

# *Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter*

VON THOMAS SZABÓ

*Gewidmet dem Andenken Hermann Heimpels  
und seiner Gründung, deren schöne Bibliothek  
den gesuchten Rat nie versagte.*

Mit unserem Wissen um das mittelalterliche Straßennetz ist es nicht zum besten bestellt. Die Gründe dafür sind vielfach, aber letztlich auf die Überlieferung zurückzuführen. Beschränken doch die Quellen, die ein Fenster auf die Vergangenheit öffnen, unsere Sicht auf jene Dinge, die sie selbst im Blick haben. Für die Straßen ›interessieren‹ sie sich nicht – zumindest nicht bis zum 12. Jahrhundert<sup>\*)</sup>, verlieren darüber auch noch im 13. Jahrhundert nicht allzu viele Worte und beginnen ihnen erst seit dem 14. Jahrhundert als einer Grundstruktur des ökonomischen und öffentlichen Lebens größere Aufmerksamkeit zu schenken. Das erklärt auch, warum sich die Forschung für dieses magere Feld der Hinterlassenschaft des hohen Mittelalters so wenig interessierte und warum sie sich, wenn sie sich der Straßen annahm, für ihre Mühe nicht entsprechend durch Ergebnisse belohnt fand, was an ein paar Beispielen leicht gezeigt werden kann.

Carlrichard Brühl behandelte in seinem ›Fodrum, gistum, servitium regis‹ die wirtschaftlichen Grundlagen des Königtums und verzeichnete im Kartenanhang seines Werkes minutiös die bekannten Reiseetappen der deutschen Herrscher von Karl dem Großen (768–813) bis Friedrich II. (1212–1250), ohne die Straßen zu vermerken, die die Herrscher von Etappe zu Etappe unterwegs benutzten, was man doch erwarten würde. Als Begründung verwies der verdiente Forscher auf den Mangel an Vorarbeiten, die zur Erschließung der Straßen noch zu leisten wären<sup>1)</sup>, und überließ es anderen, die Gründe herauszuarbeiten, warum sich der Versuch für ihn nicht lohnte, ein Stück dieser Vorarbeiten zu leisten.

Jüngere Forschungen nahmen sich der Regierungszeit der Ottonen und Salier, Lothars von Supplinburg und der Staufer an und zeigten in detaillierten Untersuchungen den Kern des Problems, an dem sich über einen dreihundertjährigen Zeitraum wenig zu ändern scheint: Die Reiseetappen der Herrscher auf ihrem Weg durch das Reich sind so lückenhaft

\*) Vgl. dazu Thomas SZABÓ, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, in: Società, istituzioni, spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante, Spoleto 1994, S. 913–929.

1) Carlrichard BRÜHL, Fodrum, gistum, servitium regis. Studien zu den wirtschaftlichen Grundlagen des Königtums im Frankenreich und in den fränkischen Nachfolgestaaten Deutschland, Frankreich und Italien vom 6. bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts, Köln/Graz 1968, S. 162f.

bezeugt, daß sich aus deren Abfolge kaum Straßen rekonstruieren lassen. Eckhard Müller Mertens faßte diesen Befund in Zahlen zusammen und stellte fest, daß die Quellen für das deutsche Itinerar Ottos I. (936–973), das sich über gut 9000 Tage erstreckt, den Aufenthaltsort des Herrschers direkt nur für 3% und indirekt für etwas weniger als 10% der nördlich der Alpen verbrachten Regierungszeit bezeugen. Für die Zeit Konrads II. (1024–1039) ist die Informationslage kaum besser. Hier liegen die direkten Zeugnisse über den Aufenthalt des Herrschers nur für 4,5% und die indirekten nur für 17% seiner in Deutschland verbrachten Regierungszeit vor<sup>2)</sup>. Die Lage unserer Unterrichtung bessert sich auch für das 12. und 13. Jahrhundert kaum. Der Autor einer größeren Untersuchung über Lothar III. kam zum Ergebnis, daß sich der Reiseweg des Herrschers aus dem königlichen Itinerar alleine nicht rekonstruieren lasse<sup>3)</sup>, und der Verfasser einer Studie über das Itinerar Philipps von Schwaben stellte jüngst fest, daß »selbst die Ermittlung des Reiseweges zwischen zwei Orten auf unüberwindbare Schwierigkeiten« stieße<sup>4)</sup>. Auch für das 14. Jahrhundert vermochte die Itinerarforschung mit ihrem Instrumentarium keine besseren Ergebnisse zu erzielen. Theodor Mayer, der sich in den vierziger Jahren die Mühe machte, sämtliche Aufenthaltsorte und Itinerare der deutschen Herrscher von Karl dem Großen (768–814) bis zu Karl IV. (1346–1378) zu kartieren, faßte sein Ergebnis in den Worten zusammen, daß auf seinen Karten »die Wege [...] ideale gerade Linien [sind], die die vom König besuchten Punkte verbinden« und daß »die Benützung bestimmter Straßen [...] nur in Ausnahmefällen sicher nachzuweisen« ist<sup>5)</sup>.

Die Quellen scheinen aber nicht nur über die von den Herrschern benutzten Wege, sondern auch hinsichtlich einer wie auch immer gearteten Sorge für die Straßen wenig zu bieten. Für den norddeutschen Raum kann auf Friedrich Bruns verwiesen werden, dessen großes Werk ›Hansische Handelsstraßen‹ nach seinem Tod von Hugo Weczerka herausgegeben wurde und der seine Leser gleich auf der ersten Seite warnt: »Nicht alles [...], was das Mittelalter hervorgebracht [...] hat, ist als rückständig zu betrachten. Für das Straßewesen gilt dies allerdings in vollem Umfang, und zwar endet das ›Mittelalter‹ in diesem Bereich der Geschichte nicht bereits um die Wende des 15. Jahrhunderts, sondern erst im

2) Eckhard MÜLLER-MERTENS, Politische Vororte des frühmittelalterlichen Reiches als Problem der Stadtgeschichtsforschung, in: Die Frühgeschichte der europäischen Stadt im 11. Jahrhundert, hg. von Jörg JARNUT und Peter JOHANEK (Städteforschung, Rh. A 43), Köln/Weimar/Wien 1998, S. 21–30.

3) Oliver HERMANN, Lothar III. und sein Wirkungsbereich. Räumliche Bezüge königlichen Handelns im hochmittelalterlichen Reich (1125–1137) (Europa in der Geschichte 5), Bochum 2000, S. 74, 76–79, S. 337ff.

4) Bernd SCHÜTTE, König Philipp von Schwaben. Itinerar, Urkundenvergabe, Hof (MGH Schriften 51), Hannover 2002, S. 21.

5) Theodor MAYER, Das deutsche Königtum und sein Wirkungsbereich, in: Das Reich und Europa, Leipzig 2<sup>1941</sup>, S. 58.

18. Jahrhundert mit dem Beginn des Kunststraßenbaus, obgleich schon nach dem Dreißigjährigen Kriege in dieser und jener Hinsicht Verbesserungen eingetreten sind«<sup>6)</sup>.

Nicht viel mitteilbarer scheinen auch die Quellen des süddeutschen Raumes zu sein, sofern man sich von ihnen anhand der Forschung der letzten dreißig Jahre ein Bild zu machen sucht. So bieten etwa Rolf Kiesslings ›Bürgerliche Gesellschaft und Kirche in Augsburg im Spätmittelalter‹ (1971) oder seine monumentale Arbeit ›Die Stadt und ihr Land‹ (1989) nur wenig zur Wegethematik<sup>7)</sup>. Die Quellen erlauben dem Autor zwar, mit fulminanter Gelehrsamkeit ein breites Tableau verschiedener wirtschaftsgeschichtlicher Entwicklungen zu zeichnen, geben aber offensichtlich für die Wege nur wenig her. Und wenn der Autor auf die Unterhaltung der Reichsstraßen durch Memmingen zu sprechen kommt und feststellen muß, daß »1452 [...] die erste [...] Nachricht [darüber] überliefert«<sup>8)</sup> sei, so wird deutlich, daß die Vernachlässigung des Straßenthemas durch die Forschung gute Gründe hatte.

Dieser wenig versprechenden Quellenlage gemäß soll an dieser Stelle versucht werden, auf weit verstreute, bisweilen heterogene Einzelnachrichten gestützt, ein allgemeines Bild von den Straßen zu zeichnen. Dabei soll nicht nach dem Fernstraßennetz oder einzelnen Straßen gefragt werden, sondern danach, was die Gesellschaft überhaupt für die Straßen tat.

Zunächst wollen wir den Befund in drei Räumen erheben, in Deutschland, in der Alpenregion und in Italien, um anschließend durch einen Vergleich die Unterschiede in den drei Landschaften herauszuarbeiten.

## I. DER STRASSENBAU IN DEUTSCHLAND

### *a. in den Städten*

Man muß in den Siedlungen, und zwar in den Städten beginnen, wenn man nach den frühen Spuren des Straßenbaus suchen will. Denn die Städte stellten den am intensivsten bewohnten, bewirtschafteten und daher auch am intensivsten kontrollierten Lebensraum der menschlichen Gesellschaft dar.

6) Hansische Handelsstraßen. Textband. Auf Grund von Vorarbeiten von Friedrich BRUNS (†), bearb. von Hugo WECZERKA (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF XIII, Tl. 2), Köln/Graz 1967, S. 37.

7) Rolf KIESSLING, Bürgerliche Gesellschaft und Kirche in Augsburg im Spätmittelalter. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der oberdeutschen Reichsstadt (Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg 19), Augsburg 1971; DERS., Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis zum 16. Jahrhundert (Städteforschung, Rh. A 29), Köln/Wien 1989.

8) KIESSLING, Stadt und Land (wie Anm. 7), S. 441.

Dort erlebte man täglich am deutlichsten, welche Beschweris bei Regen und Schnee schlammige, mit Pfützen durchsetzte Wege bedeuteten, deren Schmutz nicht nur am Schuhwerk klebte und zu den Kleidern hochspritzte, sondern den man zu allem Überfluß auch noch in die Häuser trug. Und dort wurde am deutlichsten erfahren, welche Erleichterungen selbst kleine Verbesserungen in diesem Meer von Schlamm und Schmutz erbrachten.

Wie es im 11. Jahrhundert in einer beliebigen Siedlung bei regnerischem Wetter aussah, ist in einer Szene des *Ruodlieb* farbig beschrieben. Ruodlieb und sein wenig geschätzter Begleiter, der Rote, kamen gegen Abend in einem Dorf, durch das – wie es heißt – eine ziemlich breite Straße führte, die so schlammig und so voller Pfützen war, daß man sie auch zu Pferd kaum begehen konnte. Und selbst zu Fuß hätte Ruodlieb schwer ein Durchkommen gehabt, wenn da nicht die am Wegrand entlang gelegten schmalen Planken gewesen wären. Aber auch auf denen sei ein Vorwärtskommen nur möglich gewesen, indem sich die beiden mit der Hand am Zaun entlanghangelten. Anders – so lautet die Erzählung – wäre ein Sturz in den Schlamm kaum zu vermeiden gewesen<sup>9)</sup>.

Im imaginären Dorf, durch das das Epos seinen Helden mit dem Roten gehen läßt, haben die Dorfbewohner also Holzplanken entlang der Zäune ihrer Grundstücke gelegt, um bei Regen und Matsch die Dorfstraße halbwegs unbeschadet begehen zu können. Die Mitte der Straße, auf der sich sonst der Verkehr von Mensch und Tier, von Wagen und Reitern bewegte, blieb – zumindest in unserem Epos – unpräpariert.

Das im *Ruodlieb* gezeichnete Dorf konnte jedes beliebige Dorf Süddeutschlands gewesen sein und stand mit seinem Weg für den üblichen Standard nicht nur der Dorfstraßen, sondern auch der Wege, mit denen der Reisende des 11. Jahrhunderts in den *civitates* zu rechnen hatte.

Das von der Dichtung vermittelte Zeitbild wird uns durch die Grabungen der Stadtarchäologen bestätigt und weiter vervollständigt. In Emden, das im 9. und 10. Jahrhundert kaum mehr als ein Dorf gewesen sein wird, fand man aus dieser Zeit bei Grabungen in der heutigen Schulstraße einen Weg, der mit längs- und quergelegten Hölzern befestigt war<sup>10)</sup>. Ausgrabungen in Hannover zeigten, daß die Uferstraße an der Leine im 12. Jahrhundert stellenweise mit 6–8 cm dicken und 2,5 m langen Stämmen befestigt war. Man hatte sie schräg zur Fahrtrichtung, in Abständen von 50 cm, parallel zu einander verlegt, die Zwischenräume mit 3–4 cm dicken Knüppeln gefüllt und das Ganze mit Sand bedeckt. Im 13. Jahrhundert wurde der Weg dann erneuert. Diesmal legte man quer zur Fahrbahn, dicht an dicht, 3,60–4,00 m lange und 10 cm breite Stämme, füllte die Fugen mit 2–3 cm

9) Ruodlieb. Faksimile-Ausgabe des Codex latinus monacensis 19486 der Bayerischen Staatsbibliothek München und der Fragmente St. Florian, Bd. II,1: Kritischer Text von Benedikt Konrad VOLLMANN, Wiesbaden 1985, S. 112, V. 611–621.

10) Klaus BRANDT, Die früh- und hochmittelalterliche Entwicklung von Emden, in: Stadt im Wandel: Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650. Landesausstellung Niedersachsen 1985, hg. von Cord MECKSEPER, Bd. 3, Stuttgart/Bad Cannstatt 1985, S. 155f.

dicken Knüppeln und trug auf das Ganze wieder eine Sandschicht auf. Die gesamte Konstruktion ruhte auf 12 cm dicken, längs verlaufenden Unterzügen, die in einem Abstand von 2,55 m verlegt waren<sup>11)</sup>.

Auf ähnliche Techniken stieß man auch in Magdeburg. Im Jahre 1955 gemachte Grabungen zeigten, daß die Zufahrt zur Brücke über die Kleine- bzw. Strom-Elbe als Bohlenweg gebaut war und im 12. und 13. Jahrhundert mehrfach erneuert wurde<sup>12)</sup>.

In anderen Städten verwandte man statt Holz und Knüppeln vorzüglich Sand. So stieß man bei Grabungen am Alten Markt in Duisburg auf mehrere übereinander gelagerte Schichten, die der Zeit zwischen 900 und 1250 zuzuordnen sind. Zwei dunkle, mit Scherben, Leder- und Knochenresten, Holzteilen und allerlei Abfall durchsetzte Schichten zeigten den Markt in seinem urtümlich-natürlichen, ungepflegten Zustand. Über eine solche Schicht war später eine dicke Lage Sand-Kies aufgetragen worden. Offensichtlich hatte man den Sand nach einem belebten, regnerischen Markttag auf den Platz aufgeschüttet, denn er füllte Wagenspuren, Fußabdrücke von Mensch und Tier im lehmigen Morast und bewahrte damit über Jahrhunderte die Erinnerung an jenen fernen Tag, als man sich in Duisburg daran machte, auf dem Marktplatz für ein wenig Sauberkeit und Bequemlichkeit mit dem Auftragen einer gleichmäßig dicken Sandschicht zu sorgen<sup>13)</sup>. 1981 in Potsdam durchgeführte Grabungen ergaben, daß dort der Marktplatz, wohl im 14. Jahrhundert, auf ähnliche Weise mit Sand gebessert wurde.<sup>14)</sup> In Göttingen fand man 1995 bei Ausgrabungen am äußeren Albanitor eine Pflasterung, die vor dem Jahr 1362 anzusetzen ist<sup>15)</sup>.

Die Grabungsergebnisse der Archäologen, die das Werk der mittelalterlichen Stadtbewohner sichtbar und greifbar vor Augen führen, werden vom Bericht der schriftlichen Quellen ergänzt, die über die organisatorischen Aspekte solcher Arbeiten unterrichten. Die vielleicht früheste Nachricht überhaupt, die über Besserung der Wege berichtet, kommt aus Köln. Aus einer Urkunde des Jahres 1149 erfahren wir, daß die neu gegründete Bettziecherzunft der Stadt das Areal auf dem Heumarkt, auf dem ihre Verkaufsstände standen, *ubi pepla venduntur*, mit einer Schüttung von Kies und Holz, *congerie lapidum minu-*

11) Helmut PLATH, Die Frühgeschichte. Von den Anfängen bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts, in: Geschichte der Stadt Hannover, Bd. 1: Von den Anfängen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts, Hannover 1992, S. 49f.

12) Berent SCHWINEKÖPER, Magdeburg, in: Provinz Sachsen Anhalt, hg. von DEMS. (Handbuch der historischen Stätten Deutschlands 11), Stuttgart 1975, S. 300.

13) Vgl. Günter KRAUSE, Ausgrabungen auf dem alten Markt, in: Joseph MILZ, Hartmut PIETSCH, Duisburg im Mittelalter (Quellen und Materialien zur Geschichte und Entwicklung der Stadt Duisburg 2), Duisburg 1985, S. 58ff.

14) Günter MANGELSDORF Archäologische Beiträge zur Frühgeschichte von Alt- und Neustadt Brandenburg, in: Beiträge zur Entstehung und Entwicklung der Stadt Brandenburg im Mittelalter, hg. Winfried SCHICH (Veröffentlichungen der historischen Kommission zu Berlin 84), Berlin 1993, S. 44f.

15) Betty ARNDT, Größere Fundbergungen und Ausgrabungen der Stadtarchäologie in der Stadt Göttingen. Bericht für die Jahre 1992–1995, in: Göttinger Jahrbuch 44 (1996), S. 258.

*torum et lignorum*, deckte, um den Platz auf diese Weise trocken zu halten<sup>16</sup>). Dem Halberstädter Rat wird 1294 eine Stiftung gemacht, aus der er jährlich ein Talent für die Reparatur beliebiger Straßen der Stadt ausgeben soll<sup>17</sup>). In Augsburg hören wir seit 1320 von Sandfuhrn für den Wegebau, worauf später noch zurückzukommen sein wird<sup>18</sup>). In Lübeck verzeichnet 1338 das Kämmereibuch Abgaben für die Pflasterung der Straßen<sup>19</sup>). Das Ratsbuch der Stadt München gibt zum Jahre 1363 die Namen verschiedener Personen an, die verpflichtet waren, den *weg ze pezzern*<sup>20</sup>). Und nachdem schon zuvor einzelne Straßen gepflastert worden waren, begann man im Jahre 1394 mit der systematischen Pflasterung der Stadt mit Rollsteinen, die von den Äckern und aus dem Flußgeröll der Isar geholt worden waren<sup>21</sup>). In Basel gab es schon im 14. Jahrhundert vereinzelte Pflasterungen. Doch in den 1410er Jahren begann der Rat auch dort mit der systematischen Pflasterung, mit dem sogenannten ›Besetzwerk‹, der Stadt<sup>22</sup>). Bamberg hatte im 15. Jahrhundert – wie dem Protokollbuch seines ›Bürgerhofs‹, des Stadtbauhofs, zu entnehmen ist, das alle gepflasterten Flächen vermerkt – bereits alle Straßen der Innenstadt gepflastert<sup>23</sup>). Die Ratsrechnungen von Görlitz verzeichnen seit 1401 Ausgaben für Pflasterungen. Auch darauf wird noch zurückzukommen sein<sup>24</sup>). Die Baumeisterbücher aus Nürnberg berichten seit 1452 über Pflasterungsarbeiten; auch das soll später noch zur Sprache kommen<sup>25</sup>). Dem Reisebericht zweier venezianischer Botschafter, die 1492 von der Serenissima an den Hof Friedrichs III. geschickt wurden, entnehmen wir, daß sie in München, Ulm und Straßburg breite, mit kleinen Steinen gepflasterte Straßen sahen<sup>26</sup>). Doch dürfte das nicht überall die Regel gewesen sein. Denn bezüglich der Kleinstadt Gotha berichtet der Reformator

16) Theodor Joseph LACOMBLET, *Urkundenbuch für die Geschichte des Niederrheins*, Bd. 1, Düsseldorf 1840, S. 251, Nr. 366; auch in *Quellen zur Geschichte der Stadt Köln*, hg. von Leonard ENNEN und Gottfried ECKERTZ, Bd. 1, Köln 1860, S. 329f.; vgl. dazu Hermann KEUSSEN, *Topographie der Stadt Köln im Mittelalter*, 2 Bde., Bonn 1910, dort: Bd. 1, S. \*170.

17) *Urkundenbuch der Stadt Halberstadt*, Tl. 1, bearb. von Gustav SCHMIDT (*Geschichtsquellen der Provinz Sachsen* 7), Halle 1878, S. 197ff., Nr. 258.

18) Vgl. unten S. 93 mit Anm. 121 u. S. 95 mit Anm. 135.

19) *Codex diplomaticus Lubecensis. Lübeckisches Urkundenbuch II* (*Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, Tl. 2), Lübeck 1858 (im folgenden zit. als *UB Stadt Lübeck*), S. 631, Nr. 679.

20) *Denkmäler des Münchener Stadtrechts*, Bd. 1, bearb. und eingeleitet von Pius DIRR (*Bayerische Rechtsquellen* 1), München 1934, S. 902.

21) DIRR, *Denkmäler* (wie Anm. 20), S. 570f.

22) Rudolf WACKERNAGEL, *Geschichte der Stadt Basel*, Bd. II.1, Basel 1911, S. 281f.

23) Elisabeth HEIL, *Bamberg's Pflaster*, in: *Die Alte Stadt* 24 (1997), S. 150–171.

24) Siehe unten S. 94 mit Anm. 128f., S. 99 mit Anm. 176ff., S. 100 mit Anm. 186.

25) Siehe unten S. 94 mit Anm. 130, S. 95 mit Anm. 137, S. 99f. mit Anm. 180 u. 187.

26) *Itinerario di Germania delli Magnifici Ambasciatori Veneti etc. dell'anno 1492*, hg. von Henry SIMONSFELD, in: *Miscellanea di Storia Veneta*, hg. von R. Dep. Veneta di Storia Patria, ser. II, t. IX, Venedig 1903, S. 277–340, hier: S. 305, 309, 321.

Myconius († 1546), daß man dort bei Regen und Nässe »auf Stelzen und Holzschuhen« gehen mußte<sup>27</sup>.

### b. auf dem Land

Erzählende Quellen der Karolingerzeit legen nahe, daß die in der Antike übliche Straßen- und Brückenbaupflicht der Untertanen gelegentlich auch noch im 8. und 9. Jahrhundert eingefordert wurde. So berichten die *Annales Laureshamenses* zum Jahre 785, daß Karl der Große zur Vorbereitung seines Sommerfeldzuges nach Sachsen die Wege reinigen und für sein Heer präparieren ließ<sup>28</sup>. Und auch Notker kommt im Baukapitel seiner Biographie Karls des Großen auf Straßenbau zu sprechen. Er unterscheidet dabei zwischen Routinearbeiten und größeren Bauunternehmungen und führt aus, daß die Arbeiten an Brücken und Fähren oder auch die *purgatio seu stramentum vel impletio coenosorum itinerum*, die Reinigung, Beschichtung und Auffüllung der schlammigen Wege von den Grafen durch ihre Vikare und Offiziale erledigt wurde. Dagegen hat man zu großen Bauprojekten wie die Brücke bei Mainz alle Großen, das heißt Herzöge, Grafen, Bischöfe und Äbte aufgeboten<sup>29</sup>. Der Bericht Notkers verdient auch wegen der Terminologie, derer er sich bedient, Beachtung. Mit *purgatio* wird die Beschneidung von Büschen und Bäumen gemeint sein, die in den Weg hineinragten, mit *stramentum* die Beschichtung des Weges mit Holz, wo es erforderlich war, und unter der *impletio* haben wir wohl das Zuschütten der Löcher in der Fahrbahn mit Erde oder anderem zu verstehen – alles ›Reparaturen‹, die teils aus Grabungsberichten der Stadtarchäologie, teils aus sehr viel späteren Beschreibungen bekannt sind.

Damit sind die Quellen, die die großen Straßen des Reiches betreffen, denn um die wird es sich in beiden Berichten gehandelt haben, erschöpft, und wir müssen uns für lange Zeit mit zwei Nachrichtensplitter begnügen, die immerhin belegen, daß Wege auch jenseits der Fernstraßen Aufmerksamkeit erfuhren. So lesen wir in einer Schenkung Karls des Großen an das Kloster S. Emmeram in Regensburg aus dem Jahre 794 von einer *via noviter facta*, also einem vermutlich vom den Mönchen neu angelegten Weg<sup>30</sup>. Und im Jahre 1029 be-

27) Vgl. Heinrich Gottfried GENGLER, *Deutsche Stadtrechts-Alterthümer*, Erlangen 1882, S. 82.

28) *Annales regni Francorum inde ab a. 741 usque ad a. 829, qui dicuntur Annales Laurissenses Maiores et Einhardi*, hg. von Friedrich KURZE (MGH SS rer. Germ. VI), Hannover 1895/Ndr. 1950, ad a. 785; *Annales Mettenses priores*, hg. von Bernhard von SIMSON (MGH SS rer. Germ. X), Hannover 1905/Ndr. 1979, ad a. 785.

29) Notker Balbulus, *Taten Kaiser Karls des Großen / Notkeri Balbuli gesta Karoli magni imperatoris*, hg. von Hans F. HAEFELE (MGH SS rer. Germ. n.s. XII), Berlin 1959, I. 30; vgl. dazu Thomas SZABÓ, *Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik*, in: *Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter*. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag, Sigmaringen 1984, S. 125–145.

30) *Die Urkunden Pippins, Karlmanns und Karls des Großen / Pippini, Carlomanni, Caroli Magni diplomata*, unter Mitwirkung von Alfons DOPSCH, bearb. von Engelbert MÜHLBACHER (MGH DD, *Die Urkunden der Karolinger I*), Berlin <sup>2</sup>1956, Nr. 176.

richtet eine Urkunde Konrads II. von dem Eremiten Gunther, der in Rinchnach, im Böhmer Wald in Niederbayern, zur Versorgung der dort angesiedelten kleinen Gemeinschaft einen Weg zu einem Bach angelegt hatte<sup>31)</sup>. Für weitere Nachrichten müssen wir uns bis zum 13. Jahrhundert gedulden.

Wie eine Momentaufnahme aus seiner Zeit wirkt die Schilderung des Ulrich von Etzenbach um die Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert<sup>32)</sup>, wenn er den Zug des Heeres des Darius in seinem ›Alexander‹ mit den Worten beschreibt:

*dô diz her was ûf der strâze,  
der stoup was âne mâze,  
in den lûften dâ von ein dach,  
daz man den himel kûm gesach*<sup>33)</sup>.

Der vom Verkehr aufgewirbelte Staub, der in diesen Zeilen wie ein Dach hoch über der Straße lag, wird für Heere, Reisende und den Handel noch das geringste Problem unterwegs gewesen sein. Richtig beschwerlich wurde es, wenn der Regen den Staub in Schlamm verwandelte, die Straße weich und morastig wurde, die Löcher in der Fahrbahn sich mit Wasser füllten und schwer abschätzbare Pfützen bildeten. Gegen solche und ähnliche Beschwerden richteten sich die Maßnahmen, deren Zeugnisse in den ersten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts einsetzen.

Eine Urkunde aus dem Jahre 1219 gibt uns eine Vorstellung von der Bedeutung der Fernstraße, die von Lübeck nach Wismar und letztlich nach Danzig führte. Das Dokument berichtet, daß die Bürger von Lübeck den Bischof von Ratzeburg gebeten hatten, auf seinen Anteil am Zoll von Dassow, einem 20 Kilometer nordöstlich von Lübeck gelegenen Ort, zu verzichten und dennoch den Weg dort zu warten. Über die Verhandlungen erfahren wir nur so viel, daß der Bischof auf seinen Anteil am Zoll, wie er sagt, aus Furcht vor Gott und um dessen Gnade zu erlangen, *pro dei timore, ut eum nobis propiciam acquirere valeamus et benignum*, verzichtet habe und daß eine Strecke des Weges in seiner Zuständigkeit lag. Denn er versichert der Stadt, daß für den Weg, soweit dieser in seiner Zustän-

31) Die Urkunden Konrads II. / Conradi II. Diplomata, mit Nachträgen zu den Urkunden Heinrichs II., unter Mitwirkung von Hans WIBEL und Alfred HESSEL, hg. von Harry BRESSLAU (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae IV), Berlin 21957, Nr. 135; vgl. Herbert GRUNDMANN, Eremiti in Germania dal X al XII secolo: »Einsiedler« e »Klausner«, in: L'eremitismo in occidente nei secoli XI e XII. Atti della seconda Settimana internazionale di studio, Mendola, 30 agosto – 6 settembre 1962 (Vita e Pensiero), Mailand 1965, S. 320f. und die erweiterte deutsche Fassung DERS., Deutsche Eremiten, Einsiedler und Klausner im Hochmittelalter (10.–12. Jahrhundert), in: Archiv für Kulturgeschichte 45 (1963), S. 73–76.

32) Vgl. Hans-Joachim BEHR, Ulrich von Etzenbach, in: Die deutsche Literatur des Mittelalters. Verfasserlexikon, Bd. 9, Berlin/New York 1995, Sp. 1256ff., wo darauf hingewiesen wird, daß die in der älteren Forschung benutzte Namensform »von Eschenbach« auf einen Lesefehler zurückgeht.

33) Ulrich von Eschenbach, Alexander, hg. von Wendelin TOISCHER (Bibliothek des literarischen Vereins in Stuttgart 183), Tübingen 1888, S. 166, V. 6243–6246.

digkeit liege, gesorgt werden solle, *ut de nostra promotione preparationi vie, quantum ad nos pertinet, insistatur*<sup>34</sup>). Aus einer Urkunde des folgenden Jahres, von 1220, erfahren wir, daß Nikolaus II., der Sohn des Mecklenburgischen Fürsten Burewin I., zusammen mit dem Bischof von Ratzeburg in Dassow je zur Hälfte, eine Brücke erbaut habe und er nun, für seinen Teil *ob absolutionem peccaminum*, für die Vergebung seiner Sünden, auf den Brückenzoll verzichte<sup>35</sup>). Im Jahre 1261 überließ dann Johann I. von Mecklenburg der Stadt Lübeck *omnem libertatem*, alle seine Rechte auf die *communis strata*, die Landstraße bei Dassow<sup>36</sup>). Die Straße bei Dassow war äußerst beschwerlich und gefährlich, wie es im Jahre 1286 heißt<sup>37</sup>), und erhielt drei Jahre später durch das Testament eines Lübecker Bürgers ein Legat von zehn Mark<sup>38</sup>). Um das Jahr 1338 gab dann die Stadt für die Reparatur der Straße bei Schönböcken, der Ort liegt ca. 8 km westlich von Lübeck, 50 Mark und für die Straße *Berghermole* 10 Mark aus<sup>39</sup>).

Im Jahre 1330 sehen wir die Stadt München die Straße Richtung Bad Tölz bessern, wobei leider nicht klar ist, auf welchem Abschnitt<sup>40</sup>). Vermutlich handelte es sich aber um Reparaturen unweit der Stadt. Denn im Jahre 1426, als die von München nach Osten, nach Ebersberg führende Straße (die heutige B 304) gewartet wird, spielen sich die Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Stadt, bei Zamdorf ab, das jenseits der Isar liegt und heute zum Stadtgebiet gehört. Danach dürfte der Arm der Stadt München nur wenig weit ins Umland hinaus gereicht haben<sup>41</sup>). Auch die größeren Reparaturen, die im Jahre 1488 an dieser Straße vorgenommen wurden, erfolgten in unmittelbarer Stadtnähe, und zwar bei Haidhausen jenseits der Isar, das heute gleichfalls zum Stadtgebiet gehört<sup>42</sup>).

Im Jahre 1358 verließ Karl IV. der Stadt Nördlingen das Privileg, für den Bau und die Ausbesserung der Wege in und um die Stadt einen Zoll zu erheben<sup>43</sup>). Im Jahre 1417 wurden das Recht von König Sigismund bestätigt und die Zollsätze leicht erhöht<sup>44</sup>). Aber auch hier, im Falle Nördlingens, beschränken sich die Besserungen auf das unmittelbare Umfeld der Stadt.

In den Jahren zwischen 1361 und 1392 sind mehrere Maßnahmen zur Instandsetzung einer Straße überliefert, die von Zittau nach Süden über das Gebirge und den Lückendor-

34) Codex diplomaticus Lubecensis. Lübeckisches Urkundenbuch, Tl. 1 (Urkundenbuch der Stadt Lübeck, Tl. 1), Lübeck 1843 (im folgenden zitiert UB Stadt Lübeck I), S. 24, Nr. 18.

35) Ebd., S. 26f., Nr. 22.

36) Ebd., S. 237, Nr. 257.

37) Ebd., S. 454, Nr. 495.

38) Ebd., S. 485ff., Nr. 533.

39) Ebd., S. 631, Nr. 679.

40) Fridolin SOLLEDER, München im Mittelalter, München 1938, S. 367.

41) Ebd.

42) Ebd.

43) Die Urkunden der Stadt Nördlingen 1233–1349, bearb. von Karl PUCHNER, unter Mitwirkung von Gustav WULZ, Augsburg 1952, S. 22, Nr. 270; vgl. dazu KIESSLING, Stadt und Land (wie Anm. 7), S. 163.

44) KIESSLING, Stadt und Land (wie Anm. 7), S. 163.

fer Paß nach der etwa 15 Kilometer entfernten Stadt Deutsch Gabel (heute Jablonné v Podještědí) führte. Im Jahre 1361 verfügte Karl IV., daß der Weg von der Stadt Gabel über den Berg Gabel – also Richtung Zittau – in Ordnung zu halten sei und legte bei dieser Gelegenheit auch dessen Breite fest<sup>45)</sup>. 1383 machte eine Zittauerin eine Stiftung von einer Mark für den Steinweg, wie sie ihn nennt, von Zittau Richtung Gabel<sup>46)</sup>. 1392 erhält Zittau von einem Ehepaar für die Besserung der Straße über den Berg, an dem vielen Leute »Schaden und Gebrechen« widerfuhren, eine Spende von 70 Schock Groschen<sup>47)</sup>.

Die von der Stadt Löbau vorgenommene Verlegung der Straße Löbau – Zittau auf festeren Boden wurde von Karl IV. nachträglich, im Jahre 1367, genehmigt<sup>48)</sup>. 1383 machte die schon erwähnte Zittauerin auch für den Steinweg, der von Zittau nach dem ca. 7 Kilometer nordöstlich gelegenen Hirschfelde führte, eine Stiftung von zwei Mark<sup>49)</sup>. Und knapp hundert Jahre später, im Jahre 1475, erhielt der Rat des von Zittau ca. 35 Kilometer nordöstlich liegenden Görlitz testamentarisch drei Mark zur Besserung der Wege und Stege<sup>50)</sup>.

Freiburg und Villingen vereinbarten im Jahre 1379 die Unterhaltung der sogenannten Wagensteigstraße und wollten dabei alle schädlichen Bei- und Abwege verhindern<sup>51)</sup>. Die zwei Städte liegen etwa 60km von einander entfernt und sind durch den Schwarzwald getrennt. Für das Ausgreifen von Städten über weitere Distanzen gibt es also auch Beispiele.

An den Straßen des Deutschen Ordenslandes sehen wir zwischen 1400 und 1409 Einsiedler am Werk, die dafür vom Orden bescheidene Spenden erhalten. Einer dieser Einsiedler bessert den *steynweg* vor Danzig, ein anderer baut dort einen *tam*, und einen dritten und vierten treffen wir bei der Arbeit an der Straße von Danzig nach Lübeck an. Von den letzteren bessert der eine den Weg bei Köln, 15km nordwestlich von Danzig, der andere den Weg bei Lauenburg, das 65 km nordwestlich von Danzig liegt<sup>52)</sup>.

Einsiedler sehen wir am Anfang des 15. Jahrhunderts auch an der Straße Hildesheim – Braunschweig am Werk. Je einer bessert den Weg bei Bettmar (1437), Kemme (1417,

45) Regesta Imperii, Abt. VIII: Die Regesten des Kaiserreichs unter Karl IV.: 1346–1378, hg. von Alfons HUBER, Innsbruck 1877, S. 300, Nr. \*3702; Joachim PROCHNO, Straßen- und Brückenbau als Seelgerät im späteren Mittelalter, insbesondere in der Oberlausitz, in: VSWG 32 (1939), S. 39.

46) Ebd., S. 39.

47) Ebd.

48) Urkundenbuch der Städte Kamenz und Löbau, hg. von Hermann KNOTHE (Codex diplomaticus Saxoniae Regiae 7, Tl. 2), Leipzig 1883, S. 235, Nr. 25; HUBER, Regesta Imperii, Karl IV. (wie Anm. 45), S. 370, Nr. \*4543; vgl. PROCHNO, Straßen- und Brückenbau (wie Anm. 45), S. 37.

49) PROCHNO, Straßen- und Brückenbau (wie Anm. 45), S. 39.

50) Ebd., S. 41.

51) Otto GÖNNEWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF XI), Weimar 1939, S. 257.

52) Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399–1409, hg. von [Erich] JOACHIM, Königsberg 1896, S. 71, 158, 466, 469.

1438), Schellerten (1420) und Garbolzum (1429 1432, 435, 1439). Die Stadt Hildesheim erteilt ihnen bescheidene Spenden und nimmt damit auf den Zustand von Straßenabschnitten Einfluß, die bis zu 15 km von der Stadt entfernt liegen<sup>53</sup>).

Die kleine Stadt Lauingen an der Donau, an der Straße Donauwörth – Ulm, hat im Jahre 1431 die *gemain Landstraß und weeg von Lauingen uber das riedts [...] bis Weissingen*, das heißt einen 8 Kilometer langen Abschnitt der Straße Richtung Augsburg instandgesetzt<sup>54</sup>).

Im Jahre 1452 läßt die Reichsstadt Memmingen die Straße Richtung Steinheim bessern. Steinheim liegt knapp 4 km nördlich von Memmingen an der Straße Richtung Ulm. Die Fortsetzung der Arbeiten bis zum 12 km entfernten Ort Pleß wurde erst 1522 in Angriff genommen<sup>55</sup>). Um auf der nach Bibrach führenden Straße den Abschnitt zwischen Berkheim (9 km nordöstlich von Memmingen) und Eichenberg (12 km nordöstlich von Memmingen) zu erneuern, mußte der Rat der Stadt im Jahre 1511 mit den Klöstern Rot und Ochsenhausen sowie mit Kaspar von Erolzheim in Verhandlungen treten<sup>56</sup>). Auch hier sehen wir also, daß die Stadt nicht einfach ins Umland ausgreifen kann, sondern daß sie sich mit den benachbarten Mächten verständigen muß.

Unsere Beispiele spannen sich vom 8. bis zum 15. Jahrhundert und betreffen vornehmlich einen Raum, der sich in einem weiten Bogen vom fernen Nordosten bis in den Südwesten des Reiches erstreckt. Das Bild ist uneinheitlich, läßt aber so viel erkennen, daß die Straßenbesserungen lediglich punktuellen Charakter hatten, hauptsächlich im Umfeld der Städte durchgeführt wurden und vom 14. zum 15. Jahrhundert tendenziell zunahmen. Ein wesentlich anderes Bild bietet die Region der Alpen.

## II. DER STRASSENBAU IN DEN ALPEN

### *a. die Rhonetalstraße*

Die ersten Beispiele kommen aus den Westalpen und betreffen die ost-westlich durch das Wallis von Brig über Sitten – Martigny – St. Maurice – Villeneuve – Montreux zum Genfer See verlaufende Rhonetalstraße. Für den Handel der Italiener auf den Champagne-Messen war sie von großer Bedeutung, da sie den Verkehr aufnahm, der von Mailand über den Simplon und vom Piemont über den Großen Sankt Bernhard kam und Richtung Genfer See und der Champagne weiterführte.

53) Urkundenbuch der Stadt Hildesheim, hg. von Richard DOEBNER, Tl. VI: Stadtrechnungen 1416–1450, Hildesheim 1896, S. 56, 149, 439, 517, 560, 580, 601, 616.

54) KIESSLING, Stadt und Land (wie Anm. 7), S. 595f.

55) Ebd., S. 441.

56) Ebd., S. 439f.

Bezüglich dieser Straße hören wir im Jahre 1272 von einem Vertrag, den die Prokuratoren der Kommune Mailand mit einem Bürger von Sitten schlossen. Dieser verpflichtete sich, gegen den Betrag von einem Viennesen, den er von den durchziehenden Mailänder Karawanen pro Ballen kassierte, die Brücke und den Weg bei Vétroz (6 km westlich von Sitten) zu reparieren<sup>57</sup>). Wenig später vereinbarten die Kaufleute von Mailand und Pistoia mit dem Bischof von Sitten bestimmte Abgaben für ihre Waren, die die Straße passierten, wofür der Bischof im Gegenzug die Reparatur des Weges und die Sicherheit der Straßen garantierte<sup>58</sup>). Etwa 20 Jahre später, im Jahre 1291, schloß Mailand mit dem Bischof erneut einen Vertrag, in dem der lombardischen Metropole die Instandhaltung der Straße zugesichert wurde<sup>59</sup>).

28 Kilometer weiter Richtung Genfer See, bei Martigny, erhob der Graf von Savoyen einen Zoll, aus dem seit dem Jahre 1285 die Straße zwischen Martigny und Bex unterhalten wurde<sup>60</sup>), worauf noch zurückzukommen ist.

Zwei Jahre früher als für die Rhonetalstraße setzen die Nachrichten für die Gotthardroute ein, das heißt für die Straße, die von Mailand – Como – Bellinzona kommend durch die Val Leventina zum Paß hinauf führte und in der Leventina von verschiedenen Gemeinden unterhalten wurde. Denn schon im Jahre 1269 schlossen die Kommunen Como und Mailand mit den Talschaften Blenio und Leventina einen Vertrag, in dessen Folge sich diese unter anderem verpflichteten, *tensare et gubernare stratam a ponte Casari usque ad rile de Crezano*, also die Straße zwischen Cassero und Cresciano zu bewachen und für sie zu sorgen<sup>61</sup>). Im Jahre 1311 trugen die Saumgenossenschaften von Quinto und Faïdo (ca. 20 bzw. 30 km südöstlich des Gotthard) vor dem Podestà und dem Rat der Talschaft Leventina einen Streit aus, in dem die Leute von Quinto behaupteten, daß nicht sie, sondern jene von Faïdo zur Reparatur der Straße verpflichtet seien, und Recht bekamen<sup>62</sup>). Die Statuten von Como aus dem Jahre 1335 beschreiben die gesamte Strecke von Como über Lugano bis kurz vor Bellinzona, das heißt die Straße, die in das Tal von Cassero und Cresciano

57) Jean GREMAUD, Documents relatifs à l'histoire du Valais, t. II: 1255–1300 (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande XXX), Lausanne 1876, Nr. 787.

58) Ebd., Nr. 805.

59) Ebd., Nr. 1017.

60) Maria Clotilde DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais au XIV<sup>e</sup> siècle, in: SZG 1 (1951), S. 545–561.

61) Karl MEYER, Blenio e Leventina da Barbarossa a Enrico VII. Un contributo alla storia del Ticino nel medioevo, con documenti, Bellinzona 1977, S. 302ff., Nr. 23; vgl. auch Luciana FRANGIONI, Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento, Bologna 1983, S. 38; Giuseppe CHIESTI, Manutenzione stradale nelle regioni ticinesi: aspetti organizzativi e finanziari nel tardo Medioevo, in: Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Historikertagung in Isree 13.–15. IX 1994, hg. von Erwin RIEDENAUER (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Bericht der Historikertagungen NF 7), Bozen 1996, S. 281.

62) Karl MEYER, Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation in der Leventina, in: Anzeiger für Schweizerische Geschichte 11 (1911), S. 171ff.

mündet und über das Leventiner Tal zum Paß hinaufführt. Die Reparatur des Straßenzuges wird von dem betreffenden Statutenkapitel im einzelnen genannten Gemeinden zugewiesen<sup>63</sup>).

*b. die Ostalpen: Bergell – Septimer*

Aus den Ostalpen stammt unser frühestes Beispiel ebenfalls aus Como. Es bezieht sich auf die sogenannte *via Regina*, die von Como am Westufer des Comer Sees entlang nach Chiavenna führte, von wo ihre weitere Fortsetzung in die Straße Richtung Splügen oder, nach Osten gewandt, in die Straße Richtung Septimer beziehungsweise Maloja-Paß mündete. Die Reparatur des über 80 km langen Straßenabschnittes Como – Chiavenna und der entlang der Strecke befindlichen Brücken übertrug Como den angrenzenden Gemeinden, wie das die schon zitierten Statuten der Kommune von 1335 bezeugen<sup>64</sup>.

Ein verhältnismäßig spätes Beispiel ist aus Graubünden überliefert, daß nämlich dort im Jahre 1387 der Bischof von Chur einem gewissen Jacob von Castelmur den Zoll und Weg am Septimer übertrug, damit dieser einen Fahrweg von Tinzen (heute Tinizong) nach Plurs baute, einem Ort, der im Jahre 1618 durch einen Bergsturz verschüttet wurde<sup>65</sup>. Ob es zu dem Bau der Straße kam, ist nicht überliefert. So müssen wir uns mit der Nachricht von 1387 und mit der Betrachtung des Geländes begnügen, um uns von dem Plan ein Bild zu machen. Der Weg von Tinizong nach Süden zum Paß steigt nur leicht an, wovon man sich bei einer Begehung leicht überzeugen kann. Auch von der Südseite des Passes, von Casaccia Richtung Chiavenna aus, stehen dem Bau einer Fahrstraße keine besonderen Schwierigkeiten entgegen. Doch ist es ziemlich unwahrscheinlich, daß die Straße auch über den Paß selbst – der an einer leicht ansteigenden Geländekante liegt, auf die ein steiler Abstieg nach Süden folgt, der in 2,5 km Luftlinie über 500 Höhenmeter zu bewältigen hat – als Fahrstraße gebaut wurde<sup>66</sup>. Der Aufwand wäre, selbst in Serpentina gebaut, sehr groß und für die Wagen bergab beziehungsweise bergauf äußerst beschwerlich gewesen.

63) Statuti di Como. Volumen Magnum, hg. von Guido MANGANELLI, Bd. 3, Como 1957, S. 86ff., 102ff.; vgl. auch CHIESI, Manutenzione (wie Anm. 61), S. 282f.

64) MANGANELLI, Statuti di Como (wie Anm. 63), S. 89–95; vgl. dazu Giancarlo FRIGERIO, L'antica Strada Regina quale collegamento tra Como e le Alpi, in: RIEDENAUER, Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 61), S. 247.

65) Codex diplomaticus. Sammlung der Urkunden zur Geschichte Cur-Rätien und der Republik Graubünden, hg. von Conradin von MOOR, Bd. IV, Chur 1864, S. 135–138, Nr. 105 u. S. 139–143, Nr. 108; vgl. dazu Werner SCHNYDER, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter, Bd. 1, Zürich 1973, S. 163, Nr. 143; ebd., S. 29 geht Schnyder davon aus, daß die Fahrstraße gebaut wurde.

66) Vgl. dazu Ingrid Heike RINGEL, Septimer oder Julier. Welchen Bündener Paß hat Otto III. bei seinen Italienzügen überquert?, in: Polonia minor medii aevi. Studia ofiarowane Panu Profesorowi Andrzejowi Żakiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin. Praca zbiorowa pod redakcją Zenona WOŹNIAKA i Jana GANCARSKIEGO, Krakau/Krosno 2003, S. 592.

So spricht sehr viel mehr dafür, daß die Fahrstraße für die längeren leichteren Teile der Paßstrecke geplant war – für die Strecke von Tinizong nach Süden bis zur Geländekante und für den Abschnitt von Casaccia aus Richtung Chiavenna – und daß für den Transport über den Paß selbst, über die 500 Höhenmeter, ein Umladen auf Lasttiere vorgesehen war, was für andere Alpenpässe durchaus bezeugt ist. Für ein Umladen – sofern nicht von vorn herein mit Saumtieren transportiert wurde – scheinen auch die Urkunden zu sprechen, die vom Recht einzelner Personen, Waren zu transportieren, handeln. So berichtet eine Urkunde von 1391 von *roda de victura seu sauma de victura*, also Wagen beziehungsweise Saumtiertransport. Das Rodrecht bezieht sich dabei auf die Straße auf der Südseite des Passes von *Vicosoprano usque ad Plurum*, also auf die Strecke Vicosoprano – Plurs, und auf den Abschnitt *Vicosoprano usque supra montem Septi*, also von Vicosoprano bis auf die Paßhöhe<sup>67</sup>. Zwei spätere Urkunden von 1432 beziehungsweise 1435 sprechen nur von *roda [...] in Vicosoprano* beziehungsweise *in strata de Vicosoprano*<sup>68</sup>, ohne uns damit nähere Auskünfte über die Art der Transporte zu geben.

### c. die Ostalpen: Tirol

Besonders interessant sind mehrere gleichfalls aus den Ostalpen, aus dem Tirol, überlieferte Beispiele. Die Landschaft spielte bekanntlich zwischen Italien und dem Reich von jeher die Rolle einer Durchgangszone mit hohem Verkehrsaufkommen.

Im Jahre 1284 beschloß der venezianische Senat, eine Gesandtschaft an die Stadt Verona und den Grafen von Tirol zu richten mit der Bitte, etwas *pro restauratione strate Theotonicorum* zu tun<sup>69</sup>. Damit unternimmt die Serenissima in den Ostalpen vergleichbare Anstrengungen, wie wir sie in den Westalpen seit den 70er Jahren für Mailand bezeugt fanden.

Um die Wende des Jahres 1300 setzt dann ein Informationsfluß ein, der verschiedene Straßenreparaturen in Tirol bezeugt, zu denen die genannte Gesandtschaft direkt oder indirekt den Anstoß gegeben haben mag.

Zunächst einmal erfahren wir von Stellen, an denen Wege repariert werden<sup>70</sup>. Das wird für sieben Strecken bezeugt, und zwar (1) bei der Töll knapp westlich von Meran (1293)

67) SCHNYDER, Handel (wie Anm. 65), S. 168, Nr. 154.

68) Ebd., S. 210, Nr. 235 u. S. 226, Nr. 260.

69) Josef RIEDMANN, Die Beziehungen der Grafen und Landesfürsten von Tirol zu Italien bis zum Jahre 1335 (Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, Phil.-hist. Kl. 307), Wien 1977, S. 115f.

70) Otto STOLZ, Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit X), Wiesbaden 1955, S. 324.

und in der Hochfinstermünz (vor 1295, 1300)<sup>71)</sup> auf der Straße Bozen – Meran – Hochfinstermünz – oberes Inntal, (2) im Passeiertal (1293–1303)<sup>72)</sup> auf der Straße Bozen – Meran – Passeiertal, wonach sich die Straße nach Westen beziehungsweise Osten verzweigt, (3) am Timmelsjoch (1295–1353)<sup>73)</sup> auf derselben Straße, die nach ihrer westlichen Verzweigung über das Timmelsjoch und das Ötztal zum Inntal führt, (4) am Jaufen (1301, 1301–1346)<sup>74)</sup> immer noch auf dieser Straße, die nach ihrer östlichen Verzweigung über den Jaufenpaß zur Brennerstraße geht, (5) am Brenner (1295–1301)<sup>75)</sup> auf der Brennerstraße, die von Bozen ins Inntal nach Innsbruck führt, (6) bei Seefeld, Telfs und Leutasch (1322–1340)<sup>76)</sup> auf der Ost-West-Strecke Innsbruck – Mittenwald und schließlich (7) am Arlberg (1312, 1343)<sup>77)</sup> auf der Straße Innsbruck – Feldkirch, die das obere Inntal mit dem Bodenseegebiet verbindet.

Wie die Beispiele zeigen, werden an diesen Straßen, die alle von Bozen ins Inntal führen, seit 1293 beziehungsweise 1295 in einzelnen Bereichen Besserungsarbeiten durchgeführt. Interessant sind die Nachrichten dort, wo wir näheres über das Zustandekommen der Besserungsarbeiten erfahren.

Im Jahre 1300 bestätigt Otto Herzog von Kärnten und Graf von Tirol das Privileg eines gewissen Nikolaus von Nauders auf Lebenszeit. Dem Betreffenden hatte bereits der Vater des Herzogs, Meinhard II. (1268–1295), die Straße durch die Finstermünz – auf dem Weg von Meran nach Landeck – samt ihren Einkünften verliehen, mit der Auflage, sie zu unterhalten<sup>78)</sup>. Der erste Auftrag an Nikolaus von Nauders fällt damit auf das Jahr 1295 beziehungsweise schon in die Jahre davor.

Im Jahre 1315 erteilt Herzog Heinrich, Graf von Tirol einem gewissen Heinrich von Sterzing ein Privileg. Aus diesem geht hervor, daß der Betreffende bereits drei Jahre zuvor für fünf Jahre das Recht erhielt, *den wech ze machen über den Jaufen und den zol inzemenen*, das heißt den Weg über den Jaufen zu bessern, an der Straße Meran – Sterzing, einer Ausweichstrecke des Kunterswegs, und dafür einen Zoll zu erheben. Den Anlaß der Be-

71) DERS., Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis zum XX. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108), Innsbruck 1953, S. 184, Anm. 1.

72) DERS., Der geschichtliche Inhalt der Rechnungsbücher der Tiroler Landesfürsten von 1288–1350 (Schlern-Schriften 175), Innsbruck 1957, S. 46.

73) DERS., Rechnungsbücher (wie Anm. 72), S. 46.

74) DERS., Verkehrsgeschichte des Jaufen, in: Festschrift zu Ehren Konrad Fischnalers (Schlern-Schriften 12), Innsbruck 1927, S. 134; DERS., Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich (1363), in: Archiv für österreichische Geschichte 97 (1909), S. 644; DERS., Rechnungsbücher (wie Anm. 72), S. 46.

75) DERS., Rechnungsbücher (wie Anm. 72), S. 46.

76) Ebd.

77) STOLZ, Quellen (wie Anm. 70), S. 20, Nr. 9 u. S. 29, Nr. 24.

78) Ebd., S. 18 f., Nr. 6.

urkundung bildet die Bitte des Heinrich von Sterzing, den Zoll in den nächsten zwei Jahren mit seinem Bruder zusammen erheben zu dürfen<sup>79)</sup>.

1332 verließ Herzog Heinrich, Graf von Tirol, der Stadt Innsbruck – auf der Strecke Innsbruck – Mittenwald den Weg nach dem Scharnitzpaß samt Zoll, ebenfalls zur Besserung<sup>80)</sup>. Und 1343 schließlich übertrug der Landesherr einem gewissen Kunz Mergart den Weg von Landeck über den Arlberg samt Zoll, wiederum zur Besserung<sup>81)</sup>.

Am bekanntesten unter den Maßnahmen der Grafen von Tirol zur Besserung der Straßen sind aber die Privilegien, die sie zur Besserung der Brennerstraße nördlich von Bozen, des sogenannten Kunterswegs, erteilten. Graf Heinrich von Tirol-Görz hatte im Jahre 1314 Heinrich Kunter und dessen Frau Katharina sowie dessen Söhnen und Töchtern den Weg zwischen Bozen und *Tostperch* (bei Waidbruck) für zehn Jahre zur Besserung verliehen samt einem Zoll, aus dessen Erträgen die anfallenden Reparaturen zu finanzieren waren<sup>82)</sup>. Als Heinrich Kunter im Jahre 1317 starb<sup>83)</sup>, trat seine Frau an seine Stelle und erhielt 1326 den Reparaturauftrag samt Zoll für weitere zehn Jahren als Lehen bestätigt<sup>84)</sup>.

Die Reihe dieser letzten fünf Beispiele (Finstermünz, Jaufen, Scharnitzpaß, Arlberg und Kuntersweg), die wohlgerne schon vor 1295 oder spätestens in diesem Jahr einsetzen, offenbart das intensive Interesse der Grafen von Tirol an den Straßen ihrer Herrschaft. Sie haben sich mit den ihnen zu Verfügung stehenden Mitteln dafür eingesetzt, die Wege zu bessern und damit den Warenfluß von Italien nach Deutschland und umgekehrt zu erleichtern. Am deutlichsten wird das in dem Privileg, das ihnen König Albrecht I. von Österreich im Jahre 1305 verlieh. Darin werden den drei Brüdern Otto, Ludwig und Heinrich, Grafen von Tirol, die Zölle in Lueg (zwischen Gries und Brennersee), bei der Töll (bei Meran) und in Bozen bestätigt, mit der Auflage, für die Erhaltung und Sicherheit der Straßen zu sorgen<sup>85)</sup>. Es ist eine Schlüsselurkunde für die Verkehrsgeschichte der Grafschaft Tirol. Denn hier werden nicht nur die Grenzen Tirols erstmals eindeutig umschrieben und die Höhe der zu erhebenden Zölle festgelegt, sondern man hält auch ausdrücklich fest, was schon der große Mainzer Landfrieden (1235) verkündet hatte, daß die Erhebung von Zöllen zur Reparatur der Straßen und zur Aufrechterhaltung ihrer Sicherheit verpflichtete.

Zum Kuntersweg sei schließlich noch bemerkt, daß Graf Heinrich von Tirol-Görz an Heinrich Kunter nicht eine Landstraße zur Besserung verliehen hatte, sondern einen

79) Ebd., S. 21, Nr. 12.

80) Ebd., S. 28, Nr. 22.

81) Ebd., S. 29, Nr. 24.

82) DERS., Die Ausbreitung des Deutschtums in Südtirol im Lichte der Urkunden, Bd. 3.2, München/Berlin 1932, S. 23f., Nr. 5a.

83) Vgl. ebd., S. 26, Nr. 8a.

84) Vgl. ebd., S. 28, Nr. 11b und die Richtigstellung des Datums auf November 9 (1326) durch Julia HÖRMANN, Die ›Kuntersweg-Urkunden‹ – Eine Quellenübersicht, in: Tiroler Heimat 67 (2003), S. 54, Nr. 5.

85) Vgl. dazu und zum folgenden STOLZ, Quellen (wie Anm. 70), zit. S. 57ff., Nr. 6.

*wech*<sup>86)</sup>, das heißt in diesem Falle einen Bergpfad<sup>87)</sup>, den Lasttiere benutzten und der sich im Laufe der Zeit zur Umgehung eines schwierigen Abschnittes der Römerstraße gebildet hatte. Heinrich Kunter war als Bauunternehmer mit dem Ausbau und der Besserung dieses Weges betraut, nachdem er sich bereits Jahre zuvor als Wegebauer bei Hall bewährt hatte<sup>88)</sup>.

Der Ausbau dieses Bergpfades führte zwanzig Jahre später zu Versuchen, konkurrierend zum Kuntersweg andere Pfade ähnlich auszubauen, was Katharina Kunter urkundlich untersagen ließ (1333)<sup>89)</sup>. Im übrigen machten die Baumaßnahmen aus dem ursprünglichen Bergpfad einen richtigen Weg, dem durch ein Privileg des Jahres 1328 der Status einer *gemain lantstrazze* verliehen wurde<sup>90)</sup>.

Interessant ist in unserem Zusammenhang auch die weitere Geschichte des Kuntersweges, weil sie die Finanzierungsmethoden des Wegebbaus beleuchtet. Nach dem Tod von Katharina Kunter verkauften ihre Erben im Jahre 1346 das Lehen für 220 Mark Berner-Meraner Münze an Arnold von Bozen weiter<sup>91)</sup>. Arnold von Bozen seinerseits hob den Zoll im Jahre 1360 auf und wandelte seine Güter zum eigenen und seiner Vorfahren Seelenheil in eine Stiftung um, aus deren Einnahmen künftig, an Stelle des Zolles, die Reparatur des Weges zu bestreiten war<sup>92)</sup>. Im Jahre 1483 schließlich nahm der Landesherr den Zoll und Weg in eigene Verwaltung<sup>93)</sup>.

### III. DER STRASSENBAU IN ITALIEN

In Italien beginnt der mittelalterliche Straßenbau nach dem Zeugnis der Quellen deutlich früher als in Deutschland und nimmt auch schon bald größere Dimensionen an, als dies nördlich der Alpen der Fall ist.

86) DERS., Ausbreitung (wie Anm. 82), S. 23, Nr. 5a.

87) Das Bestehen des Kuntersweges schon vor 1314 wurde von der Forschung bereits diskutiert, vgl. HÖRMANN, Urkunden (wie Anm. 84), S. 50, Anm. 2.

88) Ebd., S. 50, Anm. 1.

89) Vgl. STOLZ, Ausbreitung (wie Anm. 82), S. 36, Nr. 16a; HÖRMANN, Urkunden (wie Anm. 84), S. 55, Nr. 8.

90) STOLZ, Ausbreitung (wie Anm. 82), S. 32f., Nr. 13a; vgl. HÖRMANN, Urkunden (wie Anm. 84), S. 54, Nr. 6, mit Korrektur des Datums auf den 21. Januar.

91) HÖRMANN, Urkunden (wie Anm. 84), S. 56, Nr. 11.

92) Ebd., S. 57, Nr. 14.

93) STOLZ, Quellen (wie Anm. 70), S. 206.

*a. in den Städten*

Die Städte befanden sich in Italien im 12. Jahrhundert, wie die Städte überall in Europa, in einem rasanten Aufschwung. Die Bevölkerungszahl wuchs und die Siedlungsfläche expandierte, da die zahlreicher gewordene Einwohnerschaft für das tägliche Leben mehr Raum benötigte als für das urbane Leben bis dahin zur Verfügung stand und sie auch nach einer qualitativen Verbesserung von Straßen und Plätzen verlangte.

Der Raumhunger der Bürgerschaft, für deren öffentliches Leben es zu eng geworden war, läßt sich zunächst an der Anlage neuer Plätze beobachten, auf denen die Volksversammlung oder auch der tägliche Markt stattfanden. Die Neuanlage von Plätzen wird für Brescia, Piacenza, Siena und Bologna bezeugt, um nur diese als Beispiel zu nennen: In Brescia wurde 1173 ein neuer Marktplatz von 110 x 380 Metern angelegt<sup>94</sup>). In Piacenza erweiterte man 1178 den Platz vor der Kathedrale, um die Volksversammlung dorthin zu verlegen<sup>95</sup>). In Siena kaufte die Kommune seit 1193 in großem Stile vor den alten Stadtmauern Grundstücke um ein freies Feld, den Campo, auf, wo der tägliche Markt stattfand, und gestalteten ihn in der Folgezeit zu dem Platz aus, der bis in unsere Tage den Namen Campo trägt und der seit seiner Anlage den Mittelpunkt der Stadt bildet. In Bologna entsignete die Kommune im Jahre 1200 eine Reihe von Grundstücken, um an ihrer Stelle einen Kommunalpalast und einen Marktplatz zu errichten<sup>96</sup>), und begann 19 Jahre später, im Jahre 1219, mit der Anlage eines riesigen Marktplatzes<sup>97</sup>).

Der Raumhunger der Bürger offenbarte sich auch in ihrer privaten Bautätigkeit, wenn sie bei der Erneuerung ihrer Häuser die Vorderfront des Gebäudes einfach ein Stück weit in die *via publica*, den von allen benutzten, den »öffentlichen« Weg vorrückten. Ihr Tun ließ sich nur bremsen, wenn das, was als öffentlich betrachtet wurde, auch als »öffentlicher« Raum definiert wurde, was in den expandierenden Kommunen Italiens zu einer Welle von Vermessungen führte.

In Genua geschah das in der Weise, daß die Konsuln im Jahre 1133 die Breite verschiedener Wege auf 8 beziehungsweise 10 Fuß festlegten<sup>98</sup>). In Pisa beobachten wir im Jahre 1155 einen ähnlichen Akt. Dessen Ergebnisprotokoll berichtet, daß elf Konsuln der Stadt

94) Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il medioevo. Secoli VI–XII*, Rom/Bari 1991, S. 263 (mit dem irrtümlichen Datum 1179). Die Urkunde über den Vorgang ist abgedruckt in: *Liber Potheris Communis civitatis Brixiae*, in: *Historiae Patriae Monumenta XIX, Augustae Taurinorum* 1899, Sp. 565ff., Nr. 125.

95) Iohannis Codagnelli *Annales Placentini*, hg. von Oswald HOLDER-EGGER (*MGH SS rer Germ. XXIII*), Hannover 1901, ad a. 1179; vgl. dazu Arrigo SOLMI, *Le leggi più antiche del comune di Piacenza*, in: *Archivio storico italiano* 73,2 (1915), S. 28f.

96) Antonio Ivan PINI, *Classe politica e progettualità urbana a Bologna nel XII e XIII secolo*, in: *Strutture del potere ed élites economiche nelle città europee dei secoli XII–XVI (Europa mediterranea. Quaderni 10)*, hg. von Giovanna PETTI BALBI, Neapel 1996, S. 113.

97) Ebd.

98) *Codice Diplomatico della Repubblica di Genova*, hg. von Cesare IMPERIALE DI SANT'ANGELO (*Fonti per la Storia d'Italia 77*), Rom 1936, S. 83, Nr. 68.

den Bestand der *via de S. Cecilia* genannten Straße schriftlich festlegten. Dabei ergab sich, daß die Straße auf bestimmten Abschnitten 14 Fuß breit war, sich aber auf einem anderen Abschnitt, vor ein paar Häusern, auf 7 Fuß verengte, während sie auf ihrer gesamten Länge eine Breite von 14 Fuß haben sollte. Bemerkenswert an dem Akt ist nicht nur, daß die höchsten Repräsentanten der Kommune, der »Gemeinschaft«, geschlossen auftraten, sondern auch, daß das Protokoll von zwei *publici divisores*, zwei öffentlichen Vermessern, deren Aufgabe unter anderem Vermessungen waren, unterzeichnet wurde<sup>99)</sup>. Natürlich wüßten wir gerne, wie es zu dieser Aktion kam und wie die Beschwerden lauteten, die man bei den elf angesehensten und vertrauenswürdigsten Bürgern der Stadt eingereicht hatte. All das ist uns nicht überliefert, doch läßt sich die Vorgeschichte in groben Zügen erschließen: Die Verengung der Straße auf 7 Fuß war durch die Eigentümer verursacht worden, die beim Umbau ihrer Häuser deren Front bis zur Straßenmitte vorgerückt hatten, womit sie für sich neuen Wohn- und Wirtschaftsraum gewannen, aber allen Fuhrwerken, Lasttiertransporten und Benutzern der Straße zu einem Ärgernis wurden. Als die Umwohner dann an die Konsuln appellierten, besannen sich diese auf einen Rechtssatz des römischen Rechts, der die Inbesitznahme einer *via publica* verbot (Dig. 43.8.2.20 bzw. 30–31), ließen die Straße vermessen, worüber uns die erwähnte Urkunde unterrichtet, und verfügten anschließend wohl die Zurückbauung der Verengung. Der Passus der Digesten, auf den sie sich stützten, muß um diese Zeit in die städtischen Verordnungen eingegangen sein, denn er findet sich als Kapitel *De viis publicis que in civitate sunt vel eius burgis vel eius districtu* in den frühesten, 1186 publizierten Statuten der Stadt, deren älteste Kapitel bis in die 1140er Jahre zurückgehen<sup>100)</sup>.

Um Ärgernissen ein für alle Male vorzubauen, die aus solchem und ähnlichem Gebrauch oder Mißbrauch von Straßen und Plätzen entsprangen, gingen die Kommunen schon bald dazu über, sie zu vermessen und zu versteinen, das heißt mit Grenzsteinen zu versehen, um sie auf diese Weise als öffentlichen Raum zu kennzeichnen. Ein frühes Beispiel für eine solchen Versteinung bietet eine Brescianer Urkunde des Jahres 1173, in der über die Anlage des neuen Marktplatzes berichtet wird, unter Nennung der exakten Maße des Areals und unter Erwähnung von dessen *termini*, womit die gesetzten Grenzmarken gemeint waren<sup>101)</sup>. Eine der spektakulärsten Vermessungsaktionen, über die wir detailliert unterrichtet sind, hat man im Jahre 1294 in Bologna durchgeführt. Das 32 Blatt zählende Protokollheft, das die Aktion festhält, berichtet, daß die Vermessung von einer 8-Männer-Kommission, begleitet von einem Notar und einem Vermesser, vorgenommen wurde und

99) Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo, hg. von Francesco BONAINI, Florenz 1854–1870, Bd. I, S. 470.

100) I Costituti della Legge e dell'Uso di Pisa (sec. XII). Edizione critica integrale del testo tràdito del »Codice Yale« (ms. Beinecke Library 415). Studio introduttivo e testo, con appendici, hg. von Paola VIGNOLI (Fonti per la storia dell'Italia medievale. Antiquitates 23), Rom 2003, S. 287f.; zur Datierung der ältesten Kapitel und zur Publikation des Statuts vgl. ebd., S. LXVIII u. LIV.

101) Liber Potheris (wie Anm. 94), Sp. 565ff., Nr. 125.

daß die Kommission im Zuge ihrer Tätigkeit mehrere Straßen und Plätze der Stadt vermaß, dabei etwa 210 neue Grenzsteine setzte und die genaue Lage von insgesamt 460 Grenzsteinen notierte<sup>102</sup>).

Der Raumphunger der Bürger läßt sich aber nicht nur an der Überbauung von Straßen, sondern auch an der Expansion der Siedlungsfläche, der Parzellierung bis dahin landwirtschaftlich genutzten Landes zwecks Wohnraumbildung und der damit verbundenen Anlage von neuen Straßen beobachten, wie das etwa für Florenz gezeigt wurde<sup>103</sup>).

Was die qualitative Verbesserung des städtischen Verkehrsraumes betrifft, so ist festzuhalten, daß die Straßen und Plätze der italienischen Kommunen seit dem 12. Jahrhundert sukzessive gepflastert wurden. Über Florenz zum Beispiel berichtet der Chronist Giovanni Villani, daß vor 1237 nur wenige Hauptstraßen der Stadt mit Ziegeln gepflastert waren. In jenem Jahr aber, während des Podestariats des Mailänder Rubaconte da Mandello, habe man damit begonnen, alle Straßen der Stadt zu pflastern, damit – wie der Chronist sagt – die Stadt sauberer und schöner und das Leben in ihr gesünder würden<sup>104</sup>). Und um nur noch zwei weitere Beispiele aus dem 13. Jahrhundert zu bringen: In Bologna beauftragen die Statuten der Jahre 1259/1260 eine Kommission von 2 Männern mit der Pflasterung der Stadt<sup>105</sup>), und in Venedig wurde im Jahre 1264 der Markusplatz mit Ziegeln gepflastert<sup>106</sup>).

### *b. auf dem Land*

Schon früh hat die italienische Kommune über ihre Mauern in das Umland hinausgegriffen und auch dort die Verkehrsverhältnisse zu gestalten begonnen. Die Annahme läge nahe, daß sie dabei die in der Stadt gewonnenen Erfahrungen auch auf das Land übertrug. Wenn das im Ergebnis wohl weitgehend der Fall gewesen sein dürfte, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß das Land unabhängig von der Stadt Regeln im Umgang mit den Wegen besaß, die die Kommune aufgriff und systematisch zur Anwendung brachte.

Einen Hinweis auf ältere Bräuche liefert eine Urkunde aus Mailand aus dem Jahre 1170<sup>107</sup>). In ihr wird auf die Herrschaftsrechte über die Einwohner der kleinen, 9 Kilome-

102) Jacques HEERS, *Espaces publics, espaces privés dans la ville. Le liber terminorum de Bologne (1294) (Cultures et civilisations médiévales III)*, Paris 1984.

103) Franek SZNURA, *L'espansione urbana di Firenze nel Dugento. Presentazione di Elio CONTI*, Firenze 1975, passim u. bes. S. 129f.

104) Giovanni Villani, *Nuova cronica. Edizione critica*, hg. von Giuseppe PORTA, Bd. 1, Parma 1990, VII. 26.

105) Roberto GRECI, *Il controllo della città: l'ufficio dei fanghi e strade a Bologna nel XIII secolo*, in: *Nuova rivista storica* 75 (1991), S. 653.

106) HEERS, *Liber terminorum* (wie Anm. 102), S. 138.

107) Gedruckt bei Gian Piero BOGNETTI, *Documenti per la storia del comune rurale nel Milanese*, in: *Archivio storico lombardo*, ser. 6, 55 (1928), S. 112.

ter nordöstlich von Mailand gelegenen Gemeinde Vimodrone verzichtet. Dabei hält die Urkunde fest, daß die Einwohner keine *vicinancia*, also ›Nachbarschafts-‹ beziehungsweise ›Gemeindepflicht‹, bezüglich des Fodrum oder anderer Abgaben mehr zu leisten hatten – abgesehen von der Pflicht, die Kirche, den Brunnen und die Wege zu reparieren. Diese Gemeindepflichten haben eine weit zurückreichende Tradition, die sich, so weit es die Pflicht zur Mitwirkung am Kirchenbau angeht, bis in die Karolingerzeit zurückverfolgen lassen<sup>108</sup>).

Auf solche Pflichten wird sich letztlich auch die im Konstanzer Vertrag (1183) von Friedrich Barbarossa an die lombardischen Kommunen gerichtete Forderung gründen, daß diese vor Italienzügen des Herrschers die Wege und Brücken für dessen Heer zu reparieren hätten<sup>109</sup>). Und solche Pflichten der Landgemeinden werden die italienischen Kommunen eingefordert haben, als sie nach der Unterwerfung des Kontados, ihres Landesgebietes, damit begannen, die Reparatur der Wege zu organisieren. Es war ein langer Prozeß, dessen Anfänge in den 60er Jahren des 12. Jahrhundert lagen und der im wesentlichen in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts seinen Abschluß gefunden hatte.

Zu Beginn dieses Prozesses, im 12. Jahrhundert, erließ die Kommune Gesetze, die bestimmten, welche Wege des städtischen Umlandes und wie sie zu reparieren waren, was etwa im *Breve* der Kommune Pisa von 1162 beziehungsweise 1164 zu beobachten ist<sup>110</sup>). Bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts nahm die Zahl dieser Verordnungen so weit zu, daß es nötig wurde, sie neu zu gruppieren und zu eigenen Teilen der Statuten zusammenzufassen. In Siena zum Beispiel bilden die Wegeverordnungen im Jahre 1262 das 3. Buch<sup>111</sup>), in Pisa im Jahre 1286 das 4. Buch der Statuten<sup>112</sup>). Gegen Ende des 13. Jahrhunderts begann man schließlich vielerorts, die ganze Wegematerie der Statuten in ein eigenes Wegestatut zusammenzufassen und dieses dem Wegeamt zu täglichem Gebrauch zu übergeben.

Ein solches Statut war das *Statutum viariorum* von Siena<sup>113</sup>). Es handelt sich um einen Kodex, der im Jahre 1290 angelegt wurde und der auf 90 Blättern beziehungsweise 180 Seiten in über 400 Kapiteln die wichtigsten Erlasse der Wegegesetzgebung zusammen-

108) Vgl. das *Capitulare generale Caroli Magni* (a. 813), c. (36) bei Hubert MORDEK, Gerhard SCHMITZ, *Neue Kapitularien und Kapitulariensammlungen*, in: DA 43 (1987), S. 422.

109) *Friderici I. diplomata / Die Urkunden Friedrichs I.*, bearb. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH u.a., 4 Bde. (MGH *Diplomatum regum et imperatorum Germaniae X*, 1–4), Hannover 1975–1990, Bd. X,2, Nr. 848, c. 29.

110) *I Brevi dei consoli del comune di Pisa degli anni 1162 e 1164*. Studio introduttivo, testi e note con un'appendice di documenti, hg. von Ottavio BANTI (*Fonti per la storia dell'Italia medievale, Antiquitates* 7), Rom 1997, S. 53, c. (13) bzw. S. 98f., c. (53) u. (54)

111) *Il Constituto del Comune di Siena dell'anno 1262*, hg. von Lodovico ZDEKAUER, Mailand 1897, S. 275ff.

112) *I Brevi del Comune e del Popolo di Pisa dell'anno 1287*, hg. von Antonella GHIGNOLI (*Fonti per la storia dell'Italia medievale*), Rom 1998, S. 411ff.

113) *Viabilità e legislazione di uno Stato cittadino del Duecento. Lo Statuto dei Viarî di Siena*, hg. von Donatella CIAMPOLI und Thomas SZABÓ, Siena 1992.

stellte. Im einzelnen werden Brücken und Straßenabschnitte genannt, die repariert werden mußten, die Größe der Kommissionen festgelegt, die die Arbeiten zu beaufsichtigen hatten, die Gemeinden benannt, die die Last der Reparaturen zu tragen hatten und vieles mehr.

Bei der Verteilung solcher Lasten auf die Landgemeinden kam es immer wieder zu Diskussionen. Um dem aus dem Weg zu gehen und die Reparaturpflicht der einzelnen Gemeinden ein für alle Male festzulegen, gingen die Kommunen in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhundert dazu über, die Landstraßen zu vermessen, in Reparaturabschnitte aufzuteilen und diese den Gemeinden im weiteren Umfeld der Straße zuzuweisen. Im Gelände wurde das Ergebnis der Aufteilung durch Grenzsteine markiert, auf denen – dem jeweiligen Straßenabschnitt zugewandt – der Name der zuständigen Gemeinde und die Länge des betreffenden Abschnittes eingemeißelt waren. Im Protokoll, das über die Vermessung angelegt wurde, hielt der Notar nicht nur den Namen der Gemeinde und die Länge des Wegabschnittes fest, sondern beschrieb detailliert auch die erforderlichen Arbeiten.

Die Ergebnisse solcher Vermessungen und Aufteilungen sind uns etwa aus Siena, Mailand und Florenz überliefert. In Siena hat man 1306 drei Landstraßen auf einer Gesamtlänge von 70 Kilometern vermessen<sup>114)</sup>. In Mailand wurden 1346 die Reparaturabschnitte an 17 Landstraßen des Mailänder Territoriums festgelegt<sup>115)</sup>. Und in Florenz hat man im Jahre 1461<sup>116)</sup> 65 Landstraßen des Florentiner Territoriums mit Elle und Rute auf einer Gesamtlänge von 1 303 Kilometern vermessen und die Reparaturabschnitte 1 462 Gemeinden für die künftige Unterhaltung zugewiesen. Hundertzwanzig Jahre später ließ der Florentiner Staat, der nun den größten Teil der nördlichen Toskana umfaßte, seine für den Verkehr wichtigsten Straßen in Reparaturabschnitte aufteilen und diese in Schrift und Bild festhalten. Die bis dahin übliche Protokollierung der Reparaturabschnitte, bei der die Länge der Strecke und der Name der für diese zuständigen Gemeinden notiert wurden, hatte Diskussionen über Zuständigkeiten offensichtlich nicht ganz auszuschließen vermocht. Daher legte man eine Art Wege-Kataster an, der in Schrift und Bild die Zuständigkeiten definierte<sup>117)</sup>.

114) Archivio di Stato di Siena, Capitoli 36.

115) Giulio PORRO LAMBERTENGI, Statuti delle strade ed acque del contado di Milano, in: *Miscellanea di Storia Italiana* 7 (1869), S. 309–437; *Gli statuti delle strade e delle acque del contado di Milano*, hg. von Angelo STELLA (Biblioteca insubrica 1), Mailand 1992.

116) *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina*, hg. von Gabriele CIAMPI, prefazione di Leonardo ROMBAI, nota toponomastica di Laura CASSI, Florenz 1987.

117) Vgl. *Piante di Popoli e Strade. Capitani di Parte Guelfa 1580–1595*, hg. von Giuseppe PANSINI, 2 Bde., Florenz 1989.

## IV. DIE TECHNIK DES STRASSENBAUS

*a. in Deutschland in den Städten*

Bei den Straßen der hochmittelalterlichen deutschen Städte handelte es sich um naturbelassene Erdwege, für die hier und da, wie das Beispiel von Emden mit den längs- und quergelegten Hölzern zeigt, schon früh gesorgt, mit deren systematischer Besserung aber erst im 13. Jahrhundert begonnen wurde. Dies galt auch für die Gründungen aus römischer Zeit, die einst ein Gitternetz gepflasterter Straßen besaßen, von denen im Mittelalter so gut wie nichts mehr erhalten war. Selbst in einer Stadt wie Köln, die zumindest in ihrem Stadtkern kontinuierlich besiedelt war und die Ausrichtung weniger antiker Straßen bewahrt hat, sind die einstigen, gepflasterten Straßen im Laufe der Zeiten unter einer dicken Schicht von Schutt und Erde verschwunden. Die Straßen des römischen Köln liegen heute drei bis vier Meter unter dem allgemeinen Straßenniveau<sup>118)</sup> und werden auch schon im 12. Jahrhundert, als die städtische Quellenüberlieferung anhebt, von meterhohem Schutt bedeckt gewesen sein. Bezeichnungen wie *via lapidea* oder *strata lapidea*, die – sei es dort<sup>119)</sup> oder in Straßburg – seit dem 13. Jahrhundert erscheinen<sup>120)</sup>, zeigen wohl nicht mehr römisches Pflaster an, sondern ein neues mittelalterliches Werk.

Was diese Technik in den Städten betrifft, so erinnern wir uns an den Grabungsbefund der Archäologen, die in Hannover, Magdeburg, Duisburg und Potsdam die Verwendung von Holz und Sand beziehungsweise nur von Sand als die üblichen Mittel zur Besserung der Wege konstatierten. Das wird auch von den schriftlichen Quellen bestätigt. So lesen wir zum Beispiel in den Augsburgers Baumeisterrechnungen der Jahre 1320–1331 an vielen Stellen von Zahlungen für Holz und Sand, die für den Straßenbau in der Stadt gebraucht wurden<sup>121)</sup>. Bei der Verwendung von Holz wird ausdrücklich zwischen der normalen Verwendung – offensichtlich für Bohlenwege – und der Verwendung für Pflasterung unterschieden<sup>122)</sup>.

In den größeren Städten wird schon bald auch Steinpflasterung erwähnt. In Köln finden wir beispielsweise in der Pfarre St. Kolumba 1170/90 eine *via lapidea*<sup>123)</sup> und 1180 eine

118) Vgl. dazu schon Leonard ENNEN, Geschichte der Stadt Köln, meist aus den Quellen des Kölner Stadt-Archivs, Bd. 1, Köln/Neuß 1863, S. 662.

119) KEUSSEN, Topographie, Bd. 1 (wie Anm. 16), S. 9\*.

120) Vgl. Das alte Straßburg vom 13. Jahrhundert bis zum Jahre 1870. Geschichtliche Topographie nach den Urkunden und Chroniken, bearb. von Adolph SEYBOTH, Straßburg [1890], S. 257.

121) Die Augsburgers Baumeisterrechnungen, hg. von Richard HOFFMANN, in: Zeitschrift des Historischen Vereins für Schwaben und Neuburg 5 (1878), S. 8–189, passim.

122) HOFFMANN, Die Augsburgers Baumeisterrechnungen (wie Anm. 121), S. 93 mit Anm. 18.

123) Kölner Schreinsurkunden des zwölften Jahrhunderts. Quellen zur Rechts- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Köln, hg. von Robert HOENINGER, Bd. 1 (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde I), Bonn 1884–1888, S. 333.

*strata lapidea*<sup>124</sup>), in der Pfarre St. Aposteln 1220 und in der Pfarre St. Martin 1232 je eine *via lapidea* beziehungsweise *lapidea via*<sup>125</sup>), in der Pfarre St. Severin 1276 eine *platea lapidea*<sup>126</sup>). Die Stadtrechnungen verzeichnen zum Jahre 1373 und 1374 Ausgaben für je eine Schiffsladung, 1466 für drei Schiffsladungen und 1469 wieder für drei Schiffsladungen *wegesteyne* beziehungsweise *weygesteyne* oder ähnlichem<sup>127</sup>), woraus jeweils auf die Pflasterung größerer Flächen zu schließen ist.

Die Görlitzer Stadtrechnungen notieren seit 1401 verschiedentlich Ausgaben für *beczsteine*<sup>128</sup>), die – wie eine Zahlung für Sand von 1408 zeigt<sup>129</sup>) – offensichtlich in Sand gebettet wurden, mit dem man anschließend wohl auch die Fugen verfüllte.

In Nürnberg werden in Lutz Steinlingers Baumeisterbuch von 1452 Pflasterer erwähnt<sup>130</sup>), und Steinlingers Nachfolger im Amt, Endres Tucher, schildert in seinem Baumeisterbuch (1464) ausführlich die Besorgung der Steine aus den Steinbrüchen, die Behandlung der Steine<sup>131</sup>) und nennt namentlich zwei gepflasterte Straßen der Stadt<sup>132</sup>). Auf weitere Pflasterungsbeispiele aus anderen Städten wird noch zurückzukommen sein. Die Straßen von Wien – das hier einzuordnen erlaubt sei – pflasterte man im übrigen mit Sandstein, der in den Steinbrüchen in Sievering gebrochen wurde<sup>133</sup>).

Wahrscheinlich bedeutete die Verwendung von Stein für die Pflasterung wichtiger Straßen noch nicht das Ende der älteren Techniken, das heißt sie schloß die Verwendung von Holz für die Befestigung der Wege nicht aus. Dafür spricht die Nachricht aus Köln, nach welcher die Wegemacher dort bis zum 15. Jahrhundert dem Holzmeisteramt angegliedert waren<sup>134</sup>).

124) KEUSSEN, Topographie, Bd. 1 (wie Anm. 16), S. 333 a c.

125) Ebd., S. 412, a d bzw. S. 5, a 1.

126) Ebd., Bd. 2, S. 200, a b.

127) Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters mit einer Darstellung der Finanzverwaltung, bearb. von Richard KNIPPING, Bd. 2: Die Ausgaben (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde XV), Bonn 1898, S. 144, 401f., 404, 406.

128) Codex diplomaticus Lusatae superioris III. Die ältesten Görlitzer Ratsrechnungen bis 1419, hg. von Richard JECHT, Görlitz 1905, S. 387ff., 394, 478, 520, 531, 642.

129) Ebd., S. 568.

130) Lutz Steinlingers Baumeisterbuch vom Jahre 1452, hg. von Ernst MUMMENHOFF, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg, H. 2, Nürnberg 1880, S. 53, 58, 62, 64.

131) Endres Tuchers Baumeisterbuch der Stadt Nürnberg (1464–1475). Mit einer Einleitung und sachlichen Anmerkungen von Friedrich von WEECH, hg. von Matthias LEXER (Bibliothek des literarischen Vereins in Stuttgart 64), Stuttgart 1862, S. 86ff.

132) Ebd., S. 205.

133) OTTO BRUNNER, Die Finanzen der Stadt Wien von den Anfängen bis ins 16. Jahrhundert (Studien aus dem Archiv der Stadt Wien 1/2), Wien 1929, S. 379.

134) Klaus GREWE, Zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung in der Stadt um 1200, in: Zur Lebensweise in der Stadt um 1200. Ergebnisse der Mittelalter-Archäologie. Bericht über ein Kolloquium in Köln vom 31. Januar bis 2. Februar 1984, hg. Heiko STEUER (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beih. 4), Köln 1986, S. 296.

*b. in Deutschland auf dem Lande*

Was die Reparatur der Straßen in Deutschland außerhalb der Städte betrifft, so entnehmen wir den Augsburger Baumeisterrechnungen zum Jahre 1328 Zahlungen für Sandkauf, der für die Reparatur der auf die Wertachbrücke zuführenden *publica strata* bestimmt war<sup>135</sup>, und aus den Stadtrechnungen von Hildesheim läßt sich entnehmen, daß im Jahre 1440 die Heerstraße Braunschweig – Hildesheim bei Bettmar mit Faschinen »gebessert« wurde<sup>136</sup>. Die Verwendung von Holz notiert der Nürnberger Baumeister Lutz Steinlinger (1452)<sup>137</sup>; ausführlicher wird sein Nachfolger Endres Tucher (1464), der von der Besorgung von Holz, dessen »Einlegen«, dem Gebrauch von Schaufeln und »Schuttkarren« und dem Reinigen von Gräben berichtet<sup>138</sup>) sowie vom Füllen der Löcher auf der Straße mit Feldsteinen<sup>139</sup>). Genauer hören wir über die schon erwähnte Münchener Bauaktion des Jahres 1488. Zur Trockenlegung der Straße wurden Gräben gezogen, das Wasser aus den Lachen dorthin abgeleitet, anschließend die Löcher in der Straße mit mehrfach gespaltenen Bäumen verfüllt, mit Weiden bedeckt und das Ganze schließlich mit Kies und Steinen beschottert. Das Material dafür holte man aus den Isarauen. Jeden Wagen, der die Stadt leer über die Isarbrücke verließ und den Weg benutzte, belud man mit Sand und Geröll, der kostenlos zum Straßenbau zu transportieren war<sup>140</sup>). Aus dem Würzburger Raum erfahren wir, daß dort im 15. und 16. Jahrhundert Schlaglöcher auf der Straße mit Reisig und Holzknüppeln gefüllt wurden<sup>141</sup>).

*c. im Alpenraum*

Aus den Westalpen sind detaillierte Nachrichten über die Unterhaltung der schon erwähnten Rhonetalstraße durch das Wallis überliefert. Aus Rechnungslegungen der Jahre 1285–1351, die von Maria Daviso di Charvensod ausgewertet wurden<sup>142</sup>), und auf die Arnold Esch vor mehreren Jahren hingewiesen hat<sup>143</sup>), gewinn wir ein genaues Bild über die Ar-

135) HOFFMANN, Die Augsburger Baumeisterrechnungen (wie Anm. 121), S. 141.

136) UB Stadt Hildesheim VI [Stadtrechnungen] (wie Anm. 53), S. 636.

137) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 54f.

138) WEECH/LEXER, Tuchers Baumeisterbuch (wie Anm. 131), S. 203ff.

139) Ebd., S. 206.

140) SOLLEDER, München (wie Anm. 40), S. 367.

141) Gebhard WEIG, Das ius conducendi der Bischöfe zu Würzburg. Eine Studie zur Rechtsstruktur, politischen Funktion und Organisation des Geleitsrechtes im Hochstift Würzburg während des 15. und 16. Jahrhunderts, Diss. Phil., Würzburg 1970, S. 145.

142) DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais (wie Anm. 60), S. 545–561.

143) ARNOLD ESCH, Mittelalterlicher Paßverkehr in der Schweiz: Die Quellenlage, in: Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz, hg. von Klaus AERNI und Heinz E. HERZIG (Geographica Bernensia G 18), Bern 1986, S. 32f.

beiten, die man zwischen Martigny und Bex, also auf einem etwa 22 km langen Abschnitt der Straße, vornahm. Wir erfahren im einzelnen, daß beim Wegebau Reisigbündel, Holzpfähle und Kies verwandt wurden. Auf die Fahrbahn schüttete man Kies, zog zu beiden Seiten des Weges Gräben, damit das Wasser von der Fahrbahn abfließen konnte, und befestigte, wo es nötig war, den Wegrand mit Reisigbündeln und Pflöcken. Wegabschnitte, die durch Sturzbäche oder durch den nahen Fluß schwer beschädigt waren, wurden verlegt, und natürlich setzte man auch die Brücken entlang des Weges instand<sup>144</sup>). Überaus aufschlußreich hinsichtlich des Umfangs der Bauarbeiten sind die Daten, die die Quelle überliefert. Danach waren an der Straße zwischen 1318 und 1323 jährlich zwischen 50 und 270 Arbeiter beschäftigt, und für die Heranschaffung von Reisig, Steinen und Erde wurden jeweils um die 50 Wagen eingesetzt<sup>145</sup>).

Aus den Zentralalpen erwähnt sei die in der Forschung oft zitierte Stiebende Brücke in der Schöllenen-Schlucht, die in den Quellen um das Jahr 1303 beziehungsweise im Jahre 1370 erscheint<sup>146</sup>). Über ihre Beschaffenheit ist nichts Sicheres überliefert. Rudolf Laur-Belart, der sich mit ihr befaßte, untersuchte die Schlucht im Jahre 1923 und fand in der Felswand in regelmäßigen Abständen drei Zentimeter breite Löcher und darüber eingemauerte Eisenringe. Er schloß daraus, daß die Stiebende Brücke vermutlich ein um den Fels herum geführter Steg gewesen sei, der auf Balken ruhte, gleichzeitig aber auch an Ringen hin<sup>147</sup>).

In den Ostalpen wird im Jahre 1301 für die Reparaturarbeiten am Jaufen Holz gekauft<sup>148</sup>), und im Jahre 1315 überließ man dort die Besserungsarbeiten einem Maurer aus Sterzing<sup>149</sup>). Das Holz wurde vermutlich unter anderem für Geländer entlang des Weges gebraucht; weil Stützmauern zu bauen waren übertrug man die Arbeiten wohl deshalb einem Maurer. Ähnlich dürften die Arbeiten auch am Kuntersweg gewesen sein<sup>150</sup>), der um das Jahr 1480 *cum igne et bombardarum pulvere*, wie Felix Fabri in seinem Reisebericht vermerkt, zu einem Fahrweg verbreitert wurde<sup>151</sup>).

144) DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais (wie Anm. 60), S. 549–552.

145) Ebd., S. 555.

146) Rudolf LAUR-BELART, Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses mit einer Untersuchung über Stiebende Brücke und Teufelsbrücke, Diss. Heidelberg, Zürich 1924, S. 154f.

147) Vgl. den alles andere als klaren Text von LAUR-BELART, ebd., S. 157, 164–168; und dazu auch Charles GUILLARD, L'ouverture du Gothard, in: Annales 1 (1929), S. 177–182.

148) STOLZ, Verkehrsgeschichte des Jaufen (wie Anm. 74), S. 134.

149) DERS., Das mittelalterliche Zollwesen (wie Anm. 74), S. 644, Anm. 4.

150) DERS., Geschichte des Zollwesens (wie Anm. 71), S. 186 spricht von solchen Arbeiten und verweist auf die Verleihung des Kuntersweges im Jahre 1314, doch muß er den Beleg einer anderen Urkunde entnommen haben.

151) Felix Fabri, *Fratris Felicis Fabri Evagatorium in terrae sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, hg. von Konrad Dieter HASSLER (Bibliothek des literarischen Vereins in Stuttgart 2), Stuttgart 1843, S. 71.

*d. in Italien in den Städten*

Von der seit dem 13. Jahrhundert vermehrt einsetzenden Pflasterung der Straßen in den italienischen Kommunen war bereits die Rede. In Florenz und Venedig verwandte man dazu Backsteine<sup>152</sup>, ebenso in Bologna (1245–1267)<sup>153</sup>, und die Statuten der kleinen Kommune San Gimignano (1255) verordnen, daß dort, wo in den Stadtvierteln die Straßen mit Backsteinen gepflastert sind, die Pflasterung instand gehalten werden soll<sup>154</sup>. Spätere Statuten der Kommune (1314) sprechen auch von *siliciare*, was auf die Verwendung von Natursteinen hindeutet<sup>155</sup>. Die Verwendung von Backsteinen für die die Straßen erwähnen auch die Statuten von Pisa (1287), wobei sie feststellen, daß diese die 1249/50 festgesetzten Maße haben müssen<sup>156</sup>. In der kleinen toskanischen Kommune Chianciano sprechen die Statuten (1287) von der Revision aller bestehender *silices*, Pflasterungen, und von *silicem facere* an bestimmten Straßen, das heißt, aller Wahrscheinlichkeit nach, von der Pflasterung der Straßen mit Natursteinen<sup>157</sup>. Die kleine toskanische Kommune Fucecchio läßt 1307/1308 die Backsteinpflasterung ihrer Hauptstraßen neu instand setzen<sup>158</sup>, zu deren Fegen die Anlieger von Ostern bis Allerheiligen jeden Samstag verpflichtet werden<sup>159</sup>. Die kleine Kommune Gambassi erläßt in ihren Statuten von 1322 Verordnungen zum Schutz ihrer Backsteinpflasterung<sup>160</sup>. Das Straßenpflaster von Arezzo muß im Jahre 1327 schon ziemlich abgenutzt gewesen sein, da die damals neu redigierten Statuten die Neupflasterung der ganzen Stadt und die Pflasterung auch der Vorstädte (*burgi et subburgi*) verordnen, sofern sie noch nicht gepflastert waren<sup>161</sup>. Dabei wird ausdrücklich die Verwendung von Backsteinen angewiesen und die Verwendung von Natursteinen mit ebener Oberfläche nur dort zugelassen, wo die Finanzierung der teureren Backsteine den Anwohnern nicht zuzumuten war<sup>162</sup>.

152) Vgl. oben S. 90.

153) Statuti di Bologna dall'anno 1245 all'anno 1267, hg. von Luigi FRATI, Bd. 2 (Monumenti storici pertinenti alle provincie della Romagna, ser. I, Statuti I), Bologna 1869, Buch IX, 252.

154) Statuti del Comune di San Gimignano compilati nel 1255, I. 23, in: Luigi PECORI, Storia di San Gimignano, Florenz 1853, S. 672.

155) Gli albori del Comune di San Gimignano e lo statuto del 1314, hg. von Mario BROGI, Siena 1995, V. 39.

156) GHIGNOLI, I Brevi di Pisa (wie Anm. 112), I. 165.

157) Chianciano 1287. Uno statuto per la storia della comunità e del suo territorio, hg. von Mario ASCHERI, Rom 1987, Faksimile, fol. 12r., 124 u. 125.

158) Lo Statuto del Comune di Fucecchio (1307–1308), hg. von Giancarlo CARMIGNANI, Presentazione di Giovanni CHERUBINI, Florenz 1989, III.20.

159) CARMIGNANI/CHERUBINI, Statuto di Fucecchio (wie Anm. 158), II.31.

160) Statuto della Lega di Gambassi del secolo XIV, in: Statuti della Valdelsa dei secoli XIII–XIV, Bd. I, hg. von Angiolo LATINI (Corpus Statutorum Italicorum N. 7), Rom 1914, IV.6.

161) Statuto di Arezzo (1327), hg. von Giulia CAMERANI MARRI, Florenz 1946, I. 58

162) Ebd., IV. 58.

Diese Beispiele aus großen, mittleren und kleinen Kommunen verdeutlichen, daß das vorzügliche Material für die Pflasterung der Städte Backsteine gewesen sind, daneben aber auch die weniger geschätzten Natursteine verwendet wurden.

### e. Italien auf dem Land

Was die Technik der Besserung der Landstraßen betrifft, so verfügen die Statuten von Bologna im Jahre 1250, daß auf neun Straßen des Territoriums knapp 5 Kilometer weit, und auf einer, der Straße nach Imola, sogar 28 Kilometer weit, »wo es nötig ist«, eine anderthalb Fuß hohe und 15 Fuß breite Kiesschicht aufzuschütten war. Aus der Verordnung geht weiter hervor, daß die Straßen schon in der Vergangenheit gekiest wurden. Künftig sollten sie einmal im Jahr, im Oktober, auf ihren ordnungsgemäßen Zustand hin inspiziert werden<sup>163</sup>).

Die Fahrbahn der Straße Padua – Vicenza wurde den *Annales patavini* zufolge im Jahre 1275 gekiest<sup>164</sup>). Auf die Fahrbahn der Straße Padua – Bassano (auf dem Abschnitt Limena – Bassano) schüttete man 1277 eine ein Fuß dicke Kiesschicht (*glarea*) auf. Interessanterweise hat man dabei die Straßen nicht in ihrer ganzen Breite, sie maß 24 Fuß, sondern nur auf ihrem mittleren Teil 12 Fuß breit (= 4.284 m) gekiest<sup>165</sup>). Im Jahre 1302 wurden dann auf die Straße Padua – Limena auf einen ca. 8 km langen Abschnitt 293 *plaustra glaje*, Wagenladungen Kies, geschüttet<sup>166</sup>).

Vom Umfang solcher Besserungsarbeiten vermittelt auch eine Akte des Sieneser Wegeamtes vom Jahre 1306 eine Vorstellung. Darin heißt es, daß die schon erwähnte Aufteilungskommission, die die drei Landstraßen vermessen ließ, die Schüttung bestimmter Mengen von Kies auf im einzelnen genannte Straßenabschnitte verfügt habe. Auf die 35 Straßenkilometer der Frankenstraße sollten 98610 Lasttierladungen (*salme*), auf die 28 Kilometer der Straße nach Asciano 73700 und auf die 7 Kilometer der Straße nach der Berardenga 13700 Lasttierladungen Kies verteilt werden. Die Kommission bestimmte auch, daß auf dem südlichen Abschnitt der Frankenstraße, südlich von Torrenieri, die Straße auf fünf Abschnitten, und zwischen Corsignano und Fabbrica auf ihrer ganzen Länge gepflastert werden sollte. Dabei beschränkte man sich allerdings darauf, nur die Straßenmitte des 14 *braccia* breiten Weges in einer Breite von 3 *braccia* (= 1,7 m) zu pfla-

163) FRATI, Statuti di Bologna (wie Anm. 153), IX. 520.

164) Appendice II. Redazione muratoriana degli »Annales patavini« C (Rerum italicarum scriptores VIII.1), Città di Castello 1905–1908, S. 262.

165) Battista G. VERCI, Storia della marca trivigiana e veronese, Bd. 3, Venedig 1787, Nr. 219; vgl. auch Aldo A. SETTIA, »Pagana«, »ungaresca«, »pelosa«: strade medievali nell'Italia del nord, in: Studi storici 27 (1986), S. 662.

166) VERCI, Storia (wie Anm. 165), Bd. 4, Anhang »Documenti«, Nr. 433.

stern<sup>167)</sup>. Das war wohl der Raum, den die mit Lasten beidseitig beladenen Transporttiere auf der Straße für einen sicheren Gang benötigten.

## V. ÄMTER UND PERSONAL DES STRASSENBAUS

### a. in Deutschland in den Städten

In Köln wird zwischen 1235 und 1271 ein gewisser Lambert als *viator, parator viarum, reparator viarum, factor platearum* beziehungsweise *wegemeggere*<sup>168)</sup>, das heißt als Wegemacher, erwähnt. Zwischen 1281 und 1299 ist dann ein Hermann als *Wegemecher* beziehungsweise *Wegemeyer*<sup>169)</sup>, 1310 ein Wilhelm als *magister viarum*<sup>170)</sup>, 1312 ein gewisser *Th.* als *factor viarum* und 1353 und 1368 erneut ein Wilhelm als *factor viarum* beziehungsweise *wegemecher* bezeugt<sup>171)</sup>. Die Stadtrechnungen der 1370er Jahre sprechen von einem *magister viarum*<sup>172)</sup> und die Stadtrechnungen des 15. Jahrhunderts von *wegemecher* oder *wegemeister*<sup>173)</sup>. In den 1370er Jahren erscheinen neben ihnen auch *socii*, womit wohl Unterbeamte gemeint sind<sup>174)</sup>.

In Lübeck finden wir 1327/1337 einen Johannes und 1338 einen Bernardus *pavimentator* erwähnt<sup>175)</sup>. Die Görlitzer Stadtrechnungen verzeichnen 1401 Zahlungen an einen *steinseczer* und an zwei *knechtin*, die ihm Sand zuführen<sup>176)</sup>, 1405 an einen Steinsetzer und einen *knechte, der ym hanreichte*<sup>177)</sup>, und 1414 an einen Steinsetzer und *synen gesellen*<sup>178)</sup>. In Halberstadt wird vor 1400 ein *Hans Weghemester* genannt<sup>179)</sup>.

Über ausführliche Nachrichten verfügen wir aus Nürnberg. Das Baugeschehen der Stadt einschließlich der Besserung der Wege unterstand den Baumeistern, von denen zwei, Lutz Steinlinger und Endres Tucher, eine Beschreibung der Aufgaben ihres Amtes hinterließen. In Steinlingers Baumeisterbuch lesen wir von zwei Pflastermeistern und einem mit

167) Archivio di Stato di Siena, Capitoli 36, fol. 28v.–29.

168) KEUSSEN, Topographie, Bd. 1 (wie Anm. 16), S. 437, a. 2; ebd., b. 9; ebd., S. 438, b. 1–4.

169) Ebd., S. 403, b. 20; ebd., Bd. 2, S. 233, b a.

170) Die Kölner Schreinsbücher des 13. und 14. Jahrhunderts, hg. von Hans PLANITZ und Thea BUYKEN (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde 46), Weimar 1937, S. 485, Nr. 1777.

171) KEUSSEN, Topographie, Bd. 1 (wie Anm. 16), S. 229, a 2; ebd., 2, S. 225, b q.

172) KNIPPING, Die Kölner Stadtrechnungen, Bd. 2: Die Ausgaben (wie Anm. 127), S. 114 u. 153.

173) Ebd., S. 401f. u. 404.

174) Ebd., S. 114, 153.

175) UB Stadt Lübeck II (wie Anm. 34), S. 1050, Nr. 1198 u. S. 631, Nr. 679.

176) JECHT, Görlitzer Ratsrechnungen (wie Anm. 128), S. 389.

177) Ebd., S. 478.

178) Ebd., S. 684.

179) UB Halberstadt (wie Anm. 17), S. 571.

ihnen zusammenarbeitenden *stössel*, dessen Aufgabe vermutlich das Feststampfen der verlegten Steine war<sup>180</sup>).

In Wien werden die Pflastermeister »Überleger« genannt. Größere Zahlungen an sie für ihre Arbeiten sind in den Jahren 1368, 1376, 1377, 1380, 1384/85 usw. bezeugt<sup>181</sup>). Im Jahre 1444 finden wir von März bis November einen Pflastermeister Siegmund mit zwei Gesellen und durchschnittlich drei Tagelöhnern an 158 Tagen an der Arbeit<sup>182</sup>). Die Stadt mußte gelegentlich die Pflastermeister in anderen Städten anwerben, so im Jahre 1471 in Nürnberg und 1475 in Krems<sup>183</sup>). Für die Befestigung der Straßen wurden aber nicht nur Steine gebraucht. Gelegentlich wird auch von der Beschüttung der Straßen mit Schutt und Sand berichtet<sup>184</sup>).

### *b. in Deutschland auf dem Land*

Die für die Straßen der Stadt verantwortlichen Amtsleute und Handwerker wurden zum Teil auch mit Arbeiten vor der Stadt betraut.

Die Wiener Überleger waren 1376 auch an den Straßen der Vorstädte und der Stadt nahe gelegenen Dörfern tätig<sup>185</sup>). In Görlitz arbeitete im Jahre 1401 ein Steinsetzer auch am Weg *keyn Ebirsbach*<sup>186</sup>). Aus Nürnberg berichtet der Baumeister Lutz Steinlinger, daß für die Besserung des Weges nach Thon für einen Tag ein Forstknecht aufgeboden wurde, der das Holz bringen sollte, und daß man die Umwohner der Gegend, deren Straße gebessert wurde, bei Androhung der Pfändung verpflichtete, an den Arbeiten mitzuwirken<sup>187</sup>). An der Straße des 8 Kilometer von Lübeck entfernten Schönböcken arbeiteten im Jahre 1338 Mönche<sup>188</sup>). Im Deutschen Ordensland sahen wir in den Jahren zwischen 1400 und 1409 vier Einsiedler mit den Wegen befaßt<sup>189</sup>).

Im ganzen gesehen aber können wir auf dem Lande Organisationsstrukturen und vor allem Ämter, die sich mit der Straßenbesserung befassen, kaum fassen.

180) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 62

181) BRUNNER, Finanzen (wie Anm. 133), S. 379f., 387ff.

182) Ebd., S. 380.

183) Ebd., S. 344.

184) Ebd., S. 379.

185) Ebd., S. 381f.

186) JECHT, Görlitzer Ratsrechnungen (wie Anm. 128), S. 389.

187) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 55.

188) Vgl. oben Anm. 39.

189) Vgl. oben Anm. 52.

c. in Italien in den Städten und auf dem Land

In Italien treffen wir in den Kommunen seit dem 12. Jahrhundert eine ganze Reihe von Beamten an, die für die Stadt oder das Land oder auch für beides zuständig waren. Sie erscheinen unter verschiedenen Bezeichnungen, die auf unterschiedliche Qualitäten der Person oder auf ihre Tätigkeit hinweisen.

In Pisa sind es 1162 drei *boni homines*, in Treviso 1211 je zwei *boni homines* pro Stadtviertel, in Parma 1231 vier *boni homines*, in Siena zwischen 1246 und 1256 jeweils sechs und im Jahre 1248 drei namentlich genannte Bürger, die wir wohl als *boni homines* zu betrachten haben, eine Bezeichnung, die dieses Gremium im Jahre 1277 auch ausdrücklich trägt<sup>190</sup>). Dieser Amtstitel ist bezeichnend und stammt aus der vorkommunalen Phase, als für amtliche Tätigkeiten gute und vertrauenswürdige Leute gesucht wurden. Im 13. Jahrhundert trifft man aus den gleichen Gründen verschiedentlich auch sogenannte *fratres penitenti(a)e* an, so zwischen 1231 und 1266 in Parma, 1262 in Siena, 1267 in Reggio, 1288 in Bologna und 1296 in Pistoia. Es sind Mitgliedern von Laienbruderschaften, denen man gerne die Handhabung öffentlicher Gelder anvertraute. Auf die Vorsteher-Funktion hingegen weist der Titel *suprastans* hin, der 1236 und 1265 in Padua, zwischen 1255 und 1304 in Parma, 1267 in Reggio, 1306 in Modena und 1329 in Ivrea bezeugt ist. Auf das zu verrichtende Werk verweist der Titel *operarius*, der uns 1248 und 1290 in Siena, 1286 in Pisa und 1294 in Pistoia begegnet. Daneben sind auch Amtsbezeichnungen gut bezeugt, die direkt auf die Wege hinweisen, so die Titel *duo viarum adaequatores* 1164 in Pisa, *viarius* 1236 in Siena beziehungsweise 1296 in Spoleto, *domini viarum* 1277 in Siena und *officiales super vias* 1291 in Pistoia.

Wie diese Beispiele zeigen, haben wir es jeweils mit einer Mehrzahl von Beamten zu tun. Dabei variieren die Amtsbezeichnungen nicht nur von Kommune zu Kommune, sondern selbst innerhalb ein und derselben Stadt. Die Mehrzahl der Beamten erklärt sich in der ersten Zeit teils durch die kollegiale Amtsführung, teils durch die Zuständigkeit für verschiedene Bau- beziehungsweise Besserungsprojekte in der Stadt und im Territorium, in das die Kommune bereits im 12. Jahrhundert ausgreift, und teils auch dadurch, daß die Zuständigkeit gewöhnlich nur für bestimmte Aufträge galt.

Zur Ausbildung eines übergeordneten Amtes, das für alle Wege der Stadt und des kommunalen Territoriums zuständig war, kam es erst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Als ein solches Amt sei etwa das der Sieneser *boni homines* beziehungsweise *domini viarum* von 1277 genannt. Doch schlägt sich der organisatorische Wandel bald auch in der Titulatur nieder, die zugleich auf die breiten Kompetenzen und einen juristischen Hintergrund des Amtes hindeutet, so wenn die Aufsicht über die Wege 1276 in Padua einem

190) Dazu und zum folgenden vgl. Thomas SZABÓ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, S. 136–139.

*index*, 1292 in Siena einem *index viarum* oder 1346 in Mailand einem *judice delle strade* übertragen wird.

## VI. DIE FINANZIERUNG DES STRASSENBAUS NÖRDLICH DER ALPEN, IN DER ALPENREGION UND IN ITALIEN

Wenn wir das über den Straßenbau für Deutschland, den Alpenraum und Italien Gesagte rückblickend miteinander vergleichen, so werden deutliche Unterschiede im System der Finanzierung sichtbar.

Was Deutschland betrifft, so fallen, wenn wir von der fränkischen Zeit und dem Wegebau des Eremiten Gunther im 11. Jahrhundert einmal absehen, Zölle und karitative Zuwendungen ins Auge, die – unterschiedlich belegt – die Besserung der Wege in der Stadt und auf dem Lande förderten.

Hinsichtlich des Landes sei an den Zoll von Dassow an der Straße von Lübeck nach Wismar erinnert, der bis zum Jahre 1219 vom Bischof von Ratzeburg und einer anderen Partei für die Reparatur des Weges erhoben wurde. Bemerkenswert dabei ist, daß die Urkunde, die das mitteilt, vom Verzicht des Bischofs auf den Zoll berichtet und von seiner Zusage, gleichwohl den Weg weiterhin warten zu wollen. Sieht man einmal vom Nördlinger Beispiel des Zolles von 1358 ab, der für die Besserung der Wege in und auch vor der Stadt verliehen wurde, so ist die Urkunde betreffs Dassow unser einziges Beispiel nördlich der Alpen – wenn es vermutlich auch weitere gibt –, die die Erhebung eines Zolles zwecks Straßenbau auf dem Land bezeugt.

Dem steht eine große Zahl von Beispielen gegenüber, die karitativ motivierte Spenden für den Wegebau bezeugen. In diese Reihe gehört mittelbar wiederum die Urkunde von 1219, durch die der Bischof von Ratzeburg, »um die Gnade Gottes zu erlangen«, auf seine Einnahmen aus dem Zoll von Dassow verzichtet und künftig die Straße aus eigenen Mitteln reparieren will. Die nächsten Beispiele waren der von der Hildesheimer Sankt Godehard Kirche gewährte Ablaß im Jahre 1295 oder die Lübecker Spende von 1338 von 50 Mark für die Unterhaltung eines Straßenabschnittes, weiter die Eremiten, die die Straße Danzig – Lübeck im Deutschen Ordensland im ersten Jahrzehnt des fünfzehnten Jahrhunderts, oder die Einsiedler, die die Straße Hildesheim – Braunschweig im zweiten und dritten Jahrzehnt des gleichen Jahrhunderts reparierten.

Diesen Beispielen können noch Stiftungen Halberstädter Bürger von 15 beziehungsweise 42 Mark in den Jahren 1374 beziehungsweise 1377 hinzugefügt werden<sup>191)</sup> oder jene

191) UB Halberstadt (wie Anm. 17), S. 461, Nr. 572, S. 472, Nr. 584.

neun Stiftungen Nürnberger Bürger aus den Jahren 1320/23 bis ca. 1360<sup>192)</sup>, deren Zinsen jeweils Wegen und Stegen der Stadt zuzuwenden waren, weiter Legate Wiener Bürger aus den Jahren 1404, 1417, 1423, 1426 und 1428<sup>193)</sup> oder auch das Legat jenes Hildesheimer Domherrn von 1490, der der Stadt 1 000 rheinischen Gulden vermachte, aus deren Zinsen zwei Abschnitte der Straße Braunschweig – Hildesheim zu bessern waren.<sup>194)</sup> Man hat es hier mit einem ausgeprägten karitativen Denken zu tun, das neben dem Kirchenbau, um nur diesen zu nennen, auch auf den Straßenbau gerichtet war.

Blickt man auf konsistente Datenreihen, in denen die Spendentätigkeit über einen längeren Zeitraum zu verfolgen ist, so beobachtet man eine steigende Zahl von Beispielen, deren Zunahme unterschiedliche Gründe hat. In Lübeck verpflichtete der Rat im Jahre 1373 die Bürger, in ihren Testamenten auch Wege und Stege mit einem Legat zu bedenken. Wie eine Untersuchung von 2700 Testamenten des 14. Jahrhunderts zeigte, wurde die Weisung des Rates bald durchgehend befolgt<sup>195)</sup>. In den Stralsunder Testamenten, die vom Anfang des 14. bis zum ausgehenden 16. Jahrhundert untersucht wurden, findet sich im Jahre 1400 das erste Legat für Wege und Stege, um dann von 1428 an ein fester Bestandteil der Mehrheit aller Testamente zu werden. Dabei sahen 40% von ihnen ein Legat von einer und 35% von zwei bis drei Mark vor. Vermehrt gingen auch Legate, das sei nebenbei bemerkt, an die Stadtmauer und die Stadtgräben, wobei parallel dazu die Spenden für Kirchen abnahmen<sup>196)</sup>.

Die zunehmende Zahl der Legate für Wege und Stege ist einerseits, wie das Beispiel von Lübeck zeigt, auf entsprechende Verordnungen der Städte zurückzuführen, andererseits muß auch das fromme Anliegen der Spender berücksichtigt werden, die das Seelenheil und den jenseitigen Lohn im Blick hatten. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an jenes mehrfach zitierte, frühe Beispiel des Ratzeburger Bischofs von 1219 und an jenes des Sohnes des Mecklenburgischen Fürsten von 1220, der *ob absolutioem peccaminum* auf den

192) Satzungsbücher und Satzungen der Reichsstadt Nürnberg aus dem 14. Jahrhundert. 1. Lieferung, bearb. von Werner SCHULTHEISS (Quellen zur Geschichte und Kultur der Stadt Nürnberg 3), Nürnberg 1965, S. 201ff.

193) Hans LENTZE, Das Seelgerät im mittelalterlichen Wien, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, kan. Abt. 44 (1958), S. 78f.

194) UB der Stadt Hildesheim VIII, 1901 (wie Anm. 53), Nr. 201.

195) Birgit NOODT, Religion und Familie in der Hansestadt Lübeck anhand der Bürgertestamente des 14. Jahrhunderts (Veröffentlichungen zu Geschichte der Hansestadt Lübeck, Rh. B 33), Lübeck 2000, S. 55f.

196) Johannes SCHILDHAUER, Hansestädtischer Alltag. Untersuchungen auf der Grundlage der Stralsunder Bürgertestamente vom Anfang des 14. bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 28), Weimar 1992, S. 41f.

Brückenzoll verzichtete<sup>197)</sup>. Darin kommt die Vorstellung zum Ausdruck, die seit dem 12. Jahrhundert im theologischen Denken bezeugt ist, daß nämlich das Spenden für den Brückenbau ein frommer Akt sei. In Weiterentwicklung dieses Gedankens, bürgerte sich im 13. Jahrhundert ein, auch Spenden für den Straßenbau als fromme Tat zu betrachten. So schrieb ein Theologe aus Metz um die Mitte des 13. Jahrhunderts, es sei »ein großes Almosen, die Steine und den Schmutz von den Straßen zu entfernen. Sind die Wege schlecht und gefährlich, so werden die Reisenden aufgehalten, oder sie verwunden sich und erleiden allerhand Unfälle: die Wagen werden umgeworfen, der Wein verschüttet, die Pferde gehen zugrunde, die Menschen geraten in Zorn und fluchen und lästern auf das schändlichste Gott und die Heiligen«<sup>198)</sup>. Jener Metzger Theologe stand mit seiner Meinung nicht alleine. Auch der Franziskanerprediger Berthold von Regensburg († 1272) zählte Spenden für Wege und Stege zu den Guten Werken<sup>199)</sup>.

Der breite Raum, den der karitative Straßenbau in Deutschland einnahm – in Italien ist er nur vereinzelt anzutreffen – verweist darüber hinaus auf einen organisatorischen Mangel, dem die Zeit auf diese Weise abzuhelfen versuchte. Offensichtlich wurden Wege vielerorts gar nicht oder nur unbefriedigend gewartet, sei es aus Mangel an dafür Zuständigen oder weil die erforderlichen Besserungen nur mit einem exzeptionellen finanziellen Einsatz zu leisten waren. Dieser Eindruck drängt sich nicht nur angesichts der gut bezeugten Tätigkeit von Eremiten in stadtfernen Gegenden auf, sondern auch bei der Musterung von Zollprivilegien, die verschiedene Städte zur Besserung ihrer Straßen erwirkten.

Wenn die Stadt Augsburg im Jahre 1294 von König Adolf von Nassau ein Torgeld von 1 Pf pro Wagen erwirkte, um daraus Brücken und Wege zu bessern, so wird die Stadt zuvor nicht über genügend Mittel für derlei Arbeiten verfügt haben<sup>200)</sup>. München konnte die begonnene Pflasterung der Stadt erst vollenden, als es 1394 von Herzog Johann II. ermächtigt wurde, so lange an den Toren einen Pflasterzoll zu erheben, bis das Pflasterungsprogramm abgeschlossen war<sup>201)</sup>. Und ähnlich mußte Augsburg im Jahre 1418 von Kaiser Sigismund einen Pflasterzoll erwirken, offensichtlich, damit die Stadt gepflastert werden konnte<sup>202)</sup>. Interessant ist das Beispiel von Nördlingen, das, wie wir schon hörten, im Jahre 1358 von Karl IV. das Recht erhielt, einen Torzoll für die Besserung seiner Wege in und um die Stadt zu erheben. In und um die Stadt, wie es in der Urkunde heißt, bedeutet, daß

197) Vgl. oben Anm. 34 u. 35.

198) Nikolaus PAULUS, *Geschichte des Ablasses im Mittelalter. Vom Ursprunge bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts*, Bd. 2, Paderborn 1923, S. 248.

199) Ebd.

200) *Urkundenbuch der Stadt Augsburg*, hg. von Christian MEYER, Bd. 1: *Die Urkunden vom Jahre 1104–1346*, Augsburg 1874, S. 107, Nr. 139.

201) DIRR, *Denkmäler* (wie Anm. 20), S. 570f., Nr. 14.

202) Rolf KIESSLING, *Bürgerliche Gesellschaft und Kirche in Augsburg im Spätmittelalter. Ein Beitrag zur Strukturanalyse der oberdeutschen Reichsstadt* (Abhandlungen zur Geschichte der Stadt Augsburg 19), Augsburg 1971, S. 66.

Nördlingen das Privileg nicht nur zur Besserung der Wege der Stadt, sondern auch seines bescheidenen Territoriums erteilt bekam. Das bestätigt das Privileg Königs Sigismunds von 1417, in dem darauf hingewiesen wird, daß die Stadt schon von seinen Vorfahren ein Zollprivileg erhalten habe, die Einnahmen daraus aber – weil die Stadt »in einem weiten Lande liegt und die Wege um und um zum gemeinen Nutzen unterhalten muß« – die Kosten nicht deckten<sup>203</sup>).

Diese Beispiele zeigen, daß der finanzielle Gestaltungsspielraum der Städte beschränkt und daher die Anlage einer Pflasterung nicht eine Frage des Wollens, sondern der Verfügbarkeit von Mitteln war.

Wirtschaftlich gut gestellte Städte mit wohlhabenden Bürgern haben das Geld für die Pflasterung teils im ›Umgang‹ von den Hauseigentümern erhoben, wie es Lutz Steinlinger berichtet<sup>204</sup>, teils aus karitativen Stiftungen bestritten, wie sie für die Jahre 1320/23–1360 bezeugt sind<sup>205</sup>).

Bei dieser Lage der Dinge überrascht es auch wenig, daß von Städten initiierte Straßenbesserungen auf dem Lande nur spärlich bezeugt sind.

Enge Grenzen waren dem Gestaltungsspielraum nicht nur der Städte gezogen, die für ihre Pflasterungsprogramme auf Zollprivilegien des Kaisers oder der Landesherrn angewiesen waren, sondern auch den Landesherrn selbst, deren Hände durch Erwägungen der Opportunität oder das Herkommen gebunden waren. Dafür mag das Beispiel Herzog Friedrichs von Meißen stehen. Als dieser im Jahre 1436 die Landstraße in der Dorfgemarkung Röblingsens gewartet haben wollte, mußte er, um das zu erreichen, im Gegenzug der Gemeinde das Schank- und Bierrecht verleihen<sup>206</sup>. Er konnte also seine Untertanen, in diesem Fall die Gemeinde, zur Reparatur der Straßen nicht zwingen, sondern mußte sie auf dem Wege eines Tauschgeschäfts erreichen.

Die Besserung der Alpenstraßen stellte vor besondere Probleme. Dort verlangten die schwierigen Geländeverhältnisse den Einsatz von außergewöhnlichen Mitteln, die sei es von den an den Straßen Interessierten freiwillig bereitgestellt – man denke an die Verträge von Mailand mit den Territorialherren der Rhonetalstraße in den siebziger und neunziger Jahre des 13. Jahrhunderts – oder auf dem Wege von Zöllen erzielt wurden, wie die Tiroler Beispiele zeigten.

Bemerkenswert sind die Beispiele von Tirol auch deshalb, weil sie zeigen, daß die Herren des Landes, die Grafen von Tirol, die Angelegenheiten ihrer Straßen nicht frei gestalten

203) Die Urkunden der Stadt Nördlingen 1400–1435, bearb. von Walther E. VOCK und Gustav WULZ (Schwäbische Forschungsgemeinschaft bei der Kommission für bayerische Landesgeschichte, Rh. 2a: Urkunden und Regesten 9), Augsburg 1965, S. 149, Nr. 1341.

204) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 39–44.

205) Vgl. oben Anm. 192.

206) Landeshauptarchiv Magdeburg, Außenstelle Wernigerode. Repositur D, Amt Sangershausen A I, Nr. 5, Erbbuch des Amtes von 1547. – Den Beleg verdanke ich dem freundlichen Hinweis von Hartmut Harnisch.

konnten, sondern des großen Privilegs des Jahres 1305 von König Albrecht bedurften, das mit der Maßgabe verliehen wurde, im Gegenzug für die verliehenen Zölle künftig die Straßen ihres Territoriums reparieren zu müssen.

Eine andere Situation als in Deutschland und dem Alpenraum war in Italien anzutreffen. Dort sah man die Kommunen nicht nur die Straßen der Stadt pflastern, sondern auch die Reparatur von ganzen Straßenzügen durch ihr gesamtes Territorium organisieren, indem sie die Kosten für den städtischen Raum teils aus der Staatskasse, teils mit dem Geld der Anlieger finanzierten und auf dem Lande die notwendigen Reparaturen den Landgemeinden ihres Gebietes auferlegten.

## VII. DER VERGLEICH DER RECHTLICHEN GRUNDLAGEN DES STRASSENBAUS IN ITALIEN UND DEUTSCHLAND

Für das in Italien praktizierte System der Finanzierung, das von dem in Deutschland üblichen so verschieden war, sind historische Gründe verantwortlich. Auf den ersten Blick wird man geneigt sein, den weiteren Gestaltungsspielraum der italienischen Städte auf Souveränitätsrechte zurückzuführen, die ihnen im Konstanzer Vertrag von 1183 verliehen wurden. Denn Friedrich Barbarossa überließ damals den lombardischen Kommunen die Regalien, und zu diesen zählten neben Zöllen auch die Straßen.

Doch lieferte der Konstanzer Vertrag für das Recht der Kommunen, den Straßenbau zu organisieren, nur vordergründig die praktische Grundlage. Das italienische System des öffentlichen Rechts besaß im Grunde tiefere Wurzeln, die über den Konstanzer Vertrag hinaus viel weiter in die Vergangenheit zurückreichten – ob durch direkte Tradition oder Wiederbelebung alten Rechts, braucht an dieser Stelle nicht erörtert zu werden. Es genügt, auf die Zeugnisse hinzuweisen, die eine solche Tradition beziehungsweise deren Wiederbelebung belegen.

Wir erinnern uns an das Institut der *vicinancia*, die Gemeinde- oder Nachbarschaftspflicht, am Bau von Kirche, Brunnen und Wegen teilzunehmen, die wir im Landgebiet von Mailand im Jahre 1170 bezeugt fanden. Diese Pflichten erstreckten sich unter anderem auch auf den Bau von Verteidigungsanlagen, auf Heeres- und Wachdienste, auf Dammbauten in hochwassergefährdeten Gebieten und auf den Brückenbau, wie uns in einer Paduaner Urkunde von 1199 mitgeteilt wird, in der diese Gemeindepflichten zwar keinen Namen tragen, es aber heißt, daß man sie seit 40 Jahren zu erbringen gewohnt war<sup>207</sup>. Einzelne Elemente, so die Pflicht, sich am Bau der örtlichen Kirche zu beteiligen, lassen sich sogar bis in die Karolingerzeit, andere, was hier nicht weiter zu behandeln ist, noch weiter zurückzuverfolgen. Das hohe Alter dieser Pflichten wird auch dafür verantwortlich sein, daß

207) Elda ZORZI, Il territorio padovano nel periodo di trapasso da comitato a comune. Studio storico con documenti inediti, in: *Miscellanea di storia veneta* 3 (1930), S. 271–280, Doc. IV.

in der Argumentation der italienischen Kommunen die *vicinantia* bei der Einforderung der Straßenbaupflichten keine Rolle spielte, sie vielmehr auf eine sehr viel weitere Rechtsgrundlage, auf das römische Recht zurückgriffen.

So lesen wir in der frühesten Aufzeichnung des Pisaner Gewohnheitsrechts, im *Constitutum usus* von 1186, die Bestimmung, daß niemandem gestattet sei, an die *via publica* Hand anzulegen oder sie zu beschädigen. Dieser harmlos klingende Satz, der noch weiter ausgeführt wird, stammt wörtlich aus dem 43. Buch der Digesten und ist dem Abschnitt entnommen, in dem die großen spätantiken Gelehrten und Kommentatoren des Römischen Rechts den Schutz der Straßen und Wege durch den römischen Staat erläutern. Daß sich Pisa dieser Passagen in seiner Aufzeichnung des Gewohnheitsrechts bedient, zeigt unter anderem, daß sich die Kommune beim Schutz der Straßen als Wahrer des allgemein anerkannten Rechts betrachtete. Wie es Pisa mit dem Straßenbau und der Pflicht, sich daran zu beteiligen, hielt, ist aus dem *Constitutum usus* nicht zu erfahren, gehört aber streng genommen auch nicht zu der dort behandelten Materie.

Das erfahren wir aber aus einer anderen Kommune, aus Bologna, dessen Schule des römischen und kanonischen Rechts seit dem 12. Jahrhundert einen hohen Ruf genoß. In den Bologneser Statuten des Jahres 1245 nun wird die Verpflichtung eines jeden zum Straßen- und Brückenbau unter Hinweis auf ein kaiserliches Reskript aus dem Codex Iustinianus begründet. An der betreffenden Stelle der Statuten heißt es: »Nachdem durch die Konstitutionen der Kaiser alle Kleriker und Laien, die den Erdkreis bewohnen, zur Unterhaltung der Straßen, Wege und Brücken eingeladen sind, bestimmen wir, die, Statutenkommission etc.«<sup>208)</sup>, und es folgen verschiedene Verordnungen zur Besserung von zehn Straßen des Bologneser Territoriums.

Das also war die rechtliche Grundlage, auf die sich die italienischen Kommunen stützten und die ihnen ermöglichte, nicht nur die Straßen und Plätze der Stadt, sondern auch die Straßen ihrer Territorien instand zu halten.

Anders sahen die Dinge nördlich der Alpen aus. Auch hier wurde, zumindest in den Städten, eine Anliegerverantwortung reklamiert, wie es aus einer Urkunde von Wismar aus den Jahren 1250/58 hervorgeht. Darin bezeugt ein gewisser Reinold, wohl ein Neubürger, vor den Konsuln, daß er in der Stadt ein Grundstück erworben und davor *iure civitatisium*, nach Bürgerrecht, *pontes fecit*, einen Knüppeldam gebaut habe<sup>209)</sup>. Dazu verpflichten sich bei ihrer Aufnahme in die Stadt 1294 auch die Dominikaner und 1312 die Zisterzienser<sup>210)</sup>. Eine Abschrift des Stadtrechtes aus dem Jahre 1263 sieht sogar eine Wiedergutmachungspflicht vor für den Fall, daß sich jemand vor dem Hause eines Mitbürgers den Fuß

208) FRATI, Statuti di Bologna (wie Anm. 153), S. 617; vgl. dazu C. 11.75.4.

209) Meklenburgisches Urkundenbuch, Bd. 1, Schwerin 1863, Nr. 652; zur Bedeutung von *pons* als Knüppeldamm vgl. Friedrich TECHEN, Die Bürgersprachen der Stadt Wismar, Leipzig 1906, S. 55f.

210) Meklenburgisches Urkundenbuch, Bd. 3, Schwerin 1865, Nr. 2291 bzw. Bd. 5, Schwerin 1869, Nr. 3541.

bricht, weil dieser den schadhafte Weg nicht gebessert habe<sup>211</sup>). Wie weit damals eine solche Baupflicht in den Städten verbreitet war – an sich muß man davon ausgehen, daß sie überall, wo etwas zu bessern gab, eingefordert wurde –, läßt sich vorläufig nicht mit Sicherheit sagen. Es spricht aber einiges dafür, daß sie in den Städten lübischen Rechts die Regel war. Denn Wismar, wo wir jenes nicht näher ausgeführte *ius civitatensium* bezeugt finden, hatte bekanntlich lübisches Recht adoptiert, das – einer Tradition folgend – aus Soest kam, das seinerseits sein Stadtrecht aus Köln empfangen haben soll<sup>212</sup>).

Über die in der Stadt geforderten Anliegerpflicht hinaus – die wir hier auch für die übrigen Städte unterstellen wollen – kannte man aber, wie es scheint, keine allgemeine Wegebaupflicht und tat sich darum mit dem Straßenbau im 13. und 14. Jahrhundert schwer. Denn um Wege zu bessern, benötigte man größere Finanzmittel, und diese waren zunächst nur durch Zölle aufzubringen.

Aber gerade den Städten, die doch am Wegebau am meisten interessiert waren und von denen der Impuls für einen weiterreichenden Straßenbau am ehesten zu erwarten war, hat die Reichsgewalt die eigenmächtige Erhebung von Zöllen für den Straßenbau untersagt. Im Fränkischen Landfrieden von 1281 heißt es ausdrücklich, daß wenn jemand oder wenn eine Stadt irgendwelche Bauten oder Straßenbauten durchführen wolle, sie dafür keine Zölle erheben dürften, sondern das Vorhaben aus eigenen Mitteln zu bestreiten hätten<sup>213</sup>). Den Grundsatz finden wir wenig später auch in einem Landfrieden des Jahres 1287 wiederholt<sup>214</sup>). Daß er nicht ungehört verklungen ist, erfahren wir drei Jahre später, im Jahre 1290, als die Geistlichen von Utrecht und Lüttich vor dem Königsgericht gegen die Stadt Lüttich klagten, die zum Zwecke des Straßen- und Brückenbaus mit Genehmigung des Bischofs an ihren Toren einen Zoll erhob. Der königliche Rechtsspruch lautete – ganz im Sinne der erwähnten Landfrieden –, daß die Zollstellen zu schließen seien<sup>215</sup>).

Ähnlich ungünstig, allerdings anders gelagert, war es letztlich auch um die Landstraßen bestellt, die *vie publice* oder *strate regales*, *des kuninges straze*, *des keiseres straze*, *des riches strasse* oder wie immer man sie nannte. Sie unterstanden im Prinzip den Territorialgewalten, ohne daß mit deren rechtlicher Zuständigkeit eine Pflicht zur Unterhaltung der Wege verbunden gewesen wäre. Im Mainzer Reichlandsfrieden von 1235 heißt es in diesem Zusammenhang, daß diejenigen, die Zölle erheben – und das waren in erster Linie die Reichs-

211) Johann Friedrich HACH, Das alte lübische Recht, Lübeck 1839, S. 208 (Kodex I § 73). Zu diesem sog. Danziger Kodex vgl. Wilhelm EBEL, Lübisches Recht, Bd. 1, Lübeck, 1971, S. 179f. sowie DERS., Art. »Lübisches Recht«, in: HRG, Bd. 3, Berlin 1984, Sp. 77–84, hier: Sp. 80.

212) Thomas SZABÓ, La legislazione statutaria tedesca, in: Legislazione e prassi istituzionale nell'Europa medievale. Tradizioni normative, ordinamenti, circolazione mercantile (secoli XI–XV), hg. von Gabriella ROSSETTI (Europa Mediterranea. Quaderni 15), Neapel 2001, S. 89.

213) Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. III, hg. von Jakob SCHWALM (MGH Legum sectio III), Hannover/Leipzig 1904–1906, Nr. 279, c. 22 (im folgenden zit. als MGH Const. III).

214) Ebd., Nr. 390, c. 22.

215) Ebd., Nr. 422f.

fürsten – auch für die Unterhaltung von Brücken und Straßen und für Straßenfrieden und Geleit verantwortlich seien<sup>216</sup>). Eine Baupflicht für Straßen bestand mit anderen Worten nur dort, wo an der Straße ein Zoll erhoben wurde.

Diese Lage der Dinge bildete auch den Hintergrund für das Privileg Königs Albrechts I. für die Grafen von Tirol vom Jahre 1305. Sie hatten als Herren einer der wichtigsten Durchgangslandschaften zwischen Italien und Deutschland an der Besserung der Straßen und der Förderung des Verkehrs großes Interesse. Doch standen ihnen für die Besserung der schwierigsten Passagen durch das Gebirge, die der Verkehr wie ein Nadelöhr passieren mußte, keine vergleichbaren Mittel zur Verfügung, wie sie ihre ferneren südlichen Nachbarn, die italienischen Kommunen besaßen, die im Straßenbau um diese Zeit bereits große Anstrengungen unternahmen. Um ähnlich aktiv werden zu können wie diese, ließen sie sich jenes große Landesprivileg vom Herrscher ausstellen, in dem ihnen für die Reparatur der Wege und die Garantie der Sicherheit des Handels drei große Zölle bestätigt wurden. Der Herrscher verlieh ihnen darüber hinaus innerhalb genau beschriebener Grenzen – und diese waren die Grenzen der Grafschaft Tirol, die damit zum ersten Male urkundlich umrissen wurden – auch die Straßenhoheit<sup>217</sup>). Kraft dieses Privilegs konnten die Grafen in Zukunft die Verhältnisse der Straßen frei gestalten, wie es sich dann am Beispiel des Kunterweges beobachten läßt.

Seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert kam in dieses stark traditionelle System, Straßen nur bessern zu müssen, wo man dafür Zölle erhob, unter dem langsam einsickernden Einfluß des römischen Rechts Bewegung. Eine erste Spur davon findet sich in einem Mandat König Rudolfs von Habsburg aus dem Jahre 1273–1281. Darin fordert der Herrscher einen jeden auf, einen Beitrag zum Straßenbau in Form einer geringen Abgabe zu leisten. Bei der Verleihung des neuen Zolles berief sich der Herrscher ausdrücklich auf den auch von der Statutenkommission von Bologna zitierten Titulus des Codex Iustinianus und stellte fest, daß er mit diesem Akt dem Beispiel seiner Vorfahren, der römischen Kaiser und Könige, folge, die niemanden von Leistungen für den Straßen- und Brückenbau befreiten<sup>218</sup>). Bemerkenswert an diesem Schriftstück ist nicht nur die Berufung des Herrschers auf die im römischen Recht verankerte allgemeine Pflicht zur Teilnahme an Brücken- und Straßenbauten und nicht nur die Überlieferung dieses Mandats in einem Formularbuch Rudolfs von Habsburg, was die häufigere Verwendung des Textes vermuten läßt, sondern auch der genaue Wortlaut der Verfügung selbst: Nachdem die Besserung der in üblem Zustand befindlichen und von A nach B führenden Königsstraßen – *regalium stratarum*, die wohlgermerkt im Plural erwähnt werden – von XY begonnen worden sei, werden die

216) Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. II, hg. von Ludwig WEILAND (MGH Legum sectio II), Hannover 1896, S. 244, Nr. 196, Nr. 7.

217) Vgl. oben Anm. 85.

218) MGH Const. III (wie Anm. 213), Nr. 302.

Benutzer der Straße aufgefordert, dieses löbliche Unternehmen mit einem (kleinen) Betrag zu unterstützen<sup>219)</sup>.

Bezeichnenderweise ging es in dem Mandat nicht um die Förderung des Pflasterungsprogramms einer Stadtgemeinde, sondern um Landstraßen, deren Besserung nicht näher genannte Personen auf eigene Faust in Angriff genommen haben. Daß das Formular die Förderung einer neuen Art von Initiative im Blick hatte, deren Abschluß zeitlich abzusehen war, geht auch aus dem Nachsatz des Formulars hervor, der die Verleihung des Privilegs auf eine bestimmte Zahl von Jahren beschränkte.

Die allmähliche Verbreitung der neuen Sichtweise, die alle Untertanen dazu verpflichtete, sich an Straßenbesserungen zu beteiligen, kann man auch an der sich wandelnden Herrschaftspraxis einer 1198 gegründeten Institution, des Deutschen Ordens, beobachten, der 1226 durch die Goldene Bulle von Rimini mit der Ausübung von Herrschaftsrechten betraut wurde. In der Landesordnung des Hochmeisters Siegfried von Feuchtwangen aus dem Jahre 1310 sind die Wege noch nicht erwähnt<sup>220)</sup>. Auch unter dem Hochmeister Konrad von Wallenrod (1391–1393) wird bei der Umwandlung von Scharwerkdienst in Geldzins von der Landbevölkerung lediglich die Mitwirkung an Dammarbeiten weiterhin verlangt. Nur bei Grundverleihungen nördlich von Danzig, im Samland, erscheint neben dem üblicherweise verlangten Kriegsdienst in Privilegien gelegentlich auch die Forderung, bei der Ausbesserung von Wegen und Brücken Beihilfe zu leisten<sup>221)</sup>. Doch unter dem Nachfolger Konrads von Wallenrod, unter Konrad von Jungingen (1393–1407), wurde die Besserung von Landstraßen und Wegen den Dorfbewohnern und Grundbesitzern zur Pflicht gemacht<sup>222)</sup>.

Siebzig Jahre später bietet der Süden ein eindrucksvolles Zeugnis für das gewandelte Denken. Im Jahre 1477 geht der Nürnberger Rat und Doktor beider Rechte Conrad Schütz in einem Rechtsgutachten ausführlich auf das allgemeine Wegerecht ein und stellt, auf eine Reihe von Zitaten aus dem römischen Recht gestützt, fest, daß die Landesherren und ihre Untertanen zur Reparatur der Landstraßen verpflichtet seien<sup>223)</sup>.

Um diese Zeit wird die vom römischen Recht postulierte allgemeine Untertanenpflicht zur Besserung von Straßen und Brücken, zumindest in der Theorie, Allgemeingut gewesen

219) Ebd.

220) Vgl. Johannes VOIGT, *Geschichte Preußens von den ältesten Zeiten bis zum Untergange der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Bd. 4: Die Zeit von der Unterwerfung der Preussen 1283 bis zu Dieterichs von Altenburg Tod 1341, Königsberg 1830, S. 613–616.

221) Ebd., Bd. 5: Die Zeit vom Hochmeister Ludolf König von Weizau 1342 bis zum Tode des Hochmeister Konrad von Wallenrod 1393, Königsberg 1832, S. 660.

222) Ebd., Bd. 6: Die Zeit des Hochmeisters Konrad von Jungingen, von 1393 bis 1407. *Verfassung des Ordens und des Landes*, Königsberg 1834, S. 673.

223) Eberhard ISENMANN, *Reichsstadt und Reich an der Wende vom späten Mittelalter zur frühen Neuzeit*, in: *Mittel und Wege früher Verfassungspolitik*. Kleine Schriften, hg. von Josef ENGEL (Spätmittelalter und frühe Neuzeit. Tübinger Beiträge zur Geschichtsforschung, hg. von Josef ENGEL und Ernst Walter ZEEDEEN, Bd. 9: Mittel und Wege früher Verfassungspolitik), Stuttgart 1979, S. 207ff., Anhang 4.

sein. Dafür spricht nicht nur die Nachricht von der Reparatur der von München nach Osten verlaufenden Salzfuhrrstraße im Jahre 1488. Denn an dieser vom Herzog von Bayern und der Stadt München vorgenommenen Besserung haben sich auch die um die Straße liegenden Ortschaften beteiligen müssen<sup>224</sup>). Die Verbreitung der inzwischen gewandelten, neuen Rechtsauffassung bezeugt auch die am 11. November 1495 erlassene Württembergische Landesordnung, in der es – wohl gemerkt – gleich im ersten Paragraphen, der von ›Weg und Steg‹ handelt, heißt, daß deren Instandhaltung Pflicht des Landesherrn, der Städte und der Dörfer sei<sup>225</sup>).

### VIII. DER VERGLEICH DER SYSTEME DEUTSCHLAND – ITALIEN

Dem auf diesen Seiten vorgenommenen Vergleich zwischen Deutschland und Italien seien zum Schluß noch zwei grundsätzliche Bemerkungen angefügt. Die eine betrifft die allgemeine Verfassung der beiden Länder, die andere die Quellenlage.

Was die politisch-territoriale Verfassung der beiden Länder betrifft, so sei an grundlegende Unterschiede erinnert. In Deutschland beobachten wir eine starke territoriale und politische Zersplitterung, die auf relativ engem Raume verschiedene Herrschaften agieren läßt, was auch in unseren Beispielen deutlich wurde. Die Städte, die durch ihre Ausrichtung auf den Handel an den Straßen das stärkste Interesse zeigten, waren in ihrer Aktion gewöhnlich auf den Raum innerhalb ihrer Mauer beschränkt. Und selbst die Reichstädte mit den verhältnismäßig größten Landgebieten, wie Nürnberg, Rothenburg, Schwäbisch Hall und Ulm oder, im Norden, Bremen und Lübeck, verfügten letztlich über bescheidene Territorien und bildeten von ihrer Extension her im weiten Raum des Reiches nur unbedeutende Inseln. Daher dürfte auch der im Laufe dieser Untersuchung erhobene Befund, daß sich die meisten Straßenbesserungen, von denen wir hier hörten, im näheren Umfeld der Städte abspielten und daß sie sich bei ihren Reparaturprojekten oft mit ganz kleinen Herren beziehungsweise Herrschaften ihrer Nachbarschaft verständigen mußten, wenig überraschen.

In Italien, wo sich die Kommunen im 12. und 13. Jahrhundert auf dem Wege der Eroberung des Kontados beachtliche Territorien schufen, war die politische Herrschaft großräumiger gegliedert. Man denke etwa an die Kommunen Mailand, Siena, oder Florenz, deren weit ausgreifende Organisation des Straßennetzes oben dargestellt wurde.

Die Unterschiede zwischen den beiden Ländern beschränkten sich aber nicht nur auf die Gliederung der politischen Räume und die zunächst unterschiedliche Tradition der

224) SOLLEDER, München (wie Anm. 40), S. 367.

225) 1495: Württemberg wird Herzogtum. Dokumente aus dem Hauptstaatsarchiv Stuttgart zu einem epochalen Ereignis, bearb. von Stephan MOLITOR, mit Beiträgen von Klaus GRAF und Petra SCHÖN, Stuttgart 1995, S. 109, Nr. 24.

beiden Rechtssysteme, sondern sie erstreckten sich auch auf die Quellen, aus denen wir schöpfen. Dabei ist der Unterschied in erster Linie nicht auf die Überlieferung der Quellen zurückzuführen – die in Italien früher und in größerer Breite einsetzen –, sondern vor allem auf den unterschiedlichen Gebrauch der Schrift nördlich und südlich der Alpen. Wohl gemerkt, es geht dabei nicht um das bloße Schreibvermögen. Es geht um die unterschiedlich breite Verwendung der Schrift, um das unterschiedlich tiefe Eindringen in komplexe Sachverhalte und um deren unterschiedlich genaue Erfassung mittels der Schrift.

Was die unterschiedlich breite Verwendung der Schrift betrifft, so ist interessant zu beobachten, daß die älteste deutsche Stadtrechnung, die aus Osnabrück aus dem Jahre 1285, lediglich aus einem losen Pergamentblatt besteht<sup>226)</sup>, und daß die Stadtrechnungen von Köln – der Stadt, mit den ältesten städtischen Quellen und mit der breitesten Überlieferung von Stadtbüchern<sup>227)</sup>, der Stadt also, von der die frühesten Zeugnisse zu erwarten wären – erst mit dem Jahre 1370 einsetzen<sup>228)</sup>. Dagegen besitzt Augsburg, wie wir schon sahen, bereits für die Jahre 1320–1331 ausführliche Rechnungen des Baumeisteramtes.

Zu dem Eindruck eines ungleichen Fortschreitens mögen auch Archivverluste und der Überlieferungszufall beigetragen haben, die man immer im Auge behalten muß. Doch ist von Seiten der Forschung schon früher darauf hingewiesen worden, daß das schriftliche Rechnungswesen selbst in den bedeutenderen Städten Deutschlands erst im 14. Jahrhundert einsetzt<sup>229)</sup>.

Blickt man hingegen nach Italien, so setzten die städtischen Einnahme- und Ausgabebücher etwa in Siena, die sogenannten Bände der *Biccherna*, im Jahre 1226 ein, sind für die nächsten Jahre zwar lückenhaft, liegen aber seit 1246 nahezu geschlossen vor<sup>230)</sup>, um nur dieses Beispiel zu bringen.

Aufschlußreich ist auch der innere Vergleich der *Biccherna*-Bände mit den schon erwähnten Augsburger Baumeisterrechnungen. Im Augsburger Rechnungsbuch sind Einnahmen und Ausgaben vermischt geführt, sie werden nicht bilanziert, und über die Herkunft der Gelder beziehungsweise die Zweckbestimmung ihrer Verwendung gibt es meist

226) SOLLEDER, München (wie Anm. 40), S. 21, Anm. 3.

227) Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert, bearb. von Walther STEIN (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde X. Verfassung und Verwaltung Kölns im 14. und 15. Jahrhundert), 2 Bde., Bonn 1893–95, hier: Bd. 1, Bonn 1893, S. VI; über die Stadtbücher allgemein vgl. Ernst PITZ, Schrift- und Aktenwesen der städtischen Verwaltung im Spätmittelalter. Köln – Nürnberg – Lübeck. Beitrag zur vergleichenden Städteforschung und zur spätmittelalterlichen Aktenkunde (Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, H. 45), Köln 1959, S. 17ff.

228) Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters mit einer Darstellung der Finanzverwaltung, bearb. von Richard KNIPPING, Bd. 1: Die Einnahmen und die Entwicklung der Staatsschuld (Publikationen der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde XV), Bonn 1897; vgl. dazu auch PITZ, Schrift- und Aktenwesen (wie Anm. 227), S. 88 u. 93f.

229) SOLLEDER, München (wie Anm. 40), S. 21, Anm. 3; PITZ, Schrift- und Aktenwesen (wie Anm. 227), S. 17.

230) Archivio della *Biccherna* del Comune di Siena. Inventario, Rom 1953, S. 7ff.

nur allgemeine Angaben. So hören wir von der Entlohnung von Boten und Torwächtern, von bewaffneten Begleitmannschaften und nicht spezifizierten Baufachkräften oder von Zahlungen für Pergamentkauf, für Backsteine zum Mauerbau, für nicht spezifizierte Holzkäufe, für die Verbringung von Kranken und gefesselten Irren oder auch für die Aufstellung von Galgen und anderem mehr, ohne daß in jedem Fall der Name des Empfängers und die detaillierte Zweckbestimmung der Ausgabe angegeben würden. Daran ändert auch wenig, daß sich neben unbestimmten Angaben wie *ad reparacionem viarum* oder *operariis laborantibus in reparacione viarum et pro arnea ad easdem vias* auch genauere Lokalisierungen finden, wie *pro vectura arene ad reparandam viam intra Gegginger<sup>231)</sup>* oder ähnliches.

In den Sieneser Biccherna-Bänden werden dagegen Einnahmen und Ausgaben von Anfang an getrennt geführt und monatlich bilanziert. Die Personen, die Zahlungen erhalten, sind stets namentlich genannt, und die Zweckbestimmung der Ausgaben wird zudem genau bezeichnet. Dabei umfaßt gleich das erste überlieferte Pergamentheft der Biccherna 33 Blätter<sup>232)</sup>. Es ist mit seiner Entstehung im Jahre 1226 knapp 150 Jahre älter als die ersten überlieferten Kölner Stadtrechnungen und 100 Jahre älter als die Augsburger Baumeisterrechnungen, die das vielleicht früheste umfänglichere Rechnungsbuch der deutschen Städtelandschaft darstellen, und es ist auch knapp 60 Jahre älter als die Einblattrechnung aus Osnabrück.

Die Ausbreitung der Schrift, die bis dahin unschriftliche Bereiche eroberte und die so erfaßten Vorgänge auch in die Tiefe zu durchdringen begann, war ein allmählicher Prozeß. Er wurde nicht nur vom Vorbild des kaufmännischen Schriftwesens begünstigt und von praktischen Notwendigkeiten gefördert, sondern auch vom Faszinosum des Mediums getragen, das Abläufe des alltäglichen Geschäfts auf das Pergament oder Papier zu bannen und für späteres Wiederkennen niederzulegen vermochte.

Das Vordringen in neue Bereiche, von der Oberfläche der Vorgänge zu tieferen Details kann seit dem 15. Jahrhundert in Nürnberg beobachtet werden, wo verschiedene Mitglieder der Ratsfamilien zur Feder griffen, um zur Erleichterung der Verwaltung ihres Gemeinwesens Abläufe durch die Schrift zu bannen. Da ist der Kaufmann Berthold Tucher († 1454), der in seiner Jugend in Venedig gelernt hatte und der eine Aufzeichnung über die Gräben der Stadt anlegte<sup>233)</sup>, da ist weiter der Stadtbaumeister Hans Graser, der sein Amt 1441–1452 ausübte und der sechs heute verschollenen Bücher über seine Tätigkeit führte<sup>234)</sup>, und da sind schließlich seine Nachfolger zu nennen, Lutz Steinlinger und Endres Tucher,

231) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 103, 164, 19.

232) Libri dell'entrata e dell'uscita della Repubblica di Siena detti del Camarlingo e dei Quattro Provveditori della Biccherna, hg. von Alessandro LISINI und Lodovico ZDEKAUER, Libri Primo e Secondo, Siena 1914.

233) Helgard ULMSCHEIDER, Art. »Tucher, Berthold III. und Endres II.«, in: Verfasserlexikon (wie Anm. 32), Bd. 9, Berlin/New York 1993/95, Sp. 1124.

234) Volker ZIMMERMANN, Art. »Hans Graser«, ebd., Bd. 3, Berlin/New York 1981, Sp. 226.

die beide eine Beschreibung des Baumeisteramtes und der damit verbundenen Aufgaben und Pflichten hinterließen<sup>235)</sup>.

Lutz Steinlinger verfaßte sein *püchlein*, wie er die kleine Schrift in seiner Einleitung nennt, im Jahre 1452<sup>236)</sup>. Er listet darin zunächst die Hausbesitzer auf, die jährlich bestimmte Summen für Weg und Steg zu entrichten hatten, handelt weiter von der Unterhaltung dreier Brücken des Umlandes, von Brunnen, dem Feuerlöschwesen der Stadt, der Organisation verschiedener Arbeiten und anderem mehr. Mit der kleinen Schrift von 45 Folioblättern, in die auch Aufzeichnungen seiner Vorgänger eingegangen sind<sup>237)</sup>, verschaffte sich Steinlinger eine erste Orientierung über das Amt und dessen Ressourcen, Kompetenzen sowie Pflichten. Sie wurde auch von seinem Nachfolger im Amt, Hans Coler, benutzt und ergänzt, wie uns die Nachträge von dessen Hand verraten<sup>238)</sup>.

Doch Steinlingers interessanter Abriß des Baumeisteramtes hat seinem zweiten Nachfolger, Endres Tucher, der die Dinge offenbar noch genauer wissen wollte, nicht genügt. Er zeigte sich, im Jahre 1461 zum Baumeister der Stadt bestellt, mit der kleinen Schrift seines Vorgängers ganz und gar unzufrieden, und hielt fest, beim Eintritt in das Amt bemerkt zu haben, daß es *ettliche ordering altes herkommens* und *allerlei zeugs und mancherlei*, also etliche alten Ordnungen und verschiedene Dinge, gab, die der Baumeister wissen mußte, *des alles doch kein eigentliche verzeichnus vorhanden gewest ist*, worüber also keine Aufzeichnungen vorlagen<sup>239)</sup>. Darum habe er zusammen mit dem ›Schaffer und Anschicker‹ Conrad Gürtler, der seinerseits das Amt des Anschickers schon unter vier Baumeistern bekleidet hatte, das vorliegende *stuck* verfaßt, in dem er die alten Gewohnheiten verzeichne, damit sich künftige Stadtbaumeister danach richten können. Zur leichteren Benutzung seines *verzeichnus*, wie er sein Baumeisterbuch auch nennt, hat er dem ganzen – einem 220 Folii starkem Text – einen Kalender vorangestellt, in dem Woche für Woche und Tag für Tag auf die Seiten verwiesen wird, die die jeweils fälligen Aufgaben beschreiben<sup>240)</sup>.

Bei der Zusammenstellung des Materials für sein Baumeisterbuch hat Tucher nicht nur teils geschriebene, zum größten Teil aber ungeschriebene administrative Bräuche erfaßt, sondern auch neue einführen müssen, die nur gegen Widerstände durchzusetzen waren. In seiner detaillierten Beschreibung der achttägigen Reinigung des Fischbaches, der durch die Stadt fließt, bemerkt er, daß die Fischbachmeister nach Abschluß der Arbeiten das Geld für die Reinigung im ›Umgang‹ einsammelten, wobei gewöhnlich um die 600 Pfund zu-

235) Dazu und zum nachfolgenden vgl. auch PTZ, Schrift- und Aktenwesen (wie Anm. 227), S. 234ff.

236) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 36; vgl. auch Gundolf KEIL, Art. »Lutz Steinlinger d. J.«, in: Verfasserlexikon (wie Anm. 32), Bd. 9, Berlin/New York 1993/95, Sp. 279–281.

237) Vgl. MUMMENHOFF, Einleitung (wie Anm. 130), S. 17.

238) Ebd., S. 16.

239) WEECH/LEXER, Tuchers Baumeisterbuch (wie Anm. 131), S. 17.

240) Ebd., S. 17–31.

sammenkamen. Bis zur Zeit, daß er, Tucher, ins Amt gekommen sei, hätten die Fischbachmeister aus diesem Geld die gemachten Aufwendungen und Arbeiten bestritten, ohne darüber Rechnung zu legen. Als er aber das Baumeisteramt übernommen habe, habe er zwei Schreiber für den Umgang mitgegeben, die zu notieren hatten, wer aus welchem Haus, an welchem Tag und wieviel gegeben habe. Diese Notizen seien dann aufgehoben und den Fischbachmeistern zum Umgang des nächsten Jahres mitgegeben worden, damit sie ersehen konnten, wieviel ein jeder im Vorjahr bezahlt habe<sup>241</sup>). Diese Neuerungen einzuführen, muß ihn seinen Worten zufolge – *hab ich ding also mit irem der Vischpachmeister guten willen furgenommen* –, einige Mühe und Diskussionen gekostet haben<sup>242</sup>).

Tucher hatte mit dieser Maßnahme eine lange geübte schriftlose Amtsführung, die sich mit summarischen Abrechnungen auf Zetteln begnügte, in die Schrift- und Protokollform überführt. Für ihn, der wie sein Onkel Berthold eine Zeit seiner Ausbildung in Venedig verbracht hatte<sup>243</sup>), war es offenbar untragbar, über fremde Gelder nicht detailliert abzurechnen. Und eben das kritisierte er auch an seinem Vorgänger Hans Graser, dessen sechs Bücher Aufzeichnungen über das Amt er durchgesehen hatte. Mißbilligend und vielleicht allzu hart urteilend<sup>244</sup>), bemerkt er, daß sie *gar slecht geschriben* seien und in ihnen nirgends vermerkt würde, wieviel die angestellten Arbeiter bekommen hätten. Graser habe allein die Summen, die er in der Woche ausgegeben oder eingenommen habe, notiert und *alles auf das kurtzst angeschriben*, weil es ihm *villeicht verdrießlich gewest ist*, bei dem Vertrauen, das er bei seinen Ratskollegen genoß<sup>245</sup>).

Und genau hier liegt auch der Schlüssel zum Verständnis der unterschiedlichen Überlieferung in den beiden Ländern, in Deutschland und Italien. In den deutschen Städten begnügte man sich lange Zeit mit der schriftlosen Praxis und mit der eidlichen Verpflichtung der Amtsführer zur ordentlichen Verrichtung ihres Amtes. Lutz Steinlinger schreibt dazu in der Einleitung zu seinem Baumeisterbuch, daß er darin auch vermerkt habe, wie die einzelnen Amtleute und Werkmeister hießen und *waz sie geloben müsen*<sup>246</sup>). In Italien hingegen begann man bereits im 12. Jahrhundert die Amtseide aufzuzeichnen und durch den Nachtrag immer neuer Verpflichtungen des Amtsträgers zu verlängern, bis sie zu ganzen Kodices anschwellen, die uns als Statuten – sei es der Kommune oder ihrer Äm-

241) Ebd., S. 236f.; MUMMENHOFF, Einleitung (wie Anm. 130), S. 28–31; PRTZ, Schrift- und Aktenwesen (wie Anm. 227), S. 235f.

242) Vgl. dazu auch PRTZ, Schrift- und Aktenwesen (wie Anm. 227), S. 237ff.

243) Zum Verwandtschaftsverhältnis der beiden vgl. ULMSCHEIDER, Berthold (wie Anm. 233), sowie den Stammbaum der Familie Tucher in Ludwig GROTE, Die Tucher. Bildnis einer Patrizierfamilie (Bibliothek des Germanischen National-Museums Nürnberg zur deutschen Kunst- und Kulturgeschichte 15/16), München 1961, S. 90ff. Endres Tucher nennt seinen Verwandten *vetter*, vgl. WEECH/LEXER, Tuchers Baumeisterbuch, S. 208f.

244) ZIMMERMANN, Graser (wie Anm. 234), Sp. 226.

245) WEECH/LEXER, Tuchers Baumeisterbuch (wie Anm. 131), S. 291.

246) MUMMENHOFF, Steinlingers Baumeisterbuch (wie Anm. 130), S. 35.

ter – überliefert sind und die in Form und Diktion die Form des Amtseides bewahrt haben.

Zu diesem unterschiedlich intensiven Gebrauch der Schrift in Deutschland und Italien kommt noch ein weiteres Moment hinzu: Unterschiede in der Gewichtung von Problemen in den beiden Ländern. Was die Straßen betrifft, sorgte man sich in Deutschland zunächst vor allem um den Frieden und die Sicherheit, die auf ihnen herrschen sollten. Andere mit der Straße zusammenhängende Probleme traten dahinter zunächst zurück. Das läßt sich um das Jahr 1224/25 im Sachsenspiegel beobachten<sup>247)</sup>. Dort ist im Zusammenhang mit dem Verkehr und den Straßen zunächst von Brücken- und Wasserzöllen<sup>248)</sup>, von Geleitzöllen<sup>249)</sup>, vom Überfahren bebauten Landes<sup>250)</sup>, von der Breite der Königsstraße und von den Regeln die Rede, wer wem an einer Brücke den Vortritt zu geben habe, die auf einmal nur in eine Richtung passiert werden könne<sup>251)</sup>. Die Fragen, die mit dem Zustand und der Pflege der Straßen zusammenhängen, waren noch nicht in das Visier dieser schriftlich festgehaltenen Rechtsbräuche gekommen.

Doch es wäre voreilig, aus der Beschränkung des Sachsenspiegels auf die Quellen potentieller Konflikte – wie Zölle, Geleit, Beschädigung der Saat, Rempeleien auf Brücken und Straßen – beziehungsweise aus der alleinigen Weisung *dat en wagen deme anderen rumen moge* zu schließen, daß die Unterhaltung der Landstraßen im Leben des 13. Jahrhunderts noch keine Rolle gespielt habe.

Zur Vorsicht gemahnen nicht nur die in Städten ausgegrabenen Bohlenwege, in Emden aus dem 9., in Hannover aus dem 12., und in Magdeburg aus dem 12. und 13. Jahrhundert und die zitierte Stelle aus dem Ruodlieb, der im 11. Jahrhundert von einem ganz mangelhaft gebesserten Dorfweg spricht. Nachdenklich stimmen vor allem die über 200 Bohlenwege, die in der norddeutschen Tiefebene in ehemals moorigen Gegenden zwischen der Elbe und der holländischen Grenze ergraben wurden und von denen alleine im Geestrandmoor, westlich der Unterweser, 76 Wege freigelegt wurden<sup>252)</sup>. Die Ausführung dieser Wege war unterschiedlich verfeinert und reichte von aufgelegtem Reisig über längsgelegte Hölzer bis hin zu raffinierten Stegkonstruktionen mit quergelegten, befestigten Brettern.

Die Technik des Bohlenwegbaus ist sehr alt und geht bis in vorchristliche Zeit zurück. Das vielleicht früheste und auch eindrucksvollste Beispiel bietet eine Siedlung aus der älte-

247) Zur Datierung vgl. Friedrich EBEL, Art. »Sachsenspiegel«, in: HRG, Bd. 4, Berlin 1990, Sp. 1229; Rolf LIEBERWIRTH, Art. »Sachsenspiegel«, in: LexMA, Bd. 7, München/Zürich 1995, Sp. 1241, schlägt die Jahre 1220–1235 vor.

248) Sachsenspiegel. Landrecht, hg. Karl August ECKHARDT (MGH Fontes iuris germanici antiqui n.s. I,1), Göttingen <sup>3</sup>1973, II 27, § 1–3.

249) Ebd., II 27, § 2.

250) Ebd., II 27, § 4.

251) Ebd., II 59, § 3.

252) Hajo HAYEN, Art. »Bohlenweg«, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, Bd. 3, Berlin <sup>2</sup>1978, S. 181.

ren Eisenzeit, die seit den dreißiger Jahren bei Biskupin, in der Provinz Posen ausgegraben wurde. Im inneren der ca. 200 m langen und 168 m breiten Siedlung verlief eine 3 m breite und 417 m lange Ringstraße, von der 12 Nebenstraßen abzweigten. Die Straßen, in einer Gesamtlänge von 1 197 m, waren »gepflastert« mit quergelegten Eichen- und Kieferstangen, die auf längslaufenden Tragebalken ruhten, die ihrerseits auf Eichenbohlen gelagert waren. Die Bohlenpflasterung deckte mit ihren 4 600 Quadratmetern 23% der Siedlungsfläche<sup>253</sup>).

Das vielleicht spektakulärste Beispiel in Norddeutschland ist der in den fünfziger Jahren freigelegte 750 Meter lange und 3 Meter breite, aus Eichenbohlen gefertigte Weg, der am Teterower See eine Wehranlage mit dem Land verband. Er wurde im 9. Jahrhundert gebaut und im 11. Jahrhundert nochmals erneuert.

Wie diese Beispiele zeigen, hat man Wege schon früh nicht nur in den Siedlungen, Dörfern und Städten, sondern auch im weiteren Lebens- und Wirtschaftsbereich der Gemeinschaften, wo es dringend erforderlich war, gangbar gemacht. Diese Straßenbauaktivitäten setzten, wie einmal zu Recht festgestellt wurde, für die Ausführung umsichtige Planung und eine Gemeinschaft lenkende politische Macht voraus<sup>254</sup>.

Worauf sich diese Macht stützen konnte, um die notwendige Arbeitsleistung der Gemeinschaften einzufordern, und wie verbreitet es war, solche Forderungen zu stellen, muß offen bleiben. Man könnte Frondienste in Betracht ziehen oder an gewohnheitsmäßig erbrachte Gemeindepflichten denken. Für beides gibt es Beispiele. Endres Tucher berichtet, daß für die Reparatur des Weges nach Thon die Bauern der umliegenden Flecken aufgeboten wurden, einen Tag Frondienst zu leisten<sup>255</sup>. Doch ist es wenig wahrscheinlich, daß die in der Landwirtschaft zur Erwirtschaftung von Erträgen eingeforderten und darum kostbaren Frondienste in größerem Stile auch für andere Zwecke eingesetzt wurden. Es spricht sehr viel mehr dafür, daß seit eh und je bestehende Gemeinschaftspflichten wie Kriegs-, Verteidigungs- und Wachdienste, die unter Karl dem Großen als *tres cause (hostis publicus, vacta, pontes)* oder bei den Angelsachsen als *trimoda necessitas* (Heeresfolge, Burgen- und Brückenbau) bezeugt sind<sup>256</sup>, auf neue Notwendigkeiten der Gemeinden ausgeweitet wurden. Doch stoßen wir hier wieder an die Grenzen unserer Dokumenta-

253) Z. RAJEWSKI, R. GRENZ, Art. »Biskupin«, in: Ebd., S. 46–50.

254) Hajo HAYEN, Bau und Funktion der hölzernen Moorwege, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Tl. V: Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, hg. von Herbert JANKUHN, Wolfgang KIMMIG und Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, philol.-hist. Kl., dritte Folge 180), Göttingen 1989, S. 78

255) WEECH/LEXER, Tuchers Baumeisterbuch (wie Anm. 131), S. 203–206.

256) DOPSCH/MÜHLBACHER, Pippini, Carlomanni, Caroli Magni diplomata (wie Anm. 30), Nr. 91; William Henry STEVENSON, Trinoda necessitas, in: The English Historical Review 29 (1014), S. 689–703; Michael MITTERAUER, Zollfreiheit und Marktbereich. Studien zur mittelalterlichen Wirtschaftsverfassung am Beispiel einer niederösterreichischen Altsiedellandschaft (Forschungen zur Landeskunde von Niederösterreich 19), Wien 1969, S. 344; Henry R. LOYN, The Governance of Anglo-Saxon England 500–1087, London 1984, S. 33f.

tion. Denn die städtischen Quellen und die landesherrlichen Privilegien, derer wir uns in dieser Untersuchung bisher bedient haben, versagen mit ihren Informationen. Um eine Antwort zu bekommen, müßten wir die ländliche Überlieferung konsultieren, doch die Quellen des Landes, die sogenannten Weistümer, setzten erst im späten 13. und frühen 14. Jahrhundert ein, um erst im 15. Jahrhundert gesprächiger zu werden.

Die Durchsicht der zwar veralteten, und – gemessen an unserem heutigen Kenntnisstand – lückenhaften, aber durch ihren breiten geographischen und chronologischen Horizont unübertroffenen Weistümersammlung von Jacob Grimm mit ihren über 2000 Dokumenten bietet vier Dutzend Beispiele, in denen auch die Wege behandelt werden<sup>257</sup>. Meist geht es dabei um die Breite der Wege. Gut ein Dutzend Weistümer – von über zweitausend – gehen auch auf die Besserung der Wege ein. Aus der Pfalz kommen drei Beispiele, und zwar von Groß Bockenheim (1300), Ramsen (1390) und Goellheim (1450). Im ältesten Beleg, den wir fanden, im Weistum von Groß Bockenheim, heißt es, wer Wasser und Weid braucht, soll auch *steg und weg helfen machen*<sup>258</sup>. Das Weistum von Ramsen läßt die *landstraisz* vom Kloster und allen, deren Land an die Straße »anstößt«, reparieren<sup>259</sup>. Eine verhältnismäßig dichte Überlieferung bietet die Schweiz, allen voran der Aargau mit Boswil (1343), wo von der Mitwirkung der Bewohner an *stätg und weg und wasserriins* gesprochen wird<sup>260</sup>, und die nördliche Schweiz mit Truongen (1435)<sup>261</sup>, Oberuzwil (1436)<sup>262</sup>, Tätwil (1456)<sup>263</sup>, Hefenhofen (1467)<sup>264</sup>, Gebhardswil, Ufhofen, Ruetlen (1468)<sup>265</sup> und Zuozwil (1488)<sup>266</sup>, um nur die Beispiele zu nennen, in denen jeweils die »Anstößer«, das heißt die Anlieger der Landstraße, für deren Instandhaltung verantwortlich sind. Das späte Einsetzen der Überlieferung und die – am Gesamtbestand gemessen – spärliche Zahl der Beispiele sprechen dafür, daß die regelmäßige Einforderung derartiger Leistungen von den Gemeinden erst im späteren Mittelalter üblich wurde.

Auch die ländlichen Quellen zeigen also, daß die systematische Instandhaltung der Landstraßen im deutschen Raum offensichtlich erst im Laufe des 15. Jahrhunderts zur Regel wird.

257) Jacob GRIMM, Weistümer, 6 Bde. u. Registerbd. 7, Göttingen 1840–1869, hier: Bd. 7: Namen- und Sachregister, von Richard SCHROEDER, Göttingen 1878.

258) GRIMM, Weistümer (wie Anm. 257), Bd. 5, S. 624.

259) Ebd., S. 619.

260) Ebd., S. 93.

261) Ebd., S. 173.

262) Ebd., S. 195.

263) Ebd., Bd. 4, S. 398f.

264) Ebd., Bd. 5, S. 128f.

265) Ebd., S. 162.

266) Ebd., S. 144.