

neue Gattung geschaffen hatte. Voller Selbstbewußtsein setzt er auf die Medaille in lateinischer und griechischer Sprache seinen Namen und seine Berufsbezeichnung; allerdings nennt er sich Maler und nicht Medailleur.

Schon vor Pisanello gab es ganz vereinzelt Schöpfungen, die als Medaillen anzusprechen sind. Hierzu sind zwei Medaillen zu zählen, die Francesco II. von Carrara 1390 auf sich und seinen Vater prägen ließ. An seinem Hofe in Padua

bestand ein lebhaftes Interesse an Kunstwerken, besonders an römischen Münzen, seitdem Petrarca dort einige Zeit verbracht hatte. So kann es nicht verwundern, daß diese beiden antikisierenden Medaillen sowohl in der bildlichen Darstellung als auch in Größe und Herstellungstechnik (Prägung) römische Sesterzen zum Vorbild haben.

Pisanello dagegen befreite sich von diesen antiken Überlieferungen: seiner Medaille hat er Bild-

seiten gegeben, die sich stilistisch in die künstlerische Entwicklung ihrer Zeit einfügen, und mit der Größe der Medaille, deren Durchmesser mehr als 10 cm beträgt, hat er jede Anspielung an antike Münzen vermieden. Auch seine Technik, der Bronzeguß, schafft eine Oberfläche des Metalls, die sich von geprägten Münzen unterscheidet. Zu Recht wird daher Pisanello der Schöpfer der Renaissance-Medaille genannt.

*Hermann Maué*

# Altnürnberger Fracht- und Botenverkehr

*Ausstellung des Stadtarchivs Nürnberg*

Die Industrie- und Handelskammer deponierte beim Stadtarchiv vor nahezu 90 Jahren das Archiv des Handelsvorstandes, der 1560 als Selbstverwaltungsorgan der Nürnberger Kaufmannschaft gegründet wurde. Dabei befand sich auch das reponierte Schriftgut des reichsstädtischen Zoll- und Waagamtes. Aus diesen beiden Beständen mit ihren zahlreichen Unterlagen über Zoll- und Waagordnungen, über Zollfreiheiten und Geleit, sowie über das Güterbestätter-, Lade-, Fuhr- und Botenwesen im alten Nürnberg stammen die meisten schriftlichen Exponate der gegenwärtigen Ausstellung.

## *Waage und Zoll*

Mittelpunkt und Drehscheibe des Nürnberger Warenhandels und Güterfrachtverkehrs war die Waage, zugleich Güterniederlage und Zollhaus, wo aufgrund der Marktprivilegien die hereinkommenden Handelswaren abgeladen, verzollt und zugefahren oder gestapelt und zum Verkauf angeboten und die zur Verschickung gelangenden Güter verpackt, gewogen, abgefertigt und verladen wurden. Hier fungierten die Waag- und Zollamtsleute, zu denen auch die nicht beamteten, aber vom Rat in Pflicht genommenen Aufdinger, dann Güterbestätter, die Lader und Ballenbinder, Groppler und Spanner, Eichwagenführer für den Rolldienst und Wagenhüter zählten. Hier versammelten sich die Kaufleute, hier trafen die Fuhrmänner mit ihren schwer beladenen Frachtplanwagen ein. Es gab in Nürnberg zwei öffentliche Waagen. Die untere, auch kleine, Fron- oder Herrenwaage genannt, hatte ihren Standort von alters her im Sebalder Stadtteil, an der Ecke Winklerstraße und Waaggasse. 1497 errichtete Hans Beheim d.Ä. anstelle

des vorhandenen Hauses einen spätgotischen Sandsteinneubau. Über dem Eingangstor befand sich als Hauszeichen ein Steinrelief von Adam Kraft, den Waagmeister mit Kaufmann und Waagknecht beim Abwiegen eines Kollo, d.h. Frachtstücks, darstellend. (Abb.) Da diese untere Stadtwaage im Verlauf des 16. Jahrhunderts den Ansprüchen des wachsenden Güterumschlags nicht mehr genügte, begründete der Rat im Benehmen mit dem Handelsvorstand 1571 im Erdgeschoß des Korn- und Salzhauses auf der Lorenzer Stadtseite, der späteren Mauthalle, – ebenfalls von Hans Beheim d.Ä. 1498–1502 erbaut – die neue, obere, große Waage und Güterniederlage. Diese neue Waage zog fortan den Güterfrachtverkehr in der Hauptsache an sich. In der oberen, großen Waage etablierte sich 1808 das kgl. bayerische Maut- und Zollamt als Verwaltungsorgan der Ende 1807 ins Leben gerufenen General-Zoll- und Mautdirektion für das Königreich Bayern, wo der Gesamtgüterverkehr, dank der Bemühungen Nürnberger Kaufleute, vor allem des Marktvorstehers Paul Wolfgang Merkel, auch nach dem Ende der reichsstädtischen Ära in hergebrachter Weise ablief, um nach Eröffnung des Staatsbahnhofes 1847 und einer neuen Zollhalle mit Gleisanschluß der modernen Verkehrsverteilung nach und nach zu erliegen.

## *Güterbestätter*

Ursprünglich begleiteten die Kaufleute oder ihre Faktoren die Gütertransporte und erledigten die in den Stapelplätzen anfallenden Verbindlichkeiten selbst. Mit Zunahme des Großhandels entstand jedoch das Bedürfnis nach Mittelspersonen für den gewerbsmäßigen Betrieb der Aufdingung und Abfertigung

der Güter und Transporte bei Empfang und Versand. Diese einstigen „Abfertigungsspediteure“ waren die Aufdinger, Gutfertiger und seit Mitte des 16. Jahrhunderts die Güterbestätter (Besteller). 1565 wurde in Nürnberg das Amt der Güterbestätter oder „Aufgeber der Güter und Waren“ geschaffen. Als Bestätter kamen nur angesehene und zuverlässige Bürger mit kaufmännischer Erfahrung in Frage. Auf Vorschlag der Marktvorsteher wurden sie vom Zoll- und Waagamtmann ernannt und vom Rat auf die Bestätterpflicht und -ordnung vereidigt. Sie bürgten mit ihrem Ansehen und einer Kautions bis zu 1000 Gulden für ihre Tätigkeit. Die Zuständigkeit des einzelnen Güterbestätters war auf eine bestimmte Strecke oder „Straße“ begrenzt. So gab es den Hamburger, Leipziger, den Österreicher und Regensburger, den Tiroler und Venediger, den Schweizer und Oberländer Bestätter u.a.m.

Die Güterbestätterei in Nürnberg war bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine Zwangseinrichtung, der sich jeder Fuhrmann und Bote, auch jeder Kaufmann bei der Ein-, Durch- und Ausfuhr der Güter bedienen mußte. Sämtliche Fuhrbriefe gingen durch die Hände der Güterbestätter. Sie garantierten den ordnungsgemäßen und reibungslosen Ablauf des gesamten Frachtgutverkehrs, zu dem auch die Verteilung der abgehenden Güter auf die Zoll- und Waagamt vorgekehrten Fuhrleute gehörte. Die Bestätter waren verantwortlich für den Abschluß der Frachtverträge, gaben den Kaufleuten Bescheid über Versandmöglichkeiten, zeigten auf Täfelchen vor beiden Waagen die Ankunft und Abfahrt der Fuhrmänner an und besorgten die Einziehung und Ablieferung des Zoll- und Waaggeldes.



Adam Kraft, Relief von der alten Nürnberger Stadtwaage.  
Sandstein. 1497. Germanisches Nationalmuseum.

### Lader und Ballenbinder, Fuhrleute

Die um 1350 erstmals genannten Nürnberger Lader, „jene starken Gesellen, die stolz jegliche Last trugen“, waren ursprünglich mit den Aufdingern identisch und besorgten bis zur Errichtung der Güterbestätterei im Jahr 1565 neben ihrer schweren und gefährlichen Ladetätigkeit auch die Geschäfte der späteren Güterbestätter. Sie arbeiteten mit den ebenfalls bereits im 14. Jahrhundert erwähnten Ballenbindern zusammen, die täglich vor der Waage den Kaufleuten zur Verfügung standen, um die Kolli zu emballieren. Die vom Zoll- und Waagamt bestellten und vereidigten Güterlader an der oberen und unteren Waage waren genau wie die Güterbestätter nach den Handelsstraßen eingeteilt und durften nur amtlich abgewogene und verzollte Güter auf- und abladen, deren Empfangs- bzw. Versandort zu ihrer „Straße“ gehörte. Ende des 17. Jahrhunderts wurden die Lader zunächst als „Halblader“ angenommen und mußten die Hälfte ihres Verdienstes – gleichsam eingebunden in ein soziales Sicherungssystem – an ihre Vorgänger oder deren Hinterbliebene abführen. Nach zufriedensstellender Leistung rückte der „Halblader“ zum „ganzen Lader“ mit vollem Verdienstanspruch auf.

Geleitrecht und -schutz gaben Sicherheit auf den Handelsstraßen des Reiches, die allerdings im Spät-

mittelalter infolge der Übergriffe der Raubritter aus dem Landadel immer fraglicher wurde. Mit der ersten Vergabe von Rottfuhrlehen im beginnenden 14. Jahrhundert, d.h. des Rechtes, Kaufmannswaren von einem Stapelplatz zum anderen zu befördern, kam das Gewerbe des selbständigen Frachtfuhrmannes in Schwung, das besonders in Frammersbach bei Lohr a. Main seine Heimat fand. Häufig führten Frammersbacher Fuhrleute die Nürnberger Frachten. Sie waren die auf den unsicheren Handelsstraßen rau und zäh gewordenen „Fernfahrer“ des späten Mittelalters.

Nach den Nürnberger Fuhrordnungen mußte der Fuhrmann vor dem Einfahren in die Stadt am Tor Ladung und Zielherberge anzeigen, dann mit seiner Passierbollette, einer Art Zollplombe, unverzüglich das genannte Wirtshaus oder die Güterniederlage ansteuern, dort ausspannen und noch am gleichen Tag dem zuständigen Güterbestätter sämtliche Fuhrmannspiere übergeben.

### Ordinari-Boten

Schon früh entwickelte sich der Berufsstand des Boten im Interesse und mit Unterstützung der Kaufmannschaft, die seiner Dienste für den Brief- und Kleingüterverkehr dringend bedurfte. Da zwischen Kaufleuten und Boten kein Vertragsverhältnis bestand und die Sendungen oft Wertgegenstände

und Geldbeträge enthielten, wuchs das Verlangen nach obrigkeitlicher Ordnung. So entstand das „ordinäre“, d.h. ordentliche, allgemeine Botenwesen, dessen früheste Nürnberger Ordnung unbekannt ist und das in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts in Nürnberg eine umfassende Reorganisation erfuhr, die im ersten Marktbuch des Handelsvorstandes (1582 – 1701) verankert ist. Bote konnte nur ein älterer, vertrauenswürdiger und kautionsfähiger Bürger werden, der alljährlich neu verpflichtet wurde und im Schadensfall mit seinem Vermögen haften mußte. Seine Aufgabe war es, Briefe und Pakete und späterhin zusätzlich Passagiere als laufender, reitender oder fahrender Ordinari-Bote unter genauer Einhaltung der Termine gegen eine feste Gebühr zu befördern. Als Abzeichen trug er ein Brustschild mit dem kleinen Nürnberger Stadtwappen, das auch seine Briefbüchse als Nürnberger Botenbüchse signalisierte.

Die Taxissche kaiserliche Reichspost, deren erstes Amt in Nürnberg 1615 eingerichtet wurde, beeinträchtigte das traditionelle Nürnberger Botenwesen in zunehmendem Maße, konnte es aber weder beseitigen, noch ersetzen. Im Verlauf des 18. Jahrhunderts wurden dem Regensburger Ordinari-Boten öfters „verbotene“ Briefe und Pakete abgenommen. Dadurch sah man sich in Nürnberg wiederholt veranlaßt, „wider die harten Bedrückungen und grundverderblichen einseitigen Einschränkungen des Löblich Kayserlichen Reichs-Ober-Postamts“ Stellung zu beziehen. Schließlich geriet das Nürnberger Botenwesen in große Bedrängnis: Hatten die Ordinari-Boten 1730 noch 31 Fern- und 44 Nahverkehrsdiene zu versehen, so waren bis 1801 sämtliche Fernrouten, mit Ausnahmen der Hamburger Strecke, an die Reichspost übergegangen und den Nürnberger Boten nur der Nahverkehrsdienst geblieben. 1806 wurde die Botenschaffnerstelle aufgehoben und mit Übernahme der Post durch den bayerischen Staat 1808 das gesamte Botengewerbe der bayerischen Generalpostdirektion unterstellt. So verschwanden nach dem Ende der reichsstädtischen Zeit auch die Nürnberger Ordinari-Boten von der Bildfläche.

*Gusti Schneider-Hiller*

*Die Ausstellung ist bis Ende Mai 1982 im Stadtarchiv, Pellerhaus, Egidienplatz 23/II. Stock zu sehen.*

*Besichtigungszeiten:  
Montag mit Freitag 8 bis 16 Uhr*