

# Unterwegs im Gebirge

## Beobachtungen und Befunde zu Altstraßenverläufen im Bergland

Erträge des Kolloquiums vom  
22. und 23. April 2022 in Saalfeld/Saale

Herausgegeben von  
Bernd W. Bahn und Pierre Fütterer

Langenweißbach 2024

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	7
Bernd W. Bahn <b>Unterwegs im Gebirge. Das Kolloquium „Beobachtungen und Befunde zu Altstraßenverläufen im Bergland“ 2022 in Saalfeld, Thüringen</b> .....	9-22
Ulrich Knopf <b>Die „Judenstraße“ im Wandel der Zeit</b> .....	23-36
Thomas Schwämmlein <b>Geleitsstraßen, Geleitsgrenzen und das vormoderne Verkehrsnetz in der Pflege Coburg und deren Nachbarschaft. Quellenkritische Anmerkungen</b> .....	37-48
Hans Schmigalla <b>Zu einigen offenen Fragen des Verlaufs der Nordgrenze des Orlagaus entlang von Höhenwegen und zu Möglichkeiten ihrer Validierung mittels außerurkundlicher Indikatoren</b> .....	49-72
Michael Köhler <b>Wegrelikte im Zusammenhang mit Hochweidearealen des Thüringer Waldes</b> .....	73-92
Christine Müller <b>Zum Verhältnis von Burg, Stadt und Straße im mittelalterlichen Vogtland</b> .....	93-102
Bernd Hofmann <b>Der Kulmer Steig und seine Brüder – Über Altstraßen zwischen dem Meißen-Pirnaer Raum und Nordböhmen</b> .....	103-112
Christian Tannhäuser <b>Eine neue Straße auf alten Wegen – Das archäologische Großprojekt B247n</b> .....	113-121
Bernd Hofmann <b>Vermessung von Hohlwegen ohne Hacke und Schaufel – Vorschlag eines zerstörungsfreien Messverfahrens zur Auswertung von Muldenhohlwegprofilen</b> .....	123-132
Christine Müller <b>Die mittelalterlichen Straßen über das Lausitzer Gebirge und „ihre“ Burgen</b> .....	133-148
Wolfgang Fanghänel <b>Der vermutliche Verlauf des „Erfurter Weges“ auf sächsischem Gebiet</b> .....	149-161
Jonny Henkel <b>Die Grenze zwischen Orlagau und Längwitzgau. Einige neue Gedanken zur Grenzsituation im 11. und 12. Jahrhundert</b> .....	163-186

## Vorwort

Mit dem vorliegenden Band schicken sich die Herausgeber an, über das am 22.–23. April 2022 in der geschichtsträchtigen thüringischen Stadt Saalfeld, der „steinernen Chronik Thüringens“, abgehaltene nunmehr vierte Kolloquium zur Altstraßenforschung zu berichten. Als Tagungsort ermöglichte uns die Stadt eine Nutzung des Bürger- und Behördenhauses am Markt, wofür sehr zu danken ist. Zahlreich waren die Teilnehmer aus allen Teilen Thüringens und aus Sachsen erschienen. Unter dem Motto „Unterwegs im Gebirge – Beobachtungen und Befunde zu Altstraßenverläufen im Bergland“ konnten am ersten Tag 10 Vorträge dargeboten werden, am Abend abgerundet mit einem Beisammensein zu Gesprächen. Dem Thema entsprechend widmeten sich mehrere Vorträge der für einen frühen Verkehrsknoten Saalfeld wichtigen Überschreitung des Schiefergebirges, die wohl schon seit prähistorischer Zeit Verbindungen zwischen Süd- und Mitteldeutschland ermöglichte und später für den Kupfertransport von Eisleben nach Nürnberg wirtschaftliche Bedeutung erlangte, bevor es zum Bau der Chausseen des 18./19. Jahrhunderts kam. Zuletzt nutzten sicher Truppen Napoleons 1806 einen der Abstiege am steilen Schiefergebirgsrand. Dass der Sattelpass verschiedene alte Trassen von Nordwesten, Norden und Nordosten im engeren Saalfelder Raum zusammenführte, hatte schon Michael Köhler 2013 (Abb. 42, 169, 174) aufgezeigt und stand im Mittelpunkt von Diskussionen. Die Herausgeber hoffen, der umfangreichen Fachliteratur zur Entstehung und Geschichte von Saalfeld und seines Umlandes einen nicht unwichtigen Aspekt hinzufügen zu dürfen.

Der zweite Tag wurde eingeleitet mit einer Stadtführung durch den Vorsitzenden des Geschichts- und Museumsvereins Saalfeld e. V., Jürgen Tauchen, beginnend am bronzenen Stadtmodell am Markt. Danach schloss sich eine Pkw-Exkursion an, die zu bedeutenden Altwegabschnitten und Denkmälern in das Gebiet südlich von Saalfeld und in die westliche Orlasenke führte.

Über die Veranstaltung soll nachfolgend anhand einiger Vorträge berichtet werden. Darüber hinaus finden sich neben einem Bericht über die Exkursion, die von den Herausgebern vorbereitet wurde, einige Beiträge, die als Ersatz für anderorts publizierte oder nicht eingereichte Aufsätze aufgenommen wurden. Sie diskutieren einerseits Beiträge aus früheren Bänden der Reihe und widmen sich weitergehenden Fragen.

Für Hilfe und Unterstützung ist dem Heimatbund Thüringen, Frau Heike Böcking, sehr zu danken, ebenso Herrn Jürgen Tauchen, außerdem der Archäologischen Gesellschaft in Thüringen e. V., Herr Dr. Christian Tannhäuser. Ohne den Heimatbund Thüringen, die Thüringische Staatskanzlei, den Verein für Thüringische Geschichte und die Archäologische Gesellschaft in Thüringen e. V. sowie Herrn Dr. phil. habil. Hans-Jürgen Beier vom Verlag Beier & Beran wäre die Drucklegung des Bandes nicht möglich gewesen. Ihnen gebührt daher ein ganz besonderer Dank.

Die Herausgeber

Bernd W. Bahn

## *Unterwegs im Gebirge. Das Kolloquium „Beobachtungen und Befunde zu Altstraßenverläufen im Bergland“ 2022 in Saalfeld, Thüringen*

*„Das auf der Grundlage verschiedenartiger Quellen, ... rekonstruierte Wegenetz bestand aus nahezu unzähligen Wegetrassen. Sie bildeten ein dichtes Geflecht vielfältig genutzter Straßen und Wege, die sowohl dem örtlichen als auch dem überregionalen Verkehr gedient hatten.“ (Fütterer 2019)*

Mit vorstehendem Zitat kennzeichnet Pierre Fütterer<sup>1</sup> das ältere Verkehrsnetz um das nur 38 km östlich von Saalfeld gelegene Neustadt an der Orla. Genau so lässt sich auch die ältere Verkehrslage von Saalfeld beschreiben, zusätzlich begünstigt durch die Lage am Fluss und vor dem Gebirgsrand. Auch deshalb war die Stadt als Ort des nunmehr vierten Kolloquiums zur Altstraßenforschung gewählt worden.<sup>2</sup>

Der erfolgreiche Verlauf von inzwischen drei Kolloquien seit 2012 konnte damit fortgesetzt werden. Das Thema ging diesmal davon aus, dass sich der Tagungsort am Nordrand des Schiefergebirges direkt verbinden lässt mit frühen Überschreitungen dieses flächigen, zuweilen als Fastebene bezeichneten, aber stark zertalten Mittelgebirges, erkennbar werdend bereits in frühottonischer Zeit mit der zweifellos gegebenen Nord-Süd-Einbindung eines Königshofes an einem Flussübergang, in späterer Zeit verbunden mit den Namen Sattelpass- und Judenstraße als Teil des Fernhandels Nürnberg – Leipzig ein fester Begriff der Handels- und Verkehrsgeschichte, zuletzt auch als Abschnitt der bis heute in der Bevölkerung geläufigen Kupferstraße Mansfeld – Nürnberg. So waren auch die ersten drei Vorträge des Kolloquiums speziell dieser einstmaligen bedeutenden Nord-Süd-Trasse gewidmet. Doch der schon früh genannte Ort in dem nach ihm benannten Saalfelder Kessel<sup>3</sup> zusammen mit den einmündenden Seitentälern

bildete ohnehin den geographischen Kleinraum, in welchem früh ein Verkehrsknoten entstehen konnte. Darauf soll zunächst kurz eingegangen werden.

Das Saaletal vom Austritt aus dem Schiefergebirge bis unterhalb von Rudolstadt zusammen mit der ostwärts anschließenden Orlasenke und dem von Westen heranführenden Schwarzatal wird bereits um 1900 als ein Gebiet mit „Schlössern, Burgen und Ruinen“ touristisch gepriesen (Abb. 1). Dass alle die Burgen und Ortschaften damals und auch schon in früherer Zeit von Straßen untereinander verbunden waren, hatte man dabei nicht so sehr im Blick. Die örtliche Heimatforschung<sup>4</sup> wie auch die Geschichtswissenschaft<sup>5</sup> widmeten sich, ausgehend von der Königshof-, Stadt- und Klostergeschichte, diesen Fragen sehr wohl (Abb. 2). Nahmen doch die

gebirgs-Engtal im Mittleren Buntsandstein beidseitig verbreitert (Lange 2001, Abb. 2).

4 Um die örtliche Forschung sehr bemüht war der Saalfelder Burgenforscher Vermessungsingenieur Curt Sesselmann (Sesselmann 1961), der ebenso wie Alfred Knopf (Knopf 1964) bei Grundmann 2001 keine Erwähnung findet. Beider Feststellungen bildeten die Grundlage für G. Neumanns Grabung (Neumann 1965); mit Knopf (1964) erkannte Neumann bereits, dass der Petersberg „von zwei wichtigen Verkehrsadern tangiert wurde, einer Westoststraße, die aus dem Längwitz- in den Orlagaugau und einer Südnordstraße, die aus Franken über den Sattelpass des Thüringischen Schiefergebirges ins Thüringer Becken führte.“ (Neumann 1965, S. 246). Zu Altwegen auch Waniczek 1997. Eine fundierte populäre Darstellung von Stadt und Umland gab Museumsleiter Gerhard Werner (Schimpff/Beier 2012) in: Stadtverwaltung Saalfeld, Abt. Fremdenverkehr (Hg.) 1991; eine entsprechende ältere Abhandlung bildete Künstler et al. [1956]. Die Stadttore und ihre Namen, auf die alle mittelalterlichen Handelsstraßen zulaufen, nach Grundmann 2001, Abb. 22.

5 Rieckenberg 1965; Patze 1989; Werner 1995, 2001, 2006, 2007; Gockel 2000; Weigel 2007; Werner 2008; Schimpff 2012; Fütterer 2015. Auf Altstraßen rings um Saalfeld wird bei Grundmann bzw. [Gränitz] 2001 mehrfach eingegangen (S. 25 f., 32, 71–75, 83, 117, 135, 137, 140–142, 148, 156, 159, 162, 178, 204 u. 219).

1 Fütterer 2019, Klappentext.

2 Bisherige Kolloquien: 2012 Meiningen, 2017 Schmalkalden, 2019 Nordhausen. In bisher drei Veröffentlichungen der „Beiträge zur Altwegeforschung“ 2015, 2016 und 2021 konnten Beiträge aus diesen Kolloquien vorgelegt werden, inzwischen ist Band 4 erschienen. Dem Verleger Hans-Jürgen Beier ist dafür auch an dieser Stelle herzlich zu danken.

3 Gockel 2000, S. 477, Abb. 40, ebenso Weigel 2007, Abb. 1; bei Grundmann 2001, S. 1, als Saalfelder Talkessel bezeichnet. Eigentlich handelt es sich um einen Talabschnitt der oberen Saale, der sich nach dem Austritt aus dem Schiefer-

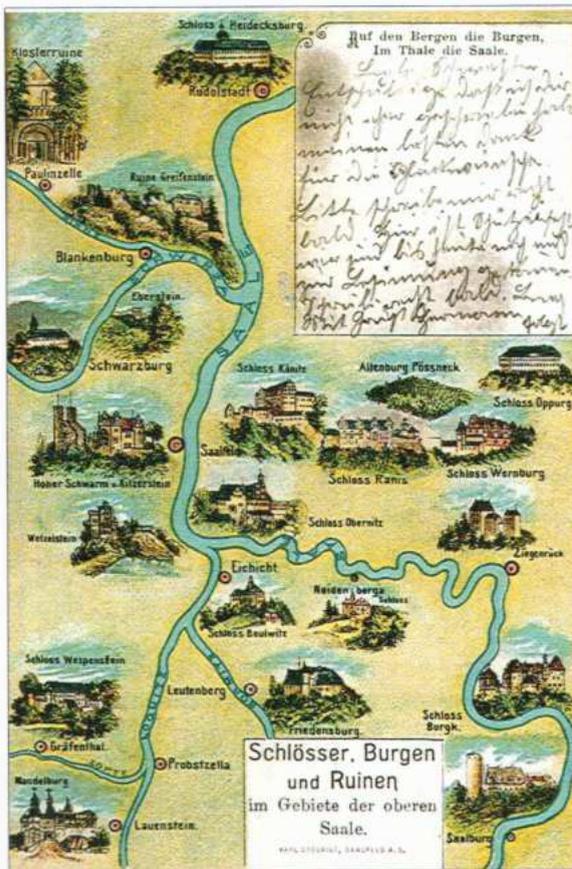


Abb. 1: Schlösser, Burgen und Ruinen im Gebiete der oberen Saale. Ansichtskarte um 1900.

noch heute eindrucksvollen Stadttore Saalfelds Bezug zu den heranführenden Handelsstraßen des Hoch- und Spätmittelalters. Es wird aber zu zeigen sein, dass eine noch ältere Verkehrsinfrastruktur aus der Zeit des ottonischen Königshofes, also vor Begründung der mittelalterlichen Stadt, ein wenig anders beschaffen war. Und es ist die Annahme zu beenden, der nördliche Schiefergebirgsrand habe verkehrsmäßig eine nichtüberwindene Barriere nach Süddeutschland dargestellt (Abb. 3).<sup>6</sup> Für die nordöstliche Fortsetzung betonte bereits Schmigalla die „Relation Rudolstadt – Katze Saalfeld. Nicht erst für Poppo II. wird diese Verbindung wichtig gewesen sein, denn von Saalfeld aus konnte man

6 Darauf hatte schon Braun 1914, S. 160 hingewiesen. Dagegen Rieckenberg 1965, S. 62: „Die Herrscher besuchten Saalfeld von Sachsen aus und kehrten beide Male nach dort zurück.“ Einen Übergang über das Schiefergebirge lehnt Rieckenberg für diese Zeit gänzlich ab, seine Karte Taf. I, Der Reiseweg der Ottonen, enthält keine Verbindung zwischen Saalfeld und Bamberg. Dafür scheint ihm auch der Ort der Verschwörungen von 939 und 951/52 zu sprechen: „Dort [in Saalfeld, B.] waren sie vor einem überraschenden Erscheinen des Königs [Otto I.] am sichersten, da er nur von Norden kommen konnte, ...“ (Rieckenberg 1965, 62, Anm. 3); dazu s. u. Anm. 9. Um eine Klarstellung bemühte sich ausführlich V. Schimpff (2012, S. 27 ff.), kartographisch deutete das für das 10./11. Jh. P. Fütterer 2016, Teil 1, S. 334–340, Teil 2, Karte 73 an nach derzeitigem Befund. In diesem Sinne auch Schmigalla 2012, S. 91. Es ist sogar an eine schon karolingerzeitliche Verbindung Salz – Bad Königshofen – Eisfeld – Reichmannsdorf – Saalfeld über das Gebirge zu denken.

Mainfranken und Böhmen erreichen oder auch in das Innere des Orlagaues gelangen.“<sup>7</sup>

Die heutige Altwege- und Altstraßenforschung verfügt neben den klassischen Erkenntnisfeldern der schriftlichen Überlieferung, der Kartenarchive und der Toponomastik inzwischen über die fast revolutionären Möglichkeiten der digitalen Geländemodelle. Das Scannen der Erdoberfläche mittels Laserstrahl aus der Luft hat die bisherige allein terrestrische Erkundung der Kleinstmorphologie geradezu unvorstellbar erweitert.<sup>8</sup> Das Zusammenspiel von Realprobe, großmaßstabiger Karte und hochaufgelöstem DGM hat ganz neue Möglichkeiten der Erkundung und Kartierung von Altwegereften eröffnet.<sup>9</sup> Viele Gebiete harren dafür noch der Auswertung. Einen ganz anderen Ausgangspunkt bildet die Itinerarforschung, die zuletzt für das 10./11. Jh. in ihren Aussagemöglichkeiten zu Wegverläufen klar bewertet wurde.<sup>10</sup>

Die großräumige Landschaftsgliederung legt nahe, dass der Saalfelder Kessel zum Schnittpunkt zweier sich hier kreuzender Diagonalen werden konnte, die vielleicht bereits für prähistorische Zeit eine Rolle gespielt haben könnten.<sup>11</sup> Beide Fernrichtungen zeigen den Bezug zwischen Süden und Norden über die Mittelgebirgsschwelle hinweg und wurden in ihren Grundrichtungen erstmals von M. Köhler so herausgehoben (Abb. 4), ohne aber den Saalfelder Kessel als Kreuzungsraum besonders zu betonen. Es liegt auf der Hand, dass im Detail noch viel Kleinarbeit zur Konkretisierung einzelner Verläufe erforderlich sein wird, sich aber die Fernwege des 10./11. Jhs. oft nicht von den Handelsstraßen des Spätmittelalters werden unterscheiden lassen. Doch die im Gelände lokalisierbaren Verläufe von Wegresten bleiben eine wesentliche Grundlage der Altwegeforschung.

Mit der ersten dieser Diagonalen, der SW-NO-Richtung von Oberfranken her wurde nach

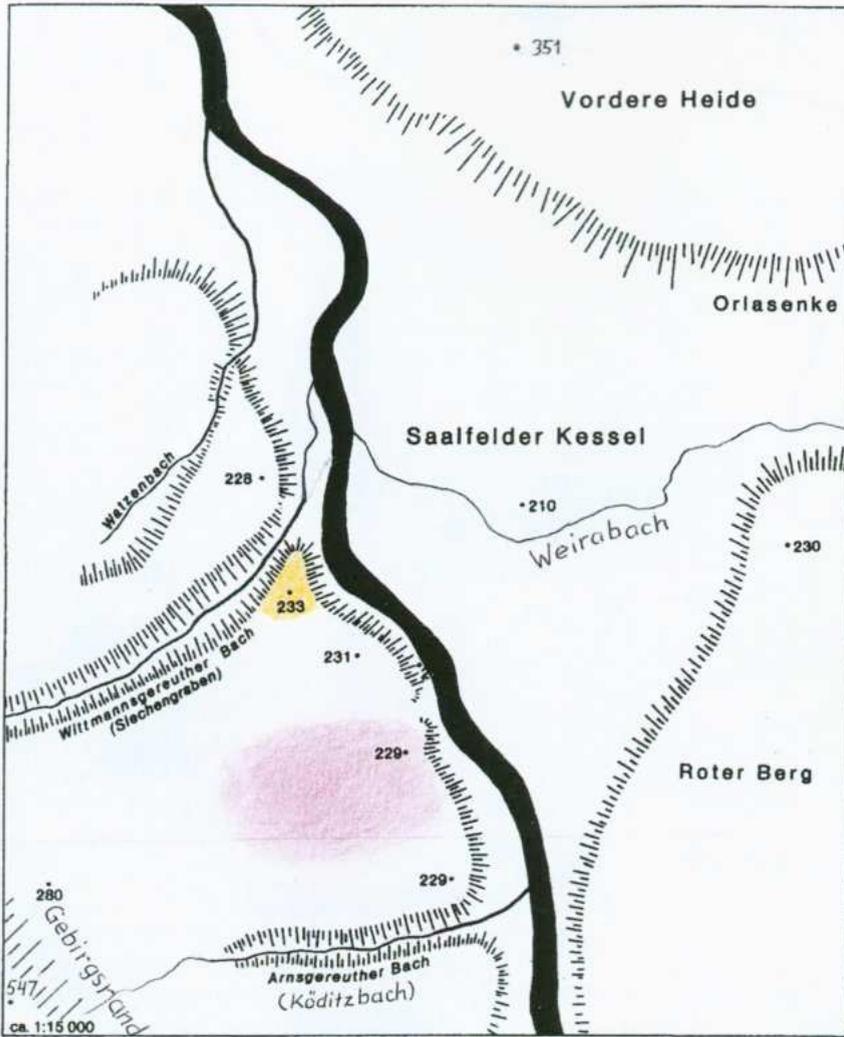
7 Schmigalla 2012, S. 91.

8 Fritsch 1990; Ehlers/Schiewe 2012, S. 22 f.; Fütterer (wie Anm. 1) bringt z. B. allein für den Kleinraum um Neustadt in der Orlasenke 16 sehr aussagefähige Beispiele, Oertel 2022 für die „vogtländischen Altwegeverbindungen“ 17 Beispiele.

9 So etwa Swieder 2019, 2020; Oertel 2022 passim; Münich 2022, Abb. 5, 10–12.

10 Fütterer 2016, Teil 1, S. 433 ff.; die Skepsis von V. Schimpff, 2012, S. 27 f., besonders für das Gebiet Saalfeld und den Thüringer Wald, ist weniger berechtigt. Zudem ist der Terminus Zwangspunkt für Bamberg „im Nord-Süd-Itinerar“ unzutreffend; als solcher gilt eine geographisch bedingte Einschnürung von Wegekorridenten und Trassenmöglichkeiten. Städte dagegen konnten vom Fernverkehr auch umfahren werden, was mit dem aufkommenden Geleitswesen und Geleitszwang Bedeutung erlangte.

11 Darauf wird hier nicht eingegangen. Umgekehrt sagt P. Fütterer beim Vergleich mit den Angaben heutiger digitaler Routenplaner, dass dadurch „die Langlebigkeit diverser Verkehrslinien erneut augenfällig“ wird (Fütterer 2016, Teil 1, S. 429). Die Bedeutung der Verkehrslage des Kleinraumes wird von fast allen Bearbeitern betont, vgl. Anm. 25.



## Der Saalfelder Raum

in: M. Gockel, Die deutschen Königspfalzen: Thüringen, Saalfeld (1991/98, 2000), S. 477, Abb. 40 (ergänzt)

- Gebiet der Pfalz
- Gebiet der späteren Stadt

Abb. 2: Der Saalfelder Kessel. Vereinfachte schematische Darstellung aus Gockel 2000, Abb. 40, auch abgebildet bei Weigel 2007, Abb. 1; gering ergänzt. Vgl. dazu Fütterer 2022, Abb. 2 mit Eintragung der "Köllnischen Marktsiedlung" als Vorläufer der mittelalterlichen Stadt.

Überqueren des Schiefergebirges jenseits der Saale die nordostwärts gerichtete Buntsandsteinhochfläche des Holzlandes erreicht; dabei ist es keineswegs „nicht von Belang, wo im Gelände die jeweiligen Straßen und Wege verliefen, die den Saalfelder Kessel mit Oberfranken verbanden“, obwohl gleichzeitig von einer „Abriegelung Saalfelds nach Südwesten“ die Rede ist.<sup>12</sup> Vielleicht spielte für die Fortsetzung

schon früh als Zentralort im südöstlichen Thüringen bezeichnet werden,<sup>19</sup> es „gehört zu den

auch das nordwärts ziehende Saaletal als möglicher Wasserweg eine Rolle. Mit der anderen Diagonalen, der SO-NW-Richtung von Nordwestböhmen aus war eine Traverse nach dem Thüringer Becken vorstellbar,<sup>13</sup> die schließlich als der früh- und hochmittelalterliche „Erfurter Weg“ über das Westerzgebirge begegnet,<sup>14</sup> außerdem aber auch als „Böhmische Straße“ Saalfeld – Hof – Eger (Cheb).<sup>15</sup> Dieses Grundschema sich im Saalfelder Kessel schneidender Haupttrassen scheint im Lauf der Geschichte vielfältig abgewandelt und ausgestaltet worden zu sein, besonders mit Betonung der direkten Nord-Süd-Richtung (Kupferstraße),<sup>16</sup> aber auch einer alten Verkehrsline Hessen – Osterland – Sachsen vor dem Gebirgsrand.<sup>17</sup> Mit allen Linien verbunden ist von Anfang an die Bedeutung des Platzes Saalfeld. Dort bot eine ausgedehnte Terrassenlage zwischen Gebirgsrand und Fluss mit Steilrand zur Saale beste Voraussetzungen für Ansiedlung, Befestigung und Flussquerung.<sup>18</sup> Insofern kann Saalfeld auch

mit einer Nutzung des Loquitztales und der „verhältnismäßig sanft ansteigenden Paßhöhe am heutigen Rennsteig bei Steinbach am Wald“ [Gränitz] 2001, S. 140) für eine „in ottonischer Zeit wichtige[n] Straße von Bamberg über Saalfeld nach Merseburg“ gerechnet werden [dies.] 2001, S. 178, auch 219).

13 Köhler 2013, Abb. 42.

14 Kunzmann 2022.

15 Grundmann 2001, S. 26, 71, 156, 159, 162.

16 Rebhan 1966; [Gränitz] 2001, S. 25 f.; Schwämmlein 2012; Köhler 2013, Abb. 113.

17 Fütterer 2016, Teil 1, S. 337, Anm. 1477 mit älterer Literatur.

18 Gockel 2000; Grundmann 2001, S. 1 f.; Hiekel 2001, S. 3 ff.; Fütterer 2015, S. 34.

19 Steuer 2007; Nakoinz 2009; Gringmuth-Dallmer 2011; Eitel 2013, S. 4–6; Dix 2013, S. 50. Kritisch zu dem Begriff, wengleich stark auf die Neuzeit bezogen, Borsdorf/Bender 2010, S. 267 ff., besonders S. 272.

12 Der vielzitierte Saalfelder Kessel (z. B. Gockel 2000, S. 477, Abb. 40, vgl. Anm. 3) war eben zu keiner Zeit nach Südwesten für den Verkehr „abgeriegelt“ (Schimpff 2012, S. 25), und das offenbar seit vorgeschichtlicher Zeit. Die Überschreitung des Schiefergebirges im Sattelpass erreichte mit wenigstens zwei Abstiegen die breite westsaalische Pleistozänterrasse: mit dem Steiger über Eyba und Schrankstatt sowie mit zwei in Vergessenheit geratenen Abstiegen mit zahlreichen Hohlwegen von Arnsgereuth über Hinteren und Vorderen Breiteberg nach Garnsdorf sowie über Wittmannsgereuth und Moritzberg (Köhler 2013, Abb. 169; Fütterer 2015, Abb. 1 u. 7). Außerdem muss wohl auch sehr früh