

Was ist Altstraßenforschung?

I. Geschichtliche Grundlagen

Von Professor Dr. Helmut Weigel-Erlangen

Unser Wort „Straße“ geht auf lateinisch *strata* = gepflasterter Weg zurück. Es ist von den germanischen Völkern entlehnt worden, die im 5. Jahrhundert auf ihren Wanderungen die Steinstraßen des Römerreichs kennen gelernt haben. Von den Franken wurde es an die ostrheinischen Germanenstämme weitergegeben und von diesen im 7. Jahrhundert zu althochdeutsch „*strazza*“ umgeformt. Seitdem bezeichnet es die Verbindungslinie zwischen zwei Siedlungen oder zwei Siedlungslandschaften.

Für die Wege innerhalb der Siedlung und der zugehörigen Flur hatten die Germanen ein altes eigenes Wort: „*Gasse*“. Besser als das althochdeutsche „*gazza*“ läßt die gotische Form „*gatwo*“ den Zusammenhang mit dem Zahlwort „zwo, zwei“ erkennen. Die Gasse ist ein „Ge-zwei“, der Streifen Landes, der sich zwischen zwei eingegegten Grundstücken durchzieht.

Nun haben wir Germanen noch einen dritten Ausdruck „*Weg*“, der zusammen mit den Worten „*Wagen*“ und „*bewegen*“ auf die Wortwurzel *WEG* = fahren, ziehen zurückgeht und dem latein. *vehi* = fahren zur Seite gestellt werden kann. Wege verbinden den Bauernhof mit Acker, Wiese und Holz, auch mit den Nachbarhöfen, dann mit der Mühle, der Schmiede, der Burg oder dem Schloß und der Kirche. Wenn wie noch im 8. Jahrhundert die Kirche abseits der Siedlungen im freien Felde, z. B. auf einer Höhe lag, dann führten zu ihr von den Wohnstätten die „*Kirchenwege*“ und die „*Totenwege*“; sie verknüpfen bis in die Neuzeit die Kleinsiedlungen mit dem Pfarrdorf.

Die Altstraßenforschung befaßt sich grundsätzlich nur mit den Fernstraßen; aber sie hat in zweiter Linie auch ein wachsames Augenmerk auf die Wege, die für die Erkenntnis des älteren Wirtschafts- und Gesellschaftsaufbaus der Siedlungsräume wichtig sind.

Das Wort „*Alt-Straße*“ steht im Gegensatz zu den Ausdrücken „*neue Straße*“ und „*moderne* = heutige Straße“. Zwischen beiden besteht ein Unterschied der Zeit.

Wo liegt dann die untere, d. h. uns nächste Grenze der Altstraßenforschung? Die Straße war und ist, das zeigt das Leben der Völker, die Geschichte, ein Mittel des Verkehrs und ein Werkzeug der Politik. Für die wirtschaftliche und für die staatliche Entwicklung Deutschlands bedeuten Ausgang des 18. und Beginn des 19. Jahrhunderts mit dem Aufkommen der Maschine (1767) und der Umformung der deutschen Staatenwelt durch Napoleon I. und den Wiener Kongreß (1802 — 1816) einen tiefen Einschnitt. Damals kommt auch die „*Kunststraße*“ wieder auf; über den natürlichen, wenig wider-

standsfähigen Weg legt man einen künstlichen Oberbau, eine Decke aus hartem Material. Damals baute Napoleon I. solche Chaussées (von latein. *calciata* = Kalksteinstraße) als Heerstraßen im Interesse seiner Feldzüge.

Altstraßen sind also diejenigen Straßen, die bis zur Wende des 18./19. Jahrhunderts im Interesse von Staat und Wirtschaft die Siedlungen und Siedlungslandschaften unter einander verbanden.

Wo aber liegt die obere Grenze? Fallen die vorgeschichtlichen Fernwege, durchaus Naturwege, und die Römerstraßen, die ältesten Kunststraßen Europas, auch noch unter den Begriff „Altstraßen“? Sind sie Gegenstand der Altstraßenforschung? Die erste Frage ist zu bejahen; die zweite jedoch mit „nein“ zu beantworten. Denn vorgeschichtliche Straßen lassen sich am sichersten von der Vorgeschichtsforschung in Zusammenarbeit mit der mittelalterlichen Straßenforschung erkennen; die Römerstraßenforschung aber hat im Laufe eines Jahrhunderts eine eigenartige Methode (wissenschaftliches Verfahren) auf das feinste entwickelt. Römerstraßen besitzt unser Ostfranken nur in seinem südlichen Randsaum von Weissenburg bis zum Hesselberg. Vorgeschichtliche Straßen aber durchziehen das gesamte Ostfranken vielfach unter oder neben modernen Straßen und Wegen; sie benützen wir heute noch gerne und mit hohem Genuß bei Höhenwanderungen in unseren Waldgebirgen. Damit ergibt sich als obere Grenze der Zeitraum, in dem germanische Vorgeschichte und Geschichte des Römerreiches der germanisch-deutschen Frühgeschichte Platz machen. Das sind aber jene Jahrhunderte, das 5. und das 6., in denen germanische Reiche gegründet wurden, vor allem das Reich der Frankenkönige, das den Grund noch für Staaten des 20. Jahrhunderts gelegt hat.

Die Altstraßenforschung befaßt sich also mit den Straßen des Frankenreiches (6. — 9. Jh.) und des deutschen Kaiserreiches, seiner Landschaften und seiner Territorien (10. — 19. Jh.).

Innerhalb dieser 1300 Jahre haben zwei gewichtige Veränderungen im wirtschaftlichen und im politischen Aufbau des deutschen Gesamtstaates nachhaltig und tiefgreifend das deutsche Straßenwesen bis in die Führung der Straßenzüge hinein beeinflusst; das Aufkommen der Städte zwischen 1150 und 1250 und die Auflösung des einheitlichen Königreiches in ein lockeres Gefüge fürstlicher und städtischer Territorialstaaten etwa seit dem Jahre 1200.

Das Frankenreich östlich des Rheins (500 — 919) und das Deutsche Reich der sächsischen und salischen Könige und Kaiser (919 — 1125) bauten sich auf der Landwirtschaft einschließlich der Forstwirtschaft auf. Die Macht des Königs beruhte auf seinem Grundbesitz. Von den Königsgütern, die über das ganze Reich hin verstreut lagen, flossen die Lieferungen in den Königshöfen der Gaue zusammen; von hier wurden sie an die Residenzen der einzelnen Landschaften, an die Königspfalzen weitergeleitet; hier sammelten sich die Großen des Reichs zum Reichs- oder Hoftag; hier sammelten sich die Heere zum Zug nach Italien oder gegen Slaven und Ungarn. So bedurfte der deutsche Staat des frühen und hohen Mittelalters der organisierten Straßen, der Königsstraßen (*viae regiae*; *viae publicae* = öffentliche

Straßen). Denn der in königlichem Auftrag Reisende, ein Bote oder ein Graf oder Bischof, auch ein militärischer Trupp oder ein Warentransport *ad opus regis* (zur Verfügung des Königs), bedurfte in etwa gleichen Abständen der Herbergen und der Raststätten, der Wechselstationen für frische Pferde und der Schmiedewerkstätten zum Hufbeschlag und zu notwendig gewordenen Ausbesserungen. Ein Waren- oder Viehtransport, auch eine marschierende Truppe mit (Ochsen-) Wagen legte im Tag 18 bis 20 km zurück; eine Reiterschar brachte es auf das Doppelte. Heute noch erkennen wir diese Herbergen und Rasthöfe in bestimmten Ortsnamen: Beuren von althochdeutsch *bur* = Gemach aus Holz, Stetten und Zimmern mitsamt ihren Zusammensetzungen, auch einfache Hausen, dann Kemathen (in mannigfachen Schreibformen) von latein. *caminata* = warme Herberge, endlich auch noch die „Rothenhof“. Die Straßen selbst verraten sich durch die nach ihnen benannten Grundstücke z. B. „Straßäcker“, „an der Straße“, sowie durch ihre Namen, z. B. „Hochstraße“, „Heerweg“, „Weinstraße“ = Wagenstraße. Dann finden sich sehr viele Martinskirchen und fast sämtliche Dionysius-Kirchen an oder nächst frühmittelalterlichen Wegen. Endlich gehen nicht wenige unserer fränkischen Klöster, auch außerhalb der Städte gelegene Deutschherrn- und Johanniterkomtureien auf frühmittelalterliche Herbergen zurück.

Dieses ältere Straßennetz begann sich umzuformen, als die Herrscher aus dem Geschlechte der Hohenstaufen (1125/39 — 1254) dem ländlichen Deutschland mit seinen oft nur vorübergehend besuchten Marktstellen ein neues wirtschaftliches, doch zugleich auch politisches Element einfügten, den dauernd von „koufluten“ d. h. Handwerkern und Kaufleuten bewohnten, zuerst mit Toren, Türmen und Pallisadenzaun, dann mit Mauern bewehrten Markt, die Stadt, einfügten. An diese schoben sich die vorhandenen Straßen näher heran, bald in sie hinein und durch sie hindurch. An Stelle der politischen Königsstraße oder neben sie trat die Handelsstraße des Kaufmanns. Nun verödeten viele der alten Straßen, die Herbergen und Raststätten wandelten sich meist zu reinen Bauerndörfern; denn die Stadt bot jetzt bessere Unterkunft, zuerst in Gasthöfen (Gostenhof) außerhalb der Mauern, dann innerhalb derselben.

Seit Ausgang des 12. Jahrhunderts zerfiel das Reich mehr und mehr in eine ungeordnete Masse von Einzelstaaten verschiedenster Größe oder Kleinheit. Sie hatten kein Interesse mehr an einer großzügigen Straßenorganisation. Das politische Elend der Klein-Staaterei zog das berüchtigte Straßenelend der neueren Jahrhunderte nach sich.

Erst als sich seit dem 17. Jahrhundert zwei deutsche Großmächte herauszubilden begannen, der habsburgisch-österreichische Staat und Preußen, verlangte das Staatsinteresse nach organisierten Fernstraßen. Die neuzeitliche Poststraße kam auf. Nicht immer fielen sie mit den spätmittelalterlichen Handelsstraßen zusammen, da sie ja anderen Zwecken dienten.

Die mittelalterliche Handelsstraße und die neuzeitliche Poststraße können wir ohne allzugroße Schwierigkeiten aus den Karten des 16., 17. und 18. Jahr-

hunderts feststellen, die in unseren fränkischen Archiven verwahrt werden. Die Archive bieten uns weiter ein reiches Aktenmaterial, das meist aus Streitigkeiten der Territorialherrschaften über Geleits- und Zollrechte erwachsen ist. Auch spätmittelalterliche Urkunden geben uns nicht selten wertvolle Aufschlüsse. Aber über das 14., in günstigsten Fällen 13. Jahrhundert kommen wir mit dem geschriebenen Material nicht zurück. Und auch die daraus gewonnenen Ergebnisse müssen im Gelände durch sorgsame Begehung nachgeprüft, berichtigt, ergänzt werden.

Für die vorstauischen, man kann auch sagen für die vorstädtischen Jahrhunderte aber kennen wir aus spärlichen Urkunden eben nur Ausgangs- und Zielpunkte, Königshöfe, Königspfalzen, Klöster, Bischofssitze; die Wege müssen wir uns im Gelände selbst suchen. Wie? Das will der zweite Teil verraten.

Anmerkung. Wir verweisen auf H. Weigel, Straße, Königscentene und Kloster im karolingischen Ostfranken. Jahrbuch für Fränkische Landesforschung 11, 1953, 7-53. Auch als Sonderdruck (Preis: DM 1,50) beim Verfasser, Erlangen, Loewenichstr. 23. — Demnächst erscheint: H. Edelmann, Oberfränkische Altstraßen. Band 8 der Schriftenreihe „Die Plassenburg“.

II. Praktische Auswertung

Von Oberregierungsbaurat Ferdinand Knauer-Bamberg

Der Heimatfreund, der mit offenen Augen Feld und Flur durchwandert, wird die Linien, die der Straßenverkehr in das Buch der Natur eingeschrieben hat, bald zu deuten wissen und manches aus einer Zeit erfahren, in die keine Urkunde mehr hinabreicht.

Während die neuzeitliche Landstraße — (für die modernen Autobahnen gelten wieder andere Gesetze) — die Höhen meidet und lieber in den Tälern entlangzieht, bevorzugt die Altstraße die Höhen und ist nur ungern und gezwungen in die meist sumpfige oder doch feuchte Talsohle hinabgestiegen. Eine tüchtige Steigung hat sie weniger geschreckt als die bequemste Ebene im sumpfigen Talgrund. Aber mit der zunehmenden Bändigung der Bäche und Flüsse und der dadurch verminderten Überschwemmungsgefahr im Verein mit den Fortschritten im Brückenbau kletterte die Straße allmählich immer mehr ins Tal herunter. Die Höhenwege verödeten. Sie dienten nur noch dem örtlichen Verkehr, aber die stellenweise übermäßige Breite, das vielfach jetzt noch vorhandene „Niemandland“ zu beiden Seiten, erzählt uns von einstiger Bedeutung. Teilstücke, die für das heute örtlich anders orientierte Wegenetz nicht mehr von Bedeutung sind, sind von Gras überwachsen oder von Wald überwuchert oder gar vom Pflug überackert. Nur an einzelnen Stellen, und zwar dort, wo in ansässigem und lockerem Gelände die Handelskarren die Linien tief, oft bis zu 2 und 3 Metern, mit ihren Rädern eingegraben haben, sind sie in wilder Urwüchsigkeit erhalten geblieben. Wenn man einige solcher Stellen gefunden hat, dann läßt sich auf den Zwischenstrecken der alte

Straßenzug meist auch dann noch erkennen, wenn er schon mit Moos oder Heide oder Rasen bedeckt ist, zumal wenn dabei die Flurnamen zu Rate gezogen und alte Sagen ausgewertet werden.

Unser Bamberger Umland ist reich an Altstraßen. Um uns über die ältesten Straßen in diesem Gebiet ein Bild zu machen, müssen wir folgende Überlegung anstellen: Im Kapitulare Karls des Großen aus dem Jahre 805 wurden die Orte Bardowick, Magdeburg, Erfurt, Hallstadt (Halagestat), Forchheim, Premberg und Regensburg als Plätze für den Osthandel bestimmt. Es ist naheliegend, daß diese Plätze auch untereinander mit Handelsstraßen verbunden waren.

Die zweite Art waren die Etappenstraßen, die vom Innern des Reiches zu diesen Handelsplätzen führten, so bei uns Fulda-Hallstadt oder Würzburg-Hallstadt oder Würzburg-Forchheim.

Drittens seien die Straßen erwähnt, die von diesen Handelsplätzen nach dem Osten führten. Diese 3 Gattungen von Altstraßen verdichten sich in den genannten Handelsplätzen — bei uns in Hallstadt und Forchheim — zu regelrechten Straßenknotenpunkten.

Der Straßenknotenpunkt Hallstadt (1) soll hier näher betrachtet werden, wo sich die einzelnen Straßengattungen sehr eindrucksvoll nachweisen lassen. Von Erfurt her mündeten 2 Straßen dort ein. Die eine verläuft auf dem Höhenzug zwischen Itz und Baunach/Weisach (2) über Heldburg-Gemünda — westlich von Seßlach vorbei — Untermerzbach-Losbergsgereuth nach Baunach und von da über den Zentberg nach Dörfleins/Hallstadt. Die andere benutzt den Höhenrücken zwischen Itz und Obermain. (3) Sie führt über Zeikhorn(4)—Buch a/F. — Altenbanz—Hereth—Stadel—Draisdorf—Birkach — über den Altenberg — nahe der abgegangenen Siedlung Schlammersdorf (5) vorbei — „in der alten Straße“ (6) am Schaumbergstein vorüber und weiter nach Unterobendorf, Breitengüßbach und Hallstadt.

Als Fortsetzung nach Süden sind zwei Varianten vorhanden. Einmal wird der Hauptmoorwald westlich umgangen, wobei Theuerstadt—Hundsbühl (heutige Nürnberger Straße) — Haselhof—Hirschaid berührt werden. Die östliche Umgehungslinie dieses großen Waldes führt über Borstig—Lichteneiche—Seehof—Pöddeldorf—Naisa—, „Hochstraße“ westlich von Geisfeld—Roßdorf a/F.—Amlingstadt—Hirschaid. Von hier beide Linien gemeinsam östlich von Altenhof vorbei nach Eggolsheim und Forchheim. Hiezu kommt noch ein Abkürzungsweg durch den Hauptmoor Lichteneiche—Reutermarter—Amlingstadt, Rennsteig oder Rennweg genannt. Hier wird die Bedeutung Rennweg klar vor Augen geführt: Rennweg = Abkürzungsweg, vermutlich für Reiter (vgl. Reutermarter). Welche von beiden Straßenzügen die ältere ist, läßt sich bis jetzt noch nicht beurteilen. Der Ansicht, daß die östliche die ältere wäre und die westliche erst nach dem Aufkommen Bambergs an Bedeutung gewonnen hätte, stehen die vorgeschichtlichen Funde aus der Theuerstadt, vom Hundsbühl und vom Haselhof (7) entgegen, die zeigen, daß schon in frühester Zeit ein Wegezug hier entlanggeführt haben dürfte. Andererseits ist es aber auch möglich, daß

die Strecke von Naisa bis Eggolsheim Teilstück eines noch älteren Altweges ist, der im Norden seine Fortsetzung über Litzendorf—Schammelsdorf—Scheßlitz—Schweisdorf—Hanhof—Pferdsfeld nach Staffelstein findet und im Süden sich von Eggolsheim nach Kirchehrenbach fortsetzt, also eine ursprüngliche Nord-Süd-Verbindung der Keltenstädte Staffelberg (Mönosgada?) und Ehrenbürg darstellen könnte, die später einfach nach Hallstadt bzw. Forchheim abgelenkt wurde.

Zur zweiten Gruppe, Zubringerstraßen aus dem Hinterland, gehört vor allem die Altstraße vom Hauptetappenort Würzburg über Gerolzhofen, die heute verlassen als „Hohe Straße“ über den Höhenkamm zwischen der Rauhen und Mittleren Ebrach nach Grasmannsdorf verläuft und von da über Stegaurach und Bamberg dem Ziel Hallstadt zustrebt. Eine weitere Verbindung führt von Fulda mit Anschluß von Königshofen i. G. einsam auf dem Höhenzug der Haßberge, um bei Dörfleins/Hallstadt ins Maintal abzusteigen. „Hochstraße“ steht heute in den Karten und „Hochstraße“ wird sie vom Volk genannt. Gerade diese Hochstraße dürfte einst große Bedeutung gehabt haben, denn eine große Reihe von Ortschaften im Maintal von Staffelstein bis Trunstadt beginnen ihre geschriebene Geschichte mit einer Schenkungsurkunde an das Kloster Fulda.

Für einen Ort, der durch königliches Dekret zum Handelsplatz mit dem Osten erklärt wurde, bildet ein ausgeprägter Handelsweg nach dem Osten die unabdingbare Voraussetzung. Wer heute mit dem Wagen von Bamberg kommend durch Hallstadt in Richtung Breitengüßbach fährt, wundert sich über die zwei nahezu rechten Winkel beim Rathaus und am Ortsende. Dieses Zwischenstück zwischen den beiden Knickpunkten stellt die alte Hauptrichtung dar. Verlängert man diese gegen Nordost, so trifft man jenseits der Bahnanlagen genau auf den Punkt, wo die Altstraße gegen Osten von der heutigen Landstraße nach Gundelsheim abzweigt. In der gleichen Richtung weiter erklimmt der Altweg bei Laubend die Liashöhen, zieht nordwestlich von Merkendorf vorüber, steigt zum Leimershof hinauf und gabelt sich auf der Höhe westlich von Schweisdorf. Ein Zweig führt bei Röschlaub hinauf auf die Jura-hochfläche über Kümmersreuth. Ob von der beherrschenden Höhe nordwestlich von Köttel als Ziel der Mainübergang bei Hochstadt oder die Altsiedlung Altenkunstadt angestrebt wurde, bedarf noch der näheren Untersuchung. Der andere Zweig zieht nach Ost über Schweisdorf und Burgellern, gewinnt hinter Schlappenreuth am befestigten Reisberg in dessen tiefster Einsattelung die Höhe und führt auf dem Juraplateau weiter in Richtung Harsdorf und Eger (8). Am Ende des Reisbergrückens, dort wo das abgegangene Dorf Birken lag, zweigt eine Verbindung zum vorgeschobenen Königshof Königsteld ab.

Das oben skizzierte Altstraßensystem um Hallstadt hat sich der wachsenden Bedeutung Bambergs entsprechend immer mehr verlagert und sich schließlich ganz auf Bamberg umorientiert.

Das Straßennetz tritt uns heute als vielschichtiges Gebilde entgegen, dem alle Zeiten menschlichen Geschehens ihre Spuren aufgedrückt haben. Was uns

heute als Nebeneinander erscheint, ist der Niederschlag vieler aufeinander folgender Jahrhunderte. Verkehrswege, die einst überragende Bedeutung hatten, sind verödet, andere traten an ihre Stelle, ein ewiges Wechselspiel.

Anmerkungen:

- 1) Ferdinand Knauer: „Hallstadt, ein Knotenpunkt der Altstraßen“ Fränkisches Land, Beilage zum Bamberger Volksblatt, 1. Jahrgang, Nr. 13 v. 28. Nov. 1953.
- 2) Hermann Offenwanger, Fürth: „Eine Altstraße zwischen Itz und Baunach“ Fränkische Blätter, 4. Jahrgang, Nr. 3 v. 2. Feb. 1952.
- 3) Ferdinand Knauer: „Die Altstraße Erfurt—Hallstadt“, Fränkische Blätter, 5. Jahrgang, Nr. 24 v. 26. Nov. 1953.
- 4) Emil Herold: „Die alte Handelsstraße Nürnberg—Erfurt“, Fränkische Monatshefte, Jahrg. 1928. Heft 1 und 3.
- 5) Dr. Hans Jakob, „Wüstenforschung und Phosphatmethode“ Fränkische Blätter, 3. Jahrgang, Nr. 25 v. 1. 12. 1951.
- 6) Vgl. Gradabteilungskarte 1 : 25 000, Blatt Bamberg Nord.
- 7) Hanns Hundt: „Die vorgeschichtliche Siedlung Gimetzen-Haselhof“, 92. Bericht des Hist. Vereins Bamberg für 1952/53, Seite 1 ff.
- 8) H. Edelmann-Kulmbach „Oberfränkische Altstraßen“, Bd. 8 der Schriftenreihe „Die Plassenburg“.

Würzburger Theatergeschichte

Erbe und Verpflichtung

Von Dr. A. Meyer

Eigentlich hätte das Würzburger Theater im Jahre 1953 ein Jubiläum feiern können — warum hat man es übersehen? Am 7. Februar 1843 erwarb nämlich die Stadt das Theatergebäude an der „Theaterstraße“ mitsamt dem staatlichen Spielprivilegium aus dem Nachlaß des letzten Pächters Friedrich Freiherrn von Münchhausen, sodaß man also jetzt seit 110 Jahren von einem „Würzburger Stadttheater“ reden darf. Vielleicht holt man das in diesem Jahre am 3. August nach — dann werden es nämlich 150 Jahre, daß Graf Julius von Soden in dem ehemaligen adeligen Damenstift zur hl. Anna „auf dem Graben“ (heute: Theaterstraße), das nach den Plänen Balthasar Neumanns erbaut jetzt zum Theater eingerichtet worden war, seine „Churfürstlich privilegierte fränkische Nationalbühne“ mit Friedrich Ludwig Schröders Lustspiel „Stille Wasser sind tief“ eröffnete.

Das war freilich nicht der Anfang des Würzburger Theaterlebens, er lag schon mehr als zweihundert Jahre früher in der Zeit, als die Jesuiten Universität und Gymnasium Würzburgs regierten und mit ihren Schülern innerhalb des Schulbetriebes dramatische Aufführungen veranstalteten. Damals hören wir auch von den ersten Kiliani-Spielen, dem Bamberger Spiel vom „Bekehrten Frankenland oder vom Wirken, Erfolg und Martyrium des hl. Kilian“