

Wißuwa, Renate

Die Entwicklung eines Verkehrsnetzes in Sachsen unter besonderer Berücksichtigung der Pässe des Erzgebirges und des Vogtlandes

Archaeologia historica. 1998, vol. 23, iss. [1], pp. 89-95

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/140279>

Access Date: 29. 11. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

Die Entwicklung eines Verkehrsnetzes in Sachsen unter besonderer Berücksichtigung der Pässe des Erzgebirges und des Vogtlandes

RENATE WIßUWA

Grundlage für jede funktionierende Wirtschaft ist ein gut ausgebildetes Kommunikationssystem. Dabei ist der Prozeß der bewußten Ortsveränderung von Personen, Gegenständen und Informationen vielfältig und differenziert. Ein nachfolgend zu behandelndes Problem ist die Frage nach den Kontakten im Mittelalter zwischen Sachsen und Böhmen und in dem Zusammenhang nach den konkreten Verkehrsverbindungen über das Erzgebirge und Vogtland hinweg.

Erzgebirge und Vogtland, im Süden und Südwesten Sachsens gelegen, gehören zur Mittelgebirgslandschaft und gehen ineinander über. Die Lage in einer Überschneidungszone natürlicher und kulturräumlicher Großlandschaften kennzeichnen sie als Durchgangsgebiete. In einer Durchgangslandschaft ist geographisch wie historisch das Problem der Verkehrsverbindungen immer gegenwärtig. Im Erzgebirge und Vogtland zeigen sich im Landschaftsbild neben verkehrsfreundlichen Hochflächen, eine ganze Reihe von verkehrsfreundlichen verschiedenartig wechselnden und oft steil eingeschnittenen Flußtälern. Erzgebirge und Vogtland waren seit Beginn des Neolithikums und bis zum 12. Jh. zum allergrößten Teil mit Wald bedeckt. Nur in den vorgelagerten Hügelflächen und in den Beckenlandschaften wie dem mittleren Vogtland sind einzelne kleinere Freiflächen oder Auflichtungen denkbar (Christl–Simon 1995, S. 442). So wird das Erzgebirge um das Jahr 1000 von Thietmar von Merseburg in seiner Chronik als „Miriquidi“ (Thietmar Chronik, S. 254), d. h. Dunkelwald, überliefert. Hinsichtlich ihrer Nutzung und Besiedlung sind Erzgebirge und Vogtland naturräumlich in mancherlei Hinsicht vergleichbar. Höhenlage, Klimaverhältnisse und Bodenbeschaffenheit wirkten sich insgesamt ungünstig aus. Allerdings haben wir im mittleren Vogtland aus den vorrömischen Metallzeiten vielfältige archäologische Spuren ortsfester Besiedlung (Christl–Simon 1993, S. 443). Das sächsische Erzgebirge dagegen hat bisher keine eindeutigen Belege für diese Zeit. Jedoch sprechen vereinzelte mesolithische und neolithische Einzelfunde für eine sporadische Begehung (Geupel 1985, Katalog). Das Erzgebirge bleibt auch von der slawischen Landnahme unberührt, eine gelegentliche Nutzung ist aber anzunehmen, wovon z. B. eine Reihe von slawischen Flußnamen zeugen (Walther 1960). Die Erwähnung des Dobnagaus fiir das beginnende 12. Jh. um Plauen und entsprechende Funde weisen auf eine spätslawische Siedlungsinsel im mittleren Vogtland hin (Billig 1954, Eichler–Hellfritzscht–Richter 1985, Buchner 1982).

Bis in die Neuzeit hinein bildeten Verkehrsverbindungen, die durch politische und wirtschaftliche Veränderungen stets beeinflußt wurden, auf dem Festland die entscheidenden Transportbahnen, denn die für das Niederland bedeutenden Flüsse sind in den Oberläufen nicht schiffbar (Billig 1990). In ur- und frühgeschichtlicher Zeit wurde das relativ hohe Mittel- und Westerbeirge zunächst verkehrsmäßig umgangen. Durchzugsgebiete nach Böhmen waren im Westen das Vogtland mit dem Ullitzer Paß (Wißuwa 1987, S. 75) und im Osten der Kulm–Nollendorfer–Paß (Simor–Hauswald 1995, Aurig 1989), der in der Bronzezeit und älteren Eisenzeit bereits begangen worden war.

Dem damaligen Stand der Transportmittel entsprechend stellten die frühen Verkehrsverbindungen Steige, d.h. Saumpfade, dar, die sporadisch von Fußgängern und Lastträgern, Reitern, leichten Karren und Lasttieren in das Gelände eingetreten worden waren und in

der Erdoberfläche keine nachhaltigen Veränderungen hinterließen und sich deshalb heute nicht mehr nachweisen lassen. Zeitlich gesehen sind sie vom Neolithikum bis zum Mittelalter bestimmend gewesen. Als richtungsweisende Verkehrslinien pendelten sie in ihrer Führung in einem möglichen Verkehrskorridor von mehreren Kilometern in der Breite. Man bevorzugte lang sich hinziehende Höhenrücken und hochliegende Talschultern oder Terrassen, wobei die Querung unausweichlicher Täler in kurzen, steilen An- und Abstiegen erfolgte (Billig 1981, Wißuwa 1987). Die Steige waren auf Furten und Pässe ausgerichtet. Der vor allem für die Gebirgsregionen typische Paß präsentierte sich im verkehrsgeographischen Sinne als eine Trassenführung, die verkehrorientierend, durch ihre meist günstigere Lage als das Umland, in Gestalt einer Einsattelung oder Engstelle eine Überquerung der Höhenzüge oder Kammlagen ermöglichte (Gräßler 1996).

Die ältesten schriftlichen Nachrichten in Bezug auf solche frühen Verkehrsverbindungen in Sachsen stammen aus dem 9. und 10. Jh.:

So berichtet Thietmar von Merseburg in seiner Chronik für das Jahr 892, daß Bischof Arn von Würzburg bei seiner Rückkehr von einem Zug nach Böhmen in der Nähe des Chemnitzflusses und an der Straße nach Norden überfallen worden war (Thietmar Chronik, S. 6). Des weiteren ist eine Reise des Arabers Ibrahim ibn Jacub von Magdeburg nach Prag aus dem Jahre 965 bzw. 973 überliefert (Hoffmann 1992).

In beiden Fällen können allerdings über die benutzte Trassenführung nur Vermutungen angestellt werden. Möglich wäre im ersten Beispiel der Steig, der von der Muldenfurt bei Rochlitz hinauf zur Paßhöhe bei Rübenaу zog. Im zweiten Beispiel ist die Trassierung über Leisnig nach der Paßhöhe bei Deutsch-Einsiedel denkbar.

Urkundlich erscheinen diese Steige erstmals im 12. Jh. als „semita bohemica“ bzw. teilweise bereits als „antiqua semita bohemica“. Sie waren Verkehrsstrassen über das Mittlere und Westerzgebirge hinweg aus Nordwesten kommend und nach Südosten zielend. Als Fernverbindungen verbanden sie das nordwestsächsisch-nordthüringischen Altsiedelland mit Böhmen.

Einige Beispiele:

- 1118 und 1121 (UBN I, 116, Dob I, 1130) wird ein böhmischer Zoll bei Zwickau erwähnt, der ein indirekter Hinweis auf eine Verkehrsführung nach Böhmen ist.
- 1143 (Dob I, 1445) ist ein „semita bohemicam“ bei Remse überliefert.
- In der Mitte des 12. Jh. beschreibt die Hersfelder Grenzbeschreibung einen „antiquam semitam Boemorum“ am Nidberg, in der Nähe von Marienberg (CDS I, 2, 28 mit Anmerkung, Bnhof L. 1915, S. 121f).
- 1174 ist ein „Boemica semita“ in der Nähe des Klosters Zschillen bezeugt (CDS I, 2, 404).
- 1185 tritt uns ein „anitiquam Boemie semitam“ als Teil des Altzellaer Klostergebietes, südlich von Hainichen, entgegen (CDS I, 2, 510).

Für das Vogtland allerdings sind urkundlich keine solchen alten böhmischen Steige überliefert, was ihre Existenz aber keinesfalls ausschließt.

Auf Grund v. a. interdisziplinärer Studien sind für verschiedene regionale Rume in Sachsen Trassierungen herausgearbeitet worden (Wißuwa 1987, Aurig 1989, Gräßler 1996, Blažek, Černá, Velimský 1993), die sich auf eine Reihe älterer Arbeiten stützen (Schurtz 1891, Simon 1892, Hemleben 1911, Speck 1953, Wiechel 1901, Hosák 1965), teilweise aber zu einem differenzierteren Verkehrsbild kommen.

Für das Vogtland und Erzgebirge kann man möglicherweise, Unsicherheiten bleiben nach wie vor folgende Verkehrsverbindungen über die Pässe des Erzgebirges und Vogtlandes hinweg – vergleiche dazu die Abbildung 1 – vor dem hochmittelalterlichen Landesausbau annehmen:

- Meißen–Dohna–Chlumek (Kulm)/Naklérov (Nollendor)
- Leisnig–Sayda–Deutsch-Einsiedel–Most (Brüx)
- Rochlitz–Zschopau–Rübenaу–Jirkov (Görkau)–Chomutov (Komotau)

- Altenburg–Remse–Wolkenstein–Reitzenhain–Chomutov (Komotau)
- Altenburg–Zwickau–Kühberg–Prisečnice (Preßnitz)
- Altenburg–Neumark–Eibenstock–Frühbuß (Prebuz)
- Altenburg–Landwüst–Cheb (Eger)
- Plauen–Wiedersberg–Ullitz–Hof

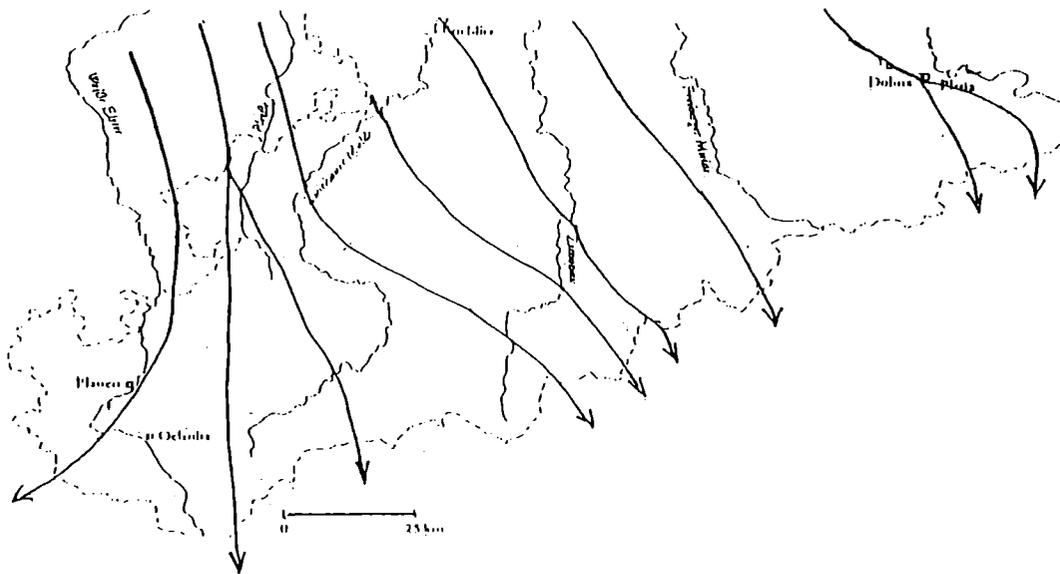


Abb. 1. Paßverbindungen im Erzgebirge und Vogtland im Mittelalter.

Mit dem Einsetzen des hochmittelalterlichen Landesausbaus in der 2. Hälfte des 12. Jh. wurden die gebirgsüberschreitenden Fernverbindungen zu Siedelbahnen. Auf ihnen kamen überwiegend deutsche Bauern bis in die Kammlagen des Erzgebirges und auch des Vogtlandes. Die Besiedlung von böhmischer Seite ist im Bereich der Herrschaft Purschenstein durch die Hrabisce anzunehmen. Die Hrabisce – Riesenburger – waren ursprünglich Burggafan von Bilina und Kämmerer des Königs von Böhmen und kamen aus dem nordböhmischem Altsiedelgebiet (Billig 1964). Das obere Vogtland wurde wahrscheinlich aus südlicher Richtung vom Egerland her besiedelt (Billig-Wißuwa 1987, S. 14).

Der Landesausbau und die damit verbundene Entwicklung der Städte mit ihrem regelmäßigen Marktverkehr hatten die Ablösung der Steige als Verkehrsbahnen zur Folge, und die hochmittelalterliche Straße tritt uns als neue Form entgegen. Die hochmittelalterliche Straße existierte als solche von Anfang des 13. Jh. bis zum Ende des 14. Jh. Sie war bestimmt durch den Einsatz des vierrädrigen Lastwagens, der eine intensive Hohlenbildung verursachte. Die Hohlen, meist in Vielspurigkeit, entstanden v. a. an Hanglagen und waren oftmals auf Fluß- und Bachübergänge bezogen. Die einzelnen Hohlen lagen meist dicht geschaart nebeneinander, wobei häufig Überschneidungen auftraten, woraus man heute wiederum Rückschlüsse bezogen auf ein relatives Alter folgern kann. Solche eindrucksvollen Hohlenbündel sind sehr zahlreich im Erzgebirge und Vogtland zu finden. Die hochmittelalterliche Straße war eine trassiert gerichtete Verkehrsverbindung. Es bestanden keinerlei festgelegte Begrenzungen des Verkehrsraumes. Die hohlenartige Ausprägung hob sich aber von dem umgebenden Gelände deutlich ab und engte den Verkehrszug an diesen Stellen letztendlich ein.

Mit dem weiteren Ausbau der Städte und eines kontinuierlichen von Ware-Geld-Beziehungen bestimmten Marktgeschehen ergaben sich nach Qualität und Intensität neue

Verkehrsspannungen mit einem neuen von Ferhandelsverbindungen bestimmten Straßennetz, in das sich auch weniger bedeutsame regionale Verkehrszüge einfügten. Je nach Wirtschaftskraft und Lage der Städte entwickelten sich Steige zu hochmittelalterlichen Straßen mit mehr oder weniger großen Abweichungen und Verschiebungen, kam es zum Verfall von Teilstrecken, entstanden neue Straßen, und Querverbindungen zwischen den Hauptverkehrsrichtungen wurden ausgebaut. Im Gesamtbild blieb aber bei allen dargelegten Veränderungen die große Verkehrslinie von Nordwest nach Südost erhalten. Das Neue in dieser Verkehrsentwicklung des 13. Jh. fand exemplarisch in der Herausbildung der Frankensstraße, einer West-Ost-Verbindung, seinen Ausdruck, die von Nürnberg kommend über Hof, Zwickau, Chemnitz, Freiberg, Dresden nach Polen führte (Mülle 1942, WiBuwa 1987).

Die hochmittelalterlichen Straßen erhielten durch das sich im späten 14. und frühen 15. Jh. entwickelnde Geleitswesen eine Weiterentwicklung zur Geleitsstraße. Damit ergab sich eine weitere Differenzierung des Straßenbildes nach Funktion und äußerer Erscheinung. Sie entstanden in fließendem Übergang aus den hochmittelalterlichen Straßen, bestimmten das 15. und 16. Jh. und veränderten sich bis zum Ende des 30jährigen Krieges nur wenig. Damit verbunden war der Straßenzwang, der die Benutzung einer bestimmten Route vorschrieb, an der auch die Zoll- und Geleitsstellen lagen.

Der Unterschied zwischen Geleitsstraße und hochmittelalterlicher Straße ist nicht immer deutlich. Benutzt wurde die Geleitsstraße ebenfalls vom vierrädrigen Lastwagen, der Hohlenbildung verursachte. Faßbar wird v. a. der Unterschied dort, wo Straßensperren, in Gestalt von aufgeworfenen Erdwällen oder als eine die Straße flankierende Landwehr, auftreten als gegenständlicher Ausdruck des Straßenzwanges und damit des Geleitwesens. Die abgeschnittenen Gleise können älter und verallgemeinernd als hochmittelalterlich angesehen werden. Als Beispiel sei im Vogtland ein Rest zwischen Schönwind und Markneukirchen angeführt (WiBuwa 1987, Katalog S. 145). Die durch die Sperre ofengelassene Verkehrsbahn wäre dann die Geleitsstraße, die ausgebessert wurde, damit sie stets benutzt werden konnte. Geleitsstraßen bilden demnach keine breiten Hohlenbindel. Besonders bei gleicher Trassierung wie die hochmittelalterliche Straße unterscheidet sie sich archäologisch gesehen häufig durch größere Tiefe und manchmal erkennbare Instandsetzungsmaßnahmen, wodurch sie einen trapezförmigen Querschnitt erhielt (Geupel 1995, S. 263).

Am Ende des 17. Jh. entsteht in Sachsen die Form der Poststraße. Sie ist gekennzeichnet durch ein breites Straßenbett, das in Abständen ausgebessert wurde und teilweise Straßengräben und Bäume als Begrenzung aufwies. Erwähnen muß man auch die Setzung von zunächst hölzernen Wegesäulen und die von August dem Starken angeregte und durch Zürner vollzogene Setzung der Distanzsäulen, Viertel-, Halb- und Ganzmeilensteine. Es gibt eine ganze Reihe erhaltener Poststraßenreste, wie z. B. im Vogtland die Alte Poststraße von Schneek nach Eger oder der Kammweg bei Landwüst oder parallel zur Bundesstraße 174 ein Rest zwischen Marienberg und Reitzenhain.

Bei letzterem Beispiel tritt uns ein Paradebeispiel für die Existenz aller vier Erscheinungsformen der Altstraßen entgegen. Wir können hier den Verlauf eines böhmischen Steiges, der 1143 bei Remse bezeugt ist und über Wolkenstein zur Paßhöhe in Reitzenhain strebte (WiBuwa 1987, S. 96), annehmen. Dazu finden sich zahlreiche Hohlen als Ausdruck der hochmittelalterlichen Straße, die sich südlich von Marienberg bis kurz vor Reitzenhain verfolgen lassen. In der gleichen Richtung verlief die Geleitsstraße, die durch eine Straßensperre südlich vom „Alten Gericht“ sowie auch kurz vor Reitzenhain eingengt wurde. Auch die Zürnersche Poststraße folgte dieser Führung und ist mit ihren typischen Merkmalen noch heute erhalten. Dazu kommt kurz vor Reitzenhain ein Viertelmeilenstein mit der Jahreszahl 1724 (WiBuwa 1987, Katalog S. 75, Geupel 1995).

Die Rekonstruktion und zeitliche Einordnung von Altstraßenverläufen ist bekanntermaßen schwierig und ist daher nur durch interdisziplinäre Arbeit machbar, d. h. daß Historiker eng mit Archäologen, Geographen und Linguisten zusammenarbeiten unter Heranziehung unterschiedlichster Quellengruppen. Vergleiche Abbildung 2.

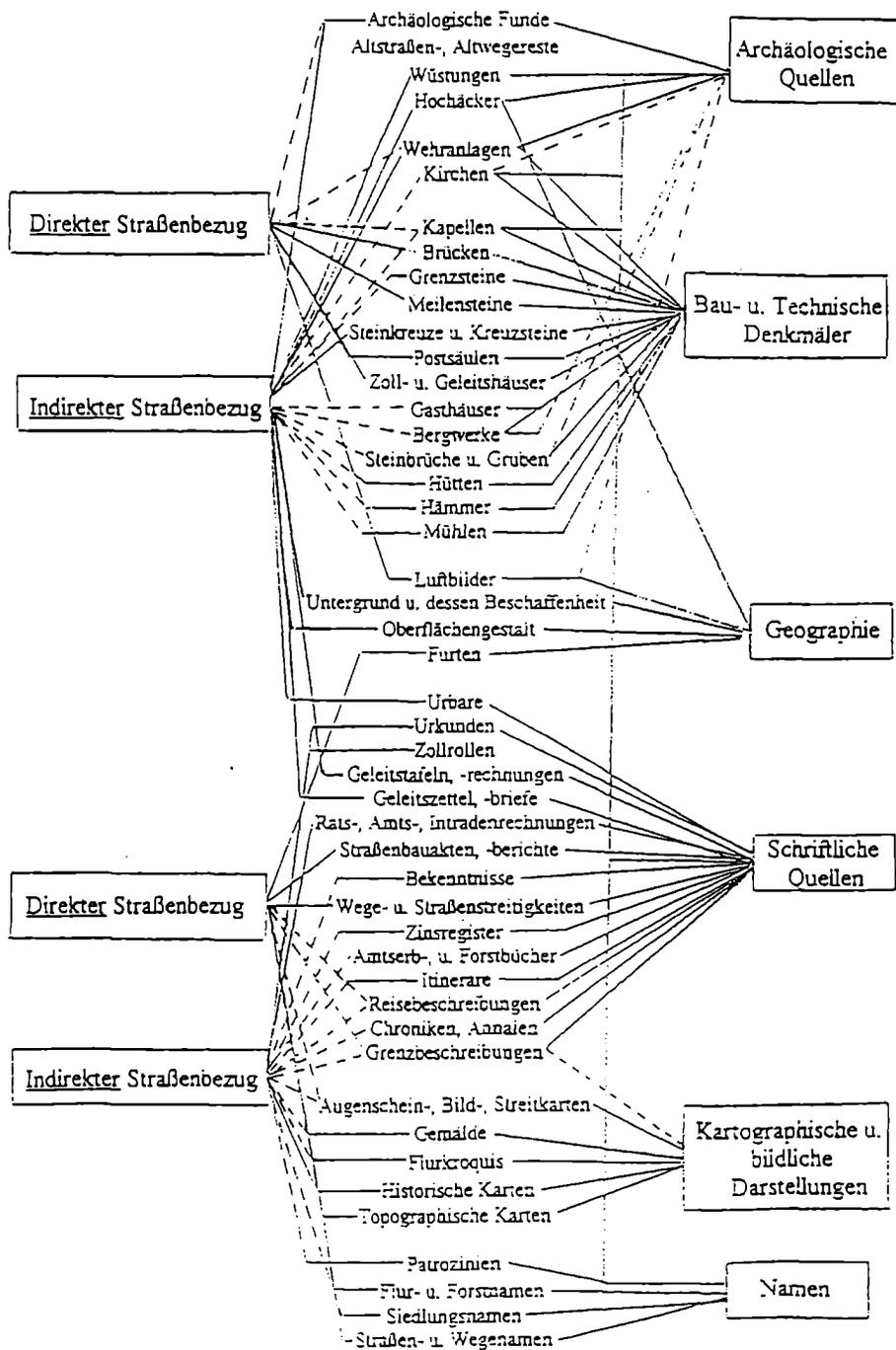


Abb. 2. Übersicht über die Quellen der altstraßen-, Altwegeforschung (nach Gräßler 1996, Denecke 1969).

Die Schwierigkeit bei den genannten Quellen liegt darin, daß nie alle Quellen substanzuell etwas bringen, es große Verluste innerhalb der Quellengruppen gibt und Unsicherheiten in Datierungsfragen auftreten.

Hat man z. B. eine Verkehrsstraße im Gelände, ist trotzdem deren Datierung schwierig. Denn der Hohlenbefund entzieht sich einer archäologischen Datierung, weil die Entstehung der Altstraßenreste nicht mit Fundablagerungen verbunden ist. Jeder Fund in oder an einer Höhle muß gegenüber dem Rest als begleitender Zufall gewertet werden. Man kann zwar annehmen, daß der Fund in Beziehung zur Benutzung der Straße steht, daß er aber nichts aussagt über das Datum der Entstehung sowie des Verfalls.

Literaturverzeichnis

- AURIG, R., 1989: Die Entwicklung von Steig und Straße im Gebiet zwischen Freiburger Mulde und Neißة von der Mitte des 10. Jh. bis Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage, ungedruckte Dissertation Pädagogische Hochschule Dresden.
- BILLIG, G., 1954: Ur- und Frühgeschichte des sächsischen Vogtlandes, Schriftenreihe des Vogtlandmuseums 5, Plauen.
- BILLIG, G., 1964: Rechenberg – Burg der Hrabiscice. In: Sächsische Heimatblätter 10, S. 409–418.
- BILLIG, G., 1981: Burgenarchäologische und siedlungskundliche Betrachtungen zum Flußgebiet der Zschopau und der Freiburger Mulde. In: Zeitschrift für Archäologie 15, S. 205–297.
- BILLIG, G., 1990: Altstraßenentwicklung und Burgenbau in Sachsen bis zum 10. Jh. – Zusammenfassende Darstellung. In: Burgenforschung aus Dresden, S. 14–34.
- BILLIG, G.–GEUPEL, V., 1992: Entwicklung, Form und Datierung der Siedlungen in der Kammregion des Erzgebirges. In: Siedlungsforschung. Archäologie–Geschichte–Geographie, Bd. 10, Bonn, S. 173–193.
- BILLIG, G.–WIßBUWA, R., 1987: Altstraßen im sächsischen Vogtland, Schriftenreihe des Vogtlandmuseums Plauen 55, Plauen.
- BLASCHKE, K., 1990: Geschichte Sachsens im Mittelalter, Karte S. 48, Berlin.
- BLAŽEK, J.–ČERNÁ, E.–VELIMSKÝ, T., 1995: Zur Siedlungsgeschichte der böhmischen Seite des Erzgebirges. In: Germania 73, S. 463–479.
- BÖNHOF, L., 1915: Wo suchen wir den „Mons Lubene“ des Hersfelder Klosterlandes? In: Neues Archiv f. sächs. Gesch. 36, S. 121–126.
- BUCHNER, G., 1982: Standort und Funktion der Betrachtung mittelalterlicher Wehranlagen im marxistisch-leninistischen Geschichtsbild, dargestellt am Beispiel des Anlagenbestandes des Bezirkes Karl-Marx-Stadt, ungedruckte Dissertation Pädagogische Hochschule Dresden. CDS I, 2: Codex diplomaticus Saxoniae Regiae, Die Urkunden der Markgrafen von Meißen und Landgrafen von Thüringen (948–1234), hrsg. v. O. Posse, Hauptteil I, Bd. 2, Leipzig.
- CHRISTL, A.–SIMON, K., 1995: Nutzung und Besiedlung des sächsischen Erzgebirges und des Vogtlandes bis zur deutschen Ostkolonisation. In: Germania 73, S. 441–462.
- DENECKE, D., 1969: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Göttinger geographische Abhandlungen 54, Göttingen.
- DOB, J: Regesta diplomatica necnon epistolaria Historiae Thuringiae, hrg. v. O. Dobenecker, Bd. I (500–1151), Jena 1896.
- EICHLER, E.–HELLFRITZSCH V.–RICHTER, J., 1983 u. 1985: Die Ortsnamen des sächsischen Vogtlandes, Namenbuch I, Zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte II, Schriftenreihe des Vogtlandmuseums 50 u. 53, Plauen.
- GEUPEL, V., 1985: Spätpaläolithikum und Mesolithikum im Süden der DDR, Katalog Teil 1, Berlin.
- GEUPEL, V., 1995: Seit eintausend Jahren Straße über das Erzgebirge – Der Ausbau der Bundesstraße 174 und die Archäologische Denkmalpflege. In: Archäologie aktuell 3, S. 261–264.
- GRÄBLER, I., 1996: Die Verkehrsentwicklung im sächsischen Westerzgebirge im Mittelalter, ungedruckte Magisterarbeit TU Dresden.
- HEMLEBEN, J., 1911: Die Pässe des Erzgebirges, ungedruckte Dissertation Universität Berlin.
- HOFFMANN, E., 1992: Ibrahim ibn Jacub – ein Reisender durch Sachsen vor über 900 Jahren. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 35, S. 197–206.
- HOSAK, L., 1965: Mittelalterliche Straßenverbindungen von Böhmen nach Sachsen und in die Oberlausitz. In: Sächsische Heimatblätter 11, H. 1, S. 21–24.
- MÜLLE, E., 1942: Die Möglichkeit des Bestehens der Frankenstraße in vorkolonisatorischer Zeit. In: Neues Archiv für sächsische Geschichte 63, S. 13–25.
- SCHURTZ, H., 1891: Die Pässe des Erzgebirges, Leipzig.
- SIMON, A., 1892: Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500. Stuttgart.

- SIMON, K.–HAUSWALD, K., 1995: Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Zu den ältesten sächsisch-böhmischen Verkehrswegen über das Osterzgebirge. In: Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege 37, S. 9–98.
- SPECK, A., 1953: Die historisch-geographische Entwicklung des sächsischen Straßennetzes. Wissenschaftliche Veröffentlichungen d. Dt. Instituts f. Länderkunde N. F. 12, Leipzig.
- THIETMAR VON MERSEBURG, Chronik, neu übertragen und erläutert v. W. Trillmich. In: Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters, Freiherr-v.-Stein-Gedchtnisausgabe Bd. IX, Darmstadt 1957.
- UBN I: Urkundenbuch des Hochstiftes Naumburg, Teil I, bearb. v. F. Rosenfeld, Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und des Freistaates Sachsen und des Freistaates Anhalt NR, Bd. 1, Magdeburg 1925.
- WALTHER, H., 1960: Slawische Namen im Erzgebirge in ihrer Bedeutung für die Siedlungsgeschichte. In: Zur Namenkunde und Siedlungsgeschichte Sachsens und Thüringens, Ausgewählte Beiträge 1953–1991. Leipzig 1993, S. 243–291.
- WIECHEL, H., 1901: Die ältesten Wege in Sachsen. In: Sitzungsberichte und Abhandlungen der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis 8, S. 18–51.
- WIBUWA, R., 1987: Die Entwicklung der Altstraßen im Gebiet des heutigen Bezirkes Karl-Marx-Stadt von der Mitte des 10. Jh. bis zur Mitte des 14. Jh. Ein Beitrag zur Rekonstruktion des Altstraßennetzes auf archäologischer Grundlage, ungedruckte Dissertation Pädagogische Hochschule Dresden.

Sh r n u t í

Vývoj dopravní sítě v Sasku se zvláštním zřetelem k pasům v Krušných horách a na území Vogtlandu

Autorka se zabývala otázkou kontaktů mezi Čechami a Saskem ve středověku v souvislosti s dopravním spojením obou zemí. Konstatovala, že až do vrcholného středověku byly Krušné hory zalesněny. Ani slovanské osídlení tam nezanechalo větších stop s výjimkou jmen několika vodních toků. V dopravní síti rozlišuje stezky, cesty vrcholného středověku a poštovní silnice. V 18. století však mohly všechny formy cest existovat vedle sebe. Zvláštní pozornost věnovala autorka hraničním pasům v Krušných horách a na území Vogtlandu. Nejstarší písemné zprávy o cestách pocházejí z 9. a 10. století. Ve století 12. se v listinách uvádí „antiqua semita bohemice“, tj. stará česká stezka, která směřovala přes Krušné hory do Čech.

Autorka se rovněž zabývala těžkostmi při rekonstrukci a časovém zařazení starých cest. Klade důraz na interdisciplinární spolupráci (historiků, zeměpisců, archeologů a jazykovědců), která může přispět k řešení starých cest.

V y o b r a z e n í :

Obr. 1. Pasy v Krušných horách a Vogtlandu ve středověku.

Obr. 2. Přehled pramenů a výzkum starých cest (podle Gräßler 1996, Denecke 1969).

