

Bernd W. Bahn:

Zur VIA REGIA zwischen Thüringen und Sachsen

(gekürzt)

Die früheste schriftliche Nennung der VIA REGIA findet sich leider erst 1252 in einer Urkunde, die Markgraf Heinrich der Erlauchte für das Bistum Meißen ausstellte; dort wird der Verkehrsweg als *strata regia* = Straße des Königs bezeichnet. Aber es gibt bereits für das 8. und 9. Jahrhundert Bemerkungen, die sich auf eine ältere Straße beziehen lassen, welche aus dem Rhein-Main-Gebiet nach Innerthüringen führt. In Verbindung mit seiner Bearbeitung der frühen Burgen in Sachsen-Anhalt äußerte sich PAUL GRIMM mehrfach auch zu frühen Verkehrslinien im mitteldeutschen Raum¹. Er nimmt die *strata regia* ganz selbstverständlich für die karolingische Zeit (Ende des 7. bis gegen Ende des 9. Jahrhunderts) als wichtigen Bestandteil eines Etappensystems an, das die im Hersfelder Zehnverzeichnis genannten Burgen untereinander verbindet: "Die große Fernstraße von Frankfurt/Main nach Merseburg, die *strata regia*, besitzt an ihrem Eintritt in die Finne in Mallendorf eine *curtis* in Terrassenlage, die später durch die höher liegende Burg Eckartsberga ergänzt wird."² Andere Autoren nehmen die Anfänge dieses bedeutenden Verkehrsweges bereits für die Zeit des Thüringer Königreiches der späten Völkerwanderungszeit, also für das 5.-6. Jahrhundert an³.

Der zweite, für einzelne Teilabschnitte örtlich noch heute gebräuchliche Name ist Hohe Straße. Diese Benennung, die den Verlauf ältester Wege auf einer Wasserscheide oder Kammlinie des Geländes kennzeichnet, kommt vielerorts vor, lässt sich aber hier in ihrem Gebrauch erst seit dem 15. Jahrhundert nachweisen. Hohe Straße wird „lediglich für den überwiegend in deutschem Sprachraum liegenden Abschnitt von Frankfurt am Main bis Breslau (Wroclaw)“ gebraucht⁴.^[17] In allen Fällen zweifeln die Autoren nicht daran, dass es sich um einen

1. sehr frühen,
2. sehr bedeutenden und
3. sehr weit gespannten Handelsweg quer durch Europa handelt.

Die wohl älteste Erwähnung stammt dabei von einem arabischen Kaufmann, der unser Gebiet bereiste und nach dessen Schilderung der arabische Geograf Ibn Khordadbeh von einer Straße spricht, die „von Spanien durch das Land der Franken und Slawen nach Itil im Chasarenreich“ verläuft⁵. Für das hier zu betrachtende Teilstück wird gesagt, es sei „nicht ausgeschlossen, dass die Straße Mainz - Erfurt - Bautzen - Görlitz - Wroclaw - Krakow einen mindestens zeitweise benutzten Abschnitt dieses intereuropäischen oder interkontinentalen Handelsweges darstellte“⁶. Als weiteste Endpunkte werden aber auch Paris und Kiew angegeben⁷.

Die dritte Bezeichnung unseres Fernweges schließlich ist VIA REGIA. Dazu ist zwischen dem im Mittelalterlatein gebräuchlichen *strata* = Straße und *via* = Weg, Gasse dahingehend zu unterscheiden, dass *strata* in der Regel die bedeutende Fernverbindung meint, während *via* z. B. auch die aus einer Stadt hinausführenden Abschnitte zu Fernwegen benennt. Diese Unterscheidung entstammt aber nicht dem antiken Gebrauch, wo *via* die vorrangig verwendete Bezeichnung der gebauten Fernverbindungen darstellt (z. B. *via appia*, *via mala*) Dagegen leitet sich *strata* von *stratum* = Pflaster, Estrich her, also einem bautechnischen Merkmal. Bildet im ursprünglichen römischen Gebrauch das Zusatzwort eine Kennzeichnung der Benutzung, des Zielortes, des Bauherrn oder bestimmter Eigenschaften (*via publica*, *via militaris*, *via salaris* = Salzweg), so charakterisiert es im mittelalterlichen Latein den Rang und die Bedeutung des Verkehrsweges; *publica* ist eine dem allgemeinen Personen- und Güterverkehr zur Verfügung stehende Straße, *regia* ist die unter dem besonderen Schutz des Königs stehende Straße, die aber zugleich vorrangig dem im Umherziehen regierenden Herrscher und seinem umfangreichen Gefolge zu dienen hatte⁸. Wege, die zu Märkten, Gerichtsorten oder den Plätzen von Hoftagen führten, waren unter Königsfrieden gestellt,

¹ PAUL GRIMM, Die vor- und frühgeschichtlichen Burgwälle der Bezirke Halle und Magdeburg (Handbuch der vor- und frühgeschichtlichen Wall- und Wehranlagen, Bd. 1), Berlin 1958.

² GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1)

³ So auch RUGE, *Via regia* (HANS-JÖRG RUGE, *Via regia. Königsstraße oder Hohe Straße vom Westen in den Osten Europas. Eine Ausstellung des Thüringischen Staatsarchivs Gotha in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Kultur- und Informationszentrum Thüringen*, Gotha/ Erfurt 1997, S 3)

⁴ Ebenda

⁵ JOACHIM HERRMANN (Hg.), *Die Slawen in Deutschland*, Berlin 1970, S. 119

⁶ HERRMANN, *Slawen* (wie Anm. 18), a.a O.

⁷ RUGE, *Via regia* (wie Anm. 2), S. 3.

⁸ PETER MORAW, *Von den Ottonen bis zu den Staufern: Die Reichsregierung reiste*, in: RAINER BECK (Hg.), *Das Mittelalter. Ein Lesebuch zur deutschen Geschichte 800 - 1500*, München 1997, S. 42-55 - HANS JÜRGEN RIECKENBERG, *Königsstraße und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit (919 - 1056)*, in: *Archiv für Urkundenforschung* 17 (1942), S. 32-154.

dessen Verletzung mit der Acht durch den König geahndet wurde⁹.“ Das Straßen- oder Wegeregal oblag dem Herrscher, von daher leitet sich der Begriff Reichsstraße ab, den einzelnen Landesherren oder auch späterhin den Städten.

Wenn sich in unserem Fall vor allem die beiden Namen Hohe Straße und VIA REGIA bis in die Gegenwart erhalten haben, so deutet das erstere auf ein möglicherweise prähistorisches Alter als Höhenweg hin, während das letztere die enorme, sicherlich aus karolingisch-ottonischer Zeit herrührende Bedeutung erkennen lässt: Dazu gibt es viel, meist örtliche, Varianten von Hessen über Thüringen und Sachsen bis nach Schlesien. Viele solcher Teil- oder Nebenstrecken haben aus der örtlichen mündlichen Überlieferung Aufnahme gefunden in topografische Karten der Neuzeit und in das amtliche Schrifttum; manches ist verloren gegangen, wie auch ganze Wegabschnitte im Gelände heute nicht mehr auffindbar sind. Auch dürften mitunter Veränderungen der politischen und wirtschaftlichen Infrastruktur zu Verlegungen oder Verlagerungen von Teilstrecken geführt haben. Ebenso hat sich die Bedeutung von Orten und Märkten gewandelt, man denke nur an die zugunsten von Leipzig völlig verlorengegangene Peter und Pauls-Messe in Naumburg. Im Wandel des Straßennetzes spiegelt sich das wider.

Die VIA REGIA in Thüringen und Sachsen-Anhalt begegnet uns heute in Teilabschnitten auch als Alte Straße, Weinstraße, Poststraße, Frankenstraße, Frankfurter Straße, Fuldaer Straße, Eisenacher, Gothaer und Erfurter Straße, Leipziger, Görlitzer und Breslauer Straße, aber auch als Große Heer- und Landstraße bzw. Große Heer- und Handelsstraße¹⁰.

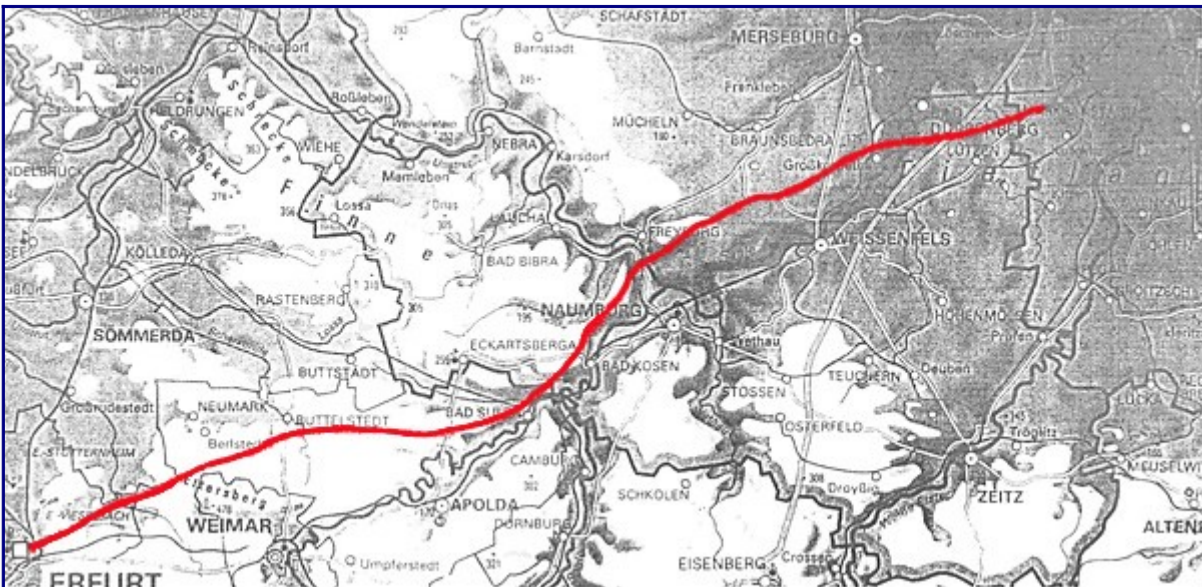


Abb. 1: Verlauf der VIA REGIA zwischen Erfurt und Leipzig (älteste Trasse)

Dabei sind sich die Bearbeiter historischer Wegekarten ziemlich einig, was den Abschnitt vom Eintritt in das Thüringer Becken bis Erfurt betrifft. Doch schon nördlich des Großen Ettersberges wird die Linienführung unklar und strittig. Fast alle Autoren stellen einen Verlauf über Buttstedt, Eckartsberga und Naumburg nach Leipzig dar¹¹. Das widerspiegelt vermutlich eine jüngere Situation der Postkutschenzeit, wenngleich Grimm dafür auch an karolingische Zeit denkt. Für einen ursprünglichen bzw. älteren Zustand kann diese Verlaufsdarstellung aber nicht widerspruchsfrei hingenommen werden. Das andere, ebenfalls komplizierte Problem betrifft den Raum Naumburg/Saale, und nicht zuletzt konnte Leipzig als Zielort erst eine Rolle spielen, nachdem dort eine deutsche Burg entstanden war. Was freilich nicht ausschließt, dass ein vergleichbarer Handelsweg schon lange vorher über diese Örtlichkeit weiter in den slawischen Osten führte¹².

Daran wird deutlich, dass die Einzelheiten einer Trasse sehr davon abhängig sind, für welchen Zeitabschnitt

⁹ KARL BOSL, Raum und Ordnung, in: Historische Raumforschung 3 (1961), S. 9 ff.

¹⁰ RUGE, Via regia (wie Anm. 3), S. 4.

¹¹ So GERBING, Pässe (LUISE GERBING, Die Pässe des Thüringer Waldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz, Phil. Diss. Halle/Saale 1904; — DIES. in: Mitteilungen des Vereins für Erdkunde Halle/Saale 28(1904), S. 1 - 53.), Karte; - DIES., Straßenzüge (LUISE GERBING Straßenzüge von Südwest-Thüringen. in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft zu Jena 17 (1898), S. 71-94; DIES., Erfurter Handel und Handelsstraßen, in: Mitteilungen des Vereins für die Geschichts- und Altertumskunde von Erfurt 21 (1900).S.95 - 148.), Karte.

¹² So GERBING, Pässe (wie Anm. 11), Karte; - DIES., Straßenzüge (wie Anm. 11), Karte.

die Frage nach dem konkreten Verlauf gestellt wird. So lässt Paul Grimm bei seinem Rekonstruktionsversuch der Hauptwege der karolingischen Zeit¹³ unsere Trasse konsequent alle westlich der Saale bleiben, bis Merseburg erreicht ist; erst dort setzt er einen Saaleübergang in Richtung Leipzig an. Der Verfasser hatte 1972 versucht, für den Kleinraum nordwestlich von Naumburg Trassenverläufe zu konkretisieren¹⁴. Dabei war vor allem deutlich geworden, wie sehr alle methodischen Kriterien der Altwegeforschung im kleinräumigen Arbeitsgebiet zu beachten sind, will man zu Ergebnissen gelangen¹⁵. Und was das Gelände betrifft, so läuft uns vielfach die Zeit davon angesichts der immer stärkeren Veränderungen der heutigen Kulturlandschaft.

Ebenso wie für die Siedlungsforschung insgesamt sind auch für die Altwegeforschung nach Möglichkeit alle methodischen Aspekte zu berücksichtigen¹⁶. Und umgekehrt wirken Verkehrsverbindungen vielfältig auf die Siedlungsstruktur und deren Wandlungen¹⁷. „... es ist nicht überflüssig, einen Blick auf den Verlauf der Straßenzüge in früheren Jahrhunderten zu werfen. Leider ist dies nur in sehr beschränktem Masse ausführbar, weil gründliche Untersuchungen über die thüringischen Verkehrsstraßen noch fehlen¹⁸.“ Derartige Untersuchungen sollten heute vor allem von drei Arbeitsgebieten geprägt sein:

1. Historisch-geografische Karten- und Geländearbeit,
2. Archäologie und nicht zuletzt
3. Mediävistik.

Dass diese Gebiete gleichrangig nebeneinander zu stehen haben, wird immer wieder betont¹⁹. Es geht darum, „auch für das Mittelalter ... durch Erschließung zusätzlicher Quellen zu Aussagen zu kommen, die Aussagen der Schriftquellen nicht nur ergänzen, sondern ... zu ganz neuen Fragestellungen und Ergebnissen hinführen“²⁰. Von diesen drei Bereichen soll im folgenden vor allem dem Geländebefund nachgegangen werden und zwar für den Abschnitt der Strata regia/VIA REGIA zwischen Erfurt und Leipzig, speziell in den problematischen Etappen der Finneüberschreitung sowie der Unstrut- und Saalequerung. Das kann aber nur als ein erster Beitrag zu einer noch ausstehenden umfassenden Gesamtbearbeitung der alten mitteleuropäischen Verkehrslinie verstanden werden...

Über Erfurt ist seit langem viel geschrieben worden, nicht zuletzt in Würdigung seiner besonderen Verkehrslage²¹. Unter den frühen Nachrichten über die Stadt, die bereits 742 als locus bezeichnet wird, bezieht sich ein Diederhufener Kapitular Karls des Großen auf Handel und Wege; alle aus westlicher Richtung kommenden Kaufleute werden angehalten, ihren Handel nicht über Erfurt hinaus weiter nach Osten zu betreiben. Hier handelt es sich zweifelsfrei um die Strata regia/ VIA REGIA/Hohe Straße, die ostwärts von Erfurt der Problematik des von einem Beauftragten des Kaisers kontrollierten Limes Sorabicus unterlag. Die

¹³ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), Karte Abb. 14.

¹⁴ BERND W. BAHN, Alte Wege im Unstrutmündungsgebiet, in: Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte 56 (1972), S.211-235, hier Karten Abb. 1 und 5.

¹⁵ DIETRICH DENECKE, Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft (in: Göttinger geographische Abhandlungen 54), Göttingen 1969, S. 1-423; -DERS., Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, hg. von HERBERT JANKUHN/REINHARD WENSKUS, Sigmaringen 1979, S. 433-483.

¹⁶ EIKE GRINGMUTH-DALLMER, Archäologische Funde, schriftliche Überlieferung, Ortsnamen und Siedlungsforschung als Quellen zur thüringischen Siedlungsgeschichte, in: Alt-Thüringen 26 (1991), S. 227-244.

¹⁷ OTTO SCHLÜTER, Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen, Berlin 1903, S. 256-277.

¹⁸ SCHLÜTER, Siedlungen (wie Anm. 17), S. 256.

¹⁹ WALTER SCHLESINGER, Archäologie des Mittelalters in der Sicht des Historikers, in: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters 2 (1974), S. 7-31, hier S. 7; - FRANZ IRSIGLER, Mittelalterarchäologie in Zentraleuropa aus der Sicht eines Historikers, in: Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 9 (1995), S. 217-224, hier S. 220.

²⁰ IRSIGLER, Mittelalterarchäologie (wie Anm. 19), S. 220.

²¹ WILHELM J. A. VON TETTAU, Geschichtliche Darstellung des Gebietes der Stadt Erfurt und der Besitzungen der dortigen Stiftungen, in: Mitteilungen des Vereins für die Geschichte und Alterthumskunde von Erfurt 13 (1887), S. 1-265; GERBING, Handel (wie Anm. 2); - ALFRED OVERMANN, Probleme der ältesten Erfurter Geschichte, in: Sachsen und Anhalt. Jahrbuch der Historischen Kommission für die Provinz Sachsen und für Anhalt 6 (1930), S. 25-43; - ERNST LEHMANN, Erfurt in der Vorgeschichte, Erfurt 1935; Beiträge zur Geschichte der Stadt Erfurt, hg. vom Wissenschaftlichen Kollektiv zur Erforschung der Erfurter Stadtgeschichte ..., Erfurt 1955 ff.; - ERICH KÖNIG, Erfurt (Erläuterungen zum Kartenblatt 31 mit 5 Teilkarten), in: Atlas des Saale- und mittleren Elbegebietes, 2. Teil 1960, Erläuterungsheft S. 119-128; - FRITZ WIEGAND, Zur Entwicklung der Handelsniederlassung Erfurt. Betrachtungen und Annahmen, in: Alt-Thüringen 6 (1963), S. 611-619; - OTTO-AREND MAI, Erfurt, Stadt und Verkehr in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft, Dissertation an der Technischen Universität Dresden 1968; - WERNER EBERHARDT, Erfurt im Netz der mittelalterlichen Handelsstraßen, in: Urgeschichte und Heimatforschung 18 (1981), S. 40-53 u. 19 (1982), S. 16-31; - MICHAEL GOCKEL, Die deutschen Königspfalzen. Band 2: Thüringen, Artikel Erfurt, Göttingen 1984-1986, S. 103-148; - WILLIBALD GUTSCHE. (Hg.), Geschichte der Stadt Erfurt, Weimar 1986; - HANSJÜRGEN BRACHMANN/ERNST SCHUBERT, Erfurt, in: Archäologie in der Deutschen Demokratischen Republik. Denkmale und Funde, Bd. 2, Leipzig/Jena/Berlin 1989, S. 777-781.

Stadt von 805 als Grenzhandelsplatz wird mit dem Kreuzungspunkt der beiden großen Fernverkehrswege und den von ihnen benutzten Furten durch den Erph in Verbindung zu bringen sein²². Davon stellt die West-Ost-Straße unsere Strata regia dar. „Der vielleicht auch in vorgeschichtliche Zeit zurückreichende Weg, die spätere VIA REGIA, auch Hohe oder Königsstraße genannt, kam vom Mittelrhein und führte nach dem Osten. Sie erreichte den Ortsbereich über den niedrigen Sattel zwischen Severihügel und Petersberg. Von hier aus haben offenbar mehrere Fahrbahnen zum Breitstrom geführt, um ihn zwischen der späteren Krämerbrücke und der Lehmannsbrücke zu durchqueren²³.“ Dazu wurde klargestellt, dass der Grundriss und Straßenverlauf der Innenstadt von Erfurt vor dem 11. Jahrhundert nicht demjenigen des Hoch- und Spätmittelalters entspricht²⁴. Vor allem innerhalb des Gerabogens und der Straßen Lange Brücke - Domplatz - Pergamentergasse geht Wiegand von einem anderen älteren Grundriss aus, der von „verschiedenen Fahrbahnen, in die sich der West-Ost-Weg nach Überwindung des Severisattels aufspaltete“, geprägt war²⁵. Diese Erfurt-Problematik soll hier nicht weiter verfolgt werden, zumal sich aus der Stadtkernforschung vor und erst recht nach 1989 soviel neue archäologische Beobachtungen ergeben haben, dass dieses Thema von Grund auf neu bearbeitet werden müsste. Auch sollte einmal der Unterscheidung von Straße und Gasse²⁶ nachgegangen werden, denn „Als solche [= Straßen] wurden nur die bezeichnet, die zu Stadttoren und damit zu den über Land führenden Wegen führten, das andere waren Gassen“²⁷.

Anzumerken ist nur, dass im heutigen Grundriss von Erfurt die ostwärts aus der Stadt hinaus führende Leipziger Straße eigentlich die Richtung des Angers fortzusetzen scheint, so dass auch im Gegensatz zu Fritz Wiegand ein ganz anderer Verlauf der ältesten West-Ost-Trasse denkbar wäre, nämlich Gothaer Straße - Bonifaciusstraße - Walkmühlstraße - Neuwerkstraße - Anger - Krämpferstraße oder aber Brühler Straße - Mainzerhofstraße - Domstraße - Marktstraße. Dagegen sieht Wiegand in der Benennung am Hohen Weg, die nach 1500 nicht mehr vorkommt, ein Anklingen an Hohe Straße, also „einen Teil der alten VIA REGIA“²⁸, die sich ostwärts in einer Furt (Furthmühlgasse!) in der heutigen Hütergasse fortgesetzt hätte.

Wenden wir uns nun der Trasse ostwärts von Erfurt zu. Bemerkenswert daran ist die Linienführung als Höhenweg (daher Hohe Straße), der bis zu einem Übergang über die Saale nur zweimal kleinere Wasserläufe queren muss: den Emsenbach unweit Bad Sulza und die Unstrut nördlich ihrer Mündung. Es ist also falsch, wenn gesagt wird, „die W-O-Verbindung ... führte zu den seit dem Hochmittelalter bedeutenden Handelsplätzen des O[stens] durch die verkehrsgünstigen Täler der Ilm und Saale“²⁹.

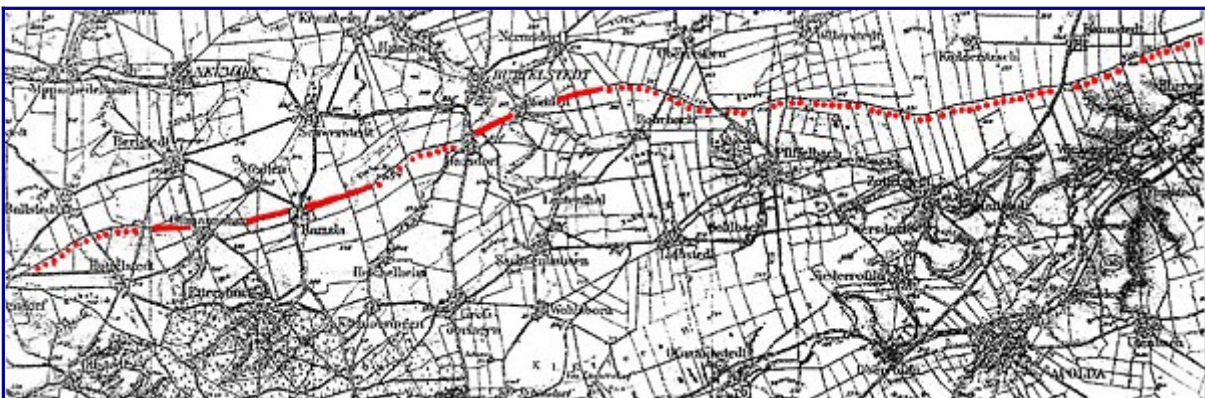


Abb. 2: Die VIA REGIA-Trasse zwischen Ollendorf und Bad Sulza in der Karte 1: 100 000 um 1900 Punktirt die noch vorhandenen Wegabschnitte

Als Hauptstraße hat der Verlauf über Weiden zu gelten, der durchgängig von dort bis Bad Sulza noch heute als Weinstraße bezeichnet und auch so bis heute in topografischen Karten dargestellt, einer Wasserscheide

²² WIEGAND, Entwicklung (wie Anm. 21), S. 612.

²³ WIEGAND, Entwicklung (wie Anm. 21), a.a.O.

²⁴ WERNER SCHNELLENKAMP, Beiträge zur Entstehungsgeschichte der Thüringer Waidstädte und ihrer Nachbarstädte, Teil I. Erfurt/Jena 1929, S. 22.

²⁵ WIEGAND, Entwicklung (wie Anm. 21), a.a.O.

²⁶ Siehe oben zum Unterschied strata und regia im römischen und im mittelalterlichen Sprachgebrauch. Hinsichtlich der Herleitung des Wortes strata von stratum = Pflaster sind auch die in vielen Altstädten vorkommenden Straßennamen Steinweg zu beachten.

²⁷ GOTTFRIED KIESOW, Die Anatomie einer Stadt. Wie Städtebauer von einst sogar die Zugluft beherrschten, in: Monumente 9 (1999), Heft 7/8, S. 52 f.

²⁸ WIEGAND, Entwicklung (wie Anm. 21), S. 613. Nachfolgend soll der Einfachheit halber immer nur von Via regia gesprochen werden, sofern nicht anderslautende örtliche Benennungen zu zitieren sind.

²⁹ HANS PATZE, Erfurt, in: Thüringen (Handbuch der historischen Stätten, Bd. 9), hg. von HANS PATZE, Stuttgart 1968, S. 100-121, hier S. 101.

folgt, die Ilmtal und Emsenbachtal voneinander trennt. Dieser Verlauf ist zunächst zwischen Ollendorf und Ottmannshausen in Feldwegen des 18. Jahrhunderts zu erkennen, die in der bereits genannten Karte der Preußischen Landesaufnahme von 1909 noch enthalten sind, in heutigen topografischen Karten dagegen nicht mehr. Die Ortslage Ottmannshausen wurde südlich umgangen und über Ramsla sowie den markanten Geländepunkt Fuchshügel (243,2 m) Daasdorf bei Buttelstedt ebenfalls nördlich umgangen. Damit ist das kleine Dorf Weiden im obersten Tal der Scherkonde erreicht³⁰. Das Gebiet nördlich der Ettersberge als etwas stärker reliefvierter Teil des Thüringer Beckens weist offenbar ein Geflecht alter Wegführungen verschiedener Himmelsrichtungen auf³¹. Wie alle diese vermeidet die VIA REGIA mit geschickter und dennoch zügiger Linienführung die meisten etwas tiefer eingeschnittenen Bachtäler³². „Die Linienführungen der vor- und frühgeschichtlichen Zeit bis ins Mittelalter lassen den Grundsatz der geraden Linie erkennen. In vielen Fällen wurde dieser Grundsatz erst zur Zeit des Kunststraßenbaues durchbrochen³³.“ Das Tal der oberen Scherkonde verursacht die einzige nennenswerte Talquerung zwischen Erfurt und Bad Sulza. Direkt am Zufluss des noch kleineren Roßbaches erfolgt der Abstieg in das 15-20 m eingetiefte Tal, danach der Anstieg an der Flanke eines Sporns der östlichen Talseite. Dieser Sporn trägt die Dorfkirche, die innerhalb einer Abschnittsbefestigung vermutlich des 9. - 11. Jahrhundert liegt³⁴. Also sicherte eine Spornburg das Passieren dieses kleinen aber steilhängigen Tales der Scherkonde. Nur 2 km weiter östlich setzt ein Feldweg mit leicht seitlich schwingendem Verlauf ein, der - wie die Karte von 1909 deutlich erkennen lässt - das die gesamte Umgegend beherrschende Gittermuster der preußisch separierten Feldflur mit seinem gewundenem Verlauf durchbricht. So zieht die alte Trasse mit dem Namen Weinstraße, beständig auf der Wasserscheide zwischen Ilmtal und Emsenbachsenke bleibend, bis oberhalb von Bad Sulza. Sie ist folglich bei der Flurmeueinteilung respektiert worden, und der größte Teil davon wird noch heute von den typischen breiten baumgesäumten Feldwegen gebildet.

Mit vorstehender Beschreibung wurde der Ort Buttelstedt umgangen bzw. ignoriert. Alle jüngeren, auch heimatkundlichen und touristischen Darstellungen lassen aber die VIA REGIA über die Kleinstadt Buttelstedt verlaufen. Zweifellos gab es dort auch eine mittelalterliche Burg, dazu eine Gerichtsstätte am westlichen Ortsrand³⁵. Die Burg auf einem Sporn mitten im Ort wird erstmals 1281 als castrum Botelstete im Besitz des Landgrafen von Thüringen genannt³⁶, der Gerichtsplatz mit flachem Rundwall und Baumkreis bereits 1119. Es muss also davon ausgegangen werden, dass in dem Gebiet zwischen Ollendorf und Bad Sulza sehr bald - vermutlich schon in nachottonischer Zeit - die ursprüngliche Trasse ihre Bedeutung weitgehend verlor und sich, wenig seitlich verlagert, eine andere ausprägte. Die Gründe dafür sind vorerst nicht klar zu benennen. Sie könnten aber darin zu suchen sein, dass die Landgrafen von Thüringen den markanter und fortifikatorisch günstiger erscheinenden Sporn in dem schon im 9. Jahrhundert genannten Buttelstedt befestigten, um eine Station auf ihrem Weg zur Neuenburg bei Freyburg zu haben. Die Hoheitsrechte des Naumburger Bistums an Buttelstedt waren durch Weiterverleihung an die Landgrafen gegangen, so dass der Ort mit dem 12. Jahrhundert auch „als landgräfliches Landgericht und Mittelpunkt eines Gerichtsbezirks“ in Erscheinung tritt. Damit lag Buttelstedt „verkehrsgünstig an der Erfurt - Naumburger Straße (= VIA REGIA)³⁷. Es gab also seit dem 12. Jahrhundert einen Verlauf direkt über Buttelstedt, der sich nur ca. 600-800 m nördlich der alten Trasse über Weiden befand, in der Fortsetzung aber mit rund 3 km Abstand weiter nach Osten verlief.

Diese offensichtlich jüngere Trasse ist von Ollendorf über Ballstedt, Berlstedt und Schwerstedt im 19. Jahrhundert als Landstraße ausgebaut worden, zwischen Buttelstedt und Eckartsberga aber nur in zwei kürzeren Abschnitten. Dazu gibt es eine gute Beschreibung mit Übersichtskarte durch den Heimatforscher Walter Ladensack aus Willerstedt, der mit den örtlichen Gegebenheiten bestens vertraut ist³⁸. Nach ihm lief

³⁰ GÜNTER MÖBES, Vorbericht über die abgeschlossene Geländearbeit im Flußgebiet der Scherkonde, in: Ausgrabungen und Funde 10(1965), S. 256-259.

³¹ GÜNTER MÖBES, Urgeschichtliche und mittelalterliche Wagenspuren in den Kreisen Sömmerda und Weimar, in: Ausgrabungen und Funde 31 (1986), S. 213-216; - DERS., Wagenspuren aus urgeschichtlicher und mittelalterlicher Zeit nördlich des Großen Ettersberges, in: Urgeschichte und Heimatforschung 24 (1987), S. 101-103.

³² WALDEMAR FISCHER, Technikgeschichte und Landesgeschichte. Untersuchungen ihrer Beziehungen unter besonderer Berücksichtigung der geschichtlichen Straßenforschung, in: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde NF 37 (1943), S. 1-29.

³³ FISCHER, Technikgeschichte (wie Anm. 32), S. 18.

³⁴ WOLFGANG TIMPEL und PAUL GRIMM, Die ur- und frühgeschichtlichen Bodendenkmäler des Kreises Weimar. Weimar 1975, S. 98 f. sowie S. 23, Abb. 9.

³⁵ TIMPEL/GRIMM, Bodendenkmäler (wie Anm. 34), S. 78 f.

³⁶ Urkundenbuch der Stadt Erfurt, hg. von CARL BEYER (Geschichtsquellen der Provinz Sachsen und angrenzender Gebiete, Bd. 23), Bd. 1, Nr. 310; - OTTO DOBENECKER (Hg.), Regesta diplomatica necnon epistolaria historiae Thuringiae, Bd. 4, Jena 1939, Nr. 1909.

³⁷ WOLFGANG HUSCHKE, Buttelstedt (Kr. Weimar), in: PATZE, Thüringen (wie Anm. 29), S. 65.

³⁸ WALTER LADENSACK, Mittelalterliches Straßenkreuz bei Willerstedt, in: Festschrift 888 Jahre Willerstedt, Willerstedt 1998, S. 10-11.

die (jüngere) VIA REGIA (Königsstraße oder Hohe Straße) am Nordrand von Nermsdorf vorbei, über den Steinberg (255 m), am Südrand von Oberreißen entlang über den Mauseberg (250 m), folgt dicht nördlich von Willersstedt der (alten) Kreisgrenze zwischen Weimar und Sömmerda, wobei im Bereich des Mauseberges die Kupferstraße Nürnberg - Eisleben gekreuzt wird,³⁹ und erreicht nördlich an Nermsdorf vorbei das sehr flache Tal des Emsenbaches. Nach dessen müheloser Querung wird südlich an Seena vorbei in gerader Linie der Westfuß des Altenburg-Sporns erreicht. Von Seena zur Altenburg Mallendorf, vorbei an einem Steinkreuz (auf die erwähnten Steinkreuze wird in dem Zusammenhang nicht näher eingegangen) in die Ortslage Eckartsberga hinein, ist die alte Trasse als Landstraße ausgebaut und heißt in der Ortslage unterhalb des Passes auch noch Alte Straße. Spätestens hier tut sich die Problematik Eckartsberga auf Es ist vielfach bezeugt, dass mindestens eine Variante über Auerstedt und Rehehausen verlief, die noch in der Schlacht von 1806 eine große Rolle spielte. Sie ist in der Landschaft nahezu völlig verlorengegangen; nur ein kurzer Hohlwegrest mit Steinkreuz nördlich von Rehehausen erinnert daran. Die Hauptroute lässt Walter Ladensack über Thüsdorf und Eckartsberga nach Hassenhausen ziehen. Es ist die allgemeine Lesart, dass die VIA REGIA den Pass von Eckartsberga benutzt habe und von der Eckartsburg kontrolliert wurde. Nach Paul Grimm⁴⁰ sei das bereits im 10. Jahrhundert so gewesen mit der älteren Altenburg Mallendorf unterhalb (und heute Ortsteil) von Eckartsberga. Aber gerade in diesem Gebiet südwestlich der Stadt scheint ein älteres Wegenetz nahezu gänzlich ausgelöscht, vielleicht in Verbindung mit dem frühzeitigen Auflösen der Altenburg. Hier können allenfalls frühe Karten oder Luftbilderergebnisse weiterhelfen. So bleibt zunächst festzuhalten, dass diese Altenburg, wenn es sich dabei um die Vorläuferin der Eckartsburg und eventuell um die erste Burg der Ekkehardinger gehandelt hat⁴¹, zweifellos in frühe Wegeverbindungen aus dem Thüringer Becken eingebunden war, wie sie ebenso Verbindungen durch den Pass auf die Finnehochfläche gehabt haben wird. Trotzdem kann das nicht der ursprüngliche Verlauf des großen West-Ost-Weges gewesen sein, der konsequent in den mitteldeutschen Raum und weiter nach Osten führte. Die Weinstraße kann auch nicht, wie es Ladensack in der Karte darstellt, in einem Bogen nach Auerstedt hinunter verlaufen sein. Sie folgt weiter der Wasserscheide bis auf die letzte Anhöhe vor dem hier tiefeingeschnittenen Ilmtal, Die Bucke (218 m). Damit stellt sich vielmehr die Frage nach einer östlichen oder nordöstlichen Fortsetzung an dieser Stelle.

Die landschaftliche Situation von Bad Sulza wird von intensiver geomorphologischer Gliederung am Rand des Thüringer Beckens geprägt. Die Ilm musste auf ihrem nacheiszeitlichen Verlauf hier die steilgestellten Muschelkalkschichten der Finnestörung durchbrechen. In diesem Durchbruchstal nimmt sie den westlich vor der Finne ihr zufließenden Emsenbach auf, der deshalb seinen letzten Talabschnitt ebenso stark eintiefen musste⁴². Wenn also eine Wegführung an dieser Stelle den nordöstlich anschließenden Höhenrücken der Sonnenberge erreichen wollte, musste sie bis zur Überschreitung des Emsenbaches rund 70 m absteigen, jenseits zur Sonnenkuppe mehr als 80 m wieder ansteigen. Genau das erfolgt in beiden Fällen durch gewundene tiefe Hohlwege, die auf diesen Abschnitten noch heute sogar von Personenkraftwagen örtlich befahren werden. Eine derart prägnante morphologische Situation bei Verlassen der Beckenlandschaft lässt nach kennzeichnenden archäologischen Fundstellen und Bodendenkmalen fragen. Und da zeigt sich vor dem Abstieg von Der Bucke direkt an der Wegtrasse ein bedeutender Fund von 22 römischen Münzen der Kaiserzeit, zwar als Oberflächenfund einzeln beim Pflügen gefunden, aber sicherlich als Hort anzusehen⁴³. Die Fundstelle ist ausdrücklich als „unmittelbar südlich der ‚Weinstraße‘ an der Flurgrenze nach Darnstedt“ bezeichnet. Dieser Platz ist noch in anderer Hinsicht bemerkenswert. Die Flurgrenze bzw. der Weg nach Darnstedt im Ilmtal bildet vermutlich einen Abschnitt aus einer alten Wegstrecke, die geradlinig über die Ilm-Saale-Hochfläche nach Dornburg führte; hier könnte es sich um die direkte Verbindung zwischen Dornburg und Memleben handeln, die damit unmittelbar an der Münzfundstelle unsere Weinstraße/VIA REGIA in ottonischer Zeit kreuzte. Zu solchen Details ist aber weitere Geländearbeit erforderlich.

³⁹ BERND W. BAHN, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, Dipl.-Arbeit Friedrich-Schiller-Universität Jena 1965; - THOMAS WASCHKE, Alte Straßenzüge im Kreis Apolda - die Kupferstraße, in: Apoldaer Heimat 5 (1987), S. 23—25.

⁴⁰ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), S. 63.

⁴¹ STEFAN TEBRUCK, Die Eckartsburg im Hochmittelalter, in: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte 52 (1998), S. 11-60; - GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 14), S. 48 u. 63, Nr. 359 sowie Abb. 38 e; - BERND W. BAHN, „... in urbe quae Geniun dicitur“. Die Burgen der Ekkehardinger an der Unstrutmündung (1. Teil), in: Saale-Unstrut-Jahrbuch 5 (2000), S. 28-39, hier S. 37.

⁴² MANFRED SALZMANN, Die Ilm von den Quellen bis zur Mündung (Weimarer Schriften 52), Weimar 1995, S. 186-188; - OTFRIED WAGENBRETH/WALTER STEINER, Geologische Streifzüge, Leipzig 1982, S. 90 f.

⁴³ RUDOLF LASER, Die römischen und frühbyzantinischen Fundmünzen auf dem Gebiet der DDR (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 28), Berlin 1980, S. 253 f.; dazu auch: Thüringisches Landesamt für Archäologische Denkmalpflege, Ortsakte Bad Sulza, Blatt 34 u. 34 a, Fundstelle 32

Dagegen verlangt die sich nun anschließende Talquerung eine Beachtung von Gelände und archäologischen Fundstellen gleichermaßen. An der archäologischen Ortsakte Bad Sulza fällt auf, dass fast alle Fundstellen der Ortsflur auf der Anhöhe Lachenberg (ca. 166 m) konzentriert sind⁴⁴. Dieser erhebt sich inselartig im Stadtgebiet etwa 30 - 40 m über den Wasserspiegel von Ilm und Emsenbach und sitzt - als alter Umlaufberg - wie ein Pfropf im Engtal des Emsenbaches, dessen Mündung in die Ilm nach Norden an den Fuß der Sonnenkuppe drängend. Auf dieser Anhöhe sind vom Neolithikum (Linien- und Stichbandkeramik, Schnurkeramik) über Bronzezeit (Hügelgräber und Urnenfelderzeit), Hallstatt- und Latenezeit bis zur Völkerwanderungszeit und Mittelalter fast alle Perioden mit Grab-, Siedlungs- und Einzelfunden vertreten.

Hervorzuheben ist ein merowingerzeitlicher Friedhof westlich der Wunderwaldstraße⁴⁵. Offensichtlich ist die Talquerung des alten Verkehrsweges hier bereits in prähistorischer Zeit von diesen Fundstellen in exponierter Lage eines natürlichen Brückenkopfes akzentuiert worden. Ebenso ist sogar die unmittelbare Überschreitung des Emsenbaches bei der Emsenmühle mit mehreren Körpergräbern unbekannter Zeitstellung („mit beigegebenen Gefäßen, in deren einer eine Bronzekette mit runden Ringen lag“⁴⁶ - latenezeitliche Gürtelkette?) besetzt. Doch auch nach dem jenseitigen Anstieg zeigt sich die Sonnenkuppe (235,5 m) mit Fundstellen des Neolithikums und einer Wallanlage unbekanntes Alters (mit verschiedenem Altfundgut) versehen⁴⁷. Das alles müsste, besonders unter verkehrsgeschichtlichem Aspekt, aufgearbeitet werden. Das Hinüberwechseln der Trasse von einer Wasserscheide auf die nächste entspricht bei der Überwindung des Emsenbachtals genau dem von Fischer erkannten Prinzip, „dass die Querung der Täler durch die Hochstraßen fast immer auf dem kürzesten Weg erfolgte, und der Anstieg senkrecht zur Hanglinie lag“⁴⁸.

⁴⁴ Ortsakte Bad Sulza (wie Anm. 43), Blatt 7, 17 u. 35.

⁴⁵ BERTHOLD SCHMIDT, Die späte Völkerwanderungszeit in Mitteldeutschland (Veröffentlichungen des Landesmuseums Halle/Saale 18), Berlin 1961, S. 46, 70, 94, 108, 111, 117, 126, 147, 192, 197; - DERS., (wie oben), Katalog (Südteil) (Veröffentlichungen des Landesmuseums für Vorgeschichte in Halle 25), Berlin 1970, S. 46, Nr. 13 (205); Taf. 41 - 42.

⁴⁶ ALFRED GÖTZE/PAUL HÖFER/PAUL ZSCHIESCHE, Die vor- und frühgeschichtlichen Altertümer Thüringens, Würzburg 1909, S. 323.

⁴⁷ PAUL ZSCHIESCHE, Die vorgeschichtlichen Burgen und Wälle in Thüringen, Bd. IV, Halle (Saale) 1906, S. 16; - GÖTZE/HÖFER/ZSCHIESCHE, Altertümer (wie Anm. 46), S. 323 f.; - KLAUS SIMON, Ur- und frühgeschichtliche Höhensiedlungen auf der Rudelsburg bei Bad Kösen, in: Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte 74 (1991), S. 59-130, hier S. 116.

⁴⁸ FISCHER, Technikgeschichte (wie Anm. 32), S. 20.

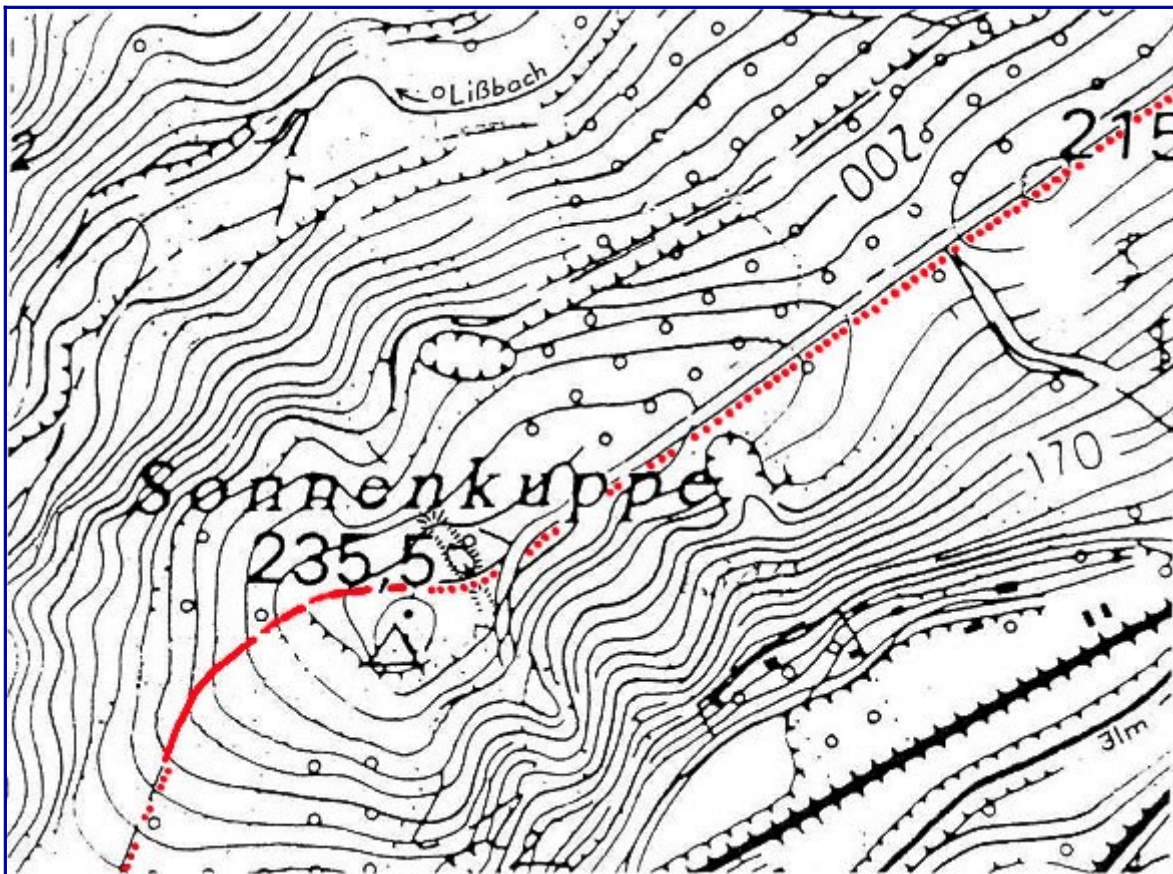


Abb. 3: Verlauf der ältesten VIA REGIA an der Sonnenkuppe bei Bad Sulza mit Wallrest einer Wegsperre (aktuelle topographische Karte 1 : 25 000, vergrößert).

Wir treten hier in ein Gebiet ein, das gerade hinsichtlich seiner frühen Verkehrsgeschichte bereits intensiv untersucht worden ist⁴⁹. Dabei sah Klaus Simon den Schwerpunkt in der Urnenfelderzeit, nicht zuletzt der Solequellen wegen, und somit auch ein wesentlich höheres Alter der VIA REGIA-Trasse: „Es handelt sich um ein durch unteres und mittleres Saaletal nach Nordosten abgelenktes Teilstück jener mitteleuropäischen West-Ost-Verbindung, die im Mittelalter als ‚Hohe‘ oder ‚Königsstraße‘ ganz Thüringen und Sachsen durchquert und schon Jahrtausende zuvor eine erhebliche Rolle gespielt hat⁵⁰. Er lässt allerdings die mittelalterliche Kupferstraße (s.o.) als urnenfelderzeitliche Verkehrslinie in Bad Sulza das Ilmtal überschreiten, „an der Höhensiedlung auf der Sonnenkuppe ... vorbei auf den Fernweg, der an der nordwestlichen Flanke des Saaletals weiter auf Freyburg zulief, in die VIA REGIA einmünden und begründet, „anhand eines Messertyps und einiger anderer Kriterien ist eine solche Führung bereits für die mittlere Urnenfelderzeit⁵¹ erschlossen worden“.

Die Sonnenkuppe, wiewohl noch nie seit Zschiesches Zeiten mit bodendenkmalpflegerischer Aufmerksamkeit bedacht, gewinnt durch solche Überlegungen beträchtlich an Interesse. Dem steht -höchst bedauerlich - eine weitgehende Zerstörung durch kleine Steinbrüche des 19. Jahrhunderts entgegen, dazu der nicht kontrollierte Bau eines Trinkwasserhochbehälters nach 1945. Nur die alte Wegtrasse hat sich kaum verändert erhalten und folgt von hier aus nach Nordosten als Fahrweg exakt dem Grat des Hochflächenrückens, der rechts vom letzten Stück des Ilmtals, links vom tief eingeschnittenen Lanitztal eingefasst wird. Diese einzigartige Reliefsituation ist offenbar für eine Sperranlage unmittelbar nordwestlich der Sonnenkuppe genutzt worden; unversehrt erhalten, aber ohne bisher Beachtung zu finden, zieht ein stattlicher Wall von der zum Ilmtal steil mit Felspartien abfallenden Kuppe nach der anderen Seite über die Schulter bis zum Steilabfall in das Lanitztal. Er riegelt die Schulter des Hochflächenrückens auf ca. 72 m Länge (ursprünglich rund 80 m) nördlich der Sonnenkuppe ab (bei einer Wallbreite um 22 m und einer Höhe zwischen 2,20 und 4 m). Es ist vorläufig nicht zu beantworten, in welcher Zeit und zu welchem Zweck an dieser markanten und morphologisch ideal dafür geeigneten Stelle die Fernverkehrslinie gesperrt worden sein kann. Allenfalls deutet sich an, dass diese Trasse zugunsten der Variante über Eckartsberga im Laufe

⁴⁹ LOUIS NAUMANN, Die Bedeutung der Frankenherrschaft für die Erschließung der Finne, in: Thüringisch-sächsische Zeitschrift für Geschichte und Kunst 1(1911), S. 169-186; - SIMON, Höhensiedlungen (wie Anm. 47), S. 59 ff., zur Hohen oder Königsstraße S. 116 f. sowie Karte Abb. 15.

⁵⁰ SIMON, Höhensiedlungen (wie Anm. 47), S. 116.

⁵¹ SIMON, Höhensiedlungen (wie Anm. 47), a.a.O.

des 12. Jahrhundert zu veröden begann (s.o. Buttstedt!), wenigstens in Teilabschnitten. Wie immer in solchen Fällen sind Einzelabschnitte aber weiter in örtlicher Benutzung geblieben, hier im Abschnitt Weiden - Sonnendorf fast die gesamte Strecke als Feldwege bis zur Gegenwart.

Zu Beginn des 20. Jahrhundert hatte sich bereits Louis Naumann intensiv mit der fränkischen Besiedlung der Finne und den damaligen Verkehrswegen beschäftigt. Er sieht das Entstehen des mittelalterlichen Wegenetzes auf der Finne in merowingisch-fränkischer Zeit. „Alle Orte ... lagen an alten Straßen ... Rehhausen und Hassenhausen an der alten bekannten ‚Königsstraße‘⁵².“ Folgt man dieser Lesart, dann gab es die oben angedeutete Variante Auerstedt - Rehehausen - Hassenhausen schon in fränkischer Zeit; beide Trassen vereinigten sich etwa südöstlich von Hassenhausen (Höhe 266,5 m) und setzten sich auf der Wasserscheide fort in Richtung Fränkenau. Zu Recht fragt Louis Naumann aber nach der Rolle von Eckartsberga und verweist darauf, die „von Buttstedt über Thüßdorf - Seena - Eckartsberga nach Lißdorf gehende Straße dürfte alt sein. Sie zog nördlich von Lißdorf weiter nach Hohndorf... ohne ... Zäckwar und Spielberg ... zu berühren. Im Pfortenerbbuche 1551 heißt sie in Lißdorfer Flur die alte Heerstraße ... 1806 wird sie die alte Weinstraße genannt“⁵³. Das wäre eine weitere, bisher kaum beachtete Variante. Gleichzeitig beschreibt Louis Naumann eine von der Weinstraße östlich von Rannstedt abzweigende Trasse, für die es allerdings weder auf älteren Karten noch im Gelände Hinweise gibt. Dieser „alte ‚Königsweg‘... der von Rannstedt - Auerstedt über Rehehausen die Höhe erstieg“, sei später zur Poststraße geworden und wurde diese noch lange ‚die alte Frankenstraße‘ genannt“⁵⁴. Louis Naumanns weitere Beschreibung betrifft dann wieder beide vereinigte Trassen (s.o.): „Auf der Höhe strebte der Königsweg zwischen Punschrau und Fränkenau am Schenkenholz vorbei nach Wilsdorf, wo er westlich von diesem Orte dann die Frankenhohle heißt, um bei Nißmütz so dann die Unstrut zu erreichen.“⁵⁵ Zusammengefasst bedeutet das: Für eine Verkehrslinie von West nach Ost im südlichen Thüringer Becken gab es eine - sicherlich schon prähistorische - Haupttrasse, die dicht nördlich der Täler von unterer und mittlerer Saale den Finne-Höhenzug überwinden musste, um über die Muschelkalk-Randplatten die mitteldeutsche Tieflandsbucht bzw. den Raum Leipzig anzusteuern. Für den Finne-Aufstieg lassen sich zwei weitere Möglichkeiten erkennen, von denen die wahrscheinlich jüngste über Eckartsberga zur heutigen Fernverkehrsstraße wurde, während die älteste Trasse über Die Bucke und die Sonnenkuppe vielleicht noch in ottonischer Zeit als durchgehende Verbindung verödete, sicherlich auch der steilen Querung des Emsenbachtals wegen. Am höchsten Punkt zwischen Emsenbach und Unstrut (Höhe 269,6 m) sind alle drei Varianten wieder vereint, doch werden von da an auch alle geeigneten Möglichkeiten genutzt, ostwärts über das Saaletal zu gelangen⁵⁶. Das ist zuerst die Stendorfer Furt unterhalb der Burg Saaleck⁵⁷, von der eine im Hochmittelalter von beiden Burgen Saaleck und Rudelsburg zu kontrollierende Trasse auf die jenseitige Saale-Elster-Hochfläche führte, wo sie mit den von Süden kommenden Handelsstraßen (Regensburger und Nürnberger oder Frankenstraße, Buchstraße) nach Naumburg hinunterging. Nach Klaus Simon hat auch diese Querverbindung bereits zur Urnenfelderzeit Bedeutung gehabt. Ein weiterer Saaleübergang wurde mit dem frühen Bau einer Saalebrücke durch die Pfortenser Mönche beim späteren Kösen möglich. Die Brücke ist 1393 von den Bürgern Naumburgs „abgeworfen“ worden⁵⁸, also handelte es sich noch um eine Holzbrücke. Der von Natur aus sehr ungünstige Abstieg zu dieser Brücke schließt ein höheres Alter dieser später als Fernverkehrsstraße ausgebauten Strecke aus. Die dritte Möglichkeit einer Talquerung beim heutigen Naumburger Ortsteil Almrich/Altenburg dürfte in Zusammenhang mit dem Wirken der Ekkehardinger als Begründer Naumburgs mindestens auf das 10. Jahrhundert zurückgehen⁵⁹, kann aber auch, wie noch zu zeigen ist, Teil einer Verbindung Memleben - Naumburg gebildet haben. Alle drei Talquerungen müssen als relativ junge Abzweigungen der VIA REGIA in Zusammenhang mit der Entstehung Naumburgs im 10. Jahrhundert und im weiteren Sinne mit der Ostexpansion dieser Zeit gesehen werden. Das schließt nicht aus, dass eine Trasse schon einmal in prähistorischer Zeit aufgefunden und eine zeitlang genutzt worden ist. Für die VIA REGIA-Haupttrasse dagegen zeichnet sich eine große zeitliche Kontinuität ab, die nach derzeitigem Kenntnisstand vom Ende der Bronzezeit bis in ottonische Zeit reichen könnte, in einigen Trassenabschnitten aber auch das Hochmittelalter und den Chausseeausbau der Neuzeit erreicht.

Wir folgen nun nach Passieren der heutigen Landesgrenze Thüringen - Sachsen-Anhalt hinter Sonnendorf weiter der Haupttrasse. Das Saaletal wird bis zur Einmündung der Unstrut steilhängig, teils felsig begleitet vom Rand des Kösener Plateaus der Muschelkalktafel. Da diese nur wenig entfernt von dem ebenfalls steil

⁵² NAUMANN, Frankenherrschaft (wie Anm. 49), S. 160.

⁵³ NAUMANN, Frankenherrschaft (wie Anm. 49), S. 184 f.

⁵⁴ Ebenda, S. 185.

⁵⁵ Ebenda.

⁵⁶ FRIEDRICH HOPPE, Die ältesten Hauptverkehrsstraßen unserer Heimat, in: Heimatbuch des Vereins für Heimatgeschichte zu Naumburg a. d. S., Naumburg/Saale 1928, S. 16-17.

⁵⁷ SIMON, Höhengiedlungen (wie Anm. 47), S. 117.

⁵⁸ HOPPE, Hauptverkehrsstraßen (wie Anm. 56), S. 17.

⁵⁹ BAHN, Burgen (wie Anm. 41), S. 28-40.

eingetieften Hasselbachtal durchschnitten wird, ist parallel zur Saale und unteren Unstrut ein Landrücken ausgebildet, dessen Wasserscheide unsere Verkehrslinie bis ans Ende folgt, zuletzt über den Langen Berg bei Großwilsdorf. Dieser Rücken erfährt zwischen Bad Kösen und Niedermöllern seine stärkste Einschnürung bis auf ca. 1 km Breite. Die VIA REGIA kommt von der Höhe 269,6 m und führt als typischer breiter und eingetiefter Feldweg am Nordostrand von Fränkenau vorüber. Nordöstlich des Dorfes verengt ein kleines, nach Niedermöllern hinunter ziehendes Trockental den Landrücken weiter auf nur knapp 200 m; bevor dann die Höhe 263,7 m beim ehemaligen Gasthaus Göttersitz erreicht wird, ist links ein Wall zu sehen, der nord-westwärts im Wald den anfangs schwach fallenden Hang hinunterzieht und bei dessen Steilerwerden in Nähe eines Grabhügels ausläuft. An der gegenüberliegenden Ostseite der VIA REGIA-Trasse, die auch hier als überbreiter eingetiefter Weg mit stellenweise erkennbaren parallelen Hohlwegresten weiterer Fahrspuren ausgeprägt ist, fällt der Hang mit steilen Weinbergen und Felsabstürzen zur Saale gegenüber von Schulpforte ab. Damit aber ergibt sich eine sehr geeignete Sperrstelle, und der Wall stellt offensichtlich eine weitere Wegsperre dar, deren Umfahren ebenso wie bei dem Wall an der Sonnenkuppe unmöglich gewesen sein dürfte. Er weist aber an seiner Südwestseite einen flachen vorgelagerten Graben auf, so dass Angriffs- und Verteidigungsseite erkennbar werden, ohne dass beim derzeitigen Kenntnisstand auch hier etwas zu Zeitstellung und Anlass der Errichtung gesagt werden kann. Der Wall hat eine Länge von 218 m, die Breite variiert zwischen 6 m am Nordwestende und 9,60 m am Beginn; der vorgelegte Graben hat anfangs 11 m Breite, am Ende 5,50 m.

Kurz vor Erreichen der höchsten Stelle (263,7 m) quert ein flacher Hohlweg schräg unsere VIA REGIA, zugleich zweigt ostwärts ein solcher ab; beide führen unvermittelt hinunter zu den die Weinberge zwischen den Serpentinaen der heutigen Straße Naumburg - Niedermöllern tief durchschneidenden Hohlwegen, in deren Fortsetzung die Saale bei Almrich überschritten wird⁶⁰. Der querende Hohlweg verläuft westwärts durch das Schenkenholz hinunter, sich dabei verzweigend, an mehreren Grabhügeln vorbei; es handelt sich hier um das Teilstück einer äußerst geradlinigen mittelalterlichen Wegführung Naumburg - Bibra über die Hochflächen, der als Höhenstraße ohnehin höheres Alter zuzusprechen wäre. Bei einer im Gelände gegebenen Verlängerung bis Memleben wäre auch hier vorrangig an ottonische Zeit zu denken.

Die VIA REGIA folgt weiter der Wasserscheide und erreicht über den Langen Berg, vorbei an Großwilsdorf, den Abstieg ins Unstruttal. Vorher aber erfolgen an zwei Stellen wiederum Abstiegsvarianten zur Unstrut, die unterschiedlichen Zeiten angehören können. Die erste ist der in mehreren markanten Hohlwegen erfolgende Abstieg nach Kleinjena, dort am Kapellenberg vorbei und mit diesem als wahrscheinlichem Stammsitz der Ekkehardinger im 10. Jahrhundert in Verbindung gebracht⁶¹. Ein zweiter Abstieg zu einer Furt bei Nißmitz führt ebenso wie derjenige nach Freyburg die alte Bezeichnung Frankenhohle. Alle drei Abstiege von der Hochfläche mit anschließenden Flussfurten setzen sich in unterschiedlicher Weise als Trassen in Richtung Merseburg oder zu einem weiteren Saaleübergang in Richtung Osten fort.

Die historische Verkehrsproblematik des Gebietes um die Unstrutmündung ist bereits 1972 aufgegriffen⁶² und unlängst erneut erörtert worden⁶³ und spielt für die ottonische Zeit und die Entstehung Naumburgs wie auch für die Erbauung der Neuenburg und Gründung der Stadt Freyburg durch die Ludowinger eine erhebliche Rolle. Unter Verweis auf die entsprechenden Abhandlungen kann daher die Betrachtung der VIA REGIA jenseits des Unstruttals fortgesetzt werden.

Dabei fällt zunächst auf, dass in dem Gebiet zwischen unterer Unstrut und Merseburg nirgendwo mehr die Bezeichnung VIA REGIA in Gebrauch oder als Flurname erhalten ist. Heimatkundliche Darstellungen gehen in der Regel davon aus, sie verlief über Naumburg, evtl. sogar Weißenfels, und Lützen nach Leipzig. Das entspricht ohne Zweifel erst der Zeit, als sich in Naumburg die Peter und Pauls-Messe etabliert hatte. Hier soll aber nach den älteren Strukturen gefragt werden, wie sie sicherlich zur Zeit der Entstehung Naumburgs, als die Ekkehardinger ihren Stammsitz noch in Kleinjena hatten, vorhanden waren.

Die Linienführung von Kleinjena her steigt jenseits des Unstruttals an den Prömmerbergen, flankiert von bronzezeitlichen Grabhügeln, auf die Muschelkalkhochfläche des Freyburger Plateaus hinauf. Dort vereint

⁶⁰ HOPPE, Hauptverkehrsstraßen (wie Anm. 56), S. 16; - BAHN, Burgen (wie Anm. 41), S. 30.

⁶¹ PAUL GRIMM, Drei Befestigungen der Ekkehardinger. Archäologische Belege zum Problem von Graf und Burg im 10. Jahrhundert, in: Zeitschrift für Archäologie 5 (1971), S. 60-80; - BAHN, Burgen (wie Anm. 41), Teil 1, S. 35.

⁶² BAHN. Wege (wie Anm. 14), passim.

⁶³ BERND W. BAHN, Zscheiplitz im Netz alter Straßen, in: Zscheiplitz, Pfalzgrafenhof, Kirche, Kloster und Gut (novum castrum, Schriftenreihe des Vereins zur Rettung und Erhaltung der Neuenburg e. V. 7), Freyburg (Unstrut) 1999, S. 204-218. - Zur Entstehung Freyburgs in Zusammenhang mit der Altstraßensituation: JOACHIM SÄCKL, Das alte Freyburg. Entwicklung der Stadt und des städtischen Lebens von der Gründung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Das alte Freyburg (novum castrum. Schriftenreihe des Vereins ... [s.o.] 3), S. 7-54; - CHRISTINE MÜLLER, Die Städtepolitik der ludowingischen Landgrafen in Thüringen (1130-1247) unter besonderer Berücksichtigung der Anlage kleinerer Städte. Dissertation Friedrich-Schiller-Universität Jena 2000 (erscheint demnächst).

sie sich wieder mit der von der Nißnitz-Furt kommenden und an den Ehrau- und Herrenbergen hinaufsteigenden Trasse. Von der Freyburger Furt verlief eine andere Trasse über die Querfurter Platte nach Mücheln und von dort weiter nach Merseburg, eine dritte schließlich ging ebenfalls von der Freyburger Furt durch das Zeuchfelder Tal, das Geiseltal querend direkt nach Merseburg⁶⁴. Bei dem Höhenweg oberhalb der Prömmerberge aber durch das Waldgebiet Alte Göhle (höchster Punkt 225,0 m) dürfte es sich um die älteste der aufgezählten Trassen handeln, da sie konsequent weiter auf der Wasserscheide verläuft und so in fast gerader Linienführung gleichermaßen nach Merseburg wie auch zu einer Saalefurt im Flussbogen südlich davon geführt haben kann. Folgen wir der alten Benennung VIA REGIA lusatiae, so muss es eine Saaleüberschreitung in Richtung Leipzig - Lausitz gegeben haben. Das wurde bereits von Paul Grimm erwogen⁶⁵.

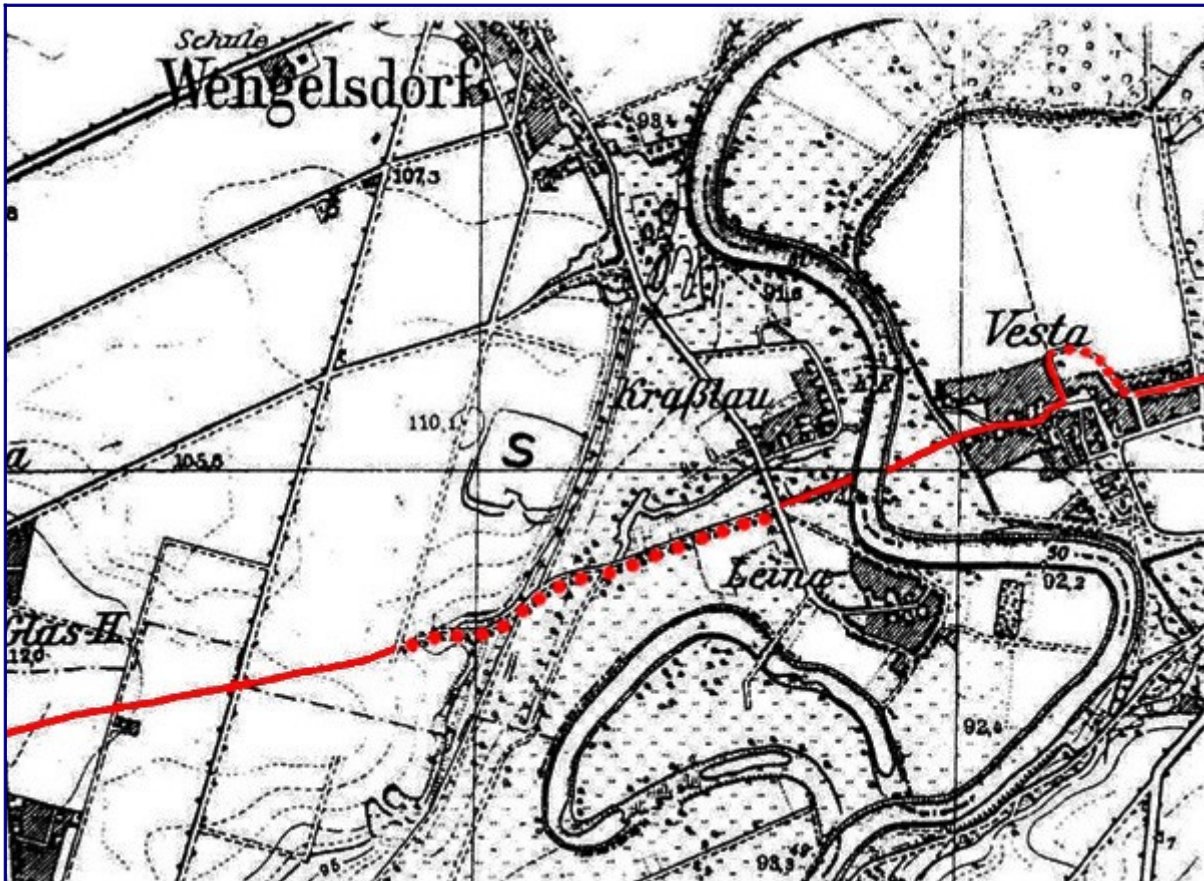


Abb.4: Saaletalquerung der VIA REGIA bei Wengelsdorf bzw. Großkorbetha mit der aus dem Luftbild eingetragenen Suameburg (S) des Hersfelder Zehntverzeichnisses (Kartengrundlage Messtischblatt 1 : 25 000, vergrößert)

Der Höhenweg folgt östlich der Alten Göhle über den Goldberg (203,0 m) exakt der Wasserscheide, wird dann nördlich von Markröhlitz von einer Heerstraße unbekanntes Alters gekreuzt und erreicht südlich von Pettstädt die Flurstelle Luftschiff (197,0 m), wo sich bei einem neolithischen Grabhügel⁶⁶ noch heute eine Landstraße mit einer Bundesstraße und mehreren Feldwegen kreuzt; die Höhe beherrscht das Gebiet zwischen Weißenfels und dem Geiseltal. Fast geradlinig setzt sich unsere Trasse in östlicher Richtung fort, am Nordrand von Tagewerben entlang, und zielt so auf die Saale dicht südlich von Großkorbetha. Allerdings ist auf diesem letzten Abschnitt wieder das gesamte Netz der Feldwege in Gittermanier von der Separation geprägt. Auf dieser Strecke vom Freyburger Plateau (225,0 m) über Goldberg (203,0 m) und Luftschiff (197,0 m) bis zu den um 120 m hohen westlichen Randhöhen des Saaletals erfolgt ganz unmerklich der gleichmäßige Abstieg in die mitteldeutsche Tieflandsbucht. Der Saalespiegel liegt bei Großkorbetha um 94 m, östlich des Tales setzt sich die Trasse nur noch in einer Höhenlage um 110-120 m fort; die „Mühen der Gebirge“ sind überwunden. Durch nahezu ebenes Gelände werden Leipzig und der Elsterübergang erreicht.

⁶⁴ BAHN, Wege (wie Anm. 14), S. 216 u. S. 227, Karte Abb. 5.

⁶⁵ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), S. 44; - BAHN, Wege (wie Anm. 14), S. 228.

⁶⁶ ERHARD SCHRÖTER, Die geschützten Bodendenkmale des Bezirkes Halle, in: Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte 69 (1986), S.61-102, hier S. 98, Nr. 13.

In dem zu passierenden Saaletalabschnitt gibt es, wie schon Grimm feststellen musste, offenbar keine frühen Burgen; allerdings weisen die Talränder hier auch kaum geeignete Steilhänge oder Sporne auf. Etwa 500 - 1000 m südlich der Dörfer Groß- und Kleinkorbetha könnte die Saale bei der rechtssaalischen Wüste Oeglitzsch überschritten worden sein. Nur 2 km südwestlich davon liegt auf dem Ostufer die Wallanlage Wüste Mark Treben⁶⁷, eine große Abschnittsbefestigung über dem Steilufer an der Mündung der Rippach. Die Burg wird 979 als locus, 1004 als civitas und 1041 als Burgward genannt. Nach archäologischen Befunden hat die Anlage etwa von der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts bestanden. Wenn es hier heute auch keine Anzeichen mehr für eine Flussüberschreitung gibt⁶⁸, muss die ehemals stark befestigte Anlage vielleicht doch in einem solchen Zusammenhang gesehen werden.

Zur Westseite des Flusses weist Grimm allerdings darauf hin, dass gerade für die Zeit des Hersfelder Zehntverzeichnisses, also das 9. bzw. 8. Jahrhundert „der große Abstand von 14,8 km zwischen Burgwerben und Merseburg“ in der Burgenlinie von 880 - 899 auffallend sei⁶⁹. Als die gleichen Burgen 979 wieder - in geografischer Reihenfolge - aufgezählt werden, erscheint in dieser Lücke eine Suuemeburg⁷⁰, „die also zwischen Burgwerben und Merseburg an der Saale etwa bei Korbetha - Wengelsdorf zu suchen ist. In diesem Gelände liegt der Flurname Schanze 0,7 km westnordwestlich des Bahnhofes Großkorbetha. Es darf vermutet werden, dass sich hier oder in der näheren Umgebung von Korbetha die Anlage befand⁷¹. Die Überschreitung des Flusses müsste dann etwas weiter nördlich erfolgt sein.

Wenn die Suuemeburg, der Flurname Schanze und weitere Überlegungen für eine Talquerung zwischen Großkorbetha und Wengelsdorf sprechen, ist nach einer möglichen Wegtrasse und Furt in diesem Abschnitt zu suchen. Aus Wegresten, die noch in topografischen Karten von 1905 dargestellt und teilweise auch heute noch im Gelände erhalten sind, ließe sich tatsächlich eine etwas nördlicher gelegene Furtstelle erschließen. Dann wäre die ursprüngliche Trasse ab Luftschiff geringfügig nördlicher über Reichardtswerben und Posendorfer Berg (146,5 m) verlaufen, hätte dicht nördlich von Großkorbetha den Abstieg zur Saale erreicht und diese zwischen Kraßlau und Leina gequert, um am anderen Ufer durch Vesta hindurchzugehen und zwischen Groß- und Kleingoddula wieder auf die östliche Hochfläche zu steigen. Die Fortsetzung ergibt sich über Kauern, Nempitz und Markranstädt. Diese Wegführung hätte sich erst wieder in Markranstädt mit der über Rippach, Röcken und Lützen gehenden, in historisch jüngerer Zeit vielfältig belegten alten Straße vereinigt. Das bis Leipzig flache Land ermöglichte nun eine sehr zügige, fast gerade Linienführung über Markranstädt bis zum Übergang über die Weiße Elster. Dieses letzte Stück entspricht der heutigen Bundesstraße.

Für eine solche Trasse mit der ungewöhnlich zügigen Linienführung muss es bei Kraßlau eine Furt gegeben haben. Doch noch bleibt die Frage nach der diese Furt sichernden Befestigung. Hier kommt die für uns erst nach 1989 mögliche Luftbildarchäologie zu Hilfe. Bereits 1991 ergab die Flugprospektion durch Otto Braasch im südlichen Sachsen-Anhalt eine große, in Teilen sehr gut erhaltene Grabenanlage⁷², die sich genau oberhalb (Höhe 110,1 m) der Kerbe im westlichen Talrand befindet, durch die unsere Trasse zur Saale absteigt!⁷³ Im Jahre 1997 unternahm Ralf Schwarz vom Landesamt für Archäologie Sachsen-Anhalt eine erneute Befliegung, erfasste die Grabenanlage wiederum und interpretierte sie als karolingisch bzw. dass es sich um eine Befestigung des 9. Jahrhunderts handeln könne⁷⁴. „Ähnlich früh (Entstehung im 9. Jahrhundert) könnte auch die rechteckige Befestigung südlich bei Wengelsdorf, Landkreis Merseburg-Querfurt ... erbaut worden sein. Sie befindet sich auf einer Anhöhe direkt an einem Abhang, der steil in Richtung Osten zur Saale abbricht. An der Hangkante ist das Grabenwerk fast gänzlich erodiert. Die Befestigung hat ungewöhnlich schmale Innen- und Außengräben, was auf eine Verkleidung des Walles durch Palisaden- oder Pfostenwände schließen lässt. An der südlichen Schmalseite befindet sich der

⁶⁷ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), S. 308, Nr. 616; SCHRÖTER, Bodendenkmale (wie Anm. 66), S. 98, Nr. 10; - HANSJÜRGEN BRACHMANN, Der Limes Sorabicus - Geschichte und Wirkung, in: Zeitschrift für Archäologie 25 (1991), S. 177-207, hier S. 198-201

⁶⁸ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), S. 45.

⁶⁹ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), S. 44.

⁷⁰ UB Hersfeld I, 1 Nr. 60; - GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), a.a.O.

⁷¹ GRIMM, Burgwälle (wie Anm. 1), a.a.O.; inzwischen hat die Luftbildarchäologie eine Anlage festgestellt, bei der es sich um die gesuchte Burg handeln könnte, vgl. Anm. 71-73.

⁷² RALF SCHWARZ, Flugprospektion 1997 in Sachsen-Anhalt: Ergebnisbericht, in: Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte 81(1999), S. 411-470, hier S. 420 f. mit Abb. 9.

⁷³ Meinem Kollegen Dr. R. Schwarz danke ich sehr herzlich für damalige erste Hinweise, die bereits mit dem Kommentar verbunden waren, es könne sich um die lange gesuchte Suueme- oder Svemeburg handeln, die Paul Grimm ca. 500-1000 m westlich davon bei dem Flurnamen Schanze suchte.

⁷⁴ Luftbildarchäologie in Sachsen-Anhalt. Begleitband zur Sonderausstellung. Landesmuseum für Vorgeschichte Halle/Saale, hg. von SIEGFRIED FRÖHLICH, Halle (Saale) 1997, Texte zum Begleitband von RALF SCHWARZ, S. 91 f. mit Abb. 76.

Zugang. Direkt hinter dem Eingang finden sich die Fundamentspuren eines rechteckigen Torturmes⁷⁵. „Später identifizierte er die Anlage mit der Suuemeburg von 979: „Paul Grimm lokalisiert bei Wengelsdorf die Suuemeburg ... Morphologische Kriterien deuten nun darauf hin, dass in dieser Befestigung die überlieferte Burg zu suchen ist“⁷⁶. Den wichtigsten Beleg für eine frühe Flussquerung an dieser Stelle sah Paul Grimm in der sprachlichen Deutung des Ortsnamens Korbetha⁷⁷. Aus der ältesten überlieferten Form Curruvadi von 880 - 899 stellt das Grundwort - vadi „ein weiteres Furtwort ... ahd. wat - dar, das ... - als Synonym zu Furt überliefert ist“⁷⁸. Auch für das 12./13. Jahrhundert wird uadum uurt als Bezeichnung für wasserüberschreitende Wege belegt⁷⁹. Der Vollständigkeit halber soll aber erwähnt werden, dass es neuerdings Überlegungen gibt, den Ortsnamen Korbetha von den Kroaten herzuleiten.

Unsere VIA REGIA-Trasse erreicht heute östlich von Nempitz die Landesgrenze des Freistaates Sachsen. Dort sei den sächsischen Kollegen das Feld der Forschung überlassen⁸⁰. Was den letzten Streckenabschnitt von Freyburg über Großkorbetha bis Leipzig betrifft, so muss dieser, wenn er bereits aus prähistorischer Zeit stammen sollte (was noch genauer zu untersuchen wäre), seine Bedeutung in einer Zeit verloren haben, als Merseburg mit seinem Saaleübergang wichtig wurde, die Saalequerungen bei Naumburg ihren Rang erhielten und bevor die Burgen auf dem Ostufer der Saale, Treben und Keuschberg (bei Bad Dürrenberg), angelegt wurden. Also ließe sich die Zeit ihres Niederganges einengen auf den Übergangszeitraum von der karolingischen zur ottonischen Epoche. Vorher aber kann die Straße des Königs in diesem thüringisch-sächsischen Bereich während der Römischen Kaiserzeit und der Völkerwanderungszeit bereits große Bedeutung für Wanderungen und Kriegszüge wie für Handel und Verkehr gehabt haben⁸¹. Dazu sollte künftige archäologische und historisch-geografische Detailarbeit einsetzen. Zuvor aber gilt es, alle in der Landschaft noch vorhandenen eindeutig alten Wege und Wegreste wie auch die dazu in Beziehung stehenden Fundstellen und Bodendenkmale zu erhalten und zu schützen⁸². Noch gibt es in Sachsen-Anhalt wie auch in Thüringen keine solch umsichtigen Bemühungen um die Altstraßenforschung⁸³.

Nachbemerkung des Autors⁸⁴.

⁷⁵ SCHWARZ, Luftbildarchäologie (wie Anm. 74), a.a.O.

⁷⁶ SCHWARZ, Flugprospektion (wie Anm. 72), S. 420.

⁷⁷ Wie Anm. 71.

⁷⁸ HEINRICH TIEFENBACH, Furtnamen und Verwandtes, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil V: Der Verkehr, Göttingen 1989, S. 262-290, hier S. 286.

⁷⁹ LOTHAR VOETZ, Zu den zentralen Wegebezeichnungen im Althochdeutschen, in: Untersuchungen (wie Anm. 78), S. 229-261, hier S. 255 f.

⁸⁰ STEFFEN HERZOG, „... die hohe und die niedere Landstraße aus Polen und Schlesien“, in: Landesgeschichte in Sachsen: Tradition und Innovation (Studien zur Regionalgeschichte, Bd. 10), hg. von RAINER AURIG/STEFFEN HERZOG/SIMONE LÄSSIG, Bielefeld 1997, S. 109-128.

⁸¹ JOHANNES K.RETZSCHMAR, Die Verkehrslage des Saale-Mulde-Gebietes in der Hermunduren- und Slavenzeit, in: Mannus 27 (1935), S. 130-135.

⁸² BERND BRUHNS, Schutz für die siedelungsgeschichtlich wertvollen Wege, in: Mitteilungen des Vereins für Sächsische Volkskunde 5 (1909), Heft 2, S. 38-41; RAINER AURIG, Altstraßenreste als archäologische Denkmäler, in: Ausgrabungen und Funde 34 (1989), S. 1-5.

⁸³ GERHARD BILLIG/RENATE WISSUWA, Altstraßen im sächsischen Vogtland, Plauen 1987.

⁸⁴ Erst nach Abschluss des Manuskriptes wurde mir bekannt: TORSTEN LIEBERENZ, Die Via Regia. Eine mittelalterliche Handelsstraße und die Möglichkeiten ihrer Aneignung. Ungedruckte Diplomarbeit der Hochschule für Architektur und Bauwesen/Bauhaus-Universität, Weimar 2001.