

DIE OBERPFALZ EIN EUROPÄISCHES EISENZENTRUM

600 JAHRE
GROSSE HAMMEREINUNG

Schriftenreihe des
Bergbau- und Industriemuseums
Ostbayern

Band 12/1

Impressum

Band 12/1 der Schriftenreihe

Die Oberpfalz, ein europäisches Eisenzentrum
600 Jahre Große Hammereinung · Aufsatzband

Herausgeber: Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern

Schriftleitung: Norbert Hirschmann, Edith Benner

Layout: Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern

Druck: Flierl-Druck KG · 8450 Amberg

© 1987 Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern

ISBN 3-925690-05-0

Der Band entstand in Zusammenarbeit mit dem Haus
der Bayerischen Geschichte.

Zur Frage der Altstraßen in der Oberpfalz Beobachtungen an einem Nord-Süd-System – ein Zwischenbericht

Dietrich Jürgen MANSKE

Gliederung

1. Einleitung
2. Beschreibung der Geländebefunde sowie des Trassenverlaufes
3. Zusätzliche Beobachtungen
4. Vorläufige Schlußfolgerungen

1. Einleitung

Historiker weisen Altstraßenverbindungen in der Regel durch Beurkundungen und ähnliche schriftliche Unterlagen von Königen oder anderen bedeutenden Persönlichkeiten nach. Dabei dienen nicht selten Flußläufe als Richtungsangaben, so daß man gelegentlich den Eindruck gewinnt, die mittelalterlichen Fernstraßen hätten z. T. unmittelbar an den Flußläufen entlanggeführt. So spricht Peter SCHMID 1977 in seiner hervorragenden Arbeit über „Regensburg, Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter“ im Kapitel II „Regensburg im Netz der Königsstraßen“ mehrfach von derartigen „Flußrichtungen“, z. B. der Lauterachstraße, der Straße entlang des Tales der Schwarzen Laaber, der Mainstraße, der Donausüdstraße etc.. Es wird dabei nicht ganz klar, was vermutlich auch nicht beabsichtigt war, ob nun die fragliche Trasse tatsächlich z. B. im windungsreichen Mittelteil des Schwarzen Laabertales angenommen oder das Tal lediglich als Richtungslinie angesehen wird, wobei die Route zwischen den einzelnen Etappenorten, nach z. T. abenteuerlichem Steil- und -abstieg, recht zielstrebig über die Hochfläche verlief. – Freilich werden dann hin und wieder derartige Richtungsangaben ernsthaft mit der Talsohle des entsprechenden Abschnittes verknüpft (vgl. M. JEHLE, 1981, S. 9 ff).

Natürlich bildeten die großen Flußtäler wie die von Donau, Rhein und Main etc. mit ihren Terrassensystemen, insbesondere mit dem der mittleren, der sogenannten Hochterrasse, ideale und zu allen Zeiten genutzte Leitlinien von Altstraßen. Doch bereits Täler wie die von Naab und Regen bildeten mit ihrem häufigen Wechsel von Talweitungen und z. T. recht schmalen Engtalstrecken, zu denen mehrfach breite Feucht- oder gar Sumpfböden hinzukamen, eher Verkehrshindernisse,

denn günstige Verkehrsrouten, sofern die Gewässer nicht selbst einen Schiffsverkehr ermöglichten. Letzteres darf wohl zumindest für die Naab und Partien des Regens unterhalb und oberhalb des Regenknies bei Mariental angenommen werden. Auch Vils und Altmühl sind als schiffbare Gewässer während des Mittelalters bezeugt. Dagegen ist m. W. derartiges weder für die Lauterach noch für die Schwarze Laaber überliefert, was wohl auch wegen des Wasservolumens nicht möglich war.

Neben solcher auf Urkunden- und Quellenstudium basierenden Erschließung von Altstraßen bieten sich als weitere Arbeitsmethoden die geographische Auswertung großmaßstäblicher topographischer Karten und Geländebegehungen mit entsprechenden Untersuchungen an. Zwar ist vor allem letztere Methode nicht minder mühsam als die Sichtung von Urkunden, doch führt sie insbesondere bei Kombination mit denen des Historikers zu durchaus beachtenswerten Erfolgen.

Eine Zusammenstellung derartiger Untersuchungen findet sich für die Oberpfalz in dem ausgezeichneten Werk von Franz STARK (1978) sowie in meinem Beitrag von 1985.

In letzterem habe ich dargelegt, warum bei mehreren Altstraßenrouten, die auf unterschiedlichen Trassen zwei Räume oder Orte miteinander verbinden, besser nicht von einzelnen in die gleiche Richtung zielenden Altstraßen, sondern von einem Altstraßensystem gesprochen werden sollte. M. M. n. können dabei sogar mehrere Verkehrsträger abwechselnd oder gleichzeitig eine Rolle gespielt haben, also z. B. ein Flußweg ebenso wie eine parallel zu diesem verlaufende Terrassen- oder Hochflächenpiste. – So gesehen nähert sich die kultur-geographische Betrachtungsweise wieder der Richtungsangabe nach Flußtälern, wie sie der Historiker verwendet, da die Flußtäler generell als Verkehrsleitlinien gedient haben.

In dem oben erwähnten Beitrag berichte ich u. a. von einem von Norden nach Süden durch die Oberpfalz verlaufenden Altstraßensystem, welches offenbar das Naab-, z. T. aber auch das Vilstal, als Leitlinie verwendet hat. Es setzte offenbar im norddeutschen Raum um Magdeburg an und zielte auf Regensburg und von dort weiter nach Süden.

Ein Teil dieses Systems wurde während des vergangenen Sommers und Herbstes genauer untersucht. Die dabei gemachten Beobachtungen werden im folgenden dargestellt.

2. Beschreibung der Geländebefunde sowie des Trassenverlaufs

Den Ansatzpunkt bildete die kurze Beschreibung der „via regia“ aus der Karolingerzeit bei Peter SCHMID (1977, S. 13) von Regensburg über den Schelmengraben zum 805 im Diederhoffer Capitulare genannten Premberg und von dort über Schmidmühlen, parallel zum Lauterachtal, über Hersbruck nach Forchheim. Zwischen Premberg, Lauterhofen und Forchheim muß sie mit der von Anton DOLLACKER 1919 beschriebenen Altstraßenroute weitgehend identisch sein. Walter TORBRÜGGE sieht sie in großräumigerem Zusammenhang als Fernstraße an der Peripherie des fränkischen Reiches zwischen Bardowick und Lorch (1984, S. 41/42). – Eine so bedeutende Straße mußte, trotz der zeitlichen Distanz, im Gelände Spuren hinterlassen haben, insbesondere an den Steigungen. Denn Straßenbau mit befestigten Fahrbahnen gab es während des Mittelalters kaum. Nach den Römern wurde derartiges erst wieder bei Napoleon I. in größerem Maße üblich.

Tatsächlich führt ein vier bis fünf Meter in den anstehenden Eisensandstein (Dogger Beta) eingetiefter, an der Sohle zwischen zwei bis vier Meter breiter, heute mit Verwitterungsschutt sowie Unrat aller Art bedeckter und mit Buschwerk zugewachsener Hohlweg am südwestlichen Ende des Ortes Premberg, unmittelbar an der St. Martinskirche vorbei, im Bogen auf die westliche Hangleite des Premberger Grundes hinauf. Die heutige Straße nach Pottenstetten verläuft parallel zur alten Trasse. Denn bei ihrem Anstieg aus dem Premberger Grund auf die Albhochfläche östlich Richthof wird diese mit insgesamt acht bis zwölf Fahrinnen zu beiden Seiten der Asphaltstraße erneut sichtbar und damit topographisch belegbar. Dabei muß davon ausgegangen werden, daß beim Bau der neuen Straße weitere Rinnen zerstört wurden, so daß mit ehemals bis zu 15 Fahrinnen gerechnet werden muß. – Lediglich im untersten Abschnitt weicht die moderne von der alten Trasse ab, indem sie oberhalb St. Martin zur Ortsverbindungsstraße Premberg – Oberhof abbiegt.

Bemerkenswert erscheint ferner, daß der tief eingerissene Hohlweg an einem heute funktionslosen, älteren Gebäude ins Naabtal einmündet, in welchem einst eine Maut- und Zollstelle untergebracht war. Dies läßt darauf schließen, daß die Altstraße, zumindest teilweise, bis in die Neuzeit in Funktion bzw. in Benutzung gewesen ist.

Da jedoch diese Altstraße nicht zum oben erwähnten N-S-Altstraßensystem gehört, wurden ihre Spuren nicht über Richthof-Pottenstetten hinaus verfolgt.

Interessanterweise fanden sich an der N-Flanke des Premberger Grundes an drei Stellen ebenfalls Hinweise dafür, daß dort Fuhrwerke auf die Albhochfläche hinauf bzw. von ihr herab ihren Weg genommen hatten. Die ersten deutlichen Spuren zeigen sich in einer Hangkerbe gegenüber dem von der Straße nach Oberhof abzweigenden Fuhrweg, der an der N-Flanke des Premberger Grundes verläuft. Knapp 200 m weiter führen zwei weitere Spurrinnen die Talflanke hinauf, und schließlich ziehen vom Punkt 379.2 vom genannten Feldweg vier bis fünf Fahrinnen, eine natürliche Hangkerbe zum Hohlweg verstärkend, in Richtung Stocka. Ferner konnte bei einer Begehung des nach N umbiegenden oberen Teiles des Premberger Grundes nicht ausgeschlossen werden, daß auch dieser als Auffahrtstrasse auf die Alb in nördlicher Richtung gedient hatte. Bei vorsichtiger Auswertung des Befundes zog hiermit von Premberg eine Altstraße nach N, welche den Albanstieg aus dem Premberger Grund über sieben bis zehn, z. T. tief eingegrabene Spurrinnen überwand. Einer derartigen Trasse kam in der Regel überregionale Verkehrsbedeutung zu.

Die Annahme wurde in der Folge dadurch bestätigt, daß die Route einmal als Höhenstraße über eine beachtliche Entfernung verfolgt werden konnte, sodann mehrere, z. T. bereits von DOLLACKER 1938 nachgewiesene oder vermutete, ebenfalls N-S-verlaufende Trassen in sie einmündeten, sie zudem auf einer längeren Strecke in der Topographischen Karte 1 : 25000, Blatt 6738 Burglengenfeld, als „Alte Hochstraße“ bezeichnet wird und sie schließlich von einer Reihe ehemals lokal bedeutender Verbindungswege gekreuzt wurde bzw. zu ihr z. T. regelrechte Zubringertrassen von Naabtalorten heraufführten.

Die Trasse selbst verläuft zunächst geradewegs durch Stocka über einen teilweise aufgelassenen Feldweg zur Wegkreuzung bei Punkt 446.2 und von dort in nordwestlicher Richtung, heute größtenteils als Forstweg genutzt, zum Flurkreuz östlich Pislwies. Gleich beim Eintritt in den Wald ist sie in einer vorspringenden Waldzunge in fünf Spurrinnen nachweisbar. Östlich Pislwies quert sie, wieder als Forstweg erhalten, die neue Straße Bubach a. d. Naab – Schmidmühlen über den Hacklberg hinweg, wobei sie mehrmals in drei bis vier Fahrinnen erkennbar ist.

An der bereits erwähnten Wegkreuzung bei Punkt 446.2 nördlich Stocka mündet eine Altstraßentrasse ein, die von Burglengenfeld ihren Ausgang nimmt, durch die steile Trockentalkerbe der Köblitzplatte auf die Hochfläche strebte und sich bei der kleinen Flurkapelle in einen westlichen und einen östlichen Ast gabelte. Während der westliche über den Brunnberg nach

Saaß, Hof, Pottenstetten und dann parallel zur heutigen Straße über den Rödel-, Mühlberg zum Mauthof bei Kirchenbuch, Witzlarn, Enghof und von dort aus geradewegs über Punkt 459.4 (an Straße Neukirchen – Schmidmühlen) bei der Weggabelung mit dem Feldkreuz östlich Kapflhof auf die von Premberg ausgehende Altstraße stößt, führt die östliche über Dirnau, östlich Richthof vorbei über Punkt 415 westlich Stocka rascher auf die Premberger N-Route (vgl. auch A. DOLLAKER 1938).

Zusätzlich zweigt hier eine Trasse in Richtung Bubach a. d. Naab ab, die durch drei bis zu einem Meter in den Eisensandstein des Albabbruchs eingegrabene Fahrspuren belegbar wird. Ebensoviele führen aus Richtung Bubach vom Hangfuß am Waldrand in westlicher Richtung wieder den Hang hinauf zur Premberger N-Trasse. Hierbei handelt es sich offensichtlich um Zu- und Abfahrten von der Fernstraße zu den Talorten, wie sie im weiteren Routenverlauf noch mehrmals zu finden sind.

Die Premberger N-Route biegt nach der Querung des Hacklberges etwas nach NNO in Richtung auf Punkt 489 um. Im weiteren Verlauf sind bis zu den steil zum Naabtal abfallenden Schelmenholztalhängen, an denen der Eisensandstein mächtige Felspartien bildet (Pittersberger Sattel: s. dazu D. J. MANSKE 1981/82), nur wenige Spuren der Trasse erkennbar, da möglicherweise die moderne Forststraße auf ihr angelegt worden ist. Sollte dies der Fall sein, so hätte die Premberger N-Route hier im Bereich westlich Naabeck – Spielberg einen eigenartigen Bogen nach O bis an den Steilabfall der Alb beschrieben und wäre dann in nahezu rechtem Winkel nach W in die heute noch „Alte Hochstraße“ benannte Route abgelenkt, genau an der Stelle, an der wiederum zwei, z. T. mit Hammer und Fäustel mehrere Meter tief in den Eisensandstein eingegrabene und z. T. noch mit Fahrgeleisen versehene Hohlwege einen Ab- bzw. Aufstieg nach bzw. von Spielberg-Naabeck ermöglicht haben (s. Abb. 1 und 2). Allerdings dürften diese künstlichen Paßauffahrten auch in Richtung Witzlarn durch den Drachengrund benutzt worden sein.

Durch eben diesen sowie das Bartel- und Naabecker Holz könnte, nach einigen Spuren zu schließen, auch eine direkte Verbindung der Premberger Route zum ausgebauten Forstweg geführt haben, der in Richtung Wegkreuzung Kapflhof verläuft. Neben der neuen Straße auf der Heiligen-Holz-Seite sind wieder deutliche Altstraßenspuren im Wald zu erkennen.

Von dieser Stelle ab (Abzweigung nach Kapflhof) laufen Burglengenfelder und Premberger N-Route gemeinsam auf einer Trasse weiter. Sie führt im Bereich des Scheckenberges, mit vier bis sechs Spurrinnen deutlich zu erkennen, über Punkt 479, die Kapfleite unmittelbar an der O-Seite der Einöde Sie-

genthan bei der kleinen Feldkapelle vorbei nach N in den Wald (an mehreren Stellen gut vier Spurrinnen sichtbar) in Richtung Dauching – Haselbach (s. Kartenskizze).

Im Raum östlich des Punktes 464 biegt die Trasse zunächst nach NO und gabelt sich dann in zwei Haupt- und zwei zusätzliche Nebenrichtungen, so daß ein regelrechtes Verkehrskreuz festzustellen ist. – Das interessanteste Phänomen ist die Aufspaltung der Premberg-Burglengenfelder N-Route in Richtung Haselbach und Dauching. In beide Richtungen floß offenbar ein starker Verkehrsstrom. Denn der ganze sich nach NO in Richtung Haselbach absenkende Waldriedel ist auf einer Breite von gut 250 m von bis zu 20 parallel, z. T. ineinander mündenden, z. T. sich kreuzenden Fahrrinnen zerfurcht, wobei auf der südöstlichen Flanke besonders tiefe Rinnen beobachtet werden können (s. Abb. 3). Sie sind Hinweis auf eine lange und reichliche Frequentierung der Route.

Auch die Abzweigung in weitem Bogen ins Tal des Ruidinger Baches in Richtung Dauching läßt mit insgesamt bis zu 11 Spurrinnen ebenfalls auf einen beachtlichen Verkehr schließen, wobei an der O-Seite der Trassen zwei, stellenweise zwei bis drei Meter tief eingegrabene Hohlwege, z. T. noch mit erkennbaren Radgeleisen, auffallen (s. Abb. 4). Sie kreuzte westlich des Punktes 400.4 die heutige Straße von Haselbach nach Thanheim und lief durch die kleinen Gehölze nördlich der Straße, durch den Weiler Dauching parallel zum heutigen Flurweg auf die Dauchinger Höhe hinauf. Ihre Trasse ist im Bereich des Anstieges mit insgesamt vier Fahrrinnen belegt (möglicherweise wurden beim Flurwegbau weitere zerstört), von denen zwei sehr tief eingekerbt sind und in der unteren Partie in einen breiten, tiefen Hohlweg zusammenlaufen. Doch kann dabei nicht ausgeschlossen werden, daß sich diese Route in Dauching bei Punkt 386 nochmals gabelte und ein Strang parallel zur heutigen Straße über Au, Breitenbrunn entweder über das Weinberg-Holz oder die Pfarrhöhe nach NW oder am Breitenbrunner Weiher vorbei nach Pittersberg führte.

Auf der Dauchinger Höhe biegt sie nach W-NW ab. Aus dieser Richtungsänderung ebenso wie aus der geringeren Spurrinnenanzahl kommt der Charakter der Abzweigung von der Hauptrichtung nach N zum Ausdruck. – Durch das Schwabenholz leitet sie chausseeartig mit Straßengraben und leichtem Oberbau, der aber offensichtlich den Rädern der Fuhrwerke nicht standhielt, nach W, kreuzt nordwestlich des Schwabenholzes die Ortsverbindungsstraße Thanheim – Langenwies und verläuft von dort in nordwestlicher Richtung über Götzenöd, Hofstetten, über Punkt 407 nordöstlich Theuern auf Amberg zu. Sie ist damit eine Verbindung zwischen unserem hier behandelten N-S-Systemabschnitt und dem westlichen, welcher von N über Amberg parallel zum Vilstal nach S führte (vgl. D. J. MANSKE 1985).



Abb. 1



Abb. 3

◀ Abb. 1 Vor bzw. zur „Alten Hochstraße“ führt ein mit Hammer und Fäustel (Abb. 2) geschlagener künstlicher Paß durch die Eisensandsteinstirn der Albstufe.

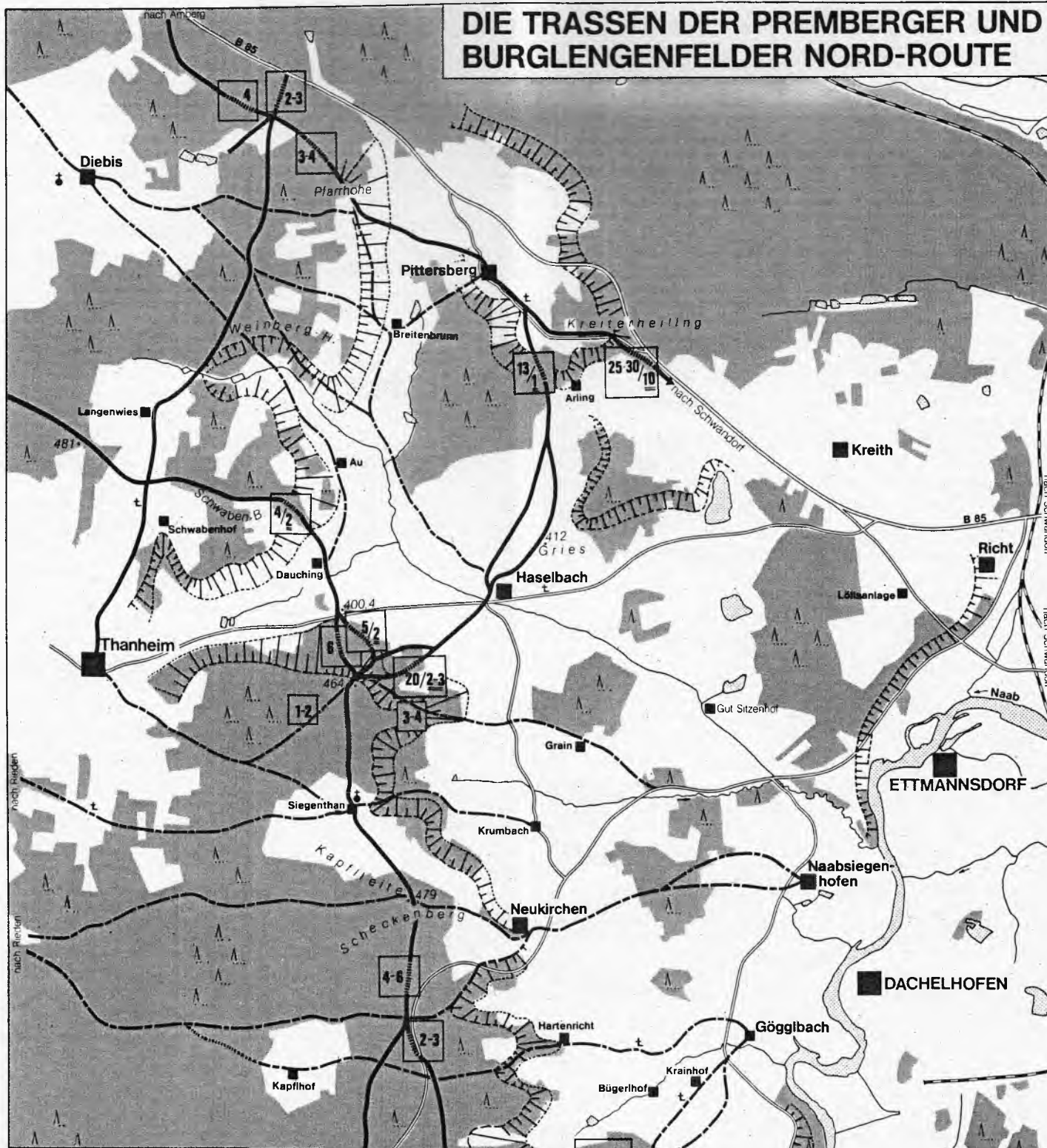
Abb. 3 Der ganze sich nach SO in Richtung Hardbad neigende Waldriedel ist von bis zu 20 und mehr Fahrrinnen zerfurcht (Blickrichtung SW).

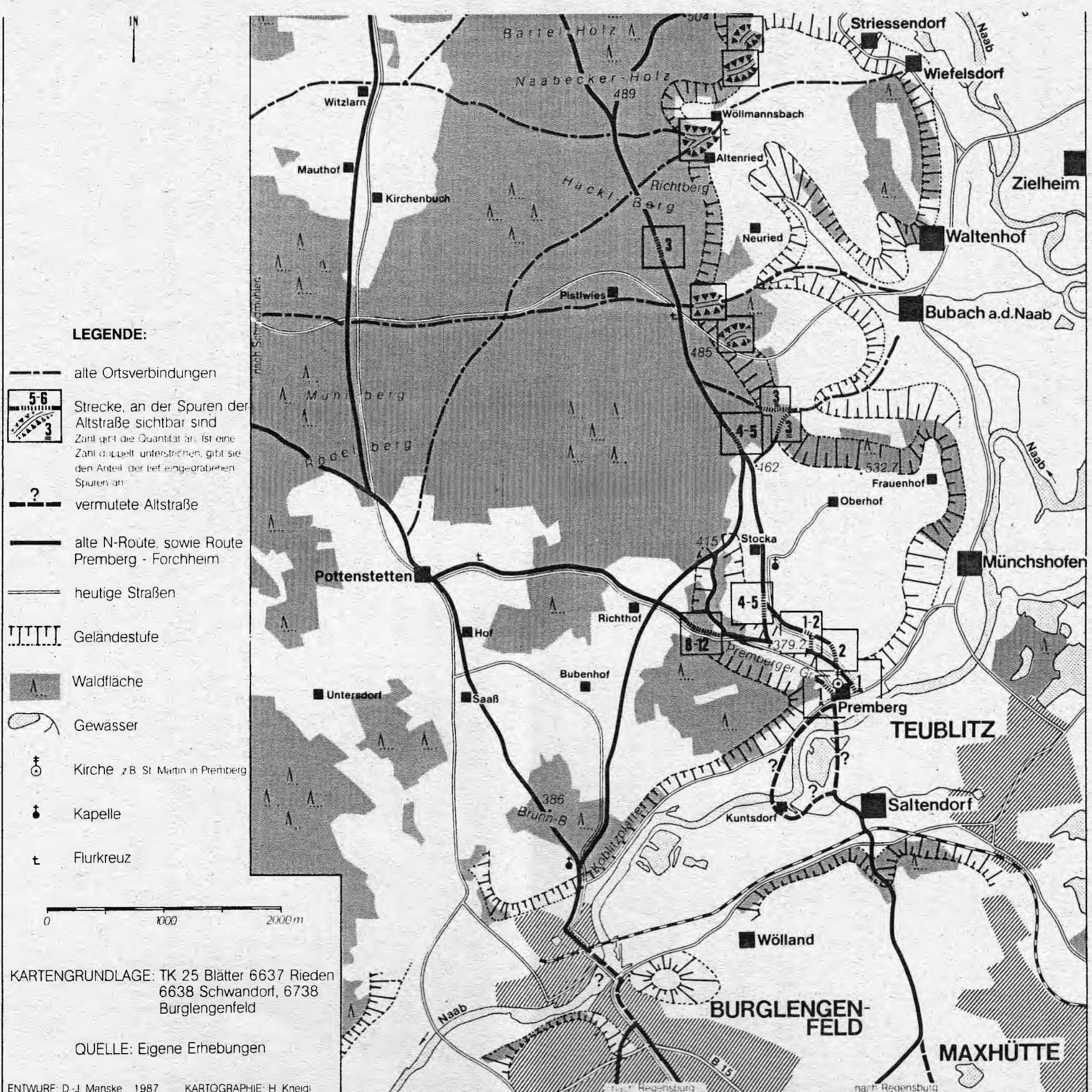
Abb. 2



Abb. 4 Eine der 2-3 Meter eingetieften Fahrrinnen in Richtung Dauching mit Radgleisen.

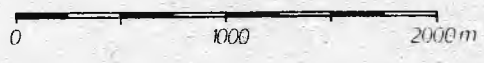
DIE TRASSEN DER PREMBERGER UND BURGLENGENFELDER NORD-ROUTE





LEGENDE:

- alte Ortsverbindungen
-  Strecke, an der Spuren der Altstraße sichtbar sind
Zahl gibt die Quantität an. Ist eine Zahl doppelt unterstrichen, gibt sie den Anteil der tief eingegrabenen Spuren an.
-  vermutete Altstraße
-  alte N-Route, sowie Route Premberg - Forchheim
-  heutige Straßen
-  Geländestufe
-  Waldfläche
-  Gewässer
-  Kirche z.B. St. Martin in Premberg
-  Kapelle
-  Flurkreuz



KARTENGRUNDLAGE: TK 25 Blätter 6637 Rieden
6638 Schwandorf, 6738 Burglengenfeld

QUELLE: Eigene Erhebungen

Der Hauptstrang der Premberg-Burglengenfelder N-Route verlief jedoch durch Haselbach, wobei eine ältere Trasse vermutlich nördlich der Kirche über die schmale obere Dorfstraße in die Flur Gries (Punkt 412) zog. Der Ansatz ist als verzweigter, im weiteren Verlauf jedoch zugeschütteter Hohlwegstrunk noch gut zu erkennen. – Eine zweite Trasse lief westlich um das Dorf herum in einen breiten Hohlweg hinein, durch den auch die heutige Straße nach Arling zieht. Beide trafen sich südwestlich Arling, wo sie am O-Rand des Weißen-Berges in 13 gut erkennbaren Spurrinnen (davon ein bis zwei gut einen Meter tief in den Sandstein eingegraben) auf Pittersberg zulaufen.

Von Haselbach aus zweigte nach NW eine Trasse ab, die bereits A. DOLLACKER 1938 über Breitenbrunn, die Pfarrhöhe, über den Modhübel nach NW in Richtung Amberg beschrieben hat. Sie nimmt westlich des Pfarrweihers eine weitere Route von Pittersberg her auf und ist im Wald westlich der Pfarrhöhe mit drei bis vier Spurrinnen nachzuweisen. Sie wird im Bereich Modhübel – Bärnholz auf der Hochfläche westlich Pittersberg von einer chausseeartigen N-S-Trasse gekreuzt (drei bis vier Spurrinnen). Ein großes Flurkreuz an der Kreuzung dieser heute nicht mehr benutzten Trasse mit dem Waldweg von Pittersberg nach Diebis weist nach allen bisherigen Erkenntnissen auf eine frühere größere Verkehrsbedeutung beider Trassen hin.

Pittersberg scheint wie das Verkehrskreuz südwestlich Haselbach ein bedeutender Verkehrssammel- und -verteilungspunkt gewesen zu sein. Denn von SO (aus Richtung Schwandorf) ziehen parallel zur alten und neuen B 85 am Kreiterheiling 25, stellenweise bis zu 30 Spurrinnen (davon bis zu 10 stark übertieft) auf Pittersberg zu.

Ob und wie sich die Premberg-Burglengenfelder N-Route über Pittersberg hinaus weiter nach N fortführen läßt, werden künftige Geländeuntersuchungen ergeben.

3. Zusätzliche Beobachtungen

Wie bei den Untersuchungen zur Arbeit von 1985 wurden entlang den Trassen eine Reihe von Feldkreuzen und kleinen Flurkapellen beobachtet, die einen ziemlich eindeutigen Bezug zur ehemaligen Straße aufweisen. Sie stehen entweder an Kreuzungen oder Abzweigungen wie die kleine Kapelle westlich der Köblitzplatte (Trassengabelung und Steilstrecke nach Burglengenfeld) oder das Flurkreuz an der heutigen Abzweigung zum Kapflhof, das aber wohl ursprünglich eine Kreuzung mit einer Trasse von Neukirchen über den Reindlhof zum Markt Rieden im Vilstal anzeigte (s. Abb. 5). – Ein ähnliches Feldkreuz steht am Waldrand östlich Pistlwies, an der Stelle, an der ein Weg von Bubach a. d. Naab auf die Premberger N-Route traf und über Pistlwies nach Schmidmühlen führte.

Auch bei Altenried findet man ein ähnliches Feldkreuz am Hohlweganstieg auf die Hochfläche. – Ein weiteres steht oberhalb der Einmündung des heutigen Flurweges in die alte B 85 östlich Pittersberg, welcher auf die alte Trasse im Wald westlich Arling in Richtung Haselbach zuläuft. – Ein besonders großes wurde bereits an der Kreuzung der N-S-Route westlich Pittersberg mit dem Waldweg nach Diebis erwähnt.

Eine Reihe von Feld- und Ortskapellen, die eventuell der Trasse zugeordnet waren, müssen möglicherweise wie die St. Donatus-Kapelle oberhalb Aschach im Kreis Amberg-Sulzbach mit der Altstraße in Zusammenhang gesehen werden. Da sie z. T. eine relativ junge Bausubstanz aufweisen (z. T. 19. Jahrhundert) mag es sich möglicherweise entweder um Neubauten älterer Vorläuferkapellen oder um Feldkapellen anstelle ehemaliger Feldkreuze handeln.

Einen alten Bezug zu den beiden Altstraßen weist sicherlich St. Martin in Premberg unmittelbar neben der breiten Hohlwegtrasse nach Lauterhofen – Forchheim auf.

Die Lage der Kapellen westlich der Köblitzplatte oberhalb Burglengenfeld, in Stocka, genau im Winkel zwischen der geradewegs nach N ziehenden Premberger N-Route und einer Abzweigung nach Oberhof sowie der von Siegenthan, zwischen welcher und dem Gehöft die alte Straße nach N verlief, sind in dem Zusammenhang ebenfalls bemerkenswert. Möglicherweise gehört hierzu auch die soeben restaurierte Kapelle am Ortseingang von Dauching. Schließlich hatte man, kam man beispielsweise auf der damaligen Route von NW durch Dauching, gerade einen nicht ungefährlichen Steilabstieg mit dem Fuhrwerk glücklich überwunden, wobei ein beschwerlicher Aufstieg unmittelbar bevorstand, Anlaß genug für ein kurzes Dank- und Bittgebet. So dienten diese Wegkreuze und Kapellen offensichtlich einem doppelten Zweck, nämlich der geistlichen wie der topographischen Orientierung.

Von Bedeutung ist der Verlauf der Trassen selbst. Alle Routen streben auf möglichst kurzer Strecke über beachtliche Steilanstiege auf die Hochfläche der Alb hinauf. Nur weniger bedeutende Ortsverbindungen verliefen offensichtlich im Tal.

Sehr häufig konnte beobachtet werden, daß entlang der Altstraßen eine Waldbesitz- oder Gemarkungsgrenze verläuft, die mit entsprechenden Grenzsteinen vermarktet ist (Abb. 6). Dabei verläuft die Trasse in der Regel auf Staatswaldgebiet.

Inwieweit Flurbezeichnungen und Ortsnamen wie Richtberg, zwischen Wöllmannsbach-Altenried und Neuried, oder der Einzelhof Richthof, bei dem sich zwei Altstraßen kreuzten, auf das Altstraßennetz bezogen werden dürfen, muß genauer untersucht werden. Demgegenüber dürfte der Mauthof bei Kirchenbuch schon deutlicher auf die Lage an der Burglengenfelder N-Route hinweisen.



Abb. 5 Das Feldkreuz an der Kreuzung der Altstraße mit einem Verbindungsweg von Neukirchen nach Rieden.



Abb. 6 Grenzstein an der tief eingegrabenen Altstraßentrasse s. dlich Dauching, Blick hangaufwärts in Richtung Siegenthan.

Sehr bemerkenswert sind die zahlreichen Steilauffahrten über die Eisensandsteinsteilstufe aus dem Naabtal auf die Albhochfläche, die z. T. durch die obersten Felspartien in regelrechten künstlichen, mit Hammer und Fäustel geschlagenen Paßstrecken führen. Zwei besonders eindrucksvolle Passagen überwinden die Steilstufe zwischen dem Schlottberg und dem Steilhang des Schelmentalholzes von Naabeck über Spielberg zur „Alten Hochstraße“ (s. Abb. 1). Die breite hangaufwärts führende und sich dabei auf eine Spur verengende Passage ist deutlich erkennbar mit entsprechenden Werkzeugen herausgeschlagen worden (s. Abb. 2). Am Boden sind an mehreren Stellen noch Fahrgeleise der eisenbereiften Fuhrwerke zu erkennen.

Derartige Hohlwegpassagen führen nahezu von allen Naabtalorten auf die Hochfläche der Alb herauf (s. Karte), wobei die meisten eine Waldwegverbindung zu einem der Alborte weiter westlich, z. T. bis ins Vilstal besaßen.

Auch über die W-Flanke des Schlottberges führte von Göggelbach über Krainhof eine derartige Trasse mit insgesamt sechs Spurrinnen (davon zwei über 2 m in den Eisensandstein eingetieft). Hier handelt es sich offensichtlich um eine Route von überlokaler Bedeutung, welche den Raum Schwandorf mit Schmidmühlen über Witzlarn – Pilsheim verband.

Dagegen haben die parallel zum Schlottberg oberhalb Spielberg dahinziehenden hohlwegartigen Rinnen nichts mit Altstraßen zu tun. Es sind Bergsturzfurten. Die ehemalige Kante ist abgerissen und auf den unterlagernden Opalinuston etwas hangabwärts gegliedert, wodurch sich ein hangparalleler, hohlwegartiger Graben zwischen dem Anstehenden und dem Abrißmaterial gebildet hat.

Ferner konnten über große Entfernungen in der Regel im Wald auf ebenem Gelände Trassen beobachtet werden, die sich durch einen Leichtoberbau mit flankierenden Straßengräben auszeichneten. Hierbei dürfte es sich um jüngere Ausbauten entlang der alten Trasse handeln. Doch muß die genaue zeitliche Einordnung noch offen bleiben. – Ihr Oberbau war in fast allen Fällen von den Fuhrwerken zerrissen. – Solche chausseeartige Routen lassen sich oberhalb Dauching in Richtung NW, nördlich und südlich Siegenthan, ebenso nördlich und südöstlich Pislwies verfolgen. Auch an ihren Rändern findet man häufig die bereits genannten Grenzsteine. – Mehrfach gehen derartige chausseeartige Trassen in moderne, gut ausgebaute Forstwirtschaftswege über.

4. Vorläufige Schlußfolgerungen

Betrachtet man den ganzen Abschnitt zwischen Burglengenfeld/Premberg – Pittersberg, so fällt auf, daß dieses Altstraßennetz im angesprochenen Raum keine moderne, durchge-

hende Nachfolgeroute erhalten hat. Denn auch die neue Straße von Burglengenfeld über Pottenstetten nach Witzlarn erschließt nur ein Teilgebiet und mündet in die W-O-Linie von Schmidmühlen nach Klardorf ein. Dies bedeutet einen gravierenden Traditionsbruch im Fern- wie im Nahverkehrsliniennetz des Raumes. Demgegenüber gibt es eine Reihe gut ausgebauter W-O-Verbindungen zwischen Naab- und Vilstal, wenn auch nicht so viele wie im Mittelalter und der frühen Neuzeit. – Der N-S-Verkehr verlagerte sich jedoch auf die N-S-Eisenbahnlinie im Naabtal, die N-S-Höhenroute wurde damit funktionslos. – Vermutlich ist der Zeitpunkt der Verlagerung sehr spät angesetzt, wahrscheinlich erfolgte die zumindest teilweise Umorientierung bereits wesentlich früher, es sei denn die chausseeartigen Teilstücke bieten einen Ansatz für eine exakte zeitliche Einordnung. Doch derzeit muß dies noch offen bleiben.

Soweit Straßen nach der Bahnbauphase angelegt wurden, dienten sie zunächst als Zubringerlinien zu den Bahnstrecken. Erst zwischen den beiden Weltkriegen und vor allem nach 1945 entwickelte sich wieder ein eigenständiges Fernstraßennetz, das jedoch in der Oberpfalz in vielen Fällen in der Trassenführung eine deutliche Anlehnung an die Haupteisenbahnstrecken erkennen läßt. Dabei wurden oft alte, traditionsreiche Pisten wie die Premberg-Burglengenfelder N-Route ganz aufgegeben und vergessen.

Wo liegen nun die Ausgangs- bzw. Zielpunkte für die gefundenen Routen? Für die Fortsetzung nach S bietet Peter SCHMID (1977, S. 13 ff) einen brauchbaren Hinweis. Nach ihm verläuft die Premberger Route über Saltendorf, durch das südliche Oberpfälzer Bruchschollenland, über Hainsacker zum Schelmengraben nach Regensburg. Ist damit auch sehr locker die Entfernung über nahezu zwei Gradabteilungsblätter ohne nähere Hinweise auf topographische Einzelheiten überbrückt, so sind doch Anfangs- und Endpunkte der Trasse (Saltendorf und der Schelmengraben) nicht anzuzweifeln. – Auch von Burglengenfeld führt eine Trasse vom Marktplatz geradewegs aus der Stadt hinaus über die Flur Kollergarten nach Richterskeller, durchs Degelholz nach Eitlbrunn, über Lorenzen, Steinweg nach Regensburg. Eine zweite Route verließ die Stadt über die heutige Straße nach Kallmünz in Richtung Holzheim, querte den Burglengenfelder Forst in Richtung Ellmauer Höhe, Frauenberg und traf über Schwaighausen, Hainsacker auf den Schelmengraben. – Eine Route, die den Schelmengraben umging, zweigte über Baiern, Schwetendorf, Reifental ab und erreichte die Straße von Regensburg nach Nürnberg bei Kneiting.

Geländebegehungen müssen auch hier noch topographische Exaktheit liefern. Im Prinzip ist jedoch die Linienführung in

Richtung Regensburg klar, wobei die wichtigste Trasse bisher unerwähnt blieb, die Naab selbst. Sie ist als Transportweg nach N in jedem Falle anzunehmen, wobei ein Umladen auf das Fuhrwerk erst bei Premberg den Vorteil brachte, daß man nach dem einmaligen Aufstieg auf die Albhochfläche durch den Premberger Grund ohne Schwierigkeiten bis zum Haselbacher bzw. Ruidinger Tal fahren konnte, während man bei der Burglengfelder N-Route zwischen Pottenstetten und Engl-

hof mehrere, relativ tiefe und breite Quertäler zu bewältigen hatte.

Schwieriger ist einstweilen die Beantwortung der Frage nach den nördlichen Zielpunkten, sieht man von den Abzweigungen bei Dauching in Richtung Amberg ab. – Hier muß weitere Geländeforschung Klarheit bringen. Erst dann läßt sich sagen, in welchen größeren Zusammenhang unser Altstraßentellsystem einzuordnen ist.

Verwendete Literatur:

DOLLACKER, Anton: Eine nordgauische Altstraße vom Main zur Donau, in: Deutsche Gaue, Sonderheft 107, Kaufbeuren 1919, S. 1ff.

ders.: Altstraßen der mittleren Oberpfalz, in: VHVOR 88 (1938), S. 167ff.

JEHLE, Manfred: Parsberg – Pflegämter Hemau, Laaber, Beratzhausen (Ehrenfels), Lupburg, Velburg, Mannritterlehengut Lutzmannstein, Ämter Hohenfels, Helfenberg, Reichsherrschaften Breitenegg, Parsberg, Amt Hohenburg = Hist. Atlas von Bayern, Teil Altbayern, H. 51, hrsg. v. d. Kommission f. Bayerische Landesgeschichte bei d. Bayerischen Akademie d. Wissenschaften, München 1981

MANSKE, Dietrich Jürgen: Landschaft und Naturgegebenheiten des Landkreises Amberg-Sulzbach, in: Im Spiegel der Zeiten – Der Landkreis Amberg-Sulzbach, Amberg 1978, S. 9ff.

ders.: Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 164 Regensburg, in: Reihe Geographische Landesaufnahme 1 : 200 000 Naturräumliche Gliederung Deutschlands, hrsg. v. d. Bundesforschungsanstalt f. Landeskunde u. Raumordnung, Bonn-Bad Godesberg 1981/82

ders.: Ambergs Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrs-Geographie, in: U. R. = Schriftenreihe d. Universität Regensburg, Bd. 11, Regensburg 1985, S. 9 ff.

SCHMID, Peter: Regensburg – Stadt der Könige und Herzöge im Mittelalter, in: Regensburg Historische Forschungen, Bd. 6, Kallmünz 1977

STARK, Franz: Zur Geschichte der Durchgangsstraßen im Oberpfälzer Kernraum, in: Oberpfälzer Heimat 22 (1978), S. 7ff.

ders.: Verkehrskreuz Oberpfalz = Weidener heimatkundliche Arbeiten Nr. 16, Weiden 1978

TORBRÜGGE, Walter: Die Landschaften um Regensburg in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, in: Regensburg – Kelheim – Straubing I. Zur Siedlungsgeschichte d. südl. Frankenalb, d. Vorderen Bay. Waldes u. d. Donauebene = Führer z. archäologischen Denkmälern Bd. 5, Stuttgart 1984, S. 28 – 117