

Viabundus-Teilprojekt Sachsen-Anhalt und Thüringen: Dokumentation

Maria Carina Dengg, 16.12.2020

For English see below

Das im Rahmen des Projektes „Viabundus - Map of premodern European transport and mobility“ erfolgte und durch die Friedrich-Christian-Lesser-Stiftung geförderte Teilprojekt an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg hatte zum Ziel, die von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka vorgelegten Straßenverläufe im Hansische Handelsstraßen-Atlas im Raum südliches Sachsen-Anhalt und Nordthüringen digital zu kartieren und die Verläufe ggf. zu korrigieren.¹ Schon früh und insbesondere im Abgleich mit den von Fütterer 2016² vorgelegten Daten war klar, dass die in Bruns-Weczerka gezeichneten Routen nicht immer geographische Richtigkeit beanspruchen können. Dies ist der Methode Bruns-Weczerkas geschuldet; in historischer Tradition wurde sich hier an Reiseberichten und Itinerarien, sowie an alten Karten orientiert, die selten einen genauen Wegeverlauf wiedergeben. Entsprechend wurden die Strecken des Hansischen Handelsstraßen-Atlas im Abgleich mit einschlägiger Literatur nachvollzogen und sich bemüht, sie möglichst exakt zu kartieren. Dabei musste ein Kompromiss zwischen Pragmatismus und Genauigkeit eingegangen werden: So war es in der Kürze der Zeit weder Ziel noch möglich, jeden Wegeverlauf im Gelände zu rekonstruieren. Vielmehr wurde sich, wo möglich, auf bestehende Forschungen berufen, in anderen Fällen wurde sich an die Beschreibung von Bruns-Weczerka gehalten oder mittels des Wissens um mittelalterliche Wegfindung eine wahrscheinliche Strecke kartiert. Darüber hinaus musste gegenüber der Fülle der bekannten Altwegeterlikte im Untersuchungsgebiet eine Auswahl getroffen werden, denn für das Ziel des Projekts, insbesondere Fernverbindungen zu kartieren, und im Interesse, die online-Anwendung übersichtlich zu halten, war es nicht zielführend, sämtliche Altwege zu implementieren. Es wurde sich demnach meist auf die in Bruns-Weczerka definierten Haupttrouten beschränkt, wobei in einigen Fällen Alternativstrecken berücksichtigt wurden oder größere Transversalen, die aufgrund ihrer vermeintlich minderen Wichtigkeit für die Hanse in Bruns-Weczerka nicht genannt werden, ergänzt wurden.

Darüber hinaus wurden für die Rekonstruktion der alten Straßenverläufe historische Karten insbesondere der Deutschen Fotothek der Sächsischen Landesbibliothek und Dresdner Universitätsbibliothek (<http://www.deutschefotothek.de>) verwendet. Straßen tauchen in historischen Karten jedoch meist erst im 17. und 18. Jahrhundert auf, sodass von den eingezeichneten Trassen auf den mittelalterlichen Zustand zurück geschlossen werden muss. Vor dem Chausseenbau des 18./19. Jahrhunderts kann eine gewisse Kontinuität der Routen angenommen werden. Zur zusätzlichen Absicherung von Wegeverläufen wurde auf digitale Geländemodelle (DGM) zurückgegriffen, die in bergigen Gebieten teilweise Altwege abbilden. Einige online-Anwendungen wie das geoportal Thüringen (www.geoproxy.geoportal-th.de/geoclient) oder der Sachsen-Anhalt Viewer (https://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/startseite_viewer.html) beinhalten solche digitale Geländemodelle, mit denen sich Hohlwege identifizieren lassen. Die Existenz von Hohlwegen allein ist jedoch kein Nachweis für eine mittelalterliche Altstraße, da etliche Hohlwege erst in der Neuzeit entstanden sind und die Datierung der Wege ohne Zusatzinformationen kaum möglich ist.

Grundsätzlich wurden die Straßen weitgehend deckungsgleich mit modernen Feld- und Wanderwegen oder Straßen eingetragen. Das entspricht nicht immer der exakten historischen

1 Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, Hansische Handelsstraßen Bd. 1: Atlas (Köln; Graz, 1967);

Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, Hansische Handelsstraßen Bd. 2: Textband (Köln; Graz, 1967).

2 Fütterer, Pierre, Wege und Herrschaft. Untersuchungen zu Raumerschließung und Raumerfassung in Ostsachsen und Thüringen im 10. und 11. Jahrhundert. (Regensburg 2016).

Realität, häufig verliefen die vormodernen Straßen knapp neben den heutigen. Da das Projekt jedoch die Rekonstruktion der Routen, also der allgemeinen Richtung der Straßen, über die Rekonstruktion der tatsächlichen Verläufe der Straßen stellt, wurde der Übersichtlichkeit und Einheitlichkeit halber darauf verzichtet, Straßen mit einer solchen Genauigkeit einzutragen. Für teilweise sehr exakte Straßenrekonstruktionen sei von daher auf die in der Region verwendete Literatur verwiesen. In einigen Fällen ist jedoch deutlich, dass kein moderner Weg der historischen Straße entspricht bzw. das Befolgen des modernen Weges den Charakter der historischen Straße stark verfälschen würde. In diesen Fällen wurde sich entweder an exakteren Rekonstruktionen orientiert, wie z.B. von Fütterer 2016, oder versucht, durch die Linienführung deutlich zu machen, dass es sich um einen unsicheren Straßenverlauf handelt. Solche Linien verlaufen meist sehr gerade auf der Karte und berücksichtigen kaum die umliegenden Gegebenheiten, wie beispielsweise moderne Gebäude, von deren Existenz im Mittelalter nicht ausgegangen werden kann, oder moderne Feldfluren. Diese Linienführung unterscheidet sich von der gestrichelten „certainty 3“-Stufe, die im Hauptprojekt sonst genutzt wird, insofern, als dass es sich hier um einzelne Abschnitte innerhalb einer Straßenführung handelt, deren Existenz nicht grundsätzlich als unsicher einzustufen ist, vielmehr ist der genaue Verlauf der Straße in diesem Bereich nicht sicher rekonstruierbar.

Zusätzlich wurden zur Veranschaulichung für einige Städte des Bearbeitungsgebiets Stadtumrisse eingefügt, die den Umfang der jeweiligen Stadtgebiete im 16. Jahrhundert abbilden sollen. Dabei wurde sich vor allem an bestehenden Rekonstruktionen orientiert, wie beispielsweise im Handbuch der historischen Stätten abgebildet oder die Umrisse von frühen Karten oder Stadtansichten übertragen.

Im Folgenden werden für einzelne Regionen im Untersuchungsgebiet die aufgenommenen Wege vorgestellt, wobei deren Forschungsstand und somit die Grundlage der Kartierung besondere Berücksichtigung findet.

Werratal

Entlang der oberen Werra von Eisfeld bis Berka (Werra) scheint die Talstraße die einzige praktikable Strecke gewesen zu sein, welche als solche auch bei Bruns und Weczerka genannt, dort jedoch anhand einer Karte des 19. Jahrhunderts nachvollzogen wird.³ In früheren Karten konnte diese Strecke bislang nicht nachvollzogen werden, was die Frage aufwirft, inwiefern diese als Nord-Süd-Verbindung genutzt wurde. Die bekannten Zölle und Brücken an der Strecke, sowie die auf historischen Karten verzeichneten Strecken weisen auf eine deutlich größere Bedeutung des Ost-West-Verkehrs von Meiningen auf Suhl bzw. Schleusingen und im weiteren Verlauf auf Coburg und Nürnberg hin.

Im Abschnitt zwischen Wasungen und Meinigen wurden DGM auf Altwegerelikte in den Höhenlagen untersucht. Eine mögliche Verbindung wurde in die Karte aufgenommen, allerdings finden sich kaum historische oder infrastrukturelle Hinweise auf die Gültigkeit dieser rekonstruierten Strecke.

Besondere Bedeutung erhalten die Werra-Übergänge bei Berka, Gerstungen und Vacha, die im Zuge der langen und kurzen Hessen verkehrstechnisch viel genutzt wurden (siehe lange und kurze Hessen).

Auch im weiteren Verlauf wurde meist eine Verkehrsverbindung entlang der Werra verzeichnet, obwohl fraglich ist, inwiefern diese tatsächlich viel genutzt wurde, da die bekannten Probleme des Verkehrs durch die Talau Anwendung finden. Lediglich beim Flussverlauf zwischen Creuzburg und Treffurt wurde eine Strecke gewählt, die beide Orte direkt miteinander verband und nicht dem Fluss folgte, da es sich um die trockenere, pragmatische Direktverbindung handelte.

3 Bruns – Weczerka 1969, Hansische Handelsstraßen – Textband, 339f.

Die langen und kurzen Hessen

Insbesondere Grenzgebiete sind für Untersuchungen des Verkehrssystems interessant, da der Übergang von Territorien oftmals mit dem Wechsel in fiskalischen Interessen zu tun hat. Insbesondere die Strecken zwischen Frankfurt/M. und Erfurt bzw. Mühlhausen fanden im Mittelalter durchgängig Benutzung. So wurden sie einerseits von Kaufleuten genutzt, andererseits finden sich auch zahlreiche Belege von Reisenden und Militär, die diese Straßen nutzten.⁴ Entsprechend lassen sich häufig Zölle und Geleite, sowie die Umgehung derselben, nachvollziehen. Ein solches Grenzgebiet findet sich an der Grenze vom heutigen Hessen nach Thüringen, das insbesondere durch die Querung der Werra geprägt ist. An dieser Grenze zwischen Hessen und Thüringen fand insbesondere durch die Besitzungen der Klöster Fulda und Hersfeld ein intensiver Austausch von Menschen und Waren statt. In diesem Zusammenhang fallen stets die Begriffe der „kurzen“ und „langen Hessen“: Dabei führten die langen Hessen bei Creuzburg über die Werra, während die kurzen Hessen den Übergang bei Berka/Werra nutzten.⁵ Etliche Geleitsverträge aus dem 15. und 16. Jahrhundert belegen den regen Verkehr über die Kurzen Hessen, Ende des 16. Jahrhunderts wurde der Verkehr kurzzeitig auf die Langen Hessen gezwungen, wie Geleitsverträge belegen.⁶

Hier wurde sich insbesondere an den Ausführungen Georg Landaus orientiert, der sich bereits Ende des 19. Jahrhunderts mit den historischen Verläufen von mittelalterlichen Straßen befasst hat und deren Nutzung teilweise bis ins 8. Jahrhundert zurückverfolgen kann.⁷ In Nordthüringen waren dabei die Werra-Übergänge von Berka und Vacha von besonderer Bedeutung: Beide Übergänge lassen sich in der Umgebung der Orte bereits seit dem 8. Jahrhundert nachweisen.⁸ Auch bei Gerstungen befand sich ein belegbarer, früher Werra-Übergang, der jedoch in Konkurrenz zu Berka und Vacha stand und als erster der Übergänge aufgegeben wurde.⁹

Thüringer Wald

Die Pässe über den Thüringer Wald haben schon früh eine besondere Aufmerksamkeit erfahren. Der Thüringer Wald liegt zwischen wichtigen, mittelalterlichen Handelsorten und musste demnach für den Messeverkehr aus dem Rheintal nach Leipzig und auch für den Handelsverkehr von Nürnberg in den Norden, insbesondere auch zu den Hansestädten, passiert werden. Entsprechend wurde sich in der Forschung mit den Strecken über den Thüringer Wald immer wieder beschäftigt.

Besondere Berücksichtigung finden im Projekt die Sattelpassstraße, der Oberhofer Pass, die Frauenwaldstraße, sowie die Georgenthalpässe.

Die Sattelpassstraße bildet im Untersuchungsgebiet die Verbindung zwischen Coburg und Saalfeld, bzw. in Verlängerung die Strecke zwischen Nürnberg und Leipzig.¹⁰ Deutlich mehr alternative Trassen finden sich jedoch auf der Strecke von Coburg über Eisfeld über den Thüringer Wald nach

4 Landau, Straßen von Mainz und Frankfurt nach Leipzig, 55 – 58.

5 Bergmann, Gerd, Straßen und Burgen um Eisenach. (Eisenach 1993), 15.

6 Eberhart, Wolfgang, Land und Leute an den Kurzen Hessen. Alte Straßen und Wege von Hessen und Franken nach und durch Thüringen. (Bad Langensalza 2010).

7 Landau, Georg, Straßen von Mainz und Frankfurt nach Leipzig. (Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte 1 (1856) 575 - 591, 639 - 665) in: Georg Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. (Kassel und Basel 1958), 35 – 77.

8 Volland, Arno, Zur Geschichte der Verkehrswege im Raume des Werrawinkels Salungen – Vach – Hörschel. In: Zeitschrift des Vereins für Hessische Geschichte und Landeskunde 71, (1960), 17-36, 21f.

9 Eberhart 2010, Land und Leute an den Kurzen Hessen, 34.

10 Der Alternative Name „Judenstraße“ wird bereits 1414 genannt und ist sehr wahrscheinlich auf den Ort Judenbach bezogen, wobei zweifelhaft ist, ob sich der Name tatsächlich auf Juden bezieht. Es scheint wahrscheinlicher, dass er sich vom Eigennamen „Judo“ ableitet (Fischer 1939).

Erfurt. Es führten sowohl Wege über den Oberhofer Pass, als auch über Schleusingen und Frauenwald und über Neustadt am Rennsteig. Diese Strecken ließen sich durch die Beschreibungen von Gerbing 1904, Fischer 1939 und Dahinten 1967 gut nachvollziehen.¹¹ Diese stützen sich sowohl auf historische Beschreibungen, Zollberichte als auch auf Altwegerelikte.

Eine wesentliche Ost-West-Verbindung über den nördlichen Thüringer Wald wurde nach Köhler 2013¹² verzeichnet, die als Alternative zur Hohen Straße etwas weiter nördlich über Erfurt gesehen werden kann. In dieser Verbindung spielt das Kloster Georgenthal am östlichen Rand des Thüringer Waldes eine besondere Rolle, das den Aufstieg beherrschte. In diesem Zusammenhang musste außerdem eine Strecke nach Schmalkalden verzeichnet werden, die über Tambach-Dietharz führte. Schmalkalden wird in Bruns-Weczerka nicht erwähnt, allerdings dürfte der Ort für den hoch- und spätmittelalterlichen Verkehr durchaus eine Rolle gespielt haben, wenn man seine nicht unwesentliche Rolle während der Reformation bedenkt.

Eine besondere Stellung nimmt der Rennsteig als Kammstraße über den Thüringer Wald ein. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt „Kommentare zu bekannten Straßenverläufen im Bearbeitungsgebiet“.

Auch in den östlichen Ausläufern des Thüringer Waldes scheinen sich die wesentlichen Verkehrsverbindungen auf die Nord-Süd-Achse zwischen Leipzig und Nürnberg konzentriert zu haben. Einen wichtigen Knotenpunkt südlich des Thüringer Waldes stellte hier Hof dar, von wo aus der Verkehr sich zunehmend nach Bayreuth und Nürnberg orientierte. Nördlich bündelte sich der Verkehr von Hof und aus dem Thüringer Wald in Schleiz, von wo aus wiederum Altenburg und Zeitz und in der Verlängerung Leipzig angestrebt wurden. Für die Rekonstruktion von Strecken in diesem Bereich stand leider nur vereinzelt Information von Fütterer zu Verfügung, auch Bruns und Weczerka konzentrieren sich im Wesentlichen auf zwei von Schleiz ausgehende Hauptstraßen, die sie lediglich grob beschreiben. Um jedoch weitere thüringische Städte in der Umgebung von Schleiz berücksichtigen zu können, wie Tanna, Pausa oder Zeulenroda, wurden Verbindungswege nach historischen Karten eingefügt.¹³ Sie mögen zwar keine wichtigen Handelsstraßen dargestellt haben, waren aber sicherlich wichtige Verbindungen im regionalen Netzwerk.

Magdeburger Börde

Sowohl Bruns und Weczerka als auch der Mitteldeutsche Heimatatlas sehen für die Region der Magdeburger Börde lediglich wenige Trassen vor, nämlich diejenigen im direkten Verlauf von Braunschweig nach Magdeburg. In der Erweiterung könnte man noch die Strecke von Uelzen nach Magdeburg als eine Strecke durch die Börde sehen, sowie zu einem gewissen Grad diejenige, die von Magdeburg nach Halberstadt führt. Für die Magdeburger Börde wurden nur wenige alternative Trassen verzeichnet, da sie durch ihre flache Topographie für die Rekonstruktion von Altwegen anhand von Altwegerelikten nur schlecht geeignet ist. Entsprechend haben sich bisher nur wenige Autoren mit den genauen Wegeverläufen in dieser Region befasst. Von daher wurde sich vorrangig an den bereits rekonstruierten Strecken durch Fütterer 2016 orientiert, sowie an einigen wenigen Kartenwerken der Region.

11 Dahinten, Ernst, Die Hohe Straße über den Thüringer Wald von Coburg bis Ilmenau. Ein Beitrag zur Kenntnis der Waldüberquerung des alten mittleren "Romweges", in: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 12 (1967), 269-306.; Fischer, Waldemar, Die Coburger Geleitsstraßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts. In: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde 41 (1939), 383 – 429.; Gerbing, Walter, Die Pässe des Thüringerwaldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz. (Diss. Halle a.d. Saale 1904).

12 Köhler, Michael, Thüringer Triften und Trassen. Frühe Wege in den Landschaften zwischen Werra und Weißer Elser, (Jena 2013).

13 Schreiber, Johann Georg, Die Graefflich Reussischen Herrschafften Graitz Schlaitz und Lobenstein wie auch das Voigtlaendische Amt Hof. [vor 1745] Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14225. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400275>)

Harz

Insbesondere das Harzvorland ist lokal sehr gut in seinen Altwegen erforscht; dies hat nicht zuletzt mit der guten Relikterhaltung in Form von Hohlwegen an den Harzaufgängen zu tun. Entsprechend konnte in einigen Bereichen auf Vorarbeiten zurückgegriffen werden.¹⁴ In anderen Bereichen wurde sich an online-DGM-Anwendungen orientiert, anhand derer sich einige Altwegerelikte identifizieren lassen. Zusätzlich gibt es einige historische Karten des Mansfelder Landes, anhand derer sich die Verkehrssituation im östlichen Harzvorland gut rekonstruieren ließ.¹⁵

Insgesamt müssen die Höhen des Harzes selbst als eine wenig genutzte Verkehrslandschaft gesehen werden, da bis ins frühe Mittelalter hinein die Linien durch die flachen Ebenen im Westen und dem Thüringer Becken im Osten bevorzugt wurden.¹⁶ Auch darüber hinaus scheint der Harz keine große Bedeutung im Handelsverkehr gespielt zu haben, bei Bruns und Weczerka werden lediglich zwei Harztransversalen ausgehend von Wernigerode erwähnt. Ergänzt wurde eine Harztransversale über den Kamm des Harzes bis Elbingerode. Wenn auch der überregionale Verkehr wenig von dieser Strecke profitiert haben dürfte, da auch keine wesentlichen Handelszentren dort lagen, muss diese Strecke wirtschaftlich eine wichtige Rolle gespielt haben, wenn es um den Transport von Bergbaugütern oder Holz aus dem Gebirge ging.

Altmark

In der Altmark finden sich die (ehemaligen) Hansestädte Stendal, Gardelegen, Salzwedel und Tangermünde, welche die Wichtigkeit der Region als Transitlandschaft an die Ostsee verdeutlichen. Dabei befand sich die Altmark stets in einem Konkurrenzverhältnis zu den größeren Handelszentren Lüneburg im Norden, Magdeburg und Braunschweig im Süden und Brandenburg im Osten, gleichzeitig profitierte sie aber auch von den großen Messeorten. Die wichtigste Trasse stellte dabei diejenige von Lüneburg über Salzwedel, Gardelegen und Magdeburg nach Leipzig dar.¹⁷ Gleichzeitig war die Landschaft über die Elbe auch über den Wasserweg gut angebunden. Bruns und Weczerkas Strecken wurden in in dieser Region vornehmlich anhand von historischen Karten rekonstruiert und um einige Verbindungsstrecken ergänzt.¹⁸

Eichsfeld und Hainich

Die Situation im Eichsfeld ist vergleichsweise gut erforscht. Zusätzlich zu den zahlreich bei Fütterer

14 Kahse, Karl, Untersuchungen über die Führung der Verkehrswege im östlichen und nordöstlichen Harzvorland. (Halle/S. 1936), 27 – 39.;

Nagel, Horst, Straßen und Brücken in und um Quedlinburg und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung. In: Quedlinburger Annalen 4, 2001, 10-46.

15 Mayer, Tobias, Comitatus Mansfeld : prout ille iuris hodie Saxonico-Electoralis et Magdeburgici, atque adeo secundum statum novissimum se habet, geographice ab anonymo delineatus, 1750, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13945. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403284>)

16 Bahn, Bernd, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, (Publikation der Dipl.-Arbeit von 1964) (Langenweißbach 2015), 29.

17 Enders, Liselott, Die Altmark: Geschichte einer kurmärkischen Landschaft in der Frühneuzeit (Ende des 15. bis Anfang des 19. Jahrhunderts), (Berlin 2008).

18 Sotzmann, Daniel Friedrich and Georg Friedrich Jonas Frenzel, Generalcharte von der Altmark, 1788, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5406 & SLUB/KS A12480. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009371>); Sotzmann, Daniel Friedrich, Guimpel, Friedrich and Karl Friedrich von Klöden, Specialkarte von dem Herzogthum Magdeburg und der Altmark, den Fürstenthümern Anhalt und Blankenburg, der Grafschaft Mansfeld und Abtey Quedlinburg, nebst dem größten Theil der Altmark, des Fürstenthums Halberstadt, der Grafsch. Wernigerode, des Amts Elbingerode & . und einem Theil der angrenzenden Provinzen von Braunsch. Lüneb. und Wolfenb. der Prignitz, Mittelmark u. Sachsen : im Jahre 1800 in II Sectionen, 1813 – 1816, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 1992 & SLUB/KS 1993. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90017106>)

2016 eingezeichneten Strecken findet sich vielfältig Literatur, die sich mit der Transitlandschaft zwischen Niedersachsen, Hessen und Thüringen beschäftigt. Besonders wurde sich an den Arbeiten Köhlers 2013, Aulepp 1975 und Blaschke 1975 orientiert.¹⁹ Hier musste sich vorrangig darauf konzentriert werden, die Vielfalt an rekonstruierbaren Wegerelikten auf ein für die Anwendung praktikables und übersichtliches Maß zu reduzieren. Dabei wurden insbesondere Straßen bedacht, die bestehende Nodes in Bruns und Weczerka verbinden, sowie Straßen, die als Hauptstraßen angesprochen werden können. Mühlhausen als wichtige Zwischenstation zwischen Göttingen und Erfurt, sowie auf der Ost-West-Strecke durch die Thüringer Pforte ist verkehrstechnisch in ein dichtes Netz aus überregionalen und regionalen Straßen eingebunden. Der stark wechselhafte Charakter von überregionalen Straßen zeigt sich in den Trassen, die von Mühlhausen nach Norden verlaufen und von Aulepp 1975 in ihrer zeitlichen Entwicklung beschrieben wurden.

Besonders die Übergänge über die Hainleite und Hohe Schrecke wurden gegenüber den Schilderungen in Bruns und Weczerka ergänzt. Während in Bruns und Weczerka lediglich der Übergang durch die Thüringer Pforte bei den Sachsenburgern aufgrund des Straßenzwanges seit 1515 genannt wird, gibt es mehrere Übergänge in nord - südlicher Richtung, die teilweise vor dem Straßenzwang genutzt wurden.²⁰

Saaleniederung

In der Saaleniederung war der Bearbeitungsstand insbesondere durch die Vorarbeit durch Fütterer 2016 besonders gut gegeben. Die ausgiebige Ausgangslage zeigt, dass die Region stark vernetzt war. Da Fütterers Daten sämtliche Wegeverbindungen berücksichtigen, mussten für die Saaleniederung die Strecken nach ihrer Bedeutung für den überregionalen Handelsverkehr beurteilt werden. Dabei wurde sich vor allem an den Städten orientiert, die in Keyzers Städtebuch genannt werden, da davon ausgegangen werden kann, dass sie zumindest durch ein Marktprivileg einen höheren Stellenwert im (über)regionalen Handel einnahmen. **xxx**

Die bei Bruns und Weczerka angegebene Strecke von Camburg nach Saalfeld, die weitgehend direkt an der Saale verläuft, kann, den Zoll- und Geleitsstellen nach zu schließen, erst seit späten 15. Jahrhundert angenommen werden. Allerdings scheint der Verlauf direkt am Fluss unwahrscheinlich, da mit den üblichen Problemen von Flussniederungen zu rechnen ist, also Feuchtigkeit und Überschwemmungen. Die rekonstruierte Strecke orientiert sich dennoch an der Strecke von Bruns und Weczerka und damit hauptsächlich an der heutigen Hauptstraße, da bei Fütterer keine alternative Route über die Höhe verzeichnet ist.

Leipzig

Die Messestadt Leipzig wurde aufgrund seiner Nähe zur sachsen-anhaltischen Grenze, sowie seiner wichtigen wirtschaftlichen Stellung ab dem 15. Jahrhundert, die das gesamte verkehrs- und wirtschaftliche Geschehen der Region beeinflusste, mit in das Bearbeitungsgebiet aufgenommen. Leipzig stellt für viele Straßen im Untersuchungsgebiet ein wesentliches Ziel oder eine

¹⁹ Köhler, Michael, Thüringer Triften und Trassen. Frühe Wege in den Landschaften zwischen Werra und Weißer Elser, (Jena 2013).;

Aulepp, Rolf, Die Mittelalterlichen Fernstraßen im Kreisgebiet von Mühlhausen in Thüringen. In: Eichsfelder Heimathefte 17 (1975), 359 – 364.;

Blaschke, Eva, Altstraßen, Lagen und Trassenveränderungen an Beispielen aus dem Raum zwischen Duderstadt und Nordhausen auf dem Gebiet der DDR (Windleite). Aufnahme und Auswertung der Geländereликte, in: Göttinger Jahrbuch 23 (1975), S. 43–66.

²⁰ Niemann, Konrad, Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. in: Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde. 39 - 43 (1915 - 1919), 1920, 1 – 64.

Zwischenstation in den großen Handelstransversalen dar, sowohl von Ost nach West (Frankfurt – Leipzig – Böhmen), als auch von Nord nach Süd (Nürnberg – Leipzig – Lüneburg). Entsprechend zielen viele der rekonstruierten Straßen im sachsen-anhaltischen und thüringischen Gebiet nach Leipzig, die auch bei Fütterer 2016 nachvollzogen werden können. Auch durch die umfassende Forschung Straubes zum Geleitswesen im herzoglich-sächsischen Gebiet fanden sich zahlreiche Hinweise auf Wegeverläufe.²¹ Zwar handelt es sich um indirekte Indizien, allerdings finden sich über die Geleite, die über die Jahre vergeben werden, häufig Hinweise auf Nebenstreken, die in der historischen Praxis genutzt wurden, um Hauptgleitsstellen zu umgehen, ehe auch diese durch das Geleit abgedeckt wurden. Auf diese Weise kann man sich der historischen Realität des Reisens annähern.

Für die unmittelbare Umgebung Leipzigs wurde sich an Ämterkarten des 18. Jahrhunderts orientiert, für weitere Strecken, die Leipzig zum Ziel hatten, wurden darüber hinaus Karten des Herzogtums Sachsen des 18. Jahrhunderts verwendet.

Aufgrund der starken Aktivität im Braunkohletagebau im Umfeld von Leipzig finden sich einige Stauseen, in denen sich einerseits Wüstungen des 20. Jahrhunderts befinden und in denen sich andererseits die historischen Altstraßenverläufe nicht rekonstruieren lassen. So wurden einige Straßen in der Umgebung mit einer niedrigen Sicherheit eingezeichnet, da sie historisch durch modern gefluteten Bereiche verliefen.

Brandenburg

Das Gebiet des heutigen Brandenburg wurde nur im direkten Anschluss an die Altmark, sowie für die Strecken zwischen Magdeburg – Berlin und Wittenberg – Berlin berücksichtigt. Als Verkehrszentren bilden sich für diese Zeit Brandenburg (Havel), sowie Spandau heraus, die im Mittelalter darüber hinaus wesentliche Handelsfunktionen übernahmen. Für die Rekonstruktion der Straßen in Brandenburg wurden vornehmlich die Schmettaukarten des 18. Jahrhunderts verwendet.²² Zusätzlich wurden verschiedene Karten des Kurfürstentums Brandenburg, sowie einige regionale Ämterkarten des 18. Jahrhunderts verwendet.²³

Insbesondere im Bereich um Berlin lassen sich kaum historische Straßen akkurat rekonstruieren. Durch die starke Überbauung des Gebietes kann kaum davon ausgegangen werden, dass heutige Straßen weiterhin weiterhin historischen Verläufen folgen und es sind ebenfalls kaum geographische oder historische Landmarken erhalten, anhand derer sich die Verläufe vermuten lassen. Dementsprechend wurden sämtliche Wegeverläufe im Umfeld von Berlin und seiner Vororte mit einer niedrigen Sicherheit eingetragen, die im Wesentlichen dem Verlauf der genannten Kartenwerke entsprechen. Der Verlauf der modernen Straßen blieb dabei weitgehend unberücksichtigt.

Ergänzend zu den in Bruns und Weczerka beschriebenen Strecken wurde zusätzlich eine Verbindung zwischen Brandenburg (Havel) und Berlin über Potsdam eingezeichnet. Zwar hatte Potsdam im Mittelalter für den Hanseverkehr eine geringere Bedeutung, allerdings kann von einem gewissen Status für den Verkehr ausgegangen werden, da es sich bei Potsdam bereits um eine alte Siedlung mit Burg und Stadterhebung des 14. Jahrhunderts handelt, für die seit 1370 ein

21 Straube, Manfred, Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit. (Köln 2015).

22 Schmettausches Kartenwerk, 1767-1787, Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, abgerufen in: Brandenburgviewer <<https://bb-viewer.geobasis-bb.de/>>.

23 Schumann, Carl, Sect. 2 : Theil von der Mittelmark = Partie de la Moyennemarche, 1812, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 30726,2. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90010692>);

Seutter, Matthäus, Electoratus sive Marchia Brandenburgensis, juxta novissimam Delineationem in mappa Geographica accuratae aeri incisa opera et Sumptibus [1740 – 1756], aufgerufen auf: <http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/059/418/2619317357> am 13.10.2020.

Durchgangszoll belegt ist.²⁴

Kommentare zu bekannten Straßenverläufen im Bearbeitungsgebiet

Bei der **Via Regia** handelt es sich um eine der bekanntesten europäischen Ost-West-Transversalen. Sie reicht von Brügge bis nach Novgorod, im heutigen, deutschen Gebiet verläuft sie von Mainz bis Leipzig, im Bearbeitungsgebiet verläuft sie von der hessischen Grenze bei Eisenach über Erfurt, Butteltstätt, Naumburg und Weißenfels nach Leipzig. Regional ist sie bereits seit mehreren Jahren Gegenstand eines angeregten, wissenschaftlichen Interesses. 2006 als „Große Kulturstraße des Europarates“ ausgezeichnet, erhält die Via Regia auch auf einer institutionellen Ebene Aufmerksamkeit.²⁵ Forschungen konzentrieren sich meist auf regionale und zeitlich gebundene Aspekte der Via Regia, oder betrachten die Straße umgekehrt in ihrer Gesamtheit, ohne besonders detailliert auf Abschnitte einzugehen.²⁶ Gleichzeitig wird aktuell diskutiert, ob es sich bei der Via Regia um eine durchgehende Straße handelte oder ob sie vielmehr als ein Sammelbegriff für mehrere Trassen gesehen werden muss, die im ost-westlichen Handelsverkehr verwendet wurden.²⁷ Entsprechend wurde die Via Regia nur in ihrem Abschnitt zwischen Erfurt und Eckartsberga konkret benannt, da sich hier Bernd Bahn u.a. mit der genauen Trasse befasst haben und gleichzeitig Alternativen anbieten, die die Verschiebung der Straße über mehrere Jahrhunderte zeigen.²⁸ Weitere Untersuchungen zum genauen Verlauf der Via Regia im Untersuchungsgebiet stehen noch aus. Für Hessen wurden teilweise genauere Untersuchungen unternommen, da auch Frankfurt am Main eine wichtige Wegstation der Handelsstraße darstellte, allerdings blieben diese Arbeiten im Rahmen des Teilprojektes unberücksichtigt.

Die **Kupferstraße** stellt eine wesentliche Nord-Süd-Verbindung des Mittelalters von Nürnberg nach Rudolstadt, Mansfeld und Magdeburg dar, deren Verlauf sich von Saalfeld bis Eisleben besonders gut verfolgen lässt. Ihr Name lässt sich auf den Transport von Kupfer aus dem Mansfelder Land nach Nürnberg zurückführen, sie ist aber auch unter den Namen Gräfenthalstraße, Saalfeldsche Straße, Querstraße oder Kreuzweg bekannt.²⁹ Zusammen mit der Via Regia kann sie als eine der Hauptachsen durch das Bearbeitungsgebiet gesehen werden. Sie wurde weitgehend aus der

24 Engel, Evamaria, Lieselott Enders, Gerd Heinrich and Winfried Schich (Hrsg.), Städtebuch Brandenburg und Berlin. (Stuttgart a.o. 2000), 406.

25 Siehe dazu <https://www.via-regia.org/>.

26 Pawlow, Kamen, Via Regia: die Königsstraße durch Mitteldeutschland. (Gotha 2001);

Küken, Lothar und Inge Küken, Die via regia: Kulturstraße mitten durch Europa. (Görlitz u.a. 2007);

Henning, Joachim, Entlang der Via Regia: auf den Spuren eines mittelalterlichen Handelsweges durch die Oberlausitz. (Zittau 2008);

Müller, Winfried und Swen Steinberg (Hrsg.), Menschen unterwegs: die via regia und ihre Akteure. Essayband zur Sächsischen Landesausstellung [„via regia - 800 Jahre Bewegung und Begegnung“] (Dresden 2011);

Via Regia in Thüringen und Sachsen-Anhalt (in Entstehung): <https://www.viaregia-sachsen-anhalt.de/buch-bücher/>.

27 Fütterer, Pierre, Die Via regia – Kritische Bemerkungen zu einem „Mythos“ oder: Auf der Suche nach der „königlichen Straße“. In: Pierre Fütterer, Martin Freudenreich und Anna Swieder (Hrsg.), WegBegleiter. Interdisziplinäre Beiträge zur Altwege- und Burgenforschung. Festschrift für Bernd W. Bahn zu seinem 80. Geburtstag (Langenweissbach 2019).

28 Bahn, Bernd, Zur via regia zwischen Thüringen und Sachsen. In: Rainer Aurig et al. (Hrsg.) Im Dienste der historischen Landeskunde. Beiträge zu Archäologie, Mittelalterforschung, Namenkunde und Museumsarbeit vornehmlich in Sachsen. Festgabe für Gerhard Billig zum Geburtstag dargebracht von Schülern und Kollegen, (Beucha 2002), 275 - 294.

Sinn, Wolfgang, Via Regia und Regionalgeschichte. In: Bernd Bahn, Pierre Fütterer, Andrea Jakob and Barbara Umann (Hrsg.) Altstraßen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstraßenforschung, (Langenweißbach 2015), 85-89.

29 Niemann, Konrad, Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. in: Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde. 39 - 43 (1915 - 1919), 1920, 1 – 64, 28-31.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Name „Kupferstraße“ zwar diese Trasse bezeichnet, allerdings nicht exklusiv für diese Straße genutzt wurde. So finden sich in der Überlieferung und auch in der Forschungsliteratur immer wieder Kupferstraßen, die sich vor allem durch den Transport von Kupfer kennzeichnen.

Dissertation von Bernd Bahn, der den Verlauf der Trasse detailliert anhand von Altwegerelikten rekonstruiert, übernommen.³⁰ Bahn merkt zu recht an, dass es unwahrscheinlich erscheint, dass die Straße im hansischen Straßennetz gefehlt haben soll, allerdings findet sie bei Bruns und Weczerka keinerlei Erwähnung. Allerdings räumt auch Bahn ein, dass es durchaus sein könnte, dass auf der Kupferstraße im Untersuchungszeitraum tatsächlich vorrangig das namensgebende Material, und andere Güter hauptsächlich über Erfurt transportiert wurden, woraus eine geringere Bedeutung für den allgemeinen, überregionalen Handel resultiert.³¹

Als beliebte Wanderstrecke ist der **Rennsteig** auch in den Öffentlichkeit gut bekannt und bildet eine Transversale des Thüringer Waldes von Nordwest nach Südost. Die historische Bedeutung des Rennsteigs ist allerdings nicht eindeutig; der heutige, gut bekannte Verlauf geht auf den gothaer Offizier Julius von Plänckner 1830 zurück, der den Rennsteig als Wanderweg erschloss.³² Allerdings sind einige Abschnitte des Rennsteigs schon deutlich älter und werden bereits in Grenzbeschreibungen des 11. Jahrhunderts erwähnt, ohne diesen Namen zu tragen.³³ Im Laufe des 16. Jahrhundert begegnet uns der Name „Rennsteig“ immer häufiger in den Quellen, wobei der Begriff scheinbar von West nach Ost und für zunehmend mehr Abschnitte der Kammstraßen im Thüringer Wald weitere Verbreitung fand., Seit 1597 kann man davon ausgehen, dass unter dem „Rennsteig“ eine zusammenhängender Höhenweg auf dem Kamm des Thüringer Waldes verstanden wurde.³⁴ Da jedoch nicht klar ist, auf welche genauen Wegabschnitte sich diese Nennungen bezogen bzw. zu diesem Zweck weitere, detaillierte archivalische Arbeit nötig wäre, wurde stellvertretend der im 19. Jahrhundert als Wanderstrecke festgelegte Verlauf des Rennsteiges auf der Karte eingezeichnet. Sind genauere Details über eine Strecke bekannt, wurde dies in den Anmerkungen festgehalten.

Wasserwege

Zusätzlich zu den Landwegen wurden die schiffbaren Flüsse im Bearbeitungsgebiet eingezeichnet, für die sich Belege einer Handelsnutzung finden ließen. Dies betrifft insbesondere die Elbe, den Unterlauf der Saale, die Havel, sowie die Spree bis Berlin. Der historische Verlauf wurde nach Forschungsliteratur rekonstruiert, sofern vorhanden.³⁵ Darüber hinaus wurde sich an historischen Karten und Altarmen der jeweiligen Flüsse orientiert. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass lediglich die Wasserwege kartiert wurden und nicht der gesamte historische Verlauf der Flüsse, welcher in einem zusätzlichen Layer der Viabundus-Anwendung dargestellt wird (siehe Dokumentation des Gesamtprojektes). Vereinzelt wird auf Flößereistellen eingegangen, insbesondere auf Anlegestellen oder Floßstapel, an denen das geflößte Holz zum Verkauf gegeben werden musste. An einigen Orten, wie z.B. Bad Kösen, entstanden dank des Floßholzes eigene Holzmärkte.³⁶

Für die **Elbe** im Bereich um Magdeburg wurde sich vor allem an der Rekonstruktion im Mitteldeutschen Heimatatlas orientiert.³⁷ Zusätzlich konnte sich an zahlreichen Elbzöllen orientiert

30 Bahn, Bernd, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, (Publikation der Dipl.-Arbeit von 1964) (Langenweißbach 2015).

31 Ebed., 48.

32 Wahl, Volker, Zur Geschichte des Rennsteigs im Thüringer Wald unter besonderer Berücksichtigung des Schmalkalder Raumes. in: Schmalkalder Geschichtsblätter 2 (1995), 130 – 140, 131.

33 Ebed., 132.

34 Ebed., 133 – 134.

35 Hier besonders zu nennen: Eckoldt, Martin (Hrsg.), Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen (Hamburg 1998).

36 Eckoldt 1998, Flüsse und Kanäle, 202.

37 Schlüter, Otto (Hrsg.), Mitteldeutscher Heimatatlas, hrsg. Von der landesgeschichtlichen Forschungsstelle für die Provinz Sachsen und für Anhalt (Magdeburg 1935-1942).

werden, die in Weissenborn (1901) erwähnt werden.³⁸ Anhand der Zölle lässt sich für einige Orte, die heute nicht mehr direkt am Elbverlauf liegen, eine historische Lage an der Elbe vermuten. Auch Elbzölle, die kurz nach dem Untersuchungszeitraum aufgezeichnet wurden, lassen auf den Elbverlauf und die darauf befindlichen Zölle zurück schließen, sodass einige in der Datenbank aufgenommen wurden.³⁹

Während die **Saale** als Wasserweg schon früh genutzt wurde, lässt sich ein Handelsverkehr für das hohe und späte Mittelalter nur für den Unterlauf der Saale ab Halle rekonstruieren, der Oberlauf der Saale war wesentlich für Holzflößerei bedeutend.⁴⁰ Seit 1612 gibt es einen Hinweis auf **Unstrutschiffahrt**, der sich jedoch nur in einem Brief äußert, der dem Bürgermeister von Naumburg ein Schiff auf der Unstrut gewährt. Weitere Belege finden sich nicht, weshalb nicht klar ist, ob es sich um eine Handelsschiffahrt auf der Unstrut handelte. Entsprechend wurde die Unstrut als Wasserweg nicht berücksichtigt.

Für das Zeichnen der **Havel** wurde sich im Bearbeitungsgebiet vorrangig auf Winfried Schich bezogen, der die mittelalterlichen Wasserverkehrsbedingungen untersucht und aufführt.⁴¹ Für den historischen Verlauf der Havel wurden zusätzlich Karten des 17. / 18. Jahrhunderts verwendet.⁴² Schich äußert sich weiterhin zum Wasserverkehr auf der **Spree**, der seiner Aussage nach jenseits des Berliner Mühlendamms nicht mehr nennenswert gewesen sei, weswegen auf das Zeichnen der Spree ab diesem Punkt verzichtet wurde.⁴³

Letztlich wurden die **Weißer Elster** und die **Pleiße** als Wasserwege aufgenommen, für die es kleinere Belege als Verkehrswege gibt. Die Weiße Elster war dabei mit großer Wahrscheinlichkeit bis zum hohen Mittelalter schiffbar, ehe mehrere Mühlenwehre die Durchfahrt erschwerten, wenn nicht gar unmöglich machten.⁴⁴ Für die Flößerei wurde sie jedoch sicherlich noch weiter benutzt. Die Pleiße versorgte mit großer Wahrscheinlichkeit die Stadt Leipzig aus dem Umland. Es wird eine Gebühr erwähnt, die für den Transport von Waren auf der Pleiße fällig wurde.⁴⁵ Eckoldt nimmt an, dass sie von Rötha an schiffbar war, weshalb ein Anlegepunkt dort als Ausgangspunkt für die Rekonstruktion verwendet wurde.

Datenbank

Die Arbeit an der Datenbank beschäftigt sich vornehmlich mit der Erfassung von allgemeinen Daten zu Orten, die in Bruns und Weczerka als Wegstationen genannt werden, sowie mit zusätzlichen Orten, die über das in Bruns und Weczerka genannte Wegenetz hinaus ergänzt wurden. Dabei werden Daten wie die Erstnennung erhoben, darüber hinaus Informationen zur Stadtwerdung,

38 Weissenborn, Bernhard, Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter (Halle a. S., 1901).

39 Blaschke, Karlheinz, Elbschiffahrt und Elbzölle im 17. Jahrhundert. in: Hansische Geschichtsblätter 82, 1964, 42 - 54.

40 Eckoldt 1998, Flüsse und Kanäle, 202; Fütterer, Pierre, Die Nutzung der Saala und anderer Gewässer Thüringens im Mittelalter. In: Zeitschrift für Thüringische Geschichte 71, 2017, 7 - 28.

41 Schich, Winfried, Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte 45 (1994), 31 - 55.

42 Königl. Preussischen Allergnädigsten Privilegio ; An Seine Königliche Majestät in Preussen alleruntertänigst, [1724], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5366. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009340>); Seutter, Matthäus, Electoratus sive Marchia Brandenburgensis, juxta novissimam Delineationem in mappa Geographica accuratae aeri incisa opera et Sumptibus [1740 – 1756], aufgerufen auf: <http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/059/418/2619317357> am 13.10.2020.

43 Schich 1994, Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter, 54.

44 Eckoldt, Martin, Schifffahrt auf kleinen Flüssen. 4. Nebenflüsse der Elbe, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 10 (1987), 7-36; 22f.

45 Ebed., 23f.

zu Zöllen, Jahrmärkten, Niederlagen, Häfen, Fähren und Brücken sofern zutreffend. Die Verwendung der Attribute kann in der allgemeinen Viabundus-Dokumentation nachvollzogen werden. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen Punkten wurden rund 200 zusätzliche Ortspunkte eingegeben, um dem Ziel des Projektes, alle Orte mit Stadtstatus bis ca. 1600, gemäß Erich Keyser's Deutschem Städtebuch, abzubilden, gerecht zu werden.⁴⁶ Für viele der Grundinformationen wurden einschlägige lexikalische Werke verwendet,⁴⁷ bei wirtschaftlich bedeutenden Wegepunkten wurde darüber hinaus zu einzelnen Attributen geforscht. Für einige kleinere Ortschaften ließen sich anhand der verwendeten Werke die Grunddaten nicht ermitteln; sie tauchen weiterhin in der Anwendung auf, um eine Nachvollziehbarkeit zu Bruns und Weczerka zu gewährleisten. Die jeweilig verwendete Literatur lässt sich in der Datenbank nachvollziehen. Dabei ist die Forschungslage im Untersuchungsgebiet sehr unterschiedlich beschaffen. Insbesondere zu den wirtschaftlichen Verhältnissen ließen sich nur verstreut Informationen finden. Eine gründlichere Auswertung wirtschaftlicher Daten anhand archivalischer Werke muss zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Untersuchungen zu Stapelprivilegien beispielsweise im mittel- und ostdeutschen Raum sind bis dato kaum vorgenommen worden.⁴⁸ Die umfassende Arbeit Manfred Straubes zum Geleitswesen in Mitteldeutschland hingegen konnte umfassend in die Datenbank eingearbeitet werden.⁴⁹ Dabei zeigte sich, dass die wirtschaftlichen Daten gleichzeitig zu einer Ergänzung der im Projekt verzeichneten Strecken und Wege führt, da die Geleitsstationen als Indikatoren auf genutzte Haupt- und Nebenwege liefern.

Literatur

In der folgenden Literaturliste finden sich sämtliche Werke, die für die Rekonstruktion der Straßenverläufe verwendet wurden. Darüber hinaus finden sich die Kartenwerke, an denen sich einige Straßenverläufe orientieren. Auf besonders hervorzuhebende Werke, die für die Rekonstruktion ausschlaggebend waren, wurde im oben stehenden Text gesondert eingegangen. Für einige Straßenverläufe wurden in der Kartenanwendung gesondert Kommentare eingegeben, die mit einer eigenen Literaturangabe versehen sind.

Die jeweils für Nodes verwendete Literatur findet sich direkt in der Information zum Node, sodass darauf verzichtet wird, sie hier gesondert aufzuführen. Es sollte beachtet werden, dass für Jahrmärkte und Zölle die Literatur gesondert direkt unter dem Attribut angegeben wird.

46 Keyser, Erich (Hrsg.), Deutsches Städtebuch. Band II: Mitteldeutschland (Stuttgart; Berlin, 1941).

47 Eichler, Ernst, and Hans Walther (eds.), Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen. Band I A-L (Berlin 2001).

Eichler, Ernst, Walther, Hans (eds.), Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen. Band II M-Z (Berlin 2001).

Engel, Evamaria; Lieselott Enders; Gerd Heinrich and Winfried Schich (eds.), Städtebuch Brandenburg und Berlin. (Stuttgart a.o. 2000).

Heinrich, Gerd (Hrsg.), Handbuch der historischen Stätten: Berlin und Brandenburg. (Stuttgart 1973).

Kahl, Wolfgang, Ersterwähnung Thüringer Städte und Dörfer. Ein Handbuch. (Bad Langensalza 2010).

Keyser, Erich (ed.), Deutsches Städtebuch. Band II: Mitteldeutschland (Stuttgart; Berlin, 1941).

Niemeyer, Manfred (ed.), Deutsches Ortsnamenbuch (Berlin, 2012).

Patze, Hans, and Peter Aufgebauer (eds.), Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 9: Thüringen. (Stuttgart 1989).

Schlesinger, Walter (Hrsg.), Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands. Achter Band: Sachsen (Stuttgart 1965).

Schwineköper, Berent (ed.), Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands. Bd. 11: Provinz Sachsen-Anhalt (Stuttgart 1975).

48 Straube, Manfred, Aktuelle Fragen der deutschen und internationalen Messegeschichte. In: Europäische Messegeschichte 9. - 19. Jahrhundert, hrsg. von Markus A. Denzel (Köln – Weimar – Wien 2018), 15 – 42.

49 Straube 2014, Geleitswesen und Warenverkehr. Es sollte jedoch beachtet werden, dass Straube Geleitsbriefe und -tafeln des 16. und 17. Jahrhunderts zusammenführt. Nur selten lässt sich daraus ein Bestehen einer Geleitsstelle schon früher ableiten, obwohl dies in vielen Fällen nicht ausgeschlossen ist.

Viabundus subproject Saxony-Anhalt and Thuringia: Documentation

The sub-project of "Viabundus - Map of premodern European transport and mobility" at the Otto-von-Guericke-University Magdeburg aimed to digitally map the roads presented by Friedrich Bruns and Hugo Weczerka in the *Hansische Handelsstraßen-Atlas* in the area of southern Saxony-Anhalt and northern Thuringia and to correct the routes if necessary.⁵⁰ It was funded by the Friedrich-Christian-Lesser-Foundation. It was clear early on that the routes drawn in Bruns and Weczerka cannot always claim geographic accuracy, and especially in comparison with the data presented by Fütterer 2016.⁵¹ This is due to Bruns-Weczerka's method; in historical tradition, travelogues and itineraries, as well as old maps, were used as a guide, which rarely reflect an exact route. Accordingly, the routes of the *Hansische Handelsstraßen-Atlas* were traced in comparison with relevant literature and efforts were made to map them as accurately as possible. A compromise had to be made between pragmatism and accuracy: Thus, in the short time available, it was neither the goal nor possible to reconstruct every route in the field. Rather, existing research was referred to where possible, in other cases Bruns-Weczerka's description was followed or a probable route was mapped by means of the knowledge of medieval wayfinding. In addition, a selection had to be made in view of the abundance of known old path relicts in the study area, because for the goal of the project, which is to map long-distance connections, and in the interest of keeping the online application clear, it was not expedient to implement all old paths. Accordingly, the map was mostly limited to the main routes defined in Bruns-Weczerka, although in some cases alternative routes were taken into account or larger transversals not mentioned in Bruns-Weczerka due to their supposedly lesser importance for the Hanseatic League were added.

In addition, historical maps, especially from the Deutsche Fotothek in the Saxonian Landesbibliothek and the Dresdner Universitätsbibliothek (<http://www.deutschefotothek.de>), were used to reconstruct the old street routes. However, roads usually do not appear on historical maps until the 17th and 18th century, so that the medieval state of the routes had to be inferred from those maps. Before the construction of causeways in the 18th/19th century, a certain continuity of routes can be assumed. Digital terrain models (DTM) have been used for the additional validation of routes, some of which depict ravines in mountainous areas. Some online applications such as the geoportal Thüringen (www.geoproxy.geoportal-th.de/geoclient) or the Sachsen-Anhalt Viewer (https://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/de/startseite_viewer.html) include such digital terrain models, which can be used to identify ravines. However, the existence of a ravine alone is no proof for a medieval old road, because quite a few of them were only created in modern times and the dating of the roads is hardly possible without additional information.

In principle, the roads were entered largely congruent with modern field and hiking trails or streets. This does not always correspond to the exact historical reality, often the pre-modern roads ran just beside the modern ones. However, since the project emphasizes reconstruction of routes, i.e. the general direction of roads, over reconstruction of the actual courses of roads, it was decided not to enter roads with such accuracy for the sake of clarity and uniformity. For road reconstructions that are in some cases very accurate, please refer to the literature used in the region. In some cases, however, it is clear that no modern road corresponds to the historic road, or following the modern road would greatly distort the character of the historic road. In these cases, either more accurate reconstructions have been followed, such as by Fütterer 2016, or an attempt has been made to make

⁵⁰ Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, *Hansische Handelsstraßen Bd. 1: Atlas* (Köln; Graz, 1967);

Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, *Hansische Handelsstraßen Bd. 2: Textband* (Köln; Graz, 1967).

⁵¹ Fütterer, Pierre, *Wege und Herrschaft. Untersuchungen zu Raumerschließung und Raumerfassung in Ostsachsen und Thüringen im 10. und 11. Jahrhundert.* (Regensburg 2016).

it clear by the drawn lines on the map that the road is uncertain. Such lines usually run very straight on the map and hardly take into account surrounding features, such as modern buildings, which cannot be assumed to have existed in the Middle Ages, or modern fields. This line layout differs from the dashed "certainty 3" level, which is otherwise used in the main project, in that here we are dealing with individual sections within a road whose existence is not principally classified as uncertain; rather, the exact course of the road in this area cannot be reconstructed with certainty.

Werra valley

Along the upper Werra from Eisfeld to Berka (Werra) the valley road seems to have been the only practicable route, which is also mentioned as such in Bruns and Weczerka, based on a map of the 19th century.⁵² In earlier maps this route could not be traced so far, which raises the question to what extent it was used as a north-south connection. The known tolls and bridges along the route, as well as the routes shown on historical maps, indicate a much greater importance of east-west traffic from Meiningen to Suhl or Schleusingen, and further on to Coburg and Nuremberg.

In the section between Wasungen and Meinigen, DTM were examined for old route relics in the elevated areas. A possible connection was included in the map, but there is hardly any historical or infrastructural evidence to the meaning of these route.

Special importance is given to the Werra crossings at Berka, Gerstungen and Vacha, which were much used for traffic purposes in the context of the long and short Hessians (see long and short Hessians).

A traffic connection along the Werra was continued to be recorded in its further course, although it is questionable to what extent this was actually used, since the known problems of traffic through the floodplain apply. Only in between Creuzburg and Treffurt a route was chosen that directly connected the two towns and did not follow the river, as it was the drier, pragmatic, direct connection.

The long and short Hessians

Especially border areas are interesting for investigations of the transport system, because the transition of territories often has to do with a change in fiscal interests. Especially the routes between Frankfurt/M. and Erfurt or Mühlhausen found continuous use in the Middle Ages. They were used by merchants, but there are also numerous records of travelers and the military using these roads.⁵³ Accordingly, customs duties and escorts, as well as the circumvention thereof, can often be traced. Such a border area can be found at the border from today's Hesse to Thuringia, which is especially characterized by the crossing of the Werra. Along this border between Hesse and Thuringia, an intensive exchange of people and goods took place, especially due to the possessions of the monasteries of Fulda and Hersfeld. In this context, the terms "short" and "long Hessians" are commonly used: The long Hessians crossed the Werra at Creuzburg, while the short Hessians used the crossing at Berka/Werra.⁵⁴ Several escort contracts from the 15th and 16th centuries attest to the lively traffic via the short Hessians; at the end of the 16th century, traffic was briefly forced onto the long Hessians, as escort contracts attest.⁵⁵

Here, the explanations of Georg Landau, who already dealt with the historical courses of medieval roads at the end of the 19th century and was able to trace their use as far back as the 8th century, were used as a guide for the map.⁵⁶ In northern Thuringia, the Werra crossings of Berka and Vacha

52 Bruns – Weczerka 1969, *Hansische Handelsstraßen – Textband*, 339f.

53 Landau, *Straßen von Mainz und Frankfurt nach Leipzig*, 55 – 58.

54 Bergmann, Gerd, *Straßen und Burgen um Eisenach*. (Eisenach 1993), 15.

55 Eberhart, Wolfgang, *Land und Leute an den Kurzen Hessen. Alte Straßen und Wege von Hessen und Franken nach und durch Thüringen*. (Bad Langensalza 2010).

56 Landau, Georg, *Straßen von Mainz und Frankfurt nach Leipzig*. (*Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte* 1 (1856)

were of particular importance: both crossings can be traced in the vicinity of the towns as early as the 8th century.⁵⁷ There was also a proven, early Werra crossing near Gerstungen, which, however, stood in competition with Berka and Vacha and was the first of the crossings to be abandoned.⁵⁸

Thuringian Forest

The passes over the mountain range of the Thuringian Forest received special attention early on. The Thuringian Forest is located between important medieval trading centers and thus had to be passed for trade fair traffic from the Rhine Valley to Leipzig and also for trade traffic from Nuremberg to the north, especially to the Hanseatic cities. Accordingly, research has repeatedly dealt with the routes across the Thuringian Forest.

In the sub-project, special consideration is given to the Sattelpass-Road, the Oberhof Pass, the Frauenwald Road, and the Georgenthal Passes.

In the study area, the Sattelpass-Road forms the connection between Coburg and Saalfeld, or in extension, the route between Nuremberg and Leipzig.⁵⁹ Significantly more alternative routes, however, can be found on the route from Coburg via Eisfeld across the Thuringian Forest to Erfurt. There were routes over the Oberhof Pass, as well as via Schleusingen and Frauenwald and via Neustadt am Rennsteig. It was possible to trace these routes quite well by the descriptions of Gerbing 1904, Fischer 1939 and Dahinten 1967.⁶⁰ These are based on historical descriptions, customs reports as well as old route relics.

An essential east-west connection across the northern Thuringian Forest was recorded according to Köhler 2013,⁶¹ which can be seen as an alternative to the High Road a little further north via Erfurt. In this connection, the Georgenthal monastery on the eastern edge of the Thuringian Forest plays a special role, which dominated the ascent into the mountains. A route to Schmalkalden also had to be recorded within this context, which ran via Tambach-Dietharz. Schmalkalden is not mentioned in Bruns-Weczerka, however, the place may well have played a role for the high and late medieval traffic, considering its significant role during the Reformation.

The Rennsteig occupies a special position as a ridge road over the Thuringian Forest. Further information can be found in the section "Comments on known road routes in the work area".

In the eastern foothills of the Thuringian Forest, the main transport connections seem to have been concentrated on the north-south axis between Leipzig and Nuremberg as well. An important junction south of the Thuringian Forest was Hof, from where traffic was increasingly oriented towards Bayreuth and Nuremberg. To the north, traffic from Hof and the Thüringer Wald was concentrated in Schleiz, from where Altenburg and Zeitz and, as an extension, Leipzig were approached. Unfortunately, only sporadic information from Fütterer was available for the reconstruction of routes in this area and also Bruns and Weczerka mainly concentrate on two main roads starting from Schleiz, which they only describe roughly. However, in order to be able to

575 - 591, 639 - 665) in: Georg Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. (Kassel und Basel 1958), 35 – 77.

57 Volland, Arno, Zur Geschichte der Verkehrswege im Raume des Werrawinkels Salzungen – Vach – Hörschel. In: Zeitschrift des Vereins für Hessische Geschichte und Landeskunde 71, (1960), 17-36, 21f.

58 Eberhart 2010, Land und Leute an den Kurzen Hessen, 34.

59 The alternative name "Judenstraße" is mentioned as early as 1414 and most likely refers to the village Judenbach, although it is doubtful whether the name actually refers to Jews. It seems more likely that it derives from the surname "Judo" (Fischer 1939).

60 Dahinten, Ernst, Die Hohe Straße über den Thüringer Wald von Coburg bis Ilmenau. Ein Beitrag zur Kenntnis der Waldüberquerung des alten mittleren "Romweges", in: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 12 (1967), 269-306.; Fischer, Waldemar, Die Coburger Geleitsstraßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts. In: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde 41 (1939), 383 – 429.; Gerbing, Walter, Die Pässe des Thüringerwaldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz. (Diss. Halle a.d. Saale 1904).

61 Köhler, Michael, Thüringer Triften und Trassen. Frühe Wege in den Landschaften zwischen Werra und Weißer Elser, (Jena 2013).

consider other Thuringian towns in the vicinity of Schleiz, such as Tanna, Pausa or Zeulenroda, connecting routes were added according to historical maps.⁶² They may not have represented important trade routes, but they were certainly important connections within the regional network.

Magdeburg Börde

Both Bruns and Weczerka and the Mitteldeutscher Heimatatlas only depict a few routes for the region of the Magdeburger Börde, namely those in direct course from Braunschweig to Magdeburg. In extension, one could still see the route from Uelzen to Magdeburg as a route through the Börde, as well as to a certain extent one leading from Magdeburg to Halberstadt. For the Magdeburg Börde, only a few alternative routes have been recorded, since its flat topography makes it poorly suited for the reconstruction of old routes on the basis of old route relics. Accordingly, only a few authors have dealt with the exact routes in this region so far. Therefore, the reconstructed routes by Fütterer 2016 and a few maps of the region were used as a basis.

Harz

Especially the Harz foothill's historical roads are very well researched locally; this has not least to do with the good preservation of historical path relics in the form of ravines at the ascents to the Harz. Accordingly, in some areas it was possible to draw on previous work.⁶³ In other areas, online DTM applications were used as a guide, which can be used to identify some old path relics. In addition, there are some historical maps of the Mansfelder Land, which could be used to reconstruct the traffic situation in the eastern Harz foothills.⁶⁴

All in all, the mountain stretch of the Harz itself must be seen as a little-used traffic landscape, since the traffic lines within the flat plains in the west and the Thuringian basin in the east were preferred until the early Middle Ages.⁶⁵ Even beyond that, the Harz does not seem to have played a major role in trade traffic; Bruns and Weczerka only mention two Harz transversals starting from Wernigerode. A Harz transversal over the ridge of the Harz to Elbingerode was added. Even if supraregional traffic might not have profited much from this route, since there were no significant trade centers there, this route must have played an important economic role when it came to the transport of mining goods or wood from the mountains.

Altmark

The (former) Hanseatic towns of Stendal, Gardelegen, Salzwedel and Tangermünde are located in the Altmark, which illustrates the importance of the region as a transit area to the Baltic Sea. The Altmark has always been in competition with the larger trade centers of Lüneburg in the north,

62 Schreiber, Johann Georg, Die Graefflich Reussischen Herrschafften Graitz Schlaitz und Lobenstein wie auch das Voigtlaendische Amt Hof. [vor 1745] Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14225. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400275>)

63 Kahse, Karl, Untersuchungen über die Führung der Verkehrswege im östlichen und nordöstlichen Harzvorland. (Halle/S. 1936), 27 – 39.;
Nagel, Horst, Straßen und Brücken in und um Quedlinburg und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung. In: Quedlinburger Annalen 4, 2001, 10-46.

64 Mayer, Tobias, Comitatus Mansfeld : prout ille iuris hodie Saxonico-Electoralis et Magdeburgici, atque adeo secundum statum novissimum se habet, geographice ab anonymo delineatus, 1750, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13945. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403284>)

65 Bahn, Bernd, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, (Publikation der Dipl.-Arbeit von 1964) (Langenweißbach 2015), 29.

Magdeburg and Braunschweig in the south and Brandenburg in the east, but at the same time it also profited from the large trade fair towns. The most important route was the one from Lüneburg via Salzwedel, Gardelegen and Magdeburg to Leipzig.⁶⁶ At the same time, the countryside was also well connected by water via the Elbe. Bruns and Weczerka's routes in this region were reconstructed primarily on the basis of historical maps and supplemented by some connecting routes.⁶⁷

Eichsfeld and Hainich

The situation in the Eichsfeld is comparatively well researched. In addition to the numerous routes marked in Fütterer 2016, there is a wide variety of literature dealing with the transit landscape between Lower Saxony, Hesse, and Thuringia. Especially the works of Köhler 2013, Aulepp 1975, and Blaschke 1975 were taken into account.⁶⁸ Here, the main focus had to be laid on reducing the variety of reconstructable road relics to a practicable and manageable level for the application. In particular, roads connecting the nodes in Bruns and Weczerka were considered, as well as roads that can be addressed as main roads. Mühlhausen, as an important intermediate station between Göttingen and Erfurt, as well as on the east-west route through the Thuringian Gate, is integrated into a dense network of supraregional and regional roads in terms of traffic. The highly variable character of supra-regional roads can be seen in the routes that run from Mühlhausen to the north and were described by Aulepp in 1975 in their development over time.

Especially the crossings over the Hainleite and Hohe Schrecke were supplemented compared to the descriptions in Bruns and Weczerka. While in Bruns and Weczerka only the crossing through the Thuringian Gate at Sachsenburg is mentioned due to the compulsory road usage since 1515, there are several crossings in the north - south direction, which were partly used before the road via Sachsenburg was declared the proper road.⁶⁹

Saale lowlands

In the Saale lowlands, the initial work situation was particularly good, thanks to the preliminary work by Fütterer 2016. His research shows that the region was highly connected. Since Fütterer's data takes all road connections into account, the routes for the Saaleniederung had to be assessed according to their importance for supraregional commercial traffic. In doing so, the towns named in

66 Enders, Liselott, *Die Altmark: Geschichte einer kurmärkischen Landschaft in der Frühneuzeit (Ende des 15. bis Anfang des 19. Jahrhunderts)*, (Berlin 2008).

67 Sotzmann, Daniel Friedrich and Georg Friedrich Jonas Frentzel, *Generalcharte von der Altemarck, 1788*, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5406 & SLUB/KS A12480. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009371>); Sotzmann, Daniel Friedrich, Guimpel, Friedrich and Karl Friedrich von Klöden, *Specialkarte von dem Herzogthum Magdeburg und der Altmark, den Fürstenthümern Anhalt und Blankenburg, der Grafschaft Mansfeld und Abtey Quedlinburg, nebst dem größten Theil der Altmark, des Fürstenthums Halberstadt, der Grafsch. Wernigerode, des Amts Elbingerode & einem Theil der angrenzenden Provinzen von Braunsch. Lüneb. und Wolfenb. der Prignitz, Mittelmark u. Sachsen : im Jahre 1800 in II Sectionen, 1813 – 1816*, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 1992 & SLUB/KS 1993. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90017106>)

68 Köhler, Michael, *Thüringer Triften und Trassen. Frühe Wege in den Landschaften zwischen Werra und Weißer Elser*, (Jena 2013).;

Aulepp, Rolf, *Die Mittelalterlichen Fernstraßen im Kreisgebiet von Mühlhausen in Thüringen*. In: *Eichsfelder Heimathefte* 17 (1975), 359 – 364.;

Blaschke, Eva, *Altstraßen, Lagen und Trassenveränderungen an Beispielen aus dem Raum zwischen Duderstadt und Nordhausen auf dem Gebiet der DDR (Windleite)*. Aufnahme und Auswertung der Geländereликte, in: *Göttinger Jahrbuch* 23 (1975), S. 43–66.

69 Niemann, Konrad, *Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen*. in: *Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde*. 39 - 43 (1915 - 1919), 1920, 1 – 64.

Keyser's Städtebuch were used as a guide, since it can be assumed that they had a higher importance in (supra)regional trade, not at least due to market privileges.

The route from Camburg to Saalfeld, which is mentioned by Bruns and Weczerka and which runs directly along the river Saale, can be assumed to have existed only since the late 15th century, according to the customs and safe conduct offices. However, the course directly along the river seems unlikely, since the usual problems of river lowlands are to be expected, i.e. moisture and flooding. The reconstructed route is nevertheless based on the route in Bruns and Weczerka and thus mainly on today's main road, since no alternative route via the heights is recorded by Fütterer.

Leipzig

The trade fair city of Leipzig was included in the study area because of its proximity to the Saxony-Anhalt border, as well as its important economic position from the 15th century onward, which influenced the entire traffic and economic activity of the region. For many roads in the study area, Leipzig represents an essential destination or stopover in the major trade transversals, both from east to west (Frankfurt - Leipzig - Bohemia), and from north to south (Nuremberg - Leipzig - Lüneburg). Accordingly, many of the reconstructed roads in the Saxony-Anhalt and Thuringia area target Leipzig, which can also be traced in Fütterer 2016. Straube's extensive research on the Geleitswesen (system of safe conduct) in the ducal Saxonian area also included numerous indications of routes.⁷⁰ Although these are indirect indications, safe conduct stations that are established over the years suggest secondary routes which were used in historical practice to bypass main escort points before these were also covered by the safe conduct. This way, one can approximate the historical reality of travel.

For the immediate vicinity of Leipzig, 18th century office maps were used as a guide; for further routes that had Leipzig as their destination, 18th century maps of the Duchy of Saxony were also used.

Due to the strong activity in opencast coal mining in the surroundings of Leipzig there are some reservoirs, where on the one hand deserted areas of the 20th century can be found and on the other hand the historical courses of roads cannot be reconstructed. Thus, some roads in the area were drawn with a low degree of certainty because they historically ran through modern flooded areas.

Brandenburg and Berlin

The area of today's Brandenburg was only considered in direct connection to the Altmark, as well as for the routes between Magdeburg - Berlin and Wittenberg - Berlin. Brandenburg (Havel), as well as Spandau emerge as traffic centers for this time, which in the Middle Ages furthermore took over essential trade functions. For the reconstruction of the roads in Brandenburg, mainly the Schmettau maps of the 18th century were used.⁷¹ In addition, various maps of the Electorate of Brandenburg, as well as some regional department maps of the 18th century were used.⁷²

Especially in the area around Berlin, historical roads can hardly be reconstructed accurately. Due to heavy overbuilding of the area, it can hardly be assumed that today's roads continue to follow

70 Straube, Manfred, Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit. (Köln 2015).

71 Schmettausches Kartenwerk, 1767-1787, Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, abgerufen in: Brandenburgviewer <<https://bb-viewer.geobasis-bb.de/>>.

72 Schumann, Carl, Sect. 2 : Theil von der Mittelmark = Partie de la Moyennemarche, 1812, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 30726,2. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90010692>);

Seutter, Matthäus, Electoratus sive Marchia Brandenburgensis, juxta novissimam Delineationem in mappa Geographica accuratae aeri incisa opera et Sumptibus [1740 – 1756], aufgerufen auf: <http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/059/418/2619317357> am 13.10.2020.

historical courses, and there are also hardly any preserved geographic or historical landmarks from which the courses can be assumed. Accordingly, most road routes in the vicinity of Berlin and its suburbs were entered with a low degree of certainty, which essentially correspond to the course of the aforementioned map routes. The course of modern roads was largely disregarded.

In addition to the routes described in Bruns and Weczerka, a connection between Brandenburg (Havel) and Berlin via Potsdam was mapped. Although Potsdam had less importance for Hanseatic traffic in the Middle Ages, a certain status for traffic can be assumed, since Potsdam was already an old settlement with a castle, for which a transit toll has been documented since 1370, and it was elevated to town in the 14th century.⁷³

Comments on known road courses in the work area

The **Via Regia** is one of the most famous European east-west transversals. It stretches from Bruges to Novgorod, in today's German territory it runs from Mainz to Leipzig, in the study area it runs from the Hessian border near Eisenach via Erfurt, Butteltstätt, Naumburg and Weißenfels to Leipzig. Regionally, it has been the subject of lively scientific interest for several years. Awarded the title of "Great Cultural Route of the Council of Europe" in 2006, the Via Regia also receives attention on an institutional level.⁷⁴ Research usually focuses on regional and temporally bound aspects of the Via Regia, or conversely considers the road in its entirety without going into particular detail about regional sections.⁷⁵ At the same time, there is current debate about whether the Via Regia was a continuous road or whether it should rather be seen as a collective term for several routes that were used in east-west trade.⁷⁶ Accordingly, the Via Regia in the project was only specifically named in its section between Erfurt and Eckartsberga, since here Bernd Bahn and others have dealt with the exact route and at the same time offer alternatives that show the shifting of the road over several centuries.⁷⁷ Further investigations on the exact course of the Via Regia in the study area are still pending. More detailed investigations have been undertaken in part for Hesse, as Frankfurt am Main was also an important way station on the trade route, but this work was not considered in the context of this subproject.

The **Copper Road** represents an important north-south connection of the Middle Ages from Nuremberg to Rudolstadt, Mansfeld and Magdeburg, whose course can be traced particularly well from Saalfeld to Eisleben. Its name can be traced back to the transport of copper from the Mansfeld region to Nuremberg, but it is also known under the names Gräfenthalstraße, Saalfeldsche Straße,

73 Engel, Evamaria, Lieselott Enders, Gerd Heinrich and Winfried Schich (Hrsg.), Städtebuch Brandenburg und Berlin. (Stuttgart a.o. 2000), 406.

74 See <https://www.via-regia.org/>.

75 Pawlow, Kamen, Via Regia: die Königsstraße durch Mitteldeutschland. (Gotha 2001);

Küken, Lothar und Inge Küken, Die via regia: Kulturstraße mitten durch Europa. (Görlitz u.a. 2007);

Henning, Joachim, Entlang der Via Regia: auf den Spuren eines mittelalterlichen Handelsweges durch die Oberlausitz. (Zittau 2008);

Müller, Winfried und Swen Steinberg (Hrsg.), Menschen unterwegs: die via regia und ihre Akteure. Essayband zur Sächsischen Landesausstellung ["via regia - 800 Jahre Bewegung und Begegnung"] (Dresden 2011);

Via Regia in Thüringen und Sachsen-Anhalt (in Entstehung): <https://www.viaregia-sachsen-anhalt.de/buch-bücher/>.

76 Fütterer, Pierre, Die Via regia – Kritische Bemerkungen zu einem „Mythos“ oder: Auf der Suche nach der „königlichen Straße“. In: Pierre Fütterer, Martin Freudenreich und Anna Swieder (Hrsg.), WegBegleiter. Interdisziplinäre Beiträge zur Altwege- und Burgenforschung. Festschrift für Bernd W. Bahn zu seinem 80. Geburtstag (Langenweissbach 2019).

77 Bahn, Bernd, Zur via regia zwischen Thüringen und Sachsen. In: Rainer Aurig et al. (Hrsg.) Im Dienste der historischen Landeskunde. Beiträge zu Archäologie, Mittelalterforschung, Namenkunde und Museumsarbeit vornehmlich in Sachsen. Festgabe für Gerhard Billig zum Geburtstag dargebracht von Schülern und Kollegen, (Beucha 2002), 275 - 294.

Sinn, Wolfgang, Via Regia und Regionalgeschichte. In: Bernd Bahn, Pierre Fütterer, Andrea Jakob and Barbara Umann (Hrsg.) Altstraßen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstraßenforschung, (Langenweißbach 2015), 85-89.

Querstraße or Kreuzweg.⁷⁸ Together with the Via Regia, it can be seen as one of the main axes through the work area. It was largely taken from the dissertation of Bernd Bahn, who reconstructs the course of the route in detail on the basis of relics of historical roads.⁷⁹ Bahn rightly notes that it seems unlikely that the road should have been absent from the Hanseatic road network, but it is not mentioned at all by Bruns and Weczerka. However, Bahn also admits that it could well be that during the period under study the Copper Road was indeed used primarily for transporting the material that gave it its name, and other goods were shipped mainly via Erfurt, resulting in a lesser importance for general, supra-regional trade.⁸⁰

As a popular hiking route, the **Rennsteig** is also well known to the general public and forms a transversal of the Thuringian Forest from northwest to southeast. However, the historical significance of the Rennsteig is not clear; the current, well known course goes back to officer Julius von Plänckner from Gotha in 1830, who first described the Rennsteig as a hiking trail.⁸¹ However, some sections of the Rennsteig are much older and are already mentioned in border descriptions of the 11th century without bearing this name.⁸² In the course of the 16th century, we encounter the name "Rennsteig" more and more frequently in sources, with the term seemingly spreading further from west to east and for increasingly more sections of the ridge roads in the Thuringian Forest. Since 1597, it can be assumed that the "Rennsteig" was understood to mean a continuous high trail on the ridge of the Thuringian Forest.⁸³ However, since it is not clear to which exact sections of the trail these mentions referred, or since further, detailed archival work would be necessary for this purpose, the course of the Rennsteig, which was established as a hiking route in the 19th century, has been mapped as a proxy. If more precise details about a route are known, this was recorded in the road comments.

Waterways

In addition to the land routes, the navigable rivers in the study area, for which evidence of trade use could be found, were mapped. This applies in particular to the Elbe, the lower reaches of the Saale, the Havel, and the Spree as far as Berlin. The historical course was reconstructed according to research literature, if available.⁸⁴ Furthermore, historical maps and oxbow lakes of the respective rivers were used as orientation. However, it must be taken into account that only the waterways were mapped and not the entire historical course of the rivers, which are shown in an additional layer of the Viabundus application (see documentation of the overall project). Sporadic reference is made to rafting sites, especially to landing places or raft stacks where the rafted timber had to be offered for sale. In some places, such as Bad Kösen, special timber markets developed thanks to the raft wood.⁸⁵

For the **Elbe** in the area around Magdeburg, the reconstruction in the Mitteldeutscher Heimatatlas

78 Niemann, Konrad, Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. in: Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde. 39 - 43 (1915 - 1919), 1920, 1 – 64, 28-31.

Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Name „Kupferstraße“ zwar diese Trasse bezeichnet, allerdings nicht exklusiv für diese Straße genutzt wurde. So finden sich in der Überlieferung und auch in der Forschungsliteratur immer wieder Kupferstraßen, die sich vor allem durch den Transport von Kupfer kennzeichnen.

79 Bahn, Bernd, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, (Publikation der Dipl.-Arbeit von 1964) (Langenweißbach 2015).

80 Ibid., 48.

81 Wahl, Volker, Zur Geschichte des Rennsteigs im Thüringer Wald unter besonderer Berücksichtigung des Schmalkalder Raumes. in: Schmalkalder Geschichtsblätter 2 (1995), 130 – 140, 131.

82 Ibid., 132.

83 Ibid., 133 – 134.

84 In particular: Eckoldt, Martin (Hrsg.), Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen (Hamburg 1998).

85 Eckoldt 1998, Flüsse und Kanäle, 202.

was used as a guide.⁸⁶ In addition, numerous Elbe tolls mentioned in Weissenborn (1901) could be used as a guide.⁸⁷ Based on the tolls, a historical location on the Elbe can be assumed for some places that are no longer directly on the course of the Elbe today. Elbe tolls recorded shortly after the study period also suggest the course of the Elbe and the tolls located on it, so some have been included in the database.⁸⁸

While the **Saale** was used as a waterway early on, trade traffic for the high and late Middle Ages can only be reconstructed for the lower course of the Saale from Halle; the upper course of the Saale was essentially important for timber rafting.⁸⁹ In 1612, there is a reference to **Unstrut** navigation, but this is only referred to in a letter granting the mayor of Naumburg a ship on the Unstrut. No other evidence is found, so it is not clear whether it was a commercial navigation on the Unstrut. Accordingly, the Unstrut was not considered as a waterway.

For the drawing of the **Havel** in the processing area, reference was made primarily to Winfried Schich, who investigates and lists the medieval water traffic conditions.⁹⁰ For the historical course of the Havel, maps of the 17th / 18th century were used in addition.⁹¹ Schich further comments on the water traffic on the **Spree**, which, according to him, was no longer worth mentioning beyond the Berlin Mühlendamm, which is why the Spree was only mapped up to this point.⁹²

Ultimately, the **Weißer Elster** and the **Pleiße** were included as waterways since there is minor evidence for them as transportation routes. In this context, the Weiße Elster was almost certainly navigable until the high Middle Ages, before several mill weirs made passage difficult, if not impossible.⁹³ However, it certainly continued to be used for rafting. The Pleiße most likely supplied the city of Leipzig from the surrounding countryside. There is mention of a fee that was due for transporting goods on the Pleiße.⁹⁴ Eckoldt assumes that it was navigable from Rötha, which is why a landing point there was used as the starting point for the reconstruction.

Database

The work on the database is mainly concerned with the collection of general data on places mentioned in Bruns and Weczerka as way stations, as well as additional places that were added beyond the network mentioned in Bruns and Weczerka. Data such as the first mention is collected, as well as information on town formation, tolls, fairs, staples, harbors, ferries, and bridges where applicable. The use of the attributes can be traced in the general Viabundus documentation. In

86 Schlüter, Otto (Hrsg.), Mitteldeutscher Heimatatlas, hrsg. Von der landesgeschichtlichen Forschungsstelle für die Provinz Sachsen und für Anhalt (Magdeburg 1935-1942).

87 Weissenborn, Bernhard, Die Elbzölle und Elbstapelplätze im Mittelalter (Halle a. S., 1901).

88 Blaschke, Karlheinz, Elbschiffahrt und Elbzölle im 17. Jahrhundert. in: Hansische Geschichtsblätter 82, 1964, 42 - 54.

89 Eckoldt 1998, Flüsse und Kanäle, 202;

Fütterer, Pierre, Die Nutzung der Saala und anderer Gewässer Thüringens im Mittelalter. In: Zeitschrift für Thüringische Geschichte 71, 2017, 7 - 28.

90 Schich, Winfried, Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte 45 (1994), 31 - 55.

91 Königl. Preussischen Allergnädigsten Privilegio ; An Seine Königliche Majestät in Preussen alleruntertänigst, [1724], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5366. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009340>);

Seutter, Matthäus, Electoratus sive Marchia Brandenburgensis, juxta novissimam Delineationem in mappa Geographica accuratae aeri incisa opera et Sumptibus [1740 – 1756], aufgerufen auf: <http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/059/418/2619317357> am 13.10.2020.

92 Schich 1994, Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter, 54.

93 Eckoldt, Martin, Schifffahrt auf kleinen Flüssen. 4. Nebenflüsse der Elbe, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 10 (1987), 7-36; 22f.

94 Ibid., 23f.

addition to the existing points, about 200 additional town points were entered to meet the project's goal of mapping all towns with town status up to about 1600, according to Erich Keyser's *Deutsches Städtebuch*.⁹⁵ For much of the basic information, relevant lexical works were used,⁹⁶ and for economically significant waypoints, research was also conducted on individual attributes. For some smaller localities, the basic data could not be determined from the works used; They continue to appear in the application however, to ensure traceability to Bruns and Weczerka. The respective literature used can be traced in the database. The research situation in the area under investigation varies considerably. In particular, only scattered information could be found on the economic conditions. A more thorough evaluation of economic data on the basis of archival works must take place at a later date.

To date, studies on staple privileges, for example, have hardly been undertaken for central and eastern Germany.⁹⁷ Manfred Straube's comprehensive work on the escort system in central Germany, on the other hand, could be incorporated into the database thoroughly.⁹⁸ It became apparent that the economic data simultaneously lead to a supplementation of the routes and paths recorded in the project, since the escort stations serve as indicators of main and secondary routes used.

Literature

In the following literature selection, all works that were used for the reconstruction of the routes within the subproject can be found. In addition, the map works used to locate some of the road courses can be found. Particularly noteworthy works, which were decisive for the reconstruction, were dealt with separately in the text above. For some roads, separate comments were entered in the map application, which are provided with their own literature reference.

The literature used for each node can be found directly in the information on the node, so that it is not listed separately here. It should be noted that in the case of fairs and tolls, the literature is indicated separately directly under the attribute.

95 Keyser, Erich (Hrsg.), *Deutsches Städtebuch. Band II: Mitteldeutschland* (Stuttgart; Berlin, 1941).

96 Eichler, Ernst, and Hans Walther (eds.), *Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen. Band I A-L* (Berlin 2001).

Eichler, Ernst, Walther, Hans (eds.), *Historisches Ortsnamenbuch von Sachsen. Band II M-Z* (Berlin 2001).

Engel, Evamaria; Lieselott Enders; Gerd Heinrich and Winfried Schich (eds.), *Städtebuch Brandenburg und Berlin*. (Stuttgart a.o. 2000).

Heinrich, Gerd (Hrsg.), *Handbuch der historischen Stätten: Berlin und Brandenburg*. (Stuttgart 1973).

Kahl, Wolfgang, *Ersterwähnung Thüringer Städte und Dörfer. Ein Handbuch*. (Bad Langensalza 2010).

Keyser, Erich (ed.), *Deutsches Städtebuch. Band II: Mitteldeutschland* (Stuttgart; Berlin, 1941).

Niemeyer, Manfred (ed.), *Deutsches Ortsnamenbuch* (Berlin, 2012).

Patze, Hans, and Peter Aufgebauer (eds.), *Handbuch der historischen Stätten Deutschlands. Band 9: Thüringen*. (Stuttgart 1989).

Schlesinger, Walter (Hrsg.), *Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands. Achter Band: Sachsen* (Stuttgart 1965).

Schwineköper, Berent (ed.), *Handbuch der Historischen Stätten Deutschlands. Bd. 11: Provinz Sachsen-Anhalt* (Stuttgart 1975).

97 Straube, Manfred, *Aktuelle Fragen der deutschen und internationalen Messengeschichte*. In: *Europäische Messengeschichte 9. - 19. Jahrhundert*, hrsg. von Markus A. Denzel (Köln – Weimar – Wien 2018), 15 – 42.

98 Straube 2015, *Geleitswesen und Warenverkehr*. It should be noted, however, that Straube brings together escort letters and lists from the 16th and 17th centuries. The existence of an escort office can rarely be deduced for earlier times, although this cannot be ruled out in many cases.

Literatur:

Aulepp, Rolf, Die Mittelalterlichen Fernstraßen im Kreisgebiet von Mühlhausen in Thüringen. In: Eichsfelder Heimathefte 17 (1975), 359 – 364.

Bahn, Bernd, Die Kupferstraße. Geographisch-prähistorische Untersuchung ihres Verlaufs in Thüringen, (Publikation der Dipl.-Arbeit von 1964) (Langenweißbach 2015).

Berg, Alfred, Die alten Heer- und Handelsstraßen durch die alte Thüringer Pforte. Sachsenburg als Zoll- und Geleitstätte, in: Heimatkalender für den Kreis Eckartsberga 41 (1935) 42 - 48, Bergmann, Gerd, Straßen und Burgen um Eisenach. (Eisenach 1993).

Blaschke, Eva, Altstraßen, Lagen und Trassenveränderungen an Beispielen aus dem Raum zwischen Duderstadt und Nordhausen auf dem Gebiet der DDR (Windleite). Aufnahme und Auswertung der Geländereликte, in: Göttinger Jahrbuch 23 (1975), 43 – 66.

Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, Hansische Handelsstraßen Bd. 1: Atlas (Köln; Graz, 1967).

Bruns, Friedrich und Hugo Weczerka, Hansische Handelsstraßen Bd. 2: Textband (Köln; Graz, 1967).

Dahinten, Ernst, Die Hohe Straße über den Thüringer Wald von Coburg bis Ilmenau. Ein Beitrag zur Kenntnis der Waldüberquerung des alten mittleren "Romweges", in: Jahrbuch der Coburger Landesstiftung 12 (1967), 269-306.

Eckoldt, Martin (Hrsg.), Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen (Hamburg 1998).

Fischer, Waldemar, Die Coburger Geleitsstraßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts. In: Zeitschrift des Vereins für Thüringische Geschichte und Altertumskunde 41 (1939), 383 – 429.

Fütterer, Pierre, Altstraßenverbindung der Königshöfe Saalfeld und Kirchberg. Annotationen zum Beitrag „Altstraßen als Geschichtsquelle und Bodendenkmal“, In: Altstraßen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstraßenforschung, Bernd Bahn, Pierre Fütterer, Andrea Jakob and Barbara Umann (Hrsg.), (Langenweißbach 2015), 33 – 44.

Fütterer, Pierre, Wege und Herrschaft. Untersuchungen zu Raumerschließung und Raumerfassung in Ostsachsen und Thüringen im 10. und 11. Jahrhundert. (Regensburg 2016).

Gerbing, Luise, Beiträge zum thüringischen Geleitwesen im 16. und 17. Jahrhundert. in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft für Thüringen zu Jena 13 (1894), 50 – 62.

Gerbing, Luise, Erfurter Handel und Handelsstraßen. In: Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Altertumskunde von Erfurt 21 (1900), 95 – 148.

Gerbing, Walter, Die Pässe des Thüringerwaldes in ihrer Bedeutung für den innerdeutschen Verkehr und das deutsche Straßennetz. (Diss. Halle a.d. Saale 1904).

Gockel, Michael, Die deutschen Königspfalzen. Repertorium der Pfalzen, Königshöfe und übrigen Aufenthaltsorte der Könige im deutschen Reich des Mittelalters. Bd. 2: Thüringen. (Göttingen 2000).

Heinke, Jochen, Alte Straßen zwischen Südthüringen und Unterfranken. In: Altstraßen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstraßenforschung, hrsg. Von Bernd Bahn, Pierre Fütterer, Andrea Jakob and Barbara Umann, (Langenweißbach 2015), 113-123.

Heinrich, Klaus Dieter, Ammendorf – Vom Fischerdorf zur heimlichen Hauptstadt des Saalekreises. <<https://www.ammendorf.de/index.php/geschichte>>, aufgerufen am 21.02.2020).

Jablonowski, Ulla, Ein Gang durch das alte Warmsdorf: Die drei großen Perioden seiner Geschichte. In: Mitteilungen des Vereins für Anhaltische Landeskunde 9 (2010), 97 – 128.

Kahse, Karl, Untersuchungen über die Führung der Verkehrswege im östlichen und nordöstlichen Harzvorland. (Halle/S. 1936), 27 – 39.

Köhler, Michael, Alte Höhenstraßen in Nordwestthüringen. In: Eichsfeld-Jahrbuch 17 (2009), 15-48.

Köhler, Michael, Thüringer Triften und Trassen. Frühe Wege in den Landschaften zwischen Werra und Weißer Elser, (Jena 2013).

Landau, Georg, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. (Kassel und Basel 1958).

Nagel, Horst, Straßen und Brücken in und um Quedlinburg und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung. In: Quedlinburger Annalen 4, 2001, 10-46.

Neumann, Gotthard, Alte Straßen in und um Jena. Ein Beitrag zur Jenaer Geschichte, In: Forschungen und Fortschritte 37, 4 (1963), 106-109.

Niemann, Konrad, Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. in: Mitteilungen des sächsisch-thüringischen Vereins für Erdkunde. 39 - 43 (1915 - 1919), 1920, 1 – 64.

Schich, Winfried, Das mittelalterliche Berlin (1237 - 1411). In: Geschichte Berlins. Erster Band: Von der Frühgeschichte bis zur Industrialisierung. ed. by Wolfgang Ribbe (München 1987), 139 – 248.

Schich, Winfried, Die Havel als Wasserstraße im Mittelalter. Brücken, Dämme, Mühlen, Flutrinnen, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte 45 (1994), 31 – 55.

Schlüter, Otto (Hrsg.), Mitteldeutscher Heimatatlas, hrsg. Von der landesgeschichtlichen Forschungsstelle für die Provinz Sachsen und für Anhalt (Magdeburg 1935-1942).

Schmigalla, Hans, Verkehrsgeographische Spuren in und um Rudolstadt – Komplemente zur mittelalterlichen Burgen- und Siedlungsgeschichte, in: Saalfelder Wege – Festgabe für Gerhard Werner zum 75. Geburtstag, hrsg. von Volker Schimpff und Hans-Jürgen Beier (Langenweißbach 2012), 81-120.

Scholz, Alois, Wege in und um Dingelstädt in alter und ältester Zeit. In: Eichsfelder Heimatzeitschrift 48, 1, 2004, 41-44.

Sinn, Wolfgang, Via Regia und Regionalgeschichte. In: Altstraßen in Südthüringen. Stand und Perspektiven der Altstraßenforschung, Bernd Bahn, Pierre Fütterer, Andrea Jakob and Barbara

Umann (Hrsg.), (Langenweißbach 2015), 85-89.

Straube, Manfred, Der hansische Binnenhandel - die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Thüringen und den Seestädten zu Beginn der frühen Neuzeit. in: Hanse - Städte - Bünde. Die sächsischen Städte zwischen Elbe und Weser um 1500, hrsg. von Matthias Puhle (Magdeburg 1996), 396 – 405.

Straube, Manfred, Freyburg – ein bedeutender Transitort im Handelsverkehr vergangener Jahrhunderte. In: Saale-Unstrut-Jahrbuch 8 (2003), 14-27.

Straube, Manfred, Geleitwesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit. (Köln 2015).

Straube, Manfred, Zur wirtschaftlichen Stellung Wittenbergs in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. In: 700 Jahre Wittenberg, hrsg. von Stefan Oemhig (Weimar 1995), 431 – 448.

Thomas, Ralf, Luthers Reisen von Wittenberg nach der südlichen Region des kursächsischen Landesstaates: Territorialpolitische und verkehrsgeographische Beobachtungen im Raum Eilenburg – Wurzen – Grimma. In: Stiftsland Wurzen - sächsische Kirchenverfassung - historische Kirchenkunde: Aufsätze zur sächsischen Kirchengeschichte, hrsg. von Ralf Thomas, Michael Beyer und Alexander Wieckowski (Leipzig 2011), 213 – 234.

Volland, Arno, Zur Geschichte der Verkehrswege im Raume des Werrawinkels Salzungen – Vacha – Hörschel. In: Zeitschrift des Vereins für Hessische Geschichte und Landeskunde 71, (1960), 17-36.
Wahl, Volker, Zur Geschichte des Rennsteigs im Thüringer Wald unter besonderer Berücksichtigung des Schmalkalder Raumes. in: Schmalkalder Geschichtsblätter 2 (1995), 130 – 140.

Waschke, Thomas, Die Weinstraße. in „Apoldaer Heimat, Beiträge zur Natur- und Heimatgeschichte des Kreises Apolda“, Kulturbund der DDR, Apolda 1989, S. 24-25 auf: https://www.via-regia.org/via_regia/geschichte/einzelthemen/thueringen/apolda3.php

Karten:

Charte der Churfürstlich Sächsischen und Herzoglich Sächsischen Lande. [um 1800], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13664. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403155>)

Die Fürstliche Reus-Plauische Herrschaft Greiz, nebst der angraenzenden Herrschaft Schleiz mit ihrer Pflege Reichenfels, und den zur Herrschaft Gera gehörige Pöllwitzer Wald, [nach 1750], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14236. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400277>)

Frommann, August Bernhard, Beschreibung: Special Charte Des Gesamten Fürstenthums Coburg, 1783/1784, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13861. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403248>)

Gundling, Jakob Paul and Georg Paul Busch, Land-Charte Des Churfürstenthums Brandenburg: Mit Königl. Preussischen Allernädigsten Privilegio ; An Seine Königliche Majestät in Preussen

alleruntertänigst, [1724], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5366. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009340>)

Güssefeld, Franz Ludwig, Geographische Übersicht der in dem Herzoglich-Sächsischen Hause Ernestinischer Linie vorgegangenen Landes-Theilungen und Darstellung derselben, 1796, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13680,1. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403158>)

Güssefeld, Franz Ludwig, Beschreibung: Charte von der Alten Mark : Mit Kayserl. allergnädigsten Freyheit, 1796, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5408 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009372>)

Hermann, Carl, [Die Ämter Saalfeld, Gräfenthal, Zelle, Leuchtenburg und Orlamünde], 1736, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13858. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403245>)

Le Rouge, Georges-Louis, Carte Particuliere De La Principauté De Halberstadt, Le Comté de Reinstein, la Seigneurie de Derenburg, l'Abbaye de Quendlinbourg le Comté de Wernigerode & la Principauté de Blankenbourg, 1757, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A12492. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009790>)

Le Rouge, Georges-Louis, La Saxe: Contenant Les Routtes Et Les Postes ; A. P. D. R. / Par et chez le Sr. le Rouge, 1743, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13604. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403126>)

Lotter, Tobias Conrad, Saxoniae Superioris, Praesertim Electoralis Circulus: cum adiacentibus Ducatibus et Provinciis, simulque diligentissime annotatis Postarum Cursus et Stationes, 1758, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13609 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403131>)

Lotter, Tobias Conrad, Georg Friedrich Lotter und Johannes Gottlieb Schulz, Delineatio Geographica Specialis Territorii Celsissimorum S. R. I. Comitum Ruthenorum De Plauia Utriusque Linea Senioris Et Iunioris Partem Vogtlandiae, [nach 1757], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14240 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400282>)

Mayer, Tobias, Comitatus Mansfeld : prout ille iuris hodie Saxonico-Electoralis et Magdeburgici, atque adeo secundum statum novissimum se habet, geographice ab anonymo delineatus, 1750, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13945. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403284>)

Reymann, Gottlob Daniel, Karl Wilhelm von Oesfeld, Friedrich Handtke, Heinrich Karl Wilhelm Berghaus (Hrsg.), Reymann's Topographische Special-Karte von Deutschland und den angrenzenden Staaten, Blatt 163: Fulda, 1832, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 21563 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403284>)

<http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90011954>)

Schenk, Pieter and J.P. Tenckmann, Accurate Geographische Delineation derer zum Fürstenthum Altenburg Gehörigen Herzoglichen Sachsen-Gothaischen Aemter Altenburg und Ronneburg : Nebst vielen andern Orthen ; mit Königl. und Churfürstl. Sachss. Privilegio ; Dem ... Friederico Dem Dritten, Hertzogen Zu Sachsen, Julich, Cleve Und Berg, Auch Engern Und Westphalen, Landgrafen In Thuringen, Marggrafen Zu Meissen, Gefursteten Grafen Zu Henneberg, Grafen Zu Der Marck, Ravensberg Und Barby, Herrn Zum Ravenstein Und Tonna &c. &c. &c., [nach 1728], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13848. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403240>)

Schenk, Pieter, Adam Friedrich Zürner und Tobias Conrad Lotter, Accurate Geograph. Delineation Des Zu Dem Churfürstenth. Sachsen Gehoerigen Neustaedtischen Creisses Und Derer Darinnen Befindlichen Aemter Arnshaugk Miltenfurt, Weyda Und Ziegenrück : Nebst Andern Angrenzenden Gegenden ; Mit Königlich. Und Churfürstl. Saechs. Privil. / Tob. Conr. Lotter, Sculps. Aug. Vindel. [1727], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 1.D.46 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90105993>)

Schmettausches Kartenwerk, 1767-1787, Staatsbibliothek zu Berlin – Preußischer Kulturbesitz, abgerufen in: Brandenburgviewer <<https://bb-viewer.geobasis-bb.de/>>.

Schreiber, Johann Georg, Das Stiff Naumburg und Zeitz nebst einen grossen Theil derer angraentzenden Laender, [vor 1726], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13814 . (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403221>)

Schreiber, Johann Georg, Die Graefflich Reussischen Herrschafften Graitz Schlaitz und Lobenstein wie auch das Voigtlaendische Amt Hof. [vor 1745] Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14225. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400275>)

Schumann, Carl, Sect. 2 : Theil von der Mittelmark = Partie de la Moyennemarche, 1812, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 30726,2. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90010692>)

Seutter, Matthäus, Electoratus sive Marchia Brandenburgensis, juxta novissimam Delineationem in mappa Geographica accuratae aeri incisa opera et Sumptibus [1740 – 1756], aufgerufen auf: <http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/059/418/2619317357> am 13.10.2020.

Sotzmann, Daniel Friedrich and Carl Jäck, Special-Karte von der Mittelmark : mit Genehmigung der Königl. Academie der Wissenschaften zu Berlin herausgegeben, 1791, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5438. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009413>)

Sotzmann, Daniel Friedrich and Georg Friedrich Jonas Frentzel, Generalcharte von der Altemarck, 1788, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A5406 & SLUB/KS A12480. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90009371>)

Sotzmann, Daniel Friedrich, Guimpel, Friedrich and Karl Friedrich von Klöden, Specialkarte von

dem Herzogthum Magdeburg und der Altemark, den Fürstenthümern Anhalt und Blankenburg, der Grafschaft Mansfeld und Abtey Quedlinburg, nebst dem größten Theil der Altemark, des Fürstenthums Halberstadt, der Grafsch. Wernigerode, des Amts Elbingerode &. und einem Theil der angrenzenden Provinzen von Braunsch. Lüneb. und Wolfenb. der Prignitz, Mittelmark u. Sachsen : im Jahre 1800 in II Sectionen, 1813 – 1816, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 1992 & SLUB/KS 1993. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90017106>)

Topographisch-militärische Karte von Sachsen (Königreich), 16: Karte von Eschwege in Hessen bis Gotha in Thüringen, 1812, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS 30726,16 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90010692>)

Topographisch-militärische Karte von Sachsen (Königreich), 10: Karte von Witzenhausen in Hessen bis Nordhausen, 1812, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, SLUB/KS 30726,10 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90010692>)

Zürner, Adam Friedrich, Des Churfürstenthums Sachsen Chur-Creis : worinnen enthalten die Aemtmter 1.) Annaburg, 2.) Beltzig mit Rabenstein und Wiesenburg, 3.) Bitterfeld, 4.) Gommern mit Elbenau, 5.) Graeffenhaynichen, 6.) Liebenwerda, 7.) Pretzsch, 8.) Schlieben, 9.) Schweinitz, 10.) Seyda, 11.) Wittenberg mit der Graffschafft Barby nebst unterschiedenen angrenzenden Gegenden, [1720], Dresden, Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 12884, Karten und Risse, Makro 11113 & (Schr 002, F 036, Nr 017). (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90012464>)

Zürner, Adam Friedrich, Atlas Augusteus Saxonicus (Exemplar A) : Karte der Ämter Zwickau, Werdau und Schönburgische Herrschaften, 1711-1742, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, Makro 00634 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/90011286>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter jun Schenk, Accurate Geographische Delineation der Graffschafft Mannsfelt Sowohl Chur Sächsisch. als Brandenb. Hoheit : benebst denen Aemtern Sangerhausen, Zuerfurth, Sittichenbach, Allstaedt und andern angrenzenden Gegenden ; mit Königl. und Churfürstl. Sachss. Privilegio, [um 1745], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13943. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403283>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Accurate Geographische Delineation Derer Zum Fürstenthum Querfurth gehörigen zwey Aemtmter Dahme und Iüterbog : mit allen angrenzenden Staedten, Flecken und Dorffschafften ; mitt Königl. Pohl. und Churfürstl. Sachs. Previlegio, [um 1757], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13721. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403178>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Neue Sächsische Post-Charte : mit denen Post-Wegen und Strassen wie viel Meilen die Stationes von ein ander liegen ; mit Konigl. und Churfurstl. Sachss. Privilegio - In vieles Verbessert und Nachgesehne mit vielen Stationes auff daß Accurateste., 1734, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A19581a . (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70401399>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Neue Sächsische Post-Charte : mit denen Post-Wegen und Strassen wie viel Meilen die Stationes von ein ander liegen ; mit Königl. und Churfürstl. Sachss. Privilegio. 1732, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A19481. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70401366>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Richtiger Geograph. Entwurff Des Zu Dem Saechs. Chur-Creisse Gehörigen Ammtes Beltzig : Nebst Allen Darinnen Befindlichen Staedten u. Dörffern Auch Andern Darangrenzenden Gegenden ; Mit Königl. Und Churfl. Saechs. Privilegio, 1758, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13720. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403177>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Accurate Geographische Delineation derer Aemmter Wittenberg und Graeffenhaynichen zur Chur Sachsen gehörig, und in Chur Creiß gelegen : mit denen darzu gehörigen Städten, Flecken, und Dörffern, nebst andern angrenzenden Orten und Gegenden ; mit Königl. und Churfürstl. Sächsl. Privilegio, 1749, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13710 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403173>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Accurate Geograph. Delineation Derer Aemmter Bitterfeld, Delitzsch U. Zoerbig : Nebst Allen Daran Grenzenden Aemmtern Und Gegenden ; Mit Königl. U. Churfürstl. Saechs. Privilegio, 1758, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14091 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400232>)

Zürner, Adam Friedrich and Pieter Schenk, Accurate Geographische Delineation des Zu dem Chursaechsischen Thüringen Gehörigen Ammtes Langensaltza : Nebst der Gahn Erbschafft Treffurth, Voigteÿ Dorla, und dem Fürstl. Schwartzburgl. Ammte Ebeleben, Ingel. Schernberg, und Der Freÿen Reichsstadt Mühlhausen Territorio auch allen andern dar-angrenzenden Gegenden, 1754, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13763 (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403198>)

Zürner, Adam Friedrich, Tobias Conrad Lotter and Matthäus Seutter, Comitatus Stolbergensis delineatio geographia : Praefecturae Hohnstein, Stolberg, Hayn Berenroda, Ebersburg, Ufftrungen, Rosla et Questen cum limitibus et vicinia accurate exhibens, [um 1756], Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A13838. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70403233>)

Zürner, Adam Friedrich, Tobias Conrad Lotter and Pieter Schenk, Accurate Geographische Delineation Des Creis-Ammtes Leipzig : Nebst allen dar-angrenzenden Aemtern und Gegenden ; mit Königl. und Churfürstl. Sächss. Privilegio, 1758, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14109. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70300703>)

Zürner, Adam Friedrich, Tobias Conrad Lotter and Pieter Schenk, Accurate Geogr. Delineation Des Zu Dem Churfürstenth. Sachsen Gehörigen Voigtlaendischen Creisses Und Derer Darinnen Befindlichen Aemmter Plauen, Pausa U. Voigtsberg, Ingleichen Der Reichsfreyen Zettwitzischen Herrschaft Ascha : Nebst Andern Angrenzenden Gegenden, 1758, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung SLUB/KS A14192. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70400258>)

Zürner, Friedrich Adam and Pieter jun Schenk, Accurate Geographische Delineation des Stifts-Ambts Wurtzen, nebst dem Aembtern Eilenburg und Düben : mit denen darein gehörigen Städten, Flecken und Dorffschafften auch angraetzenden Orthen ; mit Königl. und Churfürstlichen Sachss. Privilegio, 1757, Dresden, Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden, Kartensammlung, SLUB/KS A14125. (Permalink: <http://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70300714>)