

Handel und Straßen

Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches

VON CHRISTIAN HESSE

Im 13. und beginnenden 14. Jahrhundert wurden Pässe wie der Giogo zwischen Florenz und Bologna im Apennin verkehrstechnisch erschlossen und Alpenübergänge wie der Brenner- oder Septimerpass ausgebaut. Überdies errichtete man neue Brücken, wovon das eindruckliche Bauwerk über die Rhone unmittelbar südlich der Einmündung der Ardèche beim heutigen Pont St. Esprit (Département Gard) in besonderer Weise Zeugnis ablegt¹⁾. Die Pestwelle in der Mitte des 14. Jahrhunderts brachte diese erste Ausbauphase mittelalterlicher Verkehrswege jedoch vorerst zum Erliegen. Gegen Ende des gleichen Jahrhunderts wurde die Bautätigkeit in großem Umfang erneut aufgenommen. Der steigende Bedarf der Städte und Fürsten an Lebensmitteln, Rohstoffen und Fertigwaren sowie Luxusgütern verlangte nicht nur vom Transportgewerbe den Einsatz von neuen Wagen und Karren, die den vorher gebräuchlichen Pack- oder Saumpferden oder auch Wagen an Kapazität weit überlegen waren, sondern machte auch eine adäquate Infrastruktur nötig. Bei diesem Ausbau der Wege und dem Neubau von Brücken verbanden sich kaufmännische mit herrschaftlichen Interessen, sei es von Städten, Fürsten oder Königen. Das belegen etwa jene frühen Beispiele von toskanischen oder auch von brabantischen Städten, die bereits im 13. und 14. Jahrhundert den Bau und Unterhalt der Verkehrswege instituti-

1) Peter SPUFFORD, *Power and Profit. The merchant in medieval Europe*, London 2002, u.a. S. 181f., 190–193, 195 sowie 216f. (mit weiteren Beispielen). Teile dieser Bautätigkeit im 13. Jahrhundert werden in der italienisch-sprachigen Literatur auch als »rivoluzione stradale« charakterisiert (vgl. u.a. Johan PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento* [Acta Jutlandica 10,1], Kopenhagen 1938). Für Frankreich auch Robert-Henri BAUTIER, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale*, Bd. I: *De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif central*, in: *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610)*, Bd. I, 1960, Paris 1961, S. 99–143, hier: S. 101f. Zum Pont St. Esprit s. Marjorie Nice BOYER, *Medieval French Bridges. A History* (The Mediaeval Academy of America, Publication 84), Cambridge MA 1976, u.a. S. 126ff.; Claude THOMASSET, *Introduction*, in: Danièle JAMES-RAOUL, Claude THOMASSET (Hg.), *Les Ponts au Moyen Âge (Cultures et civilisations médiévales)*, Paris 2006, S. 7–15, hier: S. 9.

onalisierten. Pisa und Florenz bauten in ihrem Herrschaftsbereich neue Straßen, pflasterten diese, errichteten Brücken und schufen teilweise sogar Brunnen zum Tränken des Viehs. Beauftragte des Capitano del Popolo kontrollierten jährlich im Florentiner Contado die Straßen, veranlassten deren Ausbesserung und überprüften schließlich die Ausführung. Im Herzogtum Brabant wurde diese Aufgabe an die wichtigen Städte delegiert. So übernahm 1326 in Brüssel eine besondere »Behörde«, *La Chaussée*, mit eigener Kasse den Unterhalt jener Straßen, die aus der Stadt hinausführten. Die Kosten für den Unterhalt trugen jedoch weder die florentinischen Städte noch der Herzog von Brabant. Beiträge von Anrainern und Gebühren in Form von Weggeldern sollten dies sicherstellen²⁾. Hinter diesen Veränderungen standen oft private Initiative und Finanzierung. Neben den Kaufleuten Mailands und Novaras, die einen besseren Übergang über den Simplon und andere Alpenpässe anstrebten³⁾, können die Kaufleute des spanischen Burgos als Beispiel angeführt werden. Diese finanzierten in der Mitte des 15. Jahrhunderts einen befahrbaren Weg über das kantabrische Gebirge an die Häfen am Golf von Biskaya, um ihre Wolle besser exportieren zu können und trugen nach 1502 drei Viertel der Unterhaltskosten der Straße zwischen Burgos und der wichtigen Hafenstadt Laredo⁴⁾.

Straßenbau- oder besser Verkehrspolitik, ja überhaupt die Institutionalisierung der mit der Nutzung von Straßen und Brücken verbundenen Aufgaben können aufgrund der fortgeschritteneren Wirtschaft und der weiter entwickelten Staatlichkeit mit einer ausgebauten Verwaltung in Süd- und Westeuropa einschließlich Englands sowie aus anderen Gründen in den Alpen bereits früh festgestellt werden, wie die geschilderten Beispiele gezeigt haben. Im Reich nördlich der Alpen freilich, wo die Straßen in verschiedenen Städten zu Beginn

2) SPUFFORD, Power (wie Anm. 1), S. 182–187, 226f.; Klaus BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Der Anteil der Städte an der Erschließung der Alpenübergänge, in: Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hg. von Alois NIEDERSTÄTTER (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XVI), Linz/Donau 2001, S. 183–216, hier: S. 192–196; Claire DICKSTEIN-BERNARD, La gestion financière d'une capitale à ses débuts: Bruxelles, 1334–1467 (Annales de la Société royale d'Archéologie de Bruxelles 54), Brüssel 1977, S. 97–109 (mit detaillierten Angaben zu den Finanzen).

3) SPUFFORD, Power (wie Anm. 1), S. 191f.; ausführlich zu dieser Problematik BRANDSTÄTTER, Maßnahmen (wie Anm. 2), S. 198, 201–213 (mit weiteren Beispielen entsprechender Initiativen oberitalienischer Kaufleute und Städte). Zu anderen Modellen der Finanzierung von Straßenbauten vgl. auch das Beispiel des Weges über den Septimerpass im Hochstift Chur: Ingrid Heike RINGEL, Der Septimer. Zur verkehrsgerechten Erschließung einer Passstraße im Mittelalter, in: Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, hg. von Erwin RIEDENAUER (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer, Kommission III, Berichte der Historikertagungen NF 7), Bozen 1996, S. 261–276, hier: S. 270ff.

4) Carla Rahn PHILLIPS, William D. PHILLIPS Jr., Spain's Golden Fleece. Wool Production and the Wool Trade from the Middle Ages to the Nineteenth Century, Baltimore 1997, S. 210ff.: Das restliche Viertel der Unterhaltskosten hatte die Stadt Laredo zu übernehmen.

des 16. Jahrhunderts noch nicht vollständig gepflastert waren⁵⁾, ist Derartiges in vergleichbarem Ausmaß kaum zu beobachten, zumindest nicht auf der Ebene der Fürstentümer. Dabei waren der Stellenwert der Einkünfte aus dem Verkehrswesen und die Bedeutung guter Verkehrswege seit dem 14. Jahrhundert vermutlich nicht geringer als südlich der Alpen. Das zeigt eine Auswahl von Zahlen einzelner Fürstentümer, die aber aufgrund der unterschiedlichen Rechnungsüberlieferung und Abrechnungspraxis mit Vorbehalt aufgenommen werden müssen. Sie vermittelt aber gleichwohl einen Eindruck von der Bedeutung dieser Erträge. So betragen die Einkünfte aus Zöllen und Geleiten etwa im Herzogtum Bayern-Landshut um 1500 knapp 30 Prozent und in der Pfalzgrafschaft bei Rhein um 1470 ein Viertel der gesamten »Staatseinnahmen«⁶⁾. Deutlich tiefer waren dagegen diese Einkünfte zu Beginn des 16. Jahrhunderts im ernestinischen Kurfürstentum Sachsen und in der Grafschaft Tirol, wo sie gut 17 Prozent (Sachsen) beziehungsweise etwa 10 Prozent (Tirol) der fürstlichen Gesamteinnahmen betragen⁷⁾. Bei diesen beiden zuletzt genannten Fürstentümern gilt es aber zu berücksichtigen, dass die prozentualen Anteile der Zoll- und Geleitseinnahmen aufgrund der sehr hohen Einkünfte aus den Bergwerken relational niedriger ausfallen. In einzelnen niederrheinischen Territorien bewegte sich der Anteil der Einkünfte aus dem Zollregal in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts sogar bei über der Hälfte der Einnahmen des jeweiligen Fürstentums⁸⁾. Wichtig war überdies, dass sich diese in Form von Geld anfallenden Einnahmen sehr flexibel nutzen ließen, zum Beispiel verpfändet oder verpachtet werden konnten⁹⁾. Sie dienten auch in erheblichem Maß dem

5) Gerhard FOUQUET, *Bauen für die Stadt. Finanzen, Organisation und Arbeit in kommunalen Baubetrieben des Spätmittelalters* (Städteforschung A/48), Köln/Weimar/Wien 1999, S. 356f.; Ernst GASNER, *Zum Deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie*, Wiesbaden 1966 (Ndr. der Ausgabe von 1889), S. 125, 136.

6) Walter ZIEGLER, *Studien zum Staatshaushalt Bayerns in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Die regulären Kammereinkünfte des Herzogtums Niederbayern 1450–1500*, München 1981, S. 252ff.; Henry J. COHN, *The Government of the Rhine Palatinate in the fifteenth century*, Oxford 1965, S. 92f.

7) Hugo GROSSE, *Die kursächsischen Finanzen am Ausgange des Mittelalters*, Ms. Diss. phil., Leipzig 1920, S. 127. – Im albertinischen Herzogtum Sachsen konnte der Anteil der Zoll- und Geleitseinnahmen in den 1490er Jahren bislang nicht genau berechnet werden, da diese Einkünfte nicht getrennt von den anderen Erträgen eines Amtes aufgeführt werden. Vgl. entsprechende Angaben bei Uwe SCHIRMER, *Die finanziellen Einkünfte Albrechts des Beherzten (1485–1500)*, in: *Herzog Albrecht der Beherzte (1443–1500). Ein sächsischer Fürst im Reich und in Europa*, hg. von André THIEME (Quellen und Materialien zur Geschichte der Wettiner 2), Köln 2002, S. 143–176, hier: S. 157–162 bzw. 175f.; zu Tirol vgl. Ulf DIRLMEIER, *Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?*, in: *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 80), Stuttgart 1987, S. 19–39, hier: S. 25.

8) DIRLMEIER, *Zoll- und Stapelrechte* (wie Anm. 7), S. 25; Georg DROEGE, *Die finanziellen Grundlagen des Territorialstaates in West- und Ostdeutschland an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, in: VSWG 53 (1966), S. 145–161, hier: S. 149f.

9) Ernst SCHUBERT, *Fürstliche Herrschaft und Territorium im späten Mittelalter* (Enzyklopädie deutscher Geschichte 35), München 1996, S. 35f.; Dietmar WILLOWEIT, *Die Entwicklung und Verwaltung der spät-*

Ausbau des Territoriums, wie dies für die Landgrafschaft Hessen nach dem Anfall der aufgrund ihrer Rheinzölle reichen Grafschaft Katzenelnbogen im Jahre 1479 nachgewiesen werden konnte¹⁰). Noch im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts stellten dort die Zölle rund 16 Prozent der gesamten Einnahmen dar¹¹). Allerdings schwankten die Einkünfte saisonal stark und entwickelten sich unterschiedlich¹²). So stagnierten sie in den niederrheinischen Territorien nach 1500, während sie in den beiden wettinischen Territorien aufgrund des durch den Erzabbau in Mansfeld und im Erzgebirge bewirkten Aufschwungs des Transit- wie Binnenhandels stiegen¹³).

Das steigende Handelsvolumen sowie der wirtschaftliche Nutzen einerseits und der Ausbau der fürstlichen Herrschaft innerhalb des Territoriums andererseits verlangten daher aus fiskalischen Gründen nach einer zunehmend flächendeckenden sowie raumgreifenden und nicht mehr nur nach einer lokal-punktuellen Behandlung des Verkehrswesens. Es bedurfte einer Intensivierung der fürstlichen Herrschaft auch in diesem Bereich¹⁴).

In den spätmittelalterlichen Quellen finden sich zwar zahlreiche Hinweise rechtlicher, finanzieller und ganz allgemein organisatorischer Art auf Straßenführung, -bau, -unterhalt und -zwang, zum Beispiel in Weistümern, Verträgen, Urkunden und Rechnungen, in Beschwerden oder sogar Reiseberichten¹⁵). Diese Hinweise beziehen sich jedoch zumeist nur auf eine bestimmte Route, auf bestimmte Nutzer oder auf bestimmte Städte und Dörfer oder sind nur sehr allgemein gehalten. Polizei- oder Landesordnungen, welche eine Sys-

mittelalterlichen Landesherrschaft, in: Kurt G. A. JESERICH u.a. (Hg.), *Deutsche Verwaltungsgeschichte*, Bd. 1, Stuttgart 1983, S. 66–143, hier: S. 124f.; DIRLMEIER, *Zoll- und Stapelrechte* (wie Anm. 7), S. 38.

10) Peter MORAW, *Das späte Mittelalter*, in: *Das Werden Hessens*, hg. von Walter HEINEMEYER (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Hessen 50), Marburg 1986, S. 195–223, hier: S. 209; Horst BITSCH, *Die Verpfändungen der Landgrafen von Hessen während des späten Mittelalters* (Göttinger Bau- steine zur Geschichtswissenschaft 47), Göttingen 1974, S. 143.

11) Kersten KRÜGER, *Finanzstaat Hessen 1500–1567. Staatsbildung im Übergang vom Domänenstaat zum Steuerstaat* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Hessen 24,5/Quellen und Darstellungen zur Geschichte des Landgrafen Philipp des Großmütigen), Marburg 1980, S. 469f.

12) Am Beispiel des Salzhandels durch die niederbayerische Zollstelle Wasserburg am Inn ZIEGLER, *Staats- haushalt* (wie Anm. 6), S. 209; für das sächsische Amt Grimma für die Zeit zwischen 1484 und 1544 Uwe SCHIRMER, *Das Amt Grimma 1485–1548. Demographische, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse in einem kursächsischen Amt am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit* (Schriften der Rudolf- Köttschke-Gesellschaft 2), Beucha 1996, S. 278. – Bei all diesen Beispielen handelt es sich freilich um approximierte Werte, da eine zentrale Finanzverwaltung bei der sämtliche Einkünfte registriert worden wären, erst im Aufbau begriffen war, überdies verschiedene Zölle verpfändet waren, und wir keine lückenlos vorhandene Rechnungsüberlieferung besitzen.

13) DROEGE, *Grundlagen* (wie Anm. 8), S. 154–157.

14) Zur Intensivierung der fürstlichen Herrschaft in anderen Bereichen, wie dem Rechts- und Kirchenwesen, vgl. u.a. SCHUBERT, *Herrschaft* (wie Anm. 9).

15) Beispiele bei GASNER, *Straßenwesen* (wie Anm. 5), S. 64f., 88f., 95ff. (jeweils mit weiterführenden Quellenangaben); vgl. den Bericht von Felix Fabri über den Zustand des Weges über den Brenner (zit. bei Heinrich HAMMER, *Die Bauten Herzog Siegmunds des Münzreichen von Tirol*, in: *Zeitschrift des Ferdinandeums für Tirol und Vorarlberg* 42 (1898), S. 205–276, hier: S. 267f.).

tematisierung des Straßenunterhalts innerhalb des Fürstentums anzeigen und die Verwaltung der Verkehrswege sowie die Verantwortlichkeiten regeln, finden sich erst im ausgehenden 15., überwiegend jedoch erst im Laufe des 16. Jahrhunderts. Die erwähnten Maßnahmen, die beispielsweise gerade in Frankreich wesentliche Elemente des Staatsbildungsprozesses bilden, verkörpern Elemente von Staatlichkeit und sind seit dem 16. Jahrhundert Bestandteil der »guten Policey«¹⁶⁾.

Es ist daher einerseits nach Maßnahmen zu suchen, mit denen die Fürsten ihren Einfluss auf das Verkehrswesen zu verstärken suchten und andererseits – für den Fall, dass sich eine aktive Politik nicht ohne Weiteres erschließen lassen sollte – müssen zumindest Indikatoren aufgespürt werden, welche hierüber Zeugnis ablegen. Die getroffenen Maßnahmen oder festgestellten Indikatoren können fünf Themenbereichen zugewiesen werden, die im Folgenden eingehender betrachtet werden: 1. Vereinheitlichung der Rechnungsführung, 2. Kodifizierung, 3. Kontrolle, 4. Finanzierung und 5. Einbindung von Kaufleuten. Die vorliegende Untersuchung versteht sich daher als Bindeglied zwischen den beiden, nicht voneinander zu trennenden Themenbereichen Herrschaft und Verwaltung auf der einen sowie der Nutzung der Straße auf der anderen Seite. Die Ausführungen konzentrieren sich auf die zweite Hälfte des 15. und die ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts. In geographischer Hinsicht wird vor allem die Entwicklung im Kurfürstentum Sachsen betrachtet, da sich dieses Fürstentum durch eine hervorragende Quellenüberlieferung für einzelne der zuvor genannten Themenbereiche auszeichnet. Andere Territorien wie speziell die Herzogtümer Bayerns, werden ergänzend einbezogen. Bei diesen Fürstentümern handelt es sich überdies um relativ große, geschlossene Gebiete, in denen der Fürst seine Landesherrschaft weitgehend durchgesetzt hatte. Da sich diese Untersuchung auf den fürstlichen Bereich beschränkt, wird die Verkehrspolitik der Städte zum großen Teil ausgeklammert¹⁷⁾. Die Versuche einzelner Fürsten – wie der Herzöge von Bayern-Lands- hut oder der Herzöge von Österreich – über die Ausdehnung von Geleits- oder anderen

16) Wolfgang BEHRINGER, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit* (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 189), Göttingen 2003, S. 512–518: Behringer führt unter anderem die hessische Polizeiordnung von 1526 als ein frühes Beispiel an. BRANDSTÄTTER, *Maßnahmen* (wie Anm. 2), S. 186–192; Uta LINDGREN, *Alpenübergänge von Bayern nach Italien 1500–1850. Landkarten, Straßen, Verkehr*, München 1986, S. 115f.; Monika Ruth FRANZ, *Die Landesordnung von 1516/1520. Landesherrliche Gesetzgebung im Herzogtum Bayern in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts* (Bayerische Rechtsquellen 5), München 2003, S. 66*. Vgl. auch den Beitrag von Klaus BRANDSTÄTTER im vorliegenden Band. Zu den mittelalterlichen Landesordnungen und zum »Gesetzgebungsprozess« im Allgemeinen vgl. Peter MORAW, *Über Landesordnungen im deutschen Spätmittelalter*, in: *Im Spannungsfeld von Recht und Ritual. Soziale Kommunikation in Mittelalter und Früher Neuzeit*, hg. von Heinz DUCHHARDT und Gert MELVILLE (Norm und Struktur 7), Köln/Weimar/Wien 1997, S. 187–201; SCHUBERT, *Herrschaft* (wie Anm. 9), S. 88–92.

17) Vgl. hierzu zusammenfassend BRANDSTÄTTER, *Maßnahmen* (wie Anm. 2), S. 189ff.

Rechten Einfluss auf die Verkehrswege benachbarter Herren zu gewinnen, werden nicht näher thematisiert¹⁸⁾.

VEREINHEITLICHUNG DER RECHNUNGSFÜHRUNG

Die zahlreichen Reformen in der Finanzverwaltung fürstlicher Territorien des 15. Jahrhunderts betrafen sowohl die Verwaltung der Einkünfte aus dem *Dominium* als auch die Verwaltung der Einkünfte aus den *Regalien*. Die Pflicht zur jährlichen Rechnungslegung, ja überhaupt zur Führung von Rechnungsbüchern, und der langsame Aufbau einer zentralen Finanzverwaltung am herrscherlichen Hof sowie die Anwendung neuer Finanzierungstechniken sind hier als Bestandteile dieser für den Bereich des Verkehrswesens so wichtigen Reformen zu nennen¹⁹⁾. Von speziellem Interesse für die hier behandelte Thematik ist jene Maßnahme, welche seit dem ausgehenden 15., besonders aber im ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts in Sachsen getroffen wurde: um den Missbrauch einzudämmen und die Benutzung der vorgegebenen Straßen zu überprüfen, wurden nach 1508 die

18) Zu dieser Thematik u.a. für die bayerischen Herzöge Reinhard STAUBER, Herzog Georg von Bayern-Landshut und seine Reichspolitik. Möglichkeiten und Grenzen reichsfürstlicher Politik im wittelsbachisch-habsburgischen Spannungsfeld zwischen 1470 und 1505 (*Münchener Historische Studien*, Abteilung Bayerische Geschichte 15), Kallmünz 1993, u.a. S. 567f. (gegenüber dem Erzstift Salzburg) bzw. DERS., Herzog Georg der Reiche von Niederbayern und Schwaben. Voraussetzungen und Formen landesherrlicher Expansionspolitik an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit, in: *Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte* 49 (1986), S. 611–670, hier: S. 641–651 (Geleitsrecht); für die Markgrafen von Ansbach Reinhard SEYBOTH, Die Markgraftümer Ansbach und Kulmbach unter der Regierung Markgraf Friedrichs des Älteren (1486–1515) (*Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften* 24), Göttingen 1985, S. 120f.; allgemein Meinrad SCHAAB, Geleit und Territorium in Südwestdeutschland, in: *Zeitschrift für württembergische Landesgeschichte* 40 (1981), S. 398–417, hier zur Rolle des Geleites bes. S. 415f.; Rudolf ENDRES, Ein Verzeichnis der Geleitsstraßen der Burggrafen von Nürnberg, in: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* 23 (1963), S. 107–138, hier: S. 111; besonders zum wirtschaftlichen Hintergrund dieser Auseinandersetzungen Ulf DIRLMEIER, *Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb* (VSWG, Beih. 51), Wiesbaden 1966.

19) U.a. SCHUBERT, *Herrschaft* (wie Anm. 9); DERS., Die Umformung spätmittelalterlicher Fürstenherrschaft im 16. Jahrhundert, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 63 (1999), S. 204–263; Uwe SCHIRMER, Die Finanzen der Kurfürsten und Herzöge von Sachsen zwischen 1485 und 1547, in: *Landesgeschichte als Herausforderung und Programm*, hg. von Uwe JOHN, Josef MATZERATH (*Quellen und Forschungen zur sächsischen Geschichte* 15), Stuttgart 1997, S. 259–283; Hans-Stephan BRATHER, Die Verwaltungsreformen am kursächsischen Hofe im ausgehenden 15. Jahrhundert, in: *Archivar und Historiker. Studien zur Archiv- und Geschichtswissenschaft*, Berlin (Ost) 1956, S. 254–287 (mit Blick auch auf andere Territorien); besonders für das Zollwesen: Friedrich PFEIFFER, *Zollpolitik und Zollpraxis am Rhein im 14. und 15. Jahrhundert zwischen Fiskalinteresse und Handelssteuerung*, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 68 (2004), S. 64–82, hier: u.a. S. 65f.; DERS., *Rheinische Transitzölle im Mittelalter*, Berlin 1997; Otto VOLK, *Studien zum Schriftgut der mittelrheinischen Zölle im späten Mittelalter*, in: *Archiv für Diplomatik* 44 (1998), S. 89–139 (mit weiterführenden Literaturhinweisen).

Geleitsmänner regelmäßig dazu aufgefordert, ihre Rechnungen exakt zu führen²⁰). Bei einzelnen Geleiten scheint man bis 1490 überhaupt keine schriftlichen Rechnungen geführt oder zumindest nicht abgerechnet zu haben²¹). In den Rechnungen sollten nicht mehr nur die täglichen, wöchentlichen oder quartalsweisen Einnahmen oder ausschließlich die Art und Menge der verzollten Güter verzeichnet, sondern zusätzlich auch die Herkunft und der Bestimmungsort der Waren sowie deren Transportmittel angegeben werden. In der Mehrzahl der Rechnungen werden daher seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert in der Regel die Anzahl Pferde, der Herkunftsort des Fuhrmanns, die Fracht, das Transportmittel sowie der Zielort, ja mitunter sogar der auftraggebende Kaufmann schriftlich festgehalten²²). Diese Anordnung wurde mit Nachdruck durchgesetzt und zugleich in ihren Bestimmungen verfeinert. Das brachte eine schrittweise Vereinheitlichung bei der Anlage der Rechnungsbücher innerhalb der lokalen Verwaltung des Territoriums. Allerdings mussten noch 1509 verschiedene Geleitsmänner, so auch jener von Creuzburg an der Werra aufgefordert werden, *das gleit anzuschreiben von wannen sie farn, was sie farn, wie vil pferd, wo sie wieder hinfarn und uf welchen tag*²³). Die wettinischen Territorien standen mit dieser Anordnung keineswegs allein da, wurde doch eine ähnliche Regelung etwas später für die Rechnungsführer der Rheinzölle in der Landgrafschaft Hessen eingeführt²⁴).

So mühsam und zugleich einschränkend diese Pflicht für die Geleitsmänner war, so positive Auswirkungen hat sie für all jene, die sich heute mit Verkehrsgeschichte im weitesten Sinne befassen. Jetzt können genauere Angaben zur Nutzung der Straßen innerhalb eines ganzen Territoriums gemacht werden, was in Sachsen und in anderen Fürstentümern für die vorangehende Zeit nur sehr beschränkt möglich ist. Wie viele Schiffe oder Wagen die Zoll- oder Geleitsstellen passierten, ist oft nur indirekt über das Gewicht, die Hohlmaße und die Ladekapazitäten der Transportmittel zu erschließen²⁵).

Nutzen wir daher die Gelegenheit, einen kurzen Blick auf das Verkehrsaufkommen innerhalb des ernestinischen Kurfürstentums Sachsen mit seinen wichtigen Transitstraßen, unter anderem die »Hohe Straße« zwischen Frankfurt und Breslau, für die Zeit um 1500

20) Manfred STRAUBE, Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, Ms. Diss. phil. (Promotion B), Leipzig 1981, S. 27.

21) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 64, bes. Anm. 1.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass bis 1482 in einzelnen thüringischen Ämtern noch sehr selten regelmäßig abgerechnet wurde, und damit das Geleitswesen keineswegs allein von diesen »Nachlässigkeiten« innerhalb der wettinischen Verwaltung betroffen war. Überdies konnten einzelne Geleite verpfändet sein und waren daher der zentralen Verwaltung gegenüber nicht rechenschaftspflichtig.

22) SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 258f.; STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 27f., 65.

23) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 147, bes. Anm. 1 (Zitat).

24) Karl E. DEMANDT (Bearb.), Das Katzenelnbogener Rheinzollerbe 1479–1584, 3 Bde. (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 25), Wiesbaden 1980/81, Bd. 1, S. 16f.: Diese Anordnung wurde 1530 erlassen.

25) Zur Problematik dieser Vorgehensweise vgl. den Beitrag von Arnold ESCH in diesem Band.

mit Hilfe einer Auswertung der Rechnungen lokaler Geleitsstellen zu werfen. Die seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert bis 1525 allein von den rund 30 Hauptgeleiten und mindestens doppelt so vielen Beigeleiten erhaltenen über 1 000 Rechnungen sind in unterschiedlichster Qualität geführt worden und teilweise sehr umfangreich. Hier öffnet sich noch ein weites Forschungsfeld für verschiedenste Fragestellungen im Bereich von Wirtschaft und Verkehr²⁶). Für das zweite sächsische Territorium, das albertinische Herzogtum, ist eine solche Untersuchung für den hier betrachteten Zeitraum nicht möglich, da für die Zeit zwischen der wettinischen Hauptteilung 1485 und 1520 nur wenige Geleitsrechnungen erhalten geblieben sind²⁷).

Bevor ich auf die Nutzung der Straßen eingehe, müssen ein paar Bemerkungen zum wettinischen Geleit in jener Zeit vorausgeschickt werden. Beim Geleit, wie es im folgenden untersucht wird, handelte es sich bereits um eine allgemeine Straßenbenutzungsgebühr, die als Entschädigung für den Schutz der Reisenden sowie für den Unterhalt der Wege dienen sollte. Diese Form des Geleites galt jeweils nur für ein bestimmtes Geleitsgebiet innerhalb des Territoriums (z.B. für ein bestimmtes Amt) und wurde oft neben verschiedenen Zöllen erhoben. Es unterscheidet sich von älteren Formen des Geleits wie dem »lebendigen Geleit« mit bewaffnetem Schutz insbesondere für Kaufleute und dem »toten Geleit« mit Geleitsbriefen, die innerhalb des gesamten Territoriums oder für eine bestimmte Strecke Gültigkeit hatten und an der Grenze zur Zahlung fällig waren²⁸). Diese beiden Geleitsformen gab es weiterhin, sie spielten jedoch nur eine geringe Rolle. Die Gebühr für das Geleit war von den Fuhr- und Kaufleuten jeweils an der Geleitsstelle gemäß der dort geltenden individuellen Ordnung zu entrichten²⁹). Sie bemmaß sich nach der Anzahl Pferde,

26) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 25–27; auch SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 260, wo auf die über 4 200 Rechnungen im Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar hingewiesen wird. Die Geleitsrechnungen befinden sich für den hier betrachteten Zeitraum im Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar, Ernestinisches Gesamtarchiv unter der Signatur Reg Cc. Verschiedene Geleitsrechnungen sind aber auch in die Amtsrechnungen (Signatur Reg Bb) integriert worden.

27) Beispielsweise sind die Rechnungen der Geleitsmänner von Leipzig (1490/91), Großenhain (1496/97) und Pirna (1496/97, 1504[?], 1506 und 1509) überliefert: Sächsisches Hauptstaatsarchiv Dresden, Geheimes Archiv, Locale 8294/7, 8294/8, 8294/12, 8294/13 und 8294/15. Die Amtsrechnungen sind im 18. und 19. Jh. zum großen Teil kassiert worden; vgl. Heinrich HAUG, Die Ämter-, Kammerguts- und Rentkammer-Rechnungen des Hauptstaatsarchivs zu Dresden, in: Neues Archiv für Sächsische Geschichte 20 (1899), S. 72–104, hier: S. 72.

28) Zu diesen verschiedenen Formen des Geleits s. SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 258f. (wo zugleich der Unterschied zum Zoll betont wird); STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 27ff.; Michael ROTHMANN, Die Frankfurter Messen im Mittelalter (Frankfurter Historische Abhandlungen 40), Stuttgart 1998, S. 82f.; grundlegend Martin KINTZINGER, Cum salvo conductu. Geleit im westeuropäischen Spätmittelalter, in: Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa, hg. von Rainer C. SCHWINGES und Klaus WRIEDT (VuF LX), Ostfildern 2003, S. 313–363.

29) Zusammenfassend zu den Geleitsordnungen Manfred STRAUBE, Über den Handel mit Eisen und Eisenwaren im thüringisch-sächsischen Raum im 15. und 16. Jahrhundert, in: Stadt und Eisen, hg. von Ferdinand OPPL (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 11), Linz/Donau 1992, S. 259–290, hier:

dem Transportmittel und/oder der Wagenladung. Nach Entrichtung der Gebühr bekamen die Fuhrleute eine Marke, die am nächsten Geleitsort vorgewiesen werden musste. Fehlte diese Quittung, war eine Buße zu bezahlen. In einem Amt konnte es mehrere Geleitsstellen geben, um sämtliche Durchgangsstraßen zu erfassen und Umwegverkehr auszuschließen. Oft wird dabei innerhalb eines Amtes zwischen dem bedeutenderen Hauptgeleit an einer wichtigen Handelsstraße und den kleineren »Beigeleiten« an den überwiegend dem regionalen Verkehr dienenden Wegen unterschieden³⁰. Beigeleite wurden nicht selten an Straßen neu errichtet, wo der Verkehr zunahm³¹. Das Hauptgeleit versah ein vollamtlicher Geleitmann, der seinerseits durch einen oder mehrere Schreiber unterstützt wurde, während das Beigeleit häufig nebenamtlich durch den ortsansässigen Pfarrer, Dorfrichter oder Gastwirt eingenommen wurde³². Bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens anhand der Geleitsrechnungen ist zu berücksichtigen, dass zahlreiche Personen und Güter von der Bezahlung befreit waren, weshalb das Verkehrsaufkommen in der Realität wesentlich höher zu veranschlagen ist, als sich aus einer Auswertung dieser Quellen ergibt. Von der Entrichtung der Geleitsgebühr waren unter anderem der Adel und die Kirche – und damit auch die Angehörigen der Universitäten wie Doktoren und Studenten – befreit, was beim großen Engagement des wettinischen Adels im Bergbau und beim umfangreichen Landesbesitz der Klöster ins Gewicht fällt³³. Überdies bezahlten beispielsweise Fuhrleute aus bestimmten Dörfern oder solche mit einheimischen Agrarprodukten sowie die Bürger des jeweiligen Geleitsortes ebenfalls keine Gebühren³⁴. Mit diesen Bestimmungen stand Sach-

S. 271 bzw. 276f. Für den ernestinischen Herrschaftsbereich haben sich 72 Ordnungen für 54 Geleitsstellen erhalten.

30) Umfassend SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 258ff.; STRAUBE, Handel (wie Anm. 29), S. 271–276.

31) U.a. forderte der für das Hauptgeleit verantwortliche Schultheiss von Eisenach zu Beginn des 16. Jhs. (erfolgreich) die Einrichtung eines Beigeleites in Marksuhl: STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 132.

32) Christian HESSE, Amtsträger der Fürsten im spätmittelalterlichen Reich. Die Funktionsebenen der lokalen Verwaltung in Bayern-Landshut, Hessen, Sachsen und Württemberg 1350–1515 (Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften 70), Göttingen 2005, S. 122 bzw. 170; SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 259.

33) Liste der Befreiungen auch bei Adolf HOFMANN, Das Landgeleit in Sachsen, Waldenburg 1931, S. 73–79 (allerdings thematische Konzentration auf die Neuzeit); Uwe SCHIRMER, Der Adel in Sachsen am Ende des Mittelalters und zu Beginn der Frühen Neuzeit, in: Geschichte des sächsischen Adels, hg. von Katrin KELLER und Josef MATZERATH, Köln/Weimar/Wien 1997, S. 53–70, hier: S. 64ff.; Adolf LAUBE, Studien über den erzgebirgischen Silberbergbau von 1470 bis 1546, Berlin (Ost) 1974, S. 171–181.

34) Am Beispiel des Erfurter Geleites Herbert HELBIG (Hg.), Quellen zur älteren Wirtschaftsgeschichte Mitteldeutschlands, Tl. 2, H. 2, Weimar 1952, S. 145–153, hier: S. 145: *Alle burger und bawren und allemennigklichen zu Doringen gessen mugen auf alle wochenmerckte, kermessen und jarmerckten auf- und abziehen geben zu Erfurdt kein gleit. Item alles das im landt zu Doringen gewachsen ist, es sei weidt, wein, gersten, hopfen, habern etc. gibt kein geleite zu Erffurt, es webre dann das aus dem lande hinweggefurt wurde in die stet, do es leitpar ist.*

sen nicht allein da. Andere Zölle und Geleite im Westen des Reiches, kannten ähnliche Bestimmungen und Ausnahmen, zum Beispiel die Stadt Löwen im Herzogtum Brabant³⁵⁾. Überdies war bei Transitfahrten die Rückfahrt von der Gebühr befreit, wenn sie innerhalb eines genau bestimmten Zeitraums geschah, in der Regel innerhalb von 14 Tagen, so dass nur die Hinfahrten von den Schreibern in den Rechnungsbüchern erfasst wurden. In diesen Fällen »stand« das Geleit³⁶⁾. Die Auswertung der Geleitsrechnungen ist daher nicht ohne Kenntnis der Bestimmungen für die einzelnen Geleitsstellen möglich.

Das Verkehrsaufkommen kann an zwei Hauptgeleitsstellen in unterschiedlichen Gebieten für einzelne Jahre exemplarisch betrachtet werden³⁷⁾. Erstens im thüringischen Eisenach, zweitens in Eilenburg nordöstlich von Leipzig. Beiden Geleitsstellen ist gemeinsam, dass sie an der »Hohen Straße« lagen. Über Eisenach mussten die Wagen mit niederländischen oder Frankfurter Gütern nach Erfurt und Leipzig fahren, während über Eilenburg die Straßen nach Wittenberg und Torgau mit ihren Elbübergängen in Richtung Frankfurt an der Oder sowie Breslau und jene nach Großenhain und Görlitz führten³⁸⁾. Das Eisenacher Geleit zählte mit Erträgen zwischen rund 300 Gulden im Jahre 1504 und 450 Gulden im Rechnungsjahr 1519/20 nicht zu den einträglichsten Geleitsstellen des Kurfürstentums³⁹⁾. Das liegt mit daran, dass das Beigeleit Creuzburg an der Werra am westlichen Rand des Territoriums, das nach 1510 das Eisenacher Geleit an Bedeutung übertraf, bereits einen Teil des Verkehrs nach Erfurt erfasste. Überdies führten verschiedene andere Straßen über albertinisches Territorium in die mainzische Stadt, weshalb die hierüber transportierten Waren erst in Erfurt vergeleitet, das heißt abgerechnet worden sind⁴⁰⁾. Doch haben sich für Eisenach detaillierte Geleitsrechnungen aus der Zeit um 1500 erhalten, während dies für das wesentlich interessantere, weil ungleich bedeutendere Erfurt, das seit 1423 Sitz des kurfürstlich-sächsischen Hauptgeleites für Thüringen war, leider erst für die Zeit nach 1520 der Fall ist. Eilenburg am Muldenübergang gehörte dagegen mit Einkünften von über 1700 Gulden im gleichen Zeitraum zu den wichtigsten und einträglichsten Geleiten Kursachsens und dürfte sogar das Geleit Erfurt übertroffen haben.

35) Raymond van UYTVEN, Landtransport durch Brabant im Mittelalter und im 16. Jahrhundert, in: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Friedhelm BURGARD und Alfred HAVERKAMP (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997, S. 447–469, hier: S. 485; allgemein GASNER, Straßenwesen (wie Anm. 5), S. 110 (mit Hinweis auf die Bestimmungen im Sachsenpiegel).

36) SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 259.

37) Vgl. generell die grundlegende Untersuchung von STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), auf der die folgenden Ausführungen beruhen. Sie baut im Wesentlichen auf der Auswertung unzähliger Geleitsrechnungen auf.

38) Ebd., S. 53, 131f.; vgl. auch die schematisierte Straßenkarte bei DEMS., Handel (wie Anm. 29), S. 282f.

39) Zahlen bei DEMS., Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 133. Die Rechnung von 1504 betrifft nur den Zeitraum zwischen dem 1.05. und dem 6.12., d.h. 32 Wochen. Um den Vergleich zu ermöglichen, wurden die dort genannten Summen verdoppelt.

40) Ebd., S. 131f.

Bereits 1485 nahm der Eilenburger Geleitsmann mit knapp 1 000 Gulden ein mehrfaches dessen ein, was sein Eisenacher Kollege zwanzig Jahre später verzeichnete, obwohl der Handel dort bereits einen beträchtlichen Aufschwung genommen hatte⁴¹).

Nehmen wir kurz die Funktion des Kontrollierenden ein und betrachten die Verkehrszahlen. In Eisenach wurde im Jahre 1504 innerhalb von 32 Wochen für 189 Wagen und 272 Karren sowie für 70 Fuder Wein das Geleit bezahlt⁴²). Im Durchschnitt bedeutet dies pro Woche rund 6 Wagen und 8 Karren, wobei allerdings starke saisonale Schwankungen den Verkehr prägten. Spitzenzeiten waren unter anderem der Januar und September während der Leipziger Michaelis- und Neujahrsmesse sowie der Juni mit der Peter- und Pauls-Messe in Naumburg⁴³). In umgekehrter Richtung sorgten die Frankfurter Messen für eine Verkehrszunahme. Demgegenüber passierten in Eilenburg im Rechnungsjahr 1506/07 umgerechnet über 5 000 Wagen und über 100 Karren das Geleit, pro Woche also durchschnittlich 100 Wagen. Im Rechnungsjahr 1524/25, wo die Angaben noch genauer sind und von Manfred Straube bereits ausgewertet wurden, waren es sogar über 7 000 Wagen, was im Schnitt etwa 140 Wagen pro Woche bedeutet⁴⁴). Wie trügerisch jedoch diese Durchschnittswerte sind, zeigt die Analyse der ersten Oktoberwoche 1524, in der 274 Wagen – und damit das Doppelte des Durchschnittswertes – das Geleit passierten, die von über 800 Pferden gezogen wurden. Leider können wir für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts noch keine derart exakten Zahlen für Eilenburg nennen. Doch wenn man mit aller Vorsicht aufgrund der Einkünfte extrapoliert, dürften es im Durchschnitt etwa 2 000 bis

41) Ebd., S. 53f., 80f., 133, 266f. sowie der Anhang, S. 77.

42) Ein Wagen besaß in der Regel vier Räder und wurde von mindestens vier, manchmal aber von bis zu sechs Pferden gezogen sowie von zwei Fuhrleuten gelenkt, während ein Karren in der Regel zwei Räder besaß und von zwei, höchstens drei Pferden gezogen wurde (vgl. u.a. van UYTVEN, Landtransport [wie Anm. 35], S. 479–482; Henri DUBOIS, Techniques et coûts des transports terrestres en France aux XIV^e et XV^e siècles, in: Trasporti e Sviluppo economico secoli XIII–XVIII, hg. von Anna VANNINI MARX [Istituto internazionale di storia economica »F.Datini« Prato, Atti della »Quinta settimana di studio« 5], Florenz 1986, S. 279–291, hier: S. 281–285; Angaben zu den Transportkapazitäten bei STRAUBE, Warenverkehr [wie Anm. 20], S. 111, 163; DERS., Handel und Verkehr auf sächsischen Straßen zu Beginn des 16. Jahrhunderts, in: Sächsische Heimatblätter 19 [1973], S. 182–189, hier: S. 187).

43) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 140; zur Naumburger Messe Wieland HELD, Der Messeplatz Naumburg. Seine Geschichte und sein Verhältnis zur Leipziger Messe am Anfang des 16. Jahrhunderts, in: Leipzigs Messen 1497–1997, hg. von Hartmut ZWAHR, Thomas TOPFSTEDT, Günter BENTELE, Bd. 1 (Geschichte und Politik in Sachsen 9/1), Köln/Weimar/Wien 1999, S. 75–86, hier: S. 79ff.; zur Leipziger Messe, u.a. Uwe SCHIRMER, Die Leipziger Messen in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Ihre Funktion als Silberhandels- und Finanzplatz der Kurfürsten von Sachsen, in: Ebd., S. 87–120; Helmut NEUHAUS, Die Begründung der Leipziger Messe und das Heilige Römische Reich Deutscher Nation in den Jahren 1497/1507, in: Ebd., S. 51–73; Ernst KROKER, Handelsgeschichte der Stadt Leipzig. Die Entwicklung des Leipziger Handels und der Leipziger Messen von der Gründung der Stadt bis auf die Gegenwart (Beiträge zur Stadtgeschichte 7), Leipzig 1925.

44) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 266f.

2 500 Wagen jährlich und damit wöchentlich zwischen 40 und 50 Wagen gewesen sein⁴⁵⁾. Diese in den Rechnungen genannten Zahlen zum Verkehrsaufkommen sind jedoch aufgrund der verschiedenen, zuvor genannten Befreiungen von der Entrichtung der Geleitsgebühr zu relativieren. Gerade Eisenach zeichnet sich durch zahlreiche derartige Befreiungen aus. Die Eilenburger Rechnungen vermitteln dagegen ein exakteres Bild, da sie auch die Anzahl der geleitsfreien Wagen nennen, allerdings mit Ausnahme jener bei denen das Geleit die erwähnten 14 Tage stand. Der Anteil der geleitsfreien Wagen betrug dort etwa fünf Prozent.

Ein kurzer Blick auf die durch das Eisenacher Geleit transportierten Güter weist auf die wichtigsten Wirtschaftsbereiche hin. An der Spitze stand im Jahre 1504 Waid, mit dem 75 Wagen und 148 Karren beladen waren. An zweiter Stelle folgte das Zentnergut⁴⁶⁾, Ladegut bei 39 Wagen und 44 Karren und an dritter Stelle das Blei, das in 46 Wagen und 20 Karren transportiert wurde und den Bedarf der Saigerhütten am Rand des Thüringer Waldes deckte. Kupfer wurde schließlich auf 23 Wagen und 31 Karren durch das Geleit geführt. Wie stark die Straßen im Thüringer Wald für die Metallgewinnung im weitesten Sinne genutzt wurden, zeigen nicht nur die zahlreichen mit Blei beladenen Wagen, welche das Eisenacher Geleit passierten, sondern auch der Blick auf das Geleit von Coburg, wo der von Süden kommende Verkehr erfasst wurde. Dort hat sich für das Rechnungsjahr 1509/10 eine Rechnung erhalten, derzufolge rund ein Fünftel aller geleitspflichtigen Wagen, nämlich 163, allein mit Kupfer und Blei beladen waren⁴⁷⁾. Die Schwertransporte mit diesen Produkten des Bergbaus durch die thüringischen Städte und Dörfer haben allerdings nicht zu dokumentierten Beschwerden und Problemen geführt, wie dies beispielsweise in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in Lüttich der Fall war. Dort wehrte man sich gegen die Folgen des Schwerverkehrs. Die weit umfangreicheren Kohlentransporte hatten dermaßen häufig Schäden an Straßen und Gebäuden zur Folge, dass die entstandenen Kosten durch die hierfür erhobenen Einnahmen nicht mehr gedeckt werden konnten⁴⁸⁾.

Es ist aufgrund mangelnder Vergleichszahlen schwierig, diese für Kursachsen ermittelten Werte in Relation mit dem Verkehrsaufkommen in anderen Gegenden des Reiches zu setzen. Das für das Geleit Eisenach errechnete Verkehrsaufkommen dürfte bei aller Vorsicht die Werte für die Frequenz der sogenannten flandrisch-lampartischen Straße zwi-

45) Ebd., Anhang, S. 76ff.

46) Hierunter wurden Fernhandelswaren, wie z.B. Tuche und Spezereien, verstanden. Je nach Geleitsstelle sind die darunter subsumierten Waren unterschiedlich. Vgl. STRAUBE., *Handel* (wie Anm. 29), S. 186.

47) DERS., *Warenverkehr* (wie Anm. 20), S. 153, 164; zum Handelsverkehr durch das Amt Eisenach sehr kurz auch Erich DEBES, *Das Amt Wartburg im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts*, Diss. phil., Jena 1926, S. 64–70, 84ff. (Geleitstafel von 1516/17).

48) Horst KRANZ, *Lütticher Steinkohlenbergbau im Mittelalter. Aufstieg, Bergrecht, Unternehmer, Umwelt, Technik* (Aachener Studien zur älteren Energiegeschichte 8), Herzogenrath 2000, S. 168 (Beschwerden von 1457) u. S. 378–383.

schen Straßburg sowie Sierck an der Mosel, also letztlich auf der wichtigen Route zwischen Oberitalien und Flandern nicht überstiegen haben. Dort konnte in der Mitte des 15. Jahrhunderts und damit rund 50 Jahre vor dem Eisenacher Beispiel für das im Besitz des Herzogs von Lothringen befindliche Geleit in Wallerfangen an der Saar (bei Saarlouis) ein jährlicher Spitzenwert von 262 Wagen und 22 Karren ermittelt werden⁴⁹⁾.

Wesentlich mehr Wagen verkehrten auf den wichtigen Salzhandelsstraßen Bayerns. 1495 führten Wasserburger Transporteure umgerechnet rund 50 000 Scheiben Salz vom niederbayerischen Reichenhall über die obere Straße nach Wasserburg, wo sie umgeschlagen wurden. Bedauerlicherweise werden die Transportmittel nicht genannt, aber umgerechnet passierten wohl rund 4 500 Karren, durchschnittlich zwölf pro Tag, auf der fraglichen Straße diesen wichtigen Stapelplatz am Inn, der zugleich der einträglichste niederbayerische Zoll war⁵⁰⁾. Demgegenüber setzten sich die einzelnen Geleitszüge zur Frankfurter Messe aus deutlich weniger Wagen zusammen. Laut den umgerechneten Angaben eines markgräflich brandenburgischen Amtmannes, vermutlich handelt es sich um den Amtmann zu Neustadt an der Aisch, umfasste der Geleitszug, der von der Frankfurter Fastenmesse 1446 nach Nürnberg fuhr, knapp 70 Wagen und etwas über 80 Reiter⁵¹⁾.

Obwohl an und für sich selbstverständlich, muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass nicht nur Wagen und Karren mit Zugpferden oder Reisende zu Fuss oder zu Pferd ganz allgemein die Geleite passiert und damit die Wege benutzt haben, sondern auch Viehherden in nicht unbeträchtlichem Umfang, mit allerdings noch ausgeprägteren saisonalen Unterschieden. Das zeigt erneut das Beispiel des Eisenacher Geleits: 1516/17 – für 1504 liegen die entsprechenden Angaben leider noch nicht vor – mussten für über 1 800 Ochsen und über 2 100 Schweine Geleitsgebühren entrichtet werden; immerhin machte dies rund 20 Prozent der gesamten Geleitseinkünfte aus⁵²⁾. Dabei sind dies noch wenige Tiere im Vergleich zu anderen Geleits- oder Zollstellen, sowohl innerhalb der wettinischen

49) Hans-Walter HERMANN, Die flandrisch-lampartische Straße zwischen Straßburg und Sierck. Geschichte einer mittelalterlichen Neuanlage, in: BURGARD/HAVERKAMP, Römerstraßen (wie Anm. 35), S. 447–469, hier: S. 451 bzw. 467.

50) Umgerechnet aufgrund der Angaben bei ZIEGLER, Staatshaushalt (wie Anm. 6), S. 207f. und Heinrich WANDERWITZ, Studien zum mittelalterlichen Salzwesen in Bayern (Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte 73), München 1984, Tl. II, S. 326.

51) Johannes MÜLLER, Geleitswesen und Güterverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt a.M. im 15. Jahrhundert, in: VSWG 5 (1907), S. 173–196, hier: S. 185; Hektor AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter (Nürnberger Forschungen 13), Nürnberg 1970, bes. S. 44 u. 98; zum Geleit im Zusammenhang mit den Frankfurter Messen allgemein vgl. ROTHMANN, Messen (wie Anm. 28), S. 86–101. – Weitere Verkehrszahlen können für die savoyischen Zölle im Wallis und in der Waadt bereits für das ausgehende 13. Jh. ermittelt werden; vgl. Alois SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien, Bd. 1, Leipzig 1900, S. 482f.; Maria Clotilde DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo (Miscellanea di Storia italiana, ser. IV, Bd. V), Turin 1961.

52) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 134. Aufgrund der Einnahmen dürften die Zahlen für 1504 etwa um ein Drittel geringer gewesen sein.

Territorien als auch in anderen Gebieten. Durch das südöstlich von Leipzig gelegene kur-sächsische Amt Colditz führte eine wichtige Triebroute des internationalen Ochsenhandels. Hier durchquerten laut Angaben der Geleits- und Viehzollrechnungen zwischen 1500 und 1506 jährlich durchschnittlich mehr als 2 400 Rinder das Amt, wobei Herden von über 500 Tieren keine Ausnahme darstellten. Mit dem erneuten Aufschwung des Ochsenhandels stiegen die Zahlen nach 1515 deutlich an⁵³). Obwohl der Handel mit Schweinen weniger lukrativ war, dürfte ihre Zahl unwesentlich geringer gewesen sein, wie das Eisenacher Beispiel gezeigt hat. So wurde 1482 an einem einzigen Tag in Colditz eine Herde von 480 Schweinen verzollt⁵⁴). In dem bereits erwähnten lothringischen Sierck, das zwischen Metz und Trier an der Mosel liegt, wurde 1481 innerhalb eines Monats (Januar) sogar für 2 799 Schweine Zoll bezahlt⁵⁵). Den lukrativen niederbayerischen Zoll im tirolischen Rattenberg passierten im Jahre 1496 innerhalb von zwei Monaten (31. Juli bis 24. September) 407 Ochsen, 238 Schafe und 2 585 Schweine, verteilt auf den Inn und auf den Saumpfad. Sie stellten die Versorgung flussaufwärts gelegener Gebiete sicher, vor allem diejenige der in den Schwazer Bergwerken Beschäftigten⁵⁶). Ganz andere Dimensionen erreichte der Trieb von Ochsen naturgemäß auf einer der für diese Tiere zentralen Handelsrouten von Dänemark in den Süden. So passierten im 16. Jahrhundert an einem Tag durchschnittlich 8 000 bis 10 000 Ochsen die Zollstelle Rendsburg in Schleswig-Holstein⁵⁷).

KODIFIZIERUNG

Neben der verbesserten Rechnungsführung, die den Ertrag für die fürstliche Kasse steigern sollte und uns trotz zahlreicher Befreiungen von den Geleitsgebühren einen zunehmend detaillierteren Einblick in das Verkehrsaufkommen an Wagen und Vieh gestattet, steht die Kodifizierung von bislang nur mündlich, nach altem Herkommen überlieferten

53) SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 324–330 bzw. zum Viehhandel allgemein S. 311ff. Zum internationalen Ochsenhandel vgl. Ekkehard WESTERMANN (Hg.), *Internationaler Ochsenhandel 1350–1750* (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 9), Stuttgart 1979 (bes. die Beiträge von Frank IRSIGLER, Wolfgang VON STROMER und Ekkehard WESTERMANN).

54) SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 317 (es handelt sich um den 17. September).

55) Jean-Marie YANTE, *Le péage lorrain de Sierck-sur-Moselle (1424–1549)*. Analyse et édition des comptes (Veröffentlichungen der Kommission für saarländische Landesgeschichte und Volksforschung 30), Saarbrücken 1996, S. 201.

56) ZIEGLER, *Staatshaushalt* (wie Anm. 6), S. 210; Fritz PLASELLER, *Die tirolische Innschiffahrt*, in: *Tiroler Heimat* 9/10 (1936/37), S. 62–160, hier: S. 84f. – Zum Umfang des Handels mit Fertigwaren und Vieh über die Alpenpässe vor allem für die frühere Zeit vgl. Herbert HASSINGER, *Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter*, in: *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, hg. von Jürgen SCHNEIDER, Bd. 1: *Mittelmeer und Kontinent*. Festschrift für Hermann Kellenbenz, Stuttgart 1978, S. 313–372.

57) SCHIRMER, Grimma (wie Anm. 12), S. 313.

Vorschriften für eine weitere Ausweitung des fürstlichen Einflusses⁵⁸). Wie erstere ist auch diese Maßnahme keineswegs isoliert auf das Verkehrswesen beschränkt, sondern prägte bekanntermaßen auch andere Bereiche der fürstlichen Herrschaft⁵⁹). Im Kurfürstentum Sachsen betraf dies Ende des 15. Jahrhunderts die Festlegung von Handelsstraßen sowie die schriftliche Fixierung der Tarife. Auf den Straßenzwang einerseits sowie andererseits auf die Kennzeichnung von Geleitsgrenzen oder den mit diesen nicht zwingend identischen Territorialgrenzen durch Hoheitszeichen wird hier nicht näher eingegangen⁶⁰). Für das Kurfürstentum Sachsen ist darauf zu verweisen, dass Kurfürst Friedrich bereits 1462 eine Straßen- und Zollordnung für den Verkehr zwischen der Lausitz und Franken erlassen hatte, durch welche die Wagen mit Kaufmannsgütern auf ganz bestimmte Straßen verwiesen wurden⁶¹). Erneuten Anlass zur schriftlichen Festlegung der durch den Fernhandel zu befahrenden Straßen bot die Landesteilung von 1485⁶²). Bei den Teilungsverhandlungen stritten sich die ernstinischen und albertinischen Räte heftig etwa darüber, über welche Straßen die Transporte von Braunschweig und Lübeck nach Franken geführt werden sollten. Da eine genaue Regelung in der Zeit vor 1485 aufgrund der bedeutend geringeren Zersplitterung des wettinischen Territoriums nicht notwendig war, stützten sie sich dabei auf die Aussagen alter Fuhrleute, die sich ihrerseits auf das alte Herkommen beriefen. Die Ernestiner konnten im genannten Fall ihre Position nicht halten und mussten akzeptieren, dass die Straße von Norden her nach Erfurt über das albertinische Sachsenburg weiter intensiv benutzt wurde, vor allem für den Transport des Mansfelder Kupfers⁶³). Trotz der beginnenden schriftlichen Reglementierung kam es immer wieder zu Versuchen, die Geleitsorte zu umgehen. So beklagte sich der für die Verwaltung des Eisenacher Geleites verantwortliche Schultheiss im Jahre 1509, dass jüngst viele neue Wege

58) Hierzu auch GASNER, Straßenwesen (wie Anm. 5), u.a. S. 63.

59) Vgl. SCHUBERT, Herrschaft (wie Anm. 9); WILLOWEIT, Entwicklung (wie Anm. 9); grundsätzlich Michael CLANCHY, *From Memory to Written Record. England 1066–1307*, London 1979; Christel MEIER u. a. (Hg.), *Pragmatische Dimensionen mittelalterlicher Schriftkultur (Münstersche Mittelalter-Schriften 79)*, München 2002.

60) Vgl. den Beitrag von Klaus BRANDSTÄTTER in diesem Band. An dieser Stelle gilt es darauf hinzuweisen, dass Geleitsgrenzen zwar oft »Staatsgrenzen« darstellten, doch gab es auch Herrschaften ohne eigene Geleitsrechte (u.a. SCHAAB, Geleit [wie Anm. 18], S. 407).

61) Carl von RAAB (Bearb.), *Schloss und Amt Vogtsberg bis Mitte des 16. Jahrhunderts und das Erbbuch vom Jahre 1542*, Plauen 1907, S. 90f.

62) Karlheinz BLASCHKE, *Geschichte Sachsens im Mittelalter*, Berlin ²1991, S. 292ff.; Ernst HÄNSCH, *Die wettinische Hauptteilung von 1485, und die aus ihr folgenden Streitigkeiten bis 1491*, Diss. phil., Leipzig 1909.

63) STRAUBE, *Warenverkehr* (wie Anm. 20), S. 76ff., ausführlich für den Großraum Leipzig, S. 216–224; vgl. bes. Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, Ernestinisches Gesamtarchiv, RegCc 181, v.a. fol. 26r–28r, 29r–30r. für einzelne Straßenabschnitte vgl. auch Ralf THOMAS, *Luthers Reisen von Wittenberg nach der südlichen Region des kursächsischen Landesstaates. Territorialpolitische und verkehrsgeographische Beobachtungen im Raum Eilenburg – Wurzen – Grimma*, in: *Herbergen der Christenheit* 13 (1982/83), S. 47–65, hier: S. 51ff.

durch die Fuhrleute neben der Landstraße in- und außerhalb des Landes gemacht worden seien, wodurch diese die rechten Geleite flöhen. 1510 werden derartige Klagen sogar im Erbbuch des zuständigen Amtes festgehalten⁶⁴).

Entscheidend war allgemein, dass auch die Tarife verbindlich festgelegt und schriftlich festgehalten wurden, was sie berechenbar werden ließ, und die Zahl der Streitigkeiten vor Ort senkte. Die sehr ausführliche, bereits 1441 entstandene Geleitsordnung von Erfurt rechtfertigte diese Neuerung einleitend mit dem Hinweis, dass man nur bereits geltende Rechte aufgezeichnet habe, um *zu merken, das dies register oder das geleite nicht gesetzt oder gemacht ist noch gegrundet des alden gesetzte, sondern nach horensagen und leuften und gewonheit, also es etzliche jar und zeit gehalten worden, das den etzlicher maße nach gnaden genehmen ist*⁶⁵). In der für Creuzburg überlieferten Geleitsordnung von 1536 wurde schriftlich festgehalten – *das ditz gelaite ist gesetzt und wirt genomen aus altem hergebrachten brauch, übungen und von horensagen*. Diese Bestimmungen wurden vermutlich der bereits 1508/09 erlassenen *articl des glaits* entnommen⁶⁶). Allerdings ist anzunehmen, dass mit diesem bewussten Rückgriff auf (scheinbar) bereits Bestehendes effektiv neue und verschärfte Bestimmungen legitimiert werden sollten⁶⁷).

Die Tarife sollten für alle Kauf- und Fuhrleute an den Geleitsstellen auf Tafeln angeschlagen werden und überdies durch die einzelnen Rechnungsführer zu Beginn der jährlichen Geleitsrechnung aufgeführt werden, um eine bessere Kontrolle zu ermöglichen und die Korruption beziehungsweise Hinterziehung durch Amtsträger einzudämmen. Die zahlreichen Beschwerden einerseits sowie der Blick in die Geleitsrechnungen andererseits zeigen, dass diese Forderung nicht immer umgesetzt wurde⁶⁸). Neben den gerade für die bedeutenden Geleite erstellten Ordnungen fanden Tarife und andere Bestimmungen teilweise Aufnahme in die seit etwa 1500 angelegten Erbbücher des Amtes, die in ihrer Art mit Urbaren in anderen Gegenden vergleichbar sind. Das ist zugleich ein deutlicher Hinweis darauf, dass ein großer Teil der Zölle (und damit der Straßenverkehr) seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in das Amt eingegliedert wurde und seinen bisherigen Sonderstatus innerhalb der Landesverwaltung einbüßte⁶⁹). Als Beispiel für diese Maßnahme kann neben dem genannten Erbbuch des Amtes Wartburg das 1513 angelegte Erbbuch von

64) DEBES, Wartburg (wie Anm. 47), S. 66f.; STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 39, Anm. 7.

65) HELBIG, Quellen (wie Anm. 34), S. 145.

66) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 146.

67) Hierzu u.a. Hans VORLÄNDER, Gründung und Geltung. Die Konstitution der Ordnung und die Legitimität der Konstitution, in: Geltungsgeschichten. Über die Stabilisierung und Legitimierung institutioneller Ordnungen, hg. von Gert MELVILLE und Hans VORLÄNDER, Köln/Weimar/Wien 2002, S. 243–263, hier: S. 252–256; Eric HOBBSBAWM, Inventing Traditions, in: DERS., Terence RANGER (Hg.), The Invention of Tradition, Cambridge 1983, S. 1–14.

68) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 31, bes. auch Anm. 6.

69) U.a. Alexander GÜNDEL, Landesverwaltung und Finanzwesen in der Pflege Groitzsch-Pegau von der Mitte des XIV. bis zur Mitte des XVI. Jahrhunderts (Bibliothek der sächsischen Geschichte und Landeskunde II,2), Leipzig 1911, S. 72ff. u. 231ff.; Brigitte STREICH, Das Amt Altenburg im 15. Jahrhundert. Zur

Wittenberg mit seinem sehr wichtigen Geleit angeführt werden⁷⁰⁾. Diese Kodifizierung der Geleitsordnungen und die »Publikation« der Geleitstarife ging jedoch nicht mit deren Vereinheitlichung innerhalb des Kurfürstentums einher. Hier herrschten noch bis weit in das 17. Jahrhundert hinein beträchtliche Unterschiede, so dass das Geleitswesen zwar zunehmend obrigkeitlich geordnet und kontrolliert wurde, doch lokal weiterhin höchst unterschiedlich »nach altem Herkommen« geregelt war⁷¹⁾.

KONTROLLE

Die Amtsführung der Geleitmänner sowie der anderen Amtsträger, die für die Erfassung der aus dem Verkehr resultierenden Einkünfte und Ausgaben verantwortlich waren, musste kontrolliert werden. Das betraf sowohl die Rechnungslegung als auch den Unterhalt der Verkehrswege. Auf die Kontrolle der Rechnungslegung will ich an dieser Stelle nicht näher eingehen, da diese wiederum sämtliche Verwaltungsbereiche und nicht nur den Verkehr betraf⁷²⁾. Ich konzentriere mich daher ausschließlich auf den Unterhalt der Verkehrswege.

Die Anhörungen anlässlich der bereits genannten Teilungsverhandlungen in Sachsen enthielten bittere Vorwürfe an die Räte, wonach die Geleitmänner den Unterhalt in ihren Bereichen angeblich vernachlässigten. Exemplarisch kann auf die Geleitmänner von Guthmannshausen und Buttstedt auf den Straßen nach Erfurt verwiesen werden, wo *bruck und stege allenthalben zufallen, aber kein besserung daran geschieht*⁷³⁾. Dass der Straßenzustand ein Thema war, ist angesichts der Bedeutung des Verkehrs nicht überraschend – nicht nur in Sachsen. In der Eidgenossenschaft ist bereits im ausgehenden 14. und dann vor allem im 15. Jahrhundert ein enger Zusammenhang zwischen dem Ausbau der inneren Ordnung und dem Transportwesen zu konstatieren. Das ging sogar so weit, dass sich eine Konferenz eidgenössischer Orte, an der Zürich, Zug, Luzern und Schwyz teilnahmen, im Jahre 1403 mit dem Problem der schlechten Straßen befasste. Die teilnehmenden Orte beschlossen, dass die Teilnehmer in ihren Gebieten für den Unterhalt der wichtigen Straßen sorgen sollten, um den ungehinderten Transport von Gütern zu ermög-

Praxis der kursächsischen Lokalverwaltung im Mittelalter (Veröffentlichungen aus thüringischen Staatsarchiven 7), Weimar 2000, S. 132; HESSE, Amtsträger (wie Anm. 32), S. 169–174.

70) OTTO OPPERMAN, Das sächsische Amt Wittenberg im Anfang des 16. Jahrhunderts, dargestellt auf Grund eines Erbbuches vom Jahre 1513 (Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte IV,2), Leipzig 1897, S. 2f. u. 16–21.

71) HOFMANN, Landgeleite (wie Anm. 33), S. 39ff.; GASNER, Straßenwesen (wie Anm. 5), S. 63.

72) U.a. Uwe SCHIRMER, Grundzüge, Aufgaben und Probleme einer Staatsbildungs- und Staatsfinanzgeschichte in Sachsen. Vom Spätmittelalter bis in die Augusteische Zeit, in: Neues Archiv für Sächsische Geschichte und Altertumskunde 67 (1996), S. 31–70, hier: S. 46–53; BRATHER, Verwaltungsreformen (wie Anm. 19), S. 257–265.

73) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 77f., bes. Anm. 8 (Zitat).

lichen⁷⁴⁾. Der Berner Rat ordnete 1479 und 1484 aus den gleichen Gründen unter Strafandrohung an, dass bestimmte Straßenabschnitte, unter anderem jener zwischen Gümnenen und Frauenkappelen auf dem wichtigen Handelsweg im Mittelland, auszubessern seien⁷⁵⁾. Schon in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts finden wir vergleichbare Anweisungen an die Amtleute des Kurfürstentums Trier zur Überwachung und Erhaltung der Straßen, wobei bis in das 16. Jahrhundert hinein – wie auch andernorts durchaus üblich – die Anrainer die Kosten tragen sollten⁷⁶⁾. Der Rentmeister des niederbayerischen Amtes Wasserburg erhielt 1470 genaue Instruktionen, wie mit den Ausgaben für »Weg und Steg« der einzelnen, im unterstellten Zöllner zu verfahren sei. Auch jene Zöllner, die ihr Amt in Pacht erworben hatten, sollte er auf die Pflicht hinweisen, die Verkehrswege ohne Schaden zu belassen, also nötigenfalls zu reparieren⁷⁷⁾. Im Jahre 1471 erließ der Herzog von Tirol eine Ordnung für die Erhaltung der Landstraße am Brenner, nachdem die Klagen der Kaufleute den Ruf des Fürsten zu schädigen drohten⁷⁸⁾. 1481 forderte er jene Pfleger auf, die *weg und strassen nicht gebessert* hatten, unverzüglich hierfür Sorge zu tragen, was nicht nur auf Unterlassungen hindeutet, sondern auch die große Bedeutung gut unterhaltener Verkehrswege unterstreicht⁷⁹⁾. Aus dem Jahr 1507 ist eine Ordnung Kaiser Maximilians für die Grafschaft Tirol überliefert, wonach Wege und Straßen in gutem Zustand zu halten seien, um den gemeinen Nutzen und die Gewerbs- und Handelsleute zu fördern. 1508 bestellte Maximilian einen *Bereyter der Weeg und Straßen*, der die Umsetzung der Anordnungen überprüfen sollte⁸⁰⁾. Die Stadt Bern hatte bereits zwanzig Jahre früher, 1488, einen speziellen Straßenmeister damit beauftragt, die wichtigsten Überlandwege regelmäßig zu kontrollieren und die notwendigen Instandsetzungsarbeiten zu veranlassen – ganz offen-

74) Roger SABLONIER, Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft, in: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft, Bd. 2, Olten 1990, S. 11–233, hier: S. 184ff. (mit weiteren Beispielen).

75) Hans MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen, in: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 30 (1929), S. 83–145, hier: S. 89 u. 92f.

76) Friedhelm BURGARD, Grundherrschaft und Burgenpolitik im Spiegel mittelalterlicher Verkehrswege, in: DERS./HAVERKAMP, Römerstraßen (wie Anm. 35), S. 353–379, hier: S. 372.

77) FRANZ VON KRENNER (Hg.), Baierische Landtagshandlungen in den Jahren 1429–1513, Bd. 7, München 1804, S. 247. Zu dieser Instruktion des Wasserburger Rentmeisters vgl. auch ZIEGLER, Staatshaushalt (wie Anm. 6), S. 214f.; zur Aufgabe des Rentmeisters allgemein Helmut RANKL, Der bayerische Rentmeister in der Frühen Neuzeit. Generalkontrollleur der Finanzen und Justiz, Mittler zwischen Fürst und Bevölkerung, Promotor der »baierischen Libertät«, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 60 (1997), S. 617–648, hier: bes. S. 620–627.

78) BRANDSTÄTTER, Maßnahmen (wie Anm. 2), S. 188; Otto STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert (Schlern Schriften 108), Innsbruck 1953, S. 185 (Wortlaut dieser Aufforderung). Bereits früher hatten die fürstlichen Amtsträger den Brücken- und Wegebau zu überwachen und falls notwendig die Gemeinden hierfür aufzubieten (ebd., S. 183f.).

79) HAMMER, Bauten (wie Anm. 15), S. 269.

80) STOLZ, Geschichte (wie Anm. 78), S. 190f. (Zitat, S. 191).

sichtlich kam die hierfür verantwortliche Landbevölkerung ihren Unterhaltungspflichten nur widerwillig und unzureichend nach⁸¹⁾. In Sachsen befahl Kurfürst Ernst um 1480 den Prälaten und Ehrbarmannen, also dem Adel, in der Pflege Leipzig Gräben und Brücken zu erhalten, damit die Zoll- und Geleitseinnahmen nicht beeinträchtigt würden und dem Handel kein Schaden entstehe⁸²⁾. In der Folge wurden zwar weder wie in Bern ein Straßenmeister angestellt, noch entsprechende Bestimmungen in die Landesordnung von 1482 aufgenommen, doch finden wir Hinweise auf eine intensivere Kontrolltätigkeit. So erlauben uns Revisionsberichte aus den Jahren 1507 und 1509 einen Einblick in die oft desolaten Verhältnisse an den Geleitsstellen, vor allem bei den Beigeleiten. Kritisiert wurden die Registerführung oder die mangelhaften Kenntnisse der mit den Schreibearbeiten betrauten Personen sowie der Zustand der Infrastruktur⁸³⁾. Darüber hinaus hielt einer dieser Berichte im Jahre 1509 fest, dass im Amt Plauen die Brücke bei Pirk über die Weiße Elster sehr baufällig sei und dringend erneuert werden sollte, um zu verhindern, dass Leute und Vieh Schaden nehmen und die Straße gemieden werde. Über diese Brücke verlief der sehr wichtige Handelsweg von Süden, unter anderem von Nürnberg nach Zwickau/Schneeberg oder umgekehrt von der Lausitz nach Franken⁸⁴⁾. Inwieweit aus diesem Missstand Konsequenzen gezogen wurden, ist nicht in Erfahrung zu bringen: aufgrund fehlender Rechnungen lassen sich die erforderlichen Reparaturen nicht erfassen.

Straßenbau und -unterhalt, das zeigen diese Beispiele, wurden vermehrt als fürstliche oder auch öffentliche Aufgabe begriffen – zum gemeinen Nutzen für das Land und seine Leute, wie dies der Herzog von Tirol betont, als er den Unterhalt des Arlbergpasses Ende des 15. Jahrhunderts finanziell förderte. Auch hier waren die Anwohner aufgrund der gestiegenen Anforderungen nicht mehr in der Lage, ihren entsprechenden Verpflichtungen nachzukommen⁸⁵⁾. Damit setzte sich jene Argumentation fort, die bereits früher im Zu-

81) Roland GERBER, *Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern* (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 77), Bern 1994, S. 87; zum Territorium der Stadt Bern und seiner Verwaltung vgl. Barbara STUDER IMMENHAUSER, *Zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550* (Mittelalter-Forschungen 19), Ostfildern 2006.

82) SCHIRMER, *Grimma* (wie Anm. 12), S. 268; zu den Ehrbarmannen vgl. Joachim SCHNEIDER, *Kleine Ehrbarmannen in Kursachsen. Adel zwischen Bauern, Bürgertum und landsässiger Ritterschaft*, in: *Zwischen Nicht-Adel und Adel*, hg. von Kurt ANDERMANN und Peter JOHANEK (VuF XLIII), Stuttgart 2001, S. 179–212, hier: S. 190f.

83) STRAUBE, *Warenverkehr* (wie Anm. 20), S. 27; vgl. die ausführlichen Berichte der mit der Revision beauftragten Amtsträger im Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar, Ernestinisches Gesamtarchiv, Reg Aa 2879, 2880 u. 2882, hier: bes. AA 2879, fol. 3r, 14r u. 18r.

84) STRAUBE, *Warenverkehr* (wie Anm. 20), S. 69, bes. Anm. 1.

85) HAMMER, *Bauten* (wie Anm. 15), S. 271. Für den Unterhalt hatten traditionellerweise die Anlieger und die Nutznießer zu bezahlen; s. Otto VOLK, *Wirtschaft und Gesellschaft am Mittelrhein vom 12. bis zum 16. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 63), Wiesbaden 1998, S. 426f.; Fritz GLAUSER, *Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen*, in: *Die Stadt am Fluss*, hg. von Erich MASCHKE und Jürgen SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 62–99, hier: S. 72; GASNER, *Straßenwesen* (wie Anm. 5), S. 102–108; BEHRINGER, *Zeichen* (wie Anm. 16), S. 513. Die steigenden Kosten

sammenhang mit der Ausarbeitung von Geleitsverträgen, Zollprivilegien, Rechtsverleihungen an Städte oder auf die Führung der Handelswege durch das eigene Herrschaftsgebiet verwandt wurde⁸⁶). Auch im 13. und 14. Jahrhundert bezogen sich die Fürsten bei derartigen Maßnahmen in den entsprechenden Urkunden auf den gemeinen Nutzen, auf das *bonum commune*. Sie sollten das Wohlergehen der Allgemeinheit fördern und dienten daher dem Gemeinschaftszweck⁸⁷).

FINANZIERUNG

Die wichtige Rolle der Einkünfte aus Zöllen und Geleit sowie das sehr hohe Verkehrsaufkommen unterstreichen die Bedeutung eines entsprechenden Straßennetzes für den Warenaustausch und lassen sofort die Frage nach den Ausgaben für den Unterhalt der Wege aufkommen⁸⁸). Glaubt man den Straßenbenutzern, drängt sich der Eindruck auf, die Nutzungsgebühren für Straßen und Brücken hätten im Wesentlichen anderen Zwecken gedient, aber nicht oder nur ungenügend ihrer eigentlichen Bestimmung, dem Bau oder Unterhalt. Die genannten Beispiele für das Straßenwesen im Berner und Tiroler Territorium lassen vermuten, dass die bis anhin angewandten Verfahren und Verantwortlichkeiten nicht mehr ausreichten, vor allem aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens, das mit der Verwendung immer größerer Wagen überdies neue Anforderungen stellte⁸⁹). Der zuvor zitierte wettinische Revisionsbericht weist überdies auf Unterlassungen der hierfür verantwortlichen Amtsträger hin. Den Gegenbeweis zu erbringen ist schwierig, da es oft sehr aufwendig ist, die entsprechenden Ausgaben in den Rechnungen zu finden. Ein Grund hierfür liegt nicht nur in der ungenügenden Verwaltung oder den fehlenden lokalen Rechnungen, sondern auch in der Mischfinanzierung des Straßenunterhalts und in den großen, historisch gewachsenen Unterschieden innerhalb der einzelnen Fürstentümer

aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens betont für den Brückenbau auch Erich MASCHKE, *Die Brücke im Mittelalter*, in: DERS./SYDOW, *Stadt*, S. 9–39, hier: S. 19.

86) U.a. SCHAAB, *Geleit* (wie Anm. 18), S. 401; HERMANN, *Straße* (wie Anm. 49), S. 462; Karl LAMPRECHT, *Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Untersuchungen über die Entwicklung der materiellen Kultur des platten Landes auf Grund der Quellen zunächst des Mosellandes*, Bd. II, Leipzig 1885, S. 294f. (mit Blick auch auf das 15. und 16. Jh.).

87) DIRLMEIER, *Hoheitsträger* (wie Anm. 18), S. 182. – Zum »Gemeinen Nutzen« in diesem Zusammenhang vgl. u.a. Peter BLICKLE, *Der Gemeine Nutzen. Ein kommunaler Wert und seine politische Karriere*, in: *Gemeinwohl und Gemeinsinn. Historische Semantiken politischer Leitbegriffe*, hg. von Herfried MÜNKLER und Harald BLUHM (Forschungsberichte der interdisziplinären Arbeitsgruppe »Gemeinwohl und Gemeinsinn« der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften I), Berlin 2001, S. 85–107, hier: S. 99–102.

88) Siehe auch den Beitrag von Thomas SZABÓ in diesem Band.

89) Vgl. Anm. 85.

selbst⁹⁰). Gerade im Kurfürstentum Sachsen finden sich einschlägige Hinweise nicht immer in den Geleitsrechnungen, sondern teilweise auch in den Amtsrechnungen, so dass die Bearbeitung wiederum eine genaue Kenntnis der jeweiligen lokalen Verwaltung voraussetzt. Die Ausgaben für den Straßenunterhalt sind daher genauso wie beispielsweise in der Landgrafschaft Hessen, wo in zahlreichen Ämtern erst Ende des 15. beziehungsweise zu Beginn des 16. Jahrhunderts nach einzelnen Rubriken geordnete lokale Rechnungen angelegt wurden, oft nicht ohne Weiteres als solche zu erkennen und nur mit großem Aufwand zu rekonstruieren. In den Rechnungen der niederbayerischen Rentmeisterämter Burghausen und Landshut aus der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sind dagegen bei den Abrechnungen der einzelnen Mautner und Zöllner die Summen der an »Weg und Steg« verbauten Gelder aufgeführt, ohne dass man aufgrund des Charakters der Quelle die betreffenden Abschnitte geographisch eingrenzen könnte⁹¹).

Ein erster Eindruck aufgrund der Rechnungen, der dringend weiterer Vertiefung und ausführlicher Behandlung bedarf, ergibt ein zwiespältiges Bild von in der Höhe stark schwankenden, jedoch immer wiederkehrenden Ausgaben einerseits und nur gelegentlich notwendigen, dann aber vergleichsweise hohen Ausgaben andererseits. Oft sind Ausgaben für Bauarbeiten an Brücken oder Stegen verzeichnet, wie regelmäßig zwischen 1454 und 1479 im später albertinischen Amt Pegau südlich von Leipzig⁹², oder für Ausbesserungen an Straßen, wie im Jahre 1506 im Amt Plauen mit der bereits im Revisionsbericht erwähnten wichtigen Nord-Südverbindung. Dort wurden Ausgaben von 31 ½ Groschen für die »Besserung« der Straße bei Pirk in der »Weischlitzer Lohe« verzeichnet, nebst zwei Scheffeln Hafer, welche die vier Pferde mit zwei Wagen benötigt haben, die an dieser Baustelle für drei Tage im Einsatz standen. Dieser Betrag wurde im Jahr zuvor für zwei Monate zur Verpflegung des neun Köpfe umfassenden Amtpersonals benötigt und machte knapp zwei Prozent der in diesem Rechnungsjahr erzielten Geleitseinkünfte in der Höhe von etwa 100 Gulden aus⁹³). Das zeigt deutlich wie gering – gemessen an den gesamten Einkünften beziehungsweise Ausgaben – die ständigen, in den lokalen Rechnungen nachge-

90) Unter Mischfinanzierung werden einerseits die Finanzierung aus unterschiedlichsten Quellen, privaten und fürstlichen, sowie andererseits Frondienste oder ähnliche, nicht verzeichnete Arbeiten verstanden.

91) Vgl. z.B. für Sachsen stellvertretend die Amtsrechnungen von Bitterfeld, die Ausgaben für Brücken, Wege und das Geleitshaus verzeichnen: Thüringisches Hauptstaatsarchiv Weimar, Ernestinisches Gesamtarchiv, Reg Bb 558 (Amtsrechnung von 1511), Reg Bb 559 (Amtsrechnung von 1510/11) und Reg Bb 560 (Amtsrechnung von 1512); für Bayern-Landshut die Rentmeisterrechnung von Burghausen aus dem Jahr 1470: Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Herzogtum Bayern, Ämterrechnungen bis 1506, Nr. 87b, fol. 32r (Zoll Trostberg), 36v (Zoll Altenmarkt) und 38r (Zoll Traunstein); für Hessen stellvertretend die Rentmeisterrechnungen von Ziegenhain aus den Jahren 1502 und 1504: Hessisches Staatsarchiv Marburg, Rechnungen I, Nr. 120/10–12.

92) GÜNDEL, Landesverwaltung (wie Anm. 69).

93) VON RAAB, Schloss und Amt Vogtsberg (wie Anm. 61), S. 27; vgl. die Liste der Einnahmen des Geleitamtes Plauen bei STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), Anhang, S. 98; Hinweis auf Ausbesserungsar-

wiesenen Aufwendungen für den Straßenunterhalt waren⁹⁴). 1489 gab der Rentmeister Landgraf Wilhelms II. von Hessen im Amt Vacha, durch das die Straße von Frankfurt nach Eisenach hindurchführte, fünf Gulden (und damit ein Zehntel der Zolleinkünfte) für den Wegebau aus⁹⁵). Auch die Tiroler Raibbücher des ausgehenden 15. Jahrhunderts verzeichnen derartige Reparaturen⁹⁶). Diese vergleichsweise geringen Ausgaben wurden durch regelmäßige, oft höhere Aufwendungen für die Verwaltung ergänzt. Personal musste bezahlt, die Zollhäuser instand gehalten und die Geleitsmarken hergestellt oder die Geleitsbriefe gedruckt werden. Auch darf nicht vergessen werden, dass der Schutz der Wege gerade zu Messezeiten aufwendig war, denn es mussten Geleitsreiter bezahlt und vor allem auch verpflegt werden. Daneben hatten die Einkünfte aus dem Geleit genauso wie jene aus den Zöllen und den Ämtern vor allem den fürstlichen Geldbedarf als Ganzes zu sichern.

Die genannten »laufenden« Ausgaben konnten rasch steigen, wenn größere Arbeiten anstanden, wie etwa die laut Ausweis der bayerischen Rentmeisterrechnungen keineswegs seltenen Erneuerungen einer Brücke. Das zeigen Beispiele aus dem niederbayerischen Rentmeisteramt Burghausen, die vielleicht gerade deshalb speziell verzeichnet worden sind. An dem bedeutenden Zoll von Neuötting an der wichtigen Salzhandelsstraße von Reichenhall nach Landshut/Regensburg wurden im Rechnungsjahr 1505 gut 20 Prozent der Zolleinnahmen an der Brücke in Neuötting verbaut; weitere, wenn auch geringere, Beträge gingen an den Unterhalt der Brücke im benachbarten Holzwart und allgemein an den Wegebau, so dass etwa ein Viertel der ausgewiesenen Einkünfte effektiv zweckgebunden ausgegeben wurde⁹⁷).

Die entsprechenden Ausgaben im Zusammenhang mit den Flusszöllen sind offenbar markant geringer, sieht man einmal von den allgemeinen Verwaltungs- und Baukosten der Zollhäuser ab: Der Schreiber des einträglichsten Rheinzolls, jenem von St. Goar, verzeichnete um 1500 in seiner Rechnung Ausgaben für den Unterhalt der bereits gepflasterten Leinpfade für die Treidelpferde, damit, so der Eintrag von 1501, *die schiffpferde daselbs sundern schaden gehin muchten*. Die hierfür ausgegebenen 1 ½ Gulden entsprachen nur etwas mehr als einem Promille der gesamten Einnahmen dieses Zolls, die über 1 100 Gulden betragen⁹⁸). Gut zwanzig mal mehr – nämlich 30 ½ Gulden – erhielt demgegenüber der Zollschreiber im gleichen Rechnungsjahr als Geldlohn. Die Rechnungen des rheinab-

beiten auch bei Siegfried BAHMANN, *Das sächsische Amt Hain (Großhain) vom Ende des 14. bis zum Ende des 16. Jahrhunderts*, Leipzig 1913, S. 27.

94) Vgl. auch DEBES, *Wartburg* (wie Anm. 47), S. 71f.

95) Hessisches Staatsarchiv Marburg, *Rechnungen I*, Nr. 12/4, Beleg vom 2.12.1489.

96) STOLZ, *Geschichte* (wie Anm. 78), S. 184.

97) Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, *Kurbayern Äußeres Amt*, Nr. 1188, fol. 13r.

98) DEMANDT, *Rheinzollerbe* (wie Anm. 24), S. 101ff. (Zitat, S. 101). Zu den anfallenden Kosten für den Unterhalt der Pfade und der Brücken über die in den Rhein einmündenden Bäche s. VOLK, *Wirtschaft* (wie Anm. 85), u.a. S. 445.

wärts gelegenen Mainzer Zolls in Oberlahnstein verzeichnen sogar überhaupt keine Ausgaben für den Unterhalt von Wegen⁹⁹⁾.

In diesen Ausgaben und ihrer Erfassung deutet sich gleichwohl eine langsam wachsende Rolle des Fürsten bei der Finanzierung der Infrastruktur an. Noch wird aufgrund des fiskalischen Charakters der Zölle und der Mischfinanzierung der Bauten kein Drittel der Zolleinnahmen für den Unterhalt aufgewendet, wie dies dann in der Mitte des 16. Jahrhunderts in Tirol der Fall sein sollte, aber gleichwohl ein hoher Prozentsatz¹⁰⁰⁾. Straßenbau und -unterhalt begannen in das Bewusstsein der sich ausbildenden zentralen Verwaltung zu gelangen. Am deutlichsten zeigt sich dies an Neubauten, worunter der Ersatz von Holz- durch Steinbrücken, aber auch der Bau ganz neuer Straßen zu verstehen ist. Hier zeichnet sich gleichsam eine Vorfinanzierung durch den Landesherrn ab, insofern als dieser begann, sich finanziell zu beteiligen und Darlehen zu gewähren. Damit sind Ansätze einer Verlagerung dieses Aufgabenbereiches vom privaten in den staatlichen Bereich fassbar, wozu die hohen Kosten und die Bedeutung eines guten Straßennetzes zwangen. In Bern betraf dies beispielsweise zu Beginn des 16. Jahrhunderts die Erneuerung der Neubrücke über die Aare oder die der Saanebrücke bei Gümmenen unweit Freiburgs, welche die Stadt finanzierte¹⁰¹⁾. Handelt es sich bei Bern noch um ein städtisches Gemeinwesen mit großem Herrschaftsgebiet, dessen Bestrebungen mit jenem anderer Städte ohne eigenes Territorium oder sogar einzelner Bürger zu vergleichen sind, die Zufahrtsstraßen außerhalb des städtischen Burgfriedensgebietes aus eigenen Handelsinteressen ausgebaut haben, so galt dies besonders für fürstliche Territorien¹⁰²⁾. In Sachsen musste der Kurfürst bei der Neuerrichtung der 1490 zusammengebrochenen Elbebrücke am Beginn des 16. Jahrhunderts auf die Einnahmen des Amtes Torgau zurückgreifen, weil der hierfür gewährte Ablass – und damit eine der ebenfalls traditionellen Finanzierungsformen für derartige Bauten¹⁰³⁾ – nicht genügend Mittel einbrachte, um diesen für den Fernverkehr so wichtigen Bau zu vollenden¹⁰⁴⁾. In diesen Kontext lassen sich auch die Baumaßnahmen der Herzöge Oberbayerns und Tirols einordnen. Herzog Albrecht IV. von Bayern-München (1465–1508) initiierte im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts zahlreiche Straßenbauten, vor allem in den Alpen. Damit versuchte er in Kombination mit der Gewährung von Zollprivilegien, den Transithandel durch sein Fürstentum zu fördern und zugleich seine Resi-

99) OTTO VOLK (Bearb.), Die Rechnungen der mainzischen Verwaltung in Oberlahnstein im Spätmittelalter (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Nassau 47), Wiesbaden 1990.

100) STOLZ, Geschichte (wie Anm. 78), S. 184.

101) GERBER, Bauen (wie Anm. 81), S. 92–96; mit weiteren Beispielen aus dem Gebiet der Schweiz GLAUSSER, Stadt (wie Anm. 85), S. 70ff.

102) Beispiele bei FOUQUET, Bauen (wie Anm. 5), S. 350f.

103) MASCHKE, Brücke (wie Anm. 85), S. 33; BOYER, Bridges (wie Anm. 1), u.a. S. 49f.; David HARRISON, The Bridges of Medieval England. Transport and Society 400–1800 (Oxford Historical Monographs), Oxford 2004, S. 190–213.

104) STRAUBE, Warenverkehr (wie Anm. 20), S. 257; MASCHKE, Brücke (wie Anm. 85), S. 17.

denzstadt München als bedeutenden Handels- und Umschlagplatz im Südosten Deutschlands zu etablieren¹⁰⁵). So ließ er bis 1472 die Saumpfade von Partenkirchen nach Murnau über das Murnauer Moos sowie jene von Tölz aus, der Isar entlang, nach Fall am heutigen Sylvenstein-Stausee zu fahrbaren Straßen ausbauen. Die Finanzierung dürfte jedoch noch überwiegend in herkömmlicher Weise geschehen sein. Das zeigt sich am bekanntesten Beispiel des von Albrecht IV. initiierten Straßenbauprogramms: dem Bau der Kesselbergstraße auf dem Handelsweg von Mittenwald nach München im Jahre 1492. Der Münchner Ratsbürger und im Weinhandel (u.a. mit Bozen und Venedig) tätige Heinrich Bart wurde mit dem Bau beauftragt und dürfte sich daran finanziell beteiligt haben. Wahrscheinlich standen diese Leistungen im Zusammenhang mit seinen im gleichen Gebiet verfolgten Interessen als Montanunternehmer. 1507 gestattete ihm Herzog Albrecht IV. bei Joch am Kochelsee ein Silber- und Quecksilberbergwerk mit Schmelzofen zu errichten¹⁰⁶). Mit dem Bau der Kesselbergstraße wurde nicht nur der Transitverkehr gefördert. Vielmehr strebte man den bestmöglichen Nutzen aus der im Jahre 1487 vorgenommenen Verlegung von Teilen der Bozener Märkte in das freisingische Mittenwald an, dessen Zoll den Wittelsbachern zustand. Allerdings stieß dieses Vorhaben auf den Widerstand des Teilerzogtums Bayern-Landshut. Herzog Georg der Reiche (1479–1503) befürchtete dadurch eine Benachteiligung seines Fürstentums¹⁰⁷). Damit wird die These Walter Zieglers bestätigt, wonach die niederbayerischen Herzöge »keine ›fortschrittliche‹ Wirtschaftspolitik [...] in Richtung auf besondere Förderung von Handel, Gewerbe und Bergbau« betrieben¹⁰⁸).

Der Herzog von Tirol wiederum engagierte sich im gleichen Zeitraum finanziell am Ausbau verschiedener Verkehrswege, unter anderem des Brenners, indem er hierfür beträchtliche Summen aus Ämtern und Zöllen überwies, die er erst später wieder durch den darauf eingerichteten Zoll zurückholte beziehungsweise zurückholen wollte¹⁰⁹). Weitere Beispiele für den Straßenbau lassen sich auch im Erzstift Salzburg anführen, wobei es vor

105) Eckart SCHREMMER, *Gewerbe und Handel*, Tl. 1: Vom hohen Mittelalter bis zum Beginn des Merkantilismus, in: Andreas KRAUS (Hg.), *Handbuch der Bayerischen Geschichte*, Bd. 2, München 1988, S. 754–775, hier: S. 771ff.

106) Vgl. hierzu Fridolin SOLLEDER, *München im Mittelalter*, München 1938 (Ndr. Aalen 1962), S. 41f.; Joseph BAADER, *Chronik des Marktes Mittenwald, Nördlingen 1880*. – Bart suchte bereits in den 1490er Jahren mit Bewilligung des Abtes des Klosters Benediktbeuren nach Erzlagern im Raum Kochel- und Walchensee (ebd., S. 42); zum Bergbau und dem Engagement einzelner Münchner Ratsbürger (u.a. Bart und Schrenck) in dieser Gegend vgl. Carl PFUND, *Bergbauversuche im Isarwinkel und Werdenfeller Gebiete im fünfzehnten Jahrhundert*, in: *Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins* 26 (1895), S. 36–43, hier: S. 40; zur Person Barts und seiner Familie ausführlich Helmuth STAHLER, *Beiträge zur Geschichte Münchner Bürgergeschlechter. Die Bart (bis um 1600)*, in: *Oberbayerisches Archiv* 125 (2001), S. 289–391, hier: S. 333–336.

107) SCHREMMER, *Gewerbe* (wie Anm. 105), S. 772f.

108) ZIEGLER, *Staatshaushalt* (wie Anm. 6), S. 255.

109) BRANDSTÄTTER, *Maßnahmen* (wie Anm. 2), S. 197f. u. 212f.

allem um die Erschließung der Erzbergwerke ging¹¹⁰). Fürstliche Geldspritzen oder Privilegien zur Erhebung eines Zolls, schlossen freilich die Finanzierung durch einheimische Kaufleute nicht aus und damit durch Angehörige jener Personengruppe, die bereits in anderem Zusammenhang als fürstliche Gläubiger genannt werden¹¹¹).

EINBINDUNG VON KAUFLEUTEN

Es waren nicht allein Verwaltungsakte – wie der Erlass von Ordnungen –, sondern auch soziale Veränderungen in den Trägergruppen, konkret der Amtsträger in der lokalen und der entstehenden zentralen Verwaltung, die zu einer Integration des Verkehrswesens in das fürstliche Territorium führten sowie städtische und kaufmännische Praktiken für das Territorium nutzbar machten. Bereits das Beispiel der Kesselbergstraße und ihrer Finanzierung hat ein privates Engagement im öffentlichen Bereich deutlich gemacht¹¹²). Wirft man einen Blick auf die für das Zoll- und damit auch das Verkehrswesen verantwortlichen Amtsträger im Herzogtum Bayern-Landshut, so zeigt sich, dass um 1500 zahlreiche Zoll- oder Mautämter in der Regel von Angehörigen kaufmännischer Geschlechter besetzt waren, die fast ausschließlich aus den immer stärker in die fürstliche Herrschaft integrierten landesherrlichen Städten kamen. Aus dem gleichen Personenkreis rekrutierten sich auch die Rentmeister von Burghausen, Wasserburg und Landshut, die, wie erwähnt, den Zöllnern und Mautnern übergeordnet waren¹¹³). Dieser Befund trifft grundsätzlich genauso für andere Fürstentümer zu, nicht zuletzt auch für die sächsischen Geleitsmänner¹¹⁴). Im übertragenen Sinne stützten daher nicht nur die Einkünfte aus dem Verkehr, sondern auch die im Handel auf eben diesen Verkehrswegen tätigen Kaufleute über ihre Einbindung in den fürstlichen Dienst die flächendeckende, nicht mehr punktuell ausgeübte fürstliche Herrschaft. Das Engagement dieser Personen als Mautner, Zöllner oder Geleitsmann führte dazu, dass die Angehörigen der kaufmännischen Geschlechter nicht nur ihr Geld und Wissen, sondern auch ihre Beziehungen und Netzwerke in das fürstliche Territorium einbrachten und dieses damit – aus fürstlicher Optik – in seiner Fläche durchdrangen. Damit manifestiert sich ein weiterer Nutzen der Straßen und anderer Verkehrswege für den fürstlichen Haushalt.

110) U.a. Ferdinand TREMEL, Die Fugger und Welser in Salzburg und die Fuggerstraße über die Tauern, in: *Scripta Mercaturae* 1/2 (1972), S. 73–104, hier: u.a. S. 75f. u. 89f.

111) U.a. Helmut RANKL, Staatshaushalt, Stände und »Gemeiner Nutzen« in Bayern 1500–1516 (Studien zur bayerischen Verfassungs- und Sozialgeschichte 7), München 1976, S. 61–68, 184–211.

112) Vgl. für weitere Beispiele BRANDSTÄTTER, Maßnahmen (wie Anm. 2), S. 213 und LINDGREN, Alpenübergänge (wie Anm. 16), S. 113ff.

113) HESSE, Amtsträger (wie Anm. 32), S. 325–331.

114) Ebd., S. 314–320.

Im Herzogtum Bayern-Landshut kann ein solches Netzwerk aufgrund des Konnubiums, der Verwandtschaft und der gemeinsamen Geschäfts- beziehungsweise Anlagepolitik der Zöllner, Mautner und Rentmeister rekonstruiert werden. Dieses Netzwerk ließe sich durch weitere Forschungen mit Sicherheit erweitern. Soweit bekannt, setzte es sich aus den Inhabern der lukrativen Zoll- und Rentmeisterämter Braunau, Burghausen, Landshut, Rattenberg und Wasserburg zusammen, die miteinander durch die zuvor genannten Beziehungen verbunden waren. Diese Amtsträger besetzten die wichtigen Ämter entlang der schiffbaren Flüsse Inn und Salzach sowie entlang der am stärksten frequentierten Salz- oder Getreidehandelsstraßen, die zu Land von Reichenhall nach Rosenheim, über Wasserburg nach München sowie von Burghausen über Neuötting nach Landshut führten. Diese Zöllner und Rentmeister besaßen darüber hinaus enge Beziehungen zur ebenfalls im Fernhandel tätigen Oberschicht der ausserhalb von Bayern-Landshut gelegenen Städte München, Salzburg oder Hall im Tirol¹¹⁵). Kaufleute dienten damit an den wichtigen Handelswegen den Fürsten als Amtsträger. Da ein Teil dieser Personen nachweislich noch aktiv im Handel beschäftigt war, ist anzunehmen, dass sie ihre Interessen in verkehrspolitische Entscheide einfließen lassen. Diesen Personen war an einem guten Straßennetz oder zumindest an der Reduktion von Handelshemmnissen gelegen, genauso wie dies für Bürger von Reichsstädten wie Frankfurt am Main nachgewiesen werden konnte¹¹⁶).

Nicht nur auf lokaler Ebene, sondern auch auf der Ebene der sich bildenden zentralen Verwaltung finden wir Kaufleute als Räte, die städtische Praktiken kannten und womöglich hinter den geschilderten Maßnahmen im Verkehrswesen standen oder zumindest die Sensibilität für derartige Vorhaben mitbrachten¹¹⁷). Häufig waren sie gelehrte Juristen und trugen so vermutlich gleichzeitig zur Rationalisierung und Kodifizierung des Verkehrswesens ganz allgemein bei. Vertiefte Forschungen müssen diesen Konnex noch beleuchten. Zwei Beispiele für diese These können jedoch bereits genannt werden: Der erste Beleg

115) U.a. ebd., S. 344ff. u. 455–460 sowie DERS., Die Landgerichte Kitzbühel, Kufstein und Rattenberg. Verwaltung und Stellung der tirolischen Ämter im Herzogtum Bayern-Landshut, in: Von Wittelsbach zu Habsburg. Maximilian I. und der Übergang der Gerichte Kufstein, Rattenberg und Kitzbühel von Bayern an Tirol 1504–2004, hg. von Christoph HAIDACHER und Richard SCHÖBER (Veröffentlichungen des Tiroler Landesarchivs 12), Innsbruck 2005, S. 13–30, hier: S. 22ff.; Klaus BRANDSTÄTTER, Aktionsradius und wirtschaftliche Orientierung städtischer Eliten in Tirol im späten Mittelalter, in: *Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen* 5 (2000), S. 45–61, hier: S. 53; zu den Handelsstraßen ZIEGLER, Staatshaushalt (wie Anm. 6), S. 117 u. 207f.; WANDERWITZ, Studien (wie Anm. 50).

116) FOUQUET, Bauen (wie Anm. 5), S. 351.

117) Vgl. auch BRANDSTÄTTER, Maßnahmen (wie Anm. 2), S. 215, wo die Initiative der landesherrlichen Städte betont wird. Ob man hier bereits von einer »Lobby« sprechen kann, müßte näher untersucht werden. Vgl. hierzu BEHRINGER, Zeichen (wie Anm. 16), S. 514, der die »Perspektive der privaten Straßennutzer und ihrer Lobby, die sich in jahrzehntelanger Kleinarbeit bemüht hat, in den Staatsverwaltungen ein entsprechendes Problembewusstsein und anschließend die notwendige Kompetenz zu erzeugen«, für das 16. und 17. Jh. anmahnt, dann jedoch feststellt, dass es den Kaufleuten nur punktuell gelungen war, »politischen Druck zur Verbesserung der Straßenverhältnisse auszuüben«.

betrifft den Förderer der Kesselbergstraße, Heinrich Bart. Dessen Bruder, Georg Bart, hatte Jura studiert und war an einer noch unbekanntem, wohl italienischen Universität zum Doktor beider Rechte promoviert worden. Seit 1498 lehrte er als Ordinarius an der juristischen Fakultät der Universität Ingolstadt und diente seit 1507 den Herzögen von Bayern als gelehrter Rat¹¹⁸). Der zweite Fall ist Peter Baumgartner. Baumgartner war Sohn eines vermögenden Getreidehändlers und Montanunternehmers aus Wasserburg, hatte sich im Wintersemester 1469/70 an der Universität Wien immatrikuliert und war später zum Doktor beider Rechte promoviert worden. Seit 1479 war er Ordinarius an der Universität Ingolstadt und spätestens seit 1491 Rat Herzog Georgs von Bayern¹¹⁹). In dieser Eigenschaft verfasste er im Jahre 1500 ein Gutachten, das sich mit der möglichen Schädigung niederbayerischer Interessen durch den Bau einer neuen Donaubrücke auf burgauischem Gebiet auseinandersetzte¹²⁰). Seine beiden Brüder Hans und Wolfgang wiederum nahmen hohe Positionen in der niederbayerischen Landesverwaltung ein. Hans Baumgartner war zwischen 1487 und 1502 Rentmeister zu Wasserburg, Wolfgang folgte seinem Bruder im Amt des Wasserburger Rentmeisters, das er bis 1505 bekleidete. Anschließend diente er als Rentmeister zu Burghausen, möglicherweise bis 1508. Wolfgang diente ebenfalls als herzoglicher Rat, sowohl unter Georg dem Reichen, als auch unter dessen Nachfolgern¹²¹). Beiden Familien, den Bart wie auch den Baumgartner, gelang es in den Adel aufzusteigen¹²²).

118) STAHLER, Bart (wie Anm. 106), S. 337 sowie Stammbaum der Familie; Helmut WOLFF, Geschichte der Ingolstädter Juristenfakultät 1472–1625 (Ludovico Maximiliana, Forschungen 5), Berlin 1973, S. 263; Heinz LIEBERICH, Die gelehrten Räte. Staat und Juristen in Baiern in der Frühzeit der Rezeption, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 27 (1964), S. 120–189, hier: S. 155; zur sozialen Stellung der Familie auch Michael SCHATTENHOFER, Das Münchner Patriziat, in: Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte 38 (1975), S. 877–899. Zur Rolle der Juristen in diesem Prozess, die es freilich noch genauer zu konkretisieren gilt, vgl. zuletzt mit weiterführenden Literaturhinweisen Robert GRAMSCH, Erfurter Juristen im Spätmittelalter. Die Karrieremuster und Tätigkeitsfelder einer gelehrten Elite des 14. und 15. Jahrhunderts (Education and Society in the Middle Ages and Renaissance 17), Leiden 2003, S. 4–9.

119) STAUBER, Herzog Georg von Bayern-Landshut (wie Anm. 18), S. 802ff.; Beatrix ETTTEL-SCHÖNEWALD, Kanzlei, Rat und Regierung Herzog Ludwigs des Reichen von Bayern-Landshut (1450–1479) (Schriftenreihe zur bayerischen Landesgeschichte 97), München 1999, S. 443; LIEBERICH, Räte (wie Anm. 118), S. 157; WOLFF, Geschichte (wie Anm. 118), S. 264.

120) STAUBER, Herzog Georg von Bayern-Landshut (wie Anm. 18), S. 793; Bayerisches Hauptstaatsarchiv München, Pfalz-Neuburg Akten, Neuburger Abgabe 1989, Nr. 6423/I, fol. 338r–355r.

121) Zu diesen Personen vgl. HESSE, Amtsträger (wie Anm. 32), S. 804 bzw. 853. Wolfgang Baumgartner wurde unter Herzog Wolfgang von Bayern zum Rat bestellt.

122) U.a. Heinz LIEBERICH (Hg.), Die bayerischen Landstände 1313/40–1807 (Materialien zur bayerischen Landesgeschichte 7), München 1990, S. 50f.

Abschließend kann festgehalten werden, dass im Laufe des 15. Jahrhunderts ein intensiver Zugriff des Fürsten auf den Bereich der Verkehrsinfrastruktur in verschiedenen Territorien des Reiches stattfand, wie die Beispiele des ernestinischen Kurfürstentums Sachsen und der bayerischen Herzogtümer verdeutlichen. Handel und Straße waren dabei Bestandteil allgemeiner Verwaltungsreformen innerhalb eines Fürstentums geworden und unterlagen stärker der Kontrolle durch die sich langsam etablierende zentrale Verwaltung und die jeweils verantwortlichen lokalen Ämter. Damit verloren die ursprünglich ausschließlich für die Verwaltung der Regalien zuständigen Geleitsämter genauso wie ihre Verwalter einen Teil ihres Sonderstatus. Eine Rechnungsführung, die einen präzisen Überblick nicht nur über die Einkünfte und Ausgaben, sondern auch über den Handelsverkehr ermöglichte, die Kodifizierung der Tarife und Routen sowie die intensivere Kontrolle der Verkehrswege sind Merkmale dieses herrschaftlichen Zugriffes, der in Sachsen später und in einer anderen Art und Weise stattfand als in Bayern. Die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs zwang den Fürsten in den zunehmend verdichteten Territorien zu einer langsamen Übernahme von neuen Aufgaben, sei es im Bereich der Infrastruktur, sei es in der Schaffung von – modern gesprochen – günstigen Rahmenbedingungen, wie sie bereits vor dem 15. Jahrhundert in Geleitsverträgen und ähnlichem zum Tragen kamen. Vorfinanzierungen und die damit verbundene Lösung von der traditionellen Zweckbindung der Einkünfte aus den Zöllen und Geleiten kündigten einen langsamen Paradigmenwechsel im Finanzbereich an. Für die herrschaftliche Durchdringung des Territoriums und damit auch für die Ausweitung des herrschaftlichen Einflusses erwies sich jedoch neben den obrigkeitlichen Maßnahmen die personale, soziale Komponente als wichtiges Moment: die Einbindung von Kaufleuten, die entlang der Straßen Handel trieben und auf günstige Rahmenbedingungen angewiesen waren. Über diese Personengruppe drang auch städtisches Gedankengut und teilweise juristisches Wissen in die Verwaltung, was die Rationalisierung und Kodifizierung begünstigte. Nicht zuletzt kannten gerade diese im Fernhandel tätigen Geschlechter aus eigener Anschauung und durch ihre geschäftlichen Kontakte Beispiele aus entwicklungsgeschichtlich weiter fortgeschrittenen Gebieten wie etwa Italien. Zumindest in Ansätzen haben wir daher im ausgehenden 15. Jahrhundert auch nördlich der Alpen die eingangs geschilderten »italienischen Verhältnisse«. Die Kaufleute von München und Wasserburg, aber auch jene von Leipzig, nahmen in abgeschwächter Form die Rolle der Kaufleute aus Mailand oder Burgos ein, aber innerhalb ihres eigenen Territoriums. Ihre Einbindung als Amtsträger in die fürstliche Herrschaft und Verwaltung bot ihnen die Möglichkeit, Einfluss auf Handel und Straße zu nehmen und durch die Reorganisation der fürstlichen Finanzverwaltungen jene Voraussetzungen zu schaffen, die nötig waren, um das Straßenwesen zu reformieren.