

SAALFELDER WEGE



Beiträge zur Frühgeschichte und zum
Mittelalter Ostthüringens 6

SAALFELDER WEGE

**FESTGABE FÜR GERHARD WERNER
ZUM 75. GEBURTSTAG**

hrsg. von Volker Schimpff &
Hans-Jürgen Beier

BEIER & BERAN. ARCHÄOLOGISCHE FACHLITERATUR
LANGENWEISSBACH 2012

Inhalt

Volker Schimpff & Hans-Jürgen Beier
Zum Geleit

Schriftenverzeichnis Gerhard Werner 1-8

Uwe Beye & Thomas Weber

Ein Blattspitzenfragment von Barleben (Adamsee) bei Magdeburg –
aus dem Schweifgebiet der Raniser Jäger? 9-15

Thomas Schwämmlein

Fernstraßen und Landesherrschaft – Überlegungen zum Alter der direkten Fernstra-
ßenverbindung zwischen Coburg und Saalfeld 17-24

Volker Schimpff

Saalfeld im Itinerar der Ottonen und Salier 25-80

Hans Schmigalla

Verkehrsgeographische Spuren in und um Rudolstadt – Komplemente zur mittelalter-
lichen Burgen- und Siedlungsgeschichte 81-120

Sabine Berner

Brücken als Zeugnisse historischer Verkehrswege 121-122

Ruprecht Konrad

Die Grafen von Henneberg und das Reichsgut am Obermain 123-156

Wieland Führ

Saalfelder Wege – aber welches Saalfeld? 157-162

Philipp Jahn

Zwischen „Romanik“ und „Gotik“. Anmerkungen zu Lettner und Triumphkreuz-
gruppe in Wechselburg 163-172

Günter Hummel

Betrachtungen um den Flügelaltar aus Niebra 173-183

Nicole Dutschmann

Wege zwischen Kunst und Kunstgeschichte. Julius Meier-Graefe, seine „Spanische
Reise“ und die El Greco-Rezeption in der Moderne 185-193

Es ist nicht gestattet, diese Arbeit ohne Zustimmung von Verlag und Autor ganz oder auszugsweise nachzudrucken, zu kopieren oder auf sonst irgendeine Art zu vervielfältigen !

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische
Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Impressum

Verlag: Beier & Beran. Archäologische Fachliteratur
Thomas-Müntzer-Str. 103, Weißbach, D-08134 Langenweißbach
Tel. 037603 / 3688. Fax 3690
Internet: www.beier-beran.de, Email verlagbeier@aol.com

Redaktion: V. Schimpff, Leipzig

Satz/Layout: H.-J. Beier, Langenweißbach

Druck: Verlag

Einband: Druckservice Schirmer Lichtenstein/Sa.

Herstellung: Buchbinderei Fröhlich Stollberg/Sa.

Preis: 24,50 EUR

Vertrieb: Verlag, online unter www.archaeologie-und-buecher.de
oder jede andere Buchhandlung

©: Copyright und V. i. S. d. P. für den Inhalt liegen bei den Autoren

ISBN-Nr. 978-3-941171-75-6

hergestellt in der Bundesrepublik Deutschland / printed in Germany

Titel: Saalfeld. Ansicht von Osten, 1650 (Ausschnitt aus Kupferstich von Merian).

Schmutztitel: Auszeichnung von Dr. Gerhard Werner (links) mit der Saalfelder Stadtmedaille anlässlich seines 65. Geburtstages. Foto: Hans-J. Stapelfeld. Aus: Rudolstädter Heimathefte 1/2-2003.

Hans Schmigalla

Verkehrsgeographische Spuren in und um Rudolstadt - Komplemente zur mittelalterlichen Burgen- und Siedlungsgeschichte

1. Ziele der Spurensuche

Die im frühen Mittelalter entstandenen befestigten Plätze hatten vornehmlich die Aufgabe, die Bewegungen auf Fernwegen zu kontrollieren, insbesondere dann, wenn sie in Grenznähe angelegt wurden. Die Forschung ist sich seit langem einig, dass *Rudolfestat*, erstmals 775/786 urkundlich genannt, eine solche Grenzstation des fränkischen Reiches an der Saalelinie war, die die Fernwege, die aus dem rechtssaalischen, slawisch besiedelten Gebiet kamen, in der Nähe des Flussüberganges zu sichern hatte.¹

¹ Hier wird nur auf jene Quellen verwiesen, auf die im Folgenden Bezug genommen wird. - Es liegt in der Natur der Sache, dass die Aussagen der Autoren im Detail von einander abweichen: Johann Friedrich BÜCHNER, Geschichte der Stadt Rudolstadt. Leipzig 1804. - Ludwig Friedrich HESSE, Rudolstadt und Schwarzburg nebst ihren Umgebungen historisch und topographisch dargestellt, Rudolstadt 1816. - Friedrich LUNDGREEN, „'s gieht doch nischt über Rudelstadt“, in: DERS. (Hg.), Dr. Berthold Rein als Ehrengabe zum 80. Geburtstag. Vorträge von Mitgliedern des Vereins für Rudolstädter Geschichte und Heimatschutz aus dem Kriegswinter 1939/40, Rudolstadt 1940, S. 7-18. - Hugo TRINCKLER, Entstehungsgeschichte und Häuser-Chronik von Alt-Rudolstadt, Rudolstadt 1939. - Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Übersicht über die Rudolstädter Burgengeschichte bis zum Brande der Heidecksburg 1735, in: Rudolstädter Heimathefte 9(1963), S. 15-27, 75-81, 102-112, 165-175. - Hans PATZE (Hg.), Thüringen (Handbuch der historischen Stätten Deutschlands 9), Stuttgart 1989, s. v. Rudolstadt, S. 360-364. - Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt. Rudolstadt und sein Schloss vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: Thüringer Landesmuseum Heidecksburg (Hg.), Rudolstadt - eine Residenz in Thüringen Beiträge zur schwarzburgischen Kunst- und

Es blieb nicht bei dem einen befestigten Hof auf dem Schwemmkegel des Wüstebaches² an der Engstelle zwischen Schlossberg und Debrahöhe. Die Besiedlung schritt voran, die Grenze verlagerte sich ostwärts und umschloss nun auch die in der Orlasenke siedelnden Slawen. Die Niederungsburg Rudolstadt geriet vom Rand des Reiches in sein Inneres. Die in einer solchen Lage befindlichen Burgen erhielten neue Funktionen. Auf Höhen errichtet, sicherten sie nunmehr ein Gebiet, den Burgbezirk. Aus einer Urkunde des 13. Jhs. erfahren wir von zwei Burgen in Rudolstadt, von einem *niederer hus* und einem *oberer hus*, viel später von einer „Alteburg“. Heute stehen wir vor zwei Schlössern, die mit ihren Namen noch an die ehemals befestigten Plätze erinnern: Heidecksburg und Ludwigsburg.

Die Rudolstädter Geschichte in früher Zeit ist vornehmlich Burgengeschichte. Den überzeugendsten Beitrag zur Klärung der komplizierten räumlichen Beziehungen und zeitlichen Abfolgen der Rudolstädter Burgengeschichte haben aus Sicht des Verfassers Deubler und Kühnert vor einem halben Jahrhundert vorgelegt.³ Dennoch gibt es eine Reihe offener Fragen und unsicherer Aussagen, insbeson-

Kulturgeschichte [1]), Leipzig 1993, S. 105-122. - Luise GRUNDMANN, Gerhard WERNER (Hg.), Rudolstadt und das mittlere Saaletal (Werte der deutschen Heimat 58), Weimar 1998, Suchpunkt U1 „Rudolstadt“, S.157ff. - Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Die Vor- und Frühgeschichte Rudolstadts mit den Annalen von 775-786 bis 1503, Arnstadt 2002.

² Heute amtlich: Remdaer Rinne.

³ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1).

dere für das frühe und hohe Mittelalter. Deshalb kommt es immer wieder hinsichtlich einzelner nicht sicherer Aussagen über bestimmte Sachverhalte zu anderen plausiblen Deutungen⁴ und neue archäologische Funde stellen andere Aussagen infrage⁵. Außerdem haben Deubler und Kühnert zwar aus schriftlichen Quellen der ersten Hälfte des 16. Jhs. dankenswerterweise umfangreiche Informationen zu vielen Details der Befestigungsanlagen und der Baulichkeiten zusammengetragen und geordnet, aber daraus z.B. hinsichtlich der Lokalisierung der Gräben, Brücken und Tore keine räumliche Struktur und bezüglich ihrer Nutzungszeit keine zeitliche Abfolge abgeleitet. Diese zwar an einen relativ kurzen Zeitraum gebundene Inventur bietet aus Sicht des Verfassers aber durchaus Möglichkeiten dafür, die in diesem Beitrag einer Prüfung unterzogen werden sollen.

Die frühe Geschichte Rudolstadts stützt sich hauptsächlich auf archivalische Quellen, die über der Zeitachse allerdings in unterschiedlicher Ergiebigkeit sprudeln, in weitaus geringerem Maße auf archäologische Funde und kaum auf bauarchäologische Befunde. Die geringste Rolle spielen bisher fortifikatorische und verkehrsgeographische Aspekte. Allein das Schweigen der schriftlichen Quellen von der Mitte des 9. Jhs. bis zur Mitte des 12. Jhs. erfordert es, auch nach Spuren zu suchen, die üblicherweise nicht im Mittelpunkt der historischen Analyse stehen und ihrem Charakter nach strukturelle Befunde von Siedlung und Verkehr sind.

Der vorliegende Beitrag versucht, bisher nicht verfolgte Spuren von frühen Wegen und Furten sichtbar, ihre zeitliche Zuordnung zu bestimmten Nutzungsperioden wahrscheinlich und ihre Zusammenhänge mit den befestigten und Siedlungsplätzen deutlich zu machen. Wo es möglich erscheint, werden einige theoretische Ansätze und methodischen Konzepte aus der Logistik und der Planung, die dem

⁴ Vgl. z. B. Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 107 und Fn.10. Fleischer vertritt hinsichtlich der Lage von *oberem hus* und *unterem hus* eine andere Ansicht als Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), und begründet sie.

⁵ Ines SPAZIER, Archäologische Untersuchungen in Rudolstadt, in: Rudolstädter Heimathefte 56(2010), S. 241-249. Die Funde am Südhang des Bergsporns deuten daraufhin, dass das obere Burgplateau im 9./10. Jh. fränkisch besiedelt war und sehr wahrscheinlich eine Befestigung trug. Für Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S.78, 102, beginnt die Befestigung des oberen Plateaus erst Ende des 14. Jhs.

Verfasser geläufig sind, zur Spurensuche und Rekonstruktion von Wegeverläufen und Flussquerungsstellen eingesetzt.

Im Einzelnen wird angestrebt, Beiträge zu folgenden Fragen zu leisten:

- ◇ Welcher Zusammenhang besteht zwischen dem Knoten ursprünglicher Fernwege unterhalb des Zechsteinsporns und der Anlage eines befestigten fränkischen Hofes?
- ◇ Welche Fernwege waren für Rudolstadt in früher Zeit bedeutsam?
- ◇ Welche Furten vermittelten in der brückenlosen Zeit den die Saale überschreitenden Verkehr?
- ◇ Wie verliefen die Anfahrtswege zu den Furten?
- ◇ Wie verliefen die Zuwegungen zum Burgberg und die inneren Burgwege in ihren Beziehungen zum Grabensystem?
- ◇ Welchen Einfluss hatten die Fernwege auf die Struktur der frühen Siedlung und später auf die der Stadtanlage und ihrer ersten Erweiterung?
- ◇ Wie entwickelte sich das innerörtliche Wegenetz bis Anfang des 16. Jhs.?

Die Antworten verstehen sich als Komplemente zur mittelalterlichen Burgen- und Siedlungsgeschichte Rudolstadts.

2. Der fränkische Hof am Knoten alter Fernwege

Zur Differenzierung zwischen befestigtem und Wirtschaftshof nach ihrer Lage zur „Straße“

Es wird die allgemein anerkannte Auffassung geteilt, dass die früh- und hochmittelalterlichen Burgen auf drei Standorten zu suchen sind, die hier mit ihren heutigen Bezeichnungen benannt werden: Ludwigsburg, Schlossterrasse und Heidecksburg.⁶ Am Standort Ludwigsburg wird nahezu einhellig ein fränkischer Hof vermutet, aus dem sich eine Niederungsburg entwickelte.⁷ Dieser Hof dürfte aber von Anfang an, zunächst mit Palisaden, später auch mit

⁶ Damit sind ausschließlich die Standorte gemeint und nicht ihre heutige Bebauung.

⁷ z. B. Johann Friedrich BÜCHNER, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 42-45; Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S. 19-23; Hans PATZE, Handbuch historischer Stätten Thüringen (wie Fn. 1), S. 360; Luise GRUNDMANN, Gerhard WERNER (Hg.), Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 158; Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 81.

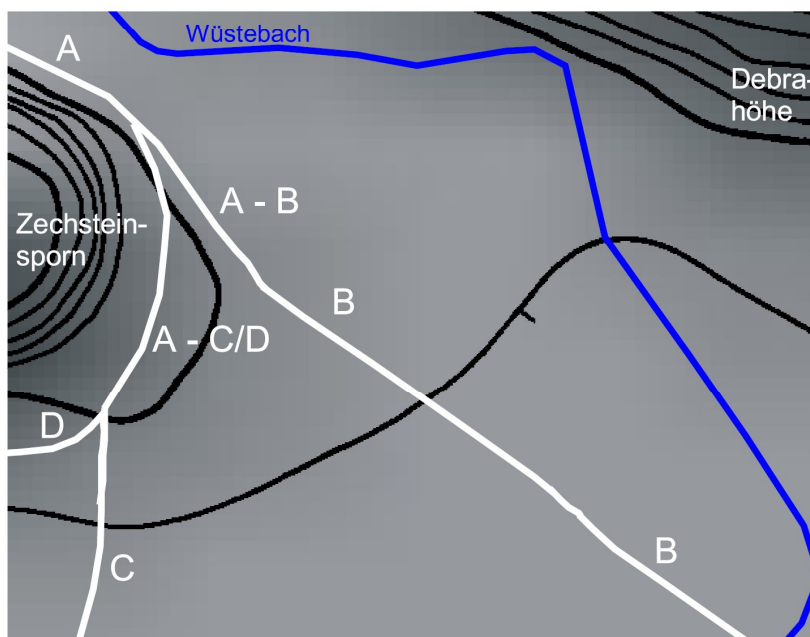


Karte II
(in fränkischer Zeit)

LEGENDE:

NB befest. fränk. Hof > Niederungs-
burg > heute Ludwigsburg
WH Wirtschaftshof zu NB
UM Mühle zu NB > Untermühle
K+K Kirche mit Kirchhof und Kantorei
KG Kirchgut > heute Stadtbibliothek
GH Vorgängerhof > Gräfendorfscher Hof
HH Vorgängerhof > Heißenhof

Wege
"weiß" - aus der Zeit vor der
fränkischen Besiedlung
"rot" - in der fränk. Zeit entstanden



Karte I
(Vor der fränkischen Besiedlung)

LEGENDE:

Fernwege
A, A-B aus dem Innern Thüringens >
"die Straße" (1428) >
heute Lengefeldstraße
B zur östlichen Saalefurt (rekonstruiert
anhand einzelner Stützstellen, nicht
mehr vorhanden) und weiter zum
Knoten "Hangeiche"
C zur westlichen Saalefurt (rekonstruiert
anh. einzeln. Stützstellen, u.a. Schul-
platz) und weiter zum Knoten "Katze"
D linkssaalisch in westlicher Richtung >
heute Kirchgasse
A-C/D Verbindungsstrecke
(Verlauf vermutet)

Abb. 1. Wegeknoten zwischen Zechsteinsporn und Debrahöhe (Karten georeferenziert erzeugt vom Verfasser mit ArcView GIS, Höhenrelief aus Top 50 Vers. 5 (2006). Copyright. GeoBasisDE/TLVermGeo).

Mauern umwehrt gewesen sein, sonst hätte er seine Funktion als Grenzstation nicht erfüllen können. Die Reduktion auf einen Wirtschaftshof, der zu einer bereits zu dieser Zeit bestehenden Burg auf dem Standort Schlossterrasse gehört haben soll und erst „in der Folgezeit befestigt“ wurde, dürfte nicht gerechtfertigt sein.⁸ Das ergibt sich aus folgendem Zu-

sammenhang. Die zu beherrschende, d.h. zu kontrollierende und gegebenenfalls abzusperrende Fernstraße führte unmittelbar an diesem Hof vorbei. Wer heute mit dem Fahrzeug die Straßenenge zwischen Stadtkirche und Ludwigsburg passiert, gewinnt eine Vorstellung davon, wie nah der Fernweg den befestigten Hof tangierte. Im Folgenden wird deshalb bewusst von einer **Passage** gesprochen.

Die meisten Autoren sehen den befestigten Hof, den Kochberger/Schönfelder Hof und schließlich die

⁸ Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 81.

Ludwigsburg in zeitlicher Aufeinanderfolge an ein und demselben Standort stehen. Diese Annahme aber führt zu Widersprüchen mit der Überlieferung.

Vermutlich hat es schon in früher Zeit einen befestigten und einen Wirtschaftshof gegeben, die nebeneinander gelegen haben (vgl. Abb. 1, Karte II). Aus fortifikatorischen Gründen wird der befestigte Hof sich unmittelbar an der Straße befunden haben, an den sich der Wirtschaftshof nach Osten bis zum Wüstebach hin anschloss. Aus diesem Wirtschaftshof könnte zunächst der Kochbergische und später der Schönfeldische Hof entstanden sein. So legt es die urkundliche Überlieferung nahe. Als die Kochberger 1428 damit belehnt wurden, heißt es *czu Rudolfstat yren Sedelhof meher dann halb gein der Straße*⁹ (Hervorhebungen H.S.). Eine ungewöhnliche Ortsangabe für ein Gut: „mehr als halb gegen die Straße“. Mit „Straße“ kann hier nur die Fernstraße gemeint sein, keinesfalls die heutige Burgstraße, die vor dem 19. Jh. den Status einer Gasse besaß.¹⁰ Der Siedelhof der Kochberger kann also nicht unmittelbar an der Fernstraße gelegen haben. Die Ortsangabe lässt sich aber als Neigung gegen die Straße in einem Winkel interpretieren, der mehr als halb so groß ist, wie ein rechter. Im Gegensatz zum ehemaligen befestigten Hof, der 1345 zerstörten Niederungsburg, die gänzlich an der Straße lag, war die der Straße zugewandte Grundstücksseite des Kochberger Hofes in einem etwas größeren als halben rechten Winkel zu ihr geneigt.

Zur Verifizierung dieser Interpretation ist zunächst zu überprüfen, ob es eine Zweiteilung des Terrains im Bogen des Wüstebaches gab. In einer Urkunde von 1331, in der es um die Modalitäten der Verpfändung des Orlamünder Besitzes in Rudolstadt an die Schwarzburger geht, werden „die Vesten und die Stadt“ sowie „das Gut“ genannt. Bei dem „Gut“ handelt es sich sehr wahrscheinlich um den Wirtschaftshof an der unteren „Veste“.¹¹ Büchner rechnet ausdrücklich mit einer Zweiteilung: „das untere Schloß mit seiner Meierei“ und „der von Schönfeldische Hof vor dem Eingang in die fürstliche Ludwigsburg“.¹² Lundgreen ist sich zumindest nicht sicher, ob „wir in dem späteren Schönfeldischen Hofe

ganz oder teilweise“ das große fränkische Gut wieder finden.¹³ Der heutige Katasterplan¹⁴ lässt die Aufteilung in die Flurstücke 1192 und 1193 erkennen, das erste bebaut mit einem Kindergarten, das zweite mit der Ludwigsburg. Man könnte zu der Annahme neigen, es handele sich um eine Aufteilung aus neuerer Zeit. Doch entspricht sie mit geringfügigen Änderungen einer älteren Aufgliederung in 1191/1192 einerseits und in 1193 andererseits, wie aus einem „Lageplan über die zur Bildung des Schlossbezirkes Rudolstadt vorhandenen Parzellen“¹⁵ hervorgeht. Diese Teilung dürfte weit zurückreichen und den beiden ursprünglichen Arealen weitgehend entsprechen.

Bleibe zu klären, ob die in der Urkunde von 1428 mitgeteilte Lage auf das Grundstück 1192 zutrifft. In der Tat bildet die der Lengefeldstraße zugewandte Seite dieses Grundstücks mit der Straßenlinie einen Winkel von etwas mehr als 45 Grad.

Eine weitere Mitteilung Büchners in seinem 1804 verlegten Buch bestätigt die aus der Urkunde zu schlussfolgernde unterschiedliche Bebauung beider Grundstücke: „Auch will man vor etlichen 70 Jahren, nach den Versicherungen noch lebender Augenzeugen, **neben** dem Schönfeldischen Hofe **nordwestlich** eine Ruine von einem alten Thurme gesehen (haben), der rund vom Grund auf und fest, ... gewesen sey, daß man ihn nur durch die Gewalt des Schießpulvers habe sprengen können“¹⁶ (Hervorhebungen H.S.). Die Forschung hat zwar die Existenz des Turmrestes noch bis in die Zeit des Baues der Ludwigsburg als einen Beleg für eine Burg in der Niederung ausführlich diskutiert, aber die offensichtliche Teilung des Terrains noch im 18. Jh. in einen westlichen, befestigten und in einen östlichen Wirtschaftshof¹⁷ nicht aufgegriffen und so eine wenig wahrscheinliche Bebauungsfolge aufgestellt.

Aus der oben begründeten Teilung des Terrains werden zwei Bebauungsfolgen abgeleitet, für die mit

⁹ ThStA Rudolstadt, Großkochberger Urkunden, Nr.1.

¹⁰ Gisela BÄHRING, Ellen JAHN, Maria-Luise KROHN, Rudolstädter Straßen – gestern und heute, Rudolstadt 2006, S. 46.

¹¹ Ernst DEVRIENT, Der Kampf der Schwarzburger um die Herrschaft im Saaletal, in: Willy FLACH (Hg.), Festschrift Berthold Rein zum 75. Geburtstag. Forschungen zur schwarzburgischen Geschichte, Jena 1935, S. 1-44, hier S. 30, Nr. 9.

¹² Johann Friedrich BÜCHNER, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 45, 28.

¹³ Friedrich LUNDGREEN, „Rudelstadt“ (wie Fn. 1), S. 9.

¹⁴ Geoproxy-Thüringen, www.geoproxy.geoportal-th.de, Katasterkarte Gemarkung Rudolstadt (4181), Flur 4.

¹⁵ ThStA Rudolstadt, Karten, Risse, Pläne Nr.1088, o. J.

¹⁶ Johann Friedrich BÜCHNER, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 42f.

¹⁷ Der Wirtschaftshof gehörte natürlich zur Burg, deshalb wurden auch noch zu Zeiten der Kochberger und Schönfelder Frondienstleistende „Burgfröner“ genannt. Vgl. Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S. 76.

einer höheren Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist, als für die bislang verbreitet angenommene Abfolge auf einem ungeteilten Areal:

- ◇ für das unmittelbar an der „Straße“ gelegene, westliche Areal: befestigter fränkischer Hof > Niederungsburg *unteres hus* > Ruine > Ludwigsburg
- ◇ für das unter einem Winkel geneigt zur „Straße“ ausgerichtete, östliche Areal: fränkischer Wirtschaftshof > Kochberger Hof > Schönfelder Hof > Crackauer Hof > heutiger Kindergarten und nach Norden und Osten angrenzende Grundstücke.

Der Fernwegeknoten vor und nach der fränkischen Ansiedlung

Der Knoten am Fuße des Zechsteinsporns ist der Angelpunkt des frühen Fernwegesystems an der Saalequerung bei Rudolstadt. Deshalb wird er hier großmaßstäblich betrachtet, bevor auf die weiträumigen Verkehrsrelationen und ihre Trassen, die an dieser Stelle zusammengeführt werden, im Einzelnen eingegangen wird.

Als die Franken von dieser Stelle Besitz ergriffen, dürften sie den in Abb. 1 (Karte I) eingezeichneten Wegeknoten vorgefunden haben. Aus dem Innern Thüringens kommend führte der Fernweg A (heutige Lengefeldstraße) eng an der nordöstlichen Flanke des Zechsteinsporns entlang. Ab der Stelle, an der sich heute die NW-Ecke der Ludwigsburg befindet, könnte er sich verzweigt haben. In Richtung der östlichen Saalefurt behielt der anhand von Stützstellen rekonstruierte, heute nicht mehr vorhandene Fernweg B die von A eingeschlagene Richtung im Wesentlichen bei. Der zur westlichen Saalefurt führende Weg C, der ebenfalls rekonstruiert werden konnte (vgl. Abschnitt 5), davon auf dem Kartenausschnitt sichtbar der heutige Schulplatz, und der nach Westen strebende Weg D (davon auf der Karte die heutige Kirchgasse) liefen wahrscheinlich zunächst gemeinsam die kurze Strecke A-C/D (heute nicht mehr vorhanden) über das spätere Kirchenareal.

Da zu dieser Zeit weder eine Kirche, noch die Mauer des Kirchhofs errichtet waren, existierte der heute nördlich der Kirche anzutreffende deutliche Geländesprung nicht. Es ist berechtigt anzunehmen, dass es auf dieser, wie auf der Südseite der Kirche heute noch feststellbar, einen kontinuierlichen Anstieg gab, der die Führung des Weges A-C/D ermöglichte.

Die Verbindungsstrecke A-C/D lässt sich zwar nicht mehr im Gelände nachweisen, hat aber in ihrer südlichen Anschlussstelle nachhaltige Spuren hinterlassen. Anders lässt sich das eigentümliche, spitzwinklige und leicht nach Norden gezogene Zusammentreffen von Kirchgasse und Schulplatz kaum erklären. In Karte I erkennt man deutlich, wie Strecke A-C/D den natürlichen Bedingungen folgend sich an dieser Stelle in die zwei Wege D und C teilt, während in Karte II die Wege D und C wie „abgeschnitten“ erscheinen. Noch heute ist diese sonderbare Situation für jeden Kraftfahrer „erfahrbar“. (Die Verlängerung der Kirchgasse [in Karte II rot mit schwarzen Rändern] wird ursprünglich diese Verbindungsfunktion kaum erfüllt haben, da ihre rechtwinklige Einmündung in den heutigen Kreuzungsbereich für ihr Entstehen im Verlaufe der Besiedlung spricht.)

An diesem Fernwegeknoten platzierten die Franken ihre Grenzstation so, dass der durch Zechsteinsporn und Debrahöhe vorgegebene Engpaß in der Talung noch weiter verengt wurde. Aber erst der Bau einer umwehrten Kirche auf dem auslaufenden Zechsteinsporn schuf jene schmale Passage, die eine wirksame Kontrolle des die Saale überschreitenden Verkehrs ermöglichte. Dem späteren Heißenhof, nördlich der Kirche gelegen, dürfte ein früher Hof vorausgegangen sein, der die Engstelle komplettierte (vgl. Abb. 1, Karte II).

Durch Kirche, Kirchhof und Kantorei sowie eventuell den Vorgänger des Heißenhofes wurde das durch A-B und A-C/D aufgespannte Dreieck bebaut. Gleichzeitig wurde die Strecke A-C/D beseitigt. Der Verkehr musste nun von A kommend über A-B (heute letztes Stück der Lengefeldstraße) den in Karte II rot eingezeichneten Wegezug nehmen (kurzes Stück der heutigen Ludwigstraße und die Straße Am Gatter). Aus den oben angeführten Gründen dürfte der Bau der Kirche und ihrer Umwehrung bald nach Errichtung des befestigten Hofes erfolgt sein.

Die Rekonstruktion des Fernwegeknotens vor und im Zuge der fränkischen Besiedlung lässt den Schluss zu, dass Lengefeldstraße, Schulplatz und Kirchgasse (sowie die anschließende Stiftsgasse) Teile uralter Fernwege darstellen. Die Straße am Gatter dürfte zu den in fränkischer Zeit entstandenen innerörtlichen Wegen zählen. Der ursprüngliche Weg B existierte bereits 1428 nicht mehr. Denn nicht er, sondern der in Karte II rot eingezeichnete Weg (heute oberer Teil der Ludwigstraße) war die Bezugslinie für die oben zitierte Angabe „mehr als halb gegen die Straße“.

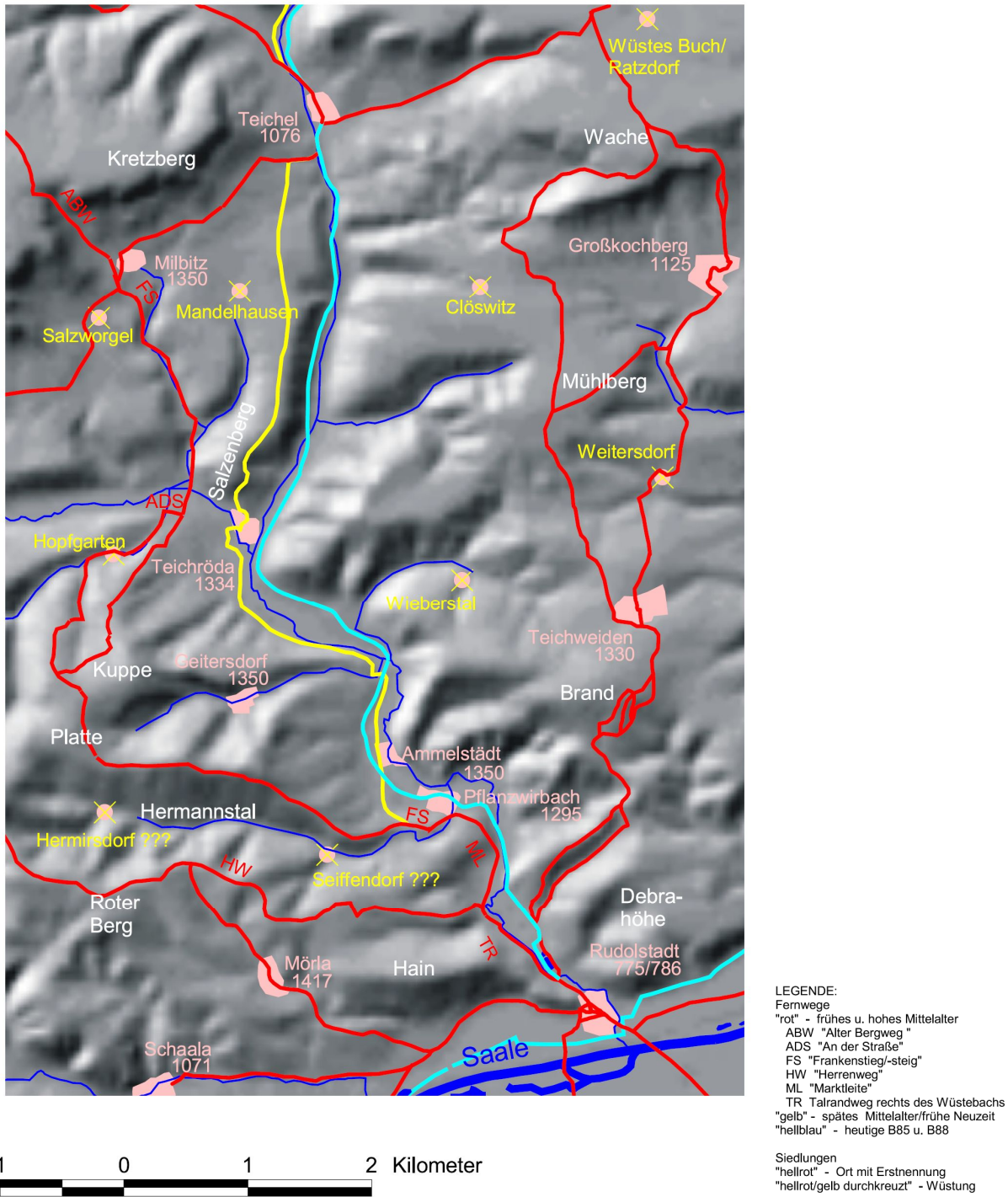


Abb. 2. Mittelalterliche Fernwege nördlich von Rudolstadt (Karte georeferenziert erzeugt vom Verfasser mit ArcView GIS, Höhenrelief aus Top 50 Vers. 5 (2006). Copyright. GeoBasisDE/TLVermGeo).

3. Linkssaalische frühe Fernwege

Die mittelalterliche „Straße“ an der späteren Ludwigsburg führte eine Reihe von Fern- und Nahrelationen durch die Passage, die sich vor ihr bündelten und sich hinter ihr wieder auffächerten. – Über die generelle Bedeutung dieses Abschnitts alter Fernwege für die Entstehung des Kerns der Siedlung Rudolstadt sowie für ihr Wachsen ist sich die For-

schung weitgehend einig, wenn auch die Ansichten über Wegeverbindungen differieren und angegebene Trassen teilweise nicht der frühmittelalterlichen Wegführung entsprechen.

Deubler und Kühnert führen „die von Remda kommende Straße“ an.¹⁸ Fleischer geht von den überregionalen Beziehungen aus und hebt berechtigt die

¹⁸ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S. 22.

Relation Böhmen/Franken – Saalfeld – Rudolstadt – Erfurt/Weimar hervor.¹⁹ Kahl und Müllerott schließen sich dem im Wesentlichen an und lassen den von Westen kommenden Weg „durch die Remdaer Rinne über Rudolstadt mittels Fähre nach Cumbach“ gehen.²⁰ – Die zuletzt zitierte Annahme entspricht nicht den Bedingungen frühmittelalterlicher Wegeführung und Fließgewässerquerung. Ein Talweg entlang der mittelalterlichen Remdaer Rinne verbietet sich für das frühe Mittelalter, in dem nur die Höhen ein durchgängiges Vorwärtskommen gewährleisteten. Fähren sind zwar für diese Zeit nicht auszuschließen, erfordern aber eine täglich anfallende Folge von Übersetzanforderungen, die in dieser Zeit noch nicht zu erwarten ist. Der Zeit gemäß wurden die Fließgewässer in Furten gequert. Die frühen Fernwege führten jedoch nicht über Cumbach (das erst 1327 erstmals genannt wurde),²¹ sondern zogen, wie noch gezeigt werden wird, an dieser Dorfstelle vorbei. Erst vor dem ersten Brückenschlag (Brücke 1445 erstmals erwähnt)²² in Richtung Cumbach soll nach Trinckler eine Fähre verkehrt sein.

Im Folgenden wird der Versuch unternommen, die Relationen und Trassen zu beschreiben, die für Rudolstadt in seiner frühen Zeit bedeutsam gewesen sein dürften (vgl. auch Abb. 2).

Relation Arnstadt – Rudolstadt

Anfang des 8. Jhs., in einer Zeit, in der der fränkische Herzog Heden in Arnstadt eine Basis für seine Herrschaft in Thüringen besaß und in der er den Missionsbischof Willibrord mit Besitz ausstattete, um die Kirchenorganisation als Teil des Herrschaftssystems voranzutreiben, könnte eine Grenzstation am Saalebogen im Interesse der Franken gelegen haben. Für die Entstehung und Unterhaltung des fränkischen Hofes in Rudolstadt dürfte deshalb ein sicherer Fahrweg, der seinen Ausgangspunkt in Arnstadt (Erstnennung 704) hatte, von besonderer Bedeutung gewesen sein.²³

¹⁹ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 106.

²⁰ Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 82.

²¹ Wolfgang KAHL, Ersterwähnung Thüringer Städte und Dörfer – Ein Handbuch, Bad Langensalza 2010, S. 51.

²² Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 121.

²³ Zur Rolle des Raumes um Arnstadt in dieser Zeit vgl. Matthias WERNER, Der Raum um Arnstadt und Gotha im frühen und hohen Mittelalter, in: DERS. (Hg.), Romanische

Die Trasse könnte folgenden Verlauf²⁴ genommen haben: *Arnstadt – ... – Ilmfurt bei Hettstedt (oder bei Dienstedt ²⁵) – Altremda – Sundremda – „Fuchsbaum“ nördlich Lichstedt – auf dem später so genannten „Herrnweg“ über den Hain – „Johanneseiche“ – über den Hangweg südlich des „Fischertals“ (ursprünglich „Fuldental“) Abstieg in das Tal des Wüstebaches – Talrandweg rechts des Wüstebaches bis in Höhe der heutigen Straßenbrücke – südlicher Abschnitt der heutigen Lengefeldstraße – Passage an der heutigen Ludwigsburg.*

Einer besonderen Erläuterung bedarf der Talrandweg rechts des Wüstebaches, der schon lange nicht mehr in Benutzung und deshalb nicht mehr zu erkennen ist. Täler wurden lange Zeit gemieden, so auch das Wüstebachtal, das in dem Abschnitt vor der Passage von mehreren Teichen, Gräben und Wasserriegen durchsetzt war.²⁶ Wenn ein Tal parallel zum Fließgewässer durchfahren werden musste, suchte man Terrassen auf. Eine solche stand aber erst ab der heutigen Straßenbrücke zur Verfügung. So musste man sich mit einem schmalen Weg auf dem vor Überschwemmung weitgehend sicheren Hochufer zufrieden geben, dessen Spuren im Gelände vom Bewuchs zwar überdeckt, in historischen Plänen aus der Mitte des 18. Jhs. aber noch zu finden sind.^{27 28} Im Stadtplan aus der Mitte des 19. Jhs. ist er nicht mehr eingezeichnet.²⁹ Die Katasterkarte hat ihn jedoch als 500m langes schmales Grundstück bis heute „konserviert“.³⁰ – Auf diese Weise konnte der Verlauf dieses frühen, den Wüstebach auf der rechten Seite begleitenden Weges erstmals nachgewiesen

Wege um Arnstadt und Gotha. Ein Gemeinschaftsprojekt der Jugendstrafanstalt Ichtershausen und der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Weimar 2007, S. 17-58, insbesondere S. 20-29.

²⁴ Die Wegeverläufe werden hier grob skizziert. In der Nähe von Rudolstadt und insbesondere in der Ortslage selbst wird versucht, die Trassenführung detaillierter zu beschreiben.

²⁵ Die Furten bei Dienstedt weisen mehr auf die Ilm-Saale-Platte und weiter in Richtung der Saalefurten bei Maua und Jena. Sie werden für die Relation Arnstadt – Rudolstadt eine untergeordnete Rolle gespielt haben.

²⁶ Hugo TRINCKLER, Alt-Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 289.

²⁷ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

²⁸ TLM Heidecksburg Rudolstadt, La 276, Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

²⁹ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr. 150, Gräf, Grundriß von Rudolstadt 1843. Digitalisat.

³⁰ Geoproxy-Thüringen (wie Fn. 14), Katasterkarte Gemarkung Rudolstadt (4184), Flur 3, Flurstück 937.

werden. Erst sehr viel später ist ein Fahrweg links des Baches angelegt worden, dem die heutige Bundesstraße weitgehend folgt.

Relation Erfurt – Rudolstadt

Hundert Jahre später dürfte, im Zusammenhang mit dem Diederhoffer Kapitular Karls des Großen von 805, das insbesondere den Waffenhandel mit den Slawen unterbinden sollte, die Relation Erfurt – Rudolstadt – rechtssaalisches Slawengebiet/Franken bedeutsam geworden sein. Mit dieser kaiserlichen Verordnung wurde Erfurt zu einer Kontrollstelle im östlichen Grenzsaum des fränkischen Reiches. Die Händler, die in die Gebiete der Slawen und Awaren reisten, sollten mit ihren Waren die Kontrollstellen anfahren, die in neun Orten eingerichtet wurden. Die Kontrolle oblag Königsboten. Für *Skaesla*, für Erfurt und für Hallstadt bei Bamberg war dies Madalgaud. Waffen und Panzerhemden, gefragte Erzeugnisse fränkischer Hochtechnologie, waren vom Handel ausgeschlossen.³¹

Es ist sehr wahrscheinlich, dass fränkische Händler über Rudolstadt in die slawischen Gebiete reisten und dass Slawen hierüber den Weg nach Erfurt nahmen. Aber auch der kaiserliche Kontrollbeamte Madalgaud und dessen Beauftragte werden die Saale bei Rudolstadt überschritten haben, um zwischen Erfurt und Hallstadt im Vollzug des Waffenembargos zu pendeln.

Der vermutliche Verlauf lässt sich wie folgt skizzieren: *Erfurt – ... – Haufeld – Abstieg auf dem „Alten Bergweg“ (Hohlwegpaar) – über den „Frankenstieg“ unmittelbar westlich von Milbitz verlaufend (in der Nähe die Wüstungen Mandelhausen und Salzworgel) herunter in das Tal der Remdaer Rinne – Weg über die Flur „An der Straße“ westlich Teichröda – über den Höhenweg vorbei an Kuppe und Platte, sodann nördlich des Hermannstals entlang – über den „Frankenstieg“ westlich von Pflanzwirbach zum „Wechsel“ – auf der „Marktleite“ in das Tal des Wüstebaches – Weg rechts des Wüstebaches bis zum Zusammentreffen mit dem Weg, der von der „Johanneseiche“ herunterkommt – Talrandweg rechts des Wüstebaches bis in Höhe der heutigen Straßenbrücke – südlicher Abschnitt der heutigen Lengfeldstraße – Passage an der heutigen Ludwigsburg.*

An zwei Stellen der Trasse hat sich die Bezeichnung „Frankenstieg“ erhalten, ein weiteres altes Wegstück bei Garnsdorf südlich von Saalfeld heißt „Frankenweg“. Alle drei Namensrelikte verweisen

mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die frühe Relation Erfurt – Rudolstadt – Saalfeld – Franken.³² Damit wäre ein nach Franken benannter Fernweg am Saalebogen nachgewiesen. Ähnlich benannte Wegeabschnitte hat die Nestorin der thüringischen Altstraßenforschung Luise Gerbing u. a. im Raum Arnstadt registriert, so von Espenfeld nach Arnstadt, vom „Riesenlöffel“ bis Rehestedt und von Thörey in Richtung Ingersleben.³³ Auch bei Gerbing liegen diese Abschnitte auf einer Route, die von Erfurt über den Thüringer Wald nach Franken führt.

Auffällig ist, dass östlich des „Frankenstiegs“ bei Milbitz, den auch der Franke Madalgaud und seine Leute vermutlich benutzt haben werden, in geringer Entfernung der Ort Mandelhausen lag. Ein Ort, der später wüst gefallen ist und dessen Lage relativ genau durch Flurnamen und Siedlungsfunde rekonstruierbar ist, der aber in Urkunden nicht erscheint.³⁴ Ebenso auffällig ist die Bezeichnung von Feldfluren, die an Mandelhausen angrenzen und mit diesem zusammen einen Flurkomplex bilden: „Oberer“ und „Unterer Madelgraben“. Es dürfte keinen Zweifel an einer gemeinsamen sprachlichen Wurzel des Bestimmungswortes in Mandelhausen und Madelgraben geben, wobei vieles für die Stammform „Madel“ spricht. Mandelhausen erweckt dagegen den Eindruck der volkstümlichen bildhaften Umdeutung. Dieser Zusammenhang ist bisher noch nicht diskutiert worden. Er erschließt aber neue Möglichkeiten der Deutung des Wüstungsnamens Mandelhausen. Nicht auszuschließen ist, dass der wahrscheinlich ursprüngliche Ortsname „Madalhusen“ gelautet hat. Dann könnte, als eine Deutungsmöglichkeit, sein Bestimmungswort vom ersten Glied des Personennamens Madalgaud abgeleitet worden sein. Zu berücksichtigen ist auch die Lage aller drei Fluren in der Gemarkung Teichel, was eine weitere Deutungsmöglichkeit eröffnet. Teichel wird zum ersten Mal urkundlich als Tucheldi 1076 genannt und zwar gemeinsam mit dem Ort Madelungen, der an dem Flüsschen Madel in der Nähe von Eisenach liegt.

³² Die Korrelation zwischen dem Bestimmungswort „Franken“ und dem Ziel sowie der Richtung des damit benannten Stieges bzw. Weges ist bei allen drei Wegeabschnitten so stark, dass sich eine Beziehung zu dem aus Franken eingeführten Weinanbau zwar nicht völlig ausschließen, aber doch unwahrscheinlich erscheinen lässt.

³³ Luise GERBING, Die Straßenzüge von Südwest-Thüringen, in: Mitteilungen der geographischen Gesellschaft zu Jena 18(1898), S. 71-94, hier S. 76, 89, Karte.

³⁴ Vgl. z. B. Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 71f.

³¹ Capitularia regum Francorum 1 Nr. 44 c.7 ed. Alfred BORETIUS, Hannover 1883, S. 123.

Beide Orte gehörten dem Vogt Gerhard und seiner Gemahlin Hacecha, die sie dem Kloster Fulda unter bestimmten Bedingungen übergaben.³⁵ Die Ähnlichkeiten sind frappierend: dort ein Flüsschen, hier ein Graben, die beide den Namen Madel tragen; dort ein Ort Madelungen, hier ein Ort Ma(n)delhausen und alles gehörte einem Besitzer. Da ist die Vermutung sicher nicht unbegründet, eine Übertragung des Namens von Madelungen, dem Sitz des Besitzers, auf eine neue Siedlung in der Gemarkung von Teichel anzunehmen. Wobei das Grundwort *-hausen* auf eine fränkische Gründung hindeutet, die etwa seit dem 8. Jh. bis zum 10. Jh. entstanden sein könnte.

Unabhängig davon, ob Madalgaud, Madelungen oder ein anderes Motiv³⁶ zu der Namengebung geführt haben sollte: Mandelhausen könnte ein karolingischer Hof im Vorfeld der Grenzstation Rudolstadt gewesen sein. Dafür spricht auch ein weiterer alter Fernweg, der, aus dem Innern Thüringens kommend über Teichel führte, unmittelbar östlich von Mandelhausen vorbeilief und ab dem 12. Jh. als „Kupferstraße“ in die Verkehrsgeschichte einging. Von dem Hof ließen sich folglich zwei Fernwege, die in Richtung Saaleübergang führten, überwachen.

In unmittelbarer Nähe des Milbitzer „Frankenstiegs“ lag westlich von ihm die kleine Siedlung Salzworgel, die urkundlich erwähnt wird und sich noch heute in Flurnamen von Milbitz und Heilsberg abzeichnet. Nach 1417 wüst gefallen³⁷ ist an den Platz eine alte Gerichtsstätte gebunden, die noch im 16. Jh. in einer Gerichtsordnung genannt wird³⁸.

Der „Frankenstieg“ wurde bei Milbitz von einem alten Weg gekreuzt, der das feuchte Tal der Remdaer Rinne auf der Höhe begleitete. Er führte von Remda über Heilsberg, Salzworgel, Milbitz und Mandelhausen nach Teichel. Diese Strecke, die in deutlichem Abstand zur Saale verläuft, verweist auf eine Verbindung der alten Orte mit der Endung *-idi(-de)*,

Remda (<Remnidi) und Teichel (<Tucheldi). Sie setzt sich nach Osten fort und bezieht Engerda (<Engride), Heilingen (<Helidingi),³⁹ die Wüstung Strümpfel (<Strumpilde) und Gumperda (<Umpredi) mit ein. – Die vermutete karolingische Relation Erfurt – Rudolstadt durchlief also einen seit langem von Thüringern besiedelten Raum.

Auf einen weiteren Abschnitt der hier besprochenen Trasse, die „Marktleite“, soll noch kurz eingegangen werden, weil er heute nicht mehr existiert. Er führte von Pflanzworbach in Richtung Rudolstadt und war neben seiner Funktion als Teilstrecke des Fernweges auch der Weg zum städtischen Markt. Mehrere Pläne aus der Mitte des 18. Jhs. weisen ihn noch aus.^{40 41 42} Schon zu dieser Zeit war aber die Straße links des Wüstebaches vorhanden, die heute den gesamten Verkehr aufnimmt.

Relation Weimar – Rudolstadt

Weitere hundert Jahre später war die fränkische Oberhoheit über das slawische Siedlungsgebiet rechts der Saale noch nicht dauerhaft gesichert. Die Herzöge in Thüringen fungierten gleichzeitig als Markenherzöge in der Sorbenmark, von der man annimmt, dass sie „von der Saale bis zur Elster und Pleiße, stellenweise vielleicht bis zur Mulde reichte“.⁴³

Poppo II. aus dem Hause der mainfränkischen Babenberger wird als der berühmteste dieser Markenherzöge angesehen.⁴⁴ Er besaß zahlreiche Güter, darunter in Saalfeld, Weimar und Apfelstädt, die ihm bei der Absetzung als Herzog entzogen wurden und die er im Jahre 899 von Kaiser Arnulf zurück erhielt.⁴⁵

Für Poppo's Machtausübung wie für die Sicherung und Nutzung seines Besitzes dürfte deshalb die Relation Weimar – Rudolstadt – Saalfeld wichtig

³⁵ Ludwig August SCHULTES, Directorium diplomaticum 1, Altenburg 1822, S. 199.

³⁶ Madel- lässt sich offenbar aus **madla-* ableiten, was soviel wie „öffentliche(r) Versammlung, Versammlungsort“ bedeutet. Vgl. Hans WALTHER, Namenkundliche Beiträge zur Siedlungsgeschichte des Saale- und Mittelbegebietes bis zum Ende des 9. Jahrhunderts (Deutsch-Slawische Forschungen zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte 26), Berlin 1971, S. 256.

³⁷ Heinz DEUBLER, Die Wüstungen im Kreis Rudolstadt, in: Rudolstädter Heimathefte 1(1955), S. 22-32, 52-64, 87-92, hier S. 54.

³⁸ Horst FLEISCHER, Kurt KOCH, Teichel – die kleinste Stadt der DDR, Teichel 1976, S. 20.

³⁹ Eine frühe Namensbildung auf *-ing*.

⁴⁰ TLM Heidecksburg Rudolstadt, Flurplan von Rudolstadt 1707. o. Nr. Digitalisat.

⁴¹ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

⁴² ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.1566. Rudolstadt und Umgebung 1753. Digitalisat.

⁴³ Reinhard JOHNSCHER, Willy SCHILLING, Kleine thüringische Geschichte, Jena 2001, S. 26f.

⁴⁴ Hans PATZE, Handbuch historischer Stätten Thüringen (wie Fn. 1), S. XXVIII.

⁴⁵ Hans PATZE, Handbuch historischer Stätten Thüringen (wie Fn. 1), S. 370.

gewesen sein. Die Trasse lässt sich kurz wie folgt beschreiben:

- Weimar – ... – Neckeroda – auf der „Hohen Straße“ bis zur Flur „Die Linden“ – über den Weg entlang der Fluren „In den Quersatteln“ und „In den langen Satteln“ bis zur Flur „Wüstes Buch“ (mit der Wüstung Ratzdorf, später Vorwerk Studnitz) – auf dem Weg durch die Fluren „Wüstes Buch“ und „Strümpfe“ zur „Wache“ –
- Variante über den Mühlberg: Abstieg durch Hohlwegestaffel am Blassenberg und durch die Flur „Ebersgraben“ – auf dem Weg durch die Fluren „Hinteres Gewend“, „Vorderes“ und „Hinteres Lerchfeld“ sowie „Die Nossau“ wird über den Mühlberg das westliche Ende von Teichweiden erreicht /
- Variante über Großkochberg: Abstieg in der Flur „Am Berg“ – Hohlwegestaffel – auf dem Studnitzer Weg bis zur alten Straßengabel auf der Höhe der Wasserburg – durch Großkochberg zum südlichen Ortsausgang – am Grundbach entlang über Weitersdorf (Wüstung, Dorfkirche erhalten) zur westlichen Seite von Teichweiden – durch Teichweiden – durch das Hohlwegbündel am Brand – Abstieg über einen von mehreren in das Wüstebachtal führenden Wegen (Kennzeichen frühmittelalterlicher Steigwege weisen die Spahnsberghohle [teilweise alter Grenzweg] und das Pörztal auf) – Furt durch den Wüstebach – Passage an der heutigen Ludwigsburg.

Die zwei skizzierten Varianten der Wegeführung können zeitgleich oder nacheinander genutzt worden sein. Diejenige, die Kochberg nicht berührt, ist als ausschließlicher Höhenweg wahrscheinlich älter. Die über Kochberg führende setzt die Befahrbarkeit des Weges entlang des Grundbaches voraus, was nicht von vornherein vorausgesetzt werden kann. Die von Wasser umgebene Burg in Kochberg bot geschützte Rast und Tränke für die Reit- und Zugtiere.

4. Rechtssaalische frühe Fernwege

Die Passage an der heutigen Ludwigsburg bündelte in früher Zeit die drei linkssaalischen Fernwege auf ihrer Nordseite und entließ sie auf der Südseite an der Stelle, an der die Burgstraße von der Lengefeldstraße abzweigt und diese in die Ludwigstraße übergeht.

Hier oder unweit südlich davon strebten in der Frühzeit drei Fernwege auseinander, von denen einer nach Westen zog, um über Zeigerheim oder Nauendorf (wüst) (Bad)Blankenburg zu erreichen. Die beiden anderen überquerten getrennt die Saale.

Der östliche wandte sich den Höhen der Uhlstädter Heide zu und teilte sich dort in mehrere Richtungen auf, während der westliche auf der rechten Seite der Saale zunächst Saalfeld zustrebte, dort die Saale wieder durchquerte und dadurch ebenfalls Anschluss an mehrere Fernstraßen gewann (Abb. 3).

Fernwege unmittelbar entlang der Saale existierten zu dieser Zeit nicht. Ihnen fehlte die Durchgängigkeit. Erst Jahrhunderte später, als die ursprünglich stark vernässte, von Altwässern durchzogene, zum Teil vermoorte und regelmäßig überflutete Flussaue allmählich durch Entwässerungsgräben trockener gelegt wurde, verbesserten sich die Voraussetzungen für den Verkehr im Saaletal.

Besondere Hindernisse für die Durchgängigkeit der Trassenführung waren aber immer noch die Prallhänge der Saale: so auf der rechten Seite an der Weissenburg, schräg gegenüberliegend an der linken westlich von Uhlstädt und wieder schräg gegenüber auf der rechten Seite an den Saalleiten östlich von Rückersdorf. Ein natürlicher Sperrriegel, der die Trasse in die durchnässte Mitte und zur zweimaligen Flussdurchquerung (bei Weißen und bei Oberkrossen) zwang. Eine ähnliche Situation trat noch einmal bei Rothenstein auf. Gefördert durch das starke Verkehrsbedürfnis des sich entwickelnden Fernhandels wurden die Sperrstellen erst im späten Mittelalter durch aufwändiges Herausschlagen von Bermen aus dem anstehenden Fels überwunden.

Auch eine linkssaalische Verbindung zwischen Rudolstadt und Saalfeld scheiterte lange Zeit an einer fehlenden stabilen Querung des vernässten und häufig überfluteten Gebiets der Schwarzamündung. Deshalb bot sich auf dieser Saalseite nur die Höhenverbindung über Zeigerheim oder Nauendorf (wüst) nach (Bad)Blankenburg und von dort weiter nach Saalfeld an.

Die Spur der rechtssaalischen Fernwege wird an bestimmten Zwangspunkten auf der rechten Saalseite aufgenommen. Auf den Verlauf der Wege zwischen der Passage und diesen Zwangspunkten wird später in besonderen Abschnitten zu den Furten und ihren Zuwegungen eingegangen. Rechts der Saale mussten die Wege aus der Aue auf die 15-30 m höher liegende Mittelterrasse aufsteigen. Der Geländesprung wird heute im Rudolstädter Stadtgebiet „Stutenrand“ genannt, alte Pläne weisen ihn als „Reihn“⁴⁶ (=Rain) bzw. „Cumbacher Rand oder Stettenrand genannt“⁴⁷ aus, weil er die Gemarkungsgrenze der

⁴⁶ TLM Heidecksburg Rudolstadt, Flurplan von Rudolstadt 1707, o. Nr. Digitalisat.

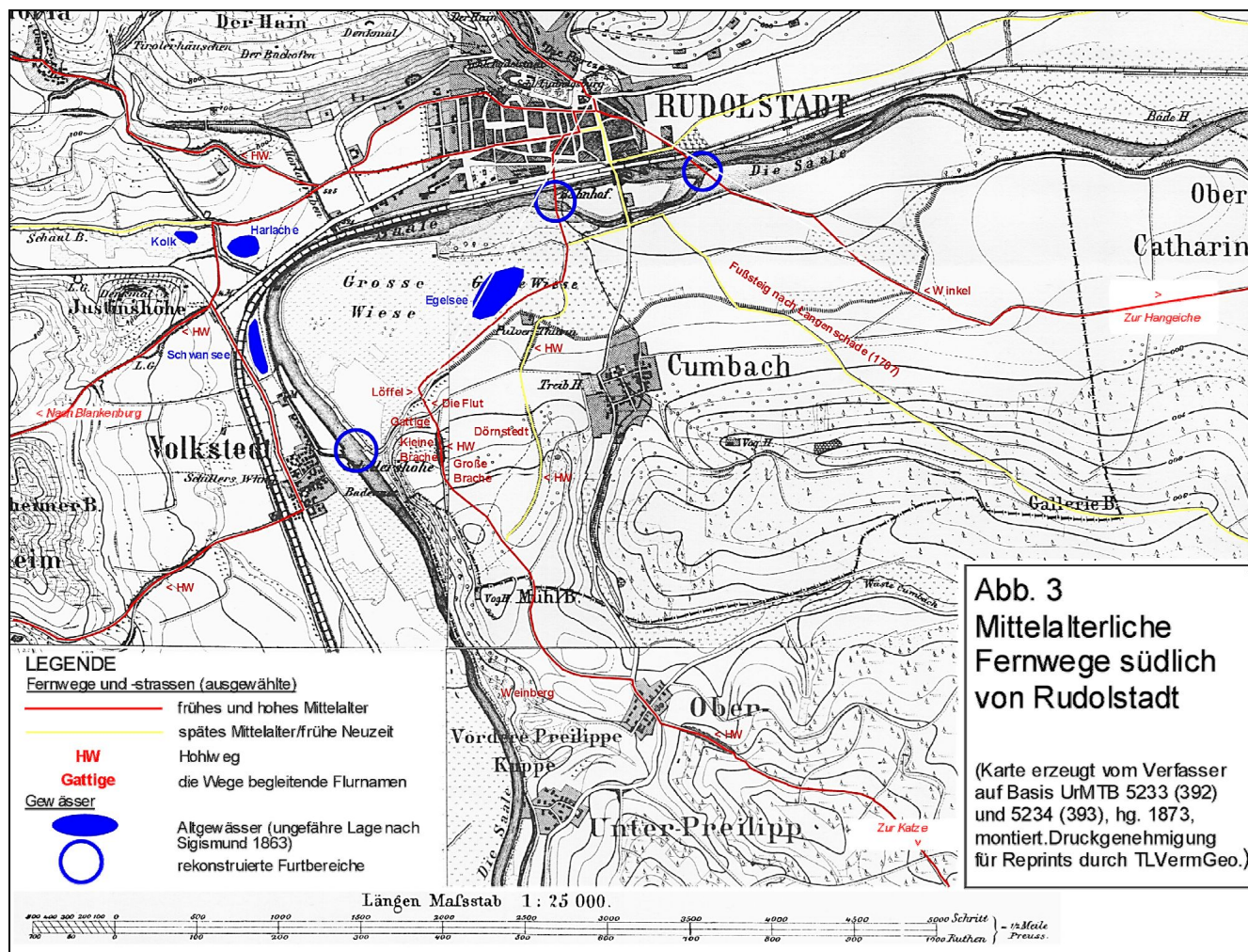


Abb. 3
 Mittelalterliche Fernwege südlich von Rudolstadt
 (Karte erzeugt vom Verfasser auf Basis UrMTB 5233 (392) und 5234 (393), hg. 1873, montiert. Druckgenehmigung für Reprints durch TLVermGeo.)

Stadt zu Cumbach darstellt. In den angestrebten zwei Richtungen gab es jeweils eine günstige Stelle, die man gezwungenermaßen nutzen musste, um auf die Terrasse aufzusteigen: westlich in der Flur „Gattige“ und östlich in der Flur „Im Winkel“ (vgl. Abb. 3).

Relation Rudolstadt - Katze - Saalfeld

Nicht erst für Poppo II. wird diese Verbindung wichtig gewesen sein, denn von Saalfeld aus konnte man Mainfranken und Böhmen erreichen oder auch in das Innere des Orlagaues gelangen.

Für die Verbindung lässt sich folgender Wegeverlauf angeben: Steigweg vom „Löffel“ in der Saaleaue durch die natürliche Kerbe „Die Flut“ zur Flur „Gattige“ am Stutenrand – durch einen Hohlweg und anschließend zwischen den Fluren „Kleine Brache“ und „Große Brache“ (unweit der Wüstung Dörnstedt) hindurch, am Mühlberg vorbei nach Oberpreilipp – in zwei Zweigen Aufstieg jeweils in Hohlwegen auf die Höhe, zwischen

Stuben und Kulm hindurch bis zur heutigen Fahrstraße und diese abwärts bis zur Katze – Abstieg durch den Katzensteig / Schader Steig – auf dem Sandweg bis Saalefurt unterhalb der Flur „Altenburg“ (unweit der Göritzmühle).

Am Fußpunkt des Steigweges, der zur Flur „Gattige“⁴⁸ empor führt, treffen die Gemarkungen von Rudolstadt, Volkstedt und Cumbach zusammen. Offenbar handelt es sich um eine in früher Zeit all-

⁴⁷ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

⁴⁸ Der Flurname „die Gattige“ (mundartlich „gadš“) an der Aufstiegsstelle könnte aus dem Niederdeutschen oder Altsächsischen entlehnt sein, in dem „gat(t)“ soviel wie Loch, Tor, Öffnung bedeutet und mit Gasse verwandt ist. Vgl. Friedrich KLUGE, Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache, Berlin, 22. Auflage 1989; Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, Leipzig 1854-1960. Digital. – Der seltene Flurname tritt nach eigenen Recherchen im Flurnamenarchiv der Friedrich-Schiller-Universität Jena noch in zwei anderen Gemarkungen auf. Bemerkenswert ist jeweils die Lage an der Öffnung eines natürlichen Geländeeinschnittes: „Gattige“ an der Kerbe „Die Flut“ (Cumbach), „Gattiche“ am „Teufelsgraben“ (Gorndorf) und „Im Gattig“ am „Dusegraben“ (Quittelsdorf).

gemein bekannte Stelle, auf die man sich bei der Abmarkung leicht einigen konnte.

Der Weg führt dann, wie man aus den Flurnamen „Brache“ entnehmen kann, durch Felder, die in einer bestimmten Periode längere Zeit nicht unter dem Pflug waren, offenbar die wüsten Fluren der wüsten Siedlung mit dem Kartennamen Dörnstedt. Den Ortsnamen auf *-stedt* weist man allgemein ein hohes Alter zu. Sollte der Name tatsächlich Dörnstedt gelautet haben, so könnte dieses Dorf in der gleichen Zeit entstanden sein wie Rudolstadt und Volkstedt. Danach erreicht der Weg den Mühlberg.

Im hohen oder späten Mittelalter ist von diesem Teil der Trasse abgewichen worden. Der Aufstieg erfolgte nicht mehr durch „Die Flut“ zur „Gattige“, sondern über eine aufgeschüttete Rampe in der Saaleaue, die noch heute benutzt wird. Diese Rampe, die in der heimatkundlichen Literatur oft als Kleiner Damm bezeichnet wird, erreicht die Höhe des Stutenrandes am Pulverturm. Von dort zog der Weg durch eine Rinne bergaufwärts, die etwas schräg zur heutigen Erlebachstraße verlief. Die Rinne hat sich in der Bebauung nur noch an einer Stelle sichtbar erhalten, wo sie die Straße Am Mühlberg kreuzte. Hinter der Bebauung läuft der Weg durch einen Hohlweg und erreicht wie der über die „Gattige“ den Mühlberg. Diese jüngere Trasse führt näher an der wüsten Dorfstelle Dörnstedt vorbei. Sie erreicht die ältere Trasse vor dem Mühlberg.

Auf ihr marschierten mit Sicherheit nach der siegreichen Schlacht bei Mühlberg an der Elbe kaiserliche Truppen während des Schmalkaldischen Krieges 1547 in Richtung Franken. Das kaiserliche Heer (30.000 Soldaten, 400 Maultiere) kampierte in den Nächten in und bei Halle, Mücheln, Naumburg, Jena, Kahla, Saalfeld, Gräfenenthal und Coburg.⁴⁹ Wie wir aus einer historischen Erzählung Schillers erfahren, erwirkte Katharina von Schwarzburg einen Schutzbrief für ihre Untertanen und ließ Brot, Bier und andere Lebensmittel aus Rudolstadt an die Saalebrücke bringen, um die Truppen, „die dort übersetzen würden, zu versorgen“.⁵⁰ Der Rückzug des Heeres vollzog sich demnach links der Saale, über die Rudolstädter Brücke gelangte es auf die rechte Seite. Hier

⁴⁹ Peter LANGE, Der Schmalkaldische Krieg 1546/47 und Saalfeld, in: Landkreis Saalfeld-Rudolstadt. Jahrbuch 1998, S. 95-100, hier S. 98.

⁵⁰ Friedrich SCHILLER, Herzog von Alba bey einem Frühstück auf dem Schlosse zu Rudolstadt im Jahr 1547, in: Michael SCHÜTTERLE (Hg.), Herzog von Alba und Katharina von Schwarzburg bei einem Frühstück auf dem Schloss zu Rudolstadt im Jahr 1547, Rudolstadt 2009, S. 15.

stand nur der mittelalterliche Weg über den Mühlberg und Oberpreilipp nach Saalfeld zur Verfügung.

Auch im Zusammenhang mit dem Gefecht bei Saalfeld am 10. Oktober 1806, in dem Prinz Louis Ferdinand von Preußen getötet wurde, erscheint unser Weg in den Annalen. Im Gefechtsbericht des von Valentini heißt es: „Es geht von Rudolstadt aus ein gerader Weg über die Bergkette dahin, die in der Biegung der Saale zwischen Rudolstadt und Saalfeld, auf dem **rechten Ufer des Flusses** sich auszeichnet“⁵¹ (Hervorhebung H.S.). In der Nacht des Gefechtstages befand sich das Lager der Franzosen unter Marschall Angereau auf dem Mühlberg und musste von Rudolstadt aus versorgt werden.⁵² Allem Anschein nach hat dieses Kontingent den Weg über die Katze genommen. – Der mittelalterliche Weg ist folglich nicht nur im 16. Jh., sondern auch noch Anfang des 19. Jhs. als Heerstraße benutzt worden.

Die der Saale zugewandte Seite des Mühlberges ist der zu Oberpreilipp gehörende Weinberg. Die Oberflächenbefunde wie die Funde aus mehreren Grabungen auf dem Weinberg weisen auf eine Höhensiedlung der späten Urnenfelderzeit und der älteren Hallstattzeit hin. Dieser Platz war also vor ca. 3000 Jahren bereits besiedelt.⁵³ Das regt zu der Vermutung an, dass auf der hier besprochenen mittelalterlichen Trasse bereits ein prähistorischer Fernweg verlaufen sein könnte, zumal für die gegenüber liegende Seite der Saale ein solcher angenommen wird.

Die Altstraßenstrecke Rudolstadt – Katze führt durch Oberpreilipp, das zusammen mit Unterpreilipp in einer Urkunde des Erzbischofs Anno II. von Köln, in der er die von ihm gegründete Saalfelder Abtei mit Einkünften ausstattete, von angeblich 1074 als *Prilop et alterum Prilep* erstmals erwähnt wird.⁵⁴ Oberpreilipp wird für das Benediktinerkloster nicht nur wegen der zwei Weinberge, die in der Urkunde genannt werden, interessant gewesen sein, sondern mindestens ebenso wichtig war die Kontrolle der von Rudolstadt heraufziehenden Straße. Im Übrigen

⁵¹ Georg Wilhelm v. VALENTINI, Das Gefecht bei Saalfeld an der Saale, in: Gerhard Werner (Hg.), Prinz Louis Ferdinand von Preußen und das Gefecht bei Saalfeld am 10. Oktober 1806, Saalfeld 1996, S. 9-23, hier S. 13.

⁵² Louis RENOVANZ, Chronik der Fürstlich Schwarzburgischen Residenzstadt Rudolstadt, Rudolstadt 1860, S. 172.

⁵³ Wolfgang KAHL, Hansjürgen Müllerott, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 32-41.

⁵⁴ Otto DOBENECKER, Regesta diplomatica necnon epistolaria historiae Thuringiae 1 (c. 500 – 1152) Nr. 912, Jena 1896, S. 192. Die Urkunde ist erst später angefertigt worden, um die Gerechsamkeit der Abtei zu belegen.

war der Wegeabschnitt Saalfeld – Katze – Oberpreilipp damit auch von besonderer regionaler Bedeutung.

Der heutige Forstort Katze wird mit hoher Wahrscheinlichkeit bereits im frühen Mittelalter die Funktion eines Knotenpunktes für den aus der Saaleaue bei Saalfeld empor steigenden und für die über die Heide gehenden Wege besessen haben. Da dieser Knoten einen bedeutenden Teil des zwischen Mainfranken und dem fränkischen Thüringen aufkommenden Verkehrs vermittelte, dürfte eine deutsche Benennung nicht auszuschließen sein.⁵⁵ Es liegt nahe, bei diesem frühen Namen an „Gattige“ in der mundartlichen Sprechweise „gadś“ zu denken, was später, als die Bedeutung dieser Bezeichnung verloren gegangen war, zu der Deutung „Katz“ geführt haben könnte. Ursache für die Benennung könnte, wie bei den anderen Fluren mit dem Namen „Gattige“, die Lage am Eingang zu den hier abwärts führenden Rinnen und Gräben gewesen sein.⁵⁶

Für die Bewältigung des Höhenunterschieds wird es nicht genau einen Weg gegeben haben, etwa den Katzensteig/Schader Steig, sondern es ist von einem breiten Steiggebiet auszugehen, das westlich etwa vom Weidengraben, der die heutige Langenschader Straße begleitet (diese bildet den jetzigen Aufstieg zur Katze), und östlich etwa von der heutigen Straße Roter Hügel begrenzt wird. Auf der Höhe markieren ungefähr der Mäuseberg und der Heiligenberg den Zielkorridor. Eine Vielzahl von Hohlwegen, neben und in natürlichen Erosionstälchen, zeugen von der Befahrung über einen langen Zeitraum. Zu einer ähnlichen Beurteilung gelangt auch Werner.⁵⁷

In früher Zeit wird man den kürzesten Weg durch die Saaleaue bis zu einer Stelle gesucht haben, die für eine Furt geeignet war. Bei der Analyse der ältesten durch genaue Vermessung gewonnenen Karte, dem Feldoriginal aus der Mitte des 19. Jhs., fällt ein Weg auf, der diese Eigenschaften besitzt.⁵⁸ Es ist der Sandweg, der nahezu geradlinig Kurs auf die Saale hält und an einer Stelle senkrecht auf ihr Ufer stößt, an der sich weder eine Brücke, noch Bebauung befindet – ein ziemlich sicherer Hinweis auf eine Furt (vgl. Abb. 4).

⁵⁵ Gerhard WERNER, Das Saalfelder Flurnamenbuch, Saalfeld 2008, S. 84, vermutet eine slawische Wurzel: slaw. gat = Knüppeldamm bzw. altslaw. gati = Graben.

⁵⁶ Vgl. Fn. 48.

⁵⁷ Gerhard WERNER, Flurnamenbuch (wie Fn. 55), S. 160.

⁵⁸ Feldoriginal Saalfeld 3123 (= 5334), Aufnahme 1855. Reprint: Thüringer Landesvermessungsamt o. J.

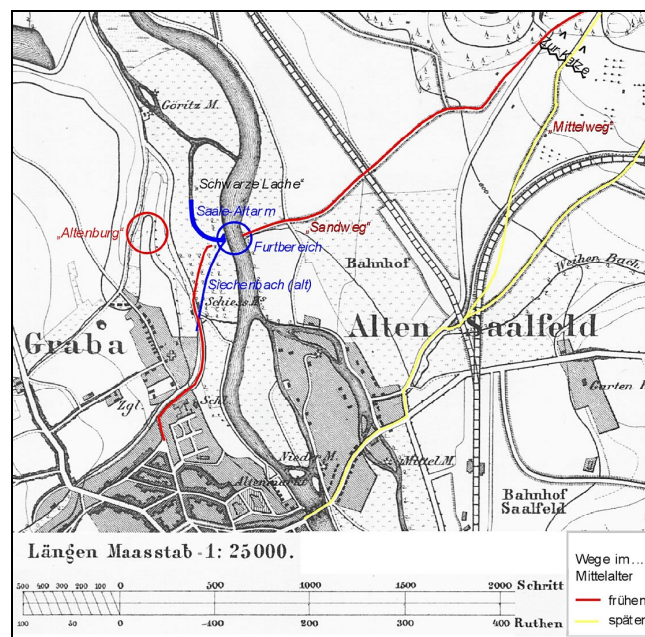


Abb. 4. Mittelalterliche Furt bei der Saalfelder „Altenburg“ (Karte erzeugt vom Verfasser auf Basis UrMTB 5334 [408], hg. 1873. Druckgenehmigung für Reprint durch TLVermGeo).

Furt an der Saalfelder „Altenburg“

Die Stelle liegt südlich der Brücke für die B281 unterhalb der Flur „Altenburg“. Unweit davon befindet sich die Göritz-Mühle. Dabei wird man unwillkürlich an den Bericht von Sagittarius erinnert, in dem er die Flucht des Abtes des Saalfelder Benediktiner Klosters, Georg, „anno 1525“ vor den aufständischen Bauern schildert: „... hinten aus dem Closter gesprungen, bey der Göritzer Mühle durch die Sala gewadet und über die Heide nach dem Schloß Weißenburg ... soll entkommen seyn“.⁵⁹ Abt Georg von Thüna hat also nicht die jüngere, direkt gegenüber dem Kloster gelegene Furt am Kohlanger (später Schlossfurt) durchwatet, sondern die ältere, heute vergessene Furt gegenüber der „Altenburg“ benutzt, die soweit abgelegen war, dass er ungehindert fliehen konnte. Die „Altenburg“, archäologisch bisher nicht nachgewiesen, dürfte gerade diese Furt und ihr Vorfeld kontrolliert haben.⁶⁰

Der Verlauf des Sandweges gibt zwar einen gewichtigen Hinweis auf die Lage der alten Furt und die Schilderung von Sagittarius erhärtet die gezogene Schlussfolgerung, doch sollten noch die hydrologischen Bedingungen für eine Furt überprüft werden. Die betreffende Stelle an der Saale zeigt heute

⁵⁹ Ernst DEVRIENT (Hg.), Caspar Sagittarius, Saalfeldische Historien. Saalfeld 1903, S. 192.

⁶⁰ Zur Altenburg vgl. Gerhard WERNER, Flurnamenbuch (wie Fn. 55), S. 10.

auf den ersten Blick keine besonderen Eignungsbedingungen dafür an.

Es ist aber bekannt, dass durch die dem Sandweg gegenüberliegenden „Mühlwiesen“ und das „Wiedig“ noch bis in die erste Hälfte des 19. Jhs. ein alter Saalearm floss. Auf einer Karte des Gefechts von 1806 ist nicht nur der Altarm deutlich zu erkennen, sondern auch, dass der Siechenbach damals in diesen mündete.⁶¹ Die Spuren des ursprünglichen Altarmes, der später verlandete und ohne Verbindung zum Hauptstrom als „Schwarze Lache“/„Tote Lache“ existierte⁶², finden sich nur noch in Katasterkarten. Flurstücksgrenzen erhalten sich erstaunlich lange. Auch dann, wenn Arrondierungen benachbarter Flurstücke in einer Hand erfolgen, werden sie oft nicht zusammengelegt, sondern bleiben in der ursprünglichen Form erhalten. Werden Flurstücke durch Verkehrsanlagen nachträglich durchschnitten, dann bleiben sie vor und hinter dem Schnitt oft in ihrer Form erhalten. So haben sich auch die Flurstücksgrenzen des alten Saalearms trotz Zerschneidung durch den Eisenbahnbau im 19. Jh. und den Bau der Nordtangente Anfang des 21. Jhs. in einem solchen Ausmaß erhalten, das eine näherungsweise Rekonstruktion des Gewässerverlaufes möglich wird.

Die Rekonstruktion ergab: der alte Saalearm zweigte am „Hechtwinkel“ ab und der Hauptarm verbreiterte sich hinter der Verzweigungsstelle. Nach Werner mündete am „Hechtwinkel“ auch der Siechenbach in die Saale und bildete dabei eine kleine Landzunge.⁶³ Der Katasterplan bestätigt diese Aussage. Die Landzunge ist, obwohl seit langem die Ufer begradigt sind, immer noch eingezeichnet. Man kann demnach feststellen: am „Hechtwinkel“ mündete der Siechenbach in die Saale, die sich an der gleichen Stelle in zwei Arme verzweigte und in ihrem Hauptarm verbreiterte. Eine sehr günstige Situation für eine Furt. Durch die Verzweigung teilte sich die Menge des Wassers, was zu einem geringeren Wasserstand führte. Der gleichzeitig hier mündende Siechenbach schwemmte einen Fächer im Flussbett auf, der diese Verzweigung erzwang und gleichzeitig

⁶¹ Alwin THÜMMEL, Kriegstage aus Saalfelds Vergangenheit. Berlin 1882. Karte: Gefecht bei Saalfeld am 10. October 1806. – Solche Gefechtskarten entsprechen hinsichtlich ihrer geodätischen Genauigkeit und inhaltlichen Detailliertheit nicht den hier zu stellenden Anforderungen. Sie können aber trotz Vereinfachung wesentliche Hinweise geben.

⁶² Gerhard WERNER, Flurnamenbuch (wie Fn. 55), S. 170.

⁶³ Gerhard WERNER, Flurnamenbuch (wie Fn. 55), S. 72.

einen steinigen und damit tragfähigen Untergrund schuf. Da der Sandweg unmittelbar gegenüber dem „Hechtwinkel“ auf das rechte Saaleufer stieß, ist damit der Nachweis für eine sehr frühe, die natürlichen Bedingungen nutzende Furt erbracht. Sie wird hier mit „Furt an der ‚Altenburg‘“ benannt.⁶⁴

Von dieser Furt gelangte man durch den Siechengraben auf die Saaleterrasse, auf der westlich des Grabens sich der alte Ort Graba und die Flur „Altenburg“ befinden, während sich auf ihrer östlichen Seite der Petersberg erstreckt. Der Petersberg war im 9. Jh. Standort für den Grundhof der Karolinger, im 10. Jh. für die Königspfalz, im 11. Jh. für das Kastell der Ezzonen und vom 11. bis zum 16. Jh. für das Benediktinerkloster. Von der Höhe der Saaleterrasse aus führten Wege über das Schiefergebirge nach Mainfranken, über den Frankenwald nach Hof und Eger und weiter nach Böhmen sowie über (Bad)Blankenburg u. a. in Richtung des Erzbistums Köln.

Nach diesem Exkurs über die zur Relation Rudolstadt – Katze – Saalfeld gehörende Saalefurt wird auf die zweite von Rudolstadt in das rechtssaalische Gebiet führende Relation eingegangen.

Relation Rudolstadt – Hangeiche

Diese Verbindung ermöglichte, an dem mittelalterlichen Straßenknoten Hangeiche, der weitab von jeder Siedlung auf der Höhe der Heide lag, mehrere Zielgebiete zu erreichen.

Die Trasse dieser Relation lässt sich folgendermaßen skizzieren: *Steigweg von der Flur „Im Winkel“ in der Saaleaue durch die natürliche Kerbe auf den Stutenrand – auf der mittleren Saaleterrasse auf einem Weg, der ziemlich genau die West-Ost-Richtung einhielt und ab dem Obersee mit dem heutigen landwirtschaftlichen Betriebsweg übereinstimmt, bis zum südlichen Ortsende von Untercatharinau – in der Flur „Gutschen“ in südöstlicher Richtung etwa parallel zur heutigen Fahrstraße durch einen Hohlweg auf den Klengberg – am Südhang*

⁶⁴ Nach Hermann PUSCH, Die Saalebrücke in Saalfeld a. d. Saale, in: Saalfelder Geschichtsblätter. Beilage zum Saalfelder Kreisblatt 1(1931) Nr. 2-6, lag diese Furt „unterhalb des Wehrs der Göritzmühle“. Das ist grundsätzlich richtig. Furten an Wehren liegen auf der Seite mit dem niedrigen Wasserstand. Nur kommt keinesfalls das heutige Wehr in Frage, sondern jenes, heute nicht mehr existierende, welches die Mühlache anstaute, die später zur „Schwarzen Lache“/„Toten Lache“ wurde. Allerdings gab es dort, wie oben dargestellt, schon in früher Zeit, als es noch kein Mühlwehr gab, bereits günstige natürliche Bedingungen für eine Furt.

des Klengberges alter Wegeknoten am Hochbehälter – durch das „Neuthälchen“ Abstieg nach Naundorf – Querung des Schadebaches – durch die Fluren „Baumgärten“ (zu Naundorf) und „Mühlhügel“ (zu Langenschade) in drei hintereinander liegenden Hohlwegbündeln Aufstieg zum Trogberg – Weg auf der Höhe über Breitenstein, Johannesberg, Schillersberg, Hirtenberg und Hinterer Kopf zur Hangeiche.

Dieser Streckenverlauf stimmt in einzelnen Abschnitten mit einem historischen Fußweg von Rudolstadt nach der „Lederstadt“ Pößneck überein, der die Bezeichnung „Schusterstieg“ trägt. Während der Fahrweg solange als möglich auf der ebenen Fluss-terrasse verbleibt, strebt der Fußweg auf einer kurzen Strecke den Galeriebergen am Marienurm zu und nimmt steilere Auf- und Abstiege in Kauf. Der Fahrweg steigt hinter Naundorf auf die Höhe der Heide, der Laufweg hinter Langenschade. Deshalb heißt er in der Flurkarte von 1707⁶⁵ auch „Langenschader Steick“ (im Stadtplan von 1748⁶⁶ „Fußsteig nach Langenschade“). Die Höhenstrecke vom Breitenstein bis zur Hangeiche wird mehr oder weniger gleich gewesen sein.

Besonders bemerkenswert sind die etwa 30 Hohlwege an der westlichen Steigstrecke hinter Naundorf, die in drei aufeinander folgende Bündel gegliedert sind (vgl. Abb. 5). Mag auch der Holztransport in Form von Schleifen und Schurren seinen Anteil an der Entstehung besitzen sowie vermutlich die Viehtrift das Ihrige beigetragen hat, die spezielle Struktur lässt doch hauptsächlich auf das Befahren mit Gespannen in einer langen Periode schließen. Das Bündelmuster der Hohlwege kann wie folgt erklärt werden. Beim Hinauf- wie beim Hinunterfahren lockern die Räder der Wagen und die Hufe der Zugtiere das Erdreich. Beim Hinunterfahren kommt noch der Abrieb durch die blockierten Räder hinzu. (Das Mittelalter kannte den mittels Kurbel und Schraube dosierten anziehbaren, auf die Radreifen wirkenden Bremsbaum noch nicht. Man steckte einen Knüppel durch beide Hinterräder des Fuhrwerks, die dadurch vollständig gebremst wurden.) Vor allem durch die erosive Wirkung der Niederschläge wurde an den steilen Hängen der gelockerte Untergrund abgetragen und zu Tal gespült. Häufiges Durchfahren senkte die Wegesohle im Wechselspiel mit der Natur immer mehr ab. Es entstand ein

Hohlweg, dessen ursprüngliches Kastenprofil mit der Zeit zur Mulde tendierte, die schwerer zu befahren war. Deshalb verlegte man die Spur mit einem gewissen Abstand neben die ursprüngliche. Auf diese Weise entstanden über einen längeren Zeitraum Hohlwegbündel, deren Wege von einem Verzweigungspunkt ausgehen und sich dann wieder treffen. Aus dem Wegeprofil der östlichen Steigstrecke wird deutlich, dass sich Hohlwege an den steilen Partien des Steigers herausbilden (vgl. Abb. 5, Wegeprofil rechte Bildseite).

Hohlwege sind vor allem noch Spuren aus jener Zeit, in der Wege nicht gebaut, sondern gebahnt wurden.

Der Forstort Hangeiche bildet zusammen mit dem nahe gelegenen Sachsenkopf und der unweit befindlichen Krötenpfütze einen Knotenbereich des mittelalterlichen Verkehrs auf der Höhe der Uhlstädter Heide. Von diesem Bereich gingen außer dem hier beschriebenen, nach Rudolstadt führenden Weg, folgende Fernwege aus:

- durch die Saalefurt bei Oberkrossen, über Uhlstädt und Großkochberg nach Erfurt, Weimar und in das Innere Thüringens (ein Bypass zur Route über Rudolstadt),
- an Töpfersdorf (wüst) vorbei, durch Niederkrossen zur Saalefurt bei Naschhausen unter Orlamünde, einerseits zur Hohen Straße oberhalb des Hexengrundes und andererseits zum Höhenweg links der Saale in nördlicher Richtung (bei Kahla „Heerweg“),
- über die Krötenpfütze, die Orlaufurt bei Freienorla und die Höhe bei Hummelshain einerseits in das Harzvorland, nach Merseburg und Magdeburg (besonders bedeutsam für die Ottonen) und andererseits auf der Hohen Straße nördlich der Orlasenke in den Raum von Weißer Elster, Pleiße und Mulde (wichtig für die Staufer),
- über den Sachsenkopf zur Katze, nach Saalfeld und von dort einerseits nach Mainfranken (relevant für Poppo II., die Ottonen und die Staufer) und andererseits über Blankenburg und den Göhlitzer Steiger in Richtung Köln (wesentlich für die Ezzonen und das Erzstift Köln)
- über Johannesberg, Brandberg und Elsterberg vorbei an der Weissenburg zur Saalefurt bei Weißen oder bei Oberkrossen, wo jeweils verschiedene linkssaalische Wege in das Innere Thüringens offen standen und
- schließlich über die Krötenpfütze auf dem Schusterstieg in die Orlasenke nach Pößneck. (Ein Weg von regionaler Bedeutung aus der frühen Neuzeit, der als einziger an die vielen alten über die Heide führenden Fernwege erinnert.)

⁶⁵ TLM Heidecksburg Rudolstadt, Flurplan von Rudolstadt 1707. o. Nr. Digitalisat..

⁶⁶ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

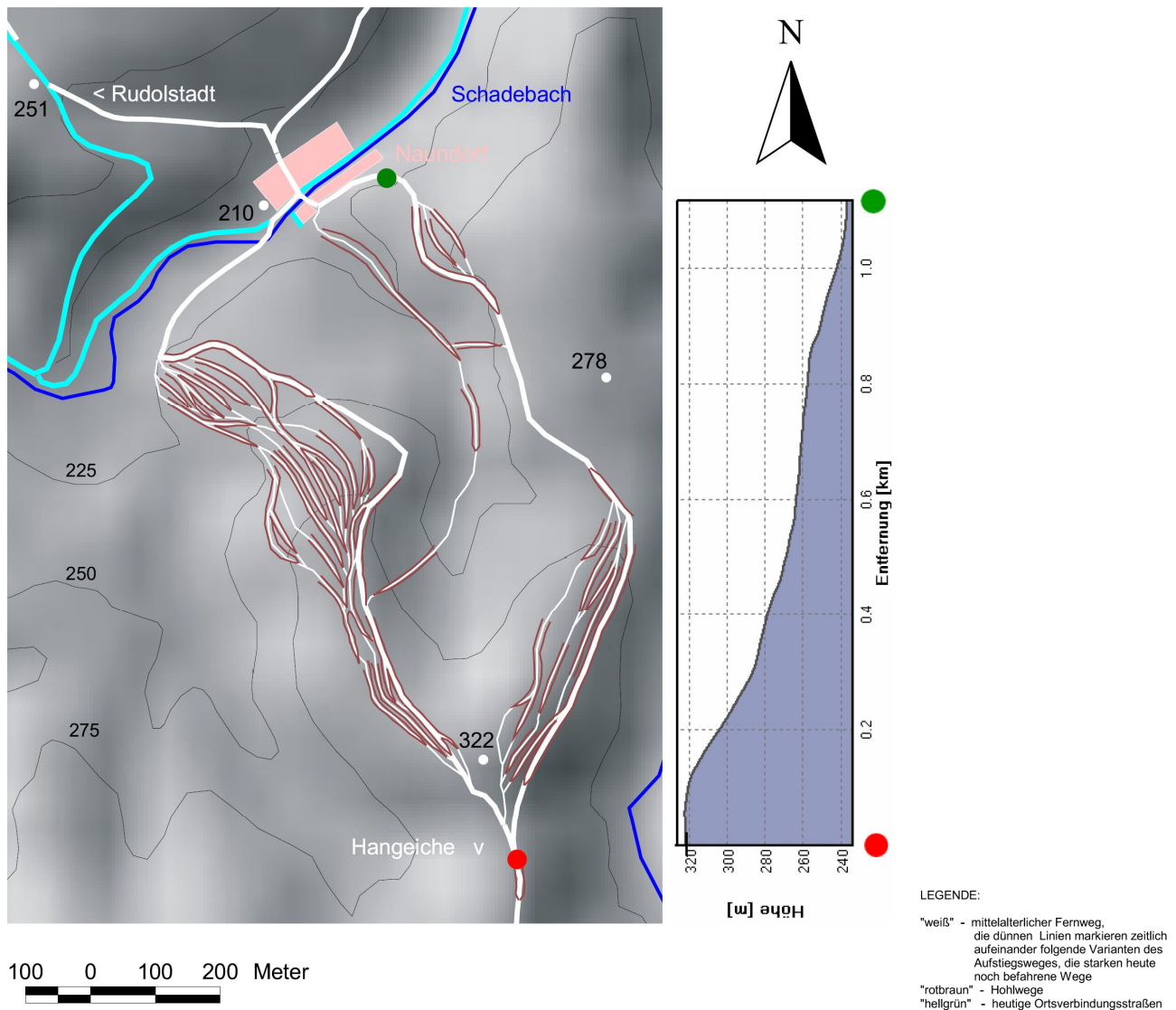


Abb. 5. Hohlwegbündel südlich Naundorf im Steigbereich des Weges zur Hangeiche ((Karte georeferenziert erzeugt vom Verfasser mit ArcView GIS, Höhenrelief aus Top 50 Vers. 5 (2006). Copyright. GeoBasisDE/TLVermGeo).

Das Früh- und Hochmittelalter musste die Fernwege über die Höhen führen, nur so waren bei den gebahnten und nicht gebauten Straßen durchgängig befahrbare Trassen möglich. Dadurch bedingt lagen die Knoten nicht nur dort, wo die Höhenwege zu den Flüssen abstiegen, um sie zu queren und wo sich oft Siedlungen bildeten, sondern auch auf unbesiedelten Höhen. Um solch einen Knotenpunkt handelt es sich bei der Hangeiche. Derartige Stellen, abseits der Siedlungen aber an viel befahrenen Straßen gelegen, wurden bevorzugt als Gerichtsstätte gewählt. Der Name Hangeiche verweist auf eine solche. Er wird mit einer Sage erklärt, die von einem Geschehnis im Dreißigjährigen Krieg erzählt. Damit wurde zwar sehr einprägsam die Erinnerung an diesen Gerichtsort bis in unsere Tage wach gehalten, allerdings auf ein einmaliges Ereignis reduziert, welches sich außerdem noch in der frühen Neuzeit ereignet haben

soll. Die Gerichtsstätte, wozu außer der Hangeiche noch zwei Sühnesteine aus dem 13. Jh., der Sammel- und der Schleierstein, gehören⁶⁷, ist aber wesentlich älter. Urkundlich erscheint sie 1279 als „Blutgerichte in der Heide“ mit der dazu gehörigen Richtstätte, der „bescheiden und geschikte Stad der Pynigunge der bosen Menschen, die da gehöret zu den Blutgerichte“.⁶⁸ Mit der in Rudolstadt ausgestellten Urkunde geht ein Teil des Waldes auf der Heide, eingeschlossen dieses Gericht, von den Orlamündern auf die Saalfelder Abtei über.

⁶⁷ Luise GRUNDMANN, Gerhard WERNER, Rudolstadt (wie Fn. 1), Suchpunkt C2 „Hangeiche und Kreuzsteine“, S. 62ff.

⁶⁸ Johann Adolph v. SCHULTES, Sachsen Coburg-Saalfeldische Landesgeschichte 2, Coburg 1820, Urkundenbuch Nr. XV, S. 15f.

5. Saalefurten in Rudolstadt – eine Spurensuche „anderer Art“

Die Saalequerung war, wie gezeigt werden konnte, für das Entstehen Rudolstadts ursächlich. Furten waren in früher Zeit die einzige Querungsmöglichkeit. Brücken waren für das frühe Mittelalter zwar kein technisches, wohl aber ein finanzielles Problem. Es fehlte die Investitionskraft für steinerne Brücken und man scheute die hohen Unterhaltungskosten für die im Bau weniger aufwändigen Holzbrücken. Holzbrücken bei Rudolstadt sind erst seit 1445 nachweisbar,⁶⁹ Brücken mit Steinpfeilern und hölzernem Tragwerk ab dem Ende des 17. Jhs.⁷⁰

Über Furten fehlt jegliche urkundliche Nachricht. Archäologisch sind sie wenig auffällig, zumal mögliche Funde und Befunde durch das Aufschütten von Dämmen zur Hochwasserabwehr dauerhaft überdeckt sind. Andernorts findet man diesbezügliche Flurnamen. Das ist in Rudolstadt nicht der Fall. Sollte es solche Flurnamen gegeben haben, so ließe sich ihre fehlende Überlieferung daraus erklären, dass zum einen an einer Furtstelle eine Brücke gebaut wurde und die Bezeichnung ihren Inhalt verlor und zum anderen eine Furtstelle schon sehr früh nicht mehr durchfahren wurde und sich damit auch der Name erübrigte. Die verfügbaren Karten und Pläne geben ebenfalls keine Auskunft. Deshalb nimmt es nicht wunder, wenn in der regionalhistorischen Literatur keine Mitteilungen über die Existenz von Furten und ihre Verortung zu finden sind.⁷¹

Da die klassischen historischen Quellen schweigen, wird hier versucht, die Furten mit anderen Mitteln aufzuspüren. Diese Suche nach „Spuren anderer Art“ kombiniert hydrogeologische Gesichtspunkte (wie die Verteilung der Schwemmfächer des Wü-

baches und des Gänsebaches sowie die Lage der Verzweigungsstellen der Saale, die förderlich für Furtstellen sein können; die räumliche Ausdehnung von Flussterrassen der Saale als natürliche Bedingung, die die Führung von Straßen begünstigt), logistische Aspekte (wie Zwangspunkte, Hindernisse und Vorzugsstellen der Trassenführung der Zuwegungen zu den Furtstellen) und städtebauliche Merkmale (wie Baulinien und Straßenkanten, die auf die Zufahrtsrichtung zu den Furten verweisen können).

Eine Rekonstruktion des Verlaufs der Saale bei Rudolstadt im frühen und hohen Mittelalter, so wünschenswert sie zur Klärung der Fragestellung wäre, kann im Rahmen dieses Beitrages allerdings nicht geleistet werden. Auf keinen Fall hat der Fluss das heutige Bild geboten. Zahlreiche Arme, die mit dem Hauptarm nur zeitweilig oder über längere Perioden verbunden waren, bestimmten das Landschaftsbild. Einzelne Relikte, wie Schwansee, Sumpf, Kolk, Harlache und Cumbacher Lache haben sich bis in das 18. und 19. Jh. erhalten und machen uns darauf aufmerksam, an welchen Stellen links und rechts des heutigen Flusses mit ehemaligen Verzweigungen zu rechnen ist.⁷² Der Versuch stützt sich, soweit das geht, auf heute noch nachprüfbar Fakten.

Zunächst wurde nach den Abschnitten der damaligen Saale gesucht, die für Furten auszuschließen waren und nach jenen, die sie begünstigten. (Die hier als ein Schritt für die Rekonstruktion benutzte Vorgehensweise wird in der Planung als Schwarz-Weiß-Kartierung bezeichnet.) Auszuschließen ist mit Sicherheit der Bogen der Saale oder die „Volkstedter Curve“, wie er 1872 von einem Wasserbaufachmann genannt wurde, der feststellte, dass dort durch die Kräfte des Wassers „ganz ungewöhnliche Tiefen“ erzeugt werden.⁷³ Gleichfalls auszuschließen ist wegen ähnlich ungünstiger Bedingungen der Flussabschnitt bei den Katzenlöchern.

Das Ergebnis der Suche nach dem für Furten günstigen Saaleabschnitt bedarf einer ausführlichen Erläuterung. Die Engstelle zwischen Schlossberg und Debrahöhe bietet nicht nur dem Verkehr einen Durchlass, sondern auch dem Wüstabach, der ihn im Verlauf der erdgeschichtlichen Entwicklung geschaffen und einen breiten Schwemmfächer hinterlassen hat, der Bestandteil der Niederterrasse der Saale

⁶⁹ ThStA Rudolstadt, Cop. Sondershausen, Nr.53, S. 211a.

⁷⁰ Gisela Bähring, Eine neue Stadtbrücke für Rudolstadt im Jahre 1904, in: Rudolstadt ... die Jubiläen 2004, Stadtverwaltung Rudolstadt, Info-Heft Nr. 15, S. 13-14.

⁷¹ Im Gegensatz zu den Brücken, über die mehrfach berichtet wurde, u. a. in Friedrich LUNDGREEN, Archivalische Nachrichten zur Rudolstädter Stadtbrücke, in: DERS. (Hg.), Dr. Berthold Rein als Ehrengabe zum 80. Geburtstag. Vorträge von Mitgliedern des Vereins für Rudolstädter Geschichte und Heimatschutz aus dem Kriegswinter 1939/40, Jena 1935, S. 99-124; Erich SCHNEIDER, Rudolstädter Saalebrücken, in: Rudolstädter Heimathefte 11(1965), S. 6-13; Hans WEIGEL, Der Neubau der Stadtbrücke, in: Rudolstädter Heimathefte 17(1971), S. 62-65; DERS., Das Schicksal einer Rudolstädter Saalebrücke, in: Rudolstädter Heimathefte 40(1994), S. 241-244.

⁷² Berthold SIGISMUND, Landeskunde des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt 2, Rudolstadt 1863, S. 10.

⁷³ BRECHT, Regulierung der Saale zwischen Volkstedt und Unterhasel, in: Fürstl. Schwarzb.-Rudolst. privilegierte Zeitung – Wochenblatt 1872, Nr. 165-178, S. 1153.

geworden ist. Die Niederterrasse besteht aus 2m mächtigen Kiesen, Sanden und Geröllen der Weichselkaltzeit und dehnt sich oberflächlich in einem Bogen vom Schulplatz bis zur Mündung des Wüstebaches in die Saale aus.⁷⁴ Östlich davon begrenzt sie der Bahndamm der Saalebahn, wobei Schwemmfächer weiterer kleiner Seitentäler Einfluss auf die Bildung der Niederterrasse genommen haben. Dem Schwemmfächer des Wüstebaches liegt der des von Cumbach kommenden Gänsebaches auf der anderen Saalseite gegenüber. Die Ausläufer beider Fächer, nunmehr von einer bis zu 1,5m mächtigen Auelehmschicht überdeckt, begegnen sich an der Saale auf dem Flussabschnitt, der westlich etwa durch den Bahnhof und östlich etwa durch die neue Straßenbrücke, die die Saale und die Bahn gemeinsam überspannt, begrenzt wird.

In diesem Saaleabschnitt hatte sich vor langer Zeit, sehr wahrscheinlich hervorgerufen durch die beiden Schwemmfächer, die Saale in zwei Arme geteilt.⁷⁵ Der dadurch insgesamt doppelt so breite Fluss war demzufolge auch flacher. Dieser Flussabschnitt wird auf seiner gesamten Länge gute Bedingungen für Furten geboten haben: flache Wasserstände, geringe Fließgeschwindigkeiten und eine tragfähige Sohle in den Durchfahrten verbunden mit Zufahrten, die ebenfalls über einen tragfähigen Untergrund verfügen.

Damit ist der Suchbereich für die eigentlichen Furtstellen abgesteckt. Geht man von annähernd gleichen hydrogeologischen Bedingungen innerhalb des Suchbereiches aus, so werden für die Lage der Furten allein logistische Gesichtspunkte maßgebend. In frühester Zeit, im unbesiedelten Zustand, wird der Verkehr bestrebt gewesen sein, den kürzesten Weg von dem natürlichen Zwangspunkt auf der einen zum natürlichen Zwangspunkt auf der anderen Seite der Saale zu nehmen. Eine solche Verbindung wird im Folgenden als Ideallinie bezeichnet. Der reale Weg kann ihr allerdings nicht immer folgen, weil er Hindernisse umgehen oder tragfähigere Untergründe aufsuchen muss.

Links der Saale war bereits im unbesiedelten Zustand, aber auch noch nach Anlage des fränkischen

⁷⁴ Die Informationen sind einem Ausschnitt der digitalen Geologischen Karte 1:25000 entnommen, der zusammen mit zwei Bohrprofilen dem Verfasser durch Frau Dipl.-Geologin Annett Peters von der TLUG freundlicher Weise zur Verfügung gestellt wurden.

⁷⁵ Von 1855 bis 1867 wurde der eine Arm, die Cumbacher Lache, zugeschüttet. Vgl. Erich SCHNEIDER, Saalebrücken (wie Fn. 71).

Hofes, der oben als Passage bezeichnete Durchlass der maßgebliche Zwangspunkt. Rechtssaalisch gab es zwei von einander in beträchtlicher Entfernung liegende natürliche Zwangspunkte, die beide kurze Aufstiegswege zur mittleren Saaleterrasse am Stutenrand anboten: „Im Winkel“ am Weg zur Hangeiche und die „Gattige“ am Weg zur Katze (vgl. Abschnitt 4 und Abb. 3). Das führte von Anbeginn zur Aufspaltung in eine südöstliche und eine südwestliche Trasse und damit zu zwei Furten, einer östlichen und einer westlichen.

5.1 Die östliche Saalefurt

Für die südöstliche Trasse stellte der Durchlass „Im Winkel“ durch den Stutenrand einen natürlichen Zwangspunkt dar. Verbindet man nun die beiden Zwangspunkte Passage und „Im Winkel“ durch eine Gerade, so bildet diese eine Ideallinie für den kürzesten Weg. (Diese, wie auch die Ideallinie für die westliche Furt, sind weiß in Abb. 3 eingezeichnet, damit sie nicht das Kartenbild dominieren.) Ihr Schnittpunkt mit der Saale ist ein erster Anhalt für die Lage der gesuchten Furt. Entlang der Ideallinie finden sich zwei Baulinien, die in die gleiche Richtung verlaufen und ein hohes Alter aufweisen. Es ist zum einen die südwestliche Seitenfront der Untermühle und zum anderen die ebenso ausgerichtete Begrenzung des ehemaligen Friedhofs an der abzweigenden Gartenstraße.

Die Untermühle ist nach Trinckler als die älteste Mühle Rudolstadts anzusehen. Die „Molgasse“, die zu ihr führt, wird 1342 genannt. Im Jahr 1512 ist sie immer noch die einzige Mühle.⁷⁶ Sie könnte bis in die Zeit der Gründung des fränkischen Hofes zurückreichen, denn Mühlenanlagen gehörten häufig zur Ausstattung dieses Typs fränkischer Siedlungen. Die südwestliche Seitenfront der Untermühle ist nicht parallel zum Mühlgraben ausgerichtet, wie andere vergleichbare Baulinien der Mühle, sondern folgt als Außenseite ganz offenbar einer vorbeiführenden Straße. Da die Richtung der Seitenfront und die der Ideallinie in einem engen Winkelbereich übereinstimmen und die Baulinie nahezu deckungsgleich mit der Ideallinie ist, spricht alles für einen ursprünglichen Weg, der an der Passage begann, an der Untermühle vorbeiführte und stracks auf die Stelle „Im Winkel“ zu zog. (Es ist möglich, dass dieser Weg später verlegt wurde und an der Stelle be-

⁷⁶ Hugo TRINCKLER, Alt-Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 248-250.

gann, an der die Straße Am Gatter auf die Ludwigsstraße stößt (vgl. Abb. 1).

Die zweite Baulinie, die die Richtung der Ideallinie besitzt und ihr sehr nahe liegt, wird durch einen Abschnitt der Begrenzung des Ostfriedhofs (1843-1951) gebildet (vgl. Abb. 3). Es handelt sich um die südwestliche Umfriedung entlang des Teils der Gartenstraße, auf dem man zur Bahnüberführung und danach in die Saalgärten gelangt. Dieses kurze Stück der Gartenstraße erweckt zwar den Eindruck, wie wäre es erst zusammen mit dem Bahnbau entstanden, es erscheint aber bereits auf dem Stadtplan von 1748.⁷⁷ Sein auf die Saale gerichteter Verlauf verweist auf die Zufahrt zur Furt. Der „Untere Weg“ im Stadtplan von 1748, die heutige Straße Saalgärten, schlägt dagegen eine Richtung parallel zur Saale ein. Über ihn erreichte man das heute wüste Dorf Redwitz.

Die Furt selbst wird den niedrigen Wasserstand am Zusammenfluss des Cumbacher Nebenarmes mit dem Hauptarm der Saale genutzt haben, zusätzlich begünstigt durch die steinigten Einschwemmungen des Wüstebaches, der hier mündet. Der Furtbereich kann damit mit hoher Wahrscheinlichkeit angegeben werden. Die eigentliche Furtstelle lässt sich nicht mehr genau rekonstruieren, da hier eine ganze Reihe wasserbaulicher Maßnahmen in den vergangenen Jahrhunderten vorgenommen wurden.⁷⁸ Belege für die Furt sind aber durchaus in Form von Hufeisen zu erwarten, die sowohl links der Saale in den gequerten Grundstücken der Saalgärten, als auch rechtssaalisch in der Kleingartenanlage gefunden werden könnten. Hufeisen besitzen Merkmale, die eine Zuordnung zu bestimmten Perioden ermöglichen. Der Verfasser wäre für diesbezügliche Mitteilungen dankbar. Ganz in der Nähe, am Mittelweg, der heutigen Oststraße, sind „zahlreiche Hufeisen von alter, heute ungewohnter Form“ gefunden worden, wie aus einem Beitrag von 1914 zu entnehmen ist.⁷⁹ Dieser Fund lieferte einen wichtigen Nachweis dafür, dass der Mittelweg im Mittelalter ein viel befahrener Weg war.

Auf der rechten Saalseite finden sich nur wenige Anhaltspunkte für den Verlauf des Weges zu der Stelle „Im Winkel“. Dazu gehört die heute nicht mehr erkennbare Straßengabelung Röntgenstraße – Catharinauerstraße, an der jetzt die Auffahrt zu der neuen Brücke ansetzt. Ursprünglich führte von dieser Gabel auch ein Weg in Richtung Heide ab, von dem aber nur noch der letzte Abschnitt unmittelbar vor Erreichen des Durchlasses erhalten ist. Im Stadtplan von 1748⁸⁰ sind in der schematischen Aufteilung der Feldflur noch Wegezüge rekonstruierbar, die die Verbindung von dem vermuteten Furtbereich zum Durchlass „Im Winkel“ herstellen. Die auf dem Plan eingezeichneten Wege gehen dagegen alle von dem Brückenzug aus, der sich seit der Mitte des 16. Jhs. an der Position der späteren Stadtbrücke befand.

5.2 Die westliche Saalefurt

Für die südwestlich verlaufende Trasse war der Durchlass an der Stelle „Löffel“/„Die Flut“/„Gattige“ ein Zwangspunkt. Die Ideallinie zwischen der Passage und diesem Punkt (im Folgenden nur „Gattige“ genannt) traf rechts der Saale auf ein Hindernis, ein Altwasser mit der Bezeichnung „Egelsee“, das sich auf einem Teil der Fläche der heutigen Kleingartenanlagen auf der Großen Wiese ausdehnte (vgl. Abb. 3). Durch diesen unbefahrbaren Bereich wurde die Ideallinie leicht nach Osten abgelenkt. Sie schnitt die Saale an jener Position, an der sich der Cumbacher Nebenarm vom Hauptarm trennte. Diese logistisch durch den kurzen Weg als vorteilhaft für eine Querung ausgewiesene Stelle zeigte sich auch hydrologisch wegen des flachen Wassers und des steinigten Untergrundes für eine Furt besonders geeignet.

Das Vorhandensein einer Furt in diesem Flussbereich wird indirekt durch die Lage des Saaltors belegt, von dem aus geradewegs ein Weg der Querungsstelle zustrebte. Dieses Tor ist im Zusammenhang mit der Erweiterung der Stadt nach Süden nach 1345 angelegt worden. Seine Lage in der Stadtmauer wird damals so gewählt worden sein, dass die seit ältesten Zeiten vorhandene Zuwegung durch das Weidig zur Furt weiter genutzt werden konnte. Große Teile der Feldflur Rudolstadts lagen auf der anderen Saalseite. Sie reichte bezeichnenderweise bis zum „Stättenrand“ (= Stadtrand, erst später eingebürgert „Stutenrand“) (vgl. Abschnitt 4). Die Furt

⁷⁷ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat; TLM Heidecksburg Rudolstadt, La 276, Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

⁷⁸ Vgl. dazu BRECHT, Regulierung der Saale (wie Fn. 73).

⁷⁹ Rudolf OSE, Streifzüge in und um Rudolstadt. I. Vom Storch nach Kirchhasel, in: Schriften des Vereins für Rudolstädter Geschichte und Heimatschutz 2, Rudolstadt 1914, S. 101-117.

⁸⁰ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

war deshalb besonders wichtig für alle, die Wiesen und Felder rechts der Saale besaßen. Im Stadtplan von 1748⁸¹ sind die Besitzverhältnisse in der Feldflur farbig markiert. Neben dem Stadtherrn, dem Adel und dem Klerus besaß auch eine nicht geringe Zahl Ackerbau treibender Bürger Wiesen und Äcker.

Das vorhandene Saalthor und der vermutlich aufgeschüttete Weg durch das feuchte Weidig werden dazu geführt haben, die erste Brücke, genauer müsste es heißen, den ersten Zug von zwei Brücken, in der Nähe der Furt anzulegen, um diese zu ersetzen. Diese Brücke ist durch Schiller 1788 in die Literatur eingegangen: „die Brücke, welche dicht bey der Stadt war“. Schiller stützte sich auf Spangenberg 1591, bei ihm liegt die Brücke am „Städtlein“.⁸² Erst Büchner 1804, dem es nicht um eine historische Episode, sondern um die Stadtgeschichte ging, verortet die Brücke genauer: „bei dem Saalthor“.⁸³

Die 1445 erstmals genannte Brücke ist Mitte des 16. Jhs. an den Standort am Süden der heutigen Ludwigsstraße verlagert worden. Spangenberg und nach ihm Schiller stellen den Abbruch und den Neuaufbau in einen sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem zu erwartenden Anmarsch der kaiserlichen Truppen im Jahr 1547.⁸⁴ Die Darstellung gewinnt dadurch an Dramatik, die schließlich in dem bekannten Ausspruch „Fürstenblut für Ochsenblut“ der Gräfin Katharina gipfelt.⁸⁵ Tatsächlich konnte man eine Holzbrücke über die Saale nicht wie ein Gerüst auf dem Trockenen aufbauen, insbesondere das Einrammen der Pfähle in das Flussbett beanspruchte viel mehr Zeit als zwischen der Ankündigung und dem Durchmarsch der Truppen zur Verfügung stand. Es steht zu vermuten, dass der Brückenschlag an dem neuen Standort, ausgelöst durch den für eine Brücke ungünstigen Platz an der Stelle der Furt, längst begonnen hatte und nun, angesichts der drohenden Gefahr, beschleunigt zu Ende geführt wurde.

Es konnte gezeigt werden, dass die westliche Furt an einer Stelle lag, die am Schnittpunkt der Ideallinie

zwischen den Zwangspunkten Passage und „Gattige“ mit der Saale durch günstige hydrologische Bedingungen gekennzeichnet ist. Dies ist, wie bei der östlichen Furt, auf den langen Flussbereich erklärbar, in welchem Furten möglich sind. Wie groß ist nun die Korrelation der realen Wege zur Furt mit der Ideallinie?

Rechts der Saale gab es einen engen Zusammenhang der Trasse mit der durch den „Egelsee“ abgelenkten Ideallinie. Die Trasse war dadurch gezwungen zunächst auf den Stutenrand zuzusteuern und dann unterhalb desselben bis zum Durchlass an der „Gattige“ vorzudringen. Der Weg ist außerhalb des Heinrich-Heine-Parkes streckenweise noch erhalten bzw. verlässlich rekonstruierbar.

Links der Saale zeigt sich eine stärkere Abweichung der Relikte alter Wege von der Ideallinie. Diese schneidet auf einer beträchtlichen Strecke das Feuchtgebiet Weidig und dazu noch in einer besonders tiefen Lage. Auf dieser Strecke, zeitweilig hatte sich dort sogar in der Neuzeit nach einer Überschwemmung ein stehendes Wasser gebildet, konnte im Mittelalter kein Fahrweg entlang laufen. Man suchte sich deshalb einen Punkt, von dem aus man auf kürzestem Wege durch das Weidig zur Furt gelangen konnte. Dieser Punkt liegt am südwestlichen Ausgang der heutigen Strumpfgasse. Vermutlich wurde deshalb an dieser Stelle der Ascherhof, einer der alten Siedelhöfe Rudolstadt, errichtet. Der der Furt nahe gelegene Hof war in der Lage, Dienstleistungen, wie das Durchlotsen durch das morastige Weidig und den für den Ortsfremden unbekanntem Furtverlauf, sowie Vorspann, handwerkliche Unterwegsleistungen und Beherbergung anzubieten. Der Ascherhof dürfte, wie die Untermühle in sehr früher Zeit als Außenposten des fränkischen Hofes entstanden sein. Dafür spricht, dass man an der Passage nur den an dieser Stelle durchziehenden Verkehr unter Kontrolle hatte, nicht aber jenen, der von der Furt aus nach Nordwesten durch die Mörlaer Hohle auf die Höhe des Hains strebte. Von dort aus konnte man sowohl in Richtung Arnstadt, als auch nach Erfurt weiterziehen.

Die Ideallinie spannte sich nun wie ein Gummiband, welches an einem Ende an der Passage und am anderen an der Furt befestigt ist, um den Punkt westlich des Ascherhofes. Nach der so abgelenkten Ideallinie richtete sich jener Weg, der am Ascherhof vorbeiführte und danach zur Furt einbog. Die nordwestliche Baulinie des Ascherhofes hat den Ursprungsverlauf bis in unsere Zeit konserviert. Die Strumpfgasse ist eine der wenigen Straßen Rudol-

⁸¹ ThStA Rudolstadt, Karten, Pläne, Risse Nr.966 Stadtplan Rudolstadt 1748. Digitalisat.

⁸² Beide Zitate sind entnommen: Michael SCHÜTTERLE, Frühstück auf dem Schloss zu Rudolstadt (wie Fn. 50), S. 16, 40.

⁸³ Johann Friedrich BÜCHNER, Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 55.

⁸⁴ Michael SCHÜTTERLE, Frühstück auf dem Schloss zu Rudolstadt (wie Fn. 50), S. 16, 40.

⁸⁵ Michael SCHÜTTERLE, Frühstück auf dem Schloss zu Rudolstadt (wie Fn. 50), S. 17, 41.

stadts, die nicht dem Rechteckraster folgen, das nach der Stadterweiterung dem Straßennetz zugrunde gelegt wurde. Sie ist der Rest eines alten Weges, der an der Passage oder wenig südlich davon ansetzte und schon in früher Zeit gezwungen war, den Siedlungsblock, der durch den späteren Gräfendorfschen Hof und das Kirchengut (heute Gebäude der Stadtbibliothek) gebildet wurde, zu umgehen. Gemeinsam mit der Saalgasse gehört die Strumpfgasse zu den ältesten Straßen Rudolstadt.

6. Die Schwarzaquerung – die Kupfer- und die Saaletalstraße

Die Verkehrsrelationen unterlagen im hohen und späten Mittelalter Veränderungen, die insbesondere aus weiträumigen Produktionsverflechtungen und Handelsbeziehungen resultierten. Seit Beginn des 13. Jhs. wurde Kupfer aus dem Mansfeldischen zur Weiterverarbeitung nach dem Süden, insbesondere nach Nürnberg, durch unser Gebiet transportiert. Es war von Fremdbestandteilen gereinigtes so genanntes Garkupfer. Dort, wo das Kupfererz abgebaut, das Rohkupfer erschmolzen und zu Garkupfer gesaigert wurde, mangelte es zunehmend an dem wichtigsten Betriebsstoff, dem Holz. Dies war aber im Thüringer Schiefergebirge, durch das der Transportweg führte, reichlich vorhanden. Aus diesem Grunde verlagerte man die letzte Produktionsstufe, das Saigern, ins Thüringische, ohne den Transportaufwand zu erhöhen.

So entstand 1462 die erste thüringische Saigerhütte in Gräfenthal. Fortan wurde auf dem gleichen Weg bis nach Gräfenthal und zu weiteren, danach entstandenen Saigerhütten Rohkupfer, auch Schwarzkupfer genannt, transportiert. Vor allem diese Transporte haben dem Fernweg, der durch Rudolstadt ging, den Namen Kupferstraße eingetragen. Es ist sicher, dass die Kupferkarren bei Rudolstadt nicht die Saale querten, sondern an der Passage zwischen Stadtkirche und der heutigen Ludwigsburg sich nach Westen wandten und über Kirch- und Stiftsgasse Zeigerheim bzw. Nauendorf (wüst) zu strebten, um über (Bad) Blankenburg Saalfeld zu erreichen.

Auch die Trassen verlagerten sich gegen Ende des Mittelalters. Die Fernwege verließen die Höhen, um an immer mehr Abschnitten in den Flusstälern entlang zu laufen, bis durchgängige Talstraßen entstan-

den. Im Saaletal von Saalfeld bis Naumburg zog sich dieser Vorgang über mehrere Jahrhunderte hin.

Im Straßenabschnitt Saalfeld - Rudolstadt konnte lange Zeit der Fluss Schwarza im Ort Schwarza mit schweren Lastgespannen weder auf einer Brücke überquert, noch in einer Furt gequert werden. Über den Zeitpunkt, ab dem die Bedingungen, die den Fernverkehr über Schwarza zuließen, bestanden, liegen keine urkundlichen Nachrichten vor. Man könnte dies mit Bedauern zur Kenntnis nehmen und sich damit abfinden. Doch die Terminierung dieser Trassenverlagerung ist keineswegs nur aus verkehrsgeographischer Sicht von Interesse, sondern auch hinsichtlich der positiven Impulse, die in der Folgezeit von der neuen Trasse für einige Orte (z.B. Rudolstadt) in der Region am Saalebogen ausgingen, wie auch bezüglich der negativen Wirkungen, von denen andere Orte (z.B. Blankenburg) betroffen waren, bedeutsam. Deshalb wird hier versucht, anhand von Indizien, die für den Zeitpunkt oder den Zeitraum der Verlagerung sprechen, auf diesen zu schließen.

Als frühester Zeitpunkt kann 1414, allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen, angenommen werden. In diesem Jahr wird die Bezeichnung Judenstraße, eine später geläufige Benennung für die Handelsstraße von Nürnberg nach Leipzig durch das Saaletal erstmals in einer Teilungsurkunde der Grafen von Orlamünde genannt.⁸⁶ Mindestens zwei Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit dieser Zeitpunkt in Anspruch genommen werden kann. Erstens muss der 1414 für den kurzen Abschnitt Gräfenthal - Judenbach gebrauchte Name Judenstraße schon damals auf die gesamte Länge der Handelsstraße übertragen worden sein und zweitens muss diese Handelsstraße bereits zu dieser Zeit tatsächlich über Schwarza geführt haben. Beides ist nicht nachweisbar. Hinsichtlich der erstmaligen Nennung des Namens Judenstraße ist die Nähe zu Judenbach zu beachten, die zunächst für eine lokale Benennung spricht, die sich erst später ausgebreitet hat. Bei der Wegeführung ist zu berücksichtigen, dass auch ein Weg von Saalfeld nach Naschhausen über die Heide, ohne Schwarza und Rudolstadt zu berühren, zur Verfügung stand, der nachweislich noch im 17. Jh. von Nürnberger Kaufleuten hin und wieder benutzt wurde. Das Jahr 1414 wäre der früheste zu erschlie-

⁸⁶ August FREYSOLDT, Das Geleite auf der Judenstraße und der Überfall der Nürnberger Kaufmannschaft durch Kaiserliches Kriegsvolk am 16. Januar 1638, in: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde NF 12(1902), S. 274-309, hier S. 275.

ßende Zeitpunkt. Auf Grund der offenen Fragen besitzt er aber nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit.

Eine weitere Möglichkeit für die Datierung des Beginns der Wegeführung über Schwarza bietet die Bestimmung des Zeitraumes, in welchem die davor genutzte Höhenstraße von Rudolstadt über Zeigerheim oder Nauendorf (wüst) außer Nutzung geriet. Ein genauer Zeitpunkt ist nicht überliefert, wohl aber ist der Zeitraum einzugrenzen, in dem der Ort Nauendorf wüst wurde. Diese Siedlung war als „Neues Dorf“ in der Nähe des alten Ortes Zeigerheim offenbar deshalb entstanden, weil sie Dienstleistungen für die seit des Beginns der Kupfertransporte auf der Höhe verstärkt vorbeiziehenden Fuhrleute erbrachte. Nauendorf war möglicherweise eine Ausgründung aus Zeigerheim, die unmittelbar an der bevorzugten Trasse lag, auf die eine Aufeinanderfolge von Hohlwegen aufmerksam macht. Zu den Dienstleistungen gehörten Vorspann beim Aufstieg und Hinterspann beim Abstieg als häufig gefragte Dienste sowie Schmiede- und Stellmacherarbeiten als sporadischer Service. Diese Erwerbsmöglichkeit entfiel, als die Fuhrleute den Weg über Schwarza nutzen konnten. Das Verlassen des Dorfes muss in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. eingesetzt haben, 1512 sind nur noch einzelne Häuser bewohnt und 1562 ist die Siedlung vollständig wüst.⁸⁷ Sollte das Wüstfallen von Nauendorf ursächlich auf die Verlagerung der Fernstraße zurück zu führen sein, was bisher von der Forschung nicht in Betracht gezogen wurde, dann könnte man dafür die zweiten Hälfte des 15. Jhs., spätestens aber die Wende zum 16. Jh. annehmen. Dieser Zeitraum, abgeleitet aus ursächlichen Zusammenhängen, dürfte eine höhere Wahrscheinlichkeit besitzen.

Für die Datierung der Verlagerung lässt sich auch der Zeitraum in Anspruch nehmen, in dem ein Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist. Mit der Fertigstellung der Saigerhütte in Gräfenthal 1462 wird die kontinuierliche Versorgung der Hütte mit Rohkupfer regelmäßige Transporte mit höherer Frequenz als vorher erforderlich gemacht haben^{88 89}. Um

⁸⁷ Heinz DEUBLER, Wüstungen (wie Fn. 37), S. 27.

⁸⁸ Aus dem Anfang des 17. Jhs. liegen Zahlen vor. Danach gingen monatlich 11 Wagen mit durchschnittlich je 17,5 Zentner Rohkupfer über die Kupferstraße. Vgl. Paul EGERT, Das Blankenhainer Beigeleit, in: Der Heimatfreund. Heimatkundliche Blätter für Stadt und Kreis Weimar [1](1956), S. 184-185, 233-236, 303-306, hier S. 235.

⁸⁹ Kupfer, Zinn usw. wurden gewöhnlich nach „Berggewicht“ berechnet: 1 Zentner betrug 115 Pfund. Vgl. Luise

die Wende zum 16. Jh. ist außerdem mit einer größeren Beteiligung Nürnberger Kaufleute an den Leipziger Messen zu rechnen, die in dieser Zeit mit besonderen Privilegien ausgestattet wurde. Die von den Kaufleuten zwischen Rudolstadt und Gräfenthal befahrene Judenstraße nutzte die gleiche Trasse wie die Kupferstraße. Nürnberger Kaufleute finanzierten auch anteilig die Errichtung der Gräfenthaler Saigerhütte, besaßen also ein Interesse an einem schnelleren, gefahrloseren und kostengünstigeren Transport des Rohkupfers auf der Talstraße. Dieses Zusammentreffen von gleichgerichteten Interessen an einer günstigeren Trasse über Schwarza in der zweiten Hälfte des 15. Jhs., von der Forschung bislang ebenfalls nicht herangezogen, dürfte zur Förderung dieses Projekts mit großer Wahrscheinlichkeit beigetragen haben.

Schließlich ist aus Unterlagen über Geleitsstreitigkeiten zu entnehmen, dass mit Sicherheit in den 1530er Jahren das schwarzburgische Geleit die aus Saalfeld kommenden Nürnberger Kaufleute am „Mahlstein“ an der Gemarkungsgrenze von Schwarza empfing, durch Rudolstadt begleitete und an dem Grenzstein Kirchhasel/Etzelbach wieder aus der Grafschaft entließ.⁹⁰ Dies ist die erste sichere Nachricht über den Verlauf der Fernstraße über Schwarza und über Rudolstadt hinaus durch das Saaletal.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: nur mit geringer Wahrscheinlichkeit ging der Fernverkehr bereits Anfang des 15. Jh. über Schwarza, während dies in der zweiten Hälfte bis gegen Ende des 15. Jh. immer wahrscheinlicher wird und mit Sicherheit im 3. Jahrzehnt des 16. Jh. eingetreten ist.⁹¹

GERBING, Erfurter Handel und Handelsstraßen, in: Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Altertumskunde von Erfurt 21(1900), S. 95-148, hier S. 122.

⁹⁰ Paul SÖMMERING, Vom schwarzburgischen Geleitsrecht auf der Nürnberg-Leipziger Handelsstraße im 16. Jahrhundert, in: Rudolstädter Heimathefte 10(1965), S. 85-88, 109-110, hier S. 87.

⁹¹ Biedermann, der sich ebenfalls mit der Frage beschäftigt hat, seit wann der Fernweg über Schwarza ging, berücksichtigt die Arbeit von Sömmering nicht. Für ihn ist es sogar fraglich, ob die Geleitsstraße schon im 17./18. Jh. über Schwarza ging oder, zumindest bei Hochwasser, ihren Weg nach wie vor über Zeigerheim und Blankenburg nehmen musste. Vgl. Georg BIEDERMANN, Alte Verkehrs- und Handelswege im Saale-Schwarza-Rinne-Raum, in: Rudolstädter Heimathefte 38(1993), S. 155-163, 221-227, hier S. 160. Auch seine Feststellung (ebenda, S. 159), dass das untere Schwarzatal bis zur Regulierung 1854-1857 „ein einziger Morast“ gewesen sei, erscheint zu undifferenziert.

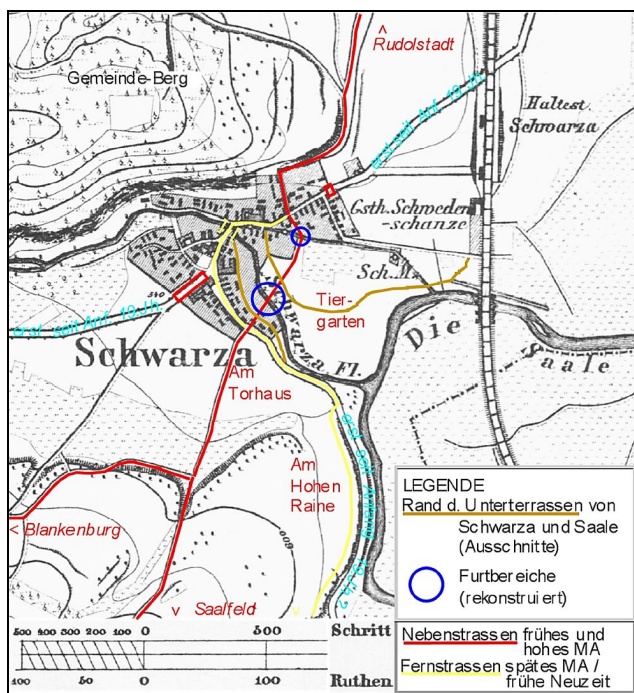


Abb. 6. Querung der Schwarza in Schwarza (Karte erzeugt vom Verfasser auf Basis UrMTB 5233 [392], hg. 1873. Druckgenehmigung für Reprint durch TLVermGeo).

Die Schwierigkeit der Bestimmung eines eindeutigen Zeitpunktes resultiert vor allem aus dem Problem der Querung der Schwarza in Schwarza. Eine Querung muss grundsätzlich seit den Anfangszeiten der Siedlung, der Ort wird 1074 erstmals genannt, möglich gewesen sein, sonst wäre nicht beiderseits der Schwarza funktionsteilig gesiedelt worden. Die Kirche stand rechts, die Mühle links des Flusses, Äcker und Wiesen gab es auf beiden Seiten. Die Schwarza wird aber nicht immer und für alle Fahrzeuge querbar gewesen sein – darin scheint das eigentliche Problem bestanden zu haben.

In der brückenlosen Zeit waren jahreszeitlich bedingt Hochwasser oder durchweichte Zufahrten zur Furt die neuralgischen Punkte. Später hielten die leichten Brücken oft dem Eisgang nicht stand. Die frühen Holzbrücken besaßen außerdem nur eine geringe Tragfähigkeit, die die schweren Handelswagen ausschloss und vermutlich auch den Wagen und einachsigen Lastkarren der Kupferkärner Grenzen setzte. Mit einer Fuhre wurde etwa 1t Rohkupfer transportiert. Es gab folglich Beschränkungen, die es den Kaufleuten und Fuhrleuten unmöglich machten über Schwarza zu fahren oder Instabilitäten, die sie, die an enge Messe- bzw. Anlieferungstermine gebunden waren, davon abhielten. Das Problem wurde

nicht mit einem (Brücken-)Schlag gelöst, sondern schrittweise bis die Überquerung auf einer tragfähigen Brücke oder alternativ die Querung durch eine sicher befahrbare Furt möglich wurde. Beide Möglichkeiten werden lange Zeit parallel und als jeweiliges Substitut genutzt worden sein.

Die Lösung zog sich solange hin, weil man es unter mittelalterlichen Bedingungen mit einer vertrackten Situation zu tun hatte (vgl. Abb. 6). Mittelalterliche Fahrwege waren auf festen natürlichen Untergrund angewiesen. Solcher steht rechts der Schwarza als untere Terrasse in Form einer Landzunge zur Verfügung, die bis an den Fluss heranreicht. Gegenüber befindet sich der Sockel des Buntsandsteins, der dahinter als Schwarzawand steil zum Gemeindeberg aufsteigt. Dies war für eine Überbrückung zu dieser Zeit die einzig mögliche Stelle, an ihr befindet sich die Brücke heute noch. Diese Lage war aber infolge der Einschnürung des Flusses zwischen Unterterrasse und Buntsandsteinsockel mit einer höheren Strömungsgeschwindigkeit verbunden und, da hier der Fluss aus der W-O-Richtung sich in die N-S-Richtung wendet, einem verstärkten Eisstau ausgesetzt. Nach der vermutlich frühen Errichtung des Mühlwehres kam noch ein höherer Wasserstand dazu. Diese Bedingungen überforderten die leichten Holzbrücken jener Zeit. Mit ihrer Beschädigung oder gar Zerstörung innerhalb kurzer Zeiträume muss gerechnet werden.

Der Zeitpunkt, ab dem eine für den schweren Lastverkehr geeignete Brücke über die Schwarza ging, ist nicht bekannt. Lundgreen, der sich gründlich mit dem Brückenproblem beschäftigt hat, kann erst für das Jahr 1689 ein Ereignis im Zusammenhang mit einer Brücke mitteilen. Damals war sie vom Wasser mitgerissen worden.⁹² Die erste brauchbare Brücke dürfte allerdings viel früher geschlagen worden sein.

Mit Sicherheit hat es vor der Errichtung einer Brücke und auch danach noch lange eine Furt gegeben. Diese lag keinesfalls wie die spätere Brücke im Staubereich des Mühlwehres. Eine Furt bedurfte nicht nur einer seichten Stelle, sondern auch tragfähiger Zufahrten. Die seichte Stelle war unterhalb des Mühlwehres bis zur Mündung der Schwarza in die Saale zu finden. In diesem Flussabschnitt war aber mit einem durchnässten Uferbereich insbesondere in der Flur Tiergarten zu rechnen. Um die Durchfahrt durch diesen Bereich so kurz als möglich zu halten,

Zum unteren Schwarzatal gehören auch die Siedlungsflächen von Schwarza.

⁹² Friedrich LUNDGREEN, Geschichte des Marktfleckens Schwarza (Saale), Schwarza 1928, S. 159.

musste versucht werden, von der bereits erwähnten unteren Terrasse rechts der Schwarza geradewegs auf die untere Flussterrasse links des Flusses (sie wird hydrogeologisch der Saale zu gerechnet⁹³) zu gelangen. Ein Nachweis des Furtverlaufes ist auch hier durch Funde von historischen Hufeisen in der Gartenanlage im Tiergarten zu erwarten.

Im frühen und hohen Mittelalter zweigte der Weg nach Schwarza von der „Kupferstraße“ ab, die zwischen (Bad) Blankenburg und Saalfeld über den Sandberg zog, und erreichte das südliche Ende von Schwarza dort, wo heute die Straße Am Torhaus auf die Saalfelder Straße trifft. Ein weiterer mittelalterlicher Weg führte aus Saalfeld kommend südlich der Kämmeritze vorbei (Alte Landstraße⁹⁴), dann weiter als Weg in der Flur Auf der Kämmeritze⁹⁵ auf dem Hochrand oberhalb der heutigen Bundesstraße B85 entlang, nach der Zerschneidung durch die Bahntrasse weiter als Weg in der Flur Am Hohen Raine⁹⁶ nun oberhalb der Saalfelder Straße und gelangte so ebenfalls an den südlichen Ortsausgang. Von dieser Stelle muss ein Weg so auf die Schwarza zugestrebt sein, dass er auf dem linken Flussufer zügig den Rand der Unterterrasse gewann und danach den Mühlgraben unterhalb der Mühle, wo mit niedrigem Wasserstand zu rechnen ist, erreichte. Vom Mühlgraben wird ein kurzer Weg zur Einmündung der heutigen Neuen Schulstraße geführt haben, über die man zum Höhenweg nach Rudolstadt kam.

Ob Furt oder Brücke, Anfang des 16. Jh. dürfte die Querung der Schwarza so sicher gewesen sein, dass die Kaufleute und die Kupferkärner diesen Weg benutzten. Mit der Trasse im Saaletal links des Flusses durch Schwarza entfiel nicht nur der zeitraubende und Kräfte zehrende Weg über die Höhe zwischen Rudolstadt und (Bad) Blankenburg. Auch der ebenso aufwendige Weg rechts der Saale über die Katze war nun keine gängige Alternative mehr für den Fernverkehr. Beide Höhenwege dienten nur noch dem Quell- und Zielverkehr in den jeweiligen Einzugsgebieten und erlebten höchstens im Zusammenhang mit Feldzügen eine fragwürdige Nutzung.

⁹³ Geologische Karte Blankenburg (Schwarzatal). Nr. 3122. 1896/1919.

⁹⁴ Gerhard WERNER, Flurnamenbuch (wie Fn. 55), S. 9, Nr.10.

⁹⁵ In der Katasterkarte Gemarkung Schwarza (4187) lassen sich in Flur 7 noch zwei Wegstücke als Grundstücke nachweisen. Geoproxy (wie Fn. 14).

⁹⁶ In der gleichen Katasterkarte wie in Fn. 95 findet sich ein Wegabschnitt als Grundstück.

Für den Fernverkehr entfiel der Zwang zur Querung der Saale bei Rudolstadt. Über die Brücke, die die beiden Furten ersetzt hatte, gingen lediglich der lokale Verkehr in die rechtssaalischen Dörfer (insbesondere nach Cumbach) und jener regionale, der die abkürzenden Wege über die Heide der neuen Verkehrsführung durch das Saaletal vorzog. Die Verlagerung des Fernweges dürfte für (Bad) Blankenburg abträglich und für Rudolstadt förderlich gewesen sein.

7. Die Zuwegungen zu den oberen Burgen

Die Lage der fränkischen Grenzstation unmittelbar an dem alten Fernweg erleichterte zwar die unmittelbare Kontrolle des hier die Saalegrenze überschreitenden Verkehrs, ermöglichte es aber kaum, die beiden Furten und die zu ihnen führenden Wege einzusehen. In der Anfangszeit wird der dichte Auwald die Sicht genommen haben, bis mit fortschreitender Rodung nur noch das nasse, den Fluss begleitende Gehölz verblieb.⁹⁷ Deshalb wird bereits sehr früh mit einer Warte auf der heutigen Schlossterrasse oder, wegen des größeren Gesichtsfeldes, auf dem Heidecksburg-Plateau gerechnet werden können, ohne dass dazu Befestigungen errichtet und Zuwegungen gebaut werden mussten.

Einer solchen Nutzung des Heidecksburg-Plateaus sind vermutlich die Funde von der Südseite der Heidecksburg am Rand des letzten Stückes der Auffahrt zuzuschreiben. Es handelt sich um fränkische Keramik aus der Zeit um 900, die als Abfall vom Plateau an diesen Hang gelangt sein muss. Spazier sieht die Herkunftsstelle als befestigte Höhensiedlung an.⁹⁸

Urkundlich werden erstmals 1264 zwei Schlösser in Rudolstadt genannt, wobei mit Deubler und Kühnert davon auszugehen ist, dass eins von beiden, das *obere hus*, auf der jetzigen Schlossterrasse stand, wel-

⁹⁷ Als potentielle natürliche Vegetation des Saaletals in diesem Abschnitt ist ohne Eingriff des Menschen auf der Grundlage der gegenwärtigen abiotischen Standortfaktoren mit Sternmieren-Eschen-Hainbuchenwald eingeschlossen flussbegleitenden Erlen- und Weidenwald zu rechnen. Vgl. Michael BUSHART, Reiner SUCK, Potenzielle natürliche Vegetation Thüringens (TLUG-Schriftenreihe 78), Jena 2008, Karte und S. 32f.

⁹⁸ Ines SPAZIER, Untersuchungen in Rudolstadt (wie Fn. 5), S. 243.

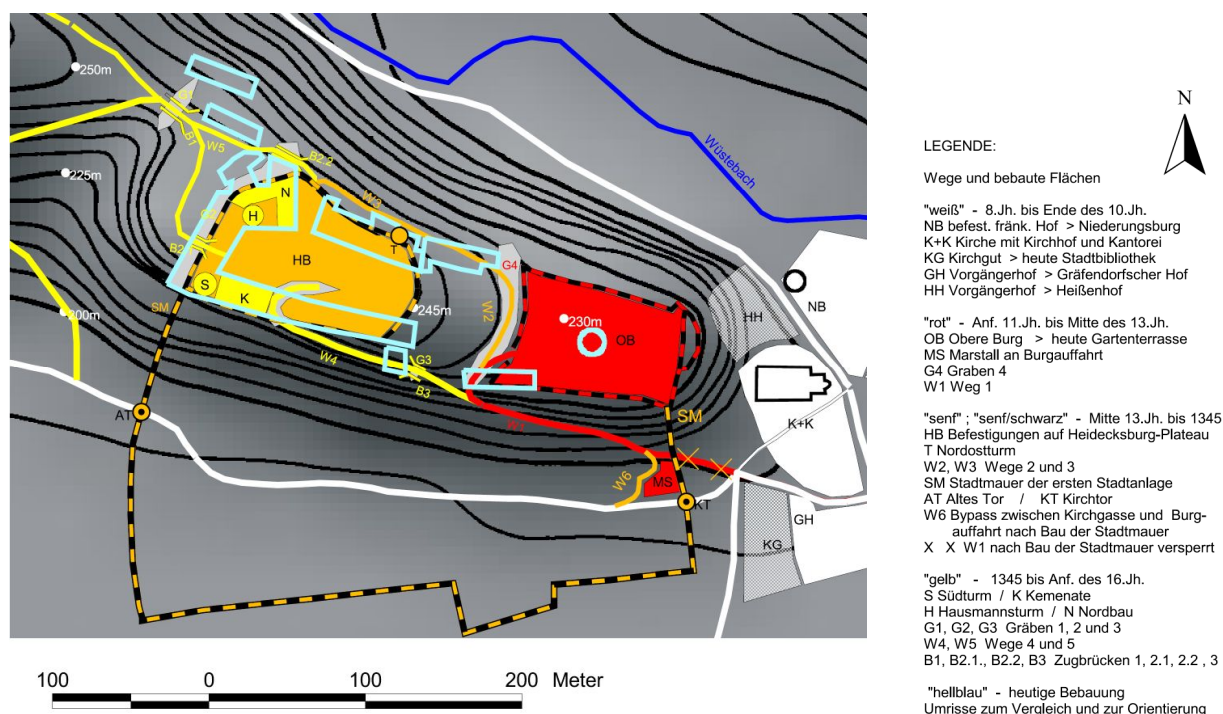


Abb. 7. Bauphasen der Wege zu dem und auf dem Burgberg Rudolstadt vom Anfang des 11. Jh. bis zum Anfang des 16. Jh. im Kontext der Bebauung (Karte georeferenziert erzeugt vom Verfasser mit ArcView GIS, Höhenrelief aus Top 50 Vers. 5 (2006). Copyright. GeoBasisDE/TLVermGeo).

ches 1334 erstmals urkundlich erscheint.⁹⁹ Nach ihrer Ansicht hätten die Orlamünder um 1200 das vormalige Reichsgut *Rudolfestat* mit einem dazu gehörigen castrum, das mit der Niederungsburg am Standort Ludwigsburg identisch sein soll, geschenkt bekommen und erst dann mit dem Bau der oberen Burg begonnen.¹⁰⁰ Gudrun und Peter Lange gehen dagegen mit hoher Wahrscheinlichkeit davon aus, dass bereits nach 1002 ein Gebiet im mittleren Saaletal zwischen Rudolstadt und Kahla aus ottonischem Reichsbesitz an das Grafenhaus Weimar gelangt ist und schreiben: „Von diesem Zeitpunkt an dürfte man an den Burgen Rudolstadt, Orlamünde und Kahla intensiv gebaut haben.“¹⁰¹ Orlamünde und Kahla waren Höhenburgen, deshalb dürfte es sich in diesem Kontext auch bei Rudolstadt um eine solche gehandelt haben. Geht man davon aus, begann der Bau der oberen Burg schon 200 Jahre früher. Sollte die Annahme von Gudrun und Peter Lange stimmen, dann müsste die von Deubler und Kühnert vermutete Schenkung durchaus nicht verworfen werden, könnte es sich doch um eine Bekräftigung der ottonischen Belehnung der vormaligen Weimarer

und nunmehr Orlamünder Grafen durch das jetzt herrschende Königshaus der Staufer handeln. Drei plausibel aus den historischen Zusammenhängen abgeleitete Hypothesen, die allerdings urkundlich nicht belegbar sind. Mit Sicherheit können wir von einer oberen Burg erst 1264 ausgehen.

Unabhängig davon, ob schon etwa ab 1000 oder erst nach 1200 mit der Errichtung einer Höhenburg der Weimarer/Orlamünder in Rudolstadt zu rechnen ist, der Bau, die Nutzung und die Erhaltung einer derartigen Burg bedurften einer Zufahrt. Die Forschung sieht ziemlich einhellig in dem heutigen Schlossaufgang VI diese Zuwegung, wobei sie in der ersten Ausbaustufe nur etwa bis auf Höhe des heutigen Aufzugs- und Treppenhauses des Schlosscafes gereicht haben dürfte.

Diese Zufahrt war ursprünglich Teil eines Straßenzuges, der mit der Straße Am Gatter begann, den Kirchenplan (heute Schulplatz) querte und sich in gerader Linie fortsetzte (vgl. Abb. 7). Bereits bei der Analyse der Stadtpläne, die die Lagesituation vereinfacht wiedergeben, fällt die Flucht auf, in der der Schlossaufgang VI und die Straße Am Gatter liegen. Zieht man die genaueren Katasterpläne zu Rate, dann ist die Fluchtlinie eindeutig zu belegen. Bei der Begehung des Quartiers kann man die Linie nicht erkennen. Gebäude verstellen sie, sowohl am Schulplatz, als auch am Schlossaufgang. Verursacht wurde diese Unterbrechung durch den Bau der Stadtmauer

⁹⁹ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, *Burgengeschichte* (wie Fn. 1), S. 18.

¹⁰⁰ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, *Burgengeschichte* (wie Fn. 1), S. 16.

¹⁰¹ Gudrun und Peter LANGE, *Die Kemenate in Orlamünde, Orlamünde o. J.*, S. 8.

und des Grabens Ende des 13., Anfang des 14. Jhs. Die Mauer zog von der SO-Ecke der Schlossterrasse, von wo heute noch Reste gut zu erkennen sind, südwärts. Auf diese Weise getrennt, musste die Auffahrt nun innerhalb des Mauerzuges von der Kirchgasse aus neu geführt werden.

Entsprechend den Platz- und Steigungsverhältnissen wurde die neue Auffahrt zunächst ein kurzes Stück gegenläufig und dann in einer spitzen Kehre geführt, bis sie wieder in den vorhandenen geradlinigen Verlauf einschwenken konnte. Im Laufe der Zeit wurden die vor und hinter der Mauer stehenden Gebäude errichtet. Obwohl der Graben dabei überbaut wurde, hielten sich diesbezügliche Straßenbezeichnungen (Der obere Graben, Am Graben) noch lange.¹⁰² In dem Abschnitt, in dem die ursprüngliche Schlosauffahrt unterbrochen wurde, hat sich zwischen Schlosaufgang VI Nr. 3, Kirchgasse 13 und Schulplatz 10 eine Stützmauer erhalten, die Teil der Stadtmauer war.

Die ursprüngliche geradlinig verlaufende Auffahrt geht nach dem oben Gesagten frühestens auf den Beginn des 11. Jhs., spätestens des 13. Jhs. zurück. Sie ist die einzige frühe Straße Rudolstadt, die mit beträchtlichem Aufwand gebaut wurde. Sie musste aus dem felsigen Steilhang des Burgberges in Form einer ansteigenden Berme herausgearbeitet werden. Die Aufschlüsse sind im Zechsteinhang an mehreren Stellen noch deutlich zu erkennen. Als Erschließungsstraße musste sie vor dem Bau steinerer Mauern und Gebäude auf der Schlossterrasse in die Bergflanke gehauen werden. Die in großer Menge gebrochenen Steine werden auf Grund der Abaurichtung nach unten gebracht worden sein, wo sie zum Bau von Kellern und Gebäudesockeln, sowie zum Verfüllen von Unebenheiten im bebauten Areal verwendet wurden.

Der Bau der oberen Burg, wie auch die vorausgegangene Anlage der Auffahrt, werden einer nicht geringen Zahl von Hand- und Gespannfrönern bedurft haben, die sicher nicht nur aus dem noch dünn besiedelten Rudolstadt stammten. In Kirchhasel und in Redwitz (wüst) dürfte mit entsprechenden unfreien Bauern zu rechnen sein, die der Grundherrschaft der Orlamünder verpflichtet waren.

In diesem Zusammenhang erscheint die bei der Behandlung der Zufahrt zur östlichen Furt in Klammern gesetzte Vermutung, dass die Straße Am Gatter bei der Einmündung in die Ludwigsstraße sich in

östlicher Richtung fortgesetzt haben könnte, in einem neuen Licht (vgl. Abschnitt 5.1). Denn in dieser Richtung gelangte man nicht nur zur östlichen Furt, sondern auch über den Mittelweg nach Kirchhasel und über den Unteren Weg nach Redwitz (wüst).¹⁰³ Darüber hinaus wies diese Richtung auch nach Orlamünde, dem Stammsitz der mit dem Bau der Höhenburg befassten Herrschaft.¹⁰⁴

An der Burgauffahrt lagen der Marstall und eine dazu gehörige Scheune. Deubler und Kühnert verorten den Marstall „am Fuße des Schlosaufgangs VI“.¹⁰⁵ Die Scheune stand nach Trinckler an der Stelle des Hauses Schlosaufgang VI Nr. 3.¹⁰⁶ Sie ist folglich erst nach Bau der Stadtmauer an dieser Stelle errichtet worden. Der Marstall könnte bereits in früherer Zeit, als die Burgauffahrt noch geradlinig verlief, entstanden sein.

Eine weitere Zufahrt zur oberen Burg war über den Hain möglich. Sie zweigte vom Herrenweg ab, der mit Wegen nach Remda, Stadtilm und Arnstadt verbunden war. Diese Möglichkeit wird spätestens ab 1340 für die Schwarzburger wichtig geworden sein. Zu diesem Zeitpunkt gelangten sie endgültig in den Besitz von Rudolstadt und seinen zwei Burgen. Darauf wird ausführlicher im Zusammenhang mit den Burgwegen eingegangen werden.

8. Burggräben, -brücken und -wege

Burggräben und -wege haben ein ambivalentes Verhältnis zu einander. Der Hauptzweck von Gräben ist es, den Zugang zur Burg zu verwehren. Sie sind

¹⁰³ Friedrich LUNDGREEN, „Rudelstadt“ (wie Fn 1), S. 11, hat bisher als einziger die Ansicht vertreten, dass die Straße Am Gatter nicht stumpf auf die heutige Ludwigsstraße stieß, sondern darüber hinaus ging und „nach dem Mittelweg führte“.

¹⁰⁴ Es würde hier zu weit führen, die Wege ausführlich zu erörtern, auf denen man zu dieser Zeit von Rudolstadt nach Orlamünde gelangen konnte. Es waren drei, aber jeder mit Beschwernissen verbunden: im Saaletal durch die Feuchtgebiete zwischen Kirchhasel, Etzelbach und Weißen sowie die Furten bei Weißen und Oberkrossen, über die Heide, vorbei an Hangeiche und Töpfersdorf (wüst) durch die Furten in Rudolstadt und Naschhausen und über Kirchhasel, Benndorf (wüst) sowie Ab- und Aufstieg im Hexengrund. Die Entscheidung wird in Abhängigkeit vom jahreszeitlichen Wegezustand und dem gewählten Mittel der Fortbewegung getroffen worden sein.

¹⁰⁵ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S. 109.

¹⁰⁶ Hugo TRINCKLER, Alt-Rudolstadt (wie Fn. 1), S. 160.

¹⁰² Gisela BÄHRING, Ellen JAHN, Maria-Luise KROHN, Rudolstädter Straßen (wie Fn. 10), S. 136.

Sperrwerke. Dort, wo zeitweilig und kontrolliert der Zugang gewährt werden soll, werden Zugbrücken über die Gräben geschlagen. An sie binden die Zugangswege und die inneren Burgwege an. Andererseits lassen sich auch in der Sohle von Gräben Wege führen. Diese Dualität der Gräben tritt auch auf dem Rudolstädter Burgberg auf. Will man den Verlauf der inneren Burgwege aufklären, muss man sich zunächst mit den Burggräben befassen.

Doch vorher erscheint es angebracht, etwas über das Verhältnis der beiden Rudolstädter Höhenburgen zu sagen. Deubler und Kühnert gehen davon aus, dass es zwei Burgen auf dem Zechsteinsporn gegeben hat, zuerst das *obere hus* auf der Schlossgartenterrasse und nach dessen Zerstörung 1345 die Burg auf dem Heidecksburgplateau, aus dem später das heutige Schloss hervorging.¹⁰⁷ Aus ihren Ausführungen gewinnt man den Eindruck, dass das *obere hus* fortifikatorisch unabhängig vom Heidecksburgplateau existiert haben soll. Das *obere hus* auf der Schlossgartenterrasse lag aber mehr als 15m unter dem Heidecksburgplateau. Von der heutigen Balustrade des Schlosshofes kann man die Gartenterrasse mit dem Schallhaus gut einsehen und sich vorstellen, wie einfach es gewesen wäre, mit mittelalterlichen Waffen von oben auf das *obere hus* einzuwirken. Eine solche Burg wäre nur schwer zu verteidigen gewesen. Das meinte sicher auch Fleischer als er schrieb: „... muss aus Gründen der Sicherheit die **Befestigung des gesamten Burgberges von Anfang** an angenommen werden“.¹⁰⁸ (Hervorhebungen H.S.)

Zu den Befestigungsmitteln zählen unbedingt die Gräben an jenen Stellen, an denen die natürlichen Bedingungen das Eindringen von Feinden nicht verhindern oder erschweren. Über das Grabensystem auf dem Zechsteinsporn gibt es keine das gesamte Areal umfassende Untersuchung. Zu einzelnen Gräben findet man verstreut meist kurze Hinweise oder Vermutungen. Im Folgenden wird versucht, auf der Grundlage verschiedener Informationen und Spuren ein Gesamtbild zu zeichnen, welches für den hier verfolgten Zweck eine hinreichende Wahrscheinlichkeit besitzen dürfte.

Über die Burggräben lassen sich aus zwei Quellen Informationen gewinnen. Die eine ist die Nennung von Gräben im Zusammenhang mit der Abrechnung von Bauarbeiten im Rahmen von Jahresrechnungen

aus der ersten Hälfte des 16. Jhs. Darin erscheinen sie nur in einem sehr geringen Umfang als abzurechnendes Objekt, da sie zu diesem Zeitpunkt schon längere Zeit bestehen. Am häufigsten werden sie als Lagebezeichnung für andere Objekte herangezogen. Die zweite Quelle sind Reste von Gräben und ähnliche Befunde, wie Stützmauern von Grabenverfüllungen.



Abb. 8

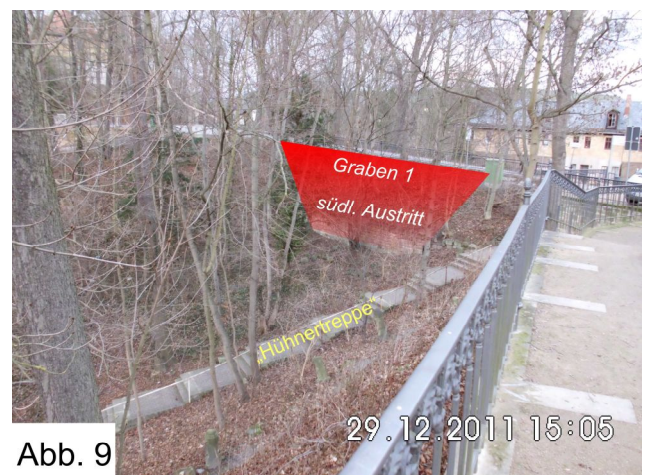


Abb. 9

8.1 Zur Verortung schriftlich belegter Burggräben

Im Folgenden wird versucht, durch Verschnitt beider Quellengattungen eine Übersicht über die Lage der Gräben und der zu ihnen gehörenden Brücken und Tore zu erhalten. Der Versuch orientiert sich hauptsächlich am fortifikatorischen Zweck der Gräben und geht, im Sinne von Fleischer, vom Bergsporn in Gänze als Träger der Burganlagen aus. Die späte schriftliche Überlieferung zwingt dazu, die Übersicht zunächst für den Überlieferungszeitraum zu entwickeln. Sie beschreibt folglich die Grabenstruktur beim Übergang der mittelalterlichen Burg zum frühneuzeitlichen Schloss. Auf die mögliche zeitliche Abfolge der Entstehung dieser Struktur kann erst in einem zweiten Schritt eingegangen werden.

¹⁰⁷ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), passim.

¹⁰⁸ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 106.

Nr.	Sachverhalt / Befund	Bezeichnung (Jahr)
G1	Halsgraben an d. engsten Geländeeinschnürung / südl. Stützmauer zum Abfangen d. Verfüllung	„äußerster Graben“ (1515/16)
B1	Brücke über G1 / ohne Befund	„äußerste Brücke“ (1515/16)
G2	Oberer Graben durch d. ges. westl. Burgplateau / südl. Abschnitt erhalten als „Tiefer Keller“ unter d. Westflügel; nördl. Abschnitt verfüllt u. mit Stützmauer abgefangen (zeitweilig unverfüllt als „Hundegraben“ bezeichnet)	„der Graben“ (1515/16, 1530/31)
B2.1	Südl. Brücke über G2 / ohne Befund (wahrscheinliche Lage: Schlossdurchfahrt)	„hintere Zugbrücke“ (1515/16) „hintere Brücke“ (1533/34; 1543/44) „Brücke im Schloss“ (1554/55)
T2.1	Tor, zu B2.1 gehörig und in d. Nähe d. Vorgängers des heutigen Schlossturms gelegen / ohne Befund	„hinteres Tor“ (1518/19; 1533/34; 1540) „Tor bei dem Turm“ (1518/19)
B2.2	Nördl. Brücke über G2, gelegen zw. d. Nordflügel u. d. Stützmauer sowie in d. Nähe des Kellers / ohne Befund	„Brücke, wo man in den Keller geht“ (1515/16) „Brücke vor dem Keller“ (1544/45) „hintere Zugbrücke hinter dem Schloss“ (1556/57) „später verschüttete, steinerne über den Hundegraben führende Brücke“ (1735)
T2.2	Tor, zu B2.2 gehörig, etwa an d. Stelle d. heutigen nördl. Schlosstores gelegen / ohne Befund	„Tor, wo man in den Keller geht“ (1515/16)
G3	Kurzer Graben vor dem Torhaus (Vogtei) / ohne Befund	[Graben ohne belegte Bez., seine Existenz wird bezeugt durch B3]
B3	Brücke über G3 / ohne Befund	„vordere Zugbrücke“ (1515/16) „Brücke bei der Vogtei“ (1527/28)
T3	Tor, zu B3 gehörig / Tor des Torhauses	„Tor in der alten Vogtei“ (1515/16)
G4	Unterer Graben durch das ges. östl. Burgplateau / südl. Austritt am Treppen-Aufzug-Trakt d. Schlosscafes; verfüllt vom Schlosscafe bis hinter d. Horentempel; Verfüllung abgefangen durch nördl. Stützmauer	„Zwinger bei der alten Burg“ (1529/30)

Tabelle 1

Gräben, Brücken und Tore auf dem Rudolstädter Burgberg – ein Versuch der Verortung schriftlich überlieferter Bezeichnungen (Quellen für die Spalte „Bezeichnung (Jahr)“: Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, *Burgengeschichte [wie Fn. 1]*, S.109-111, 165-170 *passim*; zu B2.2 [1735]: Bernhard ANEMÜLLER, *Geschichtsbilder aus der Vergangenheit Rudolstadt, Rudolstadt o. J. [nach 1882]*, S.9).

Das Ergebnis ist in Tabelle 1 zusammengestellt. Einige Erläuterungen sollen das Verständnis dieser Übersicht erleichtern. Auf der Süd-, Nord- und Ostseite sicherten steile Flanken den Bergsporn. Besondere Gefahr drohte dem Burggelände vom Westen, vom Hain her. Hier lag die einzige Stelle vor, an der etwa niveaugleich angegriffen werden konnte. Als erste Schutzmassnahme bot sich an, einen kurzen Halsgraben G1 an der schmalsten Stelle der Zufahrt anzulegen. Ein Sperrwerk, welches in kurzer Zeit mit geringem Aufwand hergestellt und mit einer Zugbrücke ausgestattet werden konnte. In dessen Schutz konnten dann die sich über eine lange Zeit hinziehenden weiteren Befestigungsarbeiten ausgeführt werden. Für die einmalige Existenz des Halsgrabens sprechen Spuren seiner späteren Verfüllung, die in der Stützmauer gesehen werden, die von der Hühnertreppe her heute noch gut eingesehen werden kann (Abb. 8 und 9). Aus der Menge der schriftlich überlieferten Bezeichnungen lassen sich mit hoher

Wahrscheinlichkeit G1 = „äußerster Graben“ und B1 = „äußerste Brücke“ setzen.

Das Schutzbedürfnis an der westlichen Seite des Bergsporns war damit aber keineswegs vollständig befriedigt. Davon zeugen die Ausmaße eines weiteren Grabens, der hier als oberer Graben G2 bezeichnet wird. Er reichte von der Stelle, an der später der Südgiebel des Westflügels der Heidecksburg errichtet wurde, bis zu der Stützmauer nördlich des späteren Nordflügels. Heute ist G2 nicht mehr sichtbar. Im südlichen Abschnitt ist er mit Teilen des Westflügels überbaut worden¹⁰⁹, wobei der „Tiefe Keller“ entstand. Ohne diesen zu betreten, kann man sich von der Breite und Tiefe des ehemaligen Grabens G2 einen Eindruck verschaffen, wenn man vom Schlossaufgang II her die Südwestecke des Schlosses betrachtet (Abb. 10). Für den Verlauf dieses Grabens

¹⁰⁹ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 106.

spricht auch, dass seine dem Innern der Burg zugehörige Flanke sich in der Stadtmauer fortsetzte, die den Berg hinab zog und auf das Alte Tor der Stadt traf, welches im Pflaster der Stiftsgasse markiert ist. Reste der Stadtmauer, die an der beschriebenen Stelle an den Südflügel anbindet, sind noch deutlich zu erkennen. Überdies befand sich der Vorgänger des heutigen Schlossturmes in der Ecke, die durch die innere Grabenkante und den Steilabfall zur Stadt gebildet wurde.¹¹⁰

Der nördliche Abschnitt von G2, zeitweilig Hundegraben genannt, ist heute zugeschüttet. Dieser verfüllte Teil des oberen Grabens wird unmittelbar an der nördlichen Hangkante durch eine Stützmauer abgefangen, auf der ein eisernes Geländer entlangläuft. Das Grabenprofil lässt sich in groben Umrissen auf die Stützmauer projizieren, die von der Fischtreppe aus erkennbar ist (Abb. 11).



Abb. 10



Abb. 11

Auf Grund seiner fortifikatorischen Bedeutung, seiner Länge, Breite und Tiefe war G2 schlechthin „der Graben“. Ein Beiwort, welches die Lage beschrieb, wird sich aus diesem Grund erübrigt haben.

¹¹⁰ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), Plan auf S. 109.

Er lag zwischen der westlichen Vorburg („die Schutte“) und dem oberen Burghof, der allerdings mit seiner nördlichen Bebauung nicht bis zum Hang reichte, so dass noch Platz für eine Umfahrung über den nördlichen Abschnitt von G2 hinweg verblieb. Deshalb wurde G2 mit zwei Zugbrücken ausgestattet. Bei der „hinteren Zugbrücke“ wird es sich um die Zufahrt zum Burghof handeln, wobei das Beiwort „hintere“ auf die der Stadt abgewandte Seite Bezug nehmen wird. Diese Brücke musste von den Flanken her verteidigt werden können. Das spricht für eine Platzierung zwischen dem im Norden gelegenen Hausmannsturm und dem im Süden gestandenen Vorgänger des heutigen Schlossturmes. In dieser Lage befindet sich die heutige Tordurchfahrt. Von Fleischer wissen wir, dass der erste Abschnitt der Überbauung des Grabens von Süden her bis zur Tordurchfahrt reichte.¹¹¹ Man hat also ganz offensichtlich zunächst bis zur vorhandenen Brücke gebaut und dann erst diese durch eine Durchfahrt im weiteren Bauablauf ersetzt. Mit hoher Wahrscheinlichkeit hat die Zufahrt zum Burghof von hinten, vom Hain her, von Anbeginn an an der gleichen Stelle gelegen wie die heutige Tordurchfahrt, nicht zuletzt spricht dafür die Bezeichnung „Brücke im Schloss“ von 1554/55. (Hervorhebung H.S.) Die zweite Überbrückung von G2 für die Umfahrung im Norden trägt mehrere Bezeichnungen, von denen „hintere Zugbrücke hinter dem Schloss“ die Lage am treffendsten beschreibt.



Abb. 12

Ein kurzer Graben G3 muss sich auf der Stadtseite des Torhauses, auch als Vogtei oder Kanzlei bezeichnet, befunden haben. Er wird in den schriftlichen Quellen nicht genannt, wohl aber die „vordere Zugbrücke“ und die damit identische „Brücke bei der

¹¹¹ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 109, 112.

Vogtei“. Von diesen Bezeichnungen kann man be-rechtigt auf das Vorhandensein eines Grabens schlie-ßen. Mit „vordere“ ist die von der Stadt erreichbare Brücke bezeichnet. Der Graben G3 unterbrach die heute Schlossaufgang VI genannte Zufahrt auf der Südseite des Bergsporns unmittelbar vor dem Torhaus (Abb. 12).



Abb. 13



Abb. 14

Ein weiterer Graben, hier mit G4 bezeichnet, durchquerte wie G2 den Bergsporn von Süd nach Nord. Er lag im niedrigeren östlichen Bereich des Sporns und trennte die heutige Schlossterrasse vom höheren westlichen Teil. Auf der Südseite dürfte er in dem Trakt des Schlosscafes ausgetreten sein, in dem sich der Aufzugsschacht und das Treppenhaus befinden (Abb. 13). Seine nördliche Austrittsstelle muss in der Nähe des Horentempels gelegen haben. Er ist heute gänzlich verfüllt. Die Verfüllung wird an der Nordseite durch eine Stützmauer abgefangen, an deren Fuß ein Gehweg vorbeiführt. Auch von der Lengefeldstraße her ist diese Mauer einsehbar (Abb. 14). Der untere Graben G4 trägt 1529/30 die Bezeichnung „Zwinger bei der alten Burg“, wobei mit der „alten Burg“ die zu dieser Zeit nur noch als Ruinen existierenden ehemaligen Befestigungen auf der Schlossgartenterrasse gemeint sind.

Auf den aus dem 18. Jh. stammenden Karten (Flurkarte von 1707, Stadtplan von 1748 in zwei Versionen sowie Rudolstadt und Umgebung von 1753) sind in den stark schematisierten und sehr grob gezeichneten Schlossgrundrissen keine Gräben mehr zu erkennen. Lediglich in einer Version des Stadtplanes von 1748 lässt sich eine Struktur als „Zwinger“ deuten.¹¹²

8.2 Zur zeitlichen Abfolge der Entstehung der Burggräben

Lassen sich die Spuren der Gräben einerseits und ihre schriftlich überlieferten Benennungen anderer-seits relativ widerspruchsfrei einander zuordnen, so ist die zeitliche Abfolge ihrer Entstehung weitaus schwieriger zu bestimmen.

Zweifelsohne hat es eine Abfolge der Entstehung der Gräben gegeben. Alles spricht für Befestigungsarbeiten, die sich über mehrere Jahrhunderte hinzo-gen. Dabei wird man zwar von Anfang an versucht haben, den gesamten Burgberg zu sichern, musste sich aber auf Grund der Flächengröße besonders zu Beginn der Befestigungen auf eine solche Teilfläche konzentrieren, die von der besiedelten Fläche aus mit vertretbarem Aufwand erschlossen werden konnte.

Die Gefährdung, die von der Westseite des Sporns ausgehen konnte, muss bei der Risikoabwä-gung vor Beginn der Befestigungen als gering beur-teilt worden sein, sonst hätte man sich anfänglich nicht auf die östliche tiefere Teilfläche konzentriert. Welche Gründe mag es dafür gegeben haben? – An-fang des 16. Jhs. befand sich an der westlichen Seite mit großer Wahrscheinlichkeit der Halsgraben G1, der in den schriftlichen Quellen als der „äußerste Graben“ erscheint. Wie bereits mitgeteilt, ist mit einer oberen Burg frühestens im 11. Jh. und spätestens im 13. Jh. zurechnen. Zu dieser Zeit erübrigte sich möglicherweise ein Halsgraben, weil es vermutlich gar keinen „Hals“ gab. Betrachtet man die heutige Zufahrt zur Heidecksburg an dieser Stelle, dann kann man den Eindruck gewinnen, dass diese über eine Aufschüttung verläuft (vgl. Abb. 8 und 9). Die Aufschüttung könnte erst unter den Schwarzburgern erfolgt sein, die die Burg 1340 endgültig in Besitz nahmen. Für sie bot sich an dieser Stelle ein günstiger Zugang aus der Richtung ihrer Stammgebiete an Gera und oberer Ilm an. Die Vorbesitzer, die Orlamünder, kamen aus der entgegengesetzten Rich-

¹¹² TLM Heidecksburg Rudolstadt, La 276, Stadtplan Ru-dolstadt 1748. Digitalisat.

tung und benötigten diese Zufahrt nicht. Ursprünglich könnte hier ein tiefer Geländeeinschnitt den Bergsporn vom Hain getrennt und damit auf natürliche Weise gesichert haben. Sollte sich diese Vermutung bestätigen lassen¹¹³, dann wäre mit der Schüttung eines halsförmigen Dammes, der durch den Halsgraben G1 unterbrochen wurde, erst seit der ersten Hälfte des 14. Jhs. zu rechnen.

Wenn in früher Zeit im Westen des Sporns die sensible Stelle durch natürliche Bedingungen geschützt war, ließe sich erklären, warum die Orlamünder die Befestigung im Osten errichteten und sie durch den von ihnen in den Berg getriebenen Graben G4 für ausreichend geschützt hielten. Begonnen wurde mit dem Hauptzugangsweg, der aus der Südflanke des Burgberges heraus gebrochen wurde. Zunächst bis zu der Stelle, von der der Graben G4 aus in nördlicher Richtung vorangetrieben wurde.

Der Graben G4 hatte mehrere Funktionen. In erster Linie schützte er die auf der heutigen Gartenterrasse entstehende erste Höhenburg Rudolstadt von westlicher Seite. Zweitens lieferte er das Steinmaterial für die Mauern und anderen Befestigungen auf der Burg. Drittens wurde in die an der Burg anliegende östliche Flanke des Grabens eine Auffahrt eingearbeitet, ähnlich der später angelegten tunnelartigen Auffahrt unter dem Südflügel der Heidecksburg. Lundgreen hat als erster diesen Verlauf der Auffahrt auf die erste Höhenburg beschrieben¹¹⁴, ohne aber die Durchgängigkeit des unteren Grabens bis zur Nordseite des Burgberges zu erkennen. Nur in dem Graben G4 die Burg auf der Gartenterrasse vollständig vom übrigen Burgberg trennte, konnte er seiner Schutzfunktion gerecht werden (vgl. Abb. 7).

Schließlich wird noch eine weitere Funktion dem Graben G4 zugeordnet worden sein. Von ihm aus wird, bevor der Schlossaufgang in der Weise verlängert wurde, wie wir ihn heute kennen, der obere, westliche Teil des Burgberges erschlossen worden sein. Im nördlichen Bereich des Grabens wird dazu seine westliche Flanke so ausgeformt worden sein, dass sie als Auffahrt fungieren konnte. Da die Reithalle noch nicht im Wege stand, sie ist erst viel später errichtet worden, konnte dieser Bereich dafür genutzt werden. Vermutlich wurde der Auffahrtsweg bogenförmig angesetzt, um den auf kurzer Strecke

beträchtlichen Höhenunterschied zu überwinden. Auf der Höhe des Westgiebels der Reithalle wurde der heute noch vorhandene Abschnitt der ehemaligen Auffahrt aus dem Graben erreicht. Der in unmittelbarer Nähe befindliche Turm, heute größtenteils eingebaut, wird den oberen Burghof als Eckbastion gesichert haben.

Während der Graben G2 nur eine Funktion besaß, Sperrwerk zu sein, musste G4 sowohl die Aufgabe des Sperrens, als auch die des Weges erfüllen. Er war Teil einer Vorburg. An seinem südlichen Austritt, also etwa am Aufzug-Treppenhaus-Trakt des Schlosscafes, ist deshalb mit einem Burgtor zu rechnen, auf der Gegenseite mit einer Mauer. Aus dieser Zweckbestimmung erklärt sich auch die Bezeichnung „Zwinger“ für diesen Graben.

Die Auffahrten durch den Zwinger G4, einmal auf die Gartenterrasse und zum anderen auf das Heidecksburgplateau, waren wichtige logistische Voraussetzungen für die Erschließung des gesamten Burgberges und seine Befestigung mit Zugang von der Stadtseite her. Von Beginn der Befestigungen an dürfte zwar der gesamte Bergsporn in den Blick der Planungen genommen worden sein, aber die eigentliche Befestigung dürfte sich anfangs auf das später „Alte Burg“ genannte östliche Areal beschränkt haben, während man sich an allen anderen Seiten des Burgberges zunächst auf die Schutzwirkung steiler Hänge verließ. Dieses Konzept war mit großen Risiken behaftet, insbesondere wenn man den bereits erwähnten Höhenunterschied zwischen dem westlichen, vermutlich nur natürlich geschützten und dem östlichen befestigten Areal betrachtet.

Das mag die Situation gewesen sein, als die Schwarzburger 1340 endgültig die Burg übernahmen. In dem Jahrzehnt davor, sie besaßen zu dieser Zeit die Burg als Pfand von den Orlamündern, haben sie bereits in die Befestigungen investiert. Offenbar reichten diese Maßnahmen nicht aus, um die Schwachstellen zu beseitigen, denn 1345 wurde zusammen mit der Stadt und der unteren Burg auch die obere Burg von einem Heer Erfurter Bürger erstürmt und niedergebrannt.

Beim Wiederaufbau der Burg auf dem Burgberg werden die Schwarzburger die Fehler im Befestigungskonzept korrigiert haben. Dazu werden folgende Maßnahmen gehört haben:

- ◇ Verlagerung der Kernburg von der gefährdeten Gartenterrasse auf das die gesamte Anlage beherrschende Heidecksburgplateau,
- ◇ Anlage des Halsgrabens G1, der die Arbeiten auf dem oberen Plateau sicherte, auf einem vermut-

¹¹³ Möglicherweise gibt es Schürfe oder Bohrungen, die im Zusammenhang mit technischen Erschließungsmaßnahmen vorgenommen wurden und die diese Vermutung verifizieren können.

¹¹⁴ Friedrich LUNDGREEN, „Rudelstadt“, (wie Fn. 1).

lich vorher aufgeschütteten Damm, der die Zufahrt vom Hain aus ermöglichte,

- ◇ Sicherung der neuen Kernburg nach Westen mit einem durchgehenden Graben G2,
- ◇ Anlage einer neuen Zufahrt von der Stadtseite her durch Verlängerung der vorhandenen Burgaufahrt und Sicherung durch den Graben G3 und das Torhaus sowie
- ◇ Aufgabe der Auffahrt durch den Zwinger G4.

Die vermutete Schüttung des Dammes und die Anlage des Halsgrabens G1 werden als erste Maßnahme unmittelbar nach 1345 erfolgt sein. Das Brechen des Grabens G2 wird sich angeschlossen haben. Es lieferte mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Großteil des Materials für den Bau der neuen Mauern und Gebäude. An Ort und Stelle gewonnener Stein ersparte den im Mittelalter besonders teuren Schwertransport.¹¹⁵ Noch 1508 wird bei der Anlage eines Kellers auf der Heidecksburg gefordert „alle nützlich steinwerck, ..., auß dem bau (zu) brengen vnd im schloß zcu guten raum (zu) legen“.¹¹⁶ Das neue Schloss am neuen Standort stand mit Sicherheit im Jahr 1378.¹¹⁷ Es ist folglich in der Zeit davor errichtet worden. Der Graben G2 wird wegen des Schutzbedürfnisses und der Deckung des Materialbedarfes längere Zeit vor dem Baubeginn fertig gestellt worden sein, möglicher Weise bereits in den 50er Jahren des 14. Jhs., denn 1361 wird das erste Mal nach der Zerstörung 1345 das „Haus“ wieder in einer Urkunde erwähnt.¹¹⁸

Der Graben G3 dürfte dagegen erst beträchtlich später entstanden sein. Er setzt die Weiterführung der Schlossauffahrt an der Südseite voraus. Aus einer Urkunde von 1418 könnte man den Schluss ziehen, dass dies zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt war. Denn die Aufzählung von Bestandteilen der Burg folgt ganz augenscheinlich dem ursprünglichen Weg von der Kernburg auf dem oberen Plateau in die Stadt, wenn sie in dieser Reihenfolge genannt werden: das Schloss – die „Vorbürg“ (dazu würde der Zwinger gehören) – „den Berg hinab bis zum Marstall“.^{119 120} Für die Weiterführung der Schloss-

auffahrt eingeschlossen das Torhaus mit Graben G3 und Brücke könnte deshalb die Zeitspanne zwischen 1418 und 1515 veranschlagt werden.

Die Burggräben sind mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in nachstehender zeitlicher Reihenfolge entstanden: G4 – G1 – G2 – G3. Für ihre Fertigstellung lassen sich keine Zeitpunkte, sondern lediglich Zeiträume und diese nur mit teilweise großer Spannweite angeben: G4 von Anfang des 11. Jhs. bis Mitte des 13. Jhs. (sicher vorhanden 1264), G1 von 1345 bis 1350 (sicher vorhanden 1515), G2 von 1350 bis 1360 (sicher vorhanden 1378) und G3 von 1418 bis 1515 (sicher vorhanden 1515).

8.3 Zur zeitlichen Nutzung der Burgwege

Während die Gräben G1, G2 und G3 reine Sperrwerke waren, besaß G4 sowohl Schutz- als auch Wegefunktion. Mit dieser Differenzierung und der im Vorangehenden vorgenommenen Abschätzung der Entstehungszeit der Gräben wird der Versuch unternommen, die Nutzung der inneren Burgwege im Kontext mit den Zuwegungen zur Burg zeitlich zu staffeln. Dazu macht es sich notwendig, Wegeabschnitte zu bilden, da Wegezüge Abschnitte unterschiedlichen Alters enthalten können:

W1 – vom Schulplatz (später von der Kirchgasse) aufwärts bis zum südlichen Austritt von G4 (unterer Abschnitt des heutigen Schlossaufganges VI),

W2 – durch G4 von seinem südlichen bis zu seinem nördlichen Austritt,

W3 – vom nördlichen Austritt von G4 aufwärts entlang am Nordrand des Bergsporns bis auf die Höhe des oberen Burgplateaus am nördlichsten Teil von G2,

W4 – vom südlichen Austritt von G4 weiter aufwärts entlang der Südflanke des Bergsporns über G3 und die Brücke am Torhaus bis zur tunnelartigen Tordurchfahrt durch den Südflügel (Fortsetzung des Schlossaufganges VI),

W5 – vom oberen Burgplateau am nördlichsten Teil von G2, über die Schutte und die halsartige Zufahrt bis vor den Jägerhof.

Für die inneren Burgwege und ihre Anbindung an das Verkehrsnetz wird nachstehende zeitliche Staffelung als wahrscheinlich angesehen.

¹¹⁵ Jean GIMPEL, Die Kathedralenbauer, Holm 1996, S. 58.

¹¹⁶ Horst FLEISCHER, Vom Burgenort zur Residenzstadt (wie Fn. 1), S. 119.

¹¹⁷ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn. 1), S. 102.

¹¹⁸ Ernst DEVRIENT, Herrschaft im Saaletal (wie Fn. 11), S. 36, Nr. 43.

¹¹⁹ Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, Burgengeschichte (wie Fn.1), S. 104.

¹²⁰ Der Marstall befand sich zu jener Zeit etwa an der Stelle des Schlossaufganges VI, an der dieser auf die Kirchgasse trifft.

Wegefolge W1_W2_W3

Vom Beginn der Befestigung des Burgberges durch die Orlamünder frühestens im 11. Jh., spätestens in der ersten Hälfte des 13. Jhs. bis zur Zerstörung der Burg auf der Gartenterrasse im Jahr 1345. Unter den Orlamündern wird W1 als Erschließungs- und Zugangsweg für die Anlage und Nutzung der Höhenbefestigung angelegt worden sein. In dieser Zeit wird der Burgberg nur über W1 an das talseitige Wegenetz angebunden gewesen sein. Der am Westrand des Sporns vermutete natürliche Einschnitt schützte die frühe Burg. Gleichzeitig verhinderte er eine Zuwegung vom Hain aus, was aber aus der Sicht der Orlamünder kein Nachteil gewesen sein dürfte.

Wegefolge W1_W2_W3_W5

Von der Mitte des 14. Jhs. bis frühestens ersten Hälfte des 15. Jhs., spätestens Anfang des 16. Jhs.

Die Schwarzburger werden den vorhandenen Wegezug W1_W2_W3 als Erschließungsweg für den Neubau der Kernburg auf dem oberen Plateau genutzt haben. Sie dürften den vermuteten natürlichen Einschnitt am westlichen Ende des Sporns mit einem halsförmigen Damm überbrückt haben. Der nun möglich gewordene Weg W5 wurde zunächst durch den Graben G1 und später durch den Graben G2 gesichert. Die Burg besaß jetzt einen Anschluss an das bergseitige Wegenetz, das folgende Anschlüsse ermöglichte: an den Herrenweg in Richtung Remda, Ehrenstein, Stadt Ilm, Käfernburg und Arnstadt – alles Städte oder Burgen, die den Schwarzburgern gehörten, weiter an den Heckenweg, der auf dieser Seite zu ihrer Stadt und zu ihrem Vorwerk führte und über den Remisenweg in Richtung Teichel, welches ebenfalls eine Stadt der Schwarzburger war.

Wegefolge W1_W4_W5_W3

Von frühestens ersten Hälfte des 15. Jhs., spätestens Anfang des 16. Jhs. bis heute.

Nachdem die Fortsetzung W4 der bisherigen Burgauffahrt W1 bis zur Mitte des Südflügels fertig gestellt und durch den Graben G3 und das Torhaus gesichert war, erübrigte sich die Zuwegung über W1_W2_W3. Der Weg W3 war nun nicht mehr Bestandteil einer den Burgberg durchziehenden Wegefolge, sondern nur noch ein Stichweg, der vom oberen Plateau die Gartenterrasse erreichbar machte. Über W5 kam in der Zeit, in der die Burg zum Schloss umgebaut wurde ein weiterer Anschluss hinzu: an die Schlossstraße, die vor allem im 16. und 17. Jh. die Steintransporte aus dem dort noch heute sichtbaren Steinbruch auf kurze Distanz ermöglichte.

9. Ausgewählte frühe innerörtliche Wege

Die Passage zwischen Burgberg und Debrahöhe sowie ein breiter Korridor potentieller Furtstellen durch den Grenzfluss Saale zogen die frühen Fernwege an. Das prädestinierte die Stelle für die Errichtung einer fränkischen Grenzstation. Diese musste sich selbst versorgen und legte einen Wirtschaftshof und eine Wassermühle an. Die Kirche mit ihrem Gut wird bald gefolgt sein. Es entstand ein Kristallisationskern für eine Siedlung auf Reichsland. Die Reichsabtei Hersfeld erhielt 775/786 in Rudolstadt durch Karl den Großen Land aus Reichsbesitz, welches von hier siedelnden Slawen bewirtschaftet wurde. Was lag näher, als die Ansiedlung entlang der zwei Wege vorzunehmen, die zu den beiden Furten führten. Die zunehmende Bebauung¹²¹ wird den zunächst relativ geradlinigen Wegeverlauf modifiziert und neue Verbindungen erzeugt haben. Das frühe Rudolstadt dürfte Merkmale eines Gassen- mit denen eines Haufendorfes vereint haben, nicht unähnlich der noch heute weitgehend erhaltenen ursprünglichen Siedlungsstruktur von Sundremda.¹²² Hinzu kamen noch mit den mehr oder weniger abseits liegenden Höfen, wie der Untermühle, dem Ascherhof und dem gräflichen Vorwerk, Elemente einer Streusiedlung. Als solche muss man auch die bereits vor der Stadtgründung an der Kirch- und Stiftsgasse vereinzelt zu vermutenden Häuser von Handwerkern und Händlern ansehen.

Die folgenden Jahrhunderte haben dieses Siedlungsbild des frühen Rudolstadt derart überformt,

¹²¹ Anfangs ist mit einer nur geringen Zahl kleiner Höfe zu rechnen, die der königlichen, später gräflichen Vogtei- bzw. Amtsverwaltung Erbzinsen und Fronen zu leisten hatten. Ihre Zahl betrug bis 1523 erst 9, stieg dann aber bis 1584 auf 21 und erreichte 1786 115. Vgl. Hugo TRINCKLER, *Alt-Rudolstadt* (wie Fn. 1), S. 219.

¹²² Remda wird in der gleichen Urkunde von 775/786 genannt wie Rudolstadt. In einer weiteren Schenkungsurkunde aus dem 9. Jh. an das Kloster Fulda werden drei *villulis Remnidis* erwähnt, bei denen es sich um Alt-, Kirch- und Sundremda gehandelt haben dürfte; vgl. Heinz DEUBLER, Herbert KÜHNERT, *Burgengeschichte* (wie Fn. 1), S. 22. Sundremda ist folglich mindestens so alt wie Rudolstadt, auf Grund seines Namens wahrscheinlich sogar älter. In beiden Orten wohnten neben Thüringern und Franken auch Slawen. Beide Orte waren Knoten im frühen Fernwegenetz, wobei das Zusammenführen und Wiederaufgliedern der Trassen Spuren im innerörtlichen Wegenetz hinterlassen hat. In Sundremda werden diese Spuren weitgehend erhalten geblieben sein. So ist es möglich, einen Vergleich zu ziehen.

dass es in der heutigen Stadtstruktur nur rudimentär nachweisbar ist. Reste einzelner alter innerörtlicher Straßen wurden bereits im Vorangehenden erwähnt. Im Folgenden wird auf zwei Straßen näher eingegangen, die für Rudolstadt eine besondere Bedeutung hatten, der Schulplatz vor und die Kirch- und Stiftsgasse nach der Stadtgründung.

Die Baulinie der Stadtbibliothek am **Schulplatz** (früher auch Graben, Kirchplan) weist auffällig in die Richtung der Ideallinie zur westlichen Furt. Das heutige Gebäude ist Anfang des 17. Jhs. erbaut worden und nahm die alte Baulinie des Kirchengutes auf, das vordem auf dieser Stelle stand. Es dürfte sich also um eine alte Ausrichtung dieser Straßenkante handeln. Bemerkenswert ist weiterhin die Dreiecksform des Schulplatzes, die an die Gestalt alter Marktplätze in anderen Orten Thüringens erinnert. Man denke nur an die Form der Aufweitung der Burgstraße in Orlamünde. Der Schulplatz gehört zu dem Areal, das um die frühe Niederungsburg herum besiedelt wurde und nach der Stadtgründung Anfang des 14. Jhs. vor der Stadt lag. Er besaß damals eine größere Fläche, da die der Stadtbibliothek gegenüber liegende Bebauung erst längere Zeit nach Errichtung der Stadtmauer entstand.

Eine neuere Untersuchung der Entwicklung vergleichbarer thüringischer Städte hat nun gezeigt, dass bei diesen „eine Burg den Kristallisationskern bildete, neben dem eine **Marktsiedlung** der Neugründung vorausging“¹²³ (Hervorhebung H.S.). Die Vor- und Altstadt Rudolstadts sind nach Kenntnis des Verfassers bisher nicht als Marktort betrachtet worden. Das Alter und die Form des heutigen Schulplatzes, seine Ausrichtung auf den frühen Fernweg, die typologische Übereinstimmung mit anderen thüringischen Orten sowie nicht zuletzt die zentralörtliche Funktion für den Burgbezirk Rudolstadt legen es nahe, auch hier von einem Markt vor der Stadtgründung auszugehen.

Geraume Zeit vor der Stadtgründung hatte sich die Richtung des Fernverkehrs in Rudolstadt gedreht. Nach Durchfahren der Passage strebte die Mehrzahl der Fuhrleute nicht mehr den Saalefurten zu, sondern bog westlich ein, um über Zeigerheim oder Nauendorf (wüst) und (Bad) Blankenburg Saalfeld zu erreichen. Die Relation blieb, die Trasse än-

derte sich. Vor allem die Kupferfuhren (vgl. Abschnitt 6) haben diesen ganzjährig befahrbaren Weg bevorzugt, der, obwohl auch er mit Auf- und Abstieg verbunden war, doch die zweimalige Saalequerung und den steilen Katzensteig vermied.

In Rudolstadt bot sich dafür ein altes flussparalleles Wegestück an, die heutige **Kirch- und Stiftsgasse**. Für ihr Alter sprechen mehrere Gründe. Sie lag an einer alten Relation, die das Innere Thüringens mit Franken und Böhmen verband, aber nicht die Saale überquerte, sondern links des Flusses nach Saalfeld zog. In der Nähe der Wüstung Nauendorf befand sich eine jungsteinzeitliche Höhensiedlung an einem vermuteten prähistorischen Fernweg.¹²⁴ Die Kirch- und Stiftsgasse war auch Teil eines mittelalterlichen Ortsverbindungsweges zwischen dem frühen Kern an der späteren Ludwigsburg, der den Namen **Rudolfestat** trug, und dem nahe gelegenen Ort **Volkstedt**. Beide Orte gehören zur gleichen Schicht alter Ortsnamen auf -stedt.

Die Kirch- und Stiftsgasse war hochwasserfrei und besaß infolge ihrer Lage am Rand des Zechsteinsockels festen Untergrund, der zu jeder Jahreszeit durch schweren Lastverkehr befahrbar war. Nach und nach werden sich Händler, Handwerker und Wirte an dieser viel befahrenen Straße unter dem Schutz der Burg angesiedelt haben. Die Kirch- und Stiftsgasse wurde ein innerörtlicher Abschnitt der Kupferstraße. Diese hat beginnend im 13. Jh. der sich zur Stadt mutierenden Siedlung Rudolstadt eine neue Richtung und eine typische Struktur gegeben.

Die West-Ost-Richtung wurde bestimmend, die Straße wurde zur Entwicklungsachse. Die Aufspaltung in die zwei zu den Furten führenden Wegen wurde mit der Zeit immer bedeutungsloser. Nur wenige Relikte haben davon, wie weiter oben gezeigt werden konnte, die Zeit überdauert. Die einzige Straße der jungen Stadt, die 1326 erstmals so genannt wird, hatte zunächst ein Siedlungsband zur Folge, das auf der Talseite und an den beiden Schmalseiten mit einer Mauer umgeben war, die jeweils an der Burgmauer anband.¹²⁵ Auf der Bergseite wurde die

¹²⁴ Wolfgang KAHL, Hansjürgen MÜLLEROTT, Rudolstadt wie Fn. 1), S. 32, 35.

¹²⁵ Die Anbindung der Stadtmauer sowohl an die östliche als auch an die westliche Burgmauer zeugt davon, dass zu diesem Zeitpunkt nicht nur die obere Burg auf der Gartenterrasse, sondern auch das Areal auf dem Heidecksburgplateau von einer Mauer umgeben war. Die Schwarzbürger hatten demnach bereits vor der Zerstörung 1345 den ganzen Burgberg mit Mauern gesichert, wenn auch nicht lückenlos.

¹²³ Hartmut WENZEL, „villa seu oppidum Neuwenmarckt“. Über Marktflecken und kleine Städte in Thüringen, in: Mark ESCHERICH, Christian MISCH, Rainer MÜLLER (Hg.), Entstehung und Wandel mittelalterlicher Städte in Thüringen (Erfurter Studien zur Kunst- und Baugeschichte 3), Berlin 2007, S. 21-58, hier S. 54.

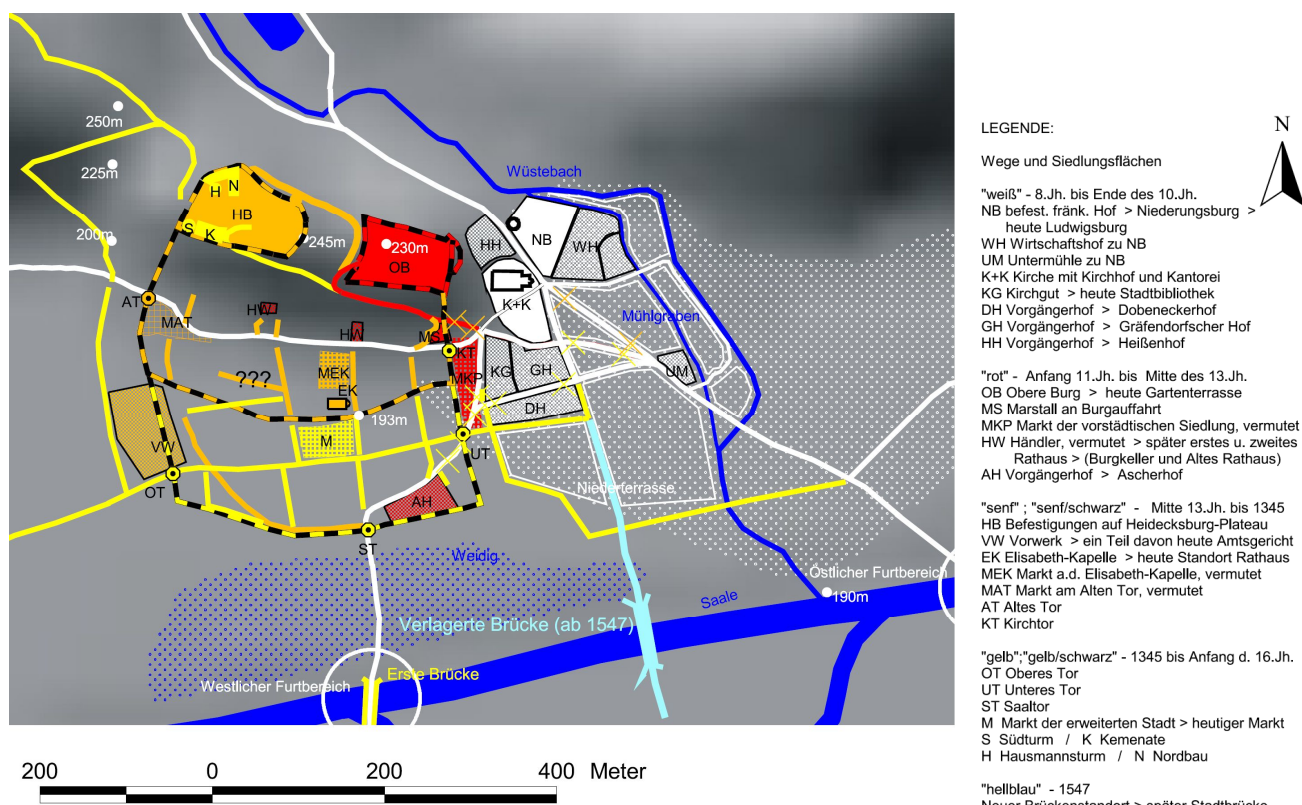


Abb. 15. Entwicklung des Netzes der Fern- und innerörtlichen Wege in Rudolstadt vom 8. Jh. bis Anfang des 16. Jh. (Karte georeferenziert erzeugt vom Verfasser mit ArcView GIS, Höhenrelief aus Top 50 Vers. 5 (2006). Copyright. GeoBasisDE/TLVermGeo).

Stadt durch die Burg auf der gesamten Länge geschützt (vgl. Abb. 7 und Abb. 15).

Zwei Tore, eines am Anfang der Straße (Kirchtor), das andere an ihrem Ende (frühe Benennung unbekannt, später Altes Tor), kontrollierten den Verkehr. Vermutlich wurde hier auch der Zoll eingezogen, über den eine Urkunde von 1397 erstmals berichtet. Darin wird Graf Günther von Schwarzburg durch König Wenzel gestattet, von jedem Wagen zwei Pfennig und von jedem schweren Wagen mit Kaufmannschaft einen Meißener Groschen zu erheben (von Karren jeweils die Hälfte) „damit er des Reiches Straße innerhalb seines Gebietes desto besser beschirmen kann“. ¹²⁶ Der Straßenzoll, aus der Urkunde geht hervor, dass er bereits seit längerer Zeit erhoben werden durfte, wird eine bedeutende Einnahme gewesen sein, die von „des Reiches Straße“ in die gräfliche Kasse floss. ¹²⁷

Die erste Stadtanlage bestand also aus einer Straße, von der einige wenige kurze Stichstraßen abgingen. Wo aber lag der Markt, der zu jeder Stadt ge-

hört? Es ist keine trichterförmige Aufweitung der Straße mit den erforderlichen Abmessungen zu erkennen. Bleiben drei Möglichkeiten. Eines der talwärts liegenden Quartiere blieb unbebaut und war dem Markt vorbehalten. Würde es sich um das Quartier zwischen Töpfer- und Ratsgasse gehandelt haben, dann hätte mit ca. 0,4ha der ersten soviel Marktfläche zur Verfügung gestanden wie später der erweiterten Stadt. Das wäre sicher nicht angemessen gewesen, deshalb könnte man auch mit jener Hälfte dieses Quartiers rechnen, die sich zwischen dem Alten Rathaus und der Elisabethkapelle (am Standort des jetzigen Rathauses) erstreckte (vgl. Abb. 15).

Eine zweite Möglichkeit wird am westlichen Ende der Stiftsgasse am Alten Tor gesehen. Die beim Stiftsgebäude beginnende Aufweitung könnte ursprünglich bis zur Stadtmauer gereicht haben. Der dreieckige Markt mit 0,2ha am Westende der einzigen Straße gelegen hätte dann dem Muster von Orlamünde entsprochen, wo der Markt gleicher Form ebenfalls am westlichen Tor liegt. Beide einachsigen Städtchen wurden ja vom gleichen Stadtherrn geplant. (Orlamünde besaß allerdings einen Markt mit einer Fläche von 0,5ha bei doppelt so langer Stadtachse.) Die Marktfläche in der Stiftsgasse hätte etwa der Dreiecksfläche in der Siedlung Alter

¹²⁶ Ernst DEVRIENT, Herrschaft im Saaletal (wie Fn. 11), S. 43, Nr.58.

¹²⁷ Die Bezeichnung „des Reiches Straße“ nimmt Bezug auf das königliche Straßenregal.

Markt in Saalfeld entsprochen. Die erste wie die zweite Möglichkeit besitzen etwa die gleiche Wahrscheinlichkeit.

Bei der dritten erwogenen Möglichkeit wurde der heutige Schulplatz in seiner ursprünglichen Größe von ca. 0,25ha vor dem Kirchtor auf dem Kirchplan weiter genutzt und zwar so lange, bis in der erweiterten Stadt genügend Fläche zur Verfügung stand. Dieser Möglichkeit wird aber die geringste Wahrscheinlichkeit beigemessen, da der Markt innerhalb der Mauern ein unverzichtbarer Bestandteil der geplanten Städte war. – Das Vorhandensein eines Marktes dürfte unbestritten sein. Klarheit über die Varianten kann letztlich nur über Funde und Befunde bei archäologischen Grabungen gewonnen werden.

10. Entwicklung des Wegenetzes bis Anfang des 16. Jahrhunderts

Die verkehrsgeografischen Spuren, die in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt und interpretiert wurden, lassen es zu, die einzelnen Wege für Rudolstadt zu einem Netz zu verbinden. Da in dem hier betrachteten Zeitraum Rudolstadt als Siedlung und Burgenstandort nachhaltige Veränderungen erfuhr, die eng mit Bedeutungsgewinn und -verlust von mittelalterlichen Fernwegen verbunden waren, erscheint es angebracht, das **Wegenetz** in Verbindung mit der Siedlungsstruktur in seiner Entwicklung darzustellen. Dabei werden den bis zum 10. Jh. vorhandenen ursprünglichen Wegen die jeweils bis zum nächsten Zeitpunkt entstandenen hinzugefügt. Diese ausschließlich additive Darstellungsweise besitzt den Vorteil, den Wachstumsprozess zu veranschaulichen, hat aber den Nachteil, dass einmal eingetragene Wege, wenn sie in einem späteren Zeitabschnitt entfallen, in der Karte nicht getilgt werden können. Deshalb werden sie mit einem „X“ in der Farbe des Zeitraumes der Tilgung gekennzeichnet (vgl. Abb. 15).

Die mit großer Wahrscheinlichkeit **„bis zum 10. Jh.“** entstandenen Wege sind „weiß“ abgebildet. Der Verlauf der Durchgangswege ist durch die Passage an der heutigen Ludwigsburg und die beiden Saalefurten bestimmt. Während in fränkischer Zeit infolge der Grenzlage Rudolstadts die die Saale querenden und in den Elster-Pleiße-Mulde-Raum führenden Wege bedeutsam waren, gehörte Rudolstadt unter den Ottonen bereits zum Binnenland des Reiches. In dieser Zeit wurde die Relation zwischen den Reichs-

zentren Bamberg und Merseburg wichtig. Dieser Fernweg führte über Saalfeld, das, wie Rudolstadt, seine Aufgabe an der Saalegrenze eingebüßt hatte, nun aber zur königlichen Pfalz ausgebaut wurde. Während Rudolstadt, da der Weg in nördlicher Richtung über die Heide nach Naschhausen verlief, nicht berührt und von den Impulsen, die von bedeutenden Fernwegen ausgehen können, abgekoppelt wurde.

Als nächster Zeitpunkt wird **„bis um die Mitte des 13. Jhs.“** gewählt (vgl. Abb. 15, Farbe „rot“). Im Wesentlichen bestimmten noch die Furten den Verlauf innerörtlicher Wege, obzwar sie ihre Bedeutung, die sie in den Anfangsjahren besaßen, bereits verloren hatten. Neben den alten Fernwegen bestand ein Netz regionaler Wege, das den Burgbezirk Rudolstadt erschloss. Die Orlamünder hatten neben der Niederungsburg die obere Burg auf der Gartenterasse errichtet. Der Cluster um die Niederungsburg und einzelne Höfe in etwas größerem Abstand davon (Untermühle und Ascherhof) machten die Siedlungsagglomeration Rudolstadt aus. Die Verbindungen Rudolstadts dürften in dieser Zeit insbesondere auf die Gebiete der Orlamünder, die zwischen unterer Ilm und mittlerer Saale lagen, ausgerichtet gewesen sein.

Eine Zäsur in der Entwicklung Rudolstadts war die Zerstörung 1345.

Obwohl bis **„bis 1345“** nur ein Jahrhundert vergangen war, zeigt sich schon zu diesem Zeitpunkt ein neues Raumbild (vgl. Abb. 15, Farbe „senf“). Die Kupferstraße hat mit der von ihr präferierten Trasse die Furten zu lokalen und regionalen Übergängen degradiert. Außerdem hat sie das Entstehen der ersten Stadtanlage noch unter den Orlamündern induziert und dieser gleichzeitig eine Achse gegeben. Nach den bisherigen Vorstellungen verlief die südliche Mauer der ersten Stadtbefestigung auf einer Linie entlang der Mangelgasse, die, nach Osten fortgesetzt, bis zur Kleinen Badergasse reicht. Neuere archäologische Grabungen in dem Quartier Ratsgasse 2/Markt 8, die ein 1,5m breites Mauerfundament zu Tage gebracht haben, welches auf das frühe 13. Jh. datiert wird, haben zu dem Schluss geführt, dass die Stadtmauer **„an dieser Stelle einen Knick“** machte.¹²⁸

Dieser Befund regt zu folgender Interpretation an. Ein solcher Vorsprung, der die Stadtmauer etwa auf die marktseitige Baulinie des heutigen Rathauses verlegte, könnte durch ein Gebäude verursacht wor-

¹²⁸ Ines SPAZIER, Archäologieausstellung 2011 im Stadtmuseum Saalfeld im Franziskanerkloster, in: Saalfelder Weihnachtsbüchlein 108(2011), S. 94-118, hier S. 108f.

den sein, dass bei geradliniger Führung der Mauer außerhalb der Stadt gelegen hätte. Nun ist 1404 erstmals die Elisabeth-Kapelle, die an der Stelle des heutigen Rathauses stand, schriftlich bezeugt. Diese Kirche wird man unbedingt in den Schutz der Mauer einbezogen haben, so sie denn vorher bereits existierte. Die Landgräfin Elisabeth von Thüringen, verstorben 1231, wurde bereits 1235 heilig gesprochen. Schon 1236 begann der Bau der Elisabeth-Kirche in Marburg, ihrem Sterbeort. Bald nach der Heiligsprechung ist auch die Sandsteinfigur in der Elisabeth-Kapelle des Naumburger Doms entstanden. 1249/50 wird der Elisabeth-Schrein in Marburg vollendet.¹²⁹ In dieser Hochphase des Elisabeth-Kultes dürfte auch die Elisabeth-Kapelle in Rudolstadt errichtet worden sein. (Auch eine ursprüngliche Umfriedung der Kapelle ist denkbar.) Das 2010 aufgedeckte Mauerstück könnte zu einem Vorsprung in der Stadtmauer gehört haben, die die Elisabeth-Kapelle in das Stadtareal einbezog. Nach der Zerstörung 1345 trug man sie ab und überbaute das Fundament. Ein solcher Mauervorsprung verbunden mit einem „Knick“ wäre zwar außergewöhnlich, aber nicht unwahrscheinlich gewesen. (Diese Interpretation ist in Abb. 7 dargestellt.)

Es bietet sich aber auch eine weitere Interpretation der Befundsituation an. Das aufgefundene Mauerfundament liegt nicht nur südlich von dem bisher in West-Ost-Richtung angenommenen linearen Mauerlauf, sondern weicht unter einem Winkel von dieser Richtung ab, der etwa ONO-WSW entspricht. Die Mauer braucht deshalb nicht nach Süden abgknickt zu sein, sondern könnte geradewegs in der letztgenannten Richtung von ihrem Eckpunkt an der heutigen Kleinen Badergasse nach Westen verlaufen sein. Diese Richtung müsste sie aber etwa vor dem heutigen Gebäude Markt 2 wieder verlassen haben, um nach OSO-WNW einschwenkend den Eckpunkt an der Vorwerksgasse zu erreichen. Für diesen Schwenk gibt es zwar keinen archäologischen, wohl aber einen baustrukturellen Befund. Der Katasterplan zeigt auf der von der Straße nicht einsehbaren Rückseite des Grundstückes Mangelgasse 1+1a einen ungewöhnlichen, nicht rechtwinkligen Grenzverlauf, dessen längste Linie der Richtung OSO-WNW folgt und verlängert zum Eckpunkt in der Vorwerksgasse führt. Dies wird als ein starkes Indiz für die hohe Wahrscheinlichkeit des in Abb. 15 dargestellten Verlaufs der südlichen Stadtmauer der ersten Stadtan-

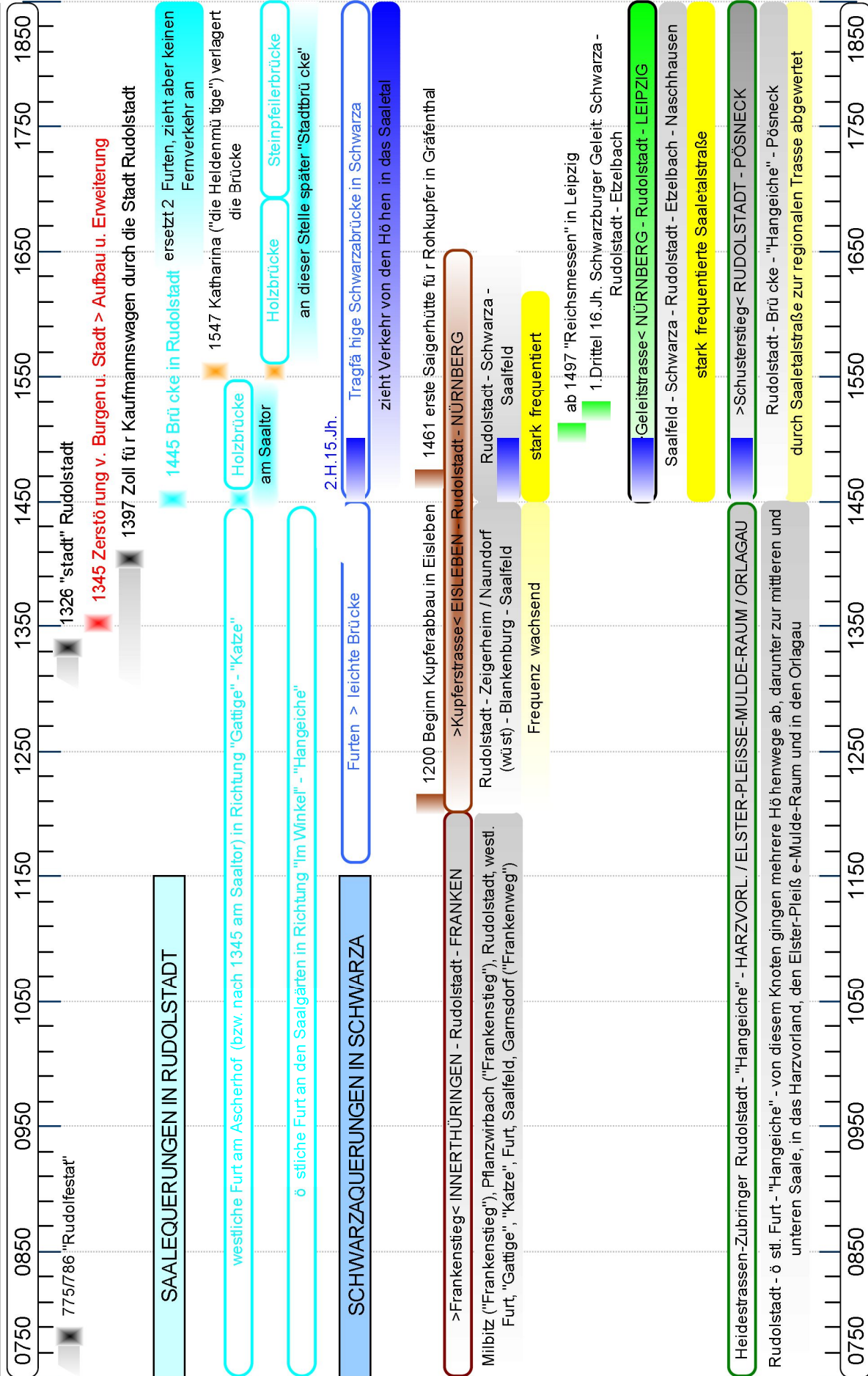
ge angesehen, die ebenfalls die Elisabeth-Kapelle in den Bering mit einbezieht. Erhärtet wird dieser Verlauf noch durch eine Feststellung, die nach der Kartierung auffiel. Der Vermesser der Stadterweiterung hat offenbar einen konstanten Abstand von der ersten südlichen Mauer zur zweiten gewählt. Da deren Verlauf bekannt und unstrittig ist, kann, mit aller gebotenen Vorsicht, von einer indirekten Bestätigung des in Abb. 15 eingezeichneten Verlaufs der ersten Südmauer ausgegangen werden. Solange kein sicherer archäologischer Nachweis der Mauerführung vorliegt, dürfte dieser Verlauf die größte Wahrscheinlichkeit besitzen.

Ein dritter Zeitabschnitt wird **„bis Anfang des 16. Jhs.“** geführt (vgl. Abb. 15, Farbe „gelb“). Die Schwarzburger, schon vor der Zerstörung neue Burg- und Stadtherren geworden, haben, nach dem alles in Schutt und Asche lag, die obere Kernburg verlagert und auf dem höchsten Plateau errichtet. Die Stadt wurde nach Süden erweitert, die mit der ersten Stadtanlage eingenommene Ost-West-Orientierung beibehalten. Neben die enge Kirch- und Stiftsgasse trat die breite Marktstraße als zweite Durchgangsstraße, ebenfalls mit zwei Toren ausgestattet. Die uralten Verbindungen zwischen Saalebogen und oberer Ilm bis zur Gera wurden, nunmehr als Zugangswege zum Herrschaftsgebiet der Schwarzburger, wieder belebt. Auch die Wege in das von den Schwarzburgern dominierte Gebiet von Schwarzza und Rinne wurden stärker befahren. Für Stadt und Burg bedeutete das eine intensivere Anbindung an die nach Westen führenden Trassen. Die Schwarzburger werden aber auch in der Periode, in der sie den Kampf um das mittlere Saaletal geführt haben,¹³⁰ am Ausbau der Wege Saale abwärts interessiert gewesen sein. Am Ende dieses Zeitraums oder kurz danach ist mit der durchgängigen Handelsstraße im Saaletal zu rechnen. Durch Rudolstadts Marktstraße führte zu Beginn der Neuzeit eine der wichtigen Verkehrsadern zwischen Süd- und Mitteldeutschland. Die Furten, einst ursächlich für die Gründung, wurden zwar in diesem Zeitraum durch einen ersten Brückenzug über Saale und Cumbacher Lache ersetzt, aber dieser hatte hauptsächlich lokale und regionale Bedeutung.

¹²⁹ Hannelore SACHS, Ernst BADSTÜBNER, Helga NEUMANN, Christliche Ikonographie in Stichworten, Leipzig 1980, S. 113f.

¹³⁰ Ernst DEVRIENT, Herrschaft im Saaletal (wie Fn. 11).

Abb. 16 Zeitliche Zusammenhänge zwischen einzelnen Ereignissen und ausgewählten Fernstraßen



Ein Zeitfenster

Der vorliegende Beitrag umspannt den Zeitraum vom 8. bis zum 16. Jh. Während in den Karten, in denen bekanntermaßen eine zweidimensionale Abbildung geographischer Objekte erfolgt, versucht wurde, die zeitliche Dimension dadurch zu berücksichtigen, dass die Wegeführungen in einzelnen Zeiträumen durch unterschiedliche Farben veranschaulicht wurden, bestimmt in dem folgenden Bild die Zeitachse die Darstellung und die Wege verlieren ihre geographischen Dimensionen (vgl. Abb. 16). Solche „Zeitfenster“ machen aber diesen Verlust wett durch einen Gewinn an Einsichten in historisch-zeitliche Zusammenhänge. In der Abbildung werden ausgewählte Ereignisse der Stadtgeschichte in Form von Zeitpunkten ausgewählten Objekten (Wegen, Furten, Brücken) in Form von Zeitbändern (engl. timelines), die ihrer Existenzzeit oder Nutzungsdauer entsprechen, gegenübergestellt.¹³¹

Fast 700 Jahre verstrichen zwischen der Ersterwähnung der Siedlung Rudolstadt und der erstmaligen Nennung einer Rudolstädter Saalebrücke. Parallel zum Bestehen der Siedlung währte die brückenlose Zeit länger als jene, in der man den Fluss auf einer Brücke überqueren kann. Allerdings ging über die Saalebrücke von Anfang an nur sporadisch Fernverkehr, denn wenige Jahrzehnte nach ihrer erstmaligen Erwähnung dürfte auch über die Schwarza eine tragfähige Brücke geschlagen worden sein, die den Fernverkehr, der ursprünglich auf beiden Seiten der Saale über die Höhen lief, in das Tal links des Flusses gezogen hat.¹³² Darunter die bedeutenden Relationen Nürnberg – Leipzig („Nürnberger Geleitstraße“ oder „Judenstraße“) und Eisleben – Nürnberg („Kupferstraße“). Die Heide wurde durch Fernrelationen nach dem Trassenwechsel in das Saaletal nur noch selten durchfahren. Es begann der Zeitraum der Umfahrung der Heide, der bis heute anhält. Mit der tragfähigen Brücke in Schwarza wurde eine Entwicklung vollendet, die mit den Kupfertransporten nach 1200 einsetzte: der Schwerlastverkehr auf dem Abschnitt

zwischen Rudolstadt und Saalfeld suchte sich linkssaalisch seine Wege, zunächst über die Höhe, schließlich durch das Saaletal.

Für Rudolstadt ergaben sich daraus seit Beginn des 13. Jhs. förderliche Bedingungen für eine Stadtgründung unmittelbar an der Trasse der Kupferstraße. Spätestens zu Anfang des 14. Jhs. wird mit der Gründung der erstmals 1326 urkundlich genannten *stadt* zu rechnen sein. Die Frequenz des Fernverkehrs durch die einzige Straße der Stadt (heute Kirch- und Stiftsgasse) wird in dieser Zeit gestiegen sein. Sonst hätte man die Stadt nach ihrer Zerstörung 1345 durch die Erfurter nicht erweitert und die neue Durchgangsstraße (heute Marktstraße) nicht von Anfang an wesentlich breiter angelegt. So war die Stadt gerüstet, als nach dem Bau einer schwerlastfähigen Brücke in Schwarza die schweren Kaufmannszüge zu den Leipziger Messen zogen.¹³³ Ungeachtet dessen wird man Rudolstadt zwar zu den vom Fernhandel begünstigten, nicht aber zu den Fernhandelsorten zählen können. Dem Wesen nach war Rudolstadt beim Eintritt in die Neuzeit eine Ackerbürgerstadt, die sich fortan mehr und mehr zu einer Residenzstadt entwickelte.

Abschließend soll zum Ausgangspunkt dieser Arbeit zurückgekehrt werden: Ziel war es, nach Spuren zu suchen, die üblicherweise nicht im Mittelpunkt der historischen Analyse stehen und ihrem Charakter nach strukturelle Befunde von Siedlung und Verkehr sind.

Im vorliegenden Beitrag wurde versucht, bislang unbeachtete Relikte früher Wege zu finden, ihre Beziehungen zu mittelalterlichen Zwangspunkten des Verkehrs herzustellen, die Furten, als typische Flußquerungsstellen des frühen und hohen Mittelalters zu lokalisieren und die so gefundenen Knoten und Trassen des Fern- und innerörtlichen Verkehrs zu einem Netz zu verknüpfen. Ein besonderes Anliegen war es, die sachliche Zuordnung bestimmter Trassen zu überregionalen Relationen in bestimmten Zeiträumen sowie die Bau- und Nutzungsphasen insbesondere der Wege zu dem und auf dem Burgberg wahrscheinlich zu machen. Wo es möglich erschien, wurde der wahrscheinliche Zeitraum durch Angabe des frühesten und des spätesten Zeitpunktes eingegrenzt und durch den des schriftlichen Nachweises als sicher ausgewiesen.

¹³¹ In den Ingenieurdisziplinen sind ähnliche Darstellungen z. B. zur Projektsteuerung in Gebrauch. Selbstverständlich lässt sich auch in historischen Zusammenhängen alles, was einen Beginn- und einen Endzeitpunkt besitzt, als Zeitband abbilden (wie z. B. Lebenszeiten; Herrschaftsperioden; Zeiträume, in denen eine Urkunde ausgestellt worden sein kann oder in denen ein Ereignis stattgefunden haben kann).

¹³² Da sich für dieses Ereignis kein Zeitpunkt mit Sicherheit angeben lässt, ist in Abb. 16 dafür der Zeitraum „2. H. 15. Jh.“ als Zeitband eingezeichnet.

¹³³ Ironie der Geschichte: nicht die eigene Brücke, sondern die von Schwarza gab für Rudolstadt Entwicklungsimpulse.

Einige theoretische Ansätze und methodischen Konzepte aus den Gebieten Logistik und Planung wurden zur Spurensuche und Rekonstruktion verkehrsgeographischer Objekte eingesetzt. Darunter das logistische Planungsprinzip „Vom Ideal- zum Realweg“ unter Berücksichtigung von Zwangspunkten, Hindernissen und Vorzugstrassen des Verkehrs sowie die Suchmethode der „Schwarz-Weiß-Kartierung“ mit auszuschließenden und zu bevorzugenden Arealen. Generell wird im Beitrag davon ausgegangen, dass das Entstehen von Verkehrsstrassen im Mittelalter keineswegs ein Zufallsprozess war, sondern auch dann, wenn kein führender Planungswille dahinter stand, zweckmäßiges und rationales Handeln zu Grunde lag. Als ein wichtiger Schlüssel zum Aufspüren nicht gebauter, sondern gebahnter Wege wird das Verständnis der mittelalterlichen Fahrtechnik und Trassenverhältnisse angesehen, auf die nur ansatzweise eingegangen werden konnte. Außerdem wurde versucht, das Fehlen von Altwegeresten im innerörtlichen Bereich, wie sie die Hohlwege außerorts darstellen, durch das Auffinden historischer Baulinien zu kompensieren. Schließlich wurden die unterschiedlichen methodischen Vorgehensweisen mit verfügbaren Sachinformationen aus verschiedenen Gebieten kombiniert.

Bei einem zeitlich, räumlich, wie sachlich so komplexen Thema ist die Gefahr nicht gering, einzelne Fakten zu übersehen oder nicht richtig einzuordnen. Für diesbezügliche Hinweise ist der Verfasser besonders dankbar. Die wünschenswerteste Reaktion auf diesen Beitrag wäre natürlich, wenn er als Anregung zur und bei der Auseinandersetzung mit der Geschichte Rudolstadt verstanden würde.

Abbildungsnachweis und Anmerkungen zu den Karten

1. Der Abdruck der Ausschnitte aus den Reprints der UrMTB (Ur-Meßtischblätter) in den Abbildungen 3, 4 und 6 erfolgt mit Genehmigung (Nr. 101 711/2012) des TLVermGeo vom 18.04.2012.
2. Die Fotos in den Abbildungen 8 bis 14 sind Aufnahmen des Verfassers, ihre digitale Bearbeitung erfolgte ebenfalls durch den Verfasser.
3. Bei allen anderen Abbildungen erfolgt der Nachweis beim Bild.
4. Die in den Abbildungen 3, 4, und 6 am unteren Rand eingeblendeten Originalmaßstabsleisten enthalten nichtmetrische preußische Maße. (Die

Karten sind zwar nach Einführung des metrischen Systems im Deutschen Reich am 1. Januar 1872 herausgegeben, aber vor der Einführung in den 50er Jahren des gleichen Jahrhunderts aufgenommen worden.) Sie lassen sich wie folgt in metrische Maße umrechnen:

1 Ruthe = 5 Schritt = 12 Fuß = 3,76624 m

1 Schritt = 0,753248 m

1 Fuß = 0,313853 m

1 Meile = 2000 Ruthen = 7532,48 m.

Diese Maße sind nicht identisch mit denen in der Oberherrschaft des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt verwendeten, lassen sich aber über das Maßverhältnis 9 (preußische) Fuß = 10 rudolstädtische Fuß umrechnen.

Der Verfasser dankt allen, die ihn bei der Recherche unterstützt haben, insbesondere der Historischen Bibliothek, dem Stadtarchiv und der Stadtbibliothek der Stadt Rudolstadt, dem Thüringischen Staatsarchiv Rudolstadt, dem Thüringischen Museum Heidecksburg Rudolstadt, dem Thüringischen Landesamt für Vermessung und Geoinformation, der Thüringischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie sowie dem Flurnamenarchiv der Friedrich-Schiller-Universität Jena.

Anschrift

Prof. Dr.-Ing. habil. Hans Schmigalla
Schlossstrasse 27b
D-07407 Rudolstadt
regioproject@t-online.de

www.beier-beran.de
Archäologische Fachliteratur

Reihe "Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mitteleuropas"

- Bd. 1:** Die megalithischen, submegalithischen und pseudomegalithischen Bauten sowie die Menhire zwischen Ostsee und Thüringer Wald. Von H.-J. Beier. 1991– vergriffen -
- Bd. 2:** Untersuchungen zur Stellung der Salzmünder Kultur im Jungneolithikum des Saalegebietes. Von J. Beran 1993, 144 S., zahlr. Abbildungen, 10 Karten, 111 Tafeln, Preis: 22,50 EUR, ISBN 3-930036-01-0
- Bd. 3:** Macht der Vergangenheit - Wer macht Vergangenheit. Archäologie und Politik. Hrsg. von S. Wolfram et al. 1993- vergriffen-
- Bd. 4:** Das Neolithikum im Mittelbe-Saale-Gebiet und in der Altmark. Eine Übersicht und ein Abriss zum Stand der Forschung. Hrsg. von H.-J. Beier und R. Einicke. Nachauflage lieferbar, 33,00 EUR
- Bd. 5:** The Swidrian Reindeer-Hunters of Eastern Europe. Von L.L. Zaliznyak. 1995, Preis: 22,00 EUR, ISBN 3-930036-06-1
- Bd. 6:** Der "Rössener Horizont" in Mitteleuropa. Hrsg. von H.-J. Beier. 1994 - vergriffen
- Bd. 7:** Selecta Preahistorica. Festschrift für Joachim Preuß. Hrsg. von H.-J. Beier und J. Beran. 1995, 11 Beiträge zum Stand der Forschung. 147 S., 27 Tafeln, zahlr. Karten, Abb. und Tabellen, Preis: 18,50 EUR, ISBN 3-930036-09-6
- Bd. 8:** Studien zur reiternomadischen Kultur des 4. bis 5. Jahrhunderts. Von Bodo Anke. Bd. 8/1: Text. Bd. 8/2: Katalog und Tafeln. 1998, 527 Seiten, 15 Karten, 128 Tafeln, Preis: 34,05 EUR, ISBN 3-930036-11-8
- Bd. 9:** Terra & Praehistoria. Festschrift für K.-D. Jäger. Hrsg. v. S. Ostritz u. R. Einicke. 1996, Preis: 24,50 EUR, ISBN 3-930036-12-6
- Bd.10:** Studien zum Siedlungswesen im Jungneolithikum. Beiträge der Sitzung der AG Neolithikum, gehalten in Kempten/Allgäu 1995. Hrsg. v. H.-J. Beier. 1996, 154 S., zahlr. Karten u. Abbildungen, Preis: 23,25 EUR, ISBN 3-930036-15-0
- Bd.11:** Die Bronze- und die vorrömische Eisenzeit im Mittelbe-Saale-Gebiet. Eine Übersicht und ein Abriss zum Stand der Forschung. Hrsg. von A. Neubert, T. Schuncke und H.-J. Beier. – in Vorbereitung
- Bd.12:** Hornsteinnutzung und -handel im Neolithikum Südostbayerns. Von Angelika Grillo. 1997, Preis: 19,50 EUR, ISBN 3-930036-17-7
- Bd.13:** Eine Holzstraße aus der Zeit um 1265 und weitere mittelalterliche Befunde vom Grundstück Schuhagen 1 in Greifswald. Von Cathrin Schäfer. 1997, 144 S., 23 Tabellen, 24 Pläne, 42 Abbildungstafeln, Preis: 21,00 EUR, ISBN 3-930036-18-5
- Bd.14:** Frühgeschichte der Landwirtschaft in Deutschland. Hrsg. von N. Benecke, P. Donat, E. Gringmuth-Dalmer, U. Willerding. 2003, 372 S., 125 Karten u. Abbildungen, 6 Farbtafeln, Preis: 50,00 EUR, ISBN 3-930036-21-5
- Bd.15:** Urgeschichtlicher Silexbergbau in Europa. Eine kritische Analyse zum gegenwärtigen Forschungsstand. Von S. Gayck. 2000, 328 S., zahlr. Karten, Pläne u. Abbildungen, Preis:34,50 EUR, ISBN 3-930036-22-3
- Bd.16/1:** Aus Bronzezeit und Mittelalter Sachsens. (Ausgewählte Arbeiten von G. Billig von 1956 - 1990). Hrsg. St. Herzog, et al. Bronzezeit. 2000, 159 S., zahlr. Karten, Pläne u. Abbildungen, Preis: 27,00 EUR, ISBN 3-930036-23-1
- Bd.16/2:** Aus Bronzezeit und Mittelalter Sachsens. (Ausgewählte Arbeiten von G. Billig von 1956 - 1990). Hrsg. St. Herzog, et al. Mittelalter. 2011, ca. 230 S. zahlr. Karten, Pläne u. Abbildungen, Preis: 37,00 EUR, ISBN 978-3-941171-59-6
- Bd.17:** Die linien- und stichbandkeramische Siedlung in Dresden-Cotta. Eine frühneolithische Siedlung im Dresdener Elbkessel. Von A. Pratsch - Teil 1: Text, Tafeln und Pläne. Teil 2: Katalog (12,50 EUR) 1999, 170 S., 56 Tafeln, Preis 25,50 EUR, ISBN 3-930036-26-6
- Bd.18:** Die Schlacht im Teutoburger Wald. Von Bruno Krüger. 1999 – vergriffen -
- Bd.19:** Siedlungs- und Grabfunde der älteren Eisenzeit aus Rheinhessen und dem Gebiet der unteren Nahe. Von H. Koepke. Bd.19,1: Text und Katalog. Bd.19,2: Tafeln 1998, 224 S., 5 Karten, 272 Tafeln, Preis: 44,44 EUR, ISBN 3-930036-29-0
- Bd.20:** Den Bogen spannen ... Festschrift für Bernhard Gramsch. Hrsg. v. E. Czesla, et al. 56 Beiträge zur Forschung. 2 Bände. 1999, 579 S., 15 Fototafeln, zahlr. Karten u. Abbildungen, Preis: 95,00 EUR, einzeln je 49,50 EUR, ISBN 3-930036-35-5
- Bd.21:** Studien zur Megalithik. Forschungsstand und ethnoarchäologische Perspektiven. Hrsg. v. K. W. Beinhauer et al. 1999, ca. 532 S., zahlr. Karten, Pläne u. Abbildungen, Preis: 69,50 EUR, ISBN 3-930036-36-3
- Bd.22:** Varia neolithica I. Hrsg. v. H.-J. Beier. Zahlreiche Beiträge zur Forschung. 2000, 203 S., Preis: 30,00 EUR, ISBN 3-930036-38-X
- Bd.23:** Die jungpleistozäne und holozäne Tierwelt Mecklenburg-Vorpommerns - Faunenhistorische und kulturgeschichtliche Befunde. Von Norbert Benecke. 2000, 155 S., zahlr. Karten, Abbildungen u. Tabellen, Preis: 23,50 EUR, ISBN 3-930036-39-8
- Bd.24:** Besiedlungsgeschichte des frühen Mittelalters im nördlichen Bayerisch-Schwaben. Von Thomas Kersting. 2000, 360 S., 130 Tafeln, 23 Karten, 3 Beilagen, Preis: 39,50 EUR, ISBN 3-930036-40-1
- Bd.25:** Untersuchungen zur Siedlungsplatzwahl im mitteldeutschen Neolithikum. Von Sven Ostritz. 2000, Textabb. u. Karten in Farbe, 160 S., Katalog, Tabellen u. Listen als CD-Beilage, Preis: 46,00 EUR, ISBN 3-930036-41-X
- Bd.26:** Der Pennigsberg bei Mittenwalde - Ein frühmittelalterlicher Burgwall auf dem Teltow. Hrsg. v. Felix Biermann. 2001, ca. 300 S., zahlr. Abbildungen, Karten, Pläne u. Tafeln, Preis: 42,00 EUR, ISBN 3-930036-50-9
- Bd.27:** Goethe, der Thüringisch-Sächsische Verein und die Entwicklung der Altertumskunde in den Jahrzehnten nach 1800. Von Sylke Kaufmann und Dieter Kaufmann. 2001, ca. 400 S., zahlr. Abbildungen, Register, Preis: 44,50 EUR, ISBN 3-930036-51-7
- Bd.28:** Bunte Pracht - die Perlen der frühmittelalterlichen Gräberfelder von Liebenau, Kreis Nienburg / Weser und Dörverden, Kr. Verden / Aller. Von Maren Siegmann. 2002, Teil 1: 183 S. Textteil, 54 Abb., 4 Farbtafeln, Preis: 30,60 EUR, ISBN 3-930036-57-6
2003, Teil 2: 224 S. Textteil, 13 Farbtafeln, 4 Beilagen, 1 CD-Beilage, Preis: 40,00 EUR, ISBN 3-930036-84-3
2004, Teil 3: 211 S. Textteil, 127 Abbildungen, Farbtafeln, Preis: 28,00 EUR, ISBN 3-937517-01-4
2005, Teil 4: 286 S. Textteil, zahlreiche Abbildungen, Tabellen und Farbtafeln, Preis: 35,00 EUR, ISBN 3-937517-35-9
2006, Teil 5: 232 S. Textteil, zahlreiche Abbildungen, Tabellen und Farbtafeln, Preis: 28,00 EUR, ISBN 3-937517-25-1
- Bd.29:** Die Germanen - Mythos, Geschichte, Kultur, Archäologie. Von Bruno Krüger. 2003, 239 S., Preis: 33,50 EUR, ISBN 3-930036-54-1
- Bd.30:** Berge und Boote. Ausgewählte Arbeiten. Von Dietrich Evers. 2001, 236 S., Preis: 19,50 EUR, ISBN 3-930036-55-X
- Bd.31:** Zähne, Menschen und Kulturen. Von Rolf Will. 2001, 275 S., über 500 Abb. in Farbe, Preis: 74,00 EUR, ISBN 3-930036-56-8
- Bd.32:** Varia neolithica II. Beiträge der Sitzung der AG Neolithikum in Trier 2001. Hrsg. von H.-J. Beier. 2002, 200 S., zahlr. Abbildungen, Karten u. Pläne, Preis: 32,00 EUR, ISBN 3-930036-66-5
- Bd.33:** Untersuchungen zu den Wendelringen der älteren vorrömischen Eisenzeit unter besonderer Berücksichtigung der Thüringischen Kultur. Von Sven Ostritz. 2002, 84. S., 16 Karten, CD- u. 1 Textbeilage, Preis: 24,00 EUR, ISBN 3-930036-68-1
- Bd.34:** Dino, Zeus und Asterix. Zeitzeuge Archäologie in Werbung und Alltag. Bearbeitet von Inken Jensen. 2003, 436 S., über 250 Abbildungen, 8 Farbtafeln, Preis: 49,00 EUR, ISBN 3-930036-72-X
- Bd.35:** Bilzingsleben VI. Hrsg. von Dietrich Mania im Auftrage des Fördervereines Bilzingsleben - World Culture Monument e.V. 2003, 392 S., zahlreiche Abbildungen u. Pläne, Preis: 64,00 EUR, ISBN 3-930036-69-X

- Bd.36:** **Das Megalithsyndrom. Ein Phänomen des Neolithikums. Von Jürgen E. Walkowitz.**
2004, 334 S., über 100 Abbildungen, 8 Farbtafeln, Preis: 39,00 EUR, ISBN 3-930036-70-3
- Bd.37:** **Varia neolithica III. Beiträge der Sitzung der AG Neolithikum. Hrsg. von H.-J. Beier und R. Einicke**
2004, 334 S., zahlreiche Abbildungen und Tafeln, 1 Beilage, Preis: 39,00 EUR, ISBN 3-937517-03-0
- Bd.38:** **Studien zur Geschichte und Kultur der Germanen. Von Günter Behm(Blancke)**
2004, 136 S., 67 Tafeln, Preis: 39,00 EUR, ISBN 3-937517-09-X
- Bd. 39:** **Metrologische Strukturen der Kultur mit Schnurkeramik und ihre Bedeutung für die Entwicklung des mitteleuropäischen Raumes. Von Aleksander Dzybyski, 2004, 50 S., 21 Abbildungen, 4 Tafeln, Preis: 24,00 EUR, ISBN 3-939936-96-7**
- Bd. 40:** **Bilzingsleben V / Homo erectus – seine Kultur und Umwelt / Zum Lebensbild des Urmenschen. Von Dietrich Mania, Ursula Mania, Wolf-Dieter Heinrich et al. 2004, 295 S., zahlr. Abb., 23 Tafeln, Preis: 39,00 EUR, ISBN 3-930036-99-1**
- Bd. 41:** **Die schwedische Matrikelkarte von Vorpommern und ihre Bedeutung für die Erforschung der Bodendenkmäler. Von Michaela Riebau 2005, 211 S., 16 Farbtafeln, 9 Farbkarten, Preis: 33,50 EUR, ISBN 3-937517-19-7**
- Bd. 42:** **Keller in Mittelalter und Neuzeit. Bericht über die Tagung „Kellerkataster“ Stralsund 2005. Hrsg. von Stefanie Brüggemann. 2006, 15 Beiträge, 196 S., zahlreiche Abbildungen, Preis: 34,50 EUR, ISBN 3-937517-31-6**
- Bd. 43:** **Varia neolithica IV. Beiträge der Sitzung der AG Neolithikum. Hrsg. von H.-J. Beier.**
2006, 11 Beiträge, 174 S., zahlreiche SW- und Farbabbildungen, Preis: 34,00 EUR, ISBN 3-937517-43-X
- Bd. 44:** **Mittelalterliche Landeserschließungen und Siedlungsprozesse und Siedlungsprozesse in der unteren Warthregion . Von Armin Volkmann. 2006, 149 S., zahlr. SW- und Farbab., 16 Tafeln, CD-Beilage, Preis: 39,50 EUR, ISBN 3-937517-47-2**
- Bd. 45:** **Reiter, Reiterkrieger und Reiternomaden zwischen Rheinland und Korea: Zur spätantiken Reitkultur zwischen Ost und West, 4.-8. Jahrhundert n. Chr. Von Ulf Jäger. 2006, 188 S., 70 SW Tafeln, Preis: 39,50 EUR, ISBN 978-3-937517-55-1**
- Bd. 46:** **Siedlung, Kommunikation und Wirtschaft im westslawischen Raum. Hrsg. F. Biermann & Th. Kersting.**
2007, 408 S., 34 Einzelbeiträge, zahlr. SW Abb., Pläne und Karten, Preis: 49,00 EUR, ISBN 978-3-937517-65-0
- Bd. 47:** **Die unteren Zehntausend – auf der Suche nach den Unterschichten der Eisenzeit. Hrsg. P. Trebsche et al.**
2007, 176 S., 16 Einzelbeiträge, zahlr. SW Abb., Pläne und Karten, Preis: 32,00 EUR, ISBN 978-3-937517-74-2
- Bd. 48:** **Terra Praehistorica. Festschrift für K.-D. Jäger zum 70. Geburtstag. Hrsg. Archäologische Gesellschaft in Thüringen e. V. 2007, 552 S., 44 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 37,00 EUR, ISBN 978-3-937517-97-7**
- Bd. 49:** **Ritus und Religion in der Eisenzeit. Hrsg. Chr. Eggl. et al.**
2008, 159 S., 17 Einzelbeiträge, zahlreiche Illustrationen in SW, Preis: 32,00 EUR, ISBN 978-3-941171-00-8
- Bd. 50:** **Hunnen zwischen Asien und Europa. Hrsg. Historisches Museum der Pfalz Speyer.**
2008, 194 S., 14 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 36,00 EUR, ISBN 978-3-937517-91-9
- Bd. 51:** **Langfristige Erscheinungen und Brüche von der Bronze- zur Eisenzeit. Hrsg. F. Falkenstein et al.**
2009, 114 S., 12 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 27,50 EUR, ISBN 978-3-941171-07-7
- Bd. 52:** **Siedlungsstrukturen und Burgen im westslawischen Raum. Hrsg. F. Biermann, T. Kersting, A. Klammt**
2009, 403 S., 28 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 55,00 EUR, ISBN 978-3-941171-12-1
- Bd. 53:** **Varian neolithica V: Mobilität, Migration und Kommunikation in Europa während des Neolithikums und der Bronzezeit Hrsg. A. Krenn-Leeb et al. 2009, 226 S. 22 Beiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 35,00 EUR, ISBN 978-3-941171-27-05**
- Bd. 54:** **Corona Funebris – Neuzeitliche Totenkronen. Von Juliane Lippok**
2009, 131 S. komplett farbig, Katalog als CD-Beilage, Preis: 29,50 EUR, ISBN 978-3-941171-09-1
- Bd. 55:** **Architektur: Interpretation und Rekonstruktion. Hrsg. Peter Trebsche, Ines Balzer et al.**
2009, 280 S., 22 Einzelbeiträge, zahlr. Abb. SW, teilweise in Farbe, Preis: 39,00 EUR, ISBN 978-3-941171-19-0
- Bd. 56:** **Varia Neolithica VI: Neolithische Monumente und neolithische Gesellschaften. Hrsg. H.-J. Beier et al.**
2009, 159 S., 16 Einzelbeiträge, komplett farbig, Preis: 35,00 EUR, ISBN 978-3-941171-28-2
- Bd. 57:** **Das Gräberfeld von Klein Lieskow (= Studien zur Lausitzer Kultur Bd. I). Von D.-W. R. Buck & D. Buck. 2 Bände**
2010, ca. 600 S., davon 330 Tafeln, Text in Farbe, Preis: 79,00 EUR, ISBN 978-3-941171-37-4
- Bd. 58:** **Macht und Ohnmacht des positivistischen Denkens. Von Raimund Karl. 2010, 174 S., Preis: 32,00 EUR, ISBN 978-3-941171-40-4**
- Bd. 59:** **100 Jahre Die Vor- und frühgeschichtlichen Altertümer Thüringens. Hrsg.: Archäologische Gesellschaft in Thüringen e.V.**
2010, 174 S., komplett farbig, Preis: 20,00 EUR, ISBN: 978-3-937517-83-4
- Bd. 60:** **Der Wandel um 1000. Hrsg. F. Biermann, T. Kersting, A. Klammt**
2011, 496 S., 42 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 59,00 EUR, ISBN 978-3-941171-45-9
- Bd. 61:** **Das Gräberfeld von Klein Lieskow / Qu. 136–254 (= Studien zur Lausitzer Kultur Bd. II). Von D.-W. R. Buck & D. Buck**
2011, 342 S., Katalog und 234 Tafeln, Gräberfeldplan, Preis: 39,00 EUR, ISBN 978-3-941171-52-7
- Bd. 62:** **Studien zu Chronologie und Besiedlung der Lausitzer Kultur in Sachsen auf Grundlage des Gräberfeldes von Liebersee (= Studien zur Lausitzer Kultur Bd. III). Von Esther Wesely-Arents**
2011, 233 S., SW und farbig illustriert, 4 Beilagen, Preis: 39,00 EUR, ISBN 978-3-941171-51-0
- Bd. 63:** **Varia Neolithica VII: „Dechsel, Axt, Beil & Co. ...“ Hrsg. H.-J. Beier, E. Biermann & R. Einicke**
2011, 228 S., 15 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, 1 Beilage, Preis: 39,00 EUR, ISBN 978-3-941171-54-1
- Bd. 64:** **Transformationen und Umbrüche des 12./13. Jahrhunderts. Hrsg. F. Bieremann, T. Kersting, A. Klammt, T. Westphalen**
2012, 367 S., 32 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert, Preis: 49,00 EUR, ISBN 978-3-941171-56-5
- Bd. 65:** **Technologieentwicklung und –transfer in der Eisenzeit. Hrsg. A. Kern et al.**
2012, ca. 300 S., 29 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert; Preis: ca. 45,00 EUR, ISBN 978-3-941171-68-8
- Bd. 66:** **Finden und Verstehen. Festschrift für Thomas Weber. Hrsg. V. Schimpff et al.**
2012, 434 S., 29 Einzelbeiträge, SW und farbig illustriert; Preis: 49,00 EUR, ISBN 978-3-941171-67-1
- Bd. 67:** **Paläoumwelt und Genese der mittelpleistozänen Fundstelle Bilzingsleben – Die Mollusken – Von Dirk Vötkler.**
2012, 106 S., SW und farbig illustriert; Preis: 29,00 EUR, ISBN 978-3-941171-46-6
- Bd. 68:** **Das Gräberfeld der Lausitzer Kultur von Lübbinchen, Kreis Spree-Neiße. Von Benjamin Wehry**
2012, 206 S., 25 Abb. SW, 25 Tafeln, 10, Klappkarten, Preis: 39,00 EUR, ISBN 978-3-941171-72-5
- Bd. 69:** **Wege und Transport. Hrsg. Claudia Tappert et al.**
2012, 19 Einzelbeiträge, 252 S. SW und farbig illustriert; Preis: 42,50 EUR, ISBN 978-3-941171-47-3

Bestellung bitte an: **Beier & Beran. Archäologische Fachliteratur**
08134 Langenweißbach, Thomas-Müntzer-Straße 103
Email: verlagbeier@aol.com oder unter www.archaeologie-und-buecher.de