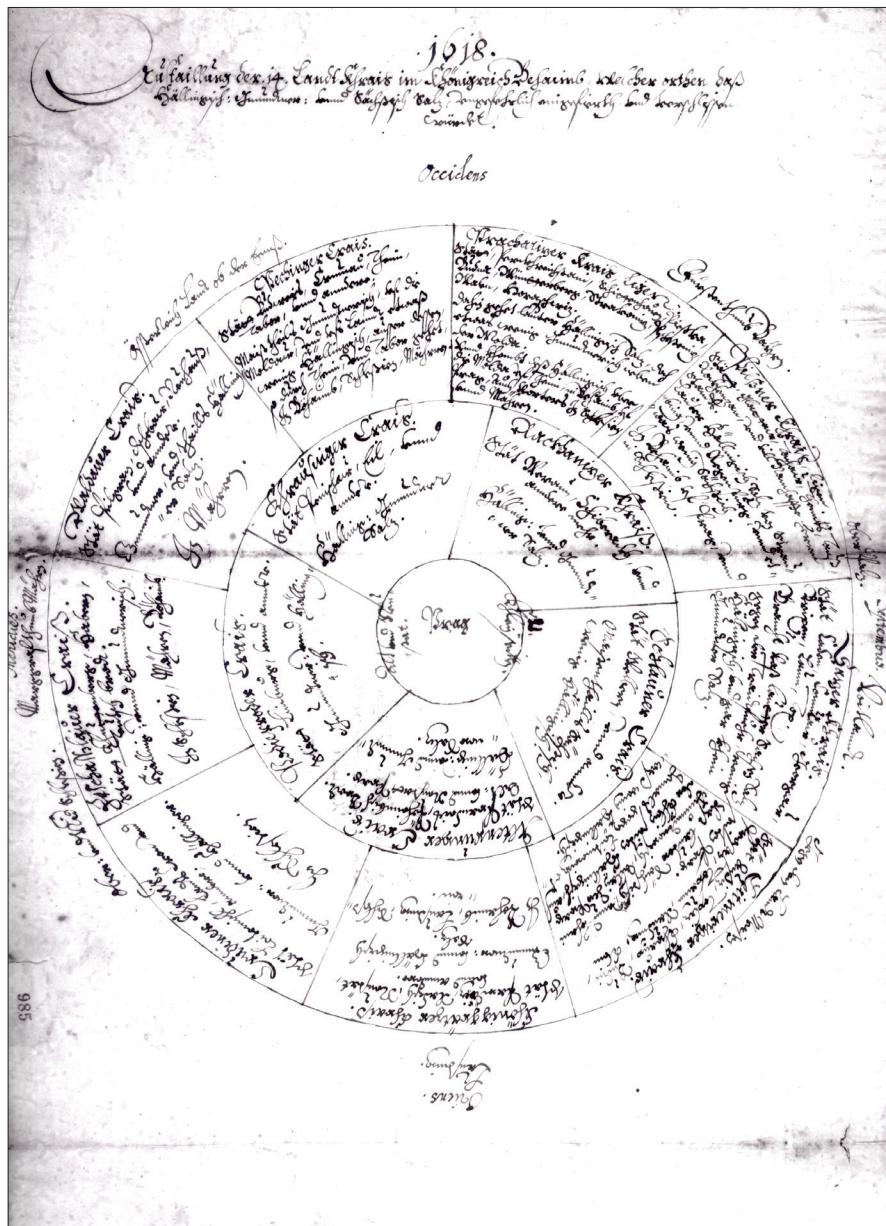


Abb. 1: Böhmisches Salzkreise 1618 (Bayrisches Hauptstaatsarchiv, Bestand auswärtige Staaten Lit. Böhmen, 195, 1, Blatt 985).

fassbaren, mittelalterlichen Verkehrswege. Aufgrund der spärlichen Quellenlage für das Untersuchungsgebiet lässt sich eine vorgeschichtliche Zeitstellung nur in Einzelfällen hypothetisch und nur regional erwägen. Auch die Trassierung in Anlehnung an vorgeschichtliche Fernziele z. B. Bernsteinküste oder Mittelmeer ist in keinem Fall kontinuierlich belegbar.

Erst die Herausbildung von Marktflecken und Städten im Hochmittelalter bewirkte grundlegende Veränderungen des Altstraßennetzes. Das Bannmeilenrecht und die Salzprivilegien der Städte beeinflussten den Handel, auch den Salzhandel und damit die Trassenführung der hochmittelalterlichen Verkehrswege.

Urkundliche Belege, die für die Region um Zwickau einen hochmittelalterlichen Saumpfad direkt erwähnen oder die gesicherte Trassierung einer Altstraße erlauben, sind nicht bekannt. Regionalgeschichtliche Arbeiten stützen sich auf

die Interpretation eines „Böhmischen Zolls“, der in der Stiftungsurkunde der Marienkirche zu Zwickau aus dem Jahr 1118⁵ urkundlich belegt ist.⁶ Ein Verkehrsweg wird in der Urkunde weder erwähnt noch trassiert. Die Quellenlage verbietet die Zuordnung einer Altstraße zu dem in der Urkunde genannten „Böhmischen Zoll“.⁷ Als gesichert kann angenommen werden, dass lange Zeit vor 1118 Salz aus der Gegend um Halle über das Erzgebirge nach Böhmen transportiert wurde. Auf der Basis des gegenwärtigen Forschungstandes lassen sich Altstraßen in unserer Region vorwiegend anhand von Wegeresten, verkehrsrelevanten Einrichtungen sowie Regelmäßigkeiten im Verlaufsverhalten nachweisen. Die überwiegend im bewaldeten Gelände erhaltenen Altstraßenrelikte selbst erlauben selten eine Datierung. Häufig wurden ältere Fahrspuren überformt, sodass bestenfalls der Zeitpunkt der jüngsten Nutzung annähernd eingrenzbar ist. Verlaufsbegleitend an den wichtigsten Altstra-

ßenabschnitten erlaubt das gemeinsame Auftreten von Wegeresten und datierbaren Wegbegleitern relativ gesicherte Aussagen zur Trassierung und zur zeitlichen Einordnung. Primäres Ziel des vorliegenden Beitrags soll es sein, durch möglichst vielseitige und tiefgründige Nachweisführung Altstraßenverläufe zu rekonstruieren. Trassierung und Zeitstellung im vorliegenden Beitrag sind teils nicht identisch mit den bisher publizierten Arbeiten.

Die ältesten Pfade mit Fernwegcharakter entstanden durch regelmäßiges Begehen zum Zweck der Selbstversorgung z. B. mit Salz. Auch Handel mit Bernstein sowie Vorkommen von Zinn, Kupfer und Kobalt könnten ein Grund für das Eindringen in den Gebirgswald in frühgeschicht-

5 Rosenfeld 1925, Nr. 116.

6 Wißwa 1987a; Ruttkowski 2002; Gräßler 1996.

7 Herzog 1845, S. 18 f., Hemleben 1911, S. 91.

licher Zeit gewesen sein. Doch erst durch regelmäßiges Begehen bildeten sich eine Art Urwege heraus. Vorbesiedlungszeitliche Saumpfade selbst sind archäologisch nicht direkt nachweisbar. Besonders wird ein Saumpfweg von einer hochmittelalterlichen Altstraße überlagert und von mittelalterlichen Verlaufsmerkmalen begleitet. Rückschlüsse bezüglich der Zeitstellung erlauben im Erzgebirge und im Erzgebirgsvorland auftretende slawische Orts- und Geländenamen sowie Flur- und Siedlungsformen. Verlaufsbegleitende, frühgeschichtliche Funde und Befunde kommen als Indizien für eine neolithische oder bronzezeitliche Durchzugsrichtung als Vorgänger eines Saumpfades in Betracht. Ein wesentlicher Gesichtspunkt für die Bewertung einer Frühroute ist das allgemeine Verlaufsverhalten. Der Mensch ist und war stets bestrebt, den kürzesten und bequemsten Weg zu wählen. Für die Rekonstruktion von Frührouten ist das ein relativ sicheres Bewertungskriterium. Ein Abweichen von der Grundrichtung erfolgte nur, wenn die topographischen Gegebenheiten eine geradlinige Streckenführung nicht erlaubten oder die geomorphologische Situation verkehrsabweisend wirkt. Flussübergänge und Passlagen blieben aufgrund der günstigen topographischen und geographischen Gesamtsituation oft bis in die Gegenwart konstant.

Die Besiedlung eines unerschlossenen Gebietes konnte nur über bestehende Wege oder Pfade erfolgen, das ist eine Erkenntnis, die keines speziellen Nachweises bedarf. Der Kontakt der sesshaften Bevölkerung zur Umwelt war überlebenswichtig. Für diesen Kontakt waren bestehende Verkehrswägen eine wichtige Voraussetzung. In einschlägigen Beiträgen zur Altstraßenproblematik⁸ sowie in interdisziplinären Arbeiten⁹ gehen die Autoren davon aus, dass auch die deutsche Besiedlung der Region im 12. Jh. ein verkehrswegbegleitender Vorgang war. Die richtungsweisende Funktion der Saumpfade als Siedelbahnen für die Gründung von Altsiedlungen, Parochialdörfern und hochmittelalterlichen Städten im Untersuchungsgebiet lässt sich aus deren Lage zu zeitgleich existierenden Verkehrswegen schließen.

Altsiedlungen in der Muldenaue erkennt man an den Flur- und Siedlungsformen.¹⁰ Orte mit Blockflur oder Blockfluranteil wurden vor oder um 1100 gegründet.¹¹ Etwas jünger sind Gewann- und Geländebluren zu datieren. Waldhufendorfer entstanden während oder nach der Hauptbesiedlungswelle in der zweiten Hälfte des 12. Jhs. Die ältesten nachweisbaren Siedlungsformen waren weilerartig angelegt, z. B. Rundweiler. Aber

auch Runddörfer und Rundplatzdörfer weisen eine ähnliche Ortsbebauung auf und treten stets mit Blockflur oder mit Blockfluranteil auf. Diese Siedlungsform hat sich vermutlich aufgrund der Notwendigkeit einer ständigen Bereitschaft zur Rundumverteidigung herausgebildet. Die Wahrscheinlichkeit von Überfällen war im Bereich eines überregionalen Weges vor Allem in der Vorbesiedlungszeit besonders hoch. Rundweiler, Rundlinge und Runddörfer ließen sich wegen ihrer ringförmigen Bebauung besser verteidigen als langgestreckte Dörfer. Vermutlich war zumindest ein Teil der rundförmigen Siedlungen umwallt oder durch landwehrartig angelegte Hainbuchen- oder Dornenhecken gesichert. In der Muldenaue bei Zwickau treffen wir diese Siedlungsform nicht an. Doch in der Region um Plauen lassen sich bei Altsiedlungen mit Runddorfteil (Chrieschwitz), Rundplatzdorfteil (Möschwitz) und Rundweiler teil (Jößnitz, Unterwürschnitz und Krebes) sowie Blockfluranteil nachweisen.¹² Diese Orte lagen nach gegenwärtigem Erkenntnisstand an den wichtigsten, hochmittelalterlichen Verkehrswegen durch das Vogtland. Die bebaute Ortsflur der Weiler und Runddörfer wurde meist nur tangiert. Vermutlich sind die Sackgassendorfer daraus hervorgegangen. Die Bebauung der Straßendorfer, der Straßengangerdörfer, der Gassendorfer und der Gassengruppendörfer erfolgte entlang eines bestehenden Verkehrsweges. Bei dieser Siedlungsform tritt die richtungsweisende Funktion einer Altstraße oder einer Gasse für die Ortsbebauung hervor. Oberhohndorf, Bockwa, Schedewitz, Osterwein, Pöhlitz, Crossen, Wulm, Schlunzig, Naundorf, Jerisau und Grabowei weisen Flur- und Siedlungsformen auf, die für die zeitliche Einordnung vor der deutschen Hauptbesiedlungswelle im 12. Jh. sprechen.¹³ Die Mehrzahl der genannten Ortsnamen legt nahe, dass deren Gründung zu einer Zeit erfolgte, als der deutsche Sprachgebrauch in der Region noch nicht vorherrschend war.¹⁴ Für die Zugehörigkeit dieser Frühsiedlungen zur 1118 geweihten Marienkirche spricht eine jüngere Urkunde aus dem Jahr 1192.¹⁵ Darin ist die Abgabepflicht der obengenannten Orte an die „Parochie Osterwein“ festgeschrieben. Dass es eine Altsiedlung namens Zwickau gab, ist eher unwahrscheinlich, denn die 1118 von Bischof Dietrich von Naumburg geweihte Marienkirche und das Siedlungszentrum wurden sicherlich im Hauptort des Kirchspiegels errichtet. Der Name Zwickau bezog sich offenbar auf das in der Stiftungsurkunde umschriebene Territorium. Die 1118 geweihte, erste Marienkirche befand sich im Bereich der heutigen Moritzkirche bei oder

8 Wißuwa 1987a, S. 63–77; Gräßler 1996, S. 25 f.

9 Blaschke 1967, S. 273–337; Walther 1960, S. 243–289; Geupel 1983, S. 11; Fürsen 1897; Löscher/Voigt 1932, S. 67–71.

10 Blaschke 1957, S. 311–321 und 365–381.

11 Vgl. Blaschke 1957, S. VIII–IX, sowie Langer 2002, S. 273.

12 Blaschke, 1957, S. 342–356.

13 Vgl. Blaschke 1957, S. VIII–IX, dazu S. 311–321 und 365–381, sowie Langer 2002, S. 273.

14 Schenk 1958; Hengst, 2003.

15 Böhnhoff 1919, S. 248 f.

Udo Münnich

Der Willianweg – eine mittelalterliche Harzquerung?

Bereits im Mittelalter gab es im Bereich des Unterharzes Stiege und Wege, die den Harz in Nord-Süd-Richtung überquerten, wobei für den Oberharz bisher keine mittelalterlichen Wege nachgewiesen wurden. Die am weitesten westlich liegende Verbindung von Norden nach Süden ist der sogenannte Heidenstieg, der bereits in einer Diözesangrenzbeschreibung des Bistums Halberstadt durch Papst Benedikt VIII. (1012–1024) in der Zeit 1012/1023 als *Heidhenstig* erwähnt wird.¹ Offenbar auf diesem Weg floh Kaiser Heinrich IV. (1056–1105) in der Nacht vom 9. zum 10. August 1073 unter der Führung eines Geländekundigen von der Harzburg in Richtung Süden bis Walkenried und weiter nach Eschwege.² Dieser Stieg war im Mittelalter für Karren nicht befahrbar. Er wurde letztmalig 1583 genannt und ist im 19. Jahrhundert als Kai-serweg bezeichnet worden.³

Der Abt Albert des Marienklosters in Stade (1187–1264?) reiste 1236 zu Papst Gregor IX. nach Rom, um Reformen an dem Benediktinerkloster in Stade zu erwirken. Den Hinweg nahm er über Belgien und Frankreich, den Rückweg über die Schweiz, Tirol und Deutschland. Er überquerte den Harz von Nordhausen über Hasselfelde nach Wernigerode und weiter bis nach Braunschweig. Er gab sogar die Entfernung zwischen diesen Orten an.⁴ Tatsächlich gibt es einen solchen Weg, der bereits im Lehnregister aus dem Jahr 1209–1227 des Grafen Sigfrid II. von Blankenburg als *Volkwech* erscheint.⁵ Dieser Volkweg wurde im Grenzverzeichnis der Regensteiner Grafen 1250/51 als *Koningesstige*⁶ bezeichnet, d. h., es handelt sich um einen Königsweg. Der Name „Königsstieg“ ist damit wahrscheinlich die ältere Bezeichnung bevor der „Volkweg“ ein Handelsweg wurde. Dieser Weg beginnt bei Benzingerode den Aufstieg in den Harz über den Stabenberg und Stiefenberg, führt über den Hundsrücken am Hartenberg vorbei zum Dreiherrenstein und weiter nach Elbingerode.

1 UB Halberstadt I, Nr. 68.

2 Ann. Lampert, S. 188.

3 Graffschaften, S. 60.

4 Ann. Stadenses, S. 339.

5 Grosse 1942, S. 7.

6 Grosse 1942, S. 5.

Etwas weiter östlich gibt es einen weiteren Aufstieg, der bei Heimburg beginnt. Am unteren Ende des Trecktals zieht der Weg östlich des Trecktals auf den Langenberg, um die Hochfläche westlich des Zimmerberges und nördlich von Eggeröder Brunnen zu erreichen. Dieser Weg kommt unmittelbar an der ehemaligen Pfalz Bodfeld vorbei und trifft bei dem Galgenberg von Elbingerode auf den Volkweg. Der von Quedlinburg aus kürzeste Weg zur Pfalz Bodfeld wird jedoch der Aufstieg bei Blankenburg gewesen sein. Er beginnt südwestlich von Blankenburg, führt über den Bärenrücken und die Hüttenröder Hochfläche nördlich an Rübeland vorbei und trifft ebenso in der Nähe des Galgenberges auf den Volkweg.⁷ Von hier sind es ca. 2 km bis zu Pfalz Bodfeld. Von Elbingerode aus verläuft der Weg in südliche Richtung an der Andreaskirche (2,6 km südsüdwestlich Elbingerode) vorbei auf die Große Trogfurt durch die Bode. Südlich der Großen Trogfurt führt der Weg über den Trogfurter Berg, um danach in das Tal der Rappbode abzusteigen. Nach Querung der Rappbode in der Kleinen Trogfurt erreicht der Weg Hasselfelde. Von hier aus führt der Weg in östliche Richtung nördlich und östlich an Stiege vorbei und vereinigt sich östlich von Stiege mit der von Osten kommenden Hohen Straße. In Richtung Süden verläuft der Weg über das Birkenmoor und Ilfeld nach Nordhausen.

Die Berichte und Beschreibungen der mittelalterlichen Wege in und über den Harz sind zahlreich und widerlegen die Behauptung, dass das Waldgebiet des Harzes ein „starkes Hindernis [...] für den königlichen Zug“⁸ gewesen ist. Auch gibt es für die Behauptung, die Pfalzen im Harz seien nur von Norden und nie von Süden her erreicht worden, keinen Beleg.⁹

Alle diese genannten Aufstiege und Wege waren wohl geeignet, den Harz in Richtung Nordhausen zu queren oder die Pfalzen Hasselfelde und Bodfeld zu erreichen. Um zu den Pfälzen Siptenfelde oder Wallhausen zu gelangen,

7 Grosse 1942, S. 8.

8 Rieckenberg 1965, S. 19.

9 Rieckenberg 1965, S. 19.

waren sie weniger günstig, da sie vom direkten Verlauf erheblich abweichen.

W. Grosse führt einen weiteren Weg auf, der östlich des Trockweges von Quedlinburg in den Harz führt, die Lauenburgstraße, die von Stecklenberg aus am Auerberg vorbei nach Wallhausen führt.¹⁰ Dem muss widersprochen werden. Westlich von Stecklenberg gibt es einen Aufstieg in den Harz, die „Alten Steiger“. Diese markieren einen regionalen Weg, der in Richtung Treseburg und weiter nach Stiege verläuft.¹¹ Er ist ein Rennweg, d. h. ein Grenzweg, der heute noch an den Hohlwegen und Grenzsteinen zu erkennen ist. Östlich der Stecklenburg und der Lauenburg verläuft ein Weg im Tal bis auf einen Sattel südlich der Lauenburg. Der Weg verläuft stellenweise in Hanglage mit einer Querneigung von 20°. Damit scheidet er als mittelalterlicher Weg aus. Westlich der Stecklenburg am unteren Eingang des Wurmbachtals verläuft ein alter Hohlweg, der wohl der Zugang zur Lauenburg gewesen ist und auf dem südlich gelegenen Sattel in diese Straße mündet. Von dort führt der Weg weiter bergauf, um an Bormanns Wiese auf die später sogenannte Nordhäuser Heerstraße zu treffen. Diese Heerstraße, die mit den Roten Steigern bei Bad Suderode ihren Aufstieg in den Harz beginnt, war durchaus ein mittelalterlicher Königsweg, wie gezeigt werden konnte.¹² Bei dem heutigen Ort Friedrichsbrunn erreicht dieser Weg die Hochfläche des Harzes. Dort teilt sich der Weg in einen Zweig, der südöstlich nach Siptenfelde führt und einen, der weiter in Richtung Süden vor Güntersberge auf die von Osten kommende Hohe Straße trifft. In Richtung Westen führt die Hohe Straße vorbei an Selkenfelde und Stiege, erreicht danach Hasselfelde. Insofern war die Route von den Roten Steigern bei Bad Suderode der direkte Weg von Quedlinburg zu den Pfälzen Siptenfelde und Hasselfelde oder weiter nach Nordhausen. Auch wenn Erzbischof Wilhelm von Mainz (954–968) im Jahr 968 von Quedlinburg zu dem erzbischöflichen Gut Rottleberode fuhr, wird er nicht die Lauenburgstraße genutzt haben. Der kurze und nachgewiesen mittelalterliche Weg führte über die Roten Steiger und Güntersberge. Eine Verbindung in den Südharz von Quedlinburg über Siptenfelde nach Wallhausen hat es wahrscheinlich nur über den ab Dankerode nach Süden verlaufenden Willianweg, über den noch zu berichten ist, gegeben. Otto I. (936–973) zog 937 von Wiehe nach Quedlinburg und im gleichen Jahr von dort nach Wallhausen, 952 von Frose nach Wallhausen und 966 von Siptenfelde nach Wallhausen. Für alle diese Reiserouten kommt ein Weg östlich um den Harz wohl kaum in

Frage, da beispielsweise die Distanz im Gegensatz zur Strecke Siptenfelde Wallhausen etwa 60 km länger sein würde. Gleches gilt auch für die Züge 952 Frose-Wallhausen bzw. den Zug von Otto II. (961–983) 974 von Memleben nach Frose oder 980 von Bodfeld nach Wallhausen.¹³

Der Willianweg

Der Name *Willianwech* wird bereits in einer Urkunde Kaiser Ottos II. aus dem Jahr 979 aufgeführt, als er einen Gütertausch zwischen den Klöstern Hersfeld und Memleben im Hassegau und Friesenfeld bestätigt.¹⁴ Der Name erscheint in verschiedenen Urkunden und Grenzbeschreibungen auch als *Wickmannssteig*,¹⁵ *Wildenwegk* bzw. *Wildenweg*¹⁶. In der Urkunde von 979 wird ein Ort des Gütertauschs an der Grenze zwischen Sachsen und Thüringen, zwischen dem Friesenfeld und Hassegau, dem Dorf *Girufde* (wüst Gruba) genannt, wo der Willianwech in die Höhe (des Harzes) verläuft. Damit ist dem Weg eine Richtung vorgegeben, dessen genauer Verlauf und Zielpunkt aber im Dunkeln bleibt. H. Größler hat versucht, den Verlauf des Weges von Süden her anhand von Flurnamen weiter zu verfolgen. Auf der Hochfläche des Harzes zwischen Rotha und Horla endet dann allerdings die Beschreibung.¹⁷ H. Silberborth vermutet, dass die Nordgrenze des Helmgaus auf der Hochfläche zwischen Rotha und Horla mit dem Verlauf des Willianweges identisch ist und stützt sich dabei auf mehrere Urkunden. Er bezeichnet den Williams- oder Wildenweg als einen von drei Wegen, die vom Südrand des Harzes diesen bis zum Nordrand durchlaufen. Der zweite Weg beginnt im unteren Thyratal bei Uftrungen, führt über den Alten Stolberg und nutzt die spätere Trasse der Poststraße nördlich von Neustadt, um über das Birkenmoor Hasselfelde oder Selkenfelde zu erreichen. Als dritten Weg führt er den Heidenstieg, den späteren Kaiserweg an.¹⁸ Der weitere Verlauf des Willianweges bleibt in einer sehr vagen Beschreibung. Östlich von Königerode lässt er den Willianweg sehr unbestimmt in nordöstliche Richtung weiterziehen.¹⁹ Mangels intensiver Untersuchung dieses Weges im Gelände sind mehrere Autoren zu sehr unterschiedlichen Wegverläufen gelangt, die am Ende des Beitrags diskutiert werden.

13 Rieckenberg 1965, S. 113.

14 UB Halberstadt I, Nr. 44.

15 Schotte 2006, S. 243.

16 Schotte 2006, S. 243.

17 Größler 1875, S. 410.

18 Silberborth 1940, S. 193.

19 Silberborth 1940, Karte.

10 Grosse 1942, S. 24.

11 Prell 1983, Kartenbeilage.

12 Münnich 2019, S. 28.

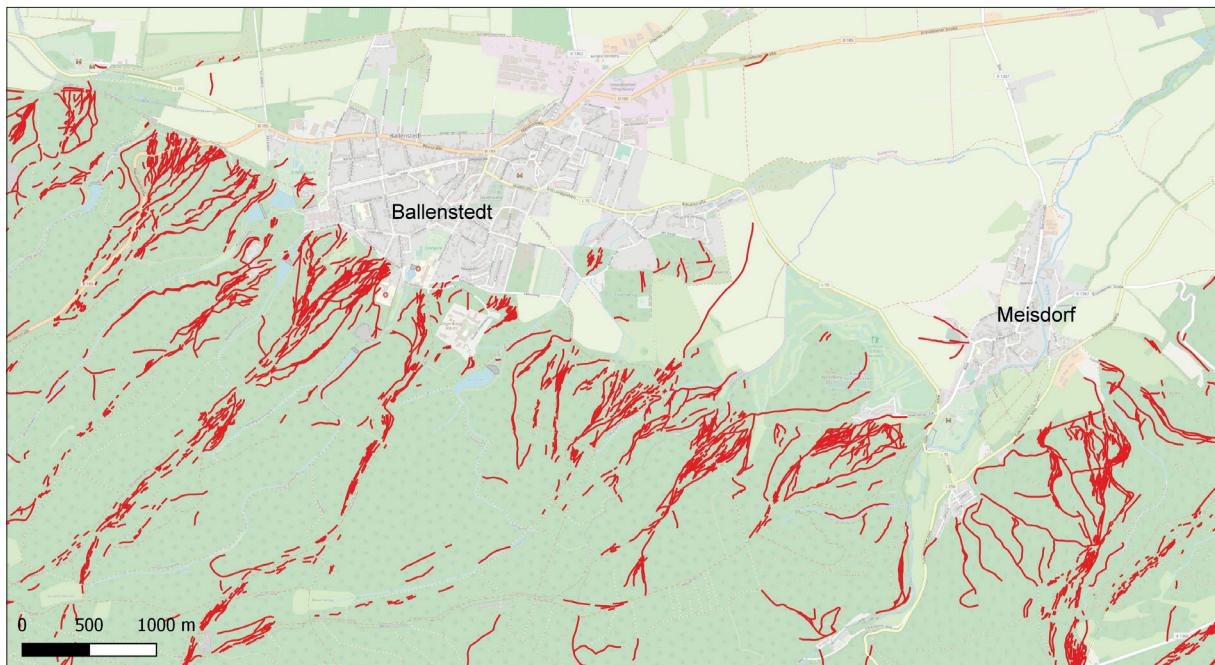


Abb. 1: Wege, die vom Nordrand in den Harz hineinführen (A. Swieder [LDA], Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende [CC BY-SA 2.0]).

Wege vom Nordrand des Harzes Richtung Süden

Der Harzrand sowohl im Norden wie im Süden ist durch einen steilen und plötzlichen Anstieg gekennzeichnet. Dieser Umstand erschwert die verkehrsmäßige Erschließung des Gebirges. So gab es vielfältige Versuche am Nordrand, auf Wegen in und über den Harz zu gelangen. Da dieses Gebiet wegen seiner Steilheit landwirtschaftlich nicht genutzt werden konnte und mit Wald besetzt ist, sind die Spuren dieser zum Teil mittelalterlichen Wege noch gut erhalten. Doch welche von diesen Wegen wurden bereits seit dem Mittelalter genutzt und welche Bedeutung haben sie im Wegenetz des Unterharzes gehabt? Allein aus ihrer Kartierung lässt sich diese Frage nicht beantworten.

In Abbildung 1 ist diese Vielzahl der Wege zu sehen, die noch heute in Form von Hohlwegen vorhanden sind.

Bei dieser Vielzahl von Wegen kann nicht differenziert werden in Wege, die nur eine kurze Strecke in den Harz führen und solche, die weiter in den Harz, eventuell auch über den Harz führen. Auch ist damit keine Datierung der Wege möglich. Der überwiegende Teil der dargestellten Wege ist lokal, zum Teil sind es auch heute noch genutzte Forstwege. Fernwege sind in der Gegend südlich von Ballenstedt nicht zu finden, da 3–4 km südlich des Harzrandes das von Westsüdwesten nach Ostnordosten verlaufende Selketal wie eine Sperre für die nach Süden laufenden Wege wirkt. Das untere Selketal war aufgrund des tiefen Einschnitts und seiner steilen Hänge im Mittelalter nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen passierbar. Erst später wurden Seitentäler für

die Querung des Tals genutzt. Eine Ausnahme bildet die sogenannte Leimuferstraße, die von Ballenstedt aus in einem Seitental etwas oberhalb der Leimuermühle (Selkemühle) die Selke durch eine Furt quert und weiter nach Harzgerode führt. Neben der Furt befindet sich eine Turmhügelburg (Motte). Die Südseite des Tals bietet allerdings keine Möglichkeit eines allmählichen Aufstiegs auf die Hochfläche. Hier führen wenige Hohlwege in steilem Anstieg direkt auf die Höhe des „Wiehnestkopfes“ und weiter nach Harzgerode. Oberhalb dieser Furt sind die Möglichkeiten der Querung des Selketals bis Mägdesprung noch geringer, sodass zu überlegen bleibt, ob in mittelalterlicher Zeit statt dieser Strecke mit einer Länge von 13 km nicht doch eine weniger beschwerliche weiter östlich gelegene – allerdings mit 24 km etwa doppelt so lange – Strecke vom Nordrand des Harzes nach Harzgerode genutzt worden ist. Im unteren Selketal ist damit die Wegverbindung zwischen Ballenstedt und Harzgerode der einzige „Fernweg“. Ob dieser aber bereits im Mittelalter bestand und genutzt worden ist, ist ungewiss und nicht belegt.

Das Selketal als Wegsperre kann man umgehen, wenn man einen Aufstieg sucht, nachdem die Selke den Harz verlassen hat und in Richtung Nordosten in das Harzvorland fließt. Dies ist erst ab Meisdorf möglich, das am Ausgang des Selketals liegt. Die Querung der Selke ist in Meisdorf problemlos möglich, da es hier zwei Furten geben hat und eine von ihnen noch existiert. Südlich von Meisdorf und nördlich von Pansfelde sind vermehrt Hohlwege und Hohlwegfächer zu finden, die Richtung Süden verlaufen.