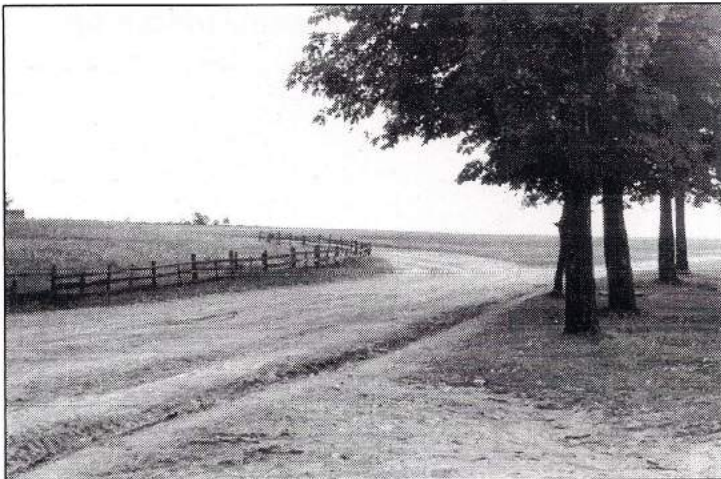


Beiträge zur Altwegeforschung 2

Bernd Bahn

Die Kupferstraße

Geographisch-prähistorische Untersuchung
ihres Verlaufs in Thüringen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers	1
Textteil	
Vorwort	3
Einleitung	5
I. Was ist Straßenforschung	5
II. Geschichte und Stand der Forschung	9
II.a Allgemeiner Forschungsstand	9
II.b Straßenforschung in Thüringen	12
II.c Forschungen zur Kupferstraße	13
III. Bemerkungen zur Methode	14
III.a Allgemeine Methoden einer Straßenforschung	14
Historische Quellen	14
Archäologische Quellen	15
Archivalische Quellen	15
Geographische Quellen	16
III.b Die geographische Straßenforschung	17
Die einzelnen geographischen Methoden	18
III.c Die prähistorische Wegeforschung	23
III.d Die angewandte Methode vorliegender Untersuchungen	26
Die Kupferstraße	29
I. Vorbemerkungen zur geographischen Situation	29
I.a Großformen und Leitlinien	29
I.b Das den Großformen entsprechende Netz	29
I.c Die zentrale mitteleuropäische Nord-Süd-Linie als Straße	30
II. Die mittelalterliche Kupferstraße	31
II.a Stellung im Straßennetz Thüringens	31
II.b Verlauf des untersuchten Teils im einzelnen (Kritische Betrachtung)	32
II.c Kennzeichen des untersuchten Teils im Ganzen	47
II.d Die „Kupferstraße“ über Erfurt	49
II.e Andere „Kupferstraßen“	49
II.f Abschließendes zur Kupferstraße des Mittelalters	50
III. Die prähistorischen Funde entlang der Straße	51
III.a Steinzeit	51
III.b Bronzezeit	60
III.c Hallstattzeit	63
III.d Latènezeit	63
III.e Römische Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit	64
III.f Frühgeschichte und Mittelalter	64
IV. Zusammenfassung	65
Literaturverzeichnis	67
Abkürzungen	67
Teil I	68
Teil II	77

Prähistorischer Teil: Die archäologischen Funde in den von der Kupferstraße in Thüringen durchzogenen Gemarkungen - Katalog

Bemerkungen zum Katalog	85
Abkürzungen im Katalog	86
Abkürzungen Museen und Archive	86
Gemarkungsverzeichnis	87
Katalog	89
Altdörfeld	89
Altenroda	89
Bernsdorf	92
Birkigt	93
Blankenhain	93
Frankendorf	93
Herrngosserstedt	94
Hochdorf	95
Hohengosserstedt	96
Kahlwinkel	96
Kapellendorf	96
Kiliansroda	97
Köttendorf	97
Lehnstedt	98
Liebstedt	98
Marienroda	100
Mechelroda	102
Mellingen	102
Millingsdorf	107
Müllershausen	108
Nebra	108
Nirmsdorf	112
Oberreißen	112
Oettern	112
Oßmanstedt	112
Rohrbach	114
Rudersdorf	115
Saubach	116
Schwabsdorf	120
Steinburg	121
Tauhardt	121
Tromsdorf	123
Ulrichshalben	124
Umpferstedt	124
Wiegendorf	125
Willerstedt	125
Wippach	127
Nachträge	129
Verzeichnis der auf den Tafeln 1 - 39 verzeichneten archäologischen Funde	131

Geographischer Teil - Geographische Unterlagen

Inhaltsübersicht	135
Verlauf der Kupferstraße in topographisch-technischer Statistik (Ergänzung zu Tafel VIII)	136
Der Verlauf der „Kupferstraße“ in Thüringen zwischen Rudolstadt (Saale) und Reinsdorf (Unstrut)	136
Variante über Magdala	140
Variante über Karsdorf	141

Tafeln mit geographischen Befunden I - LIX

Tafeln mit archäologischen Befunden 1 - 39

8 Beilagen (Kartierung des Verlaufes der Kupferstraße auf den jeweiligen historischen Messtischblättern)

Einleitung

Trotz des sehr speziellen, regional gebundenen Themas der Arbeit scheint es mir notwendig, zur Arbeitsweise der Straßenforschung einiges Allgemeines vorauszuschicken. Vor allem ist darauf hinzuweisen, dass zur Altstraßenforschung viele verschiedenartige Fachdisziplinen beitragen. Anhand wichtiger Literatur soll ein Eindruck vom Stand der Forschung vermittelt werden, und es wird die in dieser Arbeit angewandte Methode dargelegt.

I. Was ist Straßenforschung

Die Erforschung der Vergangenheit der menschlichen Gesellschaft hat sich längst in viele Einzelgebiete aufgespalten. Man fragt nicht mehr schlechthin nach Geschichte, man fragt in vielen Fällen nach der Geschichte eines jeweils ganz bestimmten Dinges oder Begriffs. Das kommt der Spezialisierung unserer Zeit entgegen, lässt aber auch eine Fülle von Einzelheiten klarer hervortreten. Andererseits bemühen sich um die Klärung eines bestimmten Gegenstandes oft ganz verschiedenartige Wissensgebiete. Beides kann man von der Straße behaupten. Sie hat, wie alle vom Menschen geschaffenen Dinge, eine lange Entwicklung mit mehreren Abschnitten; man spricht von einer Geschichte der Straße als einer der wichtigsten und ältesten Verbindungen zwischen Menschen, um die sich die Straßenforschung, ein sehr spezialisierter Forschungszweig also, bemüht. Diese aber ist keine selbständige Wissenschaft im herkömmlichen Sinne, sie wird wiederum, damit kommen wir zum Zweiten des oben Gesagten, von verschiedenen anderen Gebieten getragen, vermehrt noch dadurch, dass Straßenforschung zwei nicht immer zu verbindende Seiten besitzt, eine praktische Seite des physischen Tatbestandes und eine mehr theoretische Seite der historischen Überlieferung. So

sind neben dem Historiker an der Altstraßenforschung interessiert die Prähistoriker, die Geographen, Vertreter der Technikgeschichte, Wirtschaftshistoriker, Verkehrswissenschaftler, Militärgeschichtler und andere. Da nicht immer ein Einzelner genügend Spezialkenntnisse so vieler Gebiete beherrschen kann, wird auch hier eine Gemeinschaftsarbeit in Zukunft den größeren Erfolg aufzuweisen haben (vgl. hierzu besonders COPEL 1939, 297). Worum geht es nun bei all diesen Einzelrichtungen? Der Mensch hat vermutlich von Anfang an nicht als Einzelwesen, sondern in einer kleineren oder größeren Gemeinschaft gelebt. Zwischen diesen Menschengruppen muss es mit Erreichen einer gewissen Entwicklungsstufe Kontakte gegeben haben, die auf irgendeine Weise räumliche Entfernung zu überwinden hatten. Hier befassen sich bereits Vertreter verschiedener Fachschaften mit der ersten grundlegenden Frage: Wann ist diese Erscheinung ursprünglich aufgetreten? Dabei ist es gleich, welche Fachrichtung nun die Frage stellt und worauf man sie speziell richtet. Ob man nach dem Weg der Kontakte oder nach der Art derselben fragt, nach der Straße (im weitesten Sinne) oder nach dem, was auf ihr geschieht (Handel, Wanderung von Menschen oder nur Ideen, Kriegszüge), beide Dinge gehören zusammen und müssen also, wenn auch der Weg eigentlich erst ein Attribut des Geschehens, ein Mittel zum Zweck darstellt, von Anfang an gemeinsam auftreten. Eine Ausnahme bildet vielleicht der Wasserweg; Flüsse sind vorhanden, ohne dass sie auch zu Verkehrszwecken benutzt werden müssten. Sonst aber gilt dies: Der Verkehr braucht die Straße und die Straße braucht ihre Benutzung, sonst erscheint sie nicht als solche.

Die Frage nach dem Einsetzen von Verkehr, Handel und Straße ist häufig erörtert worden, ohne dass wir bis heute mit Klarheit sagen könnten, wann dieser Zeitabschnitt war, in dem sich derart weitreichende Beziehungen zwischen verschiedenen Men-

schengruppen herausbildeten. Hier hat wohl am ehesten der Archäologe und Prähistoriker das Wort. Das Problem Anfänge des Handels hat die Fachwelt schon seit langem beschäftigt. Da Handel und Handelsweg zusammengehören, spricht die Antwort auf diese Frage also auch für die Belange der Altstraßenforschung. Für den Zeitpunkt, zu dem sich bereits Handel nachweisen lässt oder wahrscheinlich zu machen ist, muss sich auch der Weg des Geschehens erkennen lassen. Und weil für älteste Zeiten das Erstere eher möglich sein wird, muss sich die Straßen- und Wegforschung in diesem Fall anschließen. Da reden die archäologischen Quellen freilich am Anfang eine kärgliche Sprache. Zieht man das bisherige Wissen der Urgeschichte von den ältesten Zeitepochen der Menschheit heran, so ergibt sich, dass „...wir einen Groß- und Fernhandel [...] vor der Jungsteinzeit kaum erwarten dürfen. Wohl aber können die Wurzeln einer Handelstätigkeit in einfacherer Form durchaus in frühere Zeiten zurückreichen.“ Aber: „...erst die Wirtschaftsstufe des festsiedelnden Ackerbauers [...] schuf die ökonomische Grundlage [...] um Handel treiben zu können. – Am Ende des 3. Jahrtausends vor Beginn unserer Zeitrechnung also hat bereits ein Handel in entwickelter Form bestanden...“ (JAHN 1956, 36ff.). Soviel können wir heute über den Beginn des Handels sagen.

Zwangsläufig muss sich die Straßenforschung anschließen und an gleicher Stelle einsetzen, denn der Handel braucht Wege, auf denen er sich vollzieht. Es ist ja nicht Handel allein, sondern alles, was sich als kulturelle und zeitliche Dynamik im Laufe der Menschheitsentwicklung offenbart, muss wohl mehr oder weniger auch als räumliche Dynamik in Erscheinung getreten sein. Das mag vielleicht genügen als Hinweis darauf, dass jede Art von Verkehrsträgern zu allen Zeiten eine bedeutende Rolle gespielt hat als Bindeglied im tatsächlichen wie auch in übertragenem Sinne. Die Geschichte der Straßen muss man somit als wesentlichen Faktor der Menschheitsentwicklung ins rechte Licht rücken.

Die Frage aber, von welcher Zeit an man von eigentlichen Straßen, gemäß einem bestimmten technischen Terminus, der weiter unten zu erläutern ist, wird sprechen können, ist für das Wesen der Sache vielleicht weniger von Belang, für die tatsächliche Straßen- und Wegforschung aber ziemlich entscheidend. Denn wie wollen wir jede andere Art von Weg

heute noch im Gelände nachweisen können, wenn die Trasse nicht Spuren hinterließ, die uns noch erkennbar sind? Und das kann man doch eigentlich erst von der Straße als solcher behaupten. Vielleicht wird sich bei späterer Verfolgung dieses Gedankens eine Trennlinie zweier Begriffe finden lassen, um eine klare Terminologie zu schaffen.

Verfolgt man diese Gedanken weiter, so taucht als nächste Frage auf: seit wann kennen wir einen eigentlichen Bau und eine bewusste Unterhaltung von Straßen? Mit der Beantwortung dieser Frage wird sich ein weiterer Trennstrich in der Geschichte der Straßen ergeben; denn damit beginnt, jedenfalls zunächst technisch gesehen, eine wesentlich neue Etappe.

Geht man der Problematik rückwärts nach, so stößt man auf das weite Feld der prähistorischen Wegforschung. Es gibt dazu gar nicht wenige Arbeiten, denen jedoch fast immer eine gewisse Unsicherheit anzumerken ist. Abgesehen von erhalten gebliebenen Bohlenwegen durchs Moor werden wir von einem in urgeschichtlicher Zeit begangenen Weg kaum noch unmittelbare Spuren im Gelände finden können, es sei denn bei Ausgrabungen. Deshalb bleiben hier nur die sekundären Erscheinungen, alles was wir an archäologischen Resten besitzen, also angefangen vom singulären Gegenstand des Einzelfundes über Bestattungen, Gräberfelder und Hügel mit einem umfangreicheren Inventar bis zu Siedlungen oder sogar befestigten Anlagen mit einem Höchstmaß archäologischer Reste wie auch prähistorischer Aussagen. Aus diesem allen ist aber fast ausschließlich nur mittelbar auf vorhanden gewesene Wege der betreffenden Zeit rückzuschließen. Dabei erhebt sich die entscheidende Frage, wie weit man die Dinge für den Zweck der Wegforschung interpretieren darf. Es wird weiter unten bei Besprechung der Arbeitsmethoden einiges zu sagen sein darüber, ob man so vorgehen darf, wie etwa G. NEUMANN oder in ähnlicher Weise REBHAN und HESSE. Auf jeden Fall sieht sich die Wegforschung für prähistorische Zeiten mit wesentlich größeren Problemen konfrontiert, als das bei späteren Jahrhunderten der Fall ist.

Über die Abschnitte der Entwicklung des Straßenwesens hat man seit längerer Zeit versucht, klare Vorstellungen zu gewinnen. So gab es bereits 1889 eine Arbeit zum deutschen Straßenwesen von der

ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (GASNER 1889), in der jedoch das Kapitel „Vorhistorische Zeit“ mit bescheidenen Ausführungen kaum drei Seiten füllt. Man wusste um die Jahrhundertwende zwar viel über die Römer, weniger aber über prähistorisches Straßenwesen Bescheid. GASNER (1889, 144) spricht von „rohen Verkehrswegen der Urzeit“. Man kennt allerdings zu dieser Zeit bereits ein vorhistorisches Wegenetz, doch es handelt sich dabei um große Handels- und Völkerstraßen, die nur annähernd eine Richtung deutlich machen sollen. Es habe wohl in Germanien „schon damals gangbare, feststehende Wege“ gegeben, aber wie „sonst die Wege und Stege beschaffen sein mochten, ist nicht mehr zu erforschen, und was darüber gesagt und gewagt, ist leider nur Phantasie.“ (GASNER 1889, 1). Nun, seit GASNER ist die Straßenforschung ein gutes Stück weitergekommen, wenngleich er in manchem nicht ganz Unrecht hat. Schließen wir uns am besten den oben zitierten Ausführungen von JAHN an und stellen fest: Abgesehen von den ungewissen Streifzügen der Menschen im Paläolithikum und Mesolithikum beginnt im Neolithikum ein ausgeprägter Handel, der seine Wege gehabt haben muss, so dass damit eine erste Etappe der Wegeentwicklung einsetzt. Hauptproblem ist dabei die Festlegung möglicher Verläufe und somit Gewinnung eines glaubhaften Wegnetzes. Sehr viel schwerer wird, wenn überhaupt, die Frage zu beantworten sein, seit wann man planmäßig ganz bestimmte Linien einer gewissen Betreuung unterzogen hat. Wenn das nicht bereits von Anfang an geschehen sein kann, so gewinnen wir damit eine neue Etappe der Entwicklung. An dieser Stelle werden vielleicht die Begriffe Weg und Straße, zunächst jedenfalls technisch, zu scheiden sein.

Es wird sich dann eine weitere Trennlinie ergeben, wenn die Unterhaltung der Straße keine bloße Unterhaltung, keine „Wegebesserung“ mehr darstellt, sondern eine bewusste Neuanlage. Dann nämlich, wenn die Fähigkeit des Menschen soweit gediehen ist, dass er nicht mehr ausschließlich auf Nutzung der von Natur aus günstigen Verhältnisse angewiesen ist, sondern sich technisch darüber hinwegsetzen kann. Diese drei großen Etappen haben freilich nicht allein technische Bedeutung, sie kennzeichnen auch ganz erheblich die Art des auf der Straße sich abspielenden Verkehrs.

So kann bzw. muss sich ein Weg der ersten Etappe an alle naturgegebenen Vorzüge halten. HERTLEIN (1918/1970) bemerkt dazu: „Je mehr ein vorgeschichtlicher Weg Fernweg ist, desto mehr kann er sich an naturgegebene Orte halten, an trockene Höhen und Höhenrücken, an Pässe und Passtäler, an Wasserscheiden und günstige Bachübergänge, an geeignete Auf- und Abstiege. Die vorgeschichtliche Straße ist nie reiner Naturweg gewesen, sondern bestimmt durch den Spürsinn des Wandernden und Fahrennden, der die naturgegebenen Orte in der geeignetsten Weise verbinden lernte. Wo wir solche Komponenten einer Straße lückenlos nachweisen können, sind wir der vorgeschichtlichen Entstehung derselben sicher.“

Ein Weg kann auf diese Dinge noch nicht verzichten, wenn er hin und wieder an manchen Stellen ein wenig betreut wird. Er gewinnt aber dann erheblich an Bedeutung; denn aus einer, wenn auch spärlichen Unterhaltung darf man auf annähernd regelmäßige Benutzung schließen. Wann freilich lässt sich so etwas im Gelände glaubhaft nachweisen? Diese Etappe reicht allerdings bis in unsere Zeit hinein. Wenn man in der Annahme nicht fehl geht, dass viele mittelalterliche Wege auf urgeschichtliche zurückzuführen sind, dann ist es oft für lange Zeit bei diesem ziemlich passiven Straßenwesen geblieben. So sind freilich „bereits“ im 13. Jahrhundert die Inhaber des Geleitsrechts für die Reichsstraßen verpflichtet gewesen, Straßen und Brücken in gutem Zustand zu halten (HERTLEIN 1918/19, 57), aber auf eine bewusste Neuanlage gehen solche Straßen noch kaum zurück.

Diese letzte technische Etappe beginnt zwar schon einmal im antiken römischen Bereich, wo Straßen zwar auf urgeschichtliche Wege zurückgehen können, aber meist neu und auch nach festen ingenieurtechnischen Gesichtspunkten angelegt werden; jedoch muss solche Kenntnis und Bautätigkeit sehr stark in Vergessenheit geraten sein, so dass für manche Gebiete Deutschlands erst die Tätigkeit der Franzosen, die am Beginn des 19. Jahrhunderts für das Heer Napoleons in verschiedenen Gegenden Straßen völlig neu anlegten, diese letzte Etappe der Straßenentwicklung einleitete. Nun begann der Chausseebau der Neuzeit. Ihre Krönung findet die planmäßige Errichtung von Kunststraßen heute im Bau vielspuriger Autobahnen, wobei oft in interes-

santer Weise die Linienführung ältester stark naturgegebener Verbindungen wieder anklingt.

Stellt man andere Gesichtspunkte in den Vordergrund, vor allem mehr das sich auf den Straßen vollziehende Verkehrsgeschehen, so wird man zu anderen Gliederungen der Straßenentwicklung kommen; denn die Benutzung der Straße erlebt einen so häufigen und vielgestaltigen Wechsel wie die Geschichte selbst. Von dieser Seite gesehen ist eine Geschichte der Straßen ungleich interessanter, aber auch schwieriger. Da wäre beispielsweise viel zu sagen über das Geleitswesen, Handel und Kriegszüge, das Entstehen eines Nachrichtenwesens (in Deutschland kommt etwa um 1600 ein geregelter Postwesen auf), Zoll- und Grenzprobleme und anderes. Das alles aber ist schon kaum noch reine Straßenforschung, sondern die ganze umfangreiche Geschichte selbst. Der Straßenforschung aber geht es vor allem um den Weg an sich, der in der Gesamtheit historischen Geschehens meist nur Mittel zum Zweck darstellt, Verbindungen ermöglicht. So mag auch unser Schema gerechtfertigt sein, bei dem wir von technischen Fragen der Linienführung ausgehen: Die oben skizzierten drei Etappen des physisch-technischen Zustandes einer Straße. Es ist selbstverständlich, dass zwischen Beschaffenheit und Funktion der Straße in jedem Entwicklungsabschnitt eine Wechselwirkung besteht (KASTL 1957, 10). Deshalb ist nochmals auf das am Anfang Gesagte hinzuweisen: Vertreter verschiedener Disziplinen müssen ebenso in einer Wechselwirkung, wie sie der Forschungsgegenstand aufweist, zusammenarbeiten. Der Wegeforscher muss nach Umwelt, Verlauf und Benutzung seiner zu untersuchenden Straße fragen, und der Historiker muss nach den jeweils konkret anzutreffenden Straßen bzw. deren Netz fragen.

Für die rein technische Seite gibt es aus der Sicht des Technikers eine Darstellung zur Entwicklung der Straße (KASTL 1957, 1-9). Dort wird in knappen und treffenden Worten das Wesen der Straßenentwicklung von den Anfängen bis heute gekennzeichnet. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass die technische Entwicklung „in ursächlichem Zusammenhang mit der gesamten gesellschaftlichen Entwicklung der Menschheit [...] steht.“ So gibt die Entwicklung des Menschen Anstoß zu einem anderen Prozess, dem „zwangsläufig naturgesetzlichen Streben nach dem technischen Optimum.“ Und dieses Optimum ist nicht absolut aufzufassen, sondern erscheint – der

jeweiligen Entwicklungsstufe der Gesellschaft entsprechend – immer wieder anders, stets aber als Bestlösung der gerade auftauchenden Probleme. KASTL zeigt das am Beispiel der Römerstraßen, die, wie er sagt, „der optimalen Vorstellung eines Kunststraßennetzes zu ihrer Zeit sehr nahe gekommen“ sein werden. Sie erscheinen aber aus unserer heutigen Sicht betrachtet überholt; unsere Optimalvorstellung auf diesem Gebiet ist etwa die Autobahn; Generationen nach uns, die wiederum auf einer anderen Stufe stehen, werden eine andere, noch weitergreifende Optimalvorstellung davon haben. Maßgebend für die technische Entwicklung ist außer diesem Gesetz des Optimums das Naturgesetz des kleinsten Kraftmaßes oder das Prinzip der geradesten Bahn, man kann auch vom Sparsamkeits- oder Rentabilitätsprinzip sprechen (KASTL 1957 und andere). Das technische Optimum aber der Ausführung eines Weges ist gebunden an den verkehrstechnischen Entwicklungsstand. Eine Autobahn hätte im Neolithikum keine Berechtigung gehabt.

So zieht sich eine Linie bis zur Gegenwart, deren Stationen man etwa: Pfad-Weg-Straße-Autobahn nennen kann. Der Beginn aktiver baulicher Maßnahmen des Menschen am Weg ist im großen prähistorischen Zeitraum schwer zu fixieren. Geprägt werden solche Maßnahmen von den Gegebenheiten der Umwelt; geographische, geologische, orographische, hydrographische und klimatische Verhältnisse haben entscheidenden Einfluss darauf, wie der Mensch seine Wege und Straßen gestaltet. Auch die wachsende Besiedlungsdichte einzelner Landschaften wie der Erde überhaupt hat großen Einfluss auf den Straßenbau gehabt. Solange eine Verkehrsleitlinie flächenhaft wirken kann (KAHSE 1936, 81), gibt es die Möglichkeit, jeder Ungunst der Trasse auszuweichen. So wird vornehmlich an jenen Stellen, die von Anfang an eine Bündelung aller Varianten erzwingen, wie Pässe, Furten, Kämme etwa, weil die Ausweichmöglichkeit fehlt, eine Unterhaltung und Betreuung schon frühzeitig nötig geworden sein. Später engt sich die Leit-Fläche immer mehr zum schmalen Streifen ein und der eigentliche Straßenbau wird unumgänglich. Besondere Beachtung verdienen natürlich die anthropogeographischen und anthropogenen Verhältnisse, die mit zunehmendem Entwicklungsstand der Gesellschaft immer größeren Einfluss auf die Verkehrsverbindungen nehmen.

In der Entwicklung des direkten Steinstraßenbaus kennen wir nur drei Höhepunkte, zwischen denen lange Zeiten einer Stagnation der Entwicklung liegen. Das ist der überraschend hoch entwickelte Straßenbau in Kreta um 2000 v. Chr., der „alle Elemente des modernen Steinstraßenbaus bereits voll entwickelt“ zeigt. Hiervon getrennt durch eine lange Zeit der Stagnation tritt dann erst wieder der Straßenbau im römischen Imperium als Höhepunkt hervor, der zwischen etwa 400 v. Chr. und 200 n. Chr. ein bedeutendes Straßennetz schuf. Hierauf folgt wieder ein Niedergang für lange Zeit, bis in der Neuzeit französische und englische Ingenieure die alte römische Tradition aufnehmen und die Anfänge der heutigen Straßenbautechnik schaffen, beginnend mit Gautier, der um 1700 direkt an die römischen Grundlagen wieder anschließt. (weitere Einzelheiten dazu, sowie spezielle Literatur bei KASTL (1953 u. 1957).

Wir sehen, dass Straßenforschung trotz der scheinbar so engen Thematik ein sehr weites Feld einschließt, auf dem man recht verschiedenartig arbeiten kann. Dafür aber fehlt bis heute eine alles umschließende methodische Basis. Diese Aufgabe ist noch zu lösen, und zwar die einzelner Arbeitsrichtungen der Straßen- und Wegeforschung zu benennen, sie klar zu umgrenzen sowie Inhalt, Ziel und Verhältnis zueinander aufzuzeigen, wie auch den Vertretern aus benachbarten Forschungsgebieten ihre besonderen Anteile an dieser Arbeit zuzuweisen. Und dann erst, wenn die Wegforschung über ein brauchbares methodisches Grundgerüst verfügt, kann mit dem systematischen Sammeln von Einzelfakten begonnen werden als den Teilen eines fernerhin zu vollendenden Ganzen. Wir müssen erst wissen, was Altstraßenforschung sein soll; dann sind Ergebnisse dementsprechend zu bringen und danach werden wir besser sagen können, was Straßenforschung ist.

II. Geschichte und Stand der Forschung

II.a Allgemeiner Forschungsstand

Die Literatur zum Thema alte Wege und Straßen in ihrer vollen Breite von der kleinen, oft unwissenschaftlichen und lokal sehr eng begrenzten Abhandlung in einer Heimatzeitschrift bis zum größeren Versuch mit wissenschaftlichen Methoden verschiedener Art gibt uns ein Bild davon, wie sich die Forschung entwickelt hat und wie weit sie bis heute gekommen ist. Die Anfänge gleichen etwa dem Beginn der Vorgeschichtsforschung (COPEI 1939, 297). Ja, man kann sagen, „daß die Straßenforschung ursprünglich aus der Vorgeschichtsforschung hervorgegangen ist.“ Die starke Entwicklung, teils aus romantischem Antrieb, der Vorgeschichtsforschung im Anschluss an die Freiheitskriege 1813 in Deutschland rückte auch die Frage nach alten Straßen in den Vordergrund. Vieles damals Gedachte und Geschriebene ist allerdings heute nicht mehr zu verwenden, denn oft lag die Meinung zu Grunde, erst die Römer hätten das „wüste und unwegsame Germanien“ mit richtigen Straßen versehen.

K. SCHUMACHER (1909, 25f.) hat einmal diesen Forschungsabschnitt des 19. Jahrhunderts treffend zusammengefasst: „Auch den Wegen der vorrömischen Periode hat die archäologische Forschung schon lange ihre Aufmerksamkeit zugewandt, wenn auch meist nur in theoretischer Weise. Vor allem waren es die in der antiken Literatur erwähnten Handels- und Völkerstraßen, deren Verlauf man zu ermitteln suchte: So die Straßen des Bernstein- und Zinnhandels, die alten Salzstraßen, die Wege des „etruskischen“ Tauschverkehrs, über deren Richtung und Art Diodor, Strabo, Plinius, Ptolemäus u.a. manche brauchbaren Andeutungen bieten, ebenso die uralten Völkerstraßen, welche die Cimbern, die Scharen des Ariovist, die Helvetier, die Legionen Cäsars nach den Nachrichten der Alten gezogen sind.“ SCHUMACHER stellt jedoch eindeutig fest, dass eine rein praktische Forschung im Anschluss an diese theoretischen Erwägungen bis zu seiner Zeit kein rechtes Ergebnis gebracht hat: „Aber die Versuche, diese Wege auch im Terrain näher festzulegen, haben nur selten zu annehmbaren Ergebnissen geführt.“ Er nennt an größeren zusammenfassenden Arbeiten dieser Zeit vor 1906 J. SCHNEIDER (1882-1890), dessen Arbeit eine Übersichtskarte der ältesten Wege im