

Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter

Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte e. V.
Insel Reichenau, vom 4. bis 7. Oktober 2005

Vom 4. bis 7. Oktober 2005 fand auf der Klosterinsel Reichenau (Bodensee) die Herbsttagung des Konstanzer Arbeitskreises für Mittelalterliche Geschichte zum Thema „Straßen- und Verkehrswege im hohen und späten Mittelalter“ statt.

Konzept und Programm der Tagung erläuterte einleitend deren Organisator und Leiter *Rainer C. Schwinges* (Bern) und benannte, verstanden als zunächst nur analytische Kategorien, vier Hauptuntersuchungsfelder: 1. die Technik des Straßen- und Wasserwegebbaus, 2. Herrschaft und Verwaltung, 3. die Nutzung der Straßen und 4. den außereuropäischen Kontrast.

Arnold Esch (Rom) fokussierte seinen abendlichen Vortrag „Auf der Straße nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter“ darauf, relevante Quellengattungen an ausgewählten Beispielen vornehmlich des Alpentransits vorzuführen und deren spezifische Leistungen wie Probleme der Interpretation aufzuzeigen.

So wies er zunächst im Vergleich mittelalterlicher, insbesondere des der Chronik des Abtes Albert von Stade (um 1250) inserierten Verzeichnisses der Rom-Wege von der Nordsee nach Italien, mit antiken Itineraren auf einen in der Geschichte des Straßenwesens grundlegenden Wandel hin: Hatten die römischen Straßen, die in ihrer schnurgeraden Streckenführung überregionalen, von den Interessen des Reiches bestimmten Zielen dienten, auf viele städtische Siedlungen keine Rücksicht genommen, so änderte sich, vor allem seit der ersten Hälfte des 12. Jh.s, die Trassenführung: An vielen Stellen wurde die römische „Gerade“ aufgegeben, weil Straßen nun häufig menschliche Siedlungen am Wege bedienen mussten bzw. Geländehindernisse zunehmend nicht mehr überwunden, sondern umgangen wurden.

In einem zweiten Teil seiner Ausführungen behandelte Esch Rechnungsquellen, die an Zollstellen, Passhospizen und Pilgerspitälern mit deren Buchführung entstanden und damit den Verkehrsstrom gleichsam stationär und quer zur Verkehrsrichtung beobachten lassen. Erlaubten diese Quellen bisweilen durchaus Aufschluss über Verkehrsdurchzug und -frequenz und geben sie wichtige Einsichten in Verkehrssituation wie -radius der jeweiligen Institutionen, so mahnte Esch, die Fragen moderner Historiker an diese Quellen nicht mit deren ursprünglichen Abfassungszwecken zu verwechseln. Gerade bei Zollregistern sei zu konstatieren, dass diese nicht allein kein vollständiges Bild von Warenfluss und -menge lieferten, sondern häufig auch die Proportionen verloren seien, also z. B. das Verhältnis von Warenwert der durchziehenden Güter in beide Richtungen oder dasjenige von Lokalverkehr und Ferntransit.

In einem dritten Teil ging der Vortragende auf Quellen ein, die der obrigkeitlichen Kontrolle und Fürsorge entsprangen, darunter Straßenbauverträge und Ausgabennachweise für an (Alpen-)Straßen ausgeführte Arbeiten. Sie ermöglichen konkrete Aussagen über Zustand, Gangbarkeit und Instandhaltung der Straßen, geben unter Umständen Auskunft über gezahlte Straßengebühren und deren Verwendung oder einen Querschnitt durch den materialen Aufbau der Straßenkörper selbst, lassen, wenn die dokumentierte Rechnungslegung längere Zeiträume erfasst, den dauernden Kampf gegen die Naturgewalten verfolgen.

Daran schlossen sich Beobachtungen, die unmittelbar am Straßenkörper im Gelände zu machen sind und insbesondere die prägende Kraft der römischen Straßen auf Landschaftsbild, Siedlungsstrukturen und Eigentumsverhältnisse bis weit ins Mittelalter erweisen.

Esch beendete seine Ausführungen mit einem Ausblick auf die wachsende Dichte der Überlieferung seit dem 15. Jh., die erlaube, verschiedene Quellengattungen zu geschlosseneren, belastbareren Bildern vom alpinen Straßen- und Verkehrswesen zusammenzufügen.

Über „Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive“ sprach *Dietrich Denecke* (Göttingen) am Beginn des zweiten Tagungstages. Mit diesem Thema gehe er, so betonte er einleitend, von einer die geschichtswissenschaftlichen,

archäologischen und historisch-geographischen Zugänge zur Erforschung mittelalterlicher Verkehrswege verbindenden Fragestellung aus. Dies insofern, als an der Linienführung des Verkehrs naturbedingte Voraussetzungen wie auch wirtschaftspolitische Eingriffe und Lenkungen beteiligt seien und in Linienführung und Netzentwicklung Verkehrsgeschehen und Verkehrspolitik raumwirksam und in der Kulturlandschaft anschaulich greifbar würden.

Als Steuerungsfaktoren im Prozess der Herausbildung von Linienführung und der Entwicklung von Verkehrsnetzen im Mittelalter, die auch für die Folgezeit bis in die Gegenwart grundlegend bleiben sollten, seien als indirekte Prozessregler die Anpassung an naturbedingte Vorgaben (Relief und Gewässernetz) zu rekonstruieren und zu analysieren wie auch in ihrer topographischen Bedeutung einzuschätzen. Als historische Vorgabe sei, vornehmlich auf archäologischer Grundlage, an die vormittelalterlichen Wegeführungen anzuknüpfen, wobei in den römisch beherrschten Gebieten besonders der Frage einer Kontinuität oder Diskontinuität der „Römerstraßen“ nachzugehen sei. Entscheidenden Anteil an der Herausbildung, Anlage, Ausgestaltung und Festigung von Linienführungen sowie zielgerichteten und fokussierten Verkehrsnetzen hatten, so wurde ausgeführt, im Mittelalter letztlich und vornehmlich herrschaftliche und danach auch städtische Entwicklungsstrategien einer territorialen Machtstruktur sowie einer gezielten Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Unter diesen drei Beobachtungsansätzen wurde der Prozess der mittelalterlichen Verkehrsnetzentwicklung zu analysieren versucht. Allgemeine Fragestellungen standen dabei im Vordergrund, die auf der Grundlage einer Auswertung der umfangreichen Detailstudien zum deutschen Raum beruhen. Als grundlegende Fragestellungen und Entwicklungsfaktoren wurden herausgearbeitet: 1. Das verkehrsleitende Relief sowie die naturbedingte Gunst von Flussübergängen – 2. Die Dokumentation und Rekonstruktion vor- und frühmittelalterlicher Verkehrsbeziehungen und -standorte auf der Grundlage von Importfunden und verkehrsbezogenen Funden und Befunden – 3. Die funktionale Differenzierung des Verkehrsnetzes im Fuß-, Saum- und Fahrverkehr und im Bezug auf vorherrschende Transportgüter – 4. Die Bedeutung der Anlage von Etappen und Rastorten für die Fixierung von Linienführungen und die Bildung von Verkehrsknoten – 5. Die Anlage von Märkten und Städten im Zuge von Fernverkehrsachsen und die herrschaftliche wie städtische Strategie, Verkehrsströme und Linienführungen auf eigene territoriale Zentren zu lenken – 6. Der gezielte Ausbau des Verkehrsnetzes, der Verkehrsinfrastruktur von Verkehrseinrichtungen (Wegbegleiter) als verkehrsfördernde und -dienliche Maßnahmen im Zuge von Hauptverkehrslinien – 7. Wegebesorgungsmaßnahmen, Brückenbau, Ausbau von Passwegen und Befestigung von Stadtstraßen als verkehrs- und handelsfördernde Investitionen – 8. Maßnahmen einer Verkehrskonzentration auf kontrollierbare und wirtschaftlich nutzbare Linienführungen eines Fernverkehrs (Straßen- und Zollzwang, Straßengeleit) – 9. Reduzierung und Einengung des städtezentrierten Straßennetzes durch Anlage von Wegesperren und Landwehren – 10. Großräumige Hauptachsen übergeordneter Handelsströme und die Auswirkung der Verlagerung von Produktions- und Handelszentren – 11. Die drei Epochen der mittelalterlichen Verkehrsnetzentwicklung: Anlage verkehrsorientierter Ansiedlungen und Märkte, besonders an Flussübergängen (10.–11. Jh.); Städtegründung und Ausbau von Verkehrsanlagen und -einrichtungen (spätes 12. und frühes 13. Jh.); konkurrierende Expansions- und Selektionsprozesse im Verkehrsnetz wie auch in der Struktur und Bedeutung der städtischen Verkehrsknoten (14.–15. Jh.).

Der Titel des Vortrages von *Thomas Szabò* (Göttingen) lautete „Initiatoren, Finanzierung und Techniken des Straßenbaus – Italien und Deutschland im Vergleich“. Der Referent behandelte zunächst den Straßenbau in den Städten Deutschlands. Bei der Befestigung der städtischen Wege, so wurde deutlich, war lange Zeit die Verwendung von Holzknüppeln und -planken, bisweilen auch Sand vorherrschend. Nur gelegentlich benutzte man im Hohen Mittelalter auch schon Steine, umfangreichere Pflasterungen lassen sich erst seit dem 13. Jh., so z. B. in Lübeck, nachweisen. Im Umfeld der Städte kann man ebenfalls seit dem 13., vermehrt dann im 15. und 16. Jh. Straßenbau an Landstraßen beobachten. Der „Arm“ der Städte reichte dabei

zumeist nicht weit. Wollten sie weiter ausgreifen, um wichtige Straßen für ihren Handel zu bessern, galt es mit anderen Herrschaftsträgern in Verhandlungen zu treten.

Ein etwas anderes Bild zeichnen die Verhältnisse in der Alpenregion. Da die Rhonetalstraße durch die Westalpen für den Handel der Italiener auf den Champagenmessen von großer Bedeutung war, sind schon im 13. Jh. weitreichende Maßnahmen und Verträge etwa der Mailänder Kommune zur Instandhaltung dieser Route erkennbar. Im Bereich der Ostalpen ist in der gleichen Zeit das intensive Interesse der Grafen von Tirol am Zustand der Straßen ihrer Herrschaft bemerkenswert: Sie suchten auf vielfältige Weise die Wege zu verbessern und damit den Warenfluss zwischen Italien und Deutschland zu erleichtern, wurden dazu 1305 von Albrecht I. von Österreich mit den Zöllen beim Brenner, bei Meran und in Bozen belehnt.

In Italien wiederum waren die Städte schon im 12. Jh. darangegangen, städtische Straßen und Plätze zu vermessen, sie mit Grenzsteinen zu versehen und auf diese Weise als öffentlichen Raum zu definieren. Sukzessive begann bereits deren durchgängige Pflasterung. Auch wenn das Land zunächst unabhängig von den Städten seine eigenen Regeln im Umgang mit den Wegen besessen haben dürfte, begannen die Städte im Umzuge der Unterwerfung ihres jeweiligen Landgebietes damit, die Reparatur der Wege auch dort zu organisieren. Vom Anfang dieses zu beobachtenden Prozesses, in den 60er Jahren des 12. Jh.s, sind einzelne Gesetze der Kommunen überliefert, welche Wege wie zu reparieren sind. Gegen Ende des 13. Jh.s bereits wurden vielerorts einzelne Verordnungen in ein eigenes systematisches Wegestatut zusammengefasst und dieses einem Wegeamt zu täglichem Gebrauch übergeben. Dabei waren die Landstraßen vermessen, in einzelne Reparaturabschnitte aufgeteilt und einzelnen Landgemeinden zugewiesen worden.

Lassen sich im Bereich der Technik des Straßenbaus zwischen Deutschland und Italien – einmal abgesehen vom erheblichen zeitlichen Vorsprung Italiens, was die Verwendung von Steinpflastern betrifft – keine gravierenden Unterschiede ausmachen, so fallen im System der Finanzierung deutliche Unterschiede ins Auge. Die Tatsache, dass die italischen Kommunen schon verhältnismäßig früh, seit dem 12. Jh., die Städte pflastern ließen und die Reparatur ganzer Straßenabschnitte den Landgemeinden ihres Contado auferlegten, mithin also das Recht beanspruchten, den Straßenbau zu organisieren, führte Szabò auf die Fortführung (oder Wiederbelebung?) antik-römischer Rechtsvorstellungen und -verhältnisse zurück.

Demgegenüber falle der hohe Stellenwert karitativ, d. h. von frommen Stiftungen veranlassten Straßenbaus nördlich der Alpen ins Auge. Zwar wurde auch hier, zumindest in den Städten, eine Anliegerverantwortung reklamiert. Darüber hinaus habe man aber keine allgemeine Wegebaupflicht gekannt und tat sich mit einem umfassenden Straßenbau noch im 13. und 14. Jh. schwer, war doch auch zu dieser Zeit noch selbst mit der rechtlichen Zuständigkeit der Territorialgewalten für die sog. Landstraßen nicht automatisch die Pflicht zur Unterhaltung dieser Wege verbunden. Noch der Mainzer Reichslandfrieden von 1235 benannte eine Straßenbaupflicht nur dort, wo an der Straße auch Zoll erhoben wurde. Im Reich kamen die Dinge erst seit dem 13. Jh. unter dem langsam einsickernden Einfluss des römischen Rechts in Bewegung, erst um 15. Jh. lasse sich eine Annäherung der Verhältnisse nördlich und südlich der Alpen konstatieren.

Detlev Ellmers (Bremerhaven) sprach über „Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter“. In einem ersten Abschnitt versuchte er, im Rückgriff auf die Beschreibung Galliens durch den antiken Gelehrten Poseidonios noch vor der Eroberung durch Caesar, die Situation der Wasserstraßen der Flachland- und Mittelgebirgszone Europas zwischen der französischen Atlantikküste und dem Ural am Ende des frühen Mittelalters zu bestimmen. Poseidonios, so Ellmers, beschrieb, ausgehend von Beobachtungen zur Geographie der Flüsse, inhaltlich nicht einzelne schiffbare Flüsse, sondern ein dem Gütertransport dienendes Netz transkontinentaler Binnenwasserstraßen, das durch kurze Landwege über die Wasserscheiden von einem Flussoberlauf zum anderen zusammengehalten wurden. Mithilfe eines verhältnismäßig kleinen Eingriffes in die Natur,

nämlich an den entscheidenden Stellen die Einrichtung und Unterhaltung kleiner Strecken über Land sowie die Organisation des Umladens von Wasserfahrzeugen auf Landtransportmittel und umgekehrt, vermochten die Menschen aus den von der Natur vorgegebenen Flüssen ein Netzwerk transkontinentaler Wasserstraßen zu machen. Dieses fand schließlich dort, wo die Flüsse ins Meer mündeten, Anschluss an das Netz der Seeverkehrswege. Im Bild der Netzwerk-Struktur bleibend, untersuchte der Referent mit den Binnenwasserstraßen die „Fäden“ und mit den Häfen (hier verstanden als jegliche Art von Schiffslandeplatz) die „Knoten“ (Schnittstellen) zu den Organisationszentren der Schifffahrt und zu anderen Verkehrswegen.

Für das frühe Mittelalter konstatierte Ellmers, dass die Flüsse sehr viel weiter aufwärts schiffbar waren, als die heutigen Schiffbarkeitsgrenzen anzeigen. Die Landstrecken, die die Flüsse über die Wasserscheiden hinweg miteinander vernetzten, dürften zumeist nicht länger als zwei, drei Tagesreisen gewesen sein. Trotz der je nach örtlichen Gegebenheiten unterschiedlichen Sperrzeiten, die aus naturbedingten Störungen (Eisgang, Niedrig- bzw. Hochwasser) resultierten, waren die Flüsse insgesamt jedes Jahr eine für den durchgehenden Warenfluss ausreichend lange Zeit als Wasserstraßen nutzbar. Während bei der Talfahrt die Strömung genutzt wurde, bewältigte man die gegen die Strömung gerichtete Bergfahrt anfänglich mit Staken, bereits die Römer hatten freilich das effektivere Treideln eingeführt und dazu entlang weiter Strecken zumindest der größeren Flüsse die nötigen Leinpfade angelegt. Auf diesen dominierte zunächst der Zug durch Menschen, am Mittelrhein spätestens ist seit Ende des 9. Jahrhunderts auch der Einsatz von Pferden nachweisbar. Trotz aller Schwierigkeiten erforderte der Güter-, aber auch der Personentransport auf den Binnenwasserstraßen sehr viel weniger Aufwand und Zeit als der auf Landstraßen. Dies erklärt die hohe Bedeutung von Schnittstellen, sei es dass sie Land- und Wasserstrecken, unterschiedliche Gewässerformen oder verschiedene Etappen einzelner Wasserstrecken verbanden. Solche Schnittstellen und deren Organisationsformen sind am frühmittelalterlichen Rhein, nicht zuletzt auf Grund des römischen Erbes, nicht nur besser überliefert, sondern auch weiter entwickelt gewesen. Von besonderer Bedeutung als Schnittstellen des freien Handels zwischen den Wasserstraßen und der Landbevölkerung waren dabei Ufermärkte. Meist dort angelegt, wo die Befestigungsanlage eines Grundherrn oder einer ehemaligen Römerstadt Sicherheit vor Überfällen bot, wiesen sie zudem ein Marktkreuz als Zeichen dafür auf, dass dort ein Vertreter des Königs als Marktrichter Streifälle nach Marktrecht unterschied. Oft gehörte auch eine Kirche oder Kapelle zur festen Ausstattung. Bestimmend war die Regie eines Grundherrn.

Dieses frühmittelalterliche Netz der Binnenwasserstraßen mit seinen charakteristischen Schnittstellen änderte sich im Hohen Mittelalter dramatisch. Wesentlich war dabei der Wechsel des Impulsgebers: Die älteren Ufermärkte entwickelten sich zu Hafenstädten mit freien Bürgern, die sich innerhalb der in den neu entstehenden Stadtrechten festgelegten Grenzen selbst regierten und dadurch von der weiterhin unter Landrecht lebenden Landbevölkerung unterschieden. Von den städtischen Binnenschiffern und befrachtenden Kaufleuten gingen neue Initiativen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt aus. Bei den Fahrtstrecken lässt sich eine gravierende Reduzierung der befahrenen Binnenwasserstrecken feststellen. Vor allem der zunehmende Energiebedarf führte zu immer ausgedehnterer Nutzung der Wasserkraft mit dem Ergebnis, dass zunehmende Mühlenstauung, aber auch der aus Wirtschaftlichkeitsgründen notwendig gewordene Einsatz größerer Binnenschiffe die Binnenschifffahrt aus den kleinen Flüssen und Flussoberläufen verdrängte. Infolgedessen wurden die zu überwindenden Landstrecken immer länger. Ein regelrechtes Langstrecken-Fuhrmannsgewerbe füllte die entstandene Lücke aus. Wirtschaftlich tragbar wurde dies durch drei entscheidende Neuerungen, die den Transport auf Wagen stark verbilligten: So wurden 1. schon seit dem 9. Jh. und nun zunehmend die Pferdehufe mit Eisen beschlagen. Die Einführung des sog. Sturzrades erhöhte 2. die Tragfähigkeit der Wagen beträchtlich, und die Einführung des Kummetschirrs in Süd- wie des Sielengeschirrs in Norddeutschland erlaubte eine viel bessere Ausnutzung der Zugkraft der Pferde. Die wichtigsten Baumaßnahmen an den verbliebenen hoch- und spätmittel-

alterlichen Binnenwasserstraßen östlich des Rheins war die Anlage der Leinpfade, an einzelnen Stellen kamen Kanalbauten zustande, Fortschritte lassen sich seit dem 12./13. Jh. vor allem auch im Stauschleusenbau ausmachen. Auch die Schnittstellen veränderten sich im Laufe des Hohen Mittelalters erheblich: An den für die größer gewordenen Seeschiffe nur mehr schiffbaren Flussunterläufen entwickelten sich zahlreiche bedeutende Seehäfen und -städte (so Brügge, Antwerpen, Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Danzig, Riga). Hier, wie auch an anderen Schnittstellen, die auf Grund größerer Entfernungen oder erforderlicher Zwischentransporte eine ausgeprägtere Infrastruktur und umfangreiches Umladen erforderten, nutzten die entstehenden Hafencities die längeren Aufenthalte nicht selten zur Durchsetzung eines förmlichen Stapelzwangs und entwickelten sich zunehmend zu differenzierten Dienstleistungszentren. Dort konnten (oder mussten) die ankommenden Binnenschiffer spezifische öffentliche und private Einrichtungen (darunter Kräne zum Be- und Entladen, Kaufhäuser für Lagerung, Umschlag und Verkauf von Waren im Großhandel, verbunden mit Zollstellen, einer Waage oder einer gewerbepolizeilichen Aufsicht) und Dienstleistungen (darunter verschiedene für den Schiffbau und -unterhalt wie Proviantierung erforderliche Gewerke, Hafendarbeiter, Fuhrleute und Kaufleute für den Weitertransport und -verkauf) in Anspruch nehmen.

Als exemplarische Studie wollte *Klara Hübner* (Bern) ihren Beitrag „Zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Aspekte der Straßen- und Brückenbaupolitik in Freiburg im Uechtland (1450-1500)“ verstanden wissen. Wiewohl Fribourg, so konnte sie zeigen, als landesherrliche Stadt stets vom Willen anderer Mächte wie Savoyen oder Habsburg abhängig war und nie über den vollen rechtlichen Freiraum einer Reichsstadt wie etwa Bern verfügte, entwickelte sie ein größeres wirtschaftliches Potential als andere rechtlich gleichgestellte Kommunen vergleichbarer Größe. Dies hing zum einen mit der gepflegten liberalen Geldpolitik zusammen, zum anderen aber auch mit der großen räumlichen Distanz zum jeweiligen Stadtherrn. Ausschlaggebend war jedoch Fribourgs Funktion als Verkehrsknotenpunkt, der seine Bedeutung sowohl dem Durchgangsverkehr zu den Champagne- und Genfer Messen im 13. und 14. Jh. verdankte als auch dem eigenen Exporthandel (v. a. mit Tuch- und Lederwaren). Von den sechs Hauptverkehrsverbindungen nach Fribourg lagen vier auf der für den Handel bedeutungsvollen West-Ost-Achse. Sie verbanden nicht nur den Genferseeraum mit dem Schweizer Mittelland, sondern stellten auch den Konnex zwischen den Juraübergängen und dem Großen St. Bernhard her.

Fribourgs strategisch günstige Lage im Verkehrsnetz schlug sich auch in seinem Weichbild nieder. Der intensive Unterhalt der Straßenverbindungen, der in den gut überlieferten städtischen Baurechnungen des 15. Jh.s festgehalten wurde, zeigt bereits um 1400, welche wirtschaftliche Bedeutung der Rat der Stadt einem funktionsfähigen Straßennetz beimaß. Wenngleich sich die meisten Bauvorhaben auf die Stadt selbst bezogen, die wegen ihrer topographischen Lage nicht weniger als drei Stadtbrücken unterhalten musste, sind immer wieder Bestrebungen zu beobachten, auch den Straßenbau in der Landschaft voranzutreiben. Da ihre territoriale Durchdringung allerdings erst 1452 zögerlich einsetzte und zunächst auf Widerstand der Landbevölkerung stieß, beschränkte sich der Straßenbau bis zum Ausgang des Jh.s auf den Unterhalt der Bernstraße. Hier fanden die Interessen der „Baulobby“ um den Schultheißer Jean Gambach mit wirtschaftlichen Bestrebungen des Rats zu einer einheitlichen Strößrichtung. Dieses Bauprojekt der 1460er und 1470er Jahre blieb allerdings Episode. Noch zu Beginn des 16. Jh.s bekundete die Freiburger Führung Mühe mit der Umsetzung ihrer Straßenverordnungen in der Landschaft.

An die Stelle des angekündigten Beitrages „Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter“ des leider verhinderten *Klaus Brandstetter* traten am Morgen des dritten Tagungstages die Ausführungen über „Römische und mittelalterliche Verkehrswege im Schweizer Jura: Eine Übersicht und einige Fragen“ von *Heinz E. Herzig* (Rüdtligen). In un-

mittelbarem Zusammenhang damit stellte *Guy Schneider* (Bern) Forschungsergebnisse des Projekts „Via Stora“ vor.

Herzigs Überlegungen nahmen ihren Ausgang von der noch immer landläufigen Überzeugung, dass es sich bei den „Altstraßen“ im schweizerischen Jura, die sich durch Karrgeleise auszeichnen, zumeist um römische Wege handele. Zu deren Prüfung ging er zunächst auf die schriftliche Überlieferung der römischen Itinerare zum Jura („Tabula Peutingeriana“, „Itinerarium Antonini“) ein. Daraus ergeben sich drei Routen: ganz im Westen der Übergang über den Col de Jougne, der zur wichtigen Fernstraße Mailand – Straßburg gehörte; die Strecke von Aventicum nach Augusta Raurica (Augst) über den Oberen Hauenstein, die Teil der Verbindung von Mailand nach Mainz war; schließlich die für die Heereseinheiten wichtige Fernstraße aus Pannonien zu den Legionslagern am Rhein, welche vom Bodensee nach Vindonissa und über den Bözberg nach Augusta Raurica führte. Eine weitere, vierte Jurastraße (von Petinesca/Studen über die Pierre Pertuis nach Delémont und Porrentuy) ist zwar archäologisch recht gut bezeugt, spielte offensichtlich als Fernstraße aber nur im 1. Jh. n. Chr. eine Rolle in der kaiserlichen Planung (und fand deshalb keinen Niederschlag mehr in den spätantiken Itineraren), wohingegen sie später wohl allein dem Regionalverkehr diente.

Bei den drei durch die Itinerare bezeugten Strecken, so Herzig, handelt es sich also um Teile wichtiger römischer Fernstraßen. Auch die erwähnte vierte Strecke, die darin keine Berücksichtigung mehr fand, scheint zunächst als Reichsstraße geplant gewesen zu sein. Die gesicherten archäologischen Zeugnisse lassen indes kaum mehr Rückschlüsse auf die exakte Trassenführung, noch viel weniger auf die Beziehung dieser Fernrouten zu einem lokalen Verkehrsnetz in spätantiker Zeit zu. Die Ausdeutung der insgesamt doch zahlreichen Einzelfunde zu einem kohärenten Verkehrs- und Kommunikationszusammenhang bleibe weiterhin Desiderat und Aufgabe. Diese stelle sich im Licht jüngster Forschungen umso mehr der Mittelalter-Archäologie und -Geschichtsforschung, als sich die ca. 40 Geleisestraßen, die über die gesamte Ausdehnung des Jurabogens von West nach Ost bislang entdeckt wurden, als Phänomene erst des Mittelalters bzw. der Neuzeit darzustellen scheinen. Die Karrgeleise-Funde im Jura ließen so neu nach Sinn und Zweck dieser Form des Straßenbaus, nach dem Bezug dieser Trassen zu den bezeugten römischen Fernrouten wie zu den mittelalterlichen Siedlungs-, Verkehrs- und Herrschaftsverhältnissen dieses Raums fragen.

Die Auswertung der von Heinz Herzig angesprochenen Karrgeleise-Funde stellte *Guy Schneider* im Anschluss als zugleich wichtiges Teilprojekt des Instituts Via Stora vor. Über die Aufgaben dieses vom Schweizerischen Nationalfonds geförderten und an der Universität Bern angesiedelten Zentrums für Verkehrsgeschichte hatte am 2. Tagungstag bereits *Hans-Ulrich Schiedt* (Bern) berichtet. *Schneider* informierte insbesondere über die archäologischen Befunde der untersuchten Geleisestrecken (erkennbar sind am jeweiligen Standort in Felsen eingetiefte Geleiserelikte von bis zu 17 sich im Gelände bewegenden Trassengenerationen mit bis zu vier verschiedenen Spurweiten, zu deren Datierung vor allem begleitende Metallfunde herangezogen werden können) am Vuiteboeuf, am Oberen Hauenstein, Bözberg, Julierpass und Donnaz. Alle Standorte, so sein Fazit, zeichnen sich aus durch intakte Geleisestrecken mit Überresten diverser älterer Weganlagen, die von straßenbaulicher Dynamik zeugen. Erkennbar ist darüber hinaus eine mehrere Jahrhunderte umfassende Entwicklungsgeschichte, lässt sich doch die Nutzung der Strecken vom 13. bis ins 18., z. T. auch 19. Jh. nachweisen. Die Spurweite der Geleise schwankte zwischen ca. 105 und 115cm. Und schließlich: Bei einigen Standorten kommen Römerstraßen als mögliche Ursprungsanlage durchaus in Frage.

Christian Hesse (Bern) betrachtete in seinen Ausführungen unter dem Titel „Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in den Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches“ vor allem die Entwicklung im ernestinischen Kurfürstentum Sachsen in der zweiten Hälfte des 15. und im beginnenden 16. Jh., bezog jedoch auch andere Fürstentümer, insbesondere Bayern, ein.

Im behandelten Zeitraum konnte er einen intensiveren Zugriff der Fürsten auf den Bereich der Verkehrsinfrastruktur beobachten. Handel und Straße waren dabei Bestandteil allgemeiner Verwaltungsreformen innerhalb eines Fürstentums und unterlagen stärker der Kontrolle der sich langsam etablierenden zentralen Verwaltung und der diesen unterstellten Ämter. Damit verloren Geleitsämter einen Teil ihres vormaligen Sonderstatus. Eine einheitlichere und verbesserte Rechnungsführung, die einen präziseren Überblick nicht nur über die Einkünfte und Ausgaben, sondern auch über den Handelsverkehr ermöglichte, eine Kodifizierung von bis dahin nur mündlich, nach altem Herkommen überlieferten Tarifen und Routen sowie eine intensivere Kontrolle der Verkehrswege waren Merkmale dieses herrschaftlichen Zugriffs, der in Sachsen später als in Bayern feststellbar ist.

Die Bedeutung des Verkehrs zwang den Fürsten in den zunehmend verdichteten Territorien zu einer langsamen Übernahme weiterer Aufgaben hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur neben der Schaffung von – modern gesprochen – günstigen Rahmenbedingungen, wie sie bereits vor dem 15. Jh. z. B. in Geleitsverträgen zum Tragen gekommen waren. Vorfinanzierung und damit eine Lösung aus der traditionellen Zweckbindung der Einkünfte aus Zöllen und Geleiten kündigten einen langsamen Paradigmenwechsel im Finanzbereich an.

Für die herrschaftliche Durchdringung des Territoriums erwiesen sich jedoch neben den obigkeitlichen Maßnahmen die personale, soziale Komponente, die Einbindung von Kaufleuten, die entlang der Straßen ihren Handel trieben und auf günstige Rahmenbedingungen angewiesen waren, in die Verwaltung als wichtiges Moment. Über diese drang auch städtisches Gedankengut und teilweise juristisches Wissen in die Verwaltung, was Rationalisierung und Kodifizierung begünstigte. Die Territorien nördlich der Alpen gewannen damit allmählich Anschluss an den fortgeschrittenen Entwicklungsstand Süd- und Westeuropas.

Beat Kümin (Warwick) formulierte als Ziel seines Vortrages „Wirtshaus, Verkehr und Raumkonstitution am Ausgang des Mittelalters“, die symbiotische Beziehung zwischen Straßenverkehr und Gastgewerbe aus raumhistorischer Perspektive beleuchten zu wollen. In einem ersten Teil ging er dazu auf klassische und neuere, nicht zuletzt soziologisch geprägte raumhistorische Forschungsansätze ein und konstatierte als Zwischenbilanz die Einsicht, dass Raum nicht länger als eine absolute, gegebene Einheit zu verstehen sei, sondern vielmehr als Ergebnis eines fortwährend-dynamischen Konstitutionsprozesses unter Einwirkung humaner, materieller und kontextueller Faktoren und mithin als Produkt von Beziehungen. Die Herausforderung für die Wissenschaft bestehe nunmehr darin, „Örtlichkeiten, Situationen und Akteure zusammen zu denken und die Pluralität wie Versatilität der Raumvorstellungen zu erfassen“.

In einem zweiten Abschnitt standen „Wirtshäuser im Makroräum“ im Zentrum. Nach Vorbemerkungen zur reichhaltigen und aussagekräftigen Quellenbasis (v. a. Rechtsquellen wie Stadtrechte oder territoriale Gesetzgebung, Reiseberichte, visuelle Quellen z. B. aus mittelalterlichen Miniaturen oder frühneuzeitlichen Holzschnittproduktionen und materielle Überreste) sowie zum Forschungsstand ging der Vortragende zunächst auf die Typologie ein und unterschied als Haupttypen auf alkoholische Getränke spezialisierte „Schenken“ von einem Vollservice bietenden „Tavernen“. Die unter dem Stichwort „Topographie“ gezeigte Karte vor 1500 belegter Wirtshausstandorte in der eidgenössischen Stadtrepublik Bern erwies einmal die erwarteten Korrelationen zwischen Routenführung und Herbergsstandorten. Wirtshaus-Konzentrationen auch abseits der großen Durchgangs- und Handelsfernverkehrsstraßen machten zum andern deutlich, dass Tavernen darüber hinaus insbesondere der lokalen Bevölkerung unverzichtbare Dienste leisteten. Zu denken sei an Funktionen als Versammlungsorte, Pfandlager, Lebensmittelproduktionsstätten oder Standorte für Dorffeste, Zunftmähler und Familienfeiern. Mit Blick auf ihre Bedeutung für das Straßenwesen, seine Benutzer und deren Reiseerfahrungen und unter dem Gesichtspunkt der Raumstrukturierung ließen sich Wirtshäuser als sich immer zahlreicher etablierende Strukturelemente im Makroräum ansprechen. Sie dienten als Knotenpunkte im sich seit dem Spätmittelalter verfestigenden Verbindungsnetzwerk zwischen den großen städtischen Zentren und erfüllten mithin Funktionen als Aus-

gangspunkte und Etappenorte für Fernreisen, als Stützpunkte für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen und Kreuzungspunkte zu lokalen und regionalen Verbindungslinien.

In einem dritten Abschnitt betrachtete Kümin den „Mikroraum Wirtshaus“ und führte an ausgewählten Beispielen Wirtshäuser als Orte vor, an denen im Zusammenwirken von Bausubstanz und architektonischer Gestalt, Akteuren – hier unterschied er Bewohner/Besitzer und Besucher –, materiellen Gütern (Einrichtung, Vielzahl von Hausratsobjekten) und atmosphärischen Elementen (freundschaftsstiftende Gasttafeln, Aufwartungen lokaler Honoratioren, aber auch Situationen, in denen extensiver Alkoholkonsum in Streit und Körperverletzungen umschlagen konnte) mehr oder weniger permanent spezifische Räume konstruiert wurden. Er schloss mit dem Hinweis, dass sich raumbezogene Konstitutionsprozesse in sozialen Zentren wie Herbergen mit ihren besonders differenzierten Akteuren, Objekten und atmosphärischen Elementen in besonderer Intensität verfolgen ließen.

Der Beitrag „Das Verkehrsnetz Zentralasiens: Raumgliederung in der arabischen Geographie“ von *Andreas Kaplony* (Zürich) bot die Gelegenheit und Herausforderung zugleich, die islamische, orientalische Geschichte in den Untersuchungshorizont einzubeziehen. Im Fokus standen Handel und Verkehr auf der zentralen Drehscheibe der Seidenstraße, dem muslimischen Zentralasien, also ungefähr dem heutigen Uzbekistan und seinen Nachbargebieten. Dabei handelte es sich, so Kaplony einleitend, nicht um eine Straße, sondern eine Art „Venen-System“ auf der innerasiatischen Steppe, wo die Straßen von Südrussland, Sibirien, China, Indien und Iran (und dahinter Mesopotamien und dem Mittelmeer) her zusammenkamen. Hier trafen sich nicht nur die Kaufleute der angrenzenden Regionen bzw. besuchten von hier aus umgekehrt die Kaufleute Zentralasiens die benachbarten Gebiete, sondern dieser Raum wies zugleich einen intensiven Binnenhandel auf. Für Zentralasien bedeutete dieser Handel nicht nur Reichtum, sondern auch Einbindung in einen weiten intellektuellen Austausch. Dies unter anderem erklärt, dass hier der eigentliche Kern der Macht der abbasidischen Kalifen lag, die ersten großen Referenzwerke der islamisch-persischen Literatur entstanden und große Systematiker der islamischen Mystik wirkten.

Um das Funktionieren von Handel und Verkehr dieses Raumes zu erfassen, konzentrierte sich Kaplony aus der Fülle des vorhandenen Quellenmaterials auf die Auswertung arabischer und (in der Mehrzahl) persischer Geographen, etwa 15 Autoren, die seit dem 9. Jh. in Text und Karte die gesamte Islamische Welt, darüber hinaus z. T. auch Europa, Afrika und Ostasien beschrieben und dabei dem muslimischen Zentralasien prominenten Raum gaben. Wenn auch die geringe Zahl der erhaltenen Handschriften auf eine eher geringe zeitgenössische Bedeutung dieser der „praktischen Wissenschaft“ zuzurechnenden Schriften hinweise, liege deren besonderer Reiz und Wert in ihrer systematischen Vorgehensweise und dem Grad der Abstraktion. Indem die Verfasser klar sagen, welche Waren wo häufig, wo selten produziert und konsumiert, gekauft und verkauft, importiert und exportiert sowie transportiert wurden, erweisen sich ihre Werke als „gewichtete Wirtschaftsgeographien“, hinter deren Verallgemeinerungen freilich kaum auf einzelne Transaktionen zurückzukommen sei. Eine streng geographische Gliederung von größeren zu kleineren Raumeinheiten verbindet sich dabei mit zahlreichen thematischen Querbezügen.

Hinsichtlich der Raumgliederung setzt sich Raum in den Beschreibungen der arabisch-persischen Geographen nicht nur aus Orten, sondern aus Orten und deren Beziehungen zusammen, d. h. die beschriebenen Orte sind über bestimmte Attribute (seien sie historischer, religiöser, ästhetischer, wirtschaftlicher, linguistischer Provenienz) definiert. An erster Stelle steht dabei die Landschaft, und zwar stets bezogen auf den Reisenden, hier erstens vor allem der Gegensatz zwischen Fruchtländ und Steppe, hinter deren Bedeutung das Gebirge zurücktritt, zweitens die grundlegende Unterscheidung in Islamisches und Türkisches Gebiet. Unterhalb der Ebene dieser Großräume befinden sich die Regionen, die indes in erster Linie als Gruppen von Städten wahrgenommen und beschrieben werden. Die Städte mit ihrem Umland bilden die eigentlichen Bausteine der Geographie, an gewissen Orten treffen sich üblicherweise die

Kaufleute und reisen auf gewissen Straßen. Zu solchen Orten zählen die Geographen die Städte und Dörfer mit ihren dauerhaften oder periodischen Märkten; die Ribate, Militärklöster, die in vor allem als Karawanserailen, darüber hinaus als Stapelplätze und Märkte dienten; Stifter- und Heiligengräber; Wegstationen, die die Straßen im Abstand einer Tagesreise säumten; Engstellen, besonders Flussübergänge und Gebirgspässe, die nicht selten zollpflichtig waren. Straßen erfassten die Geographen als lineare, durch Wegstationen strukturierte Verbindungslinien und unterschieden dabei, mit nur ungefähren Angaben über die Lage einzelner Orte, weiträumige Verbindungen und die sehr viel konkreter beschriebenen Landstraßen als die Arterien des Fernhandels wie auch der alljährlichen Pilgerfahrt nach Mekka. Der Fluss der Waren wurde mit einer Fülle von Einzelangaben zu Stätten der Rohstoffgewinnung sowie den Orten der Produktion, des Handels bzw. Exports von Waren erfasst.

Im Spiegel der Itinerare konstituieren sich die ermüdenden Listen von Orten und ihren Abständen zu komplexen, sich teilweise überlagernden Netzen, die bei den einzelnen Autoren durchaus verschieden strukturiert sind, je nachdem ob nur eine Anzahl Etappen zwischen den größeren Orten oder alle, ob die Entfernung jedes Ortes vom Ausgangsort, aber auch deren relative Lage zu- und Entfernung voneinander oder von anderen markanten Orten angegeben ist. Bei aller Unterschiedlichkeit, die sich unterschiedlichen Informationsquellen verdanken dürfte, leisten die Itinerare bezüglich der dargestellten Netze das Gleiche. Sie gaben Antwort auf die Frage, wie schnell jemand von wo wohin reisen konnte.

Mit der morgendlichen Zusammenfassung durch *Martin Kintzinger* (Münster), der anschließenden Schlussdiskussion und einem Schlusswort des Tagungsleiters *Rainer C. Schwinges* ging die Tagung am vierten Tag zu Ende. Die Beiträge werden in der von Konstanzer Arbeitskreis herausgegebenen Reihe „Vorträge und Forschungen“ veröffentlicht werden.

Werner Bomm (Heidelberg)