

JbRG

Band 36

Jahrbuch für Regional- geschichte

Geschichte

Franz Steiner Verlag

Jahrbuch für Regionalgeschichte

Band 36

JAHRBUCH FÜR REGIONALGESCHICHTE

Schwerpunkt:

Die Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen (1100–1800)

Gastherausgeber:

Alexander Denzler



Franz Steiner Verlag

JAHRBUCH FÜR REGIONALGESCHICHTE

Begründet von Karl Czok

Herausgegeben von Mark Häberlein, Bamberg (verantwortlich) / Helmut Bräuer, Leipzig /
Josef Ehmer, Wien / Rainer S. Elkar, Siegen / Gerhard Fouquet, Kiel / Franklin Kopitzsch,
Hamburg / Reinhold Reith, Salzburg / Martin Rheinheimer, Odense /
Dorothee Rippmann, Itingen / Susanne Schötz, Dresden / Sabine Ullmann, Eichstätt

Redaktion: Andreas Flurschütz da Cruz / Sandra Schardt (Bamberg)

www.steiner-verlag.de/jrg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche
Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung
außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig und strafbar.

© Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2018

Satz: Sandra Schardt, Druck: Offsetdruck Bokor, Bad Tölz

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier. Printed in Germany.

ISSN 1860-8248

ISBN 978-3-515-12135-4 (Print)

ISBN 978-3-515-12144-6 (E-Book)

Inhaltsverzeichnis

Editorial	11
-----------------	----

I Abhandlungen

Themenschwerpunkt: Die Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen (1100–1800)

Alexander Denzler:

Einleitung.....	15
-----------------	----

Alexander Denzler und Maria Weber:

<i>Ein Nemen und aus geben von wegen an Steg und Weg. Materialität, Instandhaltungsmaßnahmen und Kosten Nürnberger Straßen und Brücken am Beispiel des Straßenmanuals von 1547.....</i>	<i>25</i>
---	-----------

Dorothee Goetze:

<i>Sprechen über Straßen. Zur Funktion von Straßen in Aubry de la Motrayes (1647–1743) <i>Travels through Europe, Asia and into part of Africa</i></i>	<i>53</i>
--	-----------

Birgitta Coers:

<i>Monumente am Wegesrand. Piranesis „Via Appia“ und die antiquarische For- schung im 17. und 18. Jahrhundert</i>	<i>73</i>
---	-----------

Jörg Widmaier:

<i>Pilgern auf dem Holzweg? Überlegungen zur gotländischen Verkehrs- infrastruktur</i>	<i>95</i>
--	-----------

Tomáš Klimek and Pavel Bolina:

<i>Cosmas' Road across Hill Osek as an Example of how Narrative Sources Can Help us Interpret Medieval Roads</i>	<i>115</i>
--	------------

Christina Patz:

<i>Flucht von Alischanz. Zur Wahrnehmung und Nutzung von Straßen und Wegen während des Rückzugs Willehalms nach Orange</i>	<i>131</i>
--	------------

Simon Falch:

<i>Straßen und Wege in der Artusepik. Wolframs von Eschenbach Beitrag zu einer topographischen Beschreibungstechnik im <i>Parzival</i>.....</i>	<i>151</i>
---	------------

II Rezensionen und Annotationen

1. Epochenübergreifend

- Matthias Asche, Ulrich Niggemann (Hg.):*
 Das leere Land
 Besprochen von *Stefan Manz*..... 181
- Historisches Handbuch der jüdischen Gemeinschaften in Westfalen und Lippe
 (Bände 1–4):
Susanne Freund, Franz-Josef Jakobi, Peter Johaneck (Hg.):
 Die Ortschaften und Territorien im heutigen Regierungsbezirk Münster
Karl Hengst (Hg.):
 Die Ortschaften und Territorien im heutigen Regierungsbezirk Detmold
Susanne Freund (Hg.):
 Grundlagen, Erträge, Perspektiven
Frank Göttmann (Hg.):
 Die Ortschaften und Territorien im heutigen Regierungsbezirk Arnberg
 Besprochen von *Sabine Ullmann*..... 184
- Jürgen Newig, Uwe Haupenthal (Hg.):*
 Rungholt
 Besprochen von *Martin Rheinheimer*..... 187
- Birgit Stalder, Martin Stuber, Sibylle Meyrat (Hg.):*
 Von Bernern und Burgern (Band 1 und 2)
 Besprochen von *Emil Erne* 190
- Dietmar Schiersner (Hg.):*
 Zeiten und Räume
 Besprochen von *Wolfgang Wüst*..... 192
- Karl Härter (Hg.):*
 Repertorium der Policeordnungen der Frühen Neuzeit, Band 11:
 Fürstbistümer Augsburg, Münster, Speyer, Würzburg
 Besprochen von *Wolfgang Wüst*..... 194
- Maria Anna Zumholz:*
 „Das Weib soll nicht gelehrt seyn.“
 Besprochen von *Jessica Cronshagen* 197
- Gabriele Jancke, Daniel Schläppi (Hg.):*
 Die Ökonomie sozialer Beziehungen
 Besprochen von *Eva Brugger*..... 199

<i>Wolfgang Behringer, Claudia Opitz-Belakhal (Hg.):</i> Hexenkinder – Kinderbanden – Straßenkinder Besprochen von <i>Helmut Bräuer</i>	201
<i>Ina Mittelstädt:</i> Wörlitz, Weimar, Muskau Besprochen von <i>Michaela Schmölz-Häberlein</i>	203
<i>Regina Dauser, Peter Fassel, Lothar Schilling (Hg.):</i> Wissenszirkulation auf dem Land vor der Industrialisierung Besprochen von <i>Rainer S. Elkar</i>	205
<i>Rainer Hennl, Konrad Krimm (Hg.):</i> Industrialisierung im Nordschwarzwald Besprochen von <i>Gerhard Fritz</i>	208
 <i>2. Mittelalter</i> 	
<i>Felix Heinzer, Thomas Zotz unter Mitarbeit von Hans-Peter Schmit (Hg.):</i> Hermann der Lahme Besprochen von <i>Andrea Stieldorf</i>	210
<i>Janis Witowski:</i> Ehering und Eisenkette Besprochen von <i>Andrea Stieldorf</i>	211
<i>Christian Burkhart, Jörg Kreutz (Hg.):</i> Die Grafen von Lauffen am mittleren und unteren Neckar Besprochen von <i>Gerhard Fritz</i>	214
<i>Andreas Schmidt:</i> „Bischof bist du und Fürst“ Besprochen von <i>Christof Paulus</i>	215
<i>Niklas Konzen:</i> Aller Welt Feind Besprochen von <i>Gabriel Zeilinger</i>	217
<i>Bettina Pfotenhauer:</i> Nürnberg und Venedig im Austausch Besprochen von <i>Mark Häberlein</i>	219

3. Frühe Neuzeit

<i>Susan Richter, Armin Kohnle (Hg.):</i> Herrschaft und Glaubenswechsel Besprochen von <i>Andreas Flurschütz da Cruz</i>	222
<i>Werner Freitag:</i> Die Reformation in Westfalen Besprochen von <i>Michael Rohrschneider</i>	225
<i>Benjamin Hitz:</i> Kämpfen um Sold Besprochen von <i>Andreas Flurschütz da Cruz</i>	226
<i>Tim Neu:</i> Die Erschaffung der landständischen Verfassung Besprochen von <i>Mark Häberlein</i>	229
<i>Britta Schneider:</i> Fugger contra Fugger Besprochen von <i>Markus A. Denzel</i>	231
<i>Diana Egermann-Krebs:</i> Jacob Fugger-Babenhausen (1542–1598) Besprochen von <i>Mark Häberlein</i>	233
<i>Hanna Brommer:</i> Rekatholisierung mit und ohne System Besprochen von <i>Johannes Staudenmaier</i>	235
<i>Olaf Richter:</i> Niederrheinische Lebenswelten in der Frühen Neuzeit Besprochen von <i>Manuel Hagemann</i>	238
<i>Christian Leo:</i> Würzburg unter schwedischer Herrschaft besprochen von <i>Andreas Flurschütz da Cruz</i>	240
<i>Ulrike Ludwig:</i> Das Duell im Alten Reich Besprochen von <i>Benjamin von der Linde</i>	242
<i>Andrea Bonoldi, Markus A. Denzel, Andrea Leonardi, Cinzia Lorandini (Hg.):</i> Merchants in Times of Crises (16th to mid-19th Century) Besprochen von <i>Margrit Schulte-Beerbühl</i>	244

<i>Detlef Döring:</i> „Dann sprach ich bei Professor Gottsched vor ...“ Besprochen von <i>Tanya Kevorkian</i>	246
<i>Oliver Heyn:</i> Das Militär des Fürstentums Sachsen-Hildburghausen 1680–1806 Besprochen von <i>Benjamin von der Linde</i>	247
<i>Nadir Weber:</i> Lokale Interessen und große Strategie Besprochen von <i>Rainer S. Elkar</i>	249
<i>Alexis Joachimides, Charlotte Schreiter, Rüdiger Splitter (Hg.):</i> Auf dem Weg zum Museum Besprochen von <i>Andrea M. Gáldy</i>	252
<i>Alexander Denzler:</i> Über den Schriftalltag im 18. Jahrhundert Besprochen von <i>Wolfgang E. J. Weber</i>	255
Paul von Stetten d. J. Selbstbiographie: <i>Barbara Rajkay, Angela Schlenkrich (Bearb.):</i> Die kalendarischen Aufzeichnungen 1791–1804 <i>Barbara Rajkay, Ruth von Stetten (Bearb.):</i> Die Aufzeichnungen zu den Jahren 1804–1807 Besprochen von <i>Johannes Staudenmaier</i>	257
<i>Mark Häberlein, Michaela Schmölz-Häberlein:</i> Adalbert Friedrich Marcus (1753–1816) <i>Michaela Schmölz-Häberlein, Mark Häberlein:</i> Die Medizinische Bibliothek des Adalbert Friedrich Marcus Besprochen von <i>Imtraut Sahmland</i>	259
<i>4. 19. und 20. Jahrhundert</i>	
<i>Holger Th. Gräf, Alexander Jendorff, Pierre Monnet (Hg.):</i> Land – Geschichte – Identität Besprochen von <i>Eugen Kotte</i>	262
<i>Catharina Raible:</i> Rangerhöhung und Ausstattung Besprochen von <i>Katja Heitmann</i>	265

<i>Marita Krauss (Hg.):</i> Die bayerischen Kommerzienräte Besprochen von <i>Elmar Kerner</i>	267
<i>Gisela Mettele, Andreas Schulz (Hg.):</i> Preußen als Kulturstaat im 19. Jahrhundert Besprochen von <i>Eva Giloi</i>	270
<i>Swen Steinberg:</i> Unternehmenskultur im Industriedorf Besprochen von <i>Robert Bernsee</i>	273
<i>Thomas Medicus (Hg.):</i> Verhängnisvoller Wandel Besprochen von <i>Jens Jäger</i>	275
<i>Wolf-Ingo Seidelmann:</i> „Eisen schaffen für das kämpfende Heer!“ Besprochen von <i>Karsten-Heinz Schönbach</i>	277
<i>Peter Fassel (Hg.):</i> Die NS-Zeit in Ortsgeschichten Besprochen von <i>Bert Freyberger</i>	279
<i>Rita Garstenauer, Anne Unterwurzacher (Hg.)</i> Aufbrechen, Arbeiten, Ankommen Besprochen von <i>Sabine Liebig</i>	281

EDITORIAL

In unregelmäßigen Abständen widmet sich das Jahrbuch für Regionalgeschichte thematischen Schwerpunkten. So ging es in Jahrbuch 29 (2011) unter dem Titel „Praxis der Grenze“ um Grenzziehungen und Grenzkonflikte im Heiligen Römischen Reich, und Jahrbuch 32 (2014) widmete sich interdisziplinären Perspektiven auf das Thema „Nachhaltigkeit“. Das diesjährige Jahrbuch nimmt nun mit der Wahrnehmung und Nutzung von Straßen und Wegen ein wesentliches Element der Raumgestaltung in der Vormoderne in den Blick. Die Initiative zu diesem Themenband ging von Dr. Alexander Denzler aus, der dazu Ende November 2015 an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt einen interdisziplinären Workshop veranstaltete. Neben Historikerinnen und Historikern sind an diesem Themenschwerpunkt auch Vertreterinnen und Vertreter der Kunstgeschichte, Archäologie und germanistischen Mediävistik beteiligt. Über den interdisziplinären Dialog hinaus eröffnet der Themenschwerpunkt auch Perspektiven auf Straßen und Wege in europäischen Regionen, die bislang noch kaum im Fokus des Jahrbuchs standen. Alexander Denzler sei daher an dieser Stelle für seine Initiative ebenso gedankt wie Andreas Flurschütz und Sandra Schardt, die in bewährter Form die redaktionelle Betreuung des Bandes übernommen haben.

Bamberg, im April 2018

Mark Häberlein

ABHANDLUNGEN

Themenschwerpunkt: Die Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen
(1100–1800)

EINLEITUNG

Alexander Denzler

Die Feststellung von Rainer Christoph Schwinges aus dem Jahr 2007, nach der die „Straßen- und Verkehrsgeschichte [...] nicht gerade im Mainstream der Geschichtswissenschaft“ liegt¹, hat nach wie vor ihre Gültigkeit. Zwar erfahren (einzelne) (Handels-)Straßen immer wieder Aufmerksamkeit im Rahmen von Ausstellungen,² oder es werden sowohl inner-³ als auch außerstädtische Straßen als ein wichtiger Bestandteil der Erfahrung von Reisenden erkannt⁴. Ebenso gehören

- 1 RAINER CHRISTOPH SCHWINGES: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – Eine Einführung. In: Ders. (Hg.): Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, 9–18, hier 16.
- 2 ROLAND ENKE, BETTINA PROBST (Hg.): Via Regia. 800 Jahre Bewegung und Begegnung. Katalog zur 3. Sächsischen Landesausstellung Görlitz 2011, Dresden 2011; WINFRIED MÜLLER, SWEN STEINBERG (Hg.): Menschen unterwegs. Die Via Regia und ihre Akteure (Essayband zur 3. Sächsischen Landesausstellung 21. Mai bis 31. Oktober 2011), Dresden 2011; FERDINAND SEIBT, ULRICH BORSODORF, HEINRICH THEODOR GRÜTTER (Hg.): Transit Brügge – Novgorod. Eine Straße durch die europäische Geschichte (Katalog zur Ausstellung des Ruhrlandmuseums Essen 15. Mai bis 21. Sept. 1997), Bottrop/Essen 1997; WILLI STUBENVOLL (Hg.): 750 Jahre Messen in Frankfurt. „Die Straße“. Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges, 2 Bde. (Katalog- u. Essayband zur Ausstellung Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen, Bad Homburg v. d. Höhe 1990), Frankfurt a.M. 1990.
- 3 RIITA LAITINEN, THOMAS V. COHEN (Hg.): Cultural History of Early Modern Streets, Leiden u. a. 2009; JEAN PIERRE LEGUAY: La rue au Moyen age, Rennes 1984.
- 4 SUSANNE RAU: Zeit-Räume, Parcours und Karte. Die Raum-Erkundungen der Reisenden in frühneuzeitlichen Großstädten. In: ELISABETH TILLER, CHRISTOPH O. MAYER (Hg.): RaumErkundungen. Einblicke und Ausblicke, Heidelberg 2011, 154–180, hier 163 f.; SUSANNE RAU: Räume der Stadt. Eine Geschichte Lyons 1300-1800, Frankfurt a.M. 2014, 259–270; DESANKA SCHWARA: Unterwegs. Reiseerfahrung zwischen Heimat und Fremde in der Neuzeit, Göttingen 2007, 117–123; WOLFGANG TREUE: Abenteuer und Anerkennung. Reisende und Gereiste in Spätmittelalter und Früher Neuzeit (1400–1700), Paderborn 2014, 77, 162–167, 215 (Straßen), 45, 78, 93, 121, 170, 290 (Wege). Straßen und Wege werden auch ansonsten in Überblicksdarstellungen zum Reisen stets genannt: HOLGER TH. GRÄF, RALF PRÖVE: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800, Frankfurt a.M. 1997, u. a. 75–109; FOLKER REICHERT: Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart 2001, u. a. 23–28; ANTONI MACZAK: Travel in Early Modern Europe, Cambridge 1995, u. a. 4–29; NORBERT OHLER: Reisen im Mittelalter, Düsseldorf/Zürich 2004 (Erstaufgabe München 1986), u. a. 54–107 u. 192–196. Mit den Reisenden werden aber nicht nur Straßen, sondern auch umgekehrt Straßen auf Grundlage von Reiseberichten behandelt, wie bei GEORG HANKE (Hg.): Die großen Alpenpässe. Reiseberichte aus neun Jahrhunderten, München 1967; LUDWIG STEINFELD: Chronik einer Straße. Die alte Straße von Frankfurt nach Leipzig, 4. verb. Aufl., Horb a. Neckar 1991, 54–175.

(Alpen-)Straßen⁵ zum (festen) Themenkanon der Sozial-⁶, Mobilitäts-⁷, Wirtschafts-⁸, Handels-⁹, Transport-¹⁰, Militär-¹¹, Rechts-¹², Medien-, Kommunika-

- 5 ARNOLD ESCH: Spätmittelalterlicher Passverkehr. Typologie der Quellen. In: Ders.: *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern 1998, 173–248; HERBERT HASSINGER: Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 66 (1979), 441–465; REINHARD STAUBER: Der Norden des Südens. Bayern, Tirol und der Weg nach Italien in der Frühen Neuzeit. In: ALOIS SCHMID (Hg.): *Von Bayern nach Italien. Transalpiner Transfer in der Frühen Neuzeit (Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte, Beiheft 38)* München 2010, 27–50; JOHANNES HASLAUER: *Kesselbergstraße*, publiziert am 30.03.2010. In: *Historisches Lexikon Bayerns*, <http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Kesselbergstraße> [20.08.2017]; MARION SAUTER: *Saumpfad – Lini – Speedway. Die Erschliessung des Klausenpasses*, Emmenbrücke 2016.
- 6 ARNOLD ESCH: Räuber, Diebe, Wegelagerer: Reviere, Beute, Schicksale in Berner Verhörprotokollen des frühen 16. Jahrhunderts. In: Ders.: *Entscheidung (wie Anm. 5)*, 137–160; HARALD KLEINSCHMIDT: *Menschen in Bewegung. Inhalte und Ziele historischer Migrationsforschung*, Göttingen 2002; MARTIN RHEINHEIMER: *Arme, Bettler und Vaganten. Überleben in der Not 1450–1850 (= Europäische Geschichte)*, Frankfurt a.M. 2000; ERNST SCHUBERT: *Fahrendes Volk im Mittelalter*, Bielefeld 1995.
- 7 ANNETTE HENNIGS: *Gesellschaft und Mobilität. Unterwegs in der Grafschaft Lippe 1680 bis 1820 (= Sonderveröffentlichungen des Naturwissenschaftlichen und Historischen Vereins für das Land Lippe 66)*, Bielefeld 2002; PETER MORAW (Hg.): *Unterwegssein im Spätmittelalter (= Zeitschrift für Historische Forschung, Beiheft 1)*, Berlin 1985.
- 8 FRIEDRICH-WILHELM HENNING: *Deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (= Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands 1)*, München/Wien/Zürich 1991, 623 f.; HERMANN KELLENBENZ: *Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1350–1650*, in: Ders. (Hg.): *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts (= Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte 3)*, Stuttgart 1986, 1–387, hier 298 f. Siehe in letzterem Handbuch auch die einzelnen Länderbeschreibungen mit Abschnitten wie ‚Transport und Verkehr‘ für Portugal; PAOLO MALANIMA: *Europäische Wirtschaftsgeschichte. 10.–19. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien 2010, 221 f.; Institut für Wirtschaftsgeschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR (Hg.): *Handbuch Wirtschaftsgeschichte*, 2 Teilbde., Berlin 1981, u. a. 597.
- 9 PAUL B. NEWMAN: *Travel and Trade in the Middle Ages*, Jefferson 2011, 42–48;
- 10 PETER MOSER: *Mittel- und Nordwesteuropäischer Landtransport: Die Frammersbacher Fuhrleute und ihr Beitrag zur Transportgeschichte (15.–19. Jahrhundert)*, Bamberg 1990; MARCUS POPPLOW: *Europa auf Achse. Innovation des Landtransports im Vorfeld der Industrialisierung*. In: ROLF PETER SIEFERLE (Hg.): *Transportgeschichte (= Der europäische Sonderweg 1)*, Berlin 2008, 79–142, hier 107–119; MARCUS POPPLOW: *Art. Verkehr und Transport. 1. Allgemein u. 2. Zu Lande*. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): *Enzyklopädie der Neuzeit*, Bd. 14, Stuttgart 2010, 114–128; DETLEV ELLMERS: *Art. Verkehr und Transport. 3. Zu Wasser*. In: JAEGER (Hg.): *Enzyklopädie*, Bd. 14, 128–139.
- 11 BERNHARD KROENER: *Les Routes et les Étapes. Die Versorgung der französischen Armeen in Nordostfrankreich (1635–1661). Ein Beitrag zur Verwaltungsgeschichte des Ancien Régime (= Schriftenreihe der Vereinigung zur Erforschung der Neueren Geschichte e.V. 11)*, Münster 2008; GEOFFREY PARKER: *The Army of Flanders and the Spanish Road 1576–1659*, 2. Aufl. Cambridge 2004.
- 12 PETER JOHANEK: *Die Straße im Recht und in der Herrschaftsausübung des Mittelalters*. In: KORNELIA HOLZNER-TOBISCH u. a. (Hg.): *Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit (= Veröffentlichungen des Instituts für Realienkun-*

tions- und Postgeschichte¹³. Mit dieser Aufmerksamkeit, die Straßen durch die unterschiedlichen historischen Teildisziplinen diesseits und jenseits der Verkehrsgeschichte¹⁴ erfahren, ist das Phänomen Straßen aber noch keineswegs erschöpfend behandelt. Aktuelle Lexikon- und Handbuchartikel¹⁵ sowie (ältere) Überblicksstudien¹⁶ bestätigen vielmehr die Erfordernis, Straßen nicht nur am Rande mitzubehandeln, sondern sie selbst in den Fokus einer Analyse zu erheben.

Denn ungeachtet der Bedeutung, die Straßen für das Leben hatten und haben – sie „bilden die Grundstruktur eines jeden räumlichen Geschehens. Ohne sie sind Landwirtschaft, Transport, Kommunikation, Handel und Verkehr [...] nicht möglich“¹⁷ – wissen wir über die „Adern menschlicher Kommunikation“¹⁸ noch sehr wenig.

de des Mittelalters und der Frühen Neuzeit 22), Wien 2002, 233–262; MARTIN OTTO: Art. Wegerecht. In: JAEGER: Enzyklopädie (wie Anm. 10), Bd. 14, 739–742; KLAUS BAYRER: Art. Verkehrsregeln. In: JAEGER: Enzyklopädie (wie Anm. 10), Bd. 14, 142–144.

- 13 WOLFGANG BEHRINGER: Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit (= Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 189), Göttingen 2003; PHILIP BEALE: England's Mail. Two Millennia of Letter Writing, Stroud 2011, 63–80 u. 200–224.
- 14 CHRISTOPH MARIA MERKI: Verkehrsgeschichte und Mobilität, Stuttgart 2008, 16–18; FRITZ VOIGT, Verkehr, Bd. II/1: Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, 401; HANS ULRICH SCHIEDT, LAURENT TISSOT, CHRISTOPH MARIA MERKI, RAINER SCHWINGES (Hg.), Verkehrsgeschichte = Histoire des transports (= Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25), Zürich 2010; HANS-ULRICH SCHIEDT: Trampelpfade und Chausseen – Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 2 (1999), 17–35; CHRISTOPH MARIA MERKI, HANS ULRICH SCHIEDT (Hg.): Strasse und Strassenverkehr (= Traverse. Zeitschrift für Geschichte 6), Zürich 1999.
- 15 KLAUS BAYRER: Art. Weg. In: JAEGER: Enzyklopädie (wie Anm. 10), Bd. 14, 736–738; ALBRECHT CLASSEN: Roads, Streets, Bridges, and Travelers. In: Ders. (Hg.): Handbook of medieval culture, Bd. 3: Fundamental aspects and conditions of the European Middle Ages, Berlin u. a. 2015, 1511–1534; ALEXANDER DENZLER: Art. Straße. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit Online (im Erscheinen); ALOIS KOCH: Art. Straßen (Mittelalter/Frühe Neuzeit), publiziert am 23.05.2012; in: Historisches Lexikon Bayerns, [http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Straßen_\(Mittelalter/Frühe_Neuzeit\)](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Straßen_(Mittelalter/Frühe_Neuzeit)) [10.08.2017]; UWE MÜLLER: Art. Straßen- und Wegebau. In: JAEGER: Enzyklopädie (wie Anm. 10), Bd. 12, Stuttgart 2010, 1130–1137, hier 1133; HANS-ULRICH SCHIEDT: Art. Landstrassen, In: VITTORIO MAGNAGO LAMPUGNANI u. a. (Hg.): Enzyklopädie des gestalteten Raumes, Zürich 2014, 318–329; HANS-ULRICH SCHIEDT: Art. Weg, In: LAMPUGNANI (Hg.): Enzyklopädie, 476–487.
- 16 ERNST GASNER: Zum deutschen Strassenwesen. Von der Ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. Eine Germanistisch-Antiquarische Studie, Leipzig 1889 (ND Wiesbaden 1966); MAXWELL G. LAY: Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt a.M., New York 1994; GEORGES LIVET: Histoire des routes & des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences, Strasbourg 2003; ELFRIEDE REHBEIN: Zu Wasser und zu Lande. Die Geschichte des Verkehrswesens von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, München 1984.
- 17 THOMAS SZABÓ: Einleitung. In: DERS. (Hg.): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Köln u. a. 2009, 1–3, hier 1.
- 18 BAYRER: Weg (wie Anm. 15), 736 f.

Dies fängt bereits damit an, was wir für die europäische Vormoderne als ‚Straßen‘ bezeichnen können, wie die folgenden Beispiele anhand der reinen historischen Lexik zeigen: Das deutsche Wort ‚Straße‘ ist zunächst ein Lehnwort. Es leitet sich, ebenso wie das englische Wort ‚street‘ oder das italienische ‚strada‘, vom Lateinischen *via strata*, dem ‚gepflasterten‘ Weg ab; „*viam sternere* sagte man lateinisch allgemein für ‚eine Straße bauen“¹⁹. Im Französischen geht ‚La route‘ etymologisch zurück auf *via rupta*, die ‚durchgehauene‘ Straße, „zur Bezeichnung für Straßen außerorts, und für die von Häusern gesäumte Straße – ‚la rue‘ – setzte sich das lateinische Wort für ‚Falte, Rinne‘ durch – *ruga*“²⁰. Vormoderne Straßen lassen sich also im Unterschied zu den – vom germanischen *wega* abstammenden – Wegen²¹, die durch und in der Fortbewegung entstehen²², als bewusst mit Holz, Steinpflastern, Abflussrinnen oder dergleichen gestaltete Wege begreifen. So wichtig eine solche begriffliche Unterscheidung ist, eine historische Analyse vermag sie kaum weiterzuführen, da zum einen unklar bleibt, wo die Trennlinien zwischen gebauter Straße und ungebautem Weg in der Vormoderne verlaufen. Fängt dies, im Sinne des Wortursprungs, erst mit der Pflasterung eines Weges (auf einer gesamten Wegstrecke oder in Teilen) an? Damit würde die Pflasterung zum Ideal des Straßenbaus erhoben werden, die andere Maßnahmen zum Erhalt und zur Besserung der Wegeverhältnisse übergeht. Zum anderen verdeckt erstens die begriffliche Unterscheidung zwischen Straße und Weg den teils gegenläufigen, reichen, differenzierteren Sprachgebrauch und die verschieden gelagerte begriffs- und kontextinhärente Semantik, die die Zeitgenossen gebrauchten, und damit verbunden zweitens die Vielfalt eines Phänomens, das von überregionalen Fern- über regionale Land- bis zu lokalen Waldstraßen reichte²³.

Wenn im Folgenden dennoch von Straßen und Wegen gesprochen wird, dann geschieht dies im Bewusstsein dieser Vielfalt, die mit den Wörtern ‚Straße‘ und ‚Weg‘ zwar nur unzureichend, aber weitreichender erfasst werden kann als unter Verzicht auf eines dieser Wörter²⁴. Auch mögliche Alternativbegriffe wie Routen erscheinen zu unspezifisch. Unter Vermeidung einer klaren Trennlinie werden deshalb im Folgenden mit ‚Straßen‘ alle Wege bezeichnet, die eine wie auch immer geartete bauliche Veränderung erfahren haben.

Eine solche begriffliche Offenheit erlaubt es, sich von dem wertenden Bezugspunkt eines modernen Straßenwesens zu lösen. Diese – bereits breit unter-

19 WERNER HEINZ: *Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich*, Stuttgart 2003, 12.

20 Ebenda.

21 WOLFGANG HAUBRICHS: Die volkssprachliche Bezeichnung für alte Fernwege im Deutschen, vorwiegend nach westmitteldeutschen Quellen dargestellt. In: FRIEDHELM BURGARD, ALFRED HAVERKAMP (Hg.): *Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert* (= *Trierer historische Forschungen* 30), Mainz 1997, 97–181, hier 102.

22 SCHIEDT: *Weg* (wie Anm. 15), 476: „Der Weg entsteht beim Gehen; nichtbenutzte Wege verschwinden“.

23 HAUBRICHS: *Fernwege* (wie Anm. 21).

24 Über die Verwendung der Wörter ‚Straßen‘ und ‚Weg‘ reflektiert auch Jörg Widmaier in diesem Sammelband.

suchte²⁵ – Moderne begann, ausgehend von den Chausseen des 18. Jahrhunderts, mit dem Bau von kapitalintensiven Infrastrukturen sowie mit der Mechanisierung des Verkehrs (Dampfmaschine, Motor)²⁶. Straßen hörten dadurch langsam auf, „prägende Lebensräume und Zentren“²⁷ zu sein. Vice versa bleibt allerdings zu fragen, wann, warum, für wen und wie Straßen in der Vormoderne prägend waren. Die bisherige Forschung gibt hierzu keine ausreichende Antwort – wohl auch deshalb, da sich die – in der Forschung immer wieder prominent bedachte²⁸ – Quellenüberlieferung nicht einfach gestaltet. So gibt es wenige Quellen wie die hier von Alexander Denzler und Maria Weber behandelten Rechnungen, die sehr viel über Straßen sagen. Die anderen Beiträge bestätigen hingegen den Regelfall, dass weitaus mehr Quellen überliefert sind, die nur sehr wenige Informationen über Straßen an sich enthalten.

Genau aus diesem Grund haben sich vom 26. bis 28. November 2015 an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt Mittelalter- und Frühneuzeithistoriker sowie Kunsthistoriker, Archäologen und Literaturwissenschaftler versammelt, um Möglichkeiten und Grenzen auszuloten, die Nutzung und Wahrnehmung vor-moderner Straßen zu untersuchen. Die kunsthistorische Perspektivierung erweitert nun auch Birgitta Coers für diesen Sammelband. Gleichfalls für den Themenband gewonnen werden konnte im Anschluss an den Workshop die Literaturwissenschaftlerin Christina Patz. Eine solche interdisziplinäre Auseinandersetzung mit dem Phänomen Straßen hat aus guten Gründen eine gewisse Tradition²⁹. Dies

- 25 HANS-LIUDGER DIENEL, HANS-ULRICH SCHIEDT (Hg.): Die moderne Straße. Planung, Bau und Verkehr vom 18. bis zum 20. Jahrhundert (= Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung 11), Frankfurt a.M./New York 2010; COLIN DIVALL, RALF ROTH (Hg.): From rail to road and back again? A century of transport competition and interdependency (= Modern Economic and Social History), Farnham (Surrey) 2015; GÉRARD DUC u. a. (Hg.): Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (1918 à nos jours), Neuchâtel 2014; DANIEL FLÜCKIGER: Strassen für alle. Infrastrukturpolitik im Kanton Bern 1790–1850, Baden u. a. 2011; DIETMAR KLENKE: „Freier Stau für freie Bürger“. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949–1994, Darmstadt 1995; CHRISTOPHER KOPPER: Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert (= EDG 63), München 2002; CHRISTOPH M. MERKI: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien 2002; WIEBKE POROMBKA: Medialität urbaner Infrastrukturen. Der öffentliche Nahverkehr, 1870–1933, Bielefeld 2013; RALF ROTH, MARIE NOËLLE POLINO (Hg.): The City and the Railway in Europe (= Historical urban studies), Aldershot 2003.
- 26 MERKI: Verkehrsgeschichte und Mobilität (wie Anm. 14), 10.
- 27 ALFRED HAVERKAMP: Einleitung. In: BURGARD, DERS. (Hg.): Römerstraßen (wie Anm. 21), 1–14, hier 2. Diese gegenwartsbezogene Einschätzung Haverkamps bedürfte natürlich einer historischen Betrachtung.
- 28 ESCH, Passverkehr (wie Anm. 5); PAUL HINDLE: Sources for the English Medieval Road System. In: SZABÓ (Hg.): Straßen (wie Anm. 17), 55–68.
- 29 BURGARD, HAVERKAMP (Hg.): Römerstraßen (wie Anm. 21); THOMAS FISCHER, HEINZ GÜNTHER HORN (Hg.): Straßen von der Frühgeschichte bis in die Moderne. Verkehrswege – Kulturträger – Lebensraum (= Schriften des Lehr- und Forschungszentrums für die antiken Kulturen des Mittelmeerraumes – Centre for Mediterranean Cultures 10), Wiesbaden 2013;

gebieten die Quellen und – damit verbunden – die weitreichende Bedeutung, die Straßen und Wege für die vormoderne Lebenswelt hatten. Die Autoren dieses Sammelbandes gehen der Frage nach, wie in der Zeit zwischen 1100 und 1800 – Jörg Widmaier geht über beide Zeitbegrenzungen hinaus – Straßen und Wege genutzt und wahrgenommen wurden. Wahrnehmung meint hierbei die selektive Aufnahme und kognitive Verarbeitung von Informationen „auf Grund von sensorischen Reizen (*Stimuli*) aus der Umwelt“³⁰.

Als eine durch „Akte der Wirklichkeitsperzeption“³¹ geformte Quelle steht bei dem Beitrag von Maria Weber und Alexander Denzler ein für die Rechnungsführung angelegtes Manual im Vordergrund, welches Aufschluss gibt über die Kosten, die verwendeten Materialien und Personen, die im 16. Jahrhundert an der Instandhaltung der Straßen und Brücken im Nürnberger Umland beteiligt waren. Widerlegt werden kann damit die in der Forschung immer wieder bediente Vorstellung einer bis ins 17. Jahrhundert andauernden und erst mit dem Chausseebau des 18. Jahrhunderts endgültig überwundenen ‚dunklen Straßenepoche‘, in der es aufgrund des mangelnden Unterhalts mehr schlechte als rechte Straßen gegeben hätte.

Die Vorstellung einer von schlechten Straßen geprägten ‚dunklen Straßenepoche‘ ist allein schon deshalb unzureichend, da alle Hochkulturen der Neuzeit entsprechend „ihren topographischen Möglichkeiten [...] Land- und Wasserwege zum T[ransport] von Menschen, Gütern und Informationen“ nutzten³². Die Menschen mussten und konnte also schon vor den Chausseen mit und gegen die Natur – etwa durch die „Anlage fester Straßenkörper [...], wodurch man Feuchtigkeit und Unebenheiten als hemmende Faktoren des Achs-T[ransports] auszuschalten suchte“³³ – unter Ausnutzung der vormechanischen Energiebasis (menschliche und tierische Muskelkraft) sich selbst, Waren und Nachrichten im physikalischen Raum über kleine und große Distanzen fortbewegen. Daneben sind es in der Regel Reisende, die über den Zustand der Straßen klagten und die von der Forschung gerne als Beleg für den mangelnden Unterhalt in einer ‚dunklen Straßenepoche‘ angeführt werden³⁴. Dorothee Goetze vermag indes in ihrem Beitrag aufzuzeigen, dass Aubry de la Motraye, der um 1700 für 30 Jahre den Mittelmeerraum, das Osmanische Reich, das römisch-deutsche Reich, Holland, Nordeuropa, England

HOLZNER-TOBISCH u. a. (Hg.): Straße (wie Anm. 12); SCHWINGES (Hg.): Verkehrswesen (wie Anm. 1); SZABÓ (Hg.): Straßen (wie Anm. 17).

30 EVA REBLIN: Die Straße, die Dinge und die Zeichen. Zur Semiotik des materiellen Straßenraums, Bielefeld 2012, 154.

31 FRANK REXROTH: Wissen, Wahrnehmung, Mentalität: Ältere und jüngere Ansätze in der Geschichtswissenschaft. In: LUDGER GRENZMANN u. a. (Hg.), Wechselseitige Wahrnehmung der Religionen im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit 1: Konzeptionelle Grundfragen und Fallstudien (Heiden, Barbaren, Juden) (= Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse, Neue Folge 4), Göttingen 2009, 1–22, hier 2.

32 POPFLOW: Verkehr und Transport (wie Anm. 10), 114.

33 Ebenda, 118.

34 Siehe mit entsprechenden Nachweisen den Beitrag von Alexander Denzler und Maria Weber.

und Irland sowie das Baltikum bereiste, keineswegs nur über die Straßen klagte. Zu unterscheiden sind vielmehr in der Zeit bekannte und weniger bekannte bereisete Gegenden, die Einfluss hatten auf die (Nicht-)Thematisierung der benutzten Verkehrswege. Daneben bestätigt sich, dass Straßen und Wege ein wichtiger Bestandteil von – schriftlich reflektierten – Reiseerfahrungen waren. Die Gründe für das Reden, aber auch Schweigen über Straßen und Wege in Reiseberichten gilt es auf Grundlage der von Goetze am Beispiel des dreibändigen Reiseberichts von de la Motraye gewonnenen Befunde weiter zu erforschen.

Mit den Erfahrungen der Reisenden von einer ‚dunklen Straßenepoche‘ zu sprechen, lässt überdies übersehen, dass Straßen nicht nur dazu dienten, möglichst schnell und sicher von Punkt A nach Punkt B zu kommen. Wenngleich diese Funktion eindringlich etwa auch Itinerare vor Augen führen³⁵, konnten Straßen ebenso Sehenswürdigkeiten sein, wie neben de la Motraye der von Birgitta Coers mitbehandelte Kanoniker, Historiker und Antiquar Francesco Maria Pratilli (1695–1763) deutlich macht. Wie Coers ausführt, beschreibt Pratilli die seit dem Mittelalter nur noch in Teilen benutzbare Via Appia nicht mehr nur mit einer universellen *magnificencia*, wie es Justus Lipsius 1598 in seinem einflussreichen Werk über das römische Imperium getan hatte. Pratilli entwirft stattdessen ein konkreteres Konzept von Schönheit aufgrund der Länge und Struktur der Appia. Für die Ergründung der antiken Straßen als komplexe kulturelle Institution zieht Pratilli freilich noch vorwiegend antike Traktate heran, um die ‚Schönheit‘ der Via Appia mit Worten zu beschreiben. Erst der Kupferstecher, Archäologe und Architekt Giovanni Battista Piranesi (1720–1778) verwendete, wie Coers des Weiteren deutlich machen kann, das archäologische Verfahren der Autopsie, um den antiken Straßenraum in Abgrenzung zu antiken Monumentalbauten zu einem bildkonstitutiven Motiv zu erheben.

Mit Pratilli und Piranesi ließe sich allerdings dann doch insofern von einer ‚dunklen Straßenepoche‘ sprechen, als mit den von ihnen an der Schwelle zur Moderne erforschten antiken Straßen jener Bezugspunkt vorliegt, der in der Forschung gerne als Ausgangspunkt genommen wird für den stetigen und bis ins 18. Jahrhundert anhaltenden Verfall des Straßenwesens. Hier allerdings vermag Jörg Widmaier mit seiner sowohl (kunst-)historischen als auch archäologischen Analyse der Ostseeinsel Gotland aufzuzeigen, dass Straßen nie einfach nur naturgegebene Phänomene, sondern stets komplexe kulturelle Artefakte waren. Der disziplin- und epochenübergreifende Zugriff auf die Infrastruktur Gotlands betont stattdessen das stetige Eingebundensein von Straßen sowohl in den Natur- als auch in den Kulturraum. Neben rechtshistorischen Schriftquellen sind es vor allem materielle Zeugnisse wie Runensteine, die als Memorialmonumente Bezug nehmen auf Straßen und Brücken und offenlegen, wie diese Infrastruktureinrichtungen als Ergebnis und Katalysator sozialer Praktiken verstanden werden müssen.

35 Kronn und Außbündt aller Wegweiser, Köln 1597 [Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel A: 6.5. Geogr.].

Die soziale Bedingtheit von Straßen verweist auf das Entstehen, aber eben auch auf das Verschwinden von Straßen und damit verbunden auf die Schwierigkeiten, Straßen zu lokalisieren. Dies trifft auch auf Fernstraßen zu, wie Tomáš Klimek und Pavel Bolina deutlich machen. Sie setzen sich mit dem Teilabschnitt einer von Prag nach Südböhmen verlaufenden Straße auseinander, deren Lage und Verlauf jedoch in Vergessenheit geraten ist. Dieses Vergessen aufgrund der Nicht-Nutzung ist Teil einer Nutzungsgeschichte, die entscheidenden Einfluss haben kann auf die historische Analyse respektive Wahrnehmung des Forschers. Denn die Suche nach einer Straße, die in der Vergangenheit materiell existent war, ist neben Akten und Karten auf im „Gelände noch vorhandene Wege und Wegerelikte“³⁶ angewiesen. Klimek und Bolina stehen in der Tradition einer solchen Altstraßenforschung³⁷, indem sie, neben einer Chronik aus dem 12. Jahrhundert, Überreste im Gelände in ihre Betrachtungen einbeziehen.

Die Erforschung von Altstraßen eröffnet aber auch ansonsten eine grundlegende Forschungsperspektive, da die (Nicht-)Nutzung von Straßen zugleich die Frage nach der Orientierung der Zeitgenossen im physikalischen Raum aufwirft. Den (rechten) Weg, ob mit oder ohne Karten, zu finden³⁸, ist für die Vormoderne jedenfalls ein zentrales Anliegen der Nutzer, wie auch der Beitrag von Tina Patz andeutet. In Wolframs von Eschenbach mittelhochdeutschem Ritter-Epos Willehalm ist es der flüchtende Held, der die ansonsten benutzten schnellen und sicheren *strâzen* meiden muss, um reitend, aber auch gehend sein Ziel Orange zu erreichen. Die Umwege führen ihn auf Wegspuren (*slâ*), die erst durch die Nutzung entstehen, bis in das scheinbar wegelose, da von der höfischen Welt abseitige Gebirge. Straßen und Wege lassen sich also als Teil einer literarischen Wirklichkeitskonstruktion begreifen, die zuvorderst Aufschluss gibt über den epischen Gehalt einer Reise. Doch auch ansonsten geben die literarischen Texte Hinweise auf die Erwartungen und Vorstellungen, die Zeitgenossen mit Straßen und Wegen verbunden haben. Neben der bereits angesprochenen Schnelligkeit und Sicherheit ist es nicht zufällig die standesgemäße Fortbewegung mittels Pferden, die im Willehalm als zentrales Motiv auftaucht.

Wie literarische Werke für die Untersuchung von Straßen und Wegen jenseits der Frage nach Faktizität und Fiktionalität fruchtbar gemacht werden können, zeigt auch Simon Falch. In seinem Beitrag steht ebenso Wolfram von Eschen-

36 HANS-ULRICH SCHIEDT, GUY SCHNEIDER, HEINZ E. HERZIG: Historische Straßen- und Wegforschung in der Schweiz. In: SCHWINGES (Hg.): Verkehrswesen (wie Anm. 1), 119–159, hier 119.

37 DIETRICH DENECKE: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: HERBERT JANKUHN, REINHARD WENSKUS (Hg.): Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte (= Vorträge und Forschungen 22), Sigmaringen 1979, 433–483; SCHIEDT, SCHNEIDER, HERZIG: Wegforschung (wie Anm. 36). Siehe zum Bundesinventar historischer Verkehrswege in der Schweiz auch <http://www.ivs.admin.ch> [11.08.2017].

38 CHRISTINE M. PETTO: To Know the Distance: Wayfinding and Roadmaps of Early Modern England and France. In: *Cartographica* 51/4 (2016), 240–262.

bach, hier mit dem Werk Parzival, im Vordergrund. Überdies werden weitere Werke Wolframs und anderer Autoren in die historisch-literaturwissenschaftliche Analyse einbezogen. Indem Straßen und Wege als Bindeglieder zwischen erzählter und historischer Welt fungieren, Erzähletappen strukturieren und generell Wirklichkeitseffekte hervorrufen konnten, erlaubt die mittelhochdeutsche Literatur umfassende Zugänge zum vormodernen Straßenwesen. Detaillierte Beschreibungen von (fehlenden) Kreuzen, Wegzäunen, Furchen von Wagenrädern oder das mit auf den Weg gegebene Gebot, stets höflich zu sein und alle Leute zu grüßen, waren Teil der geraden, aber ziellosen Wegstrecke Parzivals. Zu dieser heldenbezogenen ‚Wegerfahrung‘ gehörte auch eine als breit und gepflastert umschriebene Straße zu den Berteneysen – womit erstmals in der Artusepik eine Straße zu einem realen Ort konkret beschrieben und benannt wird.

Alle Autoren dieses Themenbandes verweisen darauf, dass die ‚dunkle‘ Straßenepoche gar nicht so dunkel war, sondern die Menschen in der Vormoderne durchaus mit den, aber auch ohne die wie auch immer bebauten Wege leben konnten und darüber bewusst – in literarischen oder anderen Schriftquellen – reflektiert oder unbewusst ihre (materiellen) Spuren hinterlassen haben. Die Untersuchungszeit und der weitreichende Untersuchungsraum – neben Böhmen, Gotland, Süddeutschland und Italien geraten mit den (fiktional) Reisenden weitere Teile Europas, aber auch andere Kontinente in den Blick – mögen den Weg weiter bahnen für die Erforschung des vormodernen Straßenwesens diesseits und jenseits der Verkehrsgeschichte, um weiter zu erhellen, warum und inwieweit Straßen prägend für das Leben in der Vormoderne waren.

EIN NEMEN UND AUS GEBEN VON WEGEN AN STEG UND WEG

Materialität, Instandhaltungsmaßnahmen und Kosten Nürnberger Straßen und Brücken am Beispiel des Straßenmanuals von 1547

Alexander Denzler und Maria Weber

ABSTRACT

Bisherige Forschungen zum vormodernen Straßenwesen begreifen die Zeit vor 1650 oftmals als eine ‚dunkle Straßenepoche‘, in der kein nennenswerter Unterhalt von Straßen seitens der Städte festzustellen sei. Diese Einschätzung wird ausgehend von Fernand Braudels Studie zum Mittelmeer kritisch hinterfragt und am Beispiel der Reichsstadt Nürnberg neu beleuchtet. Aufzeichnungen des Weg- und Stegamt aus dem Jahr 1547 führen zur Frage nach städtischen Initiativen zum Bau und Unterhalt von Straßen und Brücken. Mit dem zur Rechnungslegung angelegten Straßenmanual von 1547 werden neue Perspektiven für die Behandlung des Verhältnisses von Städten und Straßen gewonnen.

Premodern streets before 1650 are often discussed as underdeveloped and less maintained than in the modern era. It seems to be a dark age for streets. Considering Fernand Braudel's study about the Mediterranean these estimates are critically scrutinized. Exemplified by the Imperial City of Nuremberg and its administration, which was responsible for the maintenance of streets ("Weg- und Stegamt"), the following article examines local governmental initiatives for the preservation of the infrastructure. The financial reporting of the "Weg- und Stegamt" in 1547 reveals new perspectives for historical research on the relationship between a city and its streets.

Straßen brauchen Städte und Städte brauchen Straßen. Auf dieses Angewiesensein der beiden benannten Faktoren ließe sich der Zusammenhang zwischen Stadt und Straße bringen, wenn man Fernand Braudel folgt. Denn, so ist in seinem Monumentalwerk über das Mittelmeer und die mediterrane Welt des 16. Jahrhunderts zu lesen, jede „Stadt lebt von der Bewegung, die sie an sich reißt, zu ihren eigenen Gunsten unterbricht und dann wieder freigibt“¹, während jede „Bewegung der Schiffe, der Lasttiere, der Fuhrwerke und der Menschen selbst“ Straßen benötigt². Straßen sind damit nicht nur „Bänder, die sich über den Boden ziehen, oder Fahrtrinnen auf dem Meer“³, sondern sie sind Grundlage und Bestandteile der durch sie gleichermaßen geschaffenen „Einheit“⁴ des Mittelmeers.

1 FERNAND BRAUDEL: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II, Bd. 1, Frankfurt a.M. 1990 (zuerst erschienen 1949. Übersetzt v. Grete Osterwald nach der vierten, durchgesehenen Aufl. 1979), 457.

2 Ebenda, 400.

3 Ebenda.

4 Ebenda, 399.

Bei der teils quantitativen, mehr jedoch qualitativen Beschreibung dieser Einheit des Mittelmeers spielen die Straßen zu Wasser und zu Lande eine entscheidende Rolle, die „genau [...] zu definieren“ Braudel nicht beansprucht⁵. In diesem Sinne lehnt es der bedeutende Vertreter der Annales-Schule auch ab, dem in der Entstehungszeit des Werkes „verbreiteten Glauben“ zu folgen, der „Landweg müsse sich im Kampf gegen den Wasserweg von vornherein geschlagen geben“⁶. Statt diese unserer Tage zuletzt von Manfred Straube⁷ erneut widerlegte Forschungsmeinung zu teilen, macht Braudel in seinem „Fundament“ der dreiteiligen Studie⁸ vielmehr auf die „Koexistenz von See- und Landwegen“⁹ aufmerksam. Doch ungeachtet dieser postulierten Koexistenz scheinen die Landstrassen gegenüber den Wasserstraßen ein geradezu düsteres Dasein gefristet zu haben. So sei beispielsweise das „ganze Leben“ der an der Adriaküste gelegenen Stadt Dubrovnik gar „undenkbar ohne die unwegsamen, schlechten Straßen, die nach Sarajevo im Norden oder über die montenegrinischen und albanischen Berge nach Üsküb führen“¹⁰. Insgesamt hätte sich der Anstieg des Überlandverkehrs unter zunehmendem Einsatz der als Zugtiere verwendeten Maultiere lediglich auf „armseiligen Straßen“ vollzogen¹¹. Braudel geht nicht so weit zu sagen, die Städte hätten die Landstraße, ebenso wie die bereits vorhandenen ‚natürlichen‘ Wasserstraßen, gänzlich sich selbst überlassen. Für die Bemühungen der Städte, die Landstraßen zu verbessern, steht etwa ein in Neapel in den 1560er Jahren aufgestellter Plan, eine rund 150 km lange Straße in die Gegend von Ascoli für den Transport von Getreide instand zu setzen, damit diese von Fuhrwerken befahren werden könne¹². Doch trotz dieser und anderer Pläne blieben die Straßen „schadhaft und unvollendet“¹³.

Das Verhältnis von Stadt und Straßen scheint sich dergestalt auf einen erweiterten Nenner bringen zu lassen: Städte benötigten, wie die oben genannten Beispiele zeigen, neben Wasser- eben auch Landstraßen, aber es seien – so Braudel – keine nachhaltigen Bemühungen feststellbar, die Verkehrswege aktiv zu erhalten. Umgekehrt benötigten Straßen Städte nur insofern, als durch sie und mit ihnen jene Bewegungen entstanden sind, die sich auf den Straßen vollzogen haben. Instandsetzungsmaßnahmen sind demgegenüber in dieser Zeit, so implizieren es zumindest Braudel und viele weitere Forscher, nicht oder kaum aus den Quellen zu analysieren, und wenn doch, dann änderten diese Einzelmaßnahmen nichts an dem grundsätzlich schlechten Zustand der Straßen. Es handelt sich also insgesamt

5 Ebenda, 407.

6 Ebenda, 412.

7 MANFRED STRAUBE: Geleitswesen und Warenverkehr um thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen, Kleine Reihe 42), Köln/Weimar/Wien 2015, 449.

8 PETER BURKE: Offene Geschichte. Die Schule der Annales, Berlin 1991, 41.

9 BRAUDEL: Mittelmeer (wie Anm. 1), 418.

10 Ebenda, 464.

11 Ebenda, 410.

12 Ebenda.

13 Ebenda.

um eine ungleiche ‚Koexistenz‘ von prozesshaft und kontinuierlich ausgebauten Städten und den dem Verfall anheim gegebenen Landstraßen. Die folgenden Ausführungen möchten die Annahme eines solchen ungleichen Verhältnisses von Städten und Straßen kritisch hinterfragen. Am Beispiel Nürnbergs und damit einer jener süddeutschen Städte, die sich nach Braudel „im Glanz des Mittelmeers sonnen“ konnten¹⁴, soll vielmehr anhand der Rechnungslegung des für die Instandhaltungsmaßnahmen zuständigen Weg- und Stegamtbesorger gezeigt werden, welche Maßnahmen zum Bau und Erhalt von Straßen und Brücken ergriffen werden konnten. Dabei wurde aus dem weitläufigen Bestand der institutionellen Überlieferung das „Manual zum Weg und Stegamt“ für das Jahr 1547 ausgewählt. Die Analyse dieser Quelle, welche den Hauptbestandteil des zweiten Teils der Ausführungen bildet, soll exemplarisch aufzeigen, dass die Instandhaltung der Infrastruktur als Aufgabe der städtischen Institutionen begriffen wurde, eine Vielzahl an Menschen an dessen Erhalt beteiligt waren und die Überlieferung nicht zuletzt die Frage nach der Materialität von Straßen und Brücken in den Fokus der Betrachtung rückt. Die Befunde der exemplarischen Quellenanalyse stehen im Widerspruch nicht nur zu Braudels Auffassung vom Umgang der Städte mit Straßen. Vielmehr ist es bis heute Konsens der Forschung, wonach vor dem Bau von Chaussees im 18. Jahrhundert die Straßen vorwiegend schlecht waren. Die Gründe, warum Braudel diesen Topos mitbedient hat, gilt es in einem ersten Teil zu rekapitulieren, um darauf aufbauend am Beispiel Nürnbergs und in Vorbereitung auf die Quellenanalyse weitergehende Untersuchungsperspektiven für das Verhältnis von Städten und Straßen öffnen zu können.

I. Städte und Straßen

Braudels Straßen sind mehr gegeben als gemacht. Dies hängt unmittelbar mit der Gesamtkonzeption des Werkes zusammen, da hier die *longue durée* des Mittelmeers als das begriffen wird, „was die eigentliche Geschichte ausmache“¹⁵. Bei einer solchen „Entdeckung, Erfassung und Erklärung der dauerhaftesten Elemente der Geschichte“¹⁶ spielt der Mensch und sein Handeln nur eine untergeordnete Rolle, ja mehr noch, der Mensch erscheint – so Peter Burke – nur „als ‚Gefangener‘ [...] seiner natürlichen Umwelt“¹⁷. Der Mensch wird dergestalt zwar, ebenso wie die Ereignisse, in den jeweiligen Kontext gestellt, „aber in seinen Erklärungen erscheinen sie als grundsätzlich bedeutungslos“¹⁸. Bei Braudel, der als eine Art

14 Ebenda, 401.

15 ERIC PLITZ: „Trägheit des Raums“. Fernand Braudel und die spatial stories der Geschichtswissenschaft. In: JÖRG DÖRING, TRISTAN THIELMANN (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Bielefeld 2008, 75–102, hier 85.

16 CARLOS ANTONI AGUIRRE ROJAS: Die „Schule der Annales“. Gestern, heute, morgen, Leipzig 2004, 120.

17 BURKE: Offene Geschichte (wie Anm. 8), 44 f.

18 Ebenda, 39.

historischer Geograph verstanden werden kann¹⁹, ohne allerdings einem klar definierten Raumkonzept zu folgen²⁰, steht der Mensch also, wie es Eric Plitz formuliert hat, „entweder im Einklang oder in Opposition zum Raum“²¹.

Braudel geht es also nicht darum, „die Wechselbeziehung von physischen Bedingungen und (menschlichen) Handlungen“²² zu untersuchen. Dies ist jedoch entscheidend, um die Straßen nicht nur als genutzte, sondern ebenso als gestaltete Bestandteile des physikalischen Raumes begreifen zu können. So aber verharren die Straßen nicht nur bei Braudel in einem düsteren Licht. Den „notorisch schlechten Zustand der Straßen“ zu konstatieren²³, ist vielmehr der Regelfall. Zur „effektiven Reparatur der Straßen“ kam es nämlich der gängigen Lesart nach erst im 18. Jahrhundert, als sich die Monarchen aus vor allem fiskalischen Interessen dem „Neubau von Fernstraßen“ widmeten²⁴. Diese Chausseen haben dann zu einer „tiefgreifende[n] Veränderung der Qualität der Landstraßen“²⁵ geführt. Es scheint also, dass „das Mittelalter in diesem Bereich der Geschichte [...] erst mit dem Beginn der Kunststraßen“ ein Ende fand²⁶.

Eine solche von Braudel mitbediente Entwicklungsgeschichte des Straßenbaus hat nachhaltig Werner Sombart beeinflusst. Nach ihm wurde der defizitäre Straßenzustand vor 1650 nur punktuell, zwischen 1650 und 1750 vermehrt, aber weiterhin unsystematisch und endgültig erst nach 1750 mit dem Bau von Chausseen überwunden²⁷. Bei diesem von der Forschung immer wieder aufgegriffenen²⁸ und von Wolfgang Behringer differenzierten, aber in seinen Grundzügen bestätigten Epochenmodell²⁹ zum Straßenbau erscheint die Zeit vor 1650 als eine gleich-

19 Ebenda, 41, differenzierter PLITZ: Trägheit des Raumes (wie Anm. 15), 87–90.

20 PLITZ: Trägheit des Raumes (wie Anm. 15).

21 Ebenda, 84.

22 Ebenda, 94.

23 HOLGER TH. GRÄF, RALF PRÖVE: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800, Frankfurt a.M. 1997, 84.

24 Ebenda, 88.

25 UWE MÜLLER: Art. Straßen- und Wegebau. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 12, Stuttgart 2010, Sp. 1130–1137, hier 1133. Siehe daneben DERS.: Art. Chaussee. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 2, Stuttgart 2005, Sp. 654–656.

26 MÜLLER: Straßen- und Wegebau (wie Anm. 25), Sp. 1131 zitiert hier die Studie von ANDREAS HELMDACH: Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter (= Südosteuropäische Arbeiten 107), München 2002 mit Verweis auf 37. Das Zitat ist jedoch weder hier noch mit einem Zahlendreher oder dergleichen zu finden. Die Studie ist aber zweifelsohne, wie der Titel bereits andeutet, einer wertenden Modernisierungsgeschichte verpflichtet.

27 WERNER SOMBART: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, Bd. II/1, München 1987 (Nachdruck der zweiten, neugearbeiteten Aufl. München/Leipzig 1916), 245.

28 MÜLLER: Straßen- und Wegebau (wie Anm. 25), Sp. 1131 mit weiteren Nachweisen.

29 WOLFGANG BEHRINGER: Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit (= Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 189),