

**ALTSTRASSENFORSCHUNG AM BEISPIEL DES
TALES DER STRUMICA BZW. STRUMEŠNICA IN
SPÄTBYZANTINISCHER ZEIT (1259-1375/76¹)**

1. Einleitung

Seit der Veröffentlichung der grundlegenden Monographie zu den Wegen im mittelalterlichen Serbien durch Gavro Škrivanić im Jahre 1974² ist keine einschlägige Studie zu den Verkehrswegen im Tal der Strumića bzw. Strumešnica in spätbyzantinischer Zeit erschienen. Das Verdienst von Škrivanić liegt in einem kombinierten Forschungsansatz, der Belege aus mittelalterlichen schriftlichen Quellen – hier vor allem byzantinischen und altslawischen Urkunden – mit Erkenntnissen auf der Basis von Geländebegehungen verbindet.³

Im deutschsprachigen Raum hat Dietrich Denecke für diese Art der Forschung den Begriff der „Altstraßenforschung“ bzw. „Altwegeforschung“ wesentlich geprägt.⁴ „Die Geländeaufnahme und Untersuchung erhaltener Wegespuren ist nur einer der Forschungsansätze der Altwegeforschung. Nur

¹ Der untersuchte Zeitraum orientiert sich einerseits an der Schlacht von Pelagonia (1259) und andererseits an der Datierung der letzten Urkunde (1375/76), die für das Thema dieses Beitrages relevant ist.

² Г. Шкриванић, *Путеви у средњовековној Србији*, Београд 1974. Zur Stadt Strumica und ihrer Verkehrsanbindung: *Ebd.* 100f. Siehe auch folgende, methodologisch vergleichbare Arbeit: Г. А. Шкриванић, *Мрежа путева према Светостефанској (1313-1318), Грачаничкој (1321), Дечанској (1330) и Светоарханђеловској (1348-1352) повељи*, *Историски часопис* 5 (1954-1955), 387-397.

³ Dieser Ansatz wird von Dietrich Denecke in seinen Publikationen entschlossen eingefordert. Siehe dazu: Dietrich Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: H. Jankuhn/R. Wenskus (Hgg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie*. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, Sigmaringen 1979 (Vorträge und Forschungen, 22), 433-483, 433-436; D. Denecke, *Wege der Historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung*. Ausgewählte Beiträge, Wiesbaden, Stuttgart 2005, 190-194.

⁴ D. Denecke, *Methoden und Ergebnisse*, 434.

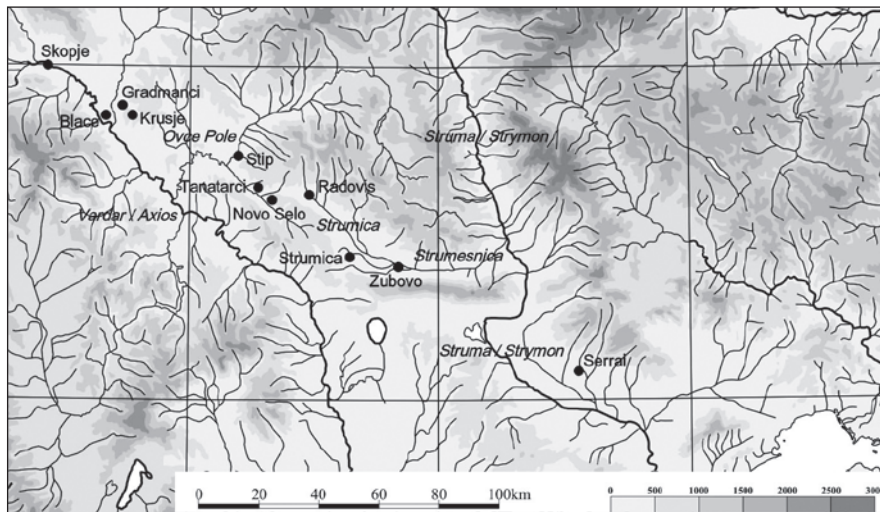


Abb. 1 Die Stationen der Landverbindung zwischen Skopje und Strumica nach G. Škrivanić

Сл. 1 Станице друма између Скопја и Струмице по Гавру Шкриванић

bei einer integrierenden Zusammenschau mit Forschungsergebnissen anderer Disziplinen kann letztlich die übergeordnete Fragestellung, die historische Entwicklung alter Verkehrswege und Straßennetze, zufriedenstellend gelöst werden.“⁵

Dieser Beitrag hat das Ziel, die mittelalterlichen byzantinischen und altslawischen Urkunden zum Tal der Strumica bzw. Strumesnica nach Belegen zu Straßen, Wegen und Furten zu sichten, ebendiese je nach Bezeichnung und Kontext bestimmten Kategorien zuzuordnen⁶ und schließlich nach Möglichkeit auf einer Karte zu verorten. Die zweite Säule der „Altstraßenforschung“, d. h. die Identifizierung und genaue Lokalisierung vor Ort anhand von Geländebegehungen, wird erst im Zuge einer geplanten Bereisung vorgenommen.⁷ Somit bildet dieser Beitrag die Vorarbeit für weiterführende Feldforschung.

⁵ *Ebd.* 435.

⁶ Die in diesem Beitrag verwendeten Kategorien orientieren sich an den Ausführungen von: K. Belke, *Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period*, in: R. Macrides (Hg.), *Travel in the Byzantine World*, Aldershot 2002, 73-90, 86-90; Г. Шкриванић, *Путеву*, 16-19. Siehe dazu im Detail weiter unten, 3. *Kategorisierung der Belege*.

⁷ Der vorliegende Beitrag beinhaltet Forschungsergebnisse des vom FWF – Der Wissenschaftsfonds getragenen Projektes (P21137-G19) „Wirtschaft und Handelswege im nördlichen Makedonien“ / “Economy and trade routes in northern Macedonia” unter der Leitung von Herrn o. Univ.-Prof. Dr. Dr. h.c. Johannes Koder (Wien). Ich danke sowohl dem FWF als auch meinem Projektleiter für ihre Unterstützung. Die erwähnte Bereisung im Tal der Strumica bzw. Strumesnica ist für September 2010 geplant.

Die Transkription der altslawischen Quellen folgt dem System von: N. H. Trunte, *Ein praktisches Lehrbuch des Kirchenlavischen in 35 Lektionen*. Zugleich eine Einführung in die slawische Philologie. Band 1: Altkirchenlavisch. München 1997 (Slavistische Beiträge, 264), 10. Die Transkription der byzantinischen Quellen beruht auf demjenigen von: J. Koder

Die Stadt Strumica lag in spätbyzantinischer Zeit an einer Landverbindung, die in Skopje ihren Anfang nahm und in Serrai endete. Gavro Škrivanić konnte anhand einiger ausgewählter mittelalterlicher Quellen zeigen, daß eine Route von Skopje, über das Dorf Blace⁸, das Dorf Gradmanci⁹, das Dorf Krušje¹⁰ und das Becken von Ovče Pole¹¹ in die Stadt Štip führte. Von dort lief sie nach Südosten weiter über die Dörfer Tanatarci¹², Novo Selo¹³, Radoviš¹⁴ und Zubovo¹⁵ in das Tal des Flusses Struma (Strymōn) und schließlich nach Süden bis Serrai.¹⁶ Die Vorgangsweise von Škrivanić ist darauf ausgerichtet, lediglich eine grobe Rekonstruktion des großräumigen Verlaufes von Verkehrsverbindungen zu erstellen. Gerade im Falle des Tales der Strumica bzw. Strumešnica existieren allerdings in den byzantinischen und altslawischen Urkunden Belege, die zu einer wesentlichen Bereicherung des Gesamtbildes des Verkehrsnetzes in besagtem Abschnitt beitragen können.

2. Belege in den schriftlichen Quellen

Die ersten Belege zum Straßennetz im Tal der Strumica bzw. Strumešnica lassen sich im vorliegenden Kontext einer Urkunde aus dem Jahre 1152 entnehmen, die zwar aus dem zeitlichen Rahmen dieser Fragestellung fällt, aber als nützlicher Ausgangspunkt zu dienen vermag. Es handelt sich um ein Praktikon¹⁷ für das Kloster Theotokos Eleusa¹⁸ aus dem Jahre 1152.¹⁹ Im Zuge von Grundstücksbegehungen wird zunächst ein *basilikos dromos* beim Metochion Mostenitza im Tal der Strumica erwähnt²⁰, der von der Stadt Strumica nach

/ F. Hild, *Hellas und Thessalia*, Wien 1976 (Tabula Imperii Byzantini, 1), 13.

⁸ Dieses Dorf liegt rund 24 km osö. von Skopje, links (ö.) des Flusses Vardar (Axios). Siehe dazu und im folgenden Abb. 1.

⁹ Besagtes Dorf befindet sich rund 6 km nö. von Blace.

¹⁰ Dieses Dorf liegt 4,5 km osö. von Gradmanci.

¹¹ Eine Charakterisierung des Ovče Pole in: J. Цвијић (Hg.), *Основе за географију и геологију Македоније и Старе Србије с проматрањима у јужној Бугарској, Тракији, суседним деловима Мале Азије, Тесалији, Епиру и северној Арбанији*, књига прва. Београд 1906, 200-228.

¹² Tanatarci befindet sich 12 km sö. von Štip, rechts (ö.) des Flusses Kriva Lakavica.

¹³ Dieses Dorf liegt 5 km ssö. von Tanatarci, rechts (ö.) des Flusses Kriva Lakavica.

¹⁴ Rund 13 km onö. von Novo Selo.

¹⁵ Besagtes Dorf befindet sich rund 40 km sö. von Radoviš (s. a. Anmerkung 30).

¹⁶ Г. Шкриванић, *Путеву*, 99-101.

¹⁷ Siehe zu den byzantinischen und altslawischen Termini den Anhang am Ende dieses Beitrages.

¹⁸ Jetzt das Kloster Veljusa mit dem gleichnamigen Dorf, 7,5 km nw. der Stadt Strumica.

¹⁹ Ediert in: Jacques Lefort / Nicolas Oikonomidès / Denise Papachryssanthou / Vasiliki Kravari / Hélène Métrévéli (Hgg.), *Actes d'Iviron III. De 1204 à 1328*, Texte, Paris 1994 (Archives de l'Athos, 18), 76- 82 (Nr. 56) (im folgenden: AIVir III).

²⁰ Dieses Metochion befand sich nö. des jetzigen Dorfes Vladievci, rund 10 km nnw. der Stadt Strumica.

Skopje führte (*eiserchetai ton basilikon dromon ton apo Strumitzēs hōs pros ta Skopia aperchomenon*).²¹ In ebendiesen mündete ein Fahrweg (*hamaxikos*²²), der vom Metochion kam (*entha kai ho apo tu rēthentos metochiu katerchomenos hamaxikos enutai*).²³ Ein zweiter Beleg zu demselben *basilikos dromos* lautet wie folgt: ... *perikoptei ton basilikon dromon ton hōs pros ta Skopia aperchomenon* ...²⁴ Daneben gab es in diesem Abschnitt des Tales einen *dromos*, welcher die Stadt Strumica mit dem Dorf Radoviš verband (*perikoptei ton dromon ton apo Strumitzēs hōs pros to Radobisdon aperchomenon [...] to on epanō tu dromu ton hōs pros to Radobisdon aperchomenon [...] perikoptei ton dromon ton hōs pros to chōrion Radobisdon aperchomenon*).²⁵

Auf der Basis des Kontextes der Urkunde haben die Herausgeber im Komm-entar zur Edition eine Skizze der Grenzen des Metochion Mostenitza publiziert und beide *dromoi* verortet.²⁶ Daraus geht hervor, daß der *basilikos dromos* zwischen Strumica und Skopje rechts (südlich) des Flusses Strumica lag, der *dromos* zwischen Strumica und Radoviš hingegen links (nördlich) des Flusses.²⁷

Eine Urkundenfälschung über Schenkungen von Landbesitz seitens des Feudalherrn Stefan Hrelja Dragovol²⁸ im Flußtal der Strumica an das Athōs-Kloster Chelandariu, die auf eine Urkunde des serbischen Königs Stefan Uroš II. Milutin²⁹ aus den Jahren 1303/04 Bezug nimmt, nennt den *Brežnički put* (*na Brežničsky puti*) und einen *drum* bei Zubovo (*ta na drumi i na Zubovo Krušnje niz rēku do trapa srbiskago*).³⁰

Das Fragment eines Praktikon des Athōs-Klosters Ibērōn aus dem März des Jahres 1320 zählt dessen Besitzungen im Dorf Palaiokastron (*chōrion Palaiokastron*)³¹ samt Umgebung auf.³² Eine Vielzahl von nicht ubizierten

²¹ Alvir III, 79, Zeile 158-159 (Nr. 56).

²² Erich Trapp (Hg.), *Lexikon zur byzantinischen Gräzität besonders des 9.-12. Jahrhunderts*, I. Faszikel. Wien 2001 (Veröffentlichungen der Kommission für Byzantinistik, VI/1), 64 (im folgenden: LBG).

²³ Alvir III, 79, Zeile 159-160 (Nr. 56).

²⁴ *Ebd.* 80, Zeile 222-223 (Nr. 56).

²⁵ *Ebd.* 80, Zeile 179-180, 197-198, 211-212 (Nr. 56).

²⁶ *Ebd.* 75.

²⁷ Vgl. dazu Abb. 2.

²⁸ E. Trapp (Hg.), *Prosopographisches Lexikon der Palaiologenzeit*, Fasz. 1-12. Wien 1976-1996, Nr. 30989 (im folgenden: PLP).

²⁹ PLP, Nr. 21184.

³⁰ F. Miklosich (Hg.), *Monumenta Serbica spectantia historiam Serbiae Bosnae Ragusii*, Wien 1858 (Nachdruck Graz 1964), 64 (Nr. 62). Das Dorf Zubovo befindet sich 17 km osö. der Stadt Strumica.

³¹ Jetzt das Dorf Veljusa (s. a. Anmerkung 18). Zur Bezeichnung Palaiokastron für Veljusa: M. Popović, *Continuity and Change of Byzantine and Old Slavonic Toponyms in the Valley of the River Strumica (FYROM)*, in: Peter Jordan / Hubert Bergmann / Catherine Cheetham / Isolde Hausner (Hgg.), *Geographical Names as a Part of the Cultural Heritage*, Wien 2009 (Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie, 18), 173-175, 173f.

³² Ediert in: Alvir III, 243-251 (Nr. 77).

Mikrotoponymen, die in Verbindung mit Straßen genannt werden, erschweren jedwede Lokalisierung. Im allgemeinen ist festzustellen, daß in der Umgebung dieses Dorfes, des Dorfes Vodoča³³, und der Stadt Strumica zahlreiche *hodoi* und zwei Furten (*poroi*) in Verwendung waren.³⁴

Im Jahre 1336 erließ der serbische König Stefan Uroš IV. Dušan³⁵ eine Urkunde für das Athōs-Kloster Chelandariu, mit welcher er die Schenkungen des Feudalherrn Stefan Hrelja Dragovol in der Stadt Štip und im Flußtal der Strumica bestätigte.³⁶ Darin wird zunächst ein *put* bei Ključ³⁷ erwähnt (*a megja jei kako grede puti oti Ključa u planinu, pravo putemi na vrhči na Mutnicu*³⁸), gefolgt von einem *put* beim Dorf Sekirnik³⁹ (*konj Sėkirnika odī potoka i više puta i podi puti i niže krīsta*⁴⁰). Weiters scheinen in dieser Urkunde sowohl die Furt des Stavrak (*brodi Stavrakī nizī Veliju rėku*⁴¹) als auch die Furt des Frangopul (*na Frugopulovi brodi pravo uzī Vasilicu*⁴²) am Fluß Strumica auf.⁴³ Ein *put* wird in der Flur Glodini genannt (*prės-puti u Glodini i na Bukovu ravni*⁴⁴) und ein weiterer bei KalugERICA⁴⁵ (*putemī na Gubinėgi, na Kalugericu*⁴⁶). Der be-

³³ Besagtes Dorf befindet sich 4 km nwn. der Stadt Strumica.

³⁴ Die diesbezüglichen Belege lauten wie folgt: ... *eis ton Poglenton plėision tu Mesitu kai tės hodu* ... [Alvir III, 244, Zeile 20]; ... *eis tēn Kumistan plėision tės hodu* ... [Ebd. 249, Zeile 151]; ... *eis ton Hagion Athanasion plėision tu Halyattu kai tės hodu* ... [Ebd. 250, Zeile 180]; ... *plėision tu Hagiū Iōannu, tės hodu kai* ... [Ebd. 250, Zeile 183]; ... *eis ton poron tės Keraseas meson tu potamu Strummizēs* ... [Ebd. 250, Zeile 185]; ... *eis tus Hagiūs Dekapente meson tōn b' hodōn* ... [Ebd. 250, Zeile 186]; ... *eis ton poron tu Syrmanu* ... [Ebd. 251, Zeile 208-209]; ... *eis ton Magulėnon plėision tės hodu* ... [Ebd. 251, Zeile 209].

³⁵ PLP, Nr. 21182.

³⁶ Diese Urkunde liegt in zwei Varianten vor. Die eine wurde ediert in: Louis Petit / Basile Korablev (Hgg.), *Actes de Chilandar*, Deuxième partie. Actes slaves (Actes de l'Athos), St. Petersburg 1915 (Nachdruck Amsterdam 1975) (Vizantijskij vremennik, 17/1), 458-461 (Nr. 27) (im folgenden: AChil sl). Die andere wurde nur in einer partiellen Edition durch Stojan Novaković unter Auslassung von Besitzgrenzen publiziert: С. Новаковић (Hg.), *Законски споменици српских држава средњег века*, Београд 1912, 399-401. Siehe zur umstrittenen Datierung beider Varianten: С. Ћирковић, *Хрељин поклон Хиландару*, Зборник радова Византолошког института 21 (1982), 103-117, 106-108; М. Живојиновић, *Струмички метох Хиландара*, Зборник радова Византолошког института 45 (2008), 205-221, 206, Anmerkung 5.

³⁷ Es handelt sich um eine Engstelle beim jetzigen Dorf Ključ, wo sich das Belasica-Gebirge von Süden und der Ogražden von Norden in Richtung des Flusses Strumica bzw. Strumešnica vorschieben.

³⁸ AChil sl, 460, Zeile 51-52 (Nr. 27).

³⁹ Dieses Dorf befindet sich 13,5 km ö. der Stadt Strumica.

⁴⁰ AChil sl, 460, Zeile 56-57.

⁴¹ Mit dieser Bezeichnung (zu Deutsch „Großer Fluß“) ist die Strumica gemeint.

⁴² Bei der Vasilica handelt es sich um einen linken (nördlichen) Nebenfluß des Flusses Strumica, der unmittelbar westlich des Dorfes Novo Konjarevo in ebendiesen mündet. Siehe dazu auch: М. Живојиновић, *Струмички метох*, 214f.

⁴³ AChil sl, 460, Zeile 58-59.

⁴⁴ Ebd. 460, Zeile 60-61.

⁴⁵ Jetzt das Dorf KalugERICA, 9 km ssö. des Ortes Radoviš.

⁴⁶ AChil sl, 460, Zeile 64.

reits erwähnte *Breznički put* (*na puti Bržničski*) ist in dieser Urkunde ebenfalls bezeugt. Schließlich werden ein *veliki put* und mehrere andere Wege in einem genannt (*na Čriveni bręgi přez řeku velimĭ putemĭ niz brĭdo obĭ desnu stranu něže pravo na Mogilu*⁴⁷, *putemĭ na Pronijarevo krušije, putemĭ na Mutni. I přes putĭ na desno gde upada Bržnica u Turiju*⁴⁸).⁴⁹

Die zweite Variante dieser Urkunde überliefert je einen *put* im Belasica-Gebirge (*I planina Belasica, a megja jei kako grede putĭ oti Ključa u planinu, ...*) und beim Dorf Sekirnik (*konĭ Sėkir 'nika do potoka, i više puta, i podĭ putĭ, i niže krĭsta*).⁵⁰

Zwischen 1349 und 1353 erließ Stefan Uroš IV. Dušan ein Prostagma, mit dem er den Besitz des Athōs-Klosters Chelandariu im Tal des Flusses Strumica bestätigte.⁵¹ Darin werden die Furt des Stavrak (*brođi Stavrakĭ*), ein *put* in der Flur Glodniĭ (*na putĭ u Glodniĭ*), der *Breznički put* (*na Bjelinĭ putemĭ Bržničkimĭ*) und ein *put* zum Roten Hügel (*na Črĭvini bręg putem přezĭ řeku*) erwähnt.⁵²

1371 hatte der Richter Michalis Ioskulēs⁵³ auf Geheiß des serbischen Despoten Jovan Uglješa⁵⁴ in einen Rechtsstreit zwischen den Athōs-Klöstern Chelandariu und Hagios Panteleēmōn um Landschenkungen der Familie Koteanitzēs⁵⁵ im Flußtal der Strumica einzugreifen und die Grenzen jenes Landbesitzes des Klosters Chelandariu zu beschreiben, der vom Kloster Hagios Panteleēmōn beansprucht wurde.⁵⁶

Erwähnt werden im Zuge der Grenzbegehungen eine *palaia hodos*⁵⁷, mehrere *hodoi*⁵⁸, eine *basilikē hodos* (*aperchetai eis tēn basilikēn hodon, en*

⁴⁷ Jetzt befindet sich die Flur Mogila rund 13 km ös. der Stadt Strumica bzw. 1,5 km s. des Dorfes Sekirnik. Siehe dazu: Karte 1:100.000, Beograd 1955, Blatt Strumica; C. Ћирковић, *Хрељин поклон*, 112f. (Karte).

⁴⁸ Der Fluß Turija ist ein linker (nördlicher) Nebenfluß des Flusses Strumica.

⁴⁹ AChil sl, 460, Zeile 66-69.

⁵⁰ С. Новаковић, *Законски споменици*, 400f.

⁵¹ Ediert in: C. Ћирковић, *Хрељин поклон*, 116f.

⁵² *Ebd.* 116.

⁵³ PLP, Nr. 8220.

⁵⁴ PLP, Nr. 21150.

⁵⁵ Siehe zu Mitgliedern dieser Familie: PLP, Nr. 14527, 14543, 14544.

⁵⁶ Ediert in: V. Mošin / A. Sovre (Hgg.), *Dodatki h grškim listinam Hilandarja*, Supplementa ad acta graeca Chilandarii, Ljubljana 1948, 32f. (Nr. 8). Vgl. zum Rechtsstreit im Detail: M. Živojinović, *Le conflit entre Chilandar et Saint-Pantéléémōn au sujet du village de Breznica*, Byzantinoslavica 56 (1995), 237-244.

⁵⁷ ... *tēn planinē tēn Draguleban, aperchetai horōn pros mesēmbrian eis tēn palaian hodon tēs Presnitzas* [...] *aperchetai hutō tēn autēn hodon katōthen tēs megalēs petras eis tēn palaian hodon* [...] *katerchetai hutō tēn autēn palaian hodon kai akumbizei eis ton potamon tēn Presnitzan* ... [Mošin/Sovre (Hgg.), *Dodatki*, 32f., Zeile 28-29, 37-38 und 40-42]. Siehe dazu auch: M. Живојиновић, *Струмички метох*, 216.

⁵⁸ ... *entha eisi treis hodoi, entha etethē par 'hēmōn lithos* [...] *aperchetai tēn autēn*

hē lithos synoron· klinē tēn autēn hodon tēn basilikēn pros dysin kai mikron katōthen tēs hodu lithos)⁵⁹ und die Furt des Staurakēs bzw. Phrankopulos (*kratei ton potamon heōs tu Staurakē kai ex autu heōs tu Phrankopulu ton poron*)⁶⁰.

Im Jahre 1375/76⁶¹ schlichteten die Bischöfe Danilī von Vodoča⁶² und Strumica bzw. Grigorije von Bańska (Velbužd, Kjustendil)⁶³ auf Geheiß des Feudalherrn Konstantin Dragaš⁶⁴ eine erneute Auseinandersetzung zwischen den Athōs-Klöstern Chelandariu und Hagios Panteleēmōn. Im Rahmen der Grenzbegehung scheinen in der Umgebung der Dörfer Makrijevo⁶⁵ und Mokrane⁶⁶ mehrere Wege, darunter ein *preki put*⁶⁷, auf (*i u srēdnjem lugu niva, i pod lugom us putī nive; i okolo crkve od Krīnače*⁶⁸ *vode polovinu i nizī rēčište Krīnaču do više Makrijeva tere na kamenī gde putī ulazi u Gabri, i prēzī Gabri prēkim putem koi grede u Mokrane; i više puta bēlēgī na kamenī*).⁶⁹ Ein *put* und ein weiterer *preki put* begegnen bei Barovo⁷⁰ und Stara Brēznica⁷¹ (*i na putī koi grede prēko Barova, mimo studenci Barovski, putem prēkim u Staru Brēznicu*⁷²), Wege sind zudem bei Sekirnik⁷³ und Boruevo⁷⁴ bezeugt, wobei hier ein *veliki carski put* genannt wird (*ukazaše putī koi grede ot Sekirnika posrēdě Borueva, i vse putem us polje tere prēko velikoga carskoga puta us putī*

hodon eis tēn tumbēn [...] dexia tēn autēn hodon kai katerchetai eis tēn hodon ... [Ebd. 33, Zeile 43-44, 45, 47-48].

⁵⁹ Ebd. 33, Zeile 50-52.

⁶⁰ Ebd. 33, Zeile 56-57.

⁶¹ Zur Datierung: X. Матанов, *Княжеството на Драгаши. Към историята на Североизточна Македония в предосманската епоха*, София 1997, 102.

⁶² Jetzt das Dorf Vodoča, 4 km wnw. der Stadt Strumica (s. a. Anmerkung 33).

⁶³ Siehe zu beiden Bischöfen: M. Јанковић, *Епископије и митрополије Српске цркве у средњем веку*. Београд 1985, 81; Мошин / Sovre (Hgg.), *Dodatki*, 31, Anmerkung 3.

⁶⁴ PLP, Nr. 5746.

⁶⁵ Jetzt das Dorf Mokrievo, 17 km osö. der Stadt Strumica.

⁶⁶ Jetzt das Dorf Mokrino, 18 km osö. der Stadt Strumica.

⁶⁷ Siehe dazu im Detail weiter unten, Anmerkung 88.

⁶⁸ Es handelt sich um den Bach Krnjača, der ein rechter (südlicher) Zubringer des Flusses Strumica ist und nördlich von Mokrino liegt. Vgl. dazu: Karte 1:200.000, Wien 1942, Blatt Saloniki (Thessaloniki).

⁶⁹ A. В. Соловјев (Hg.), *Одабрани споменици српског права (од XII до краја XV века)*, Београд 1926, 169f. (Nr. 84).

⁷⁰ Die Flur Barovo befindet sich rund 3 km wnw. des Dorfes Sekirnik bzw. rund 10 km onö. der Stadt Strumica. Vgl. dazu: Karte 1:100.000, Beograd 1955, Blatt Strumica; C. Ћирковић, *Хрељин поклон*, 112f. (Karte).

⁷¹ Dieses Dorf konnte nicht einwandfrei lokalisiert werden, dürfte aber entlang des ebenfalls in den Quellen belegten gleichnamigen Flusses gelegen sein, der auf der Höhe des jetzigen Ortes Dobrošinci in den Fluß Turija mündet. Daraus ergibt sich eine ungefähre Lokalisierung rund 10 km nnö. der Stadt Strumica. Siehe zur Lokalisierung die Karte in: M. Živojinović, *Le conflit*, 239.

⁷² A. В. Соловјев, *Одабрани споменици*, 170.

⁷³ Siehe dazu weiter oben, Anmerkung 39.

⁷⁴ Jetzt das Dorf Borievo, 11 km osö. der Stadt Strumica.

koi grede u Nežičino [...] I tu postavismo tri kamene sinore ot puta do luga.)⁷⁵, und schließlich bei Prosenikovo⁷⁶ (*prěko luga gornim putemi na Vlasovo dubije [...] tere prěs puti na veliku kupinu [...] i nis puti, i ot puta na desno više male topole u lugi*)⁷⁷.

Die zitierten Belege aus den schriftlichen Quellen ermöglichen sowohl eine Klassifizierung der Wege nach ihrer jeweiligen Bezeichnung als auch eine ungefähre Lokalisierung, die wiederum Schwerpunktsetzungen an bestimmten neuralgischen Punkten des Tales der Strumica bzw. Strumešnica erkennen läßt.

3. Kategorisierung der Belege

3a. Landwege

Die benützten Quellen zeigen ein breites Spektrum an unterschiedlichen Wegen. An erster Stelle ist anhand seiner Bedeutung der *basilikos dromos* des Jahres 1152 zu nennen. Laut Klaus Belke wurden in frühbyzantinischer Zeit jene Straßen mit dieser Bezeichnung versehen, für welche der byzantinische Kaiser in gewissem Ausmaße eine Verantwortung hinsichtlich Organisation bzw. Erhaltung trug.⁷⁸ Die Vermutung, wonach in spätbyzantinischer Zeit jedwede wichtige Verkehrsverbindung diesen Namen innehatte, läßt sich nicht bestätigen.⁷⁹ Vielmehr fußten in dieser Periode die meisten der *basilikoi dromoi* auf alten – jedoch nicht zwangsläufig römischen – Langstreckenverbindungen.⁸⁰

Dies dürfte auch auf den *basilikos dromos* im Tal der Strumica bzw. Strumešnica zutreffen, der nicht nur 1052, sondern auch 1336 als *veliki put*, 1371 als *basilikē hodos* und schließlich 1375/76 als *veliki carski put*⁸¹ bezeugt ist. Alle vier Belege beziehen sich meines Erachtens auf ein- und dieselbe Langstreckenverbindung⁸², die allerdings im vorliegenden Falle bisher nicht mit einer römischen Straße als Vorgängerbau in Verbindung gebracht werden kann.⁸³

⁷⁵ A. B. Соловјев, *Одабрани споменици*, 171. Siehe dazu auch: М. Живојиновић, *Струмички метох*, 218.

⁷⁶ Jetzt das Dorf Prosenikovo, 5 km nö. der Stadt Strumica.

⁷⁷ A. B. Соловјев, *Одабрани споменици*, 171.

⁷⁸ K. Belke, *Roads*, 87.

⁷⁹ Besagte Vermutung wurde von Paul Lemerle geäußert. Siehe dazu den Kommentar in: P. Lemerle (Hg.), *Actes de Kulturem*, Texte. Paris 1988 (Archives de l'Atos, 2/2), 43. Dagegen: K. Belke, *Roads*, 87, 90.

⁸⁰ *Ebd.* 90: "... it is apparent that the majority of the *basilikai hodoi* are real, old long-distance roads."

⁸¹ Unter den slawischen mittelalterlichen Bezeichnungen für Wege listet Gavro Škrivanić die Kombination von *veliki* („groß“) und *carski* („kaiserlich“) nicht auf. Vielmehr führt er ausschließlich den Terminus *veliki put* ins Treffen. Vgl. Г. Шкриванић, *Путеви*, 16-18.

⁸² Dies vor allem aufgrund der großräumigen Lokalisierung. Vgl. dazu Abb. 2.

⁸³ Jedenfalls sind keine Belege für die Existenz einer römischen Vorgängerstraße durch das Tal der Strumica bzw. Strumešnica zu finden in: K. Miller, *Itineraria Romana*, Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt. Mit 317 Kartenskizzen

Die Feststellung von Frank Vermeulen, wonach “major Roman roads” und “secondary and local roads” als Kategorien in der GIS⁸⁴-Analyse berücksichtigt werden sollten⁸⁵, läßt sich gerade für das Tal der Strumica bzw. Strumešnica in dieser zweigeteilten Form nicht aufrechterhalten. Hier zeigt sich nämlich ein überaus differenziertes Bild an Verkehrsverbindungen.

Neben dem erwähnten *basilikos dromos* (*veliki put*, *basilikē hodos*, *veliki carski put*) begegnet in den Quellen mit dem *Breznički put* eine Verkehrsverbindung, welche den Namen eines Flusses (Breznica) trägt.⁸⁶ Der Kategorie der „Wege mit einer bestimmten Funktion“ („po nameni“)⁸⁷ gehört der *preki put* an, der in den benützten Quellen zwei Mal begegnet und anhand des Kontextes von Grenzbegehungen am ehesten als der „kürzeste Weg“ – im Sinne einer „Abkürzung“ – zu übersetzen ist.⁸⁸

Eine weitere Kategorie, die in den Quellen zum Tal der Strumica bzw. Strumešnica bezeugt ist, umfaßt die *palaia hodos*. Diese bezeichnet laut Klaus Belke „a more or less unfunctioning road“.⁸⁹ Allerdings wohnt diesem Terminus in altslawischen Urkunden eine weitere Bedeutung inne, die mit *stari put*, was das griechische *palaia hodos* wörtlich wiedergibt, eine ursprünglich römische Straße kennzeichnet.⁹⁰ Im vorliegenden Falle ist die erstgenannte Interpretation wohl die zutreffende, da aufgrund des Kontextes der Urkunde des Jahres 1371 ersichtlich wird, daß es sich um ein Gebiet handelte, welches über einen längeren Zeitraum an der byzantinisch-serbischen Grenze lag und Wüstungsprozessen ausgesetzt war.⁹¹

An einer Stelle wird in den oben zitierten Urkunden der Begriff *hamaxikos* verwendet, welcher nach Klaus Belke als „local carriageable road for the

und Textbildern. Stuttgart 1916 (Nachdruck Roma 1964), passim; Ekkehard WEBER (Hg.), *Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324. Vollständige Faksimile-Ausgabe im Originalformat. Graz 1976, Segment VI und Segment VII.*

⁸⁴ Abkürzung für *Geographic Information System*.

⁸⁵ F. Vermeulen, *Understanding Lines in the Roman Landscape: A Study of Ancient Roads and Field Systems Based on GIS Technology*, in: M. W. Mehrer / K. L. Wescott (Hgg.), *GIS and Archaeological Site Location Modeling*, Boca Raton, London, New York 2006, 291-316, 301.

⁸⁶ Siehe zu dieser Kategorie von Wegen: Г. Шкриванић, *Путеви*, 17.

⁸⁷ *Ebd.* 17f.

⁸⁸ Von *prijeki* („gerade, nächste, kürzeste“) bzw. *priječac* („der gerade, nächste, kürzeste Weg“). Vgl. dazu: Вук Стеф. Караџић (Hg.), *Српски рјечник истумачен њемачкијем и латинскијем рјечима (Lexicon Serbico-Germanico-Latinum)*, Београд 1935, 608f. Allerdings ist auch eine Interpretation als der „schnellste Weg“ prinzipiell nicht auszuschließen, was in Zukunft durch den gezielten Vergleich der diesbezüglichen Belege in den Quellen im Rahmen verschiedener Untersuchungen eine Klärung erfahren wird.

⁸⁹ Vgl. dazu mit Belegen aus Urkunden der Klöster des Heiligen Berges Athōs: K. Belke, *Roads*, 87.

⁹⁰ Г. Шкриванић, *Путеви*, 18.

⁹¹ Siehe zur Geschichte dieses Gebietes in spätbyzantinischer Zeit: M. Živojinović, *Le conflit*, 237-244.

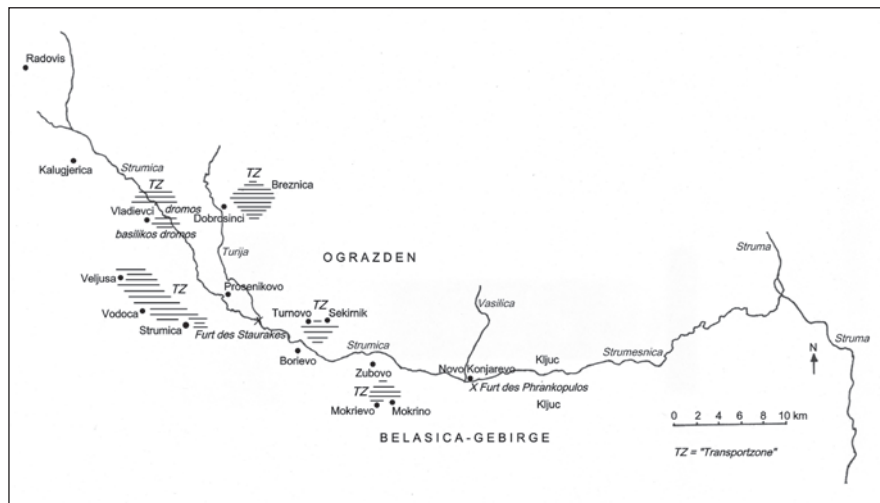


Abb. 2 Die „Transportzonen“ und Punkte im Tal der Strumica / Strumešnica

Сл. 2 „Зоне за транспорт“ и тачке у долини Струмице / Струмешнице

farmers' oxen carts“ anzusprechen ist.⁹² In altslawischen Quellen begegnet der Begriff *kolnik*, der allerdings im Gegensatz zu *hamaxikos* als wichtige überregionale Route für Wägen diente.⁹³

Zahlreich sind die Belege für lokale Straßen, welche die Bezeichnung *dromos* / *drum* bzw. *hodos* / *put* tragen. Nur ein Bruchteil aller genannten Verkehrsverbindungen läßt sich annähernd verorten. Die meisten Belege in den Quellen vermögen lediglich Anhaltspunkte für eine erhöhte Konzentration von Verkehrsverbindungen in einem bestimmten Gebiet zu geben, die in Abb. 2 clusterartig dargestellt sind.

Als Teil des Verkehrsnetzes und als Geldeinnahmequelle spielten Furten eine nicht zu unterschätzende Rolle. Insgesamt werden vier in den verwendeten Urkunden genannt. Während zwei Furten (*poros tēs Keraseas*, *poros tu Syrmanu*), die für das Jahr 1320 bezeugt sind, lediglich grob in der Umgebung des Dorfes Palaiokastron (Veljusa) verortet werden können, gelang im Falle der zwei verbleibenden – der Furt des Staurakēs (*poros tu Staurakē*, *brođi Stavrakī*) und der Furt des Phrankopulos (*poros tu Phrankopulu*, *Frugopulovī brođi*) – eine Lokalisierung aufgrund des Kontextes der Grenzbegehungen in den Quellen. Laut Mirjana Živojinović befand sich die Furt des Staurakēs bei der Mündung des Flusses Turija in den Fluß Strumica, rund 11 km ö. der Stadt Strumica bzw. sw. des Ortes Turnovo.⁹⁴ Die Furt des Phrankopulos lag rund 24 km osö. der Stadt Strumica, unmittelbar südlich des Dorfes Novo Konjarevo.⁹⁵

⁹² K. Belke, *Roads*, 86.

⁹³ Г. Шкриванић, *Путеву*, 16f.

⁹⁴ Siehe dazu die Karte in: М. Живојиновић, *Струмички метох*, 219.

⁹⁵ Vgl. dazu die Karte in: *Ebd.* 219. Siehe auch Abb. 2.

Die verwendeten Termini *technici* geben keinen eindeutigen Hinweis auf die Beschaffenheit der Furt. Generell entspricht dem byzantinischen Terminus *poros*⁹⁶ der altslawische *brodŭ*⁹⁷. Bereits Gavro Škrivanić hat die Schwierigkeit der Übersetzung besagter Begriffe betont. Ob es sich um eine begehbbare Furt oder um eine Fährverbindung über den Fluß handelte, ließe sich laut ihm am ehesten anhand der Größe bzw. Breite des betreffenden Flusses beantworten.⁹⁸ In den vorliegenden Fällen ist keine Einschätzung ohne vorherige Begehung vor Ort möglich.

Schließlich sei darauf hingewiesen, daß drei der vier Furten die Vor- bzw. Nachnamen ihrer Eigentümer / Nutznießer tragen (Syrmanos⁹⁹, Staurakēs¹⁰⁰, Phrankopulos¹⁰¹). Die vierte beschreibt mit dem Wort *kerasea* („Kirschbaum“) offensichtlich ein naturräumliches Charakteristikum in der Nähe der Furt.¹⁰²

3b. Wasserwege

Noch schwieriger als die Verortung lokaler Straßen gestaltet sich die Beantwortung der Frage nach einer etwaigen Nutzung von Wasserwegen im Tal der Strumica bzw. Strumešnica. Für die Schiffbarkeit des Flusses Strumica bzw. Strumešnica liegen keine eindeutigen Beweise in den Quellen vor.¹⁰³ Da die Furt des Staurakēs (*poros tu Staurakē, brodŭ Stavrakŭ*) und die Furt des Phrankopulos (*poros tu Phrankopulu, Frugopulovŭ brodŭ*) einen langen Abschnitt des Flusses einrahmen (siehe Abb. 2), ist anzunehmen, daß Lastboote nicht durchgehend verkehren konnten.¹⁰⁴

⁹⁶ *Poros* kann u. a. wie folgt übersetzt werden: „ford, ferry, bridge“ [vgl. H. G. Liddell / R. Scott. / H. S. Jones, *A Greek-English Lexicon*, Oxford 1996, 1450f.] bzw. „Furtgebühre, Furtmaut“ [LBG 6, 1353].

⁹⁷ Franz von Miklosich, *Lexicon Palaeoslovenico-Graeco-Latinum emendatum auctum*, Wien 1862-1865 (Nachdruck Aalen 1977), 45. Vgl. dazu auch den Lexikonbeitrag von: С. Мишић, *Брод*, in: С. Ђирковић / Р. Михалчић (Hgg.), *Лексикон српског средњег века*, Београд 1999, 64f.; weiters: Ders., *Унутрашње воде и њихово коришћење у средњовековној Србији*. Београд 1990-1992 (Историјски гласник, Додатак, 1-2); Ders., *Коришћење унутрашњих вода у српским земљама средњег века*. Београд 2007.

⁹⁸ Г. Шкриванић, *Путеви*, 23.

⁹⁹ PLP, Nr. 94564.

¹⁰⁰ Dieser Staurakēs scheint im PLP nicht auf, jedoch andere Personen desselben Namens: PLP, Nr. 26696-26698.

¹⁰¹ Auch er ist im PLP nicht erfaßt, dafür weitere gleichnamige Personen: PLP, Nr. 30131-30133.

¹⁰² Ein derartiger Personenname existiert nicht. Siehe: PLP, passim.

¹⁰³ Vgl. dazu: E. Todorova, *River Trade in the Balkans during the Middle Ages*, *Études balkaniques* 20 (1984), H. 4, 38-50. Elisaveta Todorova erwähnt den Fluß Strumica in ihren Ausführungen nicht. Schiffbar waren in der Region der Fluß Vardar / Axios und wohl auch der Fluß Struma / Strymōn (Ebd. 47). Siehe zur Bewässerung und zu den landwirtschaftlichen Kanälen im Tal der Strumica: M. Živojinović, *L'irrigation des terres en Serbie médiévale*, *Зборник радова Византолошког института* 39 (2001/2002), 183-196, 192f.

¹⁰⁴ Für eine etwaige Nutzung des Flusses Struma / Strymōn – und damit wohl auch des Flusses Strumica / Strumešnica als Nebenfluß – zu Transportzwecken liegen zwei in den Quellen mangelhaft belegte Hinweise aus dem 14. bzw. 16. Jahrhundert vor, die der Vollstän-

4. Lokalisierung und archäologischer Befund

Wie bereits erwähnt, erlauben die meisten Belege aus den verwendeten Quellen lediglich eine clusterartige Darstellung auf der beigegefügt Karte (siehe Abb. 2). Ausnahmen bilden in diesem Zusammenhang der *basilikos dromos* (*veliki put*, *basilikē hodos*, *veliki carski put*), der *dromos* zwischen Strumica und Radoviš und die zwei lokalisierten Furten.

Diese Problematik erfordert zunächst einige theoretische Überlegungen zur „Altstraßenforschung“ anhand des Diskurses in der rezenten Sekundärliteratur. Dietrich Denecke betont in seinen Ausführungen die Notwendigkeit, von der vormals üblichen Konstruktion optimaler Linienführungen zur Darstellung mittelalterlicher Routen abzugehen.¹⁰⁵ Des weiteren wird in der rezenten Forschung

digkeit halber an dieser Stelle erwähnt seien.

Als es in den siebziger und achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts zu Engpässen in der Getreideversorgung der Republik Ragusa (Dubrovnik) kam, schickten die Ragusaner Schiffe in die Levante aus, um Vorräte zu erwerben. Im Jahre 1377 erhielt der Ragusaner Junije Bunić den Auftrag herauszufinden, ob die Adelsfamilie Dejanović (Dragaš) bereit war, Getreide an das Ägäische Meer zu liefern. Die weitere Entwicklung in dieser Causa ist in den Quellen nicht überliefert [vgl. Б. Крекић, *Дубровник и Левант (1280-1460)*, Београд 1956 (Српска Академија Наука, Посебна издања 256, Византолошки институт 4), 66; siehe dazu auch: X. Матанов, *Княжеството*, 106f.]. Aufgrund der Lage des Herrschaftsgebietes der besagten Adelsfamilie zum damaligen Zeitpunkt – u. a. in den Regionen um Melnik, Petrič und Strumica – hätte man diesen Transport über die genannten Flüsse vollziehen können, um die Ware effizient und zeitsparend bis zum Ägäischen Meer zu bringen. Siehe zum Herrschaftsgebiet: J. V. A. Fine, Jr., *The Late Medieval Balkans, A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Conquest*. Ann Arbor 1994, 381; P. Lecaque, *Constantin Dragaš and the Principality of Velbužd during the XIVth Century*, *Macedonian Studies* 8 (1991), N.S. 2, 3-25, 8; X. Матанов, *Југозападните български земи през XIV век*, Софија 1986, 55-133; Ders, *Княжеството*, 102, 107-112; E. П. Наумов, *Дарбените грамоти на Дејановиќи (Кон анализата на историските извори од крајот на XIV век)*, *Историја* 20 (1984), Н. 2, 219-237; Г. Острогорски, *Серска област после Душанове смрти*, Београд 1965, (Посебна издања Византолошког института 9), 20-25.

Der zweite Hinweis bezieht sich auf das Jahr 1582. Damals sollten auf Befehl des osmanischen Sultans jene Bauern aus der Region Strumica bestraft werden, die ihr Getreide zu höheren Preisen in Thessaloniki verkauften [vgl. А. Матковски, *Струмица и Струмичко од XIV-XIX век*, in: А. Цицимов (Hg.), *Зборник на трудови, Струмица* 1989, 117-129, 120]. Auch in diesem Falle ist es denkbar, daß das landwirtschaftliche Produkt über die Flüsse Strumica / Strumešnica bzw. Struma / Strymōn transportiert wurde.

¹⁰⁵ D. Denecke, *Mitteuropäische Verkehrsachsen*, Entstehung, Wandel und Verfall vom Mittelalter bis zum 18. Jahrhundert, in: T. Szabó (Hg.), *Die Welt der europäischen Straßen*, Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Köln, Weimar, Wien 2009, 279-303, 284: „Die Versuche, unter den Maßgaben einer modernen Straßenbautechnik, vor allem des Autobahnbaus, frühe optimale Linienführungen zu konstruieren und diese als vormittelalterliche Durchgangsrouten anzunehmen, sind methodisch wie auch in ihrem Ergebnis für die Rekonstruktion früher Fernstraßen – wie z. B. der Bernsteinstraße von der Ostsee zum Mittelmeer – nicht haltbar.“ Ähnliche Überlegungen bei: C. Perol, *Les réseaux routiers de la France médiévale*, Ambitions et limites d’un champ d’investigation historique, in: *Ebd.* 69-84, 73: „Les représentations cartographiques ne correspondent donc pas à un espace réel qui aurait pu être parcouru et vécu à une époque donnée.“ Vgl. auch: Dies., *Comment penser la route?*, in: B. Dompnier (Hg.), *Faire la route III^e-XX^e siècle*, Clermont-Ferrand 2007 (Siècles, Cahiers du Centre d’Histoire “Espaces et Cultures”, 25), 3-14, 5.

hervorgehoben, daß im Mittelalter „Steinstraßen“ selten waren und diese am ehesten in innerstädtischen Bereichen, als kurze Abschnitte von Ausfallstraßen oder an einzelnen schwer passierbaren Stellen gebaut wurden.¹⁰⁶

Ausschlaggebend für archäologische Befunde ist die Art des Transportes in einem bestimmten Gebiet. Prinzipiell werden drei unterschiedliche Transportarten unterschieden: zu Fuß¹⁰⁷, mit Reit- und Lasttieren sowie mit Fahrzeugen (d. h. mit Karren und Wägen)¹⁰⁸. Da für die ersten beiden Arten keine Fahrbahn, sondern nur Pfade und Brücken (Stege) erforderlich waren, sind diese archäologisch kaum nachweisbar. Lediglich bei Transporten mit Fahrzeugen ist von einer Fahrbahn mit einer normierten Achsbreite und einer gewissen Ebenheit auszugehen. Diese Transportart hat mitunter Eintiefungen von Rädern in der Landschaft in der Form von Hohlwegen hinterlassen, die jetzt überwiegend in Waldgebieten erhalten sind. Somit ist in der Landschaft eine Landverbindung vor allem anhand von Hohlwegen, Furten und Brücken greifbar.¹⁰⁹

„Die häufige Ausbildung paralleler Linienführungen mit gleicher Zielrichtung ließ Verkehrskorridore mit zeitlich unterschiedlicher aber auch gleichzeitiger Nutzung alternativer Trassen entstehen, was durchaus als ein charakteristisches Phänomen bedeutender Verkehrsachsen gelten kann. Dies bedeutet, daß die großen Verkehrsachsen keineswegs nur auf eine Linienführung und bei der Bedingung als Naturweg schon gar nicht auf nur eine Trassenführung beschränkt sein müssen.“¹¹⁰

Besagte parallele Linienführungen bzw. Fahrbahnen bildeten eine sogenannte „Transportzone“ („couloir de circulation, espace-route“¹¹¹). Trafen solche Linienführungen auf einen „Zwangspunkt“ – d. h. Pässe oder Querungen von Wasserläufen bzw. Feuchtgebieten (Brücken, Furten), wurden die unterschiedlichen Fahrbahnen gebündelt, um danach wiederum fächerförmig auseinanderzulaufen.¹¹²

¹⁰⁶ D. Denecke, *Mitteleuropäische Verkehrsachsen*, 288.

¹⁰⁷ Die Bedeutung der Fußwege im Lokalverkehr wird in folgendem Beitrag anhand von österreichischen Beispielen besonders hervorgehoben: R. Sieger, *Selbständige Kleinverkehrsnetze*, in: Павле Вујевић (Hg.), *Зборник радова посвећен Јовану Цвијићу поводом тридесетпетогодишњице научног рада од пријатеља и сарадника*. Београд 1924, 27-38.

¹⁰⁸ Vgl. zu den Transportmitteln in der historischen Landschaft Makedonien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Militär-Geographie, *Macedonisches Becken mit dem albanesischen Küstengebiet*, Mit 7 Tafeln und 6 Beilagen. Wien 1886, 161-163. Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Univ.-Prof. Dr. Oliver Jens Schmitt (Wien).

¹⁰⁹ I. Ericsson, *Wege*, Wegbegleiter, Furten und Brücken. Straßen des Mittelalters im archäologischen Befund, in: T. Szabó (Hg.), *Die Welt der europäischen Straßen*, Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit. Köln, Weimar, Wien 2009, 155-171, 156f. Siehe auch: D. Denecke, *Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive*, in: R. C. Schwinges (Hg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, 66), 49-70, 56.

¹¹⁰ D. Denecke, *Mitteleuropäische Verkehrsachsen*, 282; siehe dazu auch: C. Perol, *Les réseaux routiers*, 74, 80-82.

¹¹¹ *Ebd.* 81.

¹¹² D. Denecke, *Mitteleuropäische Verkehrsachsen*, 282f.; I. Ericsson, *Wege*, 157f.; C. Perol, *Les réseaux routiers*, 81-83. Den Begriff der „Zwangspunkte“ hat Denecke ge-

Schließlich ist die Elastizität dieser „Transportzonen“ zu betonen, was bedeutet, daß in den meisten Fällen nicht jedes einzelne Bündel an Linienführungen bzw. Fahrbahnen rekonstruierbar ist. Vielmehr sollte die Zone an sich erfaßt und verortet werden.¹¹³

Welche Konsequenz ist aus diesen theoretischen Überlegungen für das Tal der Strumica bzw. Strumešnica zu ziehen? Im vorliegenden Falle lassen sich auf der Basis der Quellen sowohl Transportzonen als auch lokalisierbare Punkte in der Landschaft annehmen (siehe Abb. 2). Im Nordwesten des Tales der Strumica befindet sich zunächst die „Transportzone Mostenitza“ (nö. des Dorfes Vladievci), die wiederum zwei lokalisierbare Punkte aufweist – den *basilikos dromos* und den *dromos* zwischen Strumica und Radoviš, die anhand einer Skizze zur Edition der Urkunde¹¹⁴ verortet wurden. Östlich davon liegt die „Transportzone Breznica“ in der Umgebung des Dorfes Dobrošinci. Südlich von Breznica befindet sich die „Transportzone Palaiokastron (Veļjusa)-Vodoča-Strumica“, östlich davon die Furt des Staurakēs als Punkt und noch weiter östlich die „Transportzone Sekirnik“. Südöstlich von Sekirnik liegt die „Transportzone Makrijevo-Mokrane“ und schließlich östlich davon die Furt des Phrankopulos als Punkt.

Dies sind die wesentlichen Zonen / Punkte im Verkehrssystem des Tales der Strumica bzw. Strumešnica, die auf der Basis der verwendeten Quellen erfaßt werden können. Da Landverbindungen vor allem anhand von Hohlwegen, Furten und Brücken greifbar sind¹¹⁵, ist ein Rückgriff auf archäologische Befunde zur betreffenden Region unabdingbar. Allerdings wurden bisher weder im Bezirk Strumica noch im Bezirk Radoviš Altwegerelikte entdeckt oder dokumentiert.¹¹⁶

Folglich wird im Zuge des genannten FWF-Projektes eine Begehung vor Ort vorgenommen, um nach sichtbaren Spuren von Wegen auf der Erdoberfläche zu suchen.¹¹⁷ Besagter Survey wird sich auf die „Transportzonen“ Mostenitza, Breznica und Sekirnik konzentrieren, wobei den vier erwähnten Punkten (*basi-*

prägt: D. Denecke, *Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege*, in: H. Jankuhn / R. Wenskus (Hgg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie*, Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, Sigmaringen 1979 (Vorträge und Forschungen, 22), 433-483, 456f.; Ders., *Linienführung*, 52: „Weitläufig wie auch regional leitend waren dabei Talränder und Gebirgszüge, vor allem aber natürliche Zwangspunkte einer Passage, Gebirgseinschnitte und Passzonen wie auch praktikable Überführungen durch Niederungen und Flüsse (Furten, Flussübergänge).“

¹¹³ C. Perol, *Les réseaux routiers*, 81.

¹¹⁴ Siehe dazu weiter oben, Anmerkung 26.

¹¹⁵ I. Ericsson, *Wege*, 156.

¹¹⁶ Д. Коцо и. а. (Hgg.), *Археолошка карта на Република Македонија*, Том II. Скопје 1996, 594-598, 620-625. Auch in der neueren Sekundärliteratur gibt es keine Hinweise auf entsprechende Funde. Die Bezirke Strumica und Radoviš gliedern sich nach der Verwaltungsreform des Jahres 2004 in die Bezirke Radoviš, Vasilevo, Strumica, Bosilovo und Novo Selo.

¹¹⁷ Diese wird nach den Maßstäben des Großprojektes *Tabula Imperii Byzantini (TIB)* der Österreichischen Akademie der Wissenschaften durchgeführt. Vgl. zur Methodik von Geländeaufnahmen auch: D. Denecke, *Wege der Historischen Geographie*, 201-209.

likos dromos, *dromos* zwischen Strumica und Radoviš, Furt des Staurakēs, Furt des Phrankopulos) besonderes Augenmerk geschenkt wird. Dies ist damit zu begründen, daß die Suche nach der erwähnten Langstreckenverbindung an mehreren Stellen im Tal der Strumica bzw. Strumešnica die größte Erfolgsaussicht besitzt.¹¹⁸

Ziel der Begehung im Rahmen der definierten Zonen ist die Dokumentation aller auffindbaren Altwegerelikte unter besonderer Berücksichtigung der Langstreckenverbindung mit GPS¹¹⁹, um auf diese Weise ausreichende Datenmengen zu sammeln, die in die Programmierung von GIS¹²⁰-Modellen nach der Methode des „least-cost path“ einfließen sollen.¹²¹

Anhang:

<i>chōrion</i>	griech.; mit „Dorf“ zu übersetzen
<i>dromos</i>	griech.; mit „Weg, Straße“ zu übersetzen
<i>drum</i>	slaw.; von griech. <i>dromos</i> mit derselben Bedeutung
<i>hamaxikos</i>	griech.; mit „für einen Wagen geeigneter (Fahr)Weg“ zu übersetzen; von griech. <i>hamaxa</i> , <i>hamaxi</i> („Wagen“)
<i>hodos</i>	griech.; mit „Weg, Straße“ zu übersetzen
<i>Metochion</i>	von griech. <i>metochion</i> ; (kleine) monastische Dependence eines Großklosters, dient oftmals der Verwaltung von klösterlichem Besitz
<i>poros</i>	griech.; mit „Furt, Fähre, Brücke“ zu übersetzen (slaw. <i>brodū</i>)
<i>Praktikon</i>	von griech. <i>praktikon</i> ; Auflistung von Steuern und Besitz eines Individuums oder einer kirchlichen Institution, die von Steuerbeamten zusammengestellt wird
<i>preki put</i>	slaw.; Bezeichnung des „kürzesten“ und/oder „schnellsten Weges“
<i>Prostagma</i>	von griech. <i>prostagma</i> ; kaiserliches Dokument zur Ausgabe von Befehlen, Gewährung von Privilegien, Ernennung von Beamten und Verleihung von Ehrentiteln

¹¹⁸ In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Hauptverkehrsverbindung im Tal der Strumica / Strumešnica nach militärgeographischen Gesichtspunkten wie folgt beschrieben: „Von Stiplje [d. i. Štip] bis Topolnica Saumweg, sehr schlecht, doch von Karren benützt. Von Topolnica bis Jenikiöj [d. i. Novo Selo] Fahrweg, stellenweise sehr breit. Von Jenikiöj bis Petrić [d. i. Petrič] Saumweg, anfänglich gut, dann schlechter.“ [Militär-Geographie (Wien 1886), 176 (Nr. 62) und Beilage Nr. 5].

¹¹⁹ Abkürzung für *Global Positioning System*.

¹²⁰ Siehe dazu oben, Anmerkung 84.

¹²¹ Siehe u. a. zur Methode des „least-cost path“: J. Conolly / M. Lake, *Geographic Information Systems in Archaeology*, Cambridge u. a. 2006, 252-256. „Under these circumstances GIS can be used to predict transport routes by deriving least-cost paths from an appropriate accumulated cost-surface. Of course, prediction of ‘lost’ routes is not the only use for least-cost paths ...” [*Ebd.* 252]. Dieses computergestützte Element erinnert in großem Maße an den *preki put* und seine Konnotationen in mittelalterlichen Quellen. Vgl. dazu weiter oben, Anmerkung 88.

Михаило Ст. Поповић
ПРОУЧАВАЊЕ СТАРИХ ДРУМОВА НА ПРИМЕРУ ДОЛИНЕ СТРУМИЦЕ /
СТРУМЕШНИЦЕ У ПОЗНОВИЗАНТИЈСКО ДОБА (1259-1375/76)

Рад је обухватио на почетку старију секундарну литературу о друмовима у долини Струмице / Струмешнице. Указао је на научни рад Гавра Шкриванића и показао је да извори пружају још богатију слику података о друмовима у оквиру византијских и словенских повеља, пре свега, XIV века. На основу извора је пружена потпуна слика свих врста друмова у долини Струмице / Струмешнице, који се спомињу најпре у описима међа и разграничењу имања. После тога су упоређени називи пронађених друмова са називима, који су били у општој употреби како у Византијском Царству, тако и у средњовековној српској држави. На крају је указано на тешкоће у убицаји друмова пронађених у изворима. Аутор се ослањао на нову научну литературу из историјске географије, која предлаже поделу изворне грађе о друмовима у такозване „зоне за транспорт“ и тачке, које могу да се убицирају. На основу постигнуте поделе аутор ће да трага за остацима друмова у току научних путовања 2010. године, да прикупи податке помоћу ЦПС-а и да их употреби за реконструкцију трасе друмова у долини Струмице / Струмешнице у компјутерским моделима.