

Die Bedeutung der Elbe für die böhmisch-sächsischen Kontakte in der Latènezeit*

Von Vladimír Salač

Einführung

Das Besondere an der Latènezeit Böhmens ist, daß wir zum ersten Mal die Bevölkerung des böhmischen Beckens mit einem Namen bezeichnen können. So besteht kein Zweifel daran, daß in den letzten Jahrhunderten vor Christi Geburt, neben anderen keltischen Stämmen, die Boier Böhmen bewohnten. Ebenso wird allgemein davon ausgegangen, daß das Erzgebirge damals eine natürliche Grenze bildete, die die keltische von der germanischen Bevölkerung abtrennte. Diese Ansichten prägen bis heute die Erforschung der Kontakte zwischen dem böhmischen Becken und Sachsen in den letzten Jahrhunderten vor der Zeitenwende, die damit oft auf dem Niveau der Analyse der Beziehungen zweier unterschiedlicher Ethnika verharren, während deren konkreter Verwirklichung weniger Aufmerksamkeit geschenkt wird. So blieb die Untersuchung der Verkehrsverbindungen und der Organisation von Handel und Verkehr in der Regel unberücksichtigt. Dies gilt auch für die Elbe als wichtiger Verbindungslinie zwischen Böhmen und Sachsen. Das Ziel dieses Beitrages ist es also vor allem, auf einen Komplex von Problem- und Fragestellungen hinzuweisen, der es uns erlaubt, die Bedeutung des Wasserlaufs für die Kontakte zwischen Böhmen und Sachsen besser zu erkennen. Der Artikel konzentriert sich mit Absicht auf den Raum des Elbedurchbruchs, d. h. auf das Gebiet zwischen den heutigen Städten Lovosice und Pirna.

Zur Forschungsgeschichte

Die grundlegende Anregung für sämtliche Überlegungen zu den „keltisch-germanischen“ Beziehungen (d. h. zu Kontakten zwischen Böhmen und Sachsen in der Latènezeit) lieferte die Veröffentlichung des Brandgräberfeldes von Bodenbach durch J. MICHEL (1914). Wegen der außerordentlichen Stellung der Nekropole, die vor allem in den materiellen Hinterlassenschaften und im Bestattungsritus zum Ausdruck kommt, durch die sie sich von den anderen böhmischen (keltischen) Fundstellen abhebt, hielt P. REINECKE (1915) das Gräberfeld für germanisch. Seit dieser Zeit gibt es Hypothesen über die allmähliche Landnahme Böhmens von Norden her durch germanische Stämme schon während der Latènezeit. Mit den Brandgräbern in Nordböhmen befaßte sich eingehend W. MÄHLING (1944a–c), der auf die Ähnlichkeit eini-

* Dieser Artikel wurde beim Deutschen Archäologenkongreß in Leipzig 1997 in verkürzter Form vorgetragen. Der Beitrag hätte ohne einen vom DAAD unterstützten Studienaufenthalt des Verfassers in Deutschland nicht entstehen können. Arbeiten zu diesem Thema werden von der Grandagentur der Akademie der Wissenschaften der Tschechischen Republik gefördert (Projekt-Nr. A9002809/98). Ein besonderer Dank für freundliche sprachliche sowie inhaltliche Hinweise und Anregungen gilt Frau S. Sievers.

ger Funde der sog. Bodenbacher und Koblyer Gruppen einerseits und Funden aus Sachsen, Thüringen bzw. weiteren Gebieten Mitteldeutschlands andererseits hingewiesen hat. Die Ergebnisse dieser Vergleiche interpretierte er dann als Belege für das Vordringen der ersten Germanen nach Böhmen.

N. VENCLOVÁ (1973) hat bei einer erneuten Analyse dieser Funde nachgewiesen, daß in den Bodenbacher und Koblyer Gruppen verschiedene Kultureinflüsse einander begegnen (die Jastorf-, Przeworsk- und Latènekultur mit den Traditionen der späthallstattzeitlichen [Billendorfer] Kultur) und daß diese Gruppen demnach ethnisch nicht eindeutig zu bestimmen sind.

Bei der Auswertung der nordböhmischen latènezeitlichen Siedlungen hat es sich gezeigt, daß sich die nord- von der mittelböhmischen Keramik deutlich unterscheidet. Für die abweichenden Verzierungsmotive und Techniken wurden Vorbilder nördlich des Erzgebirges gesucht (KOUTECKÝ/VENCLOVÁ 1979, 97–100 Abb. 26). Von hier aus war es nur noch ein Schritt zur Interpretation dieser Keramik und nachfolgend auch der zugehörigen Siedlungen als Spuren einer nichtkeltischen Besiedlung (z. B. DRDA 1980; KOUTECKÝ / VENCLOVÁ 1979, 101), zumal ähnliche Ansichten auch im Ausland publiziert wurden (vgl. z. B. STÖCKLI 1979, 111). Die Diskussion dieses Themas ist bis heute nicht beendet (z. B. VENCLOVÁ 1987; 1988; WALDHAUSER 1984; 1990; 1991; 1992; SALAČ 1992).

Fassen wir die bisherige tschechische Literatur über die Kontakte zwischen Böhmen und Sachsen vom 5. bis 1. Jahrhundert v. Chr. zusammen, können wir feststellen, daß die Analyse der wechselseitigen Beziehungen oft auf die ethnische Frage reduziert wurde. Mit anderen Worten: Diskutiert man über die Kontakte zwischen dem böhmischen Becken und Mitteldeutschland in der Latènezeit, so dreht es sich vor allem um die Bodenbacher und Koblyer Gruppen oder die Besiedlung des nordböhmischen Erzgebirgsvorlandes (meist Siedlungen, nur ausnahmsweise Gräberfelder; vgl. PAULI 1978). Aber auch die Forschung in Deutschland hat sich in Richtung einer ethnischen Deutung der Funde im Rahmen der böhmisch-sächsischen Beziehungen orientiert, und zwar sowohl was die „germanische“ (z. B. PESCHEL 1978; 1988) als auch die „keltische“ (z. B. KAUFMANN 1984; 1988) Seite der Problematik angeht.

Die archäologischen Belege der Kontakte

Nichtkeramische Funde

Die nichtkeramischen Artefakte aus Sachsen, die Kontakte mit der Welt der Latènekultur belegen, wurden sorgfältig gesammelt und veröffentlicht: Glas (KAUFMANN/MÖCKEL 1986; KAUFMANN/SCHERFKE 1991; KAUFMANN 1992), Münzen (DERS. 1989), Bronzeschmuck (DERS. 1983; 1984; 1988). Ihr wesentlicher Nachteil für die hier interessierende Fragestellung liegt darin begründet, daß sich die Verbreitung der entsprechenden Stilregionen über Hunderte von Kilometern erstreckt und sich also in der Regel Ort oder Region ihrer Herstellung durch eine detaillierte Stilanalyse nicht feststellen lassen (DERS. 1991). Diese Funde müssen demnach nicht zwingend Kontakte zwischen Sachsen und Böhmen belegen.

Als Beispiel hierfür sind Sapropelitarmringe in Mitteldeutschland zu nennen (GRASSELLT/VOLKMANN 1991 Abb. 1; zuletzt KAUFMANN 1995). Da in Mittelböhmen in der Umgebung von Rakovník nicht nur ein reiches Sapropelit-Vorkommen, sondern auch eine umfangreiche Produktion von Armringen bezeugt ist (zuletzt VENCLOVÁ 1995), wurden bzw. werden die Sapropelitfunde aus Mitteldeutschland immer noch (WALDHAUSER 1995 Abb. 5) als Importe aus Böhmen gedeutet. Eine petrographische Analyse hat jedoch eine böhmische Herkunft eindeutig ausgeschlossen (GRASSELLT/VOLKMANN 1991, 193; vgl. VENCLOVÁ 1995, 557–558 Abb. 8). Die Armringe, die zweifellos im Bereich der Latènekultur hergestellt wurden, kamen also nicht aus Böhmen nach Mitteldeutschland, sondern aus den Landschaften südlich und südwestlich des Thüringer Waldes.

Trotzdem ist es wahrscheinlich, daß ein Teil der sächsischen Funde, die als „keltisch“ interpretiert werden, tatsächlich aus Böhmen stammt. Welchen Anteil diese böhmischen Importe darstellen, kann man heute noch nicht beurteilen. Darüber hinaus halten wir es für erwiesen, daß manche Importe auch aus anderen Fundlandschaften der Latènekultur Mitteleuropas stammen – aus dem Maingebiet, dem Mittelrheingebiet, oder auch aus weiter entfernten (südlicheren) Regionen (z. B. PESCHEL 1972 Abb. 1). Wir dürfen daneben aber nicht vergessen (z. B. bei Metallschmuck), daß es auch eine lokale mitteldeutsche Produktion gab, die diese Objekte nachahmte (z. B. VOIGT 1957; 1968; KAUFMANN 1982).

Das Vorkommen nichtkeramischer Gegenstände aus Mitteldeutschland (oder aus noch nördlicheren Gebieten) beschränkt sich in Böhmen meist auf den Elbedurchbruch (Bodenbacher Gruppe) oder die nördlichen Randregionen (Kobyler Gruppe). Die Analyse dieser Funde hat N. VENCLOVÁ durchgeführt (1973, 49; 55). Es scheint, daß vor allem bei der Bodenbacher Gruppe das häufige Vorkommen mitteldeutscher Funde tatsächlich als Hinweis auf intensive Kontakte zwischen dem Gebiet des Elbedurchbruchs und Sachsen zu verstehen ist. Selbst wenn diese Gegenstände nicht immer im Raum des heutigen Sachsen hergestellt worden sind, so führte zumindest ihr Weg nach Böhmen mit Sicherheit durch diese Landschaft. Abgesehen von diesen zwei selbständigen Kulturgruppen kommen nichtkeramische Funde aus dem Gebiet nördlich des Erzgebirges in Böhmen nur vereinzelt vor. Es handelt sich sämtlich um Gürtelhaken (vgl. z. B. PESCHEL 1988 Abb. 2; 4; 5; 9) oder Fibeln (RIECKHOFF 1995 Karte 2–3), seltener um Nadeln (PAULI 1978). Doch diese Funde können nicht immer als eindeutige Belege für Kontakte zwischen Böhmen und ausschließlich Sachsen herhalten, da ihre natürliche Verbreitung wesentlich weiter ist und ihr Hauptvorkommen im Saalegebiet, Thüringen oder in Brandenburg zu suchen ist. Der größte Anteil an Importen aus dem Norden wurde in den Oppida Stradonice und Závist registriert (z. B. die Fibeln Beltz-Var. J oder Gürtelhaken; z. B. JANSOVÁ 1974, 28; MOTYKOVÁ/DRDA/RYSOVÁ 1990, 348–349; RYSOVÁ/DRDA 1994, 125), bei denen wir Handelsverbindungen in die verschiedensten Richtungen annehmen müssen. Es ist also nicht auszuschließen, daß der erwähnte Schmuck auch auf Wegen nach Böhmen kam, die nicht über Sachsen führten (z. B. durch das Maingebiet).

Die Keramik

Während für die böhmischen Metall- bzw. Glasimporte in Sachsen praktisch vollständige Fundlisten samt Abbildungen zur Verfügung stehen und die chronologische Zuordnung dieser Gegenstände keine Schwierigkeiten bereitet, gilt dies nicht in gleichem Maße für die Keramik. Davon abgesehen, daß die bisherige Zusammenstellung der Keramikfunde nicht so vollständig ist (und auch nicht sein kann) wie die der nichtkeramischen Funde, stellt die ungenügende Kenntnis der latènezeitlichen Keramik in Sachsen, besonders der Grobkeramik, einen großen Nachteil dar. Dies ist auf den Stand der Lokalforschung, aber auch auf das größere Interesse an der Feinkeramik zurückzuführen, deren Formenschatz und Verbreitung in Sachsen wesentlich vollständiger erforscht sind. Häufig sind nur die Fundstellen der Feinkeramik bekannt, wobei es sich nicht immer um importierte Keramik handeln muß, wenn auch eine solche Möglichkeit oft erwogen wird (*Abb. 1*; vgl. z. B. GRÜNERT 1956; KAUFMANN 1971; 1984 *Abb. 34*; 1984a; MÜLLER 1977; vgl. auch PESCHEL 1966). Demgegenüber steht die Analyse des Umlaufes der Grobkeramik im Bereich unseres Untersuchungsgebietes erst am Anfang (SALÁČ 1992; s. u.).

Bei der Feinkeramik wurde der stempelverzierten Ware die größte Aufmerksamkeit gewidmet, deren Vorkommen für Mitteldeutschland gründlich ausgewertet wurde (MÜLLER 1977). Vergleiche zu diesen Funden hat man nicht selten in Böhmen gesucht, wo stempelverzierte Keramik aber fast ausschließlich in die Stufe Lt A datiert wird (SALÁČ/SMRŽ 1989; SALÁČ 1992), im Unterschied zu Mitteldeutschland, wo sie während der gesamten Latènezeit vorkommt. Diese chronologische Verschiebung schließt einen Import der stempelverzierten Keramik während der Stufen Lt B–D aus Böhmen nach Mitteldeutschland aus. Zudem tritt diese Keramik in der Stufe Lt A in der nächsten Nachbarschaft Böhmens, z. B. im sächsischen Elbegebiet nicht auf (eine Kartierung der böhmischen stempelverzierten Keramik im breiteren europäischen Kontext vgl. z. B. SCHWAPPACH 1974 *Abb. 5, 28–31*). Die Funde aus Sachsen weisen vielmehr wiederholt auf Einflüsse aus dem Gebiet südwestlich des Thüringer Waldes hin, die in den Stufen Lt B/C bis in das Dresdner Becken hineinreichten. Es kann nicht einmal ausgeschlossen werden, daß diese während der Existenz der Bodenbacher Gruppe bis in das böhmische Elbegebiet reichten (Näheres zur Problematik siehe SALÁČ 1992, 81–82 *Abb. 19*; 1995 *Abb. 2*).

Die keramischen Importe beiderseits des Erzgebirges und die gegenseitige Beeinflussung der keramischen Produktion zwischen Böhmen und Mitteldeutschland wurden an anderer Stelle ausgewertet (SALÁČ 1992). Die Ergebnisse haben erwiesen, daß es sich um einen Austausch von keramischer Ware handelt, der (entsprechend dem heutigen Forschungsstand) spätestens mit Lt B einsetzte und bis in die Spätlatènezeit andauerte. Gleichzeitig konnte festgestellt werden, daß ein Teil der auf nordböhmischer Keramik beobachteten Ziermotive, deren Herkunft früher nördlich des Erzgebirges gesucht wurde (KOUTECKÝ/VENCLOVÁ 1979, 101; SALÁČ 1990), aus den Gebieten westlich des Böhmisches Beckens stammt, wahrscheinlich aus dem Mittelrhein- und dem unteren Maingebiet (SALÁČ 1992 *Abb. 14–15*; SALÁČ/VON CARNAP-BORNHEIM 1994).

Wenn wir die Ergebnisse für die Keramik des hier interessierenden Raumes

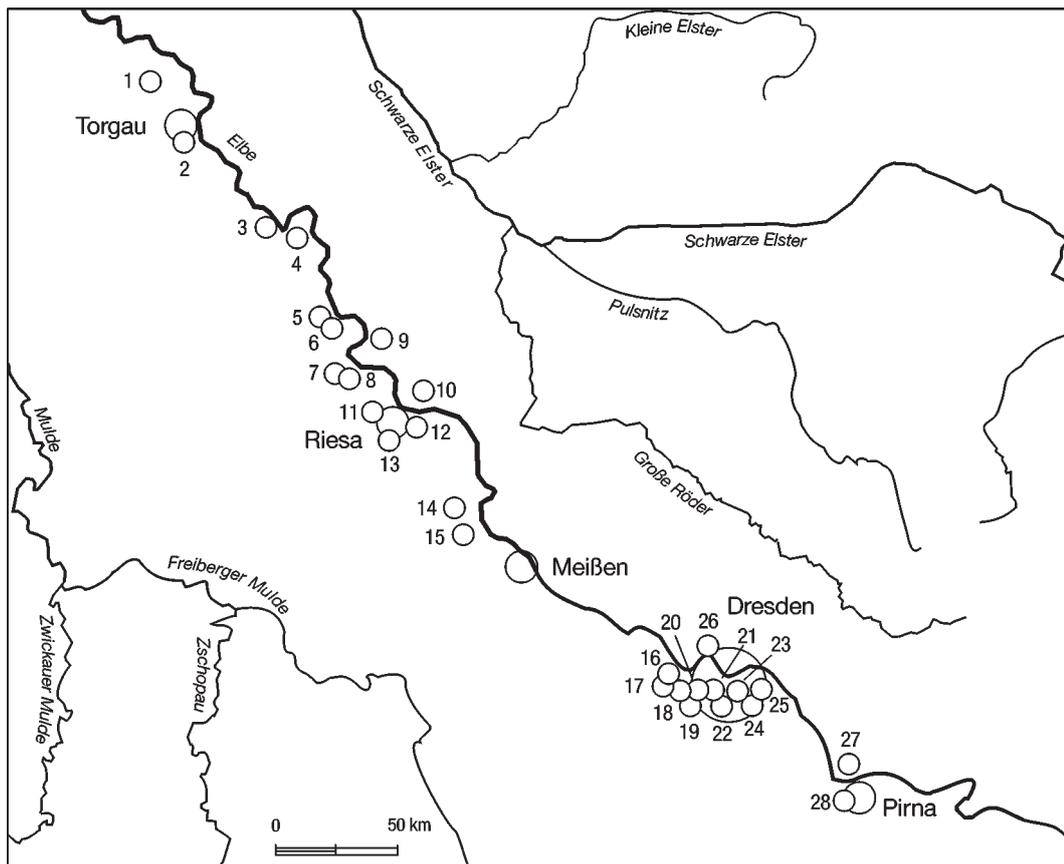


Abb. 1. Fundstellen mit der latènezeitlichen Feinkeramik im sächsischen Elbegebiet. 1 Elsnig; 2 Torgau; 3 Belgern; 4 Liebersee (alle Kr. Torgau); 5 Paußnitz-Galgenberg; 6 Paußnitz; 7 Görzig; 8 Görzig-Steinbruch; 9 Kreisnitz; 10 Zeithain; 11 Riesa-Gröba; 12 Riesa-Göhlis; 13 Riesa (alle Kr. Riesa); 14 Niedermuschütz; 15 Seebuschütz (alle Kr. Meißen); 16 Dresden-Stetzsch; 17 Merbitz; 18 Dresden-Briesnitz; 19 Freital-Potschappel; 20 Dresden-Coschütz; 21 Dresden-Mockritz; Bozener Weg; 22 Dresden-Mockritz; 23 Dresden-Strehlen; 24 Dresden-Dobritz; 25 Dresden-Blasewitz; 26 Dresden-Neustadt (alle Kr. Dresden); 27 Pirna-Copitz; 28 Pirna (nach KAUFMANN 1984). Graphik: K. Ruppel, RGK.

zusammenfassen wollen, dann ist besonders der aus Südwesten kommende Einfluß auf den mitteldeutschen Raum zu betonen, der vom Verbreitungsgebiet der Latènekultur ausgeht bzw., wie zumeist formuliert wird, von der Welt der Kelten. Wie wesentlich dieser Einfluß war, zeigt nicht nur die Verbreitung der feinkeramischen Ware in Mitteldeutschland (KRÜGER 1988 Abb. 44), sondern auch deren Produktion in diesem Gebiet (z. B. OTTO/GRÜNERT 1958; allgemein GRÜNERT 1992). Man kann demnach heute die eingebürgerte Vorstellung nicht mehr akzeptieren, daß im böhmisch-sächsischen Grenzgebiet die Grobkeramik oder andersartige Muster „nördlichen“ bzw. „germanischen“ Einfluß belegen und daß umgekehrt die Drehscheibenware eindeutig „südlicher“ Herkunft, demzufolge „keltisch“ sein müsse.

Es läßt sich also keinesfalls behaupten, daß die gesamte in Sachsen gefundene Feinkeramik aus Böhmen importiert wurde, selbst wenn es sich um Funde aus der unmittelbaren böhmischen Nachbarschaft handelt (vgl. Abb. 1; vgl. SALAČ 1995 Abb. 2).

Zum Teil geht es um die eigene mitteldeutsche Produktion in Sachsen (wenngleich die Produktion von Feinkeramik bisher nicht erwiesen wurde), zum Teil muß man mit Einflüssen und Importen aus anderen Gebieten der latènezeitlichen Kultur rechnen. Wie bei anderen Fundtypen verliefen auch bei der Keramik Tausch und Beeinflussung nicht nur in der Meridian-, sondern auch in Ost-West-Richtung. Das macht die Situation ziemlich kompliziert, denn während die mitteldeutsche Feinkeramik gut identifizierbar ist, läßt sich die Feinkeramik aus Böhmen z. B. von der aus dem Main- oder dem Mittelrheingebiet durch eine einfache Beobachtung in der Regel nicht unterscheiden.

Diese Behauptung bedeutet dennoch nicht, daß zwischen Böhmen und Sachsen kein intensiver Keramikumlauf stattgefunden hätte. Im Gegenteil ist dieser durch Gefäße, die eindeutig aus Böhmen stammen und die im sächsischen Binnenland gefunden wurden oder durch die sächsische in Böhmen gefundene Keramik gesichert (*Abb. 2*).

Die keramischen Funde aus der Siedlung Görzig bei Strehla

Schon in den zwanziger und dreißiger Jahren hat A. MIRTSCHIN (1933, 152–155) Rettungsgrabungen in der polykulturellen Siedlung Görzig bei Strehla (*Abb. 2A*, Nr. 5), die ca. 30 km nördlich von Dresden an der Elbe liegt, durchgeführt. Aufgrund von Abbildungen in seiner Publikation (*Abb. 3, 11. 53. 54*; vgl. SALAČ 1992) war anzunehmen, daß die keramischen Ensembles einige Importe aus Böhmen bargen. Dank der Unterstützung der Mitarbeiter des Landesmuseums in Dresden (ein besonderer Dank ist an J. Oexle und U. Reuter zu richten) konnte diese Vermutung überprüft werden, und es ist nun offensichtlich, daß die Gruben 2–6 aus dem Jahr 1927 tatsächlich importierte Keramik enthalten. Wenn auch z. B. bei der Graphittonkeramik (MIRTSCHIN 1933; *Abb. 3, 54*) ohne naturwissenschaftliche Analysen eine böhmische Herkunft nicht eindeutig zu erweisen ist, so scheint bei anderen Gruppen deren (nord)böhmischer Ursprung eindeutig zu sein (z. B. *Abb. 3, 11. 53*).

Unter dem Gesichtspunkt der Rekonstruktion und Interpretation der Kontakte zwischen Böhmen und Sachsen besitzt das Vorkommen von spätlatènezeitlichen Vorratsgefäßen in Görzig (*Abb. 4*) eine große Bedeutung. Diese sind von ihrer Gestaltung und Verzierung her (schwarzer Pechanstrich, grobgeritzte Wellenlinie) im sächsischen Milieu absolut selten, und ihre Herkunft ist in Nordböhmen zu suchen.

Die keramischen Funde aus Pirna

Für die Untersuchung der böhmisch-sächsischen Kontakte ist auch die bei den Rettungsgrabungen im mittelalterlichen Stadtkern von Pirna gewonnene latènezeitliche Keramik wichtig. Sie wurde bei Ausgrabungen im Kloster, d. h. am Elbeufer (HOLTERMANN 1993) und in der Oberen Burgstraße gefunden (H. Grahl, unpubl.; beiden Autorinnen fühle ich mich für die Ermöglichung die Funde zu studieren verbunden). Die Bedeutung der beiden Scherbenkollektionen besteht nicht nur darin, daß sie böhmische Importe beinhalten und an einer Kreuzung des Elbeweges mit Landwegen zu lokalisieren sind (vgl. weiter unten), sondern auch darin, daß die Untersuchung der dortigen Grobkeramik, die anhand der Keramikimporte aus Böhmen datiert wird, die Wie-

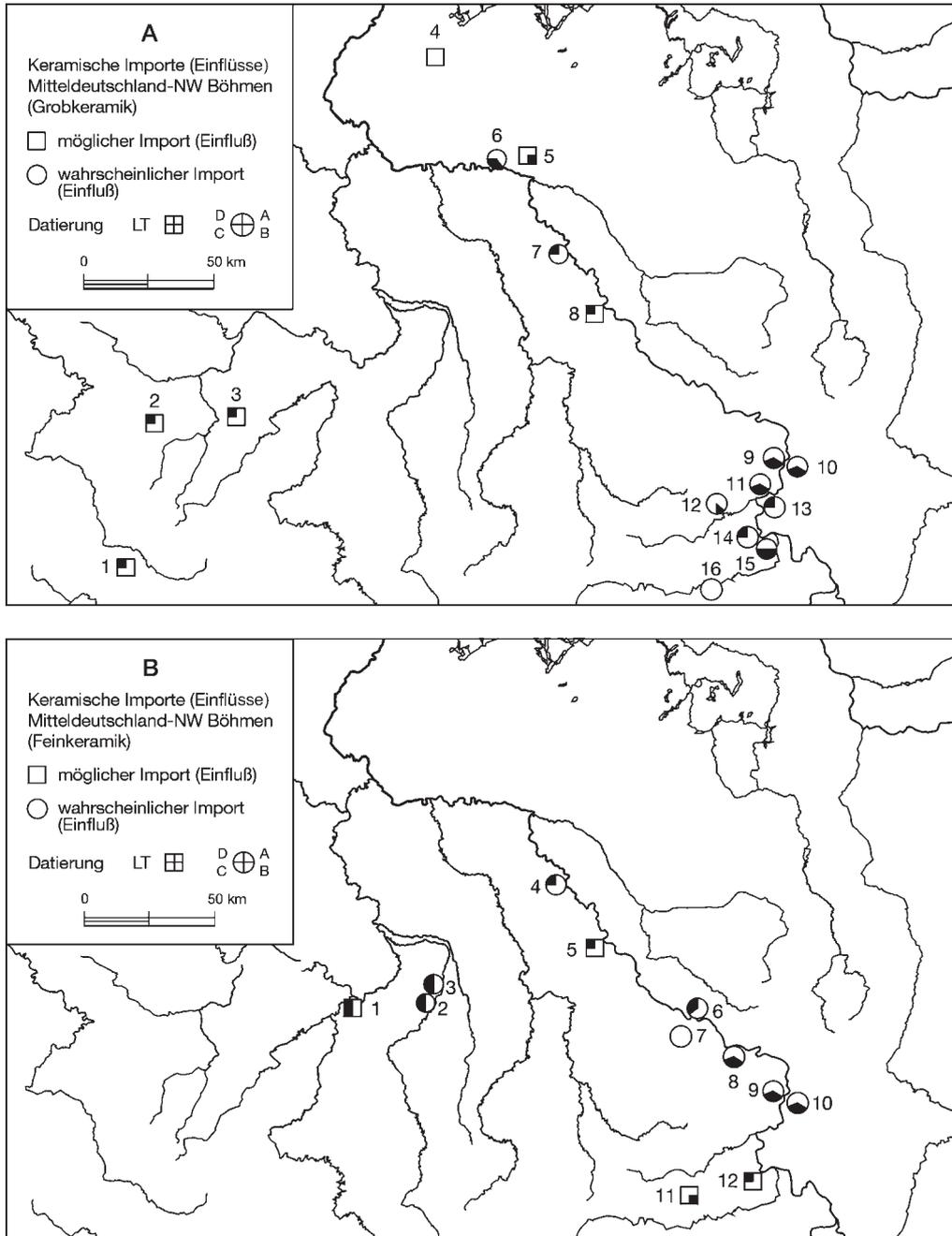


Abb. 2. Austausch von keramischen Importen und gegenseitige Beeinflussung der Keramikproduktion zwischen NW-Böhmen und Sachsen während der Latènezeit. A Grobkeramik: 1 Haina, Kr. Meiningen; 2 Gotha-Fischhaus; 3 Mönchenholzhausen, Kr. Erfurt; 4 Ziesar, Kr. Brandenburg; 5 Zahna, Kr. Wittenberg; 6 Wittenberg; 7 Liebersee, Kr. Torgau; 8 Gözsig, Kr. Riesa; 9 Děčín-Podmokly; 10 Křešice, Kr. Děčín; 11 Neštětice, Kr. Ústí n. L.; 12 Břeštiny, Kr. Teplice; 13 Střekov, Kr. Ústí n. L.; 14 Lovosice – Resslerova-Str., Kr. Litoměřice; 15 Lovosice – Osloboditelů-Str., Kr. Litoměřice; 16 Stradonice, Kr. Louny (nach SALAČ 1992). B Feinkeramik: 1 Schönburg, Kr. Naumburg; 2 Zauschwitz, Kr. Pegau; 3 Kröbern, Kr. Pegau; 4 Liebersee, Kr. Torgau; 5 Gözsig bei Strehla, Kr. Riesa; 6 Dresden-Neustadt, 7 Freital-Potschappel; 8 Pirna; 9 Děčín-Podmokly; 10 Křešice, Kr. Děčín; 11 Bečov, Kr. Most; 12 Lovosice, Kr. Litoměřice.

Graphik: K. Ruppel, RGK.

dererkennung der sächsischen Grobkeramik in Böhmen ermöglicht. Derartige Keramik wurde kürzlich in Grube 8, Sondierung 2/86 aus Lovosice, Resslova-Str. identifiziert.

Die Ensembles aus Görzig bei Strehla und aus Pirna zeigen überzeugend, daß das Studium der Siedlungskeramik unser Wissen bezüglich der böhmischen Keramikimporte in Sachsen erweitern und folglich auch zu einer häufigeren Identifizierung der sächsischen Gefäße auf böhmischem Territorium beitragen wird. Grundlage für die folgende Untersuchung ist die Hypothese, daß der Keramikumlauf zwischen den analysierten Fundlandschaften wesentlich intensiver war, als wir dies heute erweisen können.

Die Deutung der Kontakte zwischen Böhmen und Sachsen

Zuerst ist zu betonen, daß weder die Importe aus beiden Richtungen noch die gegenseitige Beeinflussung der Produktion Belege für einen Bevölkerungsdruck von Norden sind oder eine allmähliche gewaltsame Besetzung des böhmischen Beckens auf Kosten der einheimischen Bevölkerung belegen. Es gibt nur zwei Ausnahmen. Die eine stellen die Kulturgruppen im Norden Böhmens dar: die Bodenbacher und Kobylar Gruppe, die aber fast unbesiedelte Randregionen besetzten. Die andere Ausnahme bilden dann die tiefen kulturellen und ethnischen Veränderungen in den letzten Jahrzehnten vor der Zeitenwende (zusammenfassend: SALAČ 1996). Der heutige Forschungsstand deutet allerdings an, daß die Beziehungen zu Sachsen gegen Ende des ersten Jahrhunderts v. Chr. wahrscheinlich nur eine geringe Rolle spielten. Wesentlich wichtiger für das Gebiet Böhmens waren damals sicherlich die Ereignisse in Thüringen und im Maingebiet (dieser Beitrag läßt aber den Zeitabschnitt Lt D2 beiseite).

Die Kontakte zwischen Böhmen und Sachsen in der Latènezeit stellen im Laufe der vor- und frühgeschichtlichen Entwicklung beider Gebiete keine Ausnahme dar, im Gegenteil begannen mehr oder weniger intensive Beziehungen schon im Neolithikum und dauern bis heute an. Es ist zu betonen, daß es sich neben den echten Kolonisationsströmungen (z. B. Neolithikum) oder Expansionen (z. B. der Zug von Langobarden) in verschiedenen Richtungen meist um friedliche Kontakte handelte, deren Gründe wirtschaftlich zu deuten sind (Handel). Die archäologischen Funde spiegeln vor allem die Äußerlichkeiten dieser Kontakte wider. Z. B. ist es klar, daß die Zirkulation von Keramik in der Regel lediglich eine Begleiterscheinung, nicht aber die Ursache der Handelsbeziehungen darstellt. Den gegenseitigen Austausch motivierten Luxusgegenstände und – je nach Zeitraum – unterschiedliche Rohstoffe (z. B. Feuerstein, Kupfer, Zinn). Mit der Zeit nahm wahrscheinlich auch die Bedeutung des Lebensmittelhandels zwischen Sachsen, Böhmen und Mähren zu. Eine ganz besondere Rolle spielte sicherlich Salz, dessen Gewinnung im Saalegebiet in der Umgebung von Halle schon im Neolithikum belegt ist (MÜLLER 1987). Tauschartikel dürften auch Rohmaterialien oder Halbfabrikate organischen Ursprungs dargestellt haben (Leder, Stoffe u. ä.). Da ein Überblick über sämtliche Handelswaren allein anhand archäologischer Methoden nicht möglich ist, scheint es bei den Überlegungen zum latènezeitlichen Handel angebracht, die Belege für einen Austausch nicht nur diesem Zeitabschnitt bzw. der gesamten Vorgeschichte zu entnehmen, sondern auch das Mittelalter in die Erwägungen einzubeziehen, d. h. den Zeitabschnitt, aus dem schriftliche Quellen zur

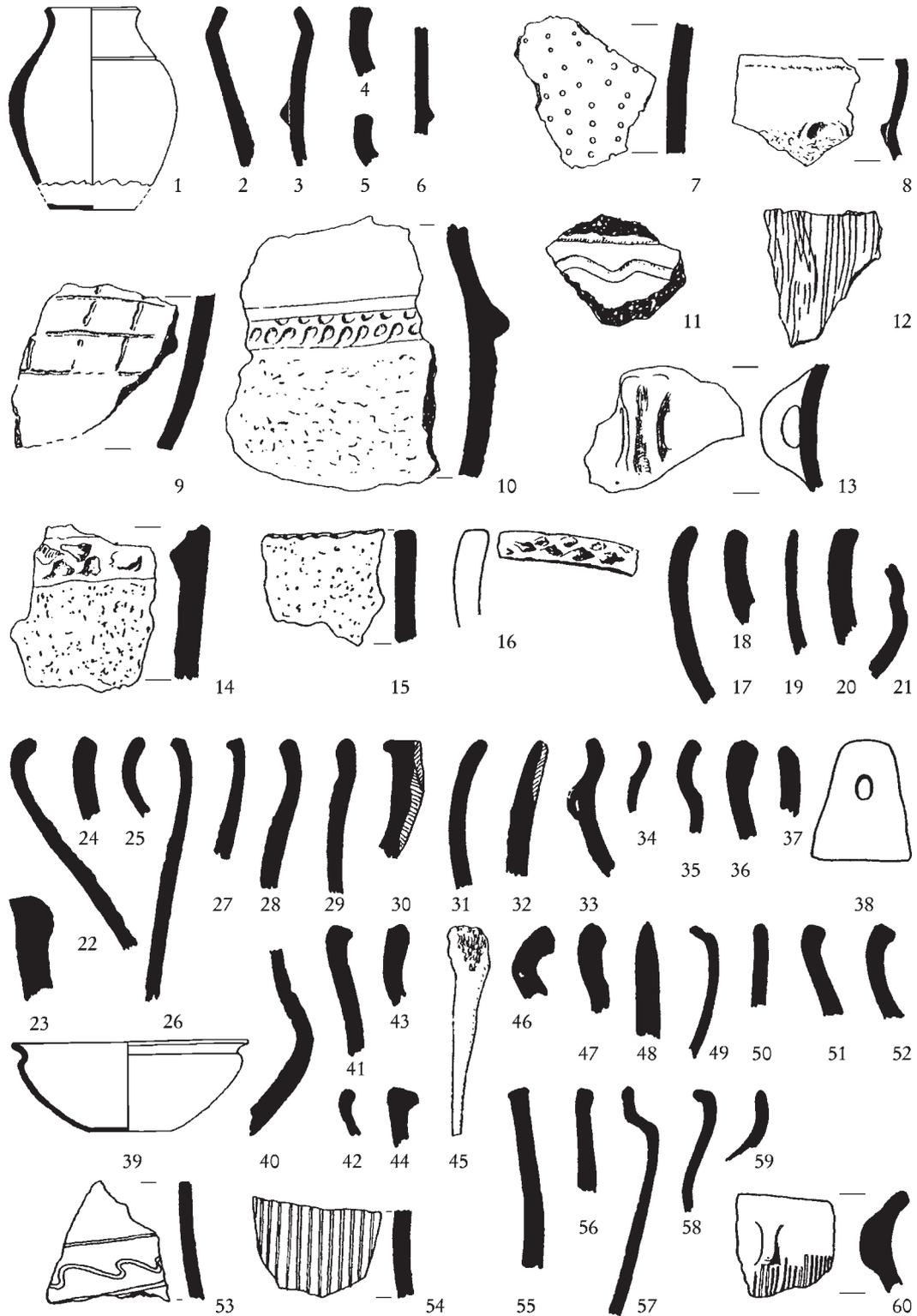


Abb. 3. Görzig bei Strehla, Kr. Riesa. Auswahl der Keramikfunde aus den Gruben 2-6 vom Jahre 1927. Die Nummern 11, 39, 46, 53 und 54 (?) stellen böhmische Importe dar (nach MIRTSCHIN 1933). - 1, 8, 33, 38, 39 M. ca. 1:6; 34 M. ca. 1:12; sonst M. ca. 1:3. Graphik: K. Ruppel, RGK.

Verfügung stehen. Wir setzen voraus, daß sich die Art der Handelsware mit der Zeit nur allmählich änderte, was mit dem Vorkommen der Lagerstätten (Salz-, Erzlager u.ä.) zusammenhängt.

Es sei hier betont, daß in diesem Beitrag unter dem Begriff Handel alle Formen des Austausches zu verstehen sind; unserer Vorstellung entspricht deshalb die Auffassung von C. RENFREW (1969, 152) am besten: „the reciprocal traffic, exchange, or movement of materials or goods through peaceful human agency“.

Meines Erachtens stellen Handelsbeziehungen die natürlichste Deutung der böhmischen latènezeitlichen Importe und Einflüsse in Sachsen bzw. in ganz Mitteldeutschland dar. Dies gilt in gleicher Weise für die mitteldeutschen Gegenstände und die festgestellten Einflüsse im böhmischen Becken. Auf die grundlegende Rolle des Handels für die damaligen Kontakte, auch im Verlauf von Konfliktzeiten, wurde schon des öfteren hingewiesen (z.B. VOIGT 1976, 286–287).

Wenn wir die Handelshypothese übernehmen, müssen wir uns zugleich klarmachen, daß zwischen den beiden Gebieten nicht nur ein Tausch von Gegenständen stattgefunden hat, die wir mit unseren Methoden registrieren können, sondern daß es sich um einen mehr oder weniger regelmäßigen Warenaustausch handelte, d. h. wir haben es mit der Beförderung von relativ großen Frachten zu tun. Einen solchen Warenaustausch kann man von mehreren Gesichtspunkten her betrachten.

Die technische Seite der Verwirklichung von Kontakten

Die Verkehrsverbindungen

Eigentlich wird die durch Böhmen und Sachsen führende Verbindung zwischen Süd- und Nord- bzw. Nordwesteuropa in allen Arbeiten betont, die die Kontakte zwischen einzelnen Gebieten Europas in breiteren räumlichen Zusammenhängen behandeln, wobei sie in der Regel dem Elblauf folgt (z.B. DE NAVARRO 1925; CUNLIFFE 1975, 87; STARY 1993 u. a.; siehe auch JÄGER u. A. 1989 mit weiterführender Literatur). Im Rahmen solcher Studien kann man allerdings kaum auf Details eingehen, weshalb die Frage konkreter Verkehrsverbindungen in ihnen nicht gelöst wird (z. B. hat aber E. SPROCKHOFF [1930 Taf. 45] den Landweg über das Erzgebirge bevorzugt).

In den letzten ca. fünfzehn Jahren mehrten sich die Beiträge zur Erforschung der vorgeschichtlichen und mittelalterlichen Verkehrsverbindungen zwischen Böhmen und Sachsen (z. B. SIMON 1979; GEUPEL / WERNICKE 1981; JACOB 1982; TORKE 1982; KAUFMANN 1984; KLÁPŠTĚ 1985; COBLENZ 1986; CHRISTL 1989; ČERNÁ / VELÍMSKÝ 1991; 1993; VELÍMSKÝ 1991; 1992; SALAČ 1992; KOUTECKÝ 1993; AURIG / HERZOG 1993), es scheint sogar, daß die Forschung zu diesem Thema weiterhin an Intensität gewinnt (BLAŽEK / ČERNÁ / VELÍMSKÝ 1995; CHRISTL / SIMON 1995; SIMON / HAUSWALD 1995). Die angeführten Arbeiten zielen entweder allgemeiner auf die Beziehungen zwischen den beiden Gebieten oder – und das hauptsächlich – sie beschäftigen sich mit der Besiedlung und den verkehrsgeographischen Verbindungen im Erzgebirge, bzw. in anderen Grenzgebirgen. Für die Erforschung von Verkehrsverbindungen, die durch Grenzgebirge verlaufen, sind auch zusammenfassende historische Studien von großer

Bedeutung (VÁVRA 1978; 1979; 1982; ebenso KOTYZA/TOMAS 1993). Die der Nutzung der Elbe praktisch als des einzigen beide Länder verbindenden Wasserlaufes gewidmeten Arbeiten sind dagegen seltener. Maßgeblich bleibt weiterhin die Studie von M. ZÁPOTOCKÝ (1969), die sich mit der Bedeutung der Elbe in der Vorgeschichte, vor allem anhand von Flußfunden aus dem Abschnitt zwischen Mělník und Pirna, befaßt. Die jüngsten Abrisse dieser Problematik bringen die Arbeiten von R. SPEHR (1992) und K. SIMON / K. HAUSWALD (1995, 86–97).

In den letzten Jahren mehrten sich jedoch die Beiträge und Studien, die sich mit vorgeschichtlichen Funden und Fundorten an den Elbeufern beschäftigen, welche eine direkte oder indirekte Beziehung zum Wasserlauf besitzen (z. B. Lovosice: ZÁPOTOCKÝ 1973; 1982; RULF/SALAČ/ZÁPOTOCKÁ 1989; FRÖHLICH/WALDHAUSER 1989; SALAČ 1988; 1990; 1991a,b; Libochovany: WALDHAUSER/WEBER 1971; ZÁPOTOCKÝ 1974; Prackovice: CVRKOVÁ/SALAČ im Druck; ZÁPOTOCKÝ 1989; Neštěmice: WALDHAUSER 1976; Podmokly: CVRKOVÁ/VENCLOVÁ 1972; Königstein und Umgebung: HAUSWALD 1986; Pratzschwitz: KAUFMANN/MÖCKEL 1986; HAUSWALD/KAUFMANN/MÖCKEL 1986; Dresden: GÜHNE/SIMON 1986; COBLENZ 1985; siehe auch CVRKOVÁ 1993). Bearbeitet wurden auch die slawische Besiedlung des Elbedurchbruchs (ZÁPOTOCKÝ 1977; 1978) sowie neue Terrainentdeckungen aus diesem Zeitraum (ZÁPOTOCKÝ/CVRKOVÁ 1993). In den zitierten Artikeln wird in der Regel auf die Bedeutung der Elbe für die behandelten Regionen und Fundstellen eingegangen.

Sehr wichtig für die Untersuchung der Bedeutung des Flusses sind Beiträge über den mittelalterlichen Handel und die Elbschifffahrt (TOMAS 1972; KOŠTÁL 1974; SCHMIDT 1974) oder über die Entstehung mittelalterlicher Städte am Elbufer (z. B. Ústí: SMETANA 1981; Děčín (früher Städte Děčín a Podmokly [Tetschen und Bodenbach]): SMETANA 1985; Litoměřice: TOMAS 1966).

Wie aus den angeführten Arbeiten hervorgeht, ist für die Vorgeschichte und das frühe Mittelalter mit Verbindung auf dem Landweg zwischen Böhmen und Sachsen lediglich über den Nakléřovský-Paß im Osterzgebirge, den sog. Kulmer Steig, zu rechnen. Eine weitere Verbindung, allerdings von wesentlich geringerer Bedeutung, kann noch zwischen dem Děčínner Becken und Pirna im Bereich des linksseitigen Elb-Sandstein-Gebirges angenommen werden. Ein kontinuierlicher Landweg direkt durch das Elbetal, der gelegentlich in der Literatur erwähnt wird, ist eigentlich schon wegen der Geländemorphologie ausgeschlossen. Gleichzeitig zeigt sich beim Studium der zitierten Literatur folgendes: Wenn wir die Bedeutung der Elbe in der Latènezeit kennenlernen wollen, dürfen wir uns nicht auf diesen Zeitabschnitt beschränken, aber wir dürfen auch nicht den Wasserweg aus dem Kontext der Verbindungen zu Land isolieren, denn es ist offensichtlich, daß sich beide Wege gegenseitig ergänzt und ersetzt haben (*Abb. 7*).

Gegenstand des angenommenen Handels

Sowohl aufgrund der archäologischen Quellen als auch historischer Berichte gilt Salz als wesentlicher Faktor für die Handelskontakte zwischen Böhmen und Sachsen. Für die Späthallstattzeit hat K. SIMON (1979) gezeigt, daß Böhmen möglicherweise

aus dem Saalegebiet mit Salz versorgt wurde. Einen ähnlichen Gedanken brachte J. WALDHAUSER (1990) für die Latènezeit zum Ausdruck.

Es ist sicher bezeichnend, daß eine der ältesten aus Böhmen überlieferten Urkunden – die Gründungsurkunde der Litoměřicer Kapitel aus dem Jahr 1057, die gleichzeitig auch das älteste erhaltene Zollregister darstellt – über den Handel mit Salz in Verbindung mit der Elbe berichtet. Dieses Zollregister stützt sich allein auf die in Salz mengen angegebenen Werte. Der etwas jüngeren Variante dieser Urkunde (sog. Redaktion C) ist zu entnehmen, daß Sklaven, Keramik, Vieh und vor allem Getreide aus Böhmen exportiert wurden. Diese Handelswaren, mit Ausnahme von Sklaven, sind mitunter auch in anderen mittelalterlichen Urkunden angeführt. In beiden Richtungen wurde mit Leder, Pelzen, Tuchen, Wolle, Garn gehandelt; unter der nach Böhmen importierten Ware ist Honig erwähnt. In den Zolltarifen sind des weiteren die folgenden Handelsartikel angeführt: Fleisch, Talg, Fett, Metalle (Zinn, Blei und Kupfer), Wachs, Krämerwaren, Produkte aus Eisen, Kreide, Pech, Holz, Wein, Gemüsesamen, Hopfen u. a. (alles bei TOMAS 1966; 1971 mit weiterführender Literatur).

Es ist ohne weiteres denkbar, daß, wahrscheinlich mit Ausnahme der drei letztgenannten Waren, ein Handel mit ähnlichen Artikeln zwischen Böhmen und Sachsen auch in der Latènezeit stattgefunden hat. Schließlich nennen die antiken Autoren Poseidonios, Strabon, Caesar, Diodor vor allem für Gallien und Britannien folgende Handelswaren für die Latènezeit: Sklaven, Wein, Getreide, Salz, Öl, Honig, gesalzenes Fleisch, Pferde, Rinder, Luxuswaren (Elfenbein, Bernstein, Keramik, Schmuck, Metallgefäße), Metalle (Zinn, Gold, Silber, Eisen), Textilhalbfabrikate (Leinen, Wolle) und auch Endprodukte (Mäntel), Pelze u. a. (Gesamtauswertung der schriftlichen Quellen zu diesem Thema vgl. TIMPE 1985). Bei der Warenaufzählung kommen auch solche Artikel vor, die, wenngleich sie archäologisch nicht erfaßbar sind und deshalb ohne schriftliche Quellen von uns als Handelswaren gar nicht in Erwägung gezogen worden wären, dennoch ganze Regionen gerade durch ihren Export berühmt gemacht haben: z. B. exportierten die Ligurer edle Hölzer, und aus Britannien wurden Kampf- und Jagdhunde ausgeführt (TIMPE 1985; HASELGROVE 1982).

Auch zwischen Böhmen und Sachsen wurde während der Latènezeit ein Handel betrieben, dessen Skala an Waren zweifellos viel breiter war, als anhand archäologischer Quellen belegt werden kann. Schon ein oberflächlicher Blick in die vorgeschichtlichen und mittelalterlichen Quellen zeigt, daß von denjenigen Handelswaren, die archäologisch zwar nicht belegbar sind, die wir aber trotzdem für die Latènezeit in unserem Arbeitsgebiet voraussetzen können, wahrscheinlich der Handel mit Salz, Getreide, Rindern und Sklaven die wichtigste Rolle gespielt haben dürfte. Eine Zusammenfassung unserer Erkenntnisse über den Handel mit jedem einzelnen dieser Handelsartikel würde die Grundlage für eine eigene, sehr nützliche Studie liefern. Den Schwerpunkt der folgenden Überlegungen wird der Handel mit Lebensmitteln, vor allem mit Getreide, darstellen, obwohl entsprechende Analysen bislang noch fehlen (zur Problematik SALAČ 1993; 1996).

Gleichzeitig besteht kein Zweifel daran, daß auch Luxusartikel wie Glasarmringe, Metallschmuck, Feinkeramik u. a., also wenigstens ein Teil der Waren, die in Sachsen zutage gekommen sind, Gegenstand des Fernhandels waren, hier vor allem des Ex-

portes aus Böhmen. Höchstwahrscheinlich stellten diese Gegenstände aber nur einen geringeren Teil der Handelswaren.

Gehen wir davon aus, daß die Hauptartikel in der Latènezeit tatsächlich einerseits Salz und andererseits wenigstens zum Teil Lebensmittel waren, dann bedeutet dies zugleich, daß in beiden Richtungen relativ große Mengen an Waren befördert wurden. Unter diesen Umständen wäre es dann unwahrscheinlich, daß ein derart umfangreicher Austausch mittels unabhängiger Einzelpersonen, die sich selbständig zwischen den beiden Gebieten bewegten, realisiert worden wäre. Wir dürfen im Gegenteil vermuten, daß wir es mit einem auf eine ganz bestimmte Art und Weise organisierten Handel zu tun haben. Die Erforschung des Handels mit Salz in der Vorgeschichte ist naturgemäß durch etliche Besonderheiten geprägt und sehr schwierig zu verfolgen. Daß aber der Salzhandel gut organisiert und kontrolliert wurde, steht außer Zweifel (MAIER 1974; MORRIS 1994).

Die Verkehrsmittel

Aus dem oben Angeführten geht schon hervor, daß die Lieferungen sicher nicht von wandernden Personen selbst getragen worden sind (siehe z. B. keramische Importe). Beim Transport auf dem Landweg ist vor allem an Karawanen von Tragtieren zu denken: Rinder, Pferde, selten vielleicht auch Esel. Für die Latènezeit kann man natürlich auch dauerhafte und relativ gut befahrbare Wegstrecken und die Nutzung von Wagen in Erwägung ziehen, deren Bestandteile über Funde in Mitteleuropa gesichert sind (Zusammenfassung z. B. JACOBI 1974, 204–225). Einen klassischen Hinweis auf die geläufige Nutzung von Wagen bieten Wagenspuren in Form von Fahrrinnen in den Oppida (z. B. Hrazany, JANSOVÁ 1965 Abb. 4). Allerdings bewegen wir uns gerade im Grenzgebiet zwischen Böhmen und Sachsen auf schwierigem Terrain, insbesondere im Erzgebirge, das die Nutzung von Wagen sicherlich auf die klimatisch günstigen Jahreszeiten beschränkte. Andererseits kann man sich sehr gut vorstellen, daß Wagen für den Transport im Flachland nördlich und südlich des Grenzbereiches üblich waren, wie es ja auch in anderen Territorien der Latènekultur der Fall war (Zusammenfassung der schriftlichen Berichte über die Produktion der keltischen Wagen und Schiffe vgl. TIMPE 1981, 49–54). Höchstwahrscheinlich wurde die Ware vor bzw. nach dem Passieren einer schwierigen Gebirgsstrecke umgeladen.

Ein weiteres gängiges Verkehrsmittel war das Schiff. Für die Latènezeit muß man vor allem mit der Nutzung von Einbäumen rechnen. Für die Elbe wird man aber auch mitunter größere Plankenboote voraussetzen können (vgl. z. B. ELLMERS 1969; 1972; 1989; HÖCKMANN 1983, alles mit weiterführender Literatur), wengleich bislang keine Belege dafür zur Verfügung stehen. Im übrigen konnte man selbst mit Einbäumen, je nach deren Kombination, Frachten von großem Gewicht befördern (vgl. unten). Funde von Einbaumbooten sind aus der Elbe bekannt, ein Einbaum wurde sogar in dem von uns untersuchten Flußabschnitt – in Libochovany – gefunden (ZAPOTOCKÝ 1969, 315). Er blieb leider nicht erhalten, und seine Datierung ist wie die der übrigen böhmischen Einbäume unbekannt (NOVOTNÝ 1951). Es wurden sicherlich auch Fähren und Flöße, Fellboote, Baumrindenboote u. a. genutzt.

Grundsätzlich dürfte also der Transport mit Hilfe von Tieren, Wagen und Schiffen realisiert worden sein. Versuchen wir jetzt die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel kurz auszuwerten. Die sicherste Transportweise stellte wohl eine Tierkarawane dar, deren Nachteil jedoch das langsame Tempo und bei einem größeren Warenvolumen ihr Umfang, d. h. die Menge von Tieren und demzufolge auch von Menschen war, die für deren Betreuung nötig waren. Besonders in den Wintermonaten konnte auch die Versorgung mit Futter Probleme bereiten. Außerdem ist diese Transportweise für die Beförderung einiger Waren, vor allem von Keramik, ungünstig.

Der Wagentransport konnte diese Nachteile gewissermaßen eliminieren, stellte aber an den Zustand der Landwege hohe Ansprüche, was gerade im Gebirge sehr problematisch war. Von Nachteil war sicherlich auch die Tatsache, daß die Anschaffung des Wagens selbst teuer und schwierig war; hinzu kommt dessen große „Störanfälligkeit“.

Am wenigsten anspruchsvoll scheint der Flußtransport gewesen zu sein, der auch unter dem Gesichtspunkt der Menge bzw. des Gewichts der beförderten Ware und der Bequemlichkeit von großem Vorteil war. Außerdem kommt er ohne zahlreiche Begleiter aus. D. ELLMERS (1989, 315–316) führt an, daß eine Zwei- bis Dreimannbesatzung für die Betreuung der meisten vorgeschichtlichen sowie mittelalterlichen Schiffe ausreichte. Allerdings kann diese Tätigkeit nur von Personen mit den entsprechenden bei der Binnenschifffahrt benötigten Kenntnissen und Fertigkeiten ausgeübt werden. Bei der Beurteilung der Vorteile der Schifffahrt darf jedoch nicht der wesentliche Unterschied zwischen der Schifffahrt stromauf- und -abwärts unbeachtet bleiben. Hinzukommt, daß diese Beförderungsart unter dem Gesichtspunkt möglicher Verluste sicherlich am riskantesten war.

Mit den einzelnen Transporttypen in den römischen Provinzen hat sich J. KUNOW (1983, 51–55) eingehend befaßt, der zu folgendem Vergleich kam: Auf dem Landweg (ein Wagen mit zwei Zugtieren) konnten bei einer Leistung von 2,5–3 q pro Tag 18–20 km zurückgelegt werden, auf dem Flußweg mit einem gewöhnlichen Schiff bei 30–70 q pro Tag im Durchschnitt 30–40 km (berücksichtigt ist die Schifffahrt stromauf- und -abwärts). Es ist bemerkenswert, daß der Flußtransport zehnfach (!) billiger war als der Transport auf dem Landweg. Diese auf der Basis der Analyse römischer schriftlicher Quellen gewonnenen Zahlen können sicher nicht ohne weiteres auf die wesentlich andersartige mitteleuropäische Zivilisation der Latènezeit bezogen werden (z. B. Zustand der Wege, Schiffstypen, Antriebs- und Steuertechniken u. a.), trotzdem wird sich das Verhältnis zwischen den beiden Transporttypen nicht sehr voneinander unterscheiden haben.

M. ECKOLD (1986, 203) errechnete, daß ein Einbaum mit einer Länge von 5–12 m, einer Breite von 50–90 cm und einer Seitenhöhe von 40–60 cm eine Tragkraft von 2–10 q besitzt. Es scheint also, daß ein Einbaum zumindest einen Wagen ersetzen konnte, ein größerer zwei bis drei Wagen. Es darf auch nicht außer Acht gelassen werden, daß dieser Schiffstyp sehr oft in den verschiedensten Kombinationen zusammengebunden wurde (NOVOTNÝ 1951), wodurch die Kapazität natürlich multipliziert wurde, ohne daß der Aufwand an menschlichen Ressourcen besonders gestiegen wäre. Ein Planken-

boot konnte dann etwa beim Salztransport ca. zehn Wagen ersetzen, wie W. FILIPOWIAK (1995, 483) anhand mittelalterlicher schriftlicher Quellen zeigen konnte.

Was die Kapazität der Elbetransportmittel angeht, ist auch eine Berechnung von M. KOŠTÁL (1974, 277) von Interesse. Er analysierte die Angaben aus der Gründungs-urkunde der Litoměřicer Kapitel, in denen drei Schiffstypen erwähnt sind, von denen Zoll bezahlt werden mußte. Der Autor schätzte ihre Kapazität wie folgt: kleine Schiffe (*navicula parva*): 13–19,5 q; mittlere Schiffe (*navis mediocris*): 18,2–26 q; große Schiffe (*navis maxima*) 36,4–52 q. Diese Angaben beziehen sich direkt auf die Elbe und auf den Transport stromaufwärts (!), denn es handelt sich um die Beförderung von Salz nach Böhmen. Die berechneten Kapazitäten (ohne Menschen und Vorräte) sind zwar etwas niedriger als die für das römische Imperium angegebenen Zahlen, nichtsdestoweniger ist es eine beträchtliche Menge, deren Transport auf dem Landweg, besonders bei der Terraingestaltung des Erzgebirges, außerordentlich schwierig wäre.

Bei der Beurteilung der Vor- und Nachteile der Binnenschifffahrt muß noch eine weitere ihrer Eigenschaften betont werden, die sie von den anderen damaligen Verkehrsmitteln grundsätzlich unterscheidet. Ist die Traglast für ein Tier durch dessen physische Kraft vorgegeben, die neben den technischen Möglichkeiten übrigens auch Größe und Ladekapazität eines Wagen wesentlich bestimmten, dann müssen wir bei den Schiffen mit einer bedeutend größeren Variabilität rechnen. Dies betrifft Ausmaße, Ausführungstechnik sowie Funktion (ELLMERS 1972, 76–116). Schon in den Ausmaßen haben sich die zum lokalen Gebrauch bestimmten Schiffe wahrscheinlich von solchen für den Ferntransport unterschieden, wenn schon die Längen von Einbäumen in Schlesien zwischen 2,5 und 15,6 m schwanken (MOŹDZIOCH 1993, 150). Maß und Form eines Schiffes lassen sich dem vorgesehenen Gebrauch relativ leicht anpassen, wobei nicht nur an die Funktion, sondern auch an die Wasserverhältnisse zu denken ist. Es ist also nicht auszuschließen, daß im Elbedurchbruch selbst wegen der spezifischen Eigenschaften des Wasserlaufs (zahlreiche Untiefen, Sandbänke, Felsklippen und -brocken, Stromschnellen im von steilen Felswänden eingeengten Fluß) andere Schiffstypen gebraucht wurden als in den ruhig fließenden Gewässern der mittelböhmischen oder deutschen Ebenen. Zu ähnlichen Überlegungen führten z. B. Einbaumfunde an der Oder, die vor allem in deren oberem (schnellerem) Abschnitt konzentriert waren (FILIPOWIAK 1995, 488). Folglich wäre es dann aber nötig gewesen, bei der Einfahrt in den Durchbruch bzw. bei der Ausfahrt die Ware umzuladen.

Bei der Bewertung der Schifffahrt sind auch die mit der Fahrt gegen den Strom verbundenen Schwierigkeiten zu erwähnen. Ausgehend von den Arbeiten D. ELLMERS (1972, 76–87; 1989, 312–314) vertreten wir die Meinung, daß die Schiffe vor allem mit Hilfe von Staken den Strom überwandten. Die Stakentechnik ist im Gebiet nördlich der Alpen gerade in der Latènezeit zum erstenmal belegbar (ELLMERS 1972, 87). Die Vorstellung, daß die Schiffe in der Latènezeit im Elbedurchbruch getreidelt werden konnten, ist zwar verlockend, trotzdem eher abzulehnen. Diese Antriebstechnik war sowohl organisatorisch als auch technisch (Bau von entsprechenden Treidelpfaden) so anspruchsvoll, daß sie erst in den ersten Jahrhunderten n. Chr. in Mitteleuropa angewandt wurde, und zwar ausschließlich im Bereich der römischen Provinzen. An der Elbe wurde mit dieser Technik erst im Mittelalter begonnen, aber das schwierige Ter-

rain des Elbedurchbruchs, besonders zwischen Děčín und Pirna, bereitete noch in der Neuzeit Schwierigkeiten beim Bau und bei der Instandhaltung der notwendigen Pfade. Andererseits ist es allerdings durchaus möglich, daß die Schiffe in der Latènezeit tatsächlich auf kürzeren Abschnitten gegen den Strom geschleppt oder z. B. um Stromschnellen und Untiefen getragen wurden, insbesondere dann, wenn wir annehmen, daß spezielle (leichte und einfach beherrschbare) Schiffstypen im Elbedurchbruch verwendet wurden.

Die Keramik und die Verkehrsmittel

Bei der Diskussion über die mögliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist es nötig, noch einmal auf die Handelsartikel zu sprechen zu kommen. Während die Entscheidung für ein bestimmtes Transportmittel etwa bei Getreide, Salz und Metallen keine große Rolle spielt, scheint für Keramik der Transport auf dem Fluß eindeutige Vorteile zu haben. Das gilt besonders dann, wenn wir bezüglich des Wagengebrauchs am Kulmer Paß skeptisch bleiben. Unter Berücksichtigung der sowohl in Böhmen als auch in Sachsen reichlich vorkommenden Keramikimporte (*Abb. 2*, vgl. auch *Abb. 1*) scheint die Flußverbindung und demzufolge auch der Schiffstransport im Vordergrund gestanden zu haben.

Bei den gängigen keramischen Formen kann ein – wenn auch nicht unproblematischer – Transport auf dem Landweg nicht ausgeschlossen werden. Für die großen latènezeitlichen Vorratsgefäße ist dies aber kaum vorstellbar (*Abb. 4*). Das Gewicht schon eines (leeren) Gefäßes kann dutzende Kilo betragen; in Höhe und Breite können mehrere Dezimeter erreicht werden, was den Transport mit Lasttieren ziemlich kompliziert macht. Wie gesagt dürfte auch der Wagentransport ein an die damaligen technischen Möglichkeiten grenzendes Problem dargestellt haben. Als ein Beispiel sind die Bruchstücke derartiger Vorratsgefäße von Görzig bei Strehla (vgl. oben) zu nennen, die mit dem typischen Pechanstrich versehen sind; ihre Herkunft ist höchstwahrscheinlich in Nordböhmen zu suchen, und für ihren Transport ist der Wasserweg am wahrscheinlichsten.

Auf der anderen Seite müssen wir einräumen, daß der konkreten Seite des Keramikumlaufs in der Literatur über die Latènezeit bisher nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Wenn auch der Transport von großen Vorratsgefäßen auf dem Wasserweg in unserem Falle eine logische Lösung zu sein scheint, dürfen wir den gängigen Export größerer Gefäße, z. B. Graphitkeramik aus Südböhmen, nicht außer Acht lassen, der womöglich allein mit Hilfe des Wasserweges nicht realisiert werden konnte. Sicherlich bestanden auch Möglichkeiten eines ganz einfachen Transports auf dem Landweg, aber es muß sich dann um eine ziemlich aufwendige Art und Weise gehandelt haben, da die Lastkapazitäten der Tiere sowie der Wagen eingeschränkt waren (z. B. ARNOLD 1989, 109–126 mit weiterführender Literatur). Es wird jedenfalls deutlich, daß die Frage, wie die Gefäße transportiert worden sind, ein Thema darstellt, dessen eingehendere Erforschung einen wichtigen Beitrag für die Lösung vieler Fragen der mitteleuropäischen Vorgeschichte liefert.

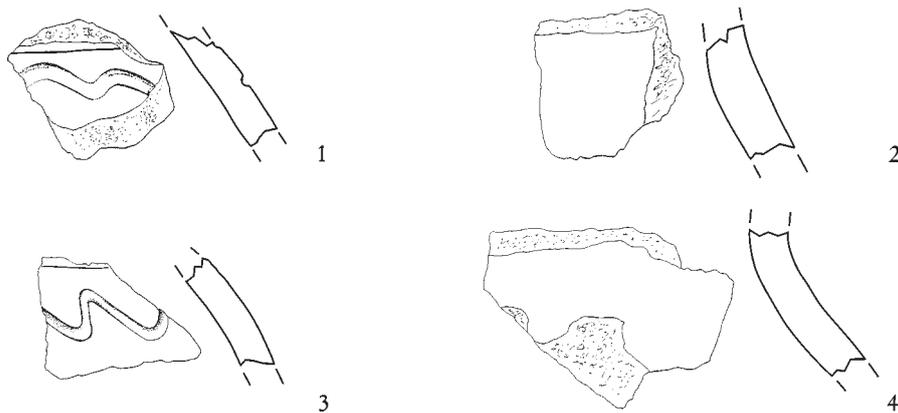


Abb. 4. Görzig bei Strehla, Kr. Riesa. Bruchstücke von latènezeitlichen Vorratsgefäßen wahrscheinlich böhmischer Herkunft. – M. 1:3. Graphik: K. Ruppel, RGK.

Die Verkehrsmittel, die Verkehrsverbindungen und die klimatischen Verhältnisse

Die Verkehrsintensität war gewissermaßen eine Saisonangelegenheit, denn alle Verkehrstypen waren von einer Reihe natürlicher Faktoren abhängig: Jahreszeit, Tageslänge, aktuelle Wetterlage, Wassermangel u. a. Einige Umstände konnten eine bestimmte Verkehrsart völlig lahmlegen: Schnee in den Bergen oder Eis auf dem Fluß.

In dieser Hinsicht ist eine Angabe aus der Gründungsurkunde des Litoměřicer Kapitels (Redaktion C) von Interesse, die belegt, daß Salz auch dann nach Böhmen eingeführt wurde, wenn die Elbe zugefroren war. Einige Forscher sind der Meinung, daß in diesem Falle der Transport auf dem Landweg über das Erzgebirge stattfand (KOTYZA / TOMAS 1993, 374). Man kann allerdings auch nicht ausschließen, daß die zugefrorene Elbe eine Art Landtransport ermöglichte. Dagegen spricht jedoch das absolute Fehlen von Erwähnungen einer derartigen Transportweise sowohl aus dem Mittelalter als auch aus der Neuzeit. Es ist u. a. möglich, daß die Wasserschnellen der Elbe es auch bei strengem Frost verhinderten, „den Transport zu Lande“ auf eine ausreichend gesicherte (bequeme) Art zu realisieren (eine eingehende geographische Analyse hierzu ist allerdings erforderlich). Die Ursache für eine Nutzung des Kulmer Steigs in der Zeit der Vereisung des Flusses konnte auch in einer unterschiedlichen Organisation (s. Organisationspunkte) beider Verkehrsformen begründet gewesen sein, die die Nutzung des Flusses unter diesen Umständen unmöglich machte. Hieraus ist zu schließen, daß die Verbindung über das Erzgebirge (im Mittelalter) auch in den Wintermonaten begehbar war. Zumindest dürfte so der Salzhandel betrieben worden sein (im Mittelalter), wenn auch unter schwierigen Umständen. Die Urkunde informiert uns nicht zuletzt darüber, daß die Salzeinfuhr nach Böhmen (im Mittelalter) dermaßen wichtig war, daß sie auch bei extremen Wetterlagen funktionieren mußte.

Es ist klar, daß das Klima nicht nur auf den Elbtransport, sondern auch auf die Besiedlung der Elbufer Einfluß ausübte. Wie wichtig die Berücksichtigung paläoklimatologischer Erkenntnisse für die Erforschung des Elbtransports ist, zeigt eine Erwähnung M. ECKOLDTS (1986, 205), wonach im letzten Jahrhundert v. Chr. die mitteleuropäischen Flüsse eine etwa um 20 % höhere Wassermenge durchfloß als dies heute

der Fall ist (der Autor verweist auf H. Flohn, eine konkrete Arbeit wird jedoch nicht zitiert). Wenn diese Angabe stimmt (es gibt aber auch entgegengesetzte Meinungen: WILLERDING 1992, 341), würde sie ein neues Licht nicht nur auf die Binnenschifffahrt, sondern auf die gesamte Besiedlung des Elbedurchbruchs am Ausklang der Latènezeit werfen, da z. B. manche Lagen mit latènezeitlichen Funden wahrscheinlich gar nicht mehr bewohnbar gewesen wären.

Da es an dieser Stelle nicht möglich ist, auf die Klimaproblematik näher einzugehen, verweisen wir auf die Literatur zu diesem Thema in bezug auf die Elbe für die Vorgeschichte und das Mittelalter (z. B. GÜHNE/SIMON 1986, 308–321; KOTYZA/CVRK/PAŽOUREK 1995; RŮŽIČKOVÁ/ZEMAN 1995; jeweils mit weiterführender Literatur), wobei das Interesse der tschechischen Forscher für die Klimaentwicklung bzw. die Umwelt in der Vorgeschichte und im Mittelalter zunehmend größer wird (z. B. BOUZEK 1993; BENEŠ/BRŮNA 1994; BRÁZDIL/KOTYZA 1995; KOTYZA 1995; DRESLEROVÁ 1995; jeweils mit weiterführender Literatur). Interessant und wichtig sind unter anderem die mittelalterlichen Berichte über die konkreten Schäden, die durch Überschwemmungen in den Siedlungen an Flußufeln verursacht wurden (KOTYZA/CVRK/PAŽOUREK 1995). Sie helfen uns nicht nur, die Folgen einer Überschwemmung kennenzulernen, sondern sie erleichtern auch unser Verständnis von der latènezeitlichen Besiedlung an den Ufern der Elbe: die Wahl der Lage, Objekttypen in den Siedlungen (vgl. Diskussion über die Ursachen des Fehlens von Grubenhäusern bei der Bodenbacher Gruppe; WALDHAUSER 1984 Tab. 1; VENCLOVÁ 1987, 455; SALAČ 1990, 627 usw.). Es steht außer Zweifel, daß neue Ausgrabungen im Elbedurchbruch die Erforschung der Veränderungen der Umwelt bzw. des Klimas voranbringen können, doch nur unter der Voraussetzung, daß sie gezielt hierzu Daten sammeln (vgl. JAHNS 1997).

Zur Organisation des Transports und des Verkehrs zwischen Böhmen und Sachsen in der Latènezeit

Schon mehrmals haben wir erwähnt, daß für die Latènezeit eine Organisation des Transports und des Handels vorauszusetzen ist, wobei wiederum zwischen den einzelnen Transportweisen zu unterscheiden ist.

Der Transport zu Land

Der Transport auf dem Landweg stellt nicht das Hauptthema dieses Beitrages dar. Betrachten wir ihn also lediglich in bezug auf den Flußtransport.

Es wurde schon festgestellt, daß der sog. Kulmer Steig die einzige Landverbindung zwischen Böhmen und Sachsen über das Erzgebirge (siehe oben zitierte Literatur) darstellt, abgesehen von der viel weniger bedeutenden Verbindung zwischen dem Děčíner Becken und Pirna über Pfaffendorf (SIMON/HAUSWALD 1995 Abb. 62). Diese beiden Verbindungen besitzen ein identisches Hauptmerkmal, beide schließen sich nach dem Passieren des Grenzgebirges wieder der Elbe an. D. ELLMERS (1989, 323–329) ist der Meinung, daß die Binnenschifffahrt derart von Vorteil war, daß der Ver-

kehr zu Land vor allem nur zur Überwindung der Wasserscheide zwischen zwei Flüssen genutzt wurde. Beim Kulmer Steig sowie dem Weg durch das Elbsandsteingebirge ist dies aber nicht der Fall, beide Wege stellen eine Alternative zur Flußverbindung dar, beide teilen mit dem Fluß neben der Richtung auch die gemeinsamen Hauptpunkte. Dies macht es um so schwieriger zu entscheiden, welcher Weg in einem konkreten Zeitabschnitt bevorzugt wurde.

Das Passieren des Grenzgebirges war sicher keine einfache Angelegenheit und verlangte eine gezielte Vorbereitung: Erholung, Umladen der Fracht, Vorbereitung des Gespannes oder Umgruppierung von Karawanen. K. SIMON und K. HAUSWALD (1995, 98) schätzen, daß man für die Bewältigung eines Abschnitts des Kulmer Steigs, der auf einer Strecke von 30 km durch die Berge führt, einen Tag gebraucht hat. Unter Berücksichtigung des sehr anspruchsvollen Geländes und nach den Schätzungen J. Kunows (vgl. oben) ist es sogar durchaus möglich, daß eine mehrtägige Reise nötig war, besonders in den Jahreszeiten mit kürzeren Tagen oder bei ungünstigem Wetter. Jedenfalls können am Ein- und Ausgang des Steiges mehr oder weniger dauerhaft eingerichtete Plätze zur Übernachtung und zur Vorbereitung auf den schwierigen Weg vorausgesetzt werden. Solche Plätze werden wir im folgenden als Organisierungspunkte bezeichnen.

Auf der nördlichen (sächsischen) Seite sind solche Standorte in der Umgebung des heutigen Pirna zu erwarten. Dafür sprechen die Terraineomorphologie, eine zunehmende Furt bzw. eine Fähre über die Elbe sowie archäologische Funde (SIMON / HAUSWALD 1995 Abb. 28; 34). Im übrigen ist die Existenz der Stadt selbst und ihre Funktion im Mittelalter, die durch schriftliche Quellen belegt ist, ein nicht minder wichtiger Hinweis (z. B. KOŠTÁL 1974, 277). Für die Latènezeit könnten die Funde aus der nächsten Umgebung von Pirna (Pratzschwitz, KAUFMANN/MÖCKEL 1986; HAUSWALD/KAUFMANN/MÖCKEL 1986), das Bodenbacher Gräberfeld westlich der Stadt (MÄHLING 1944 a, 27–51), das noch unpublizierte Bodenbacher Gräberfeld mit vierzig Gräbern aus Pirna-Copitz (Ausgrabungen von R. Spehr; REUTER 1993, 335) sowie die neu entdeckten latènezeitlichen Objekte von zwei Fundstellen innerhalb der Stadt (vgl. oben) diese Funktion belegen. Signifikant ist sicher auch die Tatsache, daß an allen erwähnten Fundstellen Importe aus Böhmen vertreten sind.

Auf der südlichen (böhmischen) Seite ist die Situation nicht so eindeutig. Was die Funde aus der slawischen Burgwallzeit, aber auch allgemein aus der Vorgeschichte betrifft (Äneolithikum, Spätbronze-, Späthallstatt-, römische Kaiserzeit; SIMON / HAUSWALD 1995, 38–39; BUDINSKÝ 1977, 38–39, jeweils mit weiterführender Literatur), so kann vielleicht ein ähnlicher Platz in der direkten Nähe von Chlumec (Kulm) in Erwägung gezogen werden. Schließlich hat man in der Kulmer Ziegelei einen latènezeitlichen Armring (Körpergrab?; BUDINSKÝ 1983, 6 Abb. 1,1) sowie Siedlungsmaterial gefunden (BUDINSKÝ 1977, 39). Es ist allerdings einzuräumen, daß ähnliche Plätze, besonders wenn sie von geringerer Bedeutung waren (Rast- und Übernachtungsplätze), nicht zwingend als gewöhnliche archäologische Siedlungsplätze in Erscheinung treten müssen.

Von viel größerer Bedeutung war sicher der Anschluß des böhmisch-sächsischen Landweges an den Verlauf der Elbe. Wo aber diese Anbindung an den Fluß auf der

böhmischen Seite einsetzte, ist nicht klar, und es ist möglich, daß es hierfür mehrere Alternativen gab (vgl. ZÁPOTOCKÝ 1978 Abb. 22; 1989, 525–529; VÁVRA 1978 Beilage 1). Unumstritten ist dagegen der Haupt-Organisierungspunkt am vorgeschichtlichen Weg nach Sachsen, auf dem Gebiet des heutigen Lovosice, wo der Weg aus dem böhmischen Binnenland erstmals das schwierigere Terrain des Böhmisches Mittelgebirges erreichte. Außerdem müssen wir hier auch die Kreuzung mit dem Fernweg nach Westen längs der Eger annehmen bzw. entlang dem Südhang des Böhmisches Mittelgebirges. Es ist im übrigen möglich, daß im Falle der Nutzung der Landwege der Abschnitt zwischen Lovosice und Pirna über Kulm, der durch unwegbares und nur sporadisch besiedeltes Gelände über zwei Gebirge hinweg führte, als eine Einheit, als ein großer Block empfunden wurde (KOTYZA/TOMAS 1993, 380–381). Sicher war dies dann kein Abschnitt, der an einem einzigen Tag zu bewältigen war.

Auf der kürzeren Verbindungslinie, d. h. zwischen den Städten Děčín und Pirna durch das Elbsandsteingebirge, bietet sich ein Organisierungspunkt auf der böhmischen Seite an, es handelt sich um das Děčín Becken (vgl. unten).

Ich bin der Meinung, daß die genannten Örtlichkeiten, d. h. die Umgebung der Städte Pirna, Děčín, Lovosice und die Umgebung von Kulm, Organisierungspunkte auf der Route der Landwege zwischen Böhmen und Sachsen darstellten, wobei eine latènezeitliche Besiedlung in allen diesen Gebieten belegt ist. Es ist sehr wahrscheinlich, daß genau an diesen Plätzen die Organisation des Transports sowie des Handels realisiert worden ist: Unterbringung der Fuhrleute, Umladung von Frachten, Wechsel von Verkehrsmitteln, Übergabe der Ware zwischen den Fuhr- und Kaufleuten, Organisation der Märkte, Machtkontrolle und Schutz des Handels, Einzug der Zollgebühren u. a. Genau an diesen Plätzen sind die erwähnten Tätigkeiten für das Mittelalter belegt.

Die Binnenschifffahrt

Der Flußtransport war in einzelne Abschnitte unterteilt; die Schiffe absolvierten in der Regel nicht den gesamten Flußlauf und befuhren auch nicht alle seine Zuflüsse, vielmehr wurde die Fracht mehrmals umgeladen (ELLMERS 1989, 329–333). Die Anlage von Umschlag- und Stapelplätzen unterlag nicht dem Zufall, sie wurden häufig an Mündungen von Zuflüssen, an Stellen, an denen sich der Flußlauf bzw. dessen Schiffbarkeit veränderte und nicht zuletzt auch Kreuzungen mit Festlandwegen errichtet.

Wenn wir den Verlauf der Elbe unter diesem Gesichtspunkt betrachten, wird deutlich, daß alle diese Umstände, die für die Errichtung von Organisierungspunkten ausschlaggebend sind, auf die bereits erwähnten Fundstellen zutreffen, vor allem auf Lovosice und Pirna (zur Geomorphologie des Elbtals siehe ZÁPOTOCKÝ 1969, 278–281; JÄGER U. A. 1989, 94–98). In Lovosice sprechen auch die archäologischen Funde für diese Annahme. Im Bereich der Stadt sind eigentlich alle archäologischen Kulturen der böhmischen Vorgeschichte vertreten; während mehrerer Zeitabschnitte bestand hier sogar eine zentrale Siedlung von überregionaler Bedeutung. Ein solches Zentrum ist auch für die Latènezeit erwiesen (SALAČ 1990). Die Besiedlung erscheint als schmaler und langer Streifen entlang des Elbufers (vgl. SALAČ 1996 Abb. 5), was für

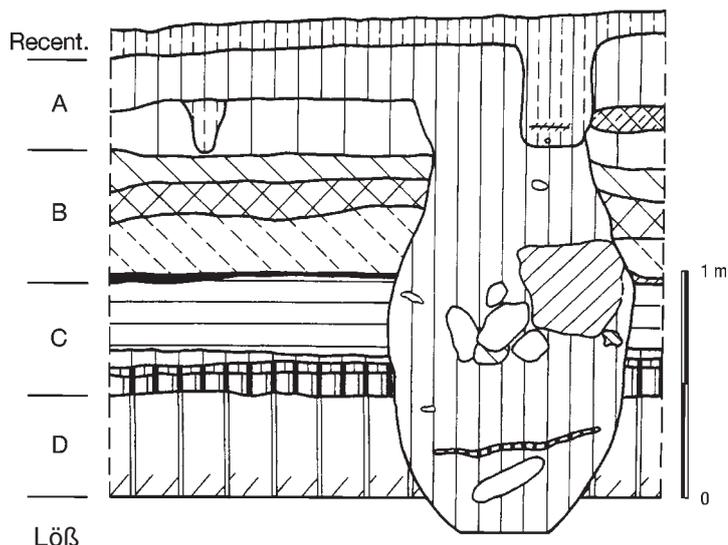


Abb. 5. Lovosice – Resslova-Str. (Kr. Litoměřice). Die in der Sondierung 1/84 festgestellte Stratigraphie. A Frühmittelalter; B römische Kaiserzeit; C Latènezeit; D ursprünglicher Bodenhorizont mit Spuren der neolithischen Besiedlung. Graphik: K. Ruppel, RGK.

viele Flußhäfen typisch ist (ELLMERS 1972, 174–226). Offen bleibt allerdings die Frage, ob es gerade diese Hafenfunktion war, die für die Anlage und Gestaltung der latènezeitlichen Lovosicer Siedlung verantwortlich zu machen ist. Für das Mittelalter (1057) ist hier ein Organisierungspunkt (Zoll) in Zusammenhang mit dem Flußverkehr anhand schriftlicher Quellen belegt; zentrale Einrichtungen dieses Gebietes, auch solche des Handels, wurden jedoch später in das unweit liegende Litoměřice verlegt.

Ein dauerhaftes Interesse an der Besetzung dieses Platzes, wo das kleine Flüsschen Modla in die Elbe mündet, d. h. an der Stelle des von uns vermuteten und für das Mittelalter schriftlich belegten Hafenortes, zeigt auch die mächtige Schichtenfolge, die in der Resslova-Str. festgestellt wurde, und die eine mehr oder weniger dauerhafte Besiedlung von der mittleren Latènezeit bis zum Beginn des Hochmittelalters dokumentiert, d. h. von ca. 300 v. Chr. bis ca. 1200 (vgl. *Abb. 5*).

Auch in Pirna finden sich Belege für Siedlungsspuren mehrerer vorgeschichtlicher Kulturen, u. a. die oben erwähnten latènezeitlichen Fundstellen. Für das Mittelalter ist hier eine Umladestelle für Salz von Wagen auf Schiffe belegt, die dann weiter nach Böhmen führen (KOŠŤÁL 1974, 277). Wenn auch die Bedeutung beider Orte (Lovosice wurde später durch die königliche Stadt Litoměřice ersetzt) im Mittelalter vergleichbar ist, so hatte Lovosice in der Vorgeschichte sicherlich Vorrang. Der Unterschied besteht wahrscheinlich in der Bedeutung der ost-westlich orientierten Querwege. Es ist offensichtlich, daß die Verbindung längs der Eger, die zum Teil sicher auch zu Wasser realisiert worden ist, viel wichtiger war als die Wege, die durch die Umgebung des heutigen Pirna führten. Ein ähnlich günstiger Platz wie Lovosice bzw. eine ähnlich wichtige Kreuzung von Fernwegen befindet sich in Sachsen erst wieder im Bereich des Dresdner Kessels. Von dort sind übrigens vorgeschichtliche polykulturelle Fundstellen mit zahlreichen Funden bekannt. Für den Transport auf der

Elbe war die direkt an ihrem Ufer gelegene Siedlung von Dresden-Neustadt sicher von großer Bedeutung (GÜHNE / SIMON 1985).

Aufgrund der Veränderung des Wasserlaufs der Elbe war die Lage des heutigen Pirna von der Natur vorgegeben. Hier bot sich der letzte (erste) günstige freie Raum, der es ermöglichte, vor (nach) einer Fahrt durch den schwierig fahrbaren Durchbruch durch das Elbsandsteingebirge die Ware umzuladen oder sich sonst auf diese Fahrt vorzubereiten (s. u.).

Am Flußlauf zwischen Lovosice und Pirna sind zusätzliche Organisierungspunkte anzunehmen, die jedoch eher von regionaler Bedeutung waren. Es ist sicher kein Zufall, daß sich zwei davon unterhalb der heute wie im Mittelalter bedeutenden Städte Ústí n. L. und Děčín befinden. Ústí n. L. liegt an der Kreuzung des Bílinaer und Elbe-Wasserweges und wahrscheinlich auch an der Kreuzung von aus dem Erzgebirgsvorland kommenden Straßen. Die Bedeutung des Ortes ist zwar mit der Lage von Lovosice nicht zu vergleichen, wenngleich aus dem Bereich der heutigen Stadt zahlreiche vorgeschichtliche, slawische (CVRKOVÁ 1984, 330–344; BUDINSKÝ 1977, 46–49; ZÁPOTOCKÝ 1978; ZÁPOTOCKÝ / CVRKOVÁ 1993) und selbstverständlich auch mittelalterliche Fundstellen bekannt geworden sind. Latènezeitliche Objekte wurden an mehreren Stellen gefunden (MÄHLING 1944a, 124–125; BUDINSKÝ 1977; 1994, 44–71; CVRKOVÁ 1984; MÄHLING 1944a, 123–125; CVRKOVÁ / SALAČ in Druck). Die aus dem böhmischen Binnenland sowie aus Sachsen stammenden Importe belegen überzeugend die Beteiligung am Fernhandel (SALAČ 1992).

Eine wichtige Aufgabe innerhalb der Organisation des Flußtransportes kam zweifellos dem Děčíner Becken zu, das vor dem schwierig fahrbaren und in der Vorgeschichte fast unbesiedelten Abschnitt zwischen Děčín und Pirna (ZÁPOTOCKÝ 1969, 281; SIMON / HAUSWALD 1995, 86–97) liegt. Hier bestand die letzte Möglichkeit, sich auf eine schwierige Schifffahrt vorzubereiten bzw. die erste Möglichkeit, nach dem Absolvieren der Fahrt stromaufwärts sicher vor Anker zu liegen. Schließlich mußte man sich spätestens hier entscheiden, ob man die alternative Verbindung über den Landweg zwischen Děčín und Pirna wählen wollte (ebd. 93). Für unsere Hypothesen ist es von Bedeutung, daß für die Besiedlung dieses Gebietes kaum eine andere Ursache besteht als die verkehrsgeographische, wobei die Bedeutung der Landwege in der Vorgeschichte hier wahrscheinlich eher von lokaler Bedeutung war.

Eine eingehendere Untersuchung der vorgeschichtlichen Entwicklung des Děčíner Beckens ist für das Verständnis der Rolle der Elbe außerordentlich wichtig. Vor allem wegen seiner strategischen Lage war der hiesige Raum seit der Stichbandkeramik-Kultur besiedelt. Des weiteren ist eine Besiedlung vor allem für die Bronze- und Hallstattzeit belegt (z. B. MICHEL 1923; ZÁPOTOCKÝ 1969, 280; GABRIEL 1987), die durch enge Beziehungen zum sächsischen Raum gekennzeichnet ist. Genau hier befindet sich auch der namengebende Fundort Podmokly (Bodenbach), der die Bedeutung dieses Ortes für die Latènezeit unterstreicht (MÄHLING 1944a). Auf der anderen Seite ist die mittelalterliche Besiedlung von Děčín und ihr ausschließlicher Bezug auf den Elbeweg hervorzuheben (z. B. ZÁPOTOCKÝ 1977; SMETANA 1985, 249–252; MEDUNA 1993). Eine eingehende Auswertung der vorgeschichtlichen Funde aus Děčín und Umgebung bleibt eine Forschungsaufgabe für die Zukunft.

Der Gesamtabschnitt des Elbeverlaufs zwischen Lovosice und Pirna (80 km) bzw. zwischen Lovosice und Dresden (ca. 100 km) stellte in der Vorgeschichte eine relativ große Entfernung dar, hinzu kommt, daß der Flußabschnitt oft nur unter Schwierigkeit befahrbar war. Es war sicher von grundsätzlichem Unterschied, ob diese Strecke stromauf oder -abwärts absolviert wurde. Der bekannte Musikhistoriker Ch. Burney fuhr im Jahre 1772 (also vor mehr als einem halben Jahrhundert vor der Wasserlaufregulation) auf einem kleinen Schiff mit einem einzigen Ruderer aus Lovosice nach Königstein und absolvierte diese Strecke von achtzehn Uhr bis zum Sonnenaufgang des nächsten Tages (ZÁPOTOCKÝ 1969, 325). Die Reisebeschreibung informiert uns also darüber, daß es möglich war, diesen anspruchsvollen, etwa 60 km langen Weg stromabwärts in ca. zwölf Stunden zurückzulegen, und sogar nachts. Mit Fracht an Bord wird die Strecke unter geläufigen Bedingungen sicher länger gedauert haben. Grundsätzlich können wir aber je nach Bedingungen ein- bis dreitägige Fahrt in Erwägung ziehen.

Diametral anders war jedoch die Lage bei einer Fahrt gegen den Strom. D. ELLMERS (1972, 253) gibt eine Geschwindigkeit von 15–17 km pro Tag an. Damit würde der Abschnitt zwischen Pirna und Lovosice etwa einer Fahrt von fünf bis sechs Tagen gleichkommen. Im Elbdurchbruch muß man zwar mit starken Beeinträchtigungen der Schiffbarkeit, vor allem mit starkem Strom, rechnen, andererseits gehen die Angaben über die Fahrzeiten von Ellmers vor allem auf relativ große und schwere Schiffe zurück. Nehmen wir in unserem Abschnitt der Elbe die Verwendung von kleineren und leichteren Schiffen an, ist trotz allerlei Schwierigkeiten bei der Schifffahrt an ähnliche Geschwindigkeiten zu denken.

Wenn auch die oben angedeuteten Überlegungen über die Zeitdauer der Schifffahrt durch den Elbedurchbruch für durchaus orientierungsmäßig zu verstehen ist, läßt sich trotzdem eine eindeutige Schlußfolgerung ziehen. In den meisten Fällen war es nicht möglich, die Strecke zwischen Lovosice und Pirna an einem einzigen Tage zu absolvieren. Auf der Strecke gab es sicher mehr oder weniger stabile Stützpunkte. Unterteilen wir die Strecke in einzelne Abschnitte zwischen den schon angenommenen Orientierungspunkten (Lovosice – Ústí: 20 km, Ústí – Děčín: 26 km, Děčín – Pirna: 38 km), kommen wir auf Entfernungen, die man an einem Tag überwinden konnte, und zwar auch flußaufwärts. Natürlich mit Ausnahme der Strecke Děčín – Pirna, die wegen der Länge und Terrainkonfiguration sicher den anspruchsvollsten Abschnitt darstellte. Hier müssen wir an der Strecke noch mit anderen Stützpunkten rechnen (z. B. bei der Königsteiner Schleife; letzte Übersicht der archäologischer Funde aus diesem Gebiet siehe SIMON / HAUSWALD 1995, 86–97, mit weiterführender Literatur). Aber auch auf dem Flußabschnitt zwischen Lovosice und Děčín scheinen weitere Anlaufpunkte auf der Strecke unerlässlich gewesen zu sein. Ich bin der Meinung, daß sie mit einigen der latènezeitlichen Fundstellen entlang des Elbufers identisch sind – Libochovany, Prackovice, Neštěmice, Křešice u. ä. (vgl. *Abb. 6*).

Aus den obigen Erläuterungen geht hervor, daß der Schifftransport ohne entsprechendes Hinterland an den Flußufern nicht realisiert werden konnte. Unterwegs auf der Strecke entstanden Organisationspunkte. Dort, wo die topographische Lage günstig war und vor allem dort, wo es zur Überkreuzung mit Landwegen kam, waren



Abb. 6. Latènezeitliche Gräberfelder und publizierte Siedlungen im böhmischen Teil des Elbdurchbruchtals. 1 Litochovice; 2 Libochovany – Feld von Herrn Havlíček; 3 Libochovany – Pfarrfeld; 4 Řepnice; 5 Církvice; 6 Trmice; 7 Střekov I; 8 Střekov – neue Siedlung; 9 Předlice; 10 Neštětice; 11 Valtířov; 12 Ryjice; 13 Křešice; 14 Děčín-Podmokly; A Libochovany – Dorfplatz; B Libochovany – Gasleitung; C Střekov – Burg; D Neštětice (nach SALAČ 1992).

diese Punkte von besonderer Bedeutung. Heute treten sie uns als fundreiche archäologische Lokalitäten entgegen. Wo die Lage jedoch nicht so günstig war, entstanden lediglich kleinere Siedlungen. Unter spezifischen Bedingungen des Abschnittes zwischen Děčín und Pirna, wo die Elbe von steilen Felswänden eingeengt ist und es an den Ufern an Siedlungsraum mangelt, verblieben die Stützpunkte auf dem Niveau einfacher Lagerstellen, wahrscheinlich ohne jegliche dauerhafte Besiedlung.

Die Binnenschifffahrt zwischen Böhmen und Sachsen muß also organisiert gewesen sein. Der Flußweg, besonders im Abschnitt Lovosice – Pirna (Dresden) erforderte wegen seines besonderen Schwierigkeitsgrads und seiner Länge sowohl Hafen- und Umschlagplätze als auch menschliche Kräfte, die deren Funktionieren sicherten. Es ist offensichtlich, daß der latènezeitliche Verkehr wie im Mittelalter gerade an diesen Plätzen auch kontrolliert wurde (Zoll; schriftliche Quellen zu keltischen Zollplätzen vgl. z. B. TIMPE 1985; 276–277). Ich vermute, daß diese Organisations-Kontrollpunkte mit den latènezeitlichen Fundorten des Elbdurchbruchs zu identifizieren sind. Gerade die Organisation des Transports dürfte eine wichtige Rolle bei der Besiedlung dieses Gebietes gespielt haben (*Abb. 7*).

Betrachten wir noch ein Detail, das auf die Hauptorganisierungspunkte an der Elbe zutrifft. Zumindest in Lovosice, Ústí n. L. und Pirna ist zu beobachten, daß in der Latènezeit beide Flußufer wahrscheinlich gleichzeitig besiedelt waren. Diese Situation ergibt sich einerseits aus der schon erwähnten Kreuzung mit den Landwegen, andererseits weist sie auf die Absicht hin, alle beide Ufer zu besetzen. Es wird dadurch aber auch ein Beleg dafür geliefert, daß die Überschreitung des Flußlaufes hier kein ernsthafteres Problem darstellte. Wir können also berechtigt Furten oder Fähren an diesen Plätzen voraussetzen (für Pirna vgl. z. B. SIMON / HAUSWALD 1995, 94 *Abb. 34*). In Lovosice, wo der Fluß sich in einige Flußarme verzweigte, die Fließgeschwindigkeit deutlich langsamer, der Boden sicher schlammiger und deshalb schwieriger zu überwinden war, dürfte außer Fährennutzung eine Art Überbrückung notwendig gewesen ist, zumal der Brückenbau über andere Flüsse für die Latènezeit belegt ist (z. B. CÜPPERS 1967; HOLLSTEIN 1967).

Der Handel

Der Handel hat am ehesten an den erwähnten Organisations-Kontrollpunkten stattgefunden, d. h. dort, wo der Warenzufluß unterbrochen wurde, sei es zum Umladen, zum Tauschen der Verkehrsmittel, zur Ablösung der Beförderer oder nur wegen einer Rast. Hier ist auch der Tausch von Waren zu erwarten (allgemein z. B. POLANYI 1963; DALTON 1975; RENFREW 1975; KÖHLER 1985; im Verhältnis zur Binnenschifffahrt ELLMERS 1972; 1989; jeweils mit weiterführender Literatur).

Wie oben gezeigt wurde, waren Lovosice und Pirna (Dresden) wichtige Organisationspunkte für den Warentransport, sowohl auf dem Land- wie auf dem Wasserweg. Besonders hinsichtlich ihrer Anbindung an weitere überregionale Verbindungen war ihre Bedeutung herausragend (*Abb. 7*). Diese Plätze spielten sicherlich auch beim Warentausch eine Hauptrolle.

Es wurde bereits mehrfach angeführt, daß für die Organisationspunkte das Um-

laden von Waren auf andere Verkehrsmittel (Wagen, Tierkarawanen und Schiffe) vorzusetzen ist, wie es übrigens für den Transport und Handel in der Latènezeit Europas auch belegt ist (ELLMERS 1989, 328; TIMPE 1985, 260–267). Wenn wir aber die unterschiedliche Kapazität z. B. von Wagen und Schiffen berücksichtigen, so wird klar, daß es sich dabei um ein ziemlich großes organisatorisches Problem handeln mußte. Man muß bestimmte Umrechnungen voraussetzen, die für das Umladen, Umpacken und die Warenlagerung notwendig sind. Besonders letztere beeinflusste wahrscheinlich grundlegend die Organisation des Fernhandels, nicht nur was die technische Seite betrifft, sondern vor allem was die Kontakte zwischen den Menschen angeht – zwischen Kaufleuten, Beförderern u. a. Nicht umsonst war das Lagerrecht für die mittelalterlichen Städte von entscheidender Bedeutung. Die Umladung und Lagerung ändern nämlich die gegenseitigen Zahlungen für Waren grundlegend und erfordern einen spezialisierten ansässigen Kaufmann. Diese Seite des Transport- wie Handelsprozesses würde sicher eine eingehende Analyse verdienen. Hier sei nur festgehalten, daß der Handel nicht nur von den Fernhändlern selbst realisiert wurde, die mit ihren Gespannen und anderen Verkehrsmitteln die ganze Route absolvierten. Eine andere Gruppe von Händlern war wahrscheinlich vor allem an den Organisierungspunkten tätig (vgl. unten), wo sie häufig auch ansässig war. In Gallien sind solche Zustände in schriftlichen Quellen festgehalten, und zwar vor allem für die Siedlung Châlon-sur-Saône (*Cabillonum*), deren Lage an der Kreuzung von Binnenschiffahrts- und Landwegen der von Lovosice sehr ähnlich ist (vgl. TIMPE 1985, 260; 268; GUILLAUMET 1985).

An derartigen Stellen sind wahrscheinlich auch Marktplätze zu erwarten. Hier wird es zum Handel im Großen bzw. zur Verteilung in Richtung der regionalen und lokalen Märkte gekommen sein (das Schema vgl. z. B. STEUER 1987 Abb. 24–26). Die Verwirklichung des Tauschhandels war neben den schon erwähnten technischen Angelegenheiten des Transportes – die Plätze waren praktisch nicht zu umgehen – ein weiterer Grund dafür, daß die Beförderer diese Plätze freiwillig besucht haben. Da sie selber am Tausch interessiert waren, lohnte sich für sie der Besuch trotz der wahrscheinlichen Kontrollen, der Zahlung von Gebühren usw. An Plätzen wie Ústí und Děčín samt Umgebung ist zusätzlich eine Art Tauschhandelsorganisation zu erwarten, wenn auch wahrscheinlich auf niedrigerem Niveau; ein Handel im Großen und eine Verteilerfunktion in größerem Umfang ist hier wahrscheinlich nicht zu erwarten. Der Warentausch ist jedoch anhand importierter Gegenstände gut belegt. Im gesamten Elbedurchbruch, übrigens wie bei allen Fernwegen, kann also eine Kombination vom Fern-, Regional- sowie Lokalhandel beobachtet werden. Die spezifischen Bedingungen des Elbetals setzen eine Linearorientierung bei allen Arten des Austausches voraus, die durch die Flußrichtung der Elbe gegeben war (vgl. STJERNQUIST 1965/66 Fig. 6).

Wenn wir auch hier nicht ins Detail gehen können, so scheint es doch, daß, entsprechend den latènezeitlichen Verhältnissen in Böhmen und Sachsen, Lovosice (d. h. Fernwegkreuzung, Hafen, Umschlagplatz und vor allem Marktplatz) unter Kontrolle der einheimischen Bevölkerung des böhmischen Beckens stand, wofür die bisherigen archäologischen Funde sprechen. Wahrscheinlich kann hier eine Siedlung vorausgesetzt werden, die von der einheimischen Führung beherrscht wurde und deren Aufga-

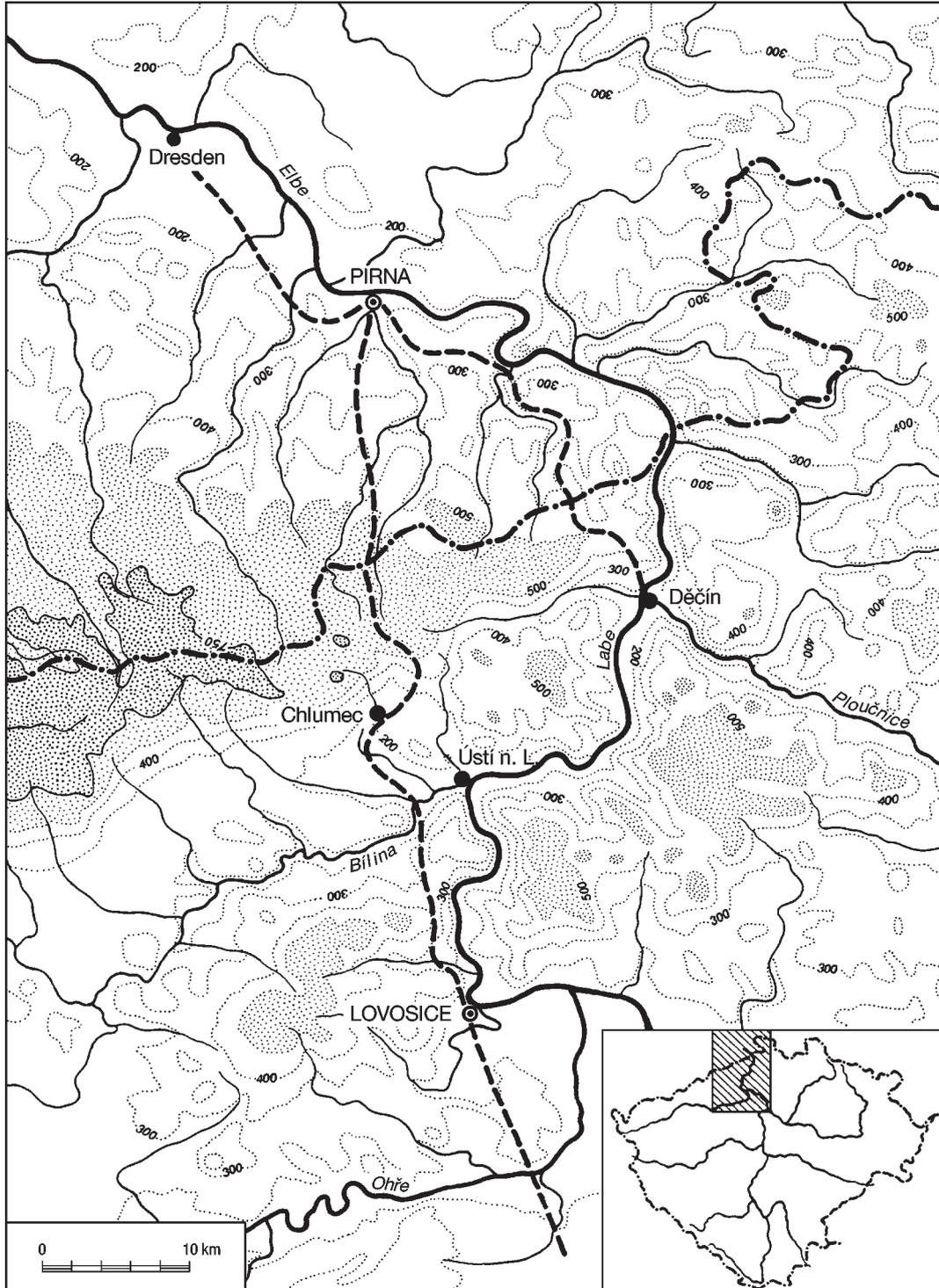


Abb. 7. Das böhmisch-sächsische Grenzgebiet mit Markierung der Landwege und wichtigsten Organisationspunkte an den Fernverbindungen.

be es war, die Kontrolle des Verkehrs und Handels z. B. in Form von Gebühreneinzug (Zoll) durchzuführen. Die herrschende Schicht konnte aufgrund ihrer politischen und militärischen Macht auch die Organisation und Sicherung des Tauschhandels und Transports gewährleisten. Solche Siedlungen sind uns auch aus schriftlichen Quellen bekannt. Es steht außer Zweifel, daß derartige Plätze auch wichtige nicht-ökonomische Funktionen besaßen, die uns zwar aus ethnologischen und schriftlichen Quellen bekannt sind, aber aufgrund von archäologischen Funden weder spezifiziert noch identifiziert werden können.

Im Gebiet von Pirna könnte die Situation anders gewesen sein. Seine Lage innerhalb der latènezeitlichen Besiedlung Sachsens war letztlich extrem und seine Eingliederung in die dortige Siedlungsstruktur könnte deshalb etwas weniger fest gewesen sein. Gleichzeitig hatte dieser Raum nichts mit der Siedlungsstruktur des böhmischen Beckens zu tun. Übrigens existierte im Elbetal auf böhmischem Gebiet während eines großen Abschnitts der Latènezeit eine andere Kultur (Bodenbacher Kultur) als im Binnenland Böhmens. Es ist also auch möglich, daß sich das aus der sächsischen Siedlungskammer vorgeschobene Gebiet von Pirna außerhalb der unmittelbaren Machtstrukturen befunden hat. Es scheint, daß gerade dieser Platz unseren Vorstellungen von dem den ethnologischen Quellen entnommenen Terminus „port of trade“ (z. B. POLANYI 1963) entsprechen könnte, d. h. es handelt sich um einen Ort, in dem es regelmäßig zum Tausch kommt, der sich aber gleichzeitig außerhalb der Machtstrukturen befindet, was heißt, daß deren Einfluß hier schwächer ist. Diejenigen, die im Besitz der Macht sind, sind nicht daran interessiert, diesen Ort dauerhaft zu beherrschen, da dies zum einen aus verschiedenen Gründen schwierig sein kann (hier Geographie) und sie zum anderen, und dies steht im Mittelpunkt ihrer Interessen, von dem blühenden Handel auch ohne Kontrolle profitieren und deshalb dessen Verlauf nicht stören wollen.

Eine ähnliche Situation kann auch im böhmischen Becken existiert haben. Im übrigen könnte die gesamte Bodenbacher Gruppe von den Machtstrukturen Böhmens und wahrscheinlich auch Sachsens unabhängig gewesen sein (hier besteht allerdings das Problem der Festlegung ihrer nördlichen Grenze und deren Verlaufes). Wenn dies der Fall war, dann müssen wir bei den Trägern dieser Gruppe eine selbständige Organisation bzw. Machtstruktur voraussetzen. Diese können wir bis heute aufgrund der archäologischen Quellen aber noch nicht rekonstruieren.

Die angenommene relative Freiheit der Bodenbacher Gruppe endete sicherlich an den Organisierungspunkten, die in die angrenzenden Machtsysteme fest eingebürgert waren. Im Süden war dies offensichtlich in Lovosice der Fall, im Norden vielleicht im Dresdner Becken. Da die Bodenbacher Gruppe praktisch keinen Kontakt mit der Außenwelt pflegen konnte, ohne diese zwei Schlüsselpunkte zu umgehen, stand sie trotz ihrer scheinbaren Freiheit, deren Erbe ihre abweichenden Kulturäußerungen darstellen könnten, unter einer gewissen Kontrolle, die z. B. durch die Begrenzung der Warenströme (Lebensmittel) auch sehr streng sein konnte.

Zusammenfassung – Zur Bedeutung der Elbe in der Latènezeit

Wir haben gezeigt, daß während der gesamten Vor- und Frühgeschichte und natürlich während des Mittelalters die Beziehungen zwischen Böhmen und Sachsen von gegenseitigem Interesse und beständig waren, wenn auch ihre konkrete Form von verschiedenen Umständen abhängig war (z. B. während Kriegszügen oder der Umsiedlung einer größeren Bevölkerungszahl). Wir halten es für erwiesen, daß sich diese Beziehungen mittels konkreter Verkehrswege abspielten, d. h. in der Vorgeschichte ausschließlich am Elbflußweg oder am sog. Kulmer Steig. Hinsichtlich der gleichen Ausgangs- bzw. Zielpunkte beider Wege sowie ihrer geringen Entfernung voneinander sind sie als Alternativen der gleichen Fernverbindung zu verstehen. Es besteht kein Zweifel daran, daß die Elb-Kulmer Verkehrsverbindung, die ein Gebirgssystem zu überwinden hatte, das Mitteleuropa in zwei oft kulturell unterschiedliche Gebiete teilte, von gesamteuropäischer Bedeutung ist. Diese Verbindung diente seit dem Neolithikum der Realisierung eines mehr oder weniger regelmäßigen Fernhandels, bei dem die ganze Zeit über das Salz wahrscheinlich eine wichtige Rolle spielte.

In der Latènezeit entstand insofern eine besondere Situation, als gerade am Elbdurchbruch, d. h. zwischen dem Lovosicer Gebiet und dem Dresdner Becken eine spezifische Kulturgruppe zum Vorschein kam (die sich zum Teil von den gleichzeitigen Kulturen in Böhmen und wahrscheinlich auch in Sachsen unterscheidet), die ausschließlich an dieses Territorium gebunden ist und gleichzeitig unmittelbar an den Wasserlauf. Sprechen wir jedoch die Besonderheit der Kultur der Bodenbacher Gruppe an, dann müssen wir betonen, daß diese vor allem in der Mischung verschiedener Kultureinflüsse besteht (vgl. VENCLOVÁ 1973), nicht aber in Erscheinungen, die für diese Kultur spezifisch wären d. h. sich anderswo wiederholen. Eigentlich gibt es nur ein einziges Produkt, das allein dieser archäologischen Gruppe zu eigen ist, nämlich die sog. Bodenbacher Nadel, deren Funktion hinsichtlich ihrer Form und ihres Gewichts unklar ist. Daß sie als eigentliche Nadel gedient hat, sei es als Kleidungs- oder Haarnadel, ist nicht sehr wahrscheinlich.

Wenn wir uns auch darüber im klaren sind, daß die Frage, ob der Elbeweg oder der Kulmer Steig stärker genutzt wurde, für die Frage der Beziehungen zwischen Böhmen und Sachsen, d. h. in einem mitteleuropäischen Maßstab, eigentlich eine rein akademische ist, handelt es sich bei der Darstellung der konkreten Verhältnisse des böhmisch-sächsischen Grenzgebietes dennoch nicht um ein nebensächliches Problem. Seine Lösung ist von unumstrittener Bedeutung für die Untersuchung weiterer, mit Transport und Handel in der Vorgeschichte sowie im Frühmittelalter zusammenhängender Fragen. So ist es offensichtlich, daß der Nachweis von Fernwegen im flachen böhmischen Binnenland (ähnlich wie in Sachsen) sehr schwierig ist. Dies ist übrigens auch bei dem Studium der vorgeschichtlichen Binnenschifffahrt nicht anders – der Elbdurchbruch stellt sozusagen das einzige Gebiet dar, wo dieser Wasserlauf durch die geomorphologischen Verhältnisse eindeutig abzugrenzen ist. Im Binnenland von Böhmen (DRESLEROVÁ 1985), aber auch in Sachsen müssen wir während der Vorgeschichte mit großen Verlagerungen des Flusses rechnen. An der mittleren Elbe können derartige Verschiebungen des Flußbettes überraschenderweise bis zu mehreren zehn

Kilometern betragen haben (GRINGMUTH-DALLMER 1997). Es scheint also, daß eine eingehende Analyse der Verhältnisse des Elbeverlaufs gerade im böhmisch-sächsischen Grenzbereich von der Vorgeschichte bis zum Mittelalter ein Modellgebiet für die Lösung diverser Fragen zur Problematik der Elbschiffahrt schaffen könnte. Für den Landweg, den Kulmer Steig, steht eine solche Analyse bereits zur Verfügung (VAVRA 1978; SIMON / HAUSWALD 1995).

Was den Elbeweg in der Latènezeit anbelangt, ist es sicherlich kein Zufall, daß alle Knotenpunkte unter einem rein geographischen Gesichtspunkt, aber auch unter dem der Organisation der Schiffahrt, angelegt wurden. Es sind an diesen Stellen bedeutende latènezeitliche Fundorte festgestellt worden. In der Mehrzahl befinden sie sich direkt am Ufer des Flusses, manchmal sogar auf Inseln im Fluß (Neštémice-Solvaywerke, Pirna-Kloster). Dabei sind dort (mit Ausnahme von Lovosice und Libochovany) die Bedingungen für die Existenz von Siedlungen nicht sehr günstig, sei es wegen des Mangels an guten Böden, des Raummangels für Ackerbau und Weiden oder auch wegen des Fehlens von Rohstoffen. Die logischste Erklärung für die Gründung dieser Dörfer in einem relativ ungünstigen Gebiet scheint ihre Rolle für den Elbeverkehr zu sein.

Bei der Erforschung der Bedeutung von Wasserläufen als vorgeschichtliche Verkehrsverbindungen werden häufig die Funde aus dem Flußbett selbst analysiert (TORBRÜGGE 1960; ZÁPOTOCKÝ 1969; WEGNER 1976; für die Latènezeit jüngst KURZ 1995). Allerdings bleibt die Antwort auf die Frage, ob die Funde die Intensität der Binnenschiffahrt oder eher die symbolische Beziehung archäologischer Kulturen zum Flußlauf zum Ausdruck bringen, schwierig (vgl. für die Elbe: ZÁPOTOCKÝ 1969, 300–304; die neueste Zusammenfassung mit weiterführender Literatur: RIECKHOFF 1997). Die Häufigkeit der Flußfunde wird durch viele Faktoren beeinflusst, wovon nur einige konkrete vorgeschichtliche Ereignisse widerspiegeln (TORBRÜGGE 1960, 17–18; ZÁPOTOCKÝ 1969, 322–325; DRESLEROVÁ 1995, 127). Es hilft auch nichts, wenn wir die Zahl der Flußfunde mit der absoluten Dauer archäologischer Kulturen in Verbindung bringen und dann die Daten verschiedener Zeiträume miteinander vergleichen (WEGNER 1976, 32). Ein solcher Vergleich der Menge von latènezeitlichen Elbfunden mit solchen aus anderen Kulturen zeigt nämlich, daß die Latènezeit unter den Flußfunden sehr schwach vertreten ist; ähnlich ist es auch beim Inn, der Donau (ZÁPOTOCKÝ 1969 Abb. 24), dem Main und dem Rhein (WEGNER 1976 Diagr. 1–4) sowie dem Neckar (ZIMMERMANN 1970 Abb. 1–4). Die meisten Gegenstände kamen in der Spätbronzezeit in die genannten Flüsse. Daß bei der Elbe Gegenstände aus der Spätbronzezeit häufiger sind als solche aus dem Mittelalter, beleuchtet das problematische Verhältnis zwischen der Fundmenge aus dem Flußbett und der Intensität des Flußverkehrs zur Genüge.

Ich meine, daß die Analyse der Flußfunde allein Fragen der Schiffahrt nicht klären kann. Die Besiedlungsstruktur an den Flußufern wird über den Verkehr auf dem Fluß viel mehr aussagen können. Es ist allerdings von Bedeutung, ob die Siedlungen in der Latènezeit wirklich an den Ufern lagen, was für die Elbe eigentlich nur im Abschnitt Lovosice – Pirna gesichert ist.

Die relativ dichte latènezeitliche Besiedlung im Elbedurchbruch, die von den an-

deren vorgeschichtlichen Zeitabschnitten abweicht (eine bedeutendere Besiedlung gibt es noch in der Spätbronze- und Hallstattzeit), dürfte die gestiegene Bedeutung des Elbeweges in diesem Zeitraum widerspiegeln.

Neben der Dichte der Besiedlung weisen deren Struktur, d. h. die Verteilung an verkehrsstrategisch günstigen Plätzen sowie deren Qualität (Anzahl an Importen, die aus Böhmen sowie Sachsen stammen) darauf hin, daß einer der Gründe für ihre Existenz der Elbtransport war bzw. der Handel. Da der Elbedurchbruch zumindest vorwiegend (siehe die Körpergräber im Elbtal; *Abb. 6*) die Domäne der Bodenbacher Gruppe darstellt, soll hier die Hypothese aufgestellt werden, daß die wichtigste Basis für die Existenz dieser Kulturgruppe das Betreiben des Transports bzw. des Handels war.

Diese Erklärung für die Existenz der Bodenbacher Gruppe steht etwas im Widerspruch zur traditionellen Auffassung, die diese Gruppe oft mit der Kobyley Gruppe identifiziert, bzw. wurde von der Kobyley Phase der Bodenbacher Gruppe gesprochen (VENCLOVÁ 1973). Es gilt festzuhalten, daß beide Gruppen räumlich und wahrscheinlich auch chronologisch voneinander abweichen (vgl. GODŁOWSKI 1977, 144–145; SALAČ 1992, 85–86). Für die Kobyley Gruppe ist der Fernhandel nicht existentiell gewesen, denn sie befindet sich völlig abseits der Fernwege.

Ich vermute, daß ein Teil der Angehörigen der Bodenbacher Gruppe den Elbtransport und -handel organisiert hat. Es könnte sich um Schiffer handeln, die die Ware auf eigenen Schiffen oder Flößen beförderten, oder etwa um Lotsen, die die Schiffe in Kenntnis der spezifischen Bedingungen des Elbedurchbruchs leiteten. Die Angehörigen dieser Gruppe könnten des weiteren an der Organisation des Verkehrs stromaufwärts, am Tragen der Waren bzw. der Schiffe über die schwierig schiffbaren Stellen beteiligt gewesen sein, evtl. für den Weg gesorgt haben (z. B. Entfernen von gesunkenen Baumstämmen) u. a. Letztendlich kann man aber auch nicht ausschließen, daß nicht nur die Fracht unter Umgehung bestimmter gefährlicher Plätze getragen wurde, sondern auch die Schiffe selbst. Diesem Zweck könnte auch der angenommene Weg zwischen Děčín und Pirna gedient haben (SIMON/HAUSWALD 1985 *Abb. 62*).

Die archäologischen Funde der Bodenbacher Gruppe befinden sich fast ausnahmslos an den Elbufern (Verbreitung der Bodenbacher Nadeln, vgl. PESCHEL 1971 *Abb. 2*) und belegen eindeutig eine enge Verbindung ihrer Angehörigen mit dem Wasserlauf. Gemäß den Theorien der Kulturökologie ist der Fluß ein wichtiger Bestandteil der Umwelt des Menschen und ein Element seines Adaptationsprozesses, der oft über die Dynamik der Kulturentwicklung entscheidet (FREILICH 1967). Auch in der Anthropologie der Kulturlandschaft wird der Fluß als ein wesentliches Merkmal des analysierten Gebietes betrachtet, z. B. seine Achse, der Fluß als Grenze oder als ein wichtiges Element, das über die Wirtschaftsspezifik und über Kulturmuster der die Ufer bewohnenden Bevölkerung entscheidet. Auch zahlreiche ethnohistorische Beispiele zeugen von großen Gemeinschaften und Staaten, deren Wirtschaft sich auf die Binnenschifffahrt stützt (FILIPOWIAK 1995). Die Ergebnisse dieser Fachbereiche scheinen mit unseren Deutungen zur Bodenbacher Gruppe sehr gut zu korrespondieren, wenngleich eingehendere Analysen und Vergleiche erst noch zu erarbeiten sind.

Wenn wir davon ausgehen, daß eine der Hauptaufgaben der Angehörigen der Bodenbacher Gruppe die Absicherung und Organisation des Elbetransports war, setzt dies voraus, daß diese Rolle sie zu etwas Außerordentlichem machte. Ihre besondere Stellung mag auf irgendeine Weise auch äußerlich zum Vorschein gekommen (Tracht, Schmuck, Frisur, Tätowierung) und so beim Kontakt mit den Kunden (Käufer, andere Beförderer, Reisende u. a.) genutzt worden sein. So könnte z. B. die Befähigung des Trägers eines solchen Zeichens für eine bestimmte, etwa mit dem Transport verbundene Tätigkeit kenntlich gemacht worden sein. Wenn wir bedenken, daß eigentlich das einzige (!) die Bodenbacher Gruppe prägende Artefakt die sog. Bodenbacher Nadel ist, dann stellt sich die Frage, ob nicht gerade sie ein solches Symbol darstellen könnte. Denn es wurde lediglich ein einziges Exemplar der Bodenbacher Nadel außerhalb der Reichweite des Elbe-Milieus gefunden (Rositz, Kr. Altenburg, PESCHEL 1977, 297 Abb. 2).

Die Bodenbacher Gruppe reicht allerdings nicht bis in die Spätlatènezeit (Lt D) hinein. Auf diese Tatsache wurde schon mehrmals hingewiesen (WALDHAUSER 1990; SALAČ 1992), aber nach den Ursachen ihres Unterganges wurde bisher nicht gesucht. In Zusammenhang mit dem Elbetransport, bezogen auf die Kontakte Böhmens und Sachsens in der Spätlatènezeit, zeigt sich allmählich, daß es sich um ein brennenderes Problem handelt als bisher angenommen. Die Klärung der Frage, ob der Elbedurchbruch in der Stufe Lt D verlassen wurde oder ob es nur zum Ausklang der Kulturspezifika der Bodenbacher Gruppe kam, die latènezeitliche Besiedlung hier aber weiterhin bestehen blieb, was im Moment wahrscheinlicher zu sein scheint, bleibt eine sehr wichtige Zielstellung der zukünftigen Forschung. Eine fehlende Besiedlung der Elbufer hätte nämlich den Flußtransport sehr erschwert, wobei der Wegfall des Elbhandels wahrscheinlich auch nicht ohne Folgen für die Besiedlung der Elbufer südlich des Elbedurchbruchs gewesen wäre (vor allem in Lovosice), und womöglich gilt dies auch für andere Teile NW-Böhmens.

Es steht übrigens außer Zweifel, daß, genauso wie der Elbhandel während der Latènezeit nicht ohne Kenntnis des Handels in anderen Zeitabschnitten zu beurteilen ist, es ebenso nötig sein wird, die böhmisch-sächsischen Beziehungen in größere Zusammenhänge einzugliedern, d.h. die Kontakte (also die konkrete Wege, Siedlungen, die angenommene Transport- und Handelsorganisation u.a.) zu anderen benachbarten Gebieten in Erwägung zu ziehen, z.B. zu Schlesien, Mähren, zum Donau- und Maingebiet u.a. An dieser Stelle ist vor allem die bahnbrechende Arbeit von L. PAULI (1974) über den Goldenen Steig zwischen Böhmen und dem Donaugebiet zu erwähnen.

Die meisten Überlegungen dieses Beitrags bleiben auf der Ebene von Arbeitshypothesen. Das Ziel dieser Arbeit bestand vor allem in dem Versuch, die Lücken zwischen den einzelnen archäologischen Funden und Fundstellen mit dem menschlichen Element zu füllen. Wir versuchten folglich, die Funde in eine Relation zu den Fernhandelswegen zu bringen, vor allem zum Elbeweg. Einige Seiten des damaligen Lebens werden mit Artefakten nie zu belegen sein. Dies muß aber nicht bedeuten, daß wir hierzu keine Überlegungen anstellen dürfen. Schon deshalb nicht, weil solche Überlegungen die archäologischen Funde retrospektiv in ein neues Licht stellen, deren komplexe Analyse noch vor uns steht.

Bibliographie

ARNOLD 1989

D. E. ARNOLD, *Ceramic Theory and Cultural Process* (Cambridge u. a. 1989).

AURIG/HERZOG 1993

R. AURIG/S. HERZOG, Mittelalterliche und neuzeitliche sächsisch-böhmische Verkehrsverbindungen zwischen Freiburger Mulde und Neiße. In: *Sachsen und Böhmen im Wandel der Geschichte* (Ústí n. L. 1993) 391–405.

BENEŠ/BRŮNA 1994

J. BENEŠ/V. BRŮNA (Hrsg.), *Archeologie a krajinná ekologie* (Most 1994).

BLAŽEK/ČERNÁ/VELÍMSKÝ 1995

J. BLAŽEK/E. ČERNÁ/T. VELÍMSKÝ, Zur Siedlungsgeschichte der böhmischen Seite des Erzgebirges. *Germania* 73, 1995, 463–479.

BOUZEK 1993

J. BOUZEK, Climatic changes: new archaeological evidence from the Bohemian Karst and other areas. *Antiquity* 67, 1993, 386–393.

BRÁZDIL/KOTYZA 1995

R. BRÁZDIL/O. KOTYZA, *History of Weather and Climate in the Czech Lands I. Period 1000–1500* (Zürich 1995).

BUDINSKÝ 1977

P. BUDINSKÝ, Příspěvky k pravěku Podkrušnohoří ve sbírce teplického muzea – Beiträge zur Urzeit des Erzgebirgsbeckens in der Sammlung des Teplitzer Museums (Tepllice 1977).

BUDINSKÝ 1983

DERS., Keltické kostrové hroby z Podkrušnohoří ve sbírce teplického muzea – Die keltischen Skelettgräber aus dem Erzgebirgsbecken in den Sammlungen des Teplitzer Museums (Tepllice 1983).

BUDINSKÝ 1994

DERS., Keltické kostrové hroby z Litoměřicka a z Lounska v archeologické sbírce teplického muzea (fond Tepllice) – Keltische Skelettgräber aus der Umgebung von Litoměřice und Louny in der archäologischen Sammlung des Teplitzer Museums (Fond Tepllice) (Tepllice 1994).

CHRISTL 1989

A. CHRISTL, Höhengrenzen der urgeschichtlichen Besiedlung im Erzgebirge und dessen Umland, dargestellt an einem Ausschnitt. *Arch. Rozhledy* 41, 1989, 386–405.

CHRISTL/SIMON 1995

DERS./K. SIMON, Nutzung und Besiedlung des sächsischen Erzgebirges und des Vogtlandes bis zur deutschen Ostkolonisation. *Germania* 73, 1995, 441–462.

COBLENZ 1985

W. COBLENZ, *Früheisenzeitliche Gräberfelder auf Dresdner Flur* (Dresden 1985).

COBLENZ 1986

DERS., Zu bronzezeitlicher Nutzung und Besiedlung der sächsischen Schweiz und des östlichen Erzgebirgsrandes. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 30, 1986, 89–109.

CUNLIFFE 1975

B. CUNLIFFE, *Rome and the Barbarians* (London, Sydney, Toronto 1975).

CÜPPERS 1967

H. CÜPPERS, Vorrömische und römische Brücken über die Mosel. *Germania* 45, 1967, 60–69.

CVRKOVÁ 1984

M. CVRKOVÁ, Archeologická sbírka Okresního vlastivědného muzea v Ústí n. L. – Die archäologischen Sammlungen des Kreismuseums in Ústí n. L. (Teplice 1984).

CVRKOVÁ 1993

DIES., Labské údolí v pravěku a raném středověku – Das Elbetal in der Vor- und Frühgeschichte. In: Sachsen und Böhmen im Wandel der Geschichte (Ústí n. L. 1993) 303–315.

CVRKOVÁ/SALAČ im Druck

DIES./V. SALAČ, Nová laténská sídliště z labské průrvy – Neue latènezeitliche Siedlungen im Elbdurchbruch. Arch. Rozhledy (im Druck).

CVRKOVÁ/VENCLOVÁ 1972

DIES./N. VENCLOVÁ, Nové hroby z pohřebiště v Podmoklech – Neuentdeckte Gräber auf der Nekropole in Podmokly (Bodenbach). Ebd. 24, 1972, 520–527.

ČERNÁ/VELÍMSKÝ 1991

E. ČERNÁ/T. VELÍMSKÝ, Výsledky rekognoskace raně středověké cesty z Mostu do Freibergu – Die Ergebnisse der Rekognoskierung des mittelalterlichen Weges aus Most nach Freiberg. Arch. Hist. 15, 1991, 477–487.

ČERNÁ/VELÍMSKÝ 1993

DIES., Česko-saské kontakty a problematika středověkých cest přes Krušné hory – Böhmisch-sächsische Kontakte und die Problematik mittelalterlicher Wege über das Erzgebirge. In: Sachsen und Böhmen im Wandel der Geschichte (Ústí n. L. 1993) 359–372.

DALTON 1975

G. DALTON, Karl Polanyi's analysis of long-distance trade and his wider paradigm. In: J. A. Sabloff/C. C. Lamberg-Karlovsky (Hrsg.), Ancient civilization and trade (Albuquerque 1975) 63–132.

DRDA 1980

P. DRDA, Doba laténská – Die Latènezeit. In: D. Koutecký (Hrsg.), Archeologické výzkumy v severozápadních Čechách v letech 1953–1972 (Praha 1980) 42–43.

DRESLEROVÁ 1995

D. DRESLEROVÁ, The prehistory of the middle Labe (Elbe) floodplain in the light of archaeological finds. Pam. Arch. 86, 1995, 105–145.

ECKOLDT 1986

M. ECKOLDT, Die Schiffbarkeit kleiner Flüsse in alter Zeit. Notwendigkeit, Voraussetzungen und Entwicklung einer Rechenmethode. Arch. Korrb. 16, 1986, 203–206.

ELLMERS 1969

D. ELLMERS, Keltischer Schiffbau. Jahrb. RGZM 16, 1969, 73–122.

ELLMERS 1972

DERS., Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Offa-Bücher 28 (Neumünster 1972).

ELLMERS 1989

DERS., Die Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa nördlich der Alpen. In: H. Jankuhn/W. Kimmig/E. Ebel (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa V. Abhandl. Akad. Wiss. Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3. F. Nr. 180 (Göttingen 1989) 291–350.

FILIPOWIAK 1995

W. FILIPOWIAK, Die Bedeutung der Binnenschifffahrt im Odergebiet. Germania 73, 1995, 481–493.

FREILICH 1967

M. FREILICH, Ecology and Culture: Environmental Determinism and the Ecological Approach in Anthropology. *Anthr. Quarterly* 40, 1967.

FRÖHLICH / WALDHAUSER 1989

J. FRÖHLICH / J. WALDHAUSER, Příspěvky k ekonomice českých Keltů (kamenictví a distribuce žernovů) – Beiträge zur Keltenwirtschaft in Böhmen (Steinmetzerei und Distribution der Dreh-Handmühlen). *Arch. Rozhledy* 41, 1989, 16–58.

GABRIEL 1987

F. GABRIEL, Archeologická sbírka Okresního muzea v Děčíně (Děčín 1987).

GEUPEL / WERNICKE 1981

V. GEUPEL / I. WERNICKE, Ein hochmittelalterliches Gefäß aus Deutsch-Einsiedel, Kr. Marienberg, und der böhmische Steig Sayda – Most. *Ausgr. u. Funde* 26, 1981, 44–48.

GODŁOWSKI 1977

K. GODŁOWSKI, Archeologia pierwotna i wczesnośredniowieczna IV. Okres latenski w Europie (Kraków 1977).

GRASELT / VOLKMANN 1991

T. GRASELT / N. VOLKMANN, Latènezeitlicher Ringschmuck aus Thüringen. *Alt-Thüringen* 26, 179–196.

GRINGMUTH-DALLMER 1997

E. GRINGMUTH-DALLMER, Bemerkungen zur Rolle der Mittelelbe in ur- und frühgeschichtlicher Zeit. In: *Beiträge zum Oder-Projekt* 2, 1997, 83–86.

GRÜNERT 1956

H. GRÜNERT, Braubacher Schalen im Leipziger Land. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 5, 1956, 348–356.

GRÜNERT 1992

DERS., Keltisch-germanische Kontakte im sächsisch-thüringischen Mittelgebirgsraum und ihre Bedeutung für die ökonomisch-soziale Entwicklung der Germanen. In: S. Dušek (Hrsg.), *Beiträge zur keltisch-germanischen Besiedlung im Mittelgebirgsraum*. Weimarer Monogr. Ur- u. Frühgesch. 28 (Stuttgart 1992) 140–152.

GÜHNE / SIMON 1986

A. GÜHNE / K. SIMON, Frühe Siedlungsspuren am Elbübergang in Dresden-Neustadt. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 30, 1986, 187–343.

GUILLAUMET 1985

J.-P. GUILLAUMET, Châlon Eduen. In: L. Bonnamour / A. Duval / J.-P. Guillaumet (Hrsg.), *Les âges du fer dans la vallée de la Saône*. *Rev. Arch. Est et Centre-Est Suppl.* 6 (Paris 1985) 113–118.

HASELGROVE 1982

C. HASELGROVE, Wealth, prestige and power: the dynamics of late iron age political centralisation in south-east England. In: C. Renfrew / S. Shennan (Hrsg.), *Ranking, resource and exchange* (Cambridge u. a. 1982) 79–88.

HAUSWALD 1986

K. HAUSWALD, Zur urgeschichtlichen Besiedlung der sächsischen Schweiz im Bereich der Königsteiner Elbschleife. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 39, 1986, 111–129.

HAUSWALD / KAUFMANN / MÖCKEL 1986

DERS. / H. KAUFMANN / S. MÖCKEL, Siedlungsbelege der vorrömischen Eisenzeit bei Pirna. *Ausgr. u. Funde* 31, 1986, 26–31.

HÖCKMANN 1983

O. HÖCKMANN, „Keltisch“ oder „römisch“? Bemerkungen zur Typgenese der spätrömischen Ruderschiffe von Mainz. *Jahrb. RGZM* 30, 1983, 403–434.

HOLLSTEIN 1967

E. HOLLSTEIN, Jahrringchronologie aus vorrömischer und römischer Zeit. *Germania* 45, 1967, 70–84.

HOLTERMANN 1990

S. HOLTERMANN, Untersuchungen auf dem Terrain des ehemaligen Dominikanerklosters in Pirna (ungedr. Magisterarbeit, Humboldt-Univ. Berlin).

JACOB 1982

H. JACOB, Die ur- und frühgeschichtliche Besiedlung zwischen Dresdener Elbtalweitung und Oberem Osterzgebirge. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 24/25, 1982, 25–137.

JACOBI 1974

G. JACOBI, Werkzeug und Gerät aus dem Oppidum von Manching. *Ausgr. Manching* 5 (Wiesbaden 1974).

JÄGER U. A. 1989

H. JÄGER / W.-P. SCHMID / D. TIMPE / G. MILDENBERGER, Elbe. In: *RGa*² 7, 94–107.

JAHNS 1997

S. JAHNS, Erste Ergebnisse der pollenanalytischen Untersuchungen im Rahmen des „Oderprojektes“. In: *Beiträge zum Oder-Projekt* 2, 1997, 39–47.

JANSOVÁ 1965

L. JANSOVÁ, Hrazany, keltské oppidum na Sedlčansku (Praha 1965).

JANSOVÁ 1974

DIES., Zur Münzprägung auf dem Oppidum Závist. *Pam. Arch.* 65, 1974, 1–33.

KAUFMANN 1971

H. KAUFMANN, Stempelverzierte Drehscheibenkeramik aus der Orlasenke. In: *Actes VII^e Congrès Internat. Scien. Préhist. et Protohist.*, Prague 1966, 2 (Prague 1971) 836–839.

KAUFMANN 1982

DERS., Kraftig profilierte Latèneringe im Elbgebiet zwischen Pirna und Torgau. *Ausgr. u. Funde* 27, 1982, 25–32.

KAUFMANN 1983

DERS., Südliche Kontakte während der Mittellatènezeit entlang der oberen Elbe. *Ebd.* 28, 1983, 11–16.

KAUFMANN 1984

DERS., Einflüsse der Latènekultur im Gebiet nördlich des Erzgebirges. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 27/28, 1984, 125–166.

KAUFMANN 1984a

DERS., Zur Drehscheibenkeramik der Latènezeit zwischen Elbe und Weißer Elster. In: *Römerzeitliche Drehscheibenware im Barbarikum. Weimarer Monogr. Ur- u. Frühgesch.* 11 (Weimar 1984) 29–40.

KAUFMANN 1988

DERS., Zum keltischen Fundgut in Sachsen. *Ausgr. u. Funde* 33, 1988, 16–21.

KAUFMANN 1989

DERS., Keltische Münzen nördlich von Elbsandsteingebirge und Lausitzer Bergland. *Ebd.* 34, 1989, 26–29.

KAUFMANN 1991

DERS., Spielarten der Duxer Fibel aus dem südlichen Jastorfbereich. Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl. 34, 1991, 165–179.

KAUFMANN 1992

DERS., Latènezeitlicher Glasschmuck aus Sachsen. Ausgr. u. Funde 37, 1992, 14–20.

KAUFMANN 1995

DERS., Weiterer Sapropelitschmuck aus Nordwestsachsen. Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl. 37, 1995, 135–138.

KAUFMANN/MÖCKEL 1986

DERS./S. MÖCKEL, Keltischer Import von Pratzschwitz, Kr. Pirna. Ausgr. u. Funde 31, 1986, 31–34.

KAUFMANN/SCHERFKE 1991

DERS./G. SCHERFKE, Bruchstück eines keltischen Glasarmringes vom Rand des Dresdener Elbtalkessels. Ebd. 36, 1991, 13–17.

KLÁPŠTĚ 1985

J. KLÁPŠTĚ, Raně středověké Mostecko a síť dálkových cest – Das Gebiet von Most im Frühmittelalter und das Netz der Fernwege. Arch. Rozhledy 37, 1985, 502–515.

KÖHLER 1985

U. KÖHLER, Formen des Handels in ethnologischer Sicht. In: K. Düwel/H. Jankuhn/H. Siems/D. Timpe (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa I. Abhandl. Akad. Wiss. Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3. F. Nr. 143 (Göttingen 1985) 13–55.

KOŠŤÁL 1974

M. KOŠŤÁL, K počátkům labské plavby – Die Anfänge der Elbeschifffahrt. Z minulosti Děčínska II (Děčín 1974) 275–281.

KOTYZA 1995

O. KOTYZA, Kolísání klimatu v prvním tisíciletí našeho letopočtu (Několik úvah). Lito-měřicko 27–29, 1995, 151–168.

KOTYZA/CVRK/PAŽOUREK 1995

DIES./F. CVRK/V. PAŽOUREK, Historické povodně na dolním Labi a Vltavě (Děčín 1995).

KOTYZA/TOMAS 1993

DIES./J. TOMAS, Příspěvek k problematice přechodů Krušných hor v raném středověku – Beitrag zur Problematik der Erzgebirgsübergänge im Frühmittelalter. In: Sachsen und Böhmen im Wandel der Geschichte (Ústí n. L. 1993) 373–390.

KOUTECKÝ 1993

D. KOUTECKÝ, Doklady česko-saských kontaktů v době bronzové a starší době železné na území severozápadních Čech – Die Belege der böhmisch-sächsischen Kontakte in der Bronze- und der älteren Eisenzeit im Gebiet NW-Böhmens. Ebd. 316–326.

KOUTECKÝ (Hrsg.) 1980

DERS. (Hrsg.), Archeologické výzkumy v severozápadních Čechách v letech 1953–1972 – Die Geschichte der archäologischen Forschung in Nordwestböhmen (Praha 1980).

KOUTECKÝ/VENCLOVÁ 1979

DERS./N. VENCLOVÁ, K problematice severozápadních Čech v době laténské a římské. Sidliště Počerady I a II – Zur Problematik der Besiedlung des nordwestlichen Böhmens in der Latènezeit und römischen Kaiserzeit. Siedlung Počerady I und II. Pam. Arch. 70, 1979, 42–112.

KRÜGER 1988

B. KRÜGER (Hrsg.), *Die Germanen*⁵ (Berlin 1988).

KUNOW 1983

J. KUNOW, *Der römische Import in der Germania libera bis zu den Markomannenkriegen* (Neumünster 1983).

KURZ 1995

G. KURZ, *Keltische Hort- und Gewässerfunde in Mitteleuropa* (Stuttgart 1995).

MÄHLING 1944a

W. MÄHLING, *Die Bodenbacher Gruppe* (Prag 1944).

MÄHLING 1944b

DERS., *Das spätlatènezeitliche Brandgräberfeld von Kobil, Bezirk Turnau* (Prag 1944).

MÄHLING 1944c

DERS., *Die frühgermanische Landnahme im mitteldeutsch-sächsisch-nordböhmischen Gebiet* (Prag 1944).

MAIER 1974

F. MAIER, *Gedanken zur Entstehung der industriellen Großsiedlung der Hallstatt- und Latènezeit auf dem Dürrnberg bei Hallein*. *Germania* 52, 1974, 326–347.

MEDUNA 1993

P. MEDUNA, *K rekonstrukci vnitřní struktury hradské organizace Přemyslovců v severozápadních Čechách – Zur Rekonstruktion der Innenburgorganisationsstruktur der Premysliden in nord-westlichem Bereich*. In: *Lokalne ośrodki władzy państwowej w XI–XII wieku w Europie Środko-Wschodniej* (Wrocław 1993) 91–108.

MICHEL 1914

J. MICHEL, *Das La Tène-Gräberfeld zu Bodenbach a. d. Elbe*. *Wiener Prähist. Zeitschr.* 1, 1914, 189–219.

MICHEL 1923

DERS., *Die vorgeschichtlichen Funde des Bezirks Tetschen* (Tetschen 1923).

MIRTSCHIN 1933

A. MIRTSCHIN, *Germanen in Sachsen* (Riesa 1933).

MORRIS 1994

E. L. MORRIS, *Production and Distribution of Pottery and Salt in Iron Age Britain: a Review*. *Proc. Prehist. Soc.* 60, 1994, 371–393.

MOTYKOVÁ/DRDA/RYSOVÁ 1990

K. MOTYKOVÁ/P. DRDA/A. RYSOVÁ, *Oppidum Závist – prostor brány A v předsunutém šíjovém opevnění – Oppidum Závist – der Raum des Tors A in der vorgeschobenen Abschnittsbefestigung*. *Pam. Arch.* 81, 1990, 308–433.

MOŹDZIOCH 1993

S. MOŹDZIOCH, *Znaczenie „pożytków wodnych“ w życiu codziennym mieszkańców wczesnośredniowiecznego Śląska – Die Bedeutung des „Nutzgutes der Gewässer“ im frühmittelalterlichen Schlesien*. *Rzeki* 2, 1993, 149–168.

MÜLLER 1987

D. W. MÜLLER, *Neolithisches Briquetage von der mittleren Saale*. *Jahresschr. Mitteldt. Vorgesch.* 70, 1987, 135–154.

MÜLLER/MÜLLER 1977

R. MÜLLER/D. W. MÜLLER, *Stempelverzierte Keramik aus einem Randgebiet der Keltiké*. *Alt-Thüringen* 14, 1977, 194–243.

DE NAVARRO 1925

J. M. DE NAVARRO, Prehistoric Routes between Northern Europe and Italy defined by the Amber Trade. *Geogr. Journal* 66, 1925, 481.

NOVOTNÝ 1951

B. NOVOTNÝ, Nejstarší plavidla na českých vodách. *Národopisný Věstník Československý* 32, 1951, 253–292.

OTTO/GRÜNERT 1958

K.-H. OTTO/H. GRÜNERT, Das Verhalten der Germanen zur Scheibentöpferei in der vorrömischen Eisenzeit. *Jahresschr. Mitteldt. Vorgesch.* 41/42, 1958, 389–408.

PAULI 1974

L. PAULI, Der Goldene Steig. In: *Studien zur vor- und frühgeschichtlichen Archäologie. Festschr. J. Werner (München 1974)* 115–139.

PAULI 1978

DERS., Fremdformen im Frauengrab 44. In: J. Waldhauser (Hrsg.), *Das keltische Gräberfeld bei Jenišův Újezd in Böhmen (Teplice 1978)* 93–102.

PESCHEL 1966

K. PESCHEL, Spätkeltischer keramischer Import in Thüringen. *Alt-Thüringen* 8, 1966, 231–258.

PESCHEL 1972

DERS., Fibeln mit Spiralfuß. *Zeitschr. Arch.* 6, 1972, 1–42.

PESCHEL 1977

DERS., Zur Latènezeit in Sachsen und Thüringen und ihren Beziehungen zum benachbarten Osten und Südosten. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 22, 1977, 289–301.

PESCHEL 1978

DERS., *Anfänge germanischer Besiedlung im Mittelgebirgsraum (Berlin 1978)*.

PESCHEL 1988

DERS., Kelten und Germanen während der jüngeren vorrömischen Eisenzeit (2.–1. Jh. v. u. Z.). In: F. Horst/F. Schlette (Hrsg.), *Frühe Völker in Mitteleuropa (Berlin 1988)* 167–200.

POLANYI 1963

K. POLANYI, Ports of Trade in Early Societies. *Journal Econom. Hist.* 23, 1963, 30–45.

REINECKE 1915

P. REINECKE, Zu den Gräberfunden von Bodenbach a. d. Elbe. *Wiener Prähist. Zeitschr.* 2, 1915, 15–26.

RENFREW 1969

C. RENFREW, Trade and Culture Process in European Prehistory. *Current Anthr.* 10, 1969, 151–169.

RENFREW 1969

DERS., Trade as Action at a Distance: Questions of Integration and Communication. In: J. A. Sabloff/C. C. Lamberg-Karlovsky (Hrsg.), *Ancient civilization and trade (Albuquerque 1975)* 3–60.

REUTER 1993

U. REUTER, Wichtige Neufunde der Jahre 1980–1990 aus den Regierungsbezirken Chemnitz, Dresden und Leipzig. *Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl.* 36, 1993, 257–407.

RIECKHOFF 1995

S. RIECKHOFF, Süddeutschland im Spannungsfeld von Kelten, Germanen und Römern. *Trierer Zeitschr. Beih.* 19 (Trier 1995).

RIECKHOFF 1997 im Druck

DIES., „Römische Schatzfunde“ – ein historisches Phänomen aus prähistorischer Sicht. In: *Festschr. Ch. Strahm* (im Druck).

RULF/SALAČ/ZÁPOTOCKÁ 1988

J. RULF/V. SALAČ/M. ZÁPOTOCKÁ, Neolitické sídliště na Resslově ulici a další neolitické nálezy z Lovosic – Neolitische Besiedlung in der Resslovastraße und andere neolitische Funde aus Lovosice. *Litoměřicko* 23, 1988, 57–67.

RŮŽIČKOVÁ/ZEMAN 1995

E. RŮŽIČKOVÁ/A. ZEMAN, Manifestation of climate on the earth's surface at the end of holocene (Prague 1995).

RYBOVÁ/DRDA 1994

A. RYBOVÁ/P. DRDA, Hradiště by Stradonice. Rebirth of a Celtic Oppidum (Praha 1994).

SALAČ 1988

V. SALAČ, Archeologické výzkumy v Lovosicích v letech 1980–1985 – Archäologische Grabungen in Lovosice in den Jahren 1980–1985. *Litoměřicko* 23, 1988, 17–55.

SALAČ 1990

DERS., K poznání laténského (LT C2–D1) výrobního a distribučního centra v Lovosicích – Zu Untersuchungen über ein latènezeitliches (LT C2–D1) Produktions- und Distributionszentrum in Lovosice. *Arch. Rozhledy* 42, 1990, 609–639.

SALAČ 1991a

DERS., Keltské výrobní a distribuční centrum v Lovosicích – Das keltische Produktions- und Distributionszentrum in Lovosice. *Litoměřicko* 26, 1991, 31–57.

SALAČ 1991b

DERS., La Tène-period production and distribution centre at Lovosice. In: *Archaeology in Bohemia 1986–1990* (Praha 1991) 225–227.

SALAČ 1992

DERS., Die Aussagen der Keramik zu Kontakten zwischen Böhmen und Mitteldeutschland in der Latènezeit. In: S. Dušek (Hrsg.), *Beiträge zur keltisch-germanischen Besiedlung im Mittelgebirgsraum*. Weimarer Monogr. Ur- u. Frühgesch. 28 (Stuttgart 1992) 69–112.

SALAČ 1993

DERS., Production and exchange during the La Tène period in Bohemia. *Journal Europ. Arch.* 1/2, 1993, 73–99.

SALAČ 1995

DERS., Čechy a Sasko v době laténské – Keltové kontra Germáni? – Böhmen und Sachsen in der Latènezeit – Kelten kontra Germanen? In: J. Blažek/P. Meduna (Hrsg.), *Archeologické výzkumy v SZ Čechách v letech 1983–92* (Most 1995) 155–164.

SALAČ 1996

DERS., O hospodářství, oppidech a Marobudovi – On economy, the oppida and Marobudus. *Arch. Rozhledy* 48, 1996, 60–97.

SALAČ/VON CARNAP-BORNHEIM 1994

DERS./C. VON CARNAP-BORNHEIM, Die westlichen Beziehungen Böhmens in der Mittel- und Spätlatènezeit am Beispiel der Keramik. *Germania* 72, 1994, 95–131.

SALAČ/SMRŽ 1989

DERS./Z. SMRŽ, Laténské sídliště u Lužice v SZ Čechách. Poznámky k sídlištní keramice stupně LT B v Podkrušnohoří a k možnosti existence oppida na vrchu Úhošti u Kadaně – Die latènezeitliche Siedlung bei Lužice in NW-Böhmen. Bemerkungen zur Siedlungskeramik der Stufe LT B im Erzgebirgsvorland und zum Bestehen eines Oppidums auf dem Berg Úhošť bei Kadaň. Arch. Rozhledy 41, 1989, 549–576.

SCHMIDT 1974

G. SCHMIDT, Pirnas Fernhandel bis zum 16. Jh. Sächs. Heimatbl. 20, 1974, 118–120.

SCHWAPPACH 1974

F. SCHWAPPACH, Ostkeltisches und westkeltisches Ornament auf einem älterlatènezeitlichen Gürtelhaken von Mühlacker, Kreis Vaihingen. Fundber. Baden-Württemberg 1, 1974, 337–372.

SMETANA 1981

J. SMETANA, Počátky města Ústí nad Labem. Historický Sborník (Ústí n. L. 1981) 5–27.

SMETANA 1985

DERS., K počátkům města Děčína – Zu den Anfängen der Stadt Děčín (Tetschen) In: Z minulosti Děčínska a Českolipska IV (Děčín 1985) 241–277.

SIMON 1979

K. SIMON, Glättmusterverzierte Keramik der frühen Latènezeit von Großstorkwitz. Ausgr. u. Funde 24, 1979, 19–34.

SIMON / HAUSWALD 1995

DERS. / K. HAUSWALD, Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl. 37, 1995, 9–98.

SPEHR 1992

R. SPEHR, Ur- und frühgeschichtliche Besiedlung am Mittellauf der Elbe (Sachsen und Sachsen-Anhalt). In: Die Elbe – ein Lebenslauf (Berlin 1992) 53 ff.

SPROCKHOFF 1930

E. SPROCKHOFF, Zur Handelsgeschichte der germanischen Bronzezeit. Vorgesch. Forsch. 7 (Berlin 1930).

STARY 1993

P. F. STARY, Der Mittelgebirgsraum als Transit- und Vermittlungszone hallstatt- und latènezeitlicher Kulturelemente aus Mitteleuropa ins westliche Ostseegebiet. In: Die ältere Eisenzeit im Mittelgebirgsraum. Ber. RGK 74, 1993, 537–564.

STEUER 1987

H. STEUER, Der Handel der Wikingerzeit zwischen Nord- und Westeuropa aufgrund archäologischer Zeugnisse. In: K. Düwel / H. Jankuhn / H. Siems / D. Timpe (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa IV. Abhandl. Akad. Wiss. Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3. F. Nr. 156 (Göttingen 1987) 113–197.

STJERNQUIST 1965/66

B. STJERNQUIST, Models of commercial diffusion in prehistoric times. Scripta Minora Lundensis 2 (Lund 1965/66).

STÖCKLI 1979

W. E. STÖCKLI, Die Grob- und Importkeramik von Manching. Ausgr. Manching 8 (Wiesbaden 1979).

TIMPE 1981

D. TIMPE, Das keltische Handwerk im Lichte der antiken Literatur. In: H. Jankuhn / W. Janssen / R. Schmidt-Wiegand / H. Tiefenbach (Hrsg.), *Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit I*. Abhandl. Akad. Wiss. Göttingen, Phil.-Hist. Kl., 3. F. Nr. 122 (Göttingen 1981) 36–62.

TIMPE 1985

DERS., Der keltische Handel nach historischen Quellen. In: K. Düwel / H. Jankuhn / H. Siems / D. Timpe (Hrsg.), *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa I*. Ebd. Nr. 143 (Göttingen 1995) 258–284.

TORBRÜGGE 1960

W. TORBRÜGGE, Die bayerischen Inn-Funde. Bayer. Vorgeschbl. 25, 1960, 16–69.

TORKE 1982

M. TORKE, Zwei neue urgeschichtliche Funde aus dem östlichen Erzgebirge und ihre verkehrs-geographische Problematik. Sächs. Heimatbl. 28, 1982, 183–186.

TOMAS 1966

J. TOMAS, Počátky města Litoměřic – Die Anfänge der Stadt Litoměřice. Sborník Severočeského Mus. Společenské Vědy Hist. 5, 1966, 15–64.

TOMAS 1971

DERS., Labský obchod v Litoměřicích do Bílé hory. Rozpravy Národ. Tech. Muz. 46, 1971, 137–142.

VÁVRA 1978

I. VÁVRA, Srbská cesta. Hist. Geogr. 17, 1978, 369–432.

VÁVRA 1979

DERS., Mostecká cesta. Ebd. 18, 1979, 351–382.

VÁVRA 1982

DERS., Osecká cesta – Hrobská cesta. Ebd. 20, 1982, 187–201.

VELÍMSKÝ 1991

T. VELÍMSKÝ, Nový nález lužické keramiky z Děčínských stěn a problematika kontaktů pravěkého osídlení na území Saska a severozápadních Čech. Děčínské Vlastivědné Zprávy 1, 1991, 29–32.

VELÍMSKÝ 1992

T. VELÍMSKÝ, Studium středověkých cest a problematika vývoje osídlení levobřežní části Labských pískovců – Studium der mittelalterlichen Wege und Problematik der Besiedlungsentwicklung im linksufrigen Teil des Elbsandsteingebirges. Arch. Hist. 17, 1992, 349–364.

VENCLOVÁ 1973

N. VENCLOVÁ, Otázky etnické příslušnosti podmokelské a kobylské skupiny – Zum Problem der ethnischen Zugehörigkeit der Bodenbacher und Kobiler Gruppe. Arch. Rozhledy 25, 1973, 41–71.

VENCLOVÁ 1987

DIES., Bemerkungen zum Grenzgebiet der Latènekultur in Nordwestböhmen. Pam. Arch. 77, 1987, 449–464.

VENCLOVÁ 1988

DIES., Das Grenzgebiet der Latènekultur in Nordwestböhmen. In: F. Horst / F. Schlette (Hrsg.), *Frühe Völker in Mitteleuropa* (Berlin 1988) 121–127.

VENCLOVÁ 1995

DIES., Specializovaná výroba: Teorie a modely – Specialized production: theories and models. Arch. Rozhledy 47, 1995, 541–564.

VOIGT 1957

T. VOIGT, Gab es zur Spät-La-Tène-Zeit eine selbständige Kulturprovinz im Saalegebiet? Jahresschr. Mitteldt. Vorgesch. 41, 1957, 407–466.

VOIGT 1968

DERS., Latènezeitliche Halsringe mit Schälchenenden zwischen Weser und Oder. Ebd. 52, 1968, 143–232.

VOIGT 1976

DERS., Das hermundurische Urnengräberfeld bei Bornitz, Kreis Zetz. Ebd. 59, 1976, 173–342.

WALDHAUSER 1976

J. WALDHAUSER, Sídliště podmokelské skupiny u Neštěmic (o. Ústí n.L.) – Eine Siedlung der Bodenbacher Gruppe bei Neštěmice, Bez. Ústí n. L. Pam. Arch. 67, 1976, 31–84.

WALDHAUSER 1984

DERS., Die oppidumartige Anlage Úhošť (Burgberg) bei Kadaň und die keltische Besiedlung Nordwestböhmens am Ende der Latènezeit (Fakten und Hypothesen). Arbeits- u. Forschber. Sächs. Bodendenkmalpfl. 27/28, 1984, 167–189.

WALDHAUSER 1990

DERS., Sozioökonomische Modelle zu den nordböhmisches nichtkeltischen Gruppen von Podmokly und Kobyly (Modelle der Laténisierung). Arch. Polski 35, 1990, 87–111.

WALDHAUSER 1991

DERS., Diskussion über die oppidumartige Anlage Úhošť und keltische Besiedlung Nordwestböhmens. Pam. Arch. 82, 1991, 385–405.

WALDHAUSER 1992

DERS., Zum Bevölkerungswechsel von Kelten und Elbgermanen in Böhmen nach Siedlungsstrukturveränderungen in der Mikro-, Mezzo- und Makroebene während der Endlatène- und frühen Kaiserzeit. In: S. Dušek (Hrsg.), Beiträge zur keltisch-germanischen Besiedlung im Mittelgebirgsraum. Weimarer Monogr. Ur- u. Frühgesch. 28 (Stuttgart 1992) 162–183.

WALDHAUSER 1995

DERS., Keltické zlaté mince z českých zemí jako produkt výrobní specializace a jejich distribuce v Evropě – Celtic gold coins from Bohemia as a product of specialized craft and their distribution in Europe. Arch. Rozhledy 47, 1995, 619–631.

WALDHAUSER / WEBER 1971

DERS. / V. WEBER, Sídliště podmokelské skupiny v Libochovanech (okr. Litoměřice) – Eine Siedlung der Gruppe von Podmokly (Bodenbach) in Libochovany bei Ústí n. L. (Aussig a. E.) in Nordwestböhmen. Zprávy (Teplice) 7, 1971, 3–22.

WEGNER 1976

G. WEGNER, Die vorgeschichtlichen Flußfunde aus dem Main und aus dem Rhein bei Mainz (Kallmünz / Opf. 1976).

WILLERDING 1992

U. WILLERDING, Klima und Vegetation der Germania nach vegetationsgeschichtlichen und paläo-ethnobotanischen Quellen. In: G. Neumann / H. Seemann (Hrsgs.), Beiträge zum Verständnis der Germania des Tacitus II (Göttingen 1992) 332–373.

ZÁPOTOCKÝ 1969

M. ZÁPOTOCKÝ, K významu Labe jako spojovací a dopravní cesty – Zur Bedeutung der Elbe als Verbindungs- und Transportweg. Pam. Arch. 60, 1969, 277–366.

ZÁPOTOCKÝ 1973

DERS., Keltská pohřebiště na Litoměřicku – Die keltischen Gräberfelder im Kreis Litoměřice. Arch. Rozhledy 25, 1973, 139–184.

ZÁPOTOCKÝ 1974

DERS., Hradiště Hrádek, k.o. Libochovany. Pravěké a raně středověké osídlení. Severočeskou Přírodou 5, 1974, 111–119.

ZÁPOTOCKÝ 1977

DERS., Slovanské osídlení na Děčínsku – Die slawische Besiedlung der Děčíniger Gegend. Arch. Rozhledy 29, 1977, 521–553.

ZÁPOTOCKÝ 1978

DERS., Slovanské osídlení na Ústecku – Die slawische Besiedlung im Raum Ústí. Ebd. 30, 1978, 258–303.

ZÁPOTOCKÝ 1982

DERS., Lovosice a oblast České brány – starobronzová sídelní koncentrace s doklady kovolictví – Lovosice und die Böhmisches Pforte – frühbronzezeitliche Konzentration mit Nachweisen für Metallgießerei. Ebd. 34, 1982, 361–465.

ZÁPOTOCKÝ 1989

DERS., Pravěká výšinná sídliště a hradiště na Litoměřicku – Vorzeitliche Höhengründungen und Burgwälle im Raum von Litoměřice. Ebd. 61, 1989, 506–596.

ZÁPOTOCKÝ/CVRKOVÁ 1993

DERS./M. CVRKOVÁ, Slovanská osada v Ústí n. L. – Krásném Březně, Příspěvek k datování mladohradištní keramiky severočeského Polabí – Eine slawische Ansiedlung in Ústí n. L. – Krásné Březno. Beitrag zur Datierung der jungburgwall-zeitlichen Keramik im nordwestböhmischen Elbegebiet. Ebd. 45, 1993, 279–314.

ZIMMERMANN 1970

H.-W. ZIMMERMANN, Urgeschichtliche Opferfunde aus Flüssen, Mooren, Quellen und Brunnen Südwestdeutschlands. Neue Ausgr. u. Forsch. Niedersachsen 6 (Hildesheim 1970) 53–92.

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit den Kontakten zwischen Böhmen und Sachsen in der Latènezeit, die bislang meist unter ethnischen Perspektiven betrachtet wurden. Der Verfasser versteht die wechselseitigen Importe als Widerspiegelung der Handelskontakte, in denen die Waren die entscheidende Rolle spielten, die archäologisch nicht nachweisbar sind: Salz, Getreide, Vieh, Sklaven u. ä. Im Artikel wird dann die Organisation des Transportes und des Tausches unter dem Gesichtspunkt der benutzten Verkehrsmittel sowie des Systems und Funktionierens der Umschlag-, Markt-, Hafen- und Zollplätze rekonstruiert. Der Verfasser ist der Meinung, daß die Besiedlung im Elbdurchbruch auf die Absicherung des Schiffsverkehrs und des Handels orientiert war.

Abstract

The present study deals with contact between Bohemia and Saxony during the La Tène period, which up till now has most often been studied from ethnic perspectives. The author characterizes the mutual imports as a reflection of trade contacts, in which wares, for which

archaeological evidence is lacking, played the decisive roles: salt, grain, animals, slaves, etc. In the article, the organization of transportation and exchange is described from the point of view of the means of transport used; in addition, the system and functioning of trans-shipment, market-, harbor- and customs-places is reconstructed. The author believes that the settlement of the Elbe gorge area was oriented to the protection of ship transport and trade.

C. M.-S.

Resumée

Le présent article est consacré à l'étude des contacts entre Bohême et Saxe pendant la période hallstattienne. Jusqu'à présent, ceux-ci ont quasiment toujours été considérés dans une perspective ethnique. L'auteur comprend les importations réciproques comme le reflet de contacts commerciaux dans lesquels les denrées non perceptibles par l'archéologie, comme par exemple le sel, les céréales, le bétail ou encore les esclaves, jouent un rôle décisif. Dans cet article, l'organisation du transport et de l'échange est reconstituée à partir du point de vue des moyens de transport utilisés ainsi que du système et du fonctionnement des lieux de transbordement, de marché, de port et de douane. L'auteur est d'avis que l'installation en zone de rupture de charge de l'Elbe était destinée à assurer le bon déroulement du transport fluvial et du commerce.

S. B.

Anschrift des Verfassers:

Vladimír Salač
Archeologický ústav AV ČR
Letenská 4
CZ-118 01 Praha