

Zusammenfassung

VON MARTIN KINTZINGER

Eine weite Reise haben wir hinter uns, von der Antike bis ins 16. Jahrhundert und von den Alpen bis nach Zentralasien – zumindest imaginär in Begleitung unserer Vortragenden, denen wir uns anvertraut hatten, als Bergführer (wie Herr Esch gleich zu Beginn), als Lotse (wie Herr Ellmers) oder als Fremdenführer (wie Herr Kaplony zum Schluß)¹⁾. Imagination war durchaus gefordert, um den Vorträgen über Berg und Tal, durch die Fremde ferner Länder und technischen Wissens und, immer wieder, durch den Urwald von Herrschaftsrechten und Verwaltungsvorschriften zu folgen.

Schon die Vorstellung, den steilen Steinstufen, die das Titelphoto der ViaStoria-Präsentation von Herrn Schiedt zierte, in die Höhen einer fernen Geröllwand folgen zu sollen, muß uns unwirklich erscheinen. Solange sich das Abenteuer indes auf deren Erforschung beschränkt, wollen wir gern folgen – und uns dann auch darüber freuen, dass noch manches Zeugnis »im Gelände« erhalten ist.

»Im Gelände« und »in den Schriftquellen« verließen die Spuren schon am ersten Abend und die Zuhörer waren zu detektivischem Spürsinn wie zur Selbstirritation aufgefordert, eine Methodeneinführung für Fortgeschrittene – so von Herrn Esch im weiten Horizont seines Vortrages geleistet und von Herrn Herzog in der anschließenden Diskussion bekräftigt. Selten genug, dass wir die uns vertrauten schriftlichen Überlieferungen an Ort und Stelle auf ihren Wahrheitsgehalt überprüfen können. Die Verkehrsgeschichte gibt uns – jedenfalls dann, wenn sie antike und mittelalterliche Wegführungen untersucht – diese methodisch befriedigende Gewissheit und entlarvt sich damit geradezu als Historische Grundwissenschaft. Nebenbei verrät sie (in der Diskussion unter den Spezialisten) noch einiges über schweizerisches Nationalpathos angesichts vermeintlich antiker Spuren im eigenen Land und über die Frage, ob die alten Römer an Flussbiegungen geradeaus weitergingen oder nicht, beziehungsweise inwieweit Wege den Flußläufen folgten, oder Brücken ihre Biegungen überspannten. Seit der Karolingerzeit jedenfalls, so berichtet Herr

1) Der Text bewahrt die Diktion des Vortrages. Als Zusammenfassung sollen die folgenden Ausführungen markante Aussagen der Vorträge referieren, vor allem aber die Entwicklung des Kenntnisstandes während der Tagung und den Gang der Diskussion nachvollziehen. Die Namen zu den zitierten Diskussionsvoten sind im Satz oder in Klammern hinter der jeweiligen Äußerung nachgewiesen.

Brandstätter, fanden Brücken wie Straßen und beider Instandhaltung als öffentliche Aufgabe erhöhte Aufmerksamkeit der Herrscher. Daß die Nutzungschancen wie die Sicherungsrisiken von Brückenbauten ein virulentes Thema noch bis zum Ende des Mittelalters (und darüber hinaus) geblieben waren, kann Frau Schöpfer Pfaffen am Beispiel Berns illustrieren.

Viele Fragen ergaben sich erst aus dem fachübergreifenden Gespräch, etliche ließen sich während unserer Tagung beantworten, einige mit faktischen Beweisen, andere mit logischen Deduktionen. Wieder andere blieben offen, manche sogar umstritten: Warum man eine Stadt in topographisch extrem schwieriger Lage errichtet, zwischen Berg und Tal wie es schlimmer kaum geht und dann drei Brücken benötigt, um wieder hinauszufinden, wird sich wohl kaum jemals endgültig klären lassen, nicht nur für Fribourg. Das Problem ist hier aber, wohlgemerkt, nicht die Stadt selbst, sondern der Wille ihrer Gründer.

Ein anderes Problem, etwas besser zu lösen, aber auch schwierig: Wenn Schriftquellen, zum Beispiel Zollregister, gerade das nicht sagen, was wir von ihnen wissen wollen, weil sie ihrerseits wissen, wonach wir nicht fragen – und deshalb unsere Interpretation ihrer Aussagen in die Irre geht. Wieder ist es nicht die Sache selbst, die Probleme macht, sondern das Interesse der Mit- und Nachwelt, unser Interesse daran.

Eine erste Wegmarke scheint erreicht, und der Zusammenfasser wagt, sie zu setzen: Verkehrsgeschichte besteht nicht, wie der unbelastete Allgemeinhistoriker gefürchtet haben mag, aus streng objektiven Daten technischer Berechnung. Allerdings ist sie auch nicht angesteckt von der bodenlosen Beliebigkeit, die moderne, gegenwärtige Verkehrsplanung, Straßenführung und Fahrplangestaltung allzu oft zu einer täglichen Realsatire machen. Vielleicht könnte Herrn Schwinges' in der Diskussion entwickelte Fraktal-Theorie, die bei gebrochenen Linien ansetzt, um Ordnung in ein Chaos zu bringen, hier verkehrspolitisch nützlich sein.

Verkehrsgeschichte der Vormoderne, des Mittelalters, ist dagegen »Verkehrs-Geschichte«, die darin human wird, dass sie immer auch eine Frage des Sehpunktes bleibt, um mit Chladenius zu sprechen, der subjektiven Interessen, der zeitbedingten Fragehorizonte, der wertenden Bedeutungszumessungen oder schlicht der Einordnung in persönliche oder kollektive Erfahrungen durch die berichtenden Zeitgenossen und durch uns Heutige. Wieviele Reste kollektiver Erfahrung mit Verkehr im übrigen noch in unserer Alltagssprache stecken, verriet sich schnell in diesen Tagen, so wenn Herr Spieß den Wunsch nach einer Kaffeepause »in den Raum stellte«, und Herr Hesse bat, eine »Folie passieren zu lassen«.

Verkehrsgeschichte ist damit, vor allem anderen und selbst noch vor der unbestreitbaren Notwendigkeit zur Interdisziplinarität, ein originärer und legitimer Bestandteil allgemeiner Geschichte, und wer ihre Höhen erklimmen will (um im Bild zu bleiben), der muß mit Gefahren rechnen und bereit sein, sich an Wegkreuzungen zu entscheiden.

Was beispielsweise sollen wir jetzt vom Septimer (einem Paß in den Graubündner Alpen) denken? Er muß wirtschaftlich, sogar politisch wichtig gewesen sein im Mittelalter,

sonst hätte ihn (wie Herr Brandstätter erzählt) der Bischof von Chur nicht eigens gegenüber Konkurrenzen geschützt und eine kaiserliche Urkunde des 14. Jahrhunderts sogar verboten, andere Wege zu wählen. Indes blieb das Bemühen von Bischof und Kaiser vergeblich; umstritten war der Septimer also schon damals – und daran scheint sich wenig geändert zu haben. Herr Szabó hat ihn eigens erwandert und hält eine Wegführung am Südhang wegen der Höhenunterschiede für praktisch undenkbar. Herr Schwarzmaier ist darübergefliegen (oder hat zumindest Luftbilder angesehen) und hat eine Vielzahl von parallelen, einander ergänzenden oder ablösenden Linien entdeckt, die auf zahlreiche, jeweils neu angelegte Wege in derselben Trasse hindeuten. Herr Esch kennt die Gegend ebenfalls sehr genau und hat in der Diskussion zu ihrer Lokalisierung beigetragen und Zweifel angedeutet. Der belehrte Zuhörer weiß, Zeuge einer Gelehrtenkontroverse geworden zu sein, und darf eine Fortsetzung erwarten.

Außerdem hat er, falls er es nicht schon wusste, ganz grundlegend durch Herrn Denecke zwischen Routen, Linien und Trassen zu unterscheiden gelernt und durch Frau Hübner (weil Herr Rogge gefragt hatte) zwischen Wegen und Straßen. Was indes »Verkehr« eigentlich sei, blieb dunkel. Bildhaft zu errahnen ist es gewiß aus den Worten des Sachsenspiegels über die Notwendigkeit, daß Straßen breit genug sein müßten, damit die Wagen einander ausweichen könnten (Brandstätter). Verkehr als Straßennutzung hat also zu tun mit Warenaustausch, Mobilität und Verfahrensregeln, wie heute auch. Begrifflich muß unser Kenntnisstand hier noch geschärft werden.

Doch nicht genug der Verwirrungen: Müssen wir uns künftig von dem vertrauten Bild verabschieden, dass die Burg hoch über der Straße den Verkehr überwache, sei es um heranziehende Gefahr zu erkennen und abzuwehren, sei es (je später desto mehr) um nach moderner Manier »abzukassieren«? Sollte die Burg eher eine Verbildlichung des Herrschaftsanspruchs und eine symbolische Herrschaftsrepräsentation darstellen als eine Kontrollfunktion ausüben, wie Herr Denecke andeutete, und Frau Schmidt sowie Herr Kurmann bestätigten? Dagegen hatten die Rheinburgen offenbar doch mit den Ketten zu tun, die man über den Fluß warf, um die Schiffe unentrinnbar aufzuhalten und die Zollsätze einzuziehen. Nur deshalb heißt der Binger Mäuseturm im Rhein enttäuschenderweise (nicht nach den Mäusen, sondern) eben so, nach der Maut, wie wir von Herrn Ellmers wissen. Insoweit mochte noch alles legitim, wenn auch schon nicht mehr unbedingt legal zugegangen sein. Haben nicht einzelne Territorialherren die mehr oder minder beliebige Einsatzfähigkeit von Zollstellen als Einladung zur Bereicherung verstanden? Mußte die naheliegende Funktionsbindung von Geleit und Zoll (Brandstätter) nicht zwangsläufig dazu verführen, beides aufeinander zu beziehen und dann im Rahmen herrschaftlicher Territorialpolitik als Schutzmaßnahme zu etikettieren? Solche Verfahren funktionierten in anderer Form auch auf dem Land und fanden ihren bis heute nachhaltigsten literarischen Niederschlag in den Erlebnissen von Kleists Michael Kohlhaas.

Oder: Städte hatten die Tendenz, Handelsaktivitäten auf sich zu beziehen, Wege buchstäblich in sich einzusaugen, »vorne durchs Tor hinein und hinten wieder hinaus« (Esch),

und so zu wirtschaftlichen Zentren zu werden. Aber dies galt nicht für Kleinstädte, die die überwiegende Mehrheit der Gründungen darstellten, wie Herr Fouquet wiederholt einwandte, um Generalisierungen zu relativieren. Waren sie, wie Herr Denecke wollte, Zentralorte für den Regionalverkehr oder blieben sie, wie Herr Fouquet meinte, eher herrschaftlich organisiert, und waren sie so geplant – oder nicht einfach nur steckengeblieben in der Entwicklung zu mehr? Dann mussten sie auch hinnehmen, dass sie bis in die Frühe Neuzeit hinein ungepflastert blieben.

Was die äußere Gestalt der Wege und Straßen angeht, so wird man im übrigen mit einer kaum auflösbaren Spannung zwischen historischer Realität und moderner Erwartung leben müssen: Waren die öffentlichen Wege, »die der König geht«, »des Reiches Straßen«, wirklich und in jedem Fall mehr als bloße Erdwege – wie Herr Brandstätter die Elemente des Straßennetzes klassifiziert? Wohl deshalb waren die vorhandenen, gepflasterten antiken Straßen bei den Reisenden des Mittelalters so beliebt.

Oder: Wenn sich jemand entschloß, eine Strecke mit dem Pferd als dem schnellsten verfügbaren »Verkehrsmittel« zurückzulegen, dann wissen wir heute offenbar nicht sicher, wieviele Kilometer er am Tag bewältigen konnte. Verschiedene Optionen in Zehnerschritten sind uns alternativ angeboten worden. Mehr noch: Wenn er nach mühsamen Strecken durch Wald und Flur endlich auf einen schönen, mit Steinbelag befestigten Weg traf, den wir sofort für altrömisch halten möchten, hat er dann sein Pferd gerade nicht auf, sondern neben diesen Weg gelenkt – wie im Märchen von der Goldenen Straße, die nur zum Schloß führt, wenn man sie nicht betritt?

Pferdekennner wissen, dass den Tieren harter Pflasterbelag nicht guttut, überdies Kosten für Hufeisenbeschlag verursacht und außerdem, dass Pferde nicht durch tiefes Wasser reiten, aber wer (zupal in der historischen Zunft) ist schon Pferdekennner? Mit den Reifen der Wagen stand es überdies nicht besser, auch sie gingen auf hartem Stein leichter zu Bruch. Herr Ellmers konnte nicht nur hierzu kompetent Auskunft geben. Waren die Römerstraßen am Ende gar nicht so geschickt, wie sie uns heute scheinen mögen – und sind deshalb, obwohl gut erhalten, vielfach »unter die Erde gekommen« und durch Wege daneben ersetzt worden, wie Herr Esch berichtete? Liegt dieser merkwürdige Befund vielleicht einfach darin begründet, daß die Römer ihre Straßen für die Truppenbewegungen und deshalb zielgerade erbaut hatten und nicht als Handelswege, und daß sie schon deshalb nicht zu den Bedürfnissen späterer Kaufleute und deren verschlungenen Wegen passen wollten? Sollten die Zeitgenossen des Mittelalters sich bewußt gegen eine Nutzung der gepflasterten Römerstraßen, wo sie noch erhalten waren, entschieden haben, so war auch diese Entscheidung allerdings nicht umsonst zu haben: Klagen über verschmutzte Wege und ebensolche Kleidung finden sich vielerorts und in den Städten, in denen Herr Szabó sich auskennt, zog man deshalb vor, »auf dem Holzweg« zu gehen.

Schließlich: Wenn der Seeweg nicht weiterführt, weil Land oder Felsen zwei schiffbare Wege trennen, was macht man dann mit der transportierten Ware? Trägt man sein Schiff oder zieht es übers Gras, wie einst die Normannen (an die Herr Schneider erinnerte)? Herr

Ellmers widersprach: Eine Horde Kriegsknechte konnte wohl ein Boot tragen, aber nicht die Besatzung eines Kaufmannsschiffes das ganze Schiff. Also hat man umgeladen, zwischen Seeweg, Landweg und wieder Seeweg alterniert und so das Ziel erreicht. Weserschiffe und Werraschiffe, obschon ansonsten durchaus vergleichbar, ergänzten einander bei dieser Methode günstig und hätten nie miteinander getauscht. Sie gehörten, modern gesagt, zu zwei ganz verschiedenen Unternehmen, deren »Serviceangebot« einander »kompatibel« war.

Zuletzt: Sind die schönen loipenartigen Spurrillen durch die Hänge des Schweizer Jura, über Jahrhunderte gepflegt, nach jeweils ungefähr 20 Jahren erneuert und in 30 Schichten abgetragen, nun gespurt oder gezogen, absichtsvoll gestaltet oder einfach ausgefahren? Wer hätte die Spurbreiten normieren können, oder folgten sie gar keiner Norm, sondern nur einem Maß, wie wiederum Herr Fouquet einwandte? Was mögen die Wagenbauer dazu gesagt haben, wenn man sie in einer ganzen Region auf den Bau exakt gleicher Achsmaße verpflichten wollte und dies lange vor der Erfindung serieller Produktion? Und was schließlich war zu tun, wenn die Achsbreite des eigenen Wagens vor Ort tatsächlich nicht in die Spuren des Weges paßte, oder wenn man mit vollbeladenem Wagen bei Regen bergab fahren musste? Hier war, am vorletzten Vormittag, nicht nur die Phantasie gefordert, sondern auch und mehr noch die kühne Kalkulation des Möglichen. Da wir uns seit dem Vortag schon daran gewöhnt hatten, dass man zu Schiff bergauf fahren kann und beim Treideln bergauf erstmals der Rechtsverkehr eingeführt wurde (Ellmers), mochten wir uns auf dieses Szenario auch gern einlassen – und nun hoffen wir, dass uns die auf den »Karrgeleisen« in der Schweiz einst verlorenen Hufeisen nicht nur zu einer Datierung verhelfen, sondern auch Glück bringen zu einer Lösung des Rätsels. Ein Vorschlag hierzu ist auf dieser Tagung unterbreitet worden, von zwei Referenten und einem Diskutanten am selben Nachmittag. Sie ist grundlegender und soll deshalb noch nicht hier, sondern erst später verraten werden.

Für diesen Zusammenhang weniger wichtig, ansonsten aber ganz und gar grundstürzend ist die Erkenntnis von Herrn Schneider und Herrn Herzig, dass sich die »römische Schweiz« buchstäblich in Nichts auflöst, weil praktisch alle ihre Römerstraßen keine sind, sondern »nur« mittelalterlich. Fast kommt es jetzt nicht mehr darauf an, dass auch das schöne Steinpflaster, das man vielerorts findet und dass uns lange beschäftigt hat, keineswegs notwendig römisch sein muß, selbst wenn es für den Laien so aussieht und wegen des Landesherkommens auch angenehm wäre²⁾.

Wie schön, dass die Schweizer keine Italiener sind, die bis vor kurzem alles fortwarfen, was nachantik war. Die Schweizer gehen jetzt – gleich ob mit Berner oder Basler Impetus – daran, ihre sozusagen indigenen Straßen und Wege auszugraben und zu kartieren.

2) Vgl. 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.

Wenn sich die Öffentlichkeit mit den neuen Tatsachen abgefunden haben wird, mag man die nächste Autobahn vielleicht nicht *romaine*, sondern *médiévale* nennen.

Genug der Irritationen, wenigstens vorläufig. Hier nämlich bietet die Verkehrsgeschichte noch eine wohltuende Gewissheit und diktiert dem Zusammenfasser eine zweite Wegmarke: Verkehrsgeschichte beschreibt das Mittelalter gerade nicht als Niedergang nach dem Glanz der Antike, wie man es von anderen »Geschichten« gewohnt ist. Im Gegenteil: Programmatisch sprach schon Herr Schwinges in seiner Einleitung von der »Wiederentdeckung der Straße seit dem 12. Jahrhundert«. Es war das Zeitalter von Städteexpansion und Investitionen (Fouquet) und des »langen 13. Jahrhunderts als erster spätmittelalterlicher Ausbauphase« (Hesse). In allen Vorträgen wurde es deutlich: Über antike Vorläufer mag man im Einzelfall streiten, aber was es zu beschreiben gibt aus dem hohen und späten Mittelalter, ist neu, zumindest eigen! Als »Wiederentdeckung« war es gerade keine Renaissance, auch nicht im dafür landläufig berühmten 12. Jahrhundert, sondern hatte eine originäre Genese. Um sie und deren angemessene wissenschaftliche Untersuchung sollte es gehen auf dieser Tagung.

Man muß vielseitig sein, um Verkehrsgeschichte zu betreiben – und mutig. Nur so kann man am Ende als »Stradologe« gelten, wie Herr Szabó bei seinen italienischen Kollegen, oder sich als entschlossener seewegekundiger Einzelkämpfer der Phalanx der fragenden Straßenspezialisten entgegenwerfen, wie Herr Ellmers in seiner Selbstdefinition während der Diskussion. Sogar Selbstversuche werden möglich, wie Frau Hübner von einem Schweizer Historiker zu berichten wusste, der vor fünfzig Jahren auf den Weg ging, um in stundenlangen Fußmärschen Städtenetze zu erlaufen.

Selbst den Mut zur Feststellung von Modernitäten im Mittelalter – sonst eher gescheut – darf man im ökonomischen wie technischen Umfeld der Verkehrsgeschichte durchaus wagen. Ein flexibles, bedarfsgerechtes, verlässliches und durch Mischfinanzierung getragenes Verfahren der Instandhaltung von Handelsstraßen beispielsweise, wie es Herr Hesse für spätmittelalterliche Kommunen nachweisen konnte, darf hierfür in Anspruch genommen werden. Im Gegenzug muß die nicht minder moderne Unterscheidung zwischen vorgeblicher und wirklicher Absicht politischer Straßenförderung beachtet werden. Eine *strata legitima* darf durchaus als Maßnahme zur Wirtschaftsförderung gelten, von der Handel und Städte profitierten; sie war aber auch und vielleicht noch eher ein probates Mittel territorialherrschaftlicher Kontrolle, das die Handelswege in die eigenen Zentren zu leiten und die entsprechenden Abgaben einzuziehen erlaubte.

Selbstverständlich muß man bei alledem solide Quellenkritik walten lassen, um sich weder vom Augenschein »im Gelände« noch von der Absicht eines Schreibers oder von eigenen methodischen Vorannahmen täuschen zu lassen. Täglich arbeiten wir so in der Geschichtswissenschaft, gewiß. Und doch war die Exhortatio von Herrn Esch, statt griffbereiter Deutungen die richtige Frage an die Überlieferungszeugnisse zu formulieren, wegen der Eigenart der zitierten Quellengattungen für uns mehr als ein déjà-vu-Erlebnis: Wie leicht man doch irren kann, wenn man aus Mengen- und Summenangaben in den Quellen

durch einfaches Addieren (der Einzeleinträge) und Dividieren (durch die Tage des Jahres oder ähnlich) Statistik erzeugen will!

Wenn Verkehrsgeschichte aber soviel gelehrte Abenteuer verspricht, ein »prominentes Thema« ist, woran liegt es dann, dass sie (wie Herr Schwinges attestieren musste) derzeit »nicht gerade im Mainstream der Geschichtswissenschaft« steht? Vielleicht ist die Antwort gleichgültig, wenn es uns nur gelänge, den Zustand zu ändern. Ob Herrn Schwinges' anfänglich gedämpfte Hoffnung, »schauen wir mal, was bei dieser Tagung herauskommt«, darauf zielte?

Jedenfalls sind wir in Bewegung geblieben, denn wir können in Anspruch nehmen, Zeuge gleich zweier *turns* geworden zu sein, eines *spatial turn* des *mental mapping*, das nach der sozialen Produktion von Raum fragt und damit (in den Wortmeldungen von Herrn Ertl) über den hier behandelten Themenkreis hinausweist – und übrigens nach Meinung von Herrn Spieß »wieder einmal« zeigt, dass die Reichenau Trendsetter sei. Wir sollten es als Hinweis nehmen: Verkehrsgeschichte kann und darf sich von den methodischen Entwicklungen der allgemeinen Geschichtswissenschaft nicht abkoppeln. Theoretische Ansätze anderer Wissenschaften und ihre Adaption in und für die Geschichtswissenschaft – so vor allem die neu akzentuierte Raumforschung, die manchem vertraut war (außer Herrn Ertl auch Herrn Rogge und vor allem Herrn Kümin) – sind indessen, wie Herr Kümin verschmitzt feststellte, nicht »dazu da, einfach gegessen zu werden«, in einem Vortrag über Wirtshäuser ein höchst passendes Diktum³⁾.

Nutzen und Sorgfalt in der Rezeption gelten gewiß auch für den *islamic turn* des Kulturvergleichs, den Herr Kaplony hier vertrat, und dessen »geballte Ladung«, früh angekündigt und am Ende eindrucksvoll eingelöst, neue Verständnishorizonte aufschloß und uns Alteuropäern den Spiegel vorhielt: mit gebotener Bescheidenheit »zu sehen, wo wir gestanden haben um 1000«, wie Frau Zey formulierte. Verkehrsgeschichte ist notwendig zunächst europäisch-vergleichende Geschichte (und das ist schon viel), sie kann und sollte aber, wenn die nötige Kompetenz versammelt ist (wie auf unserer Tagung), auch den weitergehenden Vergleich zwischen den Kontinenten suchen und dafür unter anderem den transkontinentalen Verkehrswegen nachspüren, die Herr Ertl mehrfach (wenn auch nicht immer mit der erwünschten Wirkung) in der Diskussion anmahnte.

Wie so oft, war man sich auch diesmal nicht wirklich einig über das Nötige der Theorie. Daß soziale Interaktionen und Prozesse raumkonstitutiv sein könnten, ist von einigen – insbesondere souverän, weil kenntnisreich und distanziert zugleich, von Herrn Kümin – vorgetragen worden. Doch Herr Kaufhold mochte es nicht durchgehen lassen. Gerade die Langsamkeit der Bewegungsmöglichkeiten der Zeit, so meinte er, gebe ohnehin einen Raum vor, der deshalb nicht mehr konstituiert werden müsse. Auf Wortmeldungen ver-

3) Vgl. mit methodologischer Reflexion jetzt Martin L^öw, Raum – Die topologischen Dimensionen der Kultur, in: Handbuch der Kulturwissenschaften. Grundlagen und Schlüsselbegriffe, hg. von Friedrich JAEGER und Burkhard LIEBSCH, Bd. 1, Stuttgart 2004, S. 46–59

zichteten hier bedauerlicherweise jene, die schon zuvor das natur- wie kulturräumliche Vorhandensein von Räumen konstatieren mussten, um die Entstehung von Wegen und Netzen beschreiben zu können, diesen dann allerdings auch zusprachen, ihre Räume zu gliedern und zu verändern. Einzig Frau Hübner sprang in die Bresche, die sich zuvor zu den »raumgliedernden Eigenschaften von Regional- und Fernstraßen« bekannt hatte. Am besten, wir halten es noch einmal mit Chladenius und so hat es ja auch Herr Kümin getan, der zur Zeit das Pendel nach dem *linguistic turn* wieder umschlagen sah und den Raum dafür »ungeheuer im Kommen«.

Einen *testimonial turn* hat bisher niemand proklamiert, und doch rief Herr Schneidmüller ganz in diesem Sinn dazu auf, vermeintliche Entwicklungsunterschiede zwischen Nord und Süd (auch) auf unterschiedliche Wahrnehmungsmuster der Zeitzeugen, verschiedene Grade an Schriftlichkeit und differente Überlieferungsdichten zurückzuführen. Sollten wir versuchen, Peter Moraws bekanntes und nützliches Modell eines älteren und jüngeren Europa auch auf die Verkehrsgeschichte anzuwenden – und wir sollten es versuchen –, dann wird es darum gehen, größte Sorgfalt auf die Feststellung von Entwicklungsunterschieden zu verwenden und uns auch hierbei nicht von schönem Schein verführen zu lassen. Hinweise wie derjenige von Herrn Schneidmüller müssen deshalb (auch in der Verkehrsgeschichte) nicht zwangsläufig als Dekonstruktion ausgeflagt sein, sondern haben schlicht und noch einmal mit Herrn Eschs Aufruf zur richtigen Frage an die Quellen zu tun.

Herr Hesse beispielsweise übte sich im vorsichtigen Umgang mit seinen ungeheuren Datenmengen: Er konnte berichten, dass an einer Zollstelle über 1 000 Ochsen, an einer anderen fast 2 600 Schweine durchzogen, und er verzichtete zu Recht darauf, einen statistischen Tagesmittelwert an Tieren oder Einnahmen zu errechnen, der wegen der unausweichlichen Bruchzahlen (also des Rechnens mit halben Tieren) nur zu Erheiterung und kaum zu Erkenntnissen hätte führen können. Auch Ochsenherden von um die hundert Tieren haben bereits (wie wir aus den Forschungen von Franz Irsigler wissen) erheblichen Flurschaden angerichtet und, wenn sie durch vorhandene Pfade geführt wurden, daraus durch Gewicht und Umfang ihrer Mitglieder immer breiter werdende Gassen gemacht. Daß der heutige Transport der Tiere auf dem Lastwagen durch ganz Europa kein wirklicher Fortschritt ist, steht auf einem anderen Blatt und mag doch nicht ganz aussagemäßig sein: Mittelalterliche Handelsfahrten und -züge legten nur die nötigen Wege zurück. Sie hatten bei alledem und auch angesichts tausender von reisenden Ochsen und Schweinen noch einen bedeutenden Vorteil: eine insgesamt weitaus geringere Verkehrsdichte.

An der Modernität und Aktualität unseres Themas – und auch deshalb seiner Prominenz – konnte von Beginn an kein Zweifel sein⁴. Wie wohlthuend, dass es auf der Karte

4) Vgl. Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne, hg. von Hans-Jürgen HOHM (Passagen und Transzendenzen 2), Konstanz 1997.

mit den Beziehungsnetzen der bayerischen Amtsträger im Spätmittelalter (Hesse) zwischen München und Salzburg gar keine hervorgehobene Verbindung gab, wo doch heute täglicher Stau wartet. Immer häufiger erinnert uns die Qualität der Wege beim Autofahren innerorts trotz moderner Technik an den Komfort von mittelalterlichen Ochsenkarren. Wenn Frau Hübner Recht hat mit der Feststellung, »die Qualität der Strasse brachte [im Mittelalter] auch die eigene Auffassung von Recht, Ordnung oder öffentlichem Raum zum Ausdruck«, dann sollten wir über eine Kulturverfallstheorie als Teil einer epochenübergreifenden Verkehrsgeschichte nachdenken.

Begleitumstände und Folgewirkungen von Verkehr, Umweltfaktoren und Risikoabschätzungen lassen den Verkehr in unseren Tagen zu einem erstrangigen politischen Thema werden. Mit der Frage nach den »VerkehrsteilnehmerInnen« (Schwinges) als Adressaten »staatlicher« Steuerung ist dem Gegenstand nicht nur eine sprachpolitisch korrekte Form gegeben. Sie verrät auch gleich eine Spannung, die die harmlos erscheinenden Begriffe »Straße« und »Verkehr« immer in sich tragen: diejenige zwischen Steuerung und ordnendem Zugriff einerseits, der Widerständigkeit, dem Eigeninteresse und dem Willen der Betroffenen andererseits. Nicht nur im Vortrag von Frau Hübner wurden diese Zusammenhänge verständlich.

Schon ist eine weitere Wegmarke erreicht: Verkehrsteilnahme war stets Interessensache. Die Betroffenen fordern von den Verantwortlichen ihre Ermöglichung und kritisieren ihre Beschränkung. Jeder von uns Vertretern einer automobilen Gesellschaft kennt dies zur Genüge und aus eigener Erfahrung. Verkehr und Verkehrsteilnahme waren Grundlage für »Beziehungssysteme, Lebensräume, Kommunikation, Information und Austausch« (Schwinges) – und damit die Voraussetzung für Prozesse, die nicht weniger bewirkten als zur Konstituierung von Gesellschaft beizutragen. Anders als der Raum ist die Gesellschaft niemals von sich aus vorhanden, so dass die Annahme einer gesellschaftskonstituierenden Wirkung von verkehrsbasierten Prozessen vielleicht allgemein akzeptabel ist.

Dies, so die Ausgangsannahme unserer Tagung, war im Mittelalter nicht anders und deshalb wollte die Tagungsleitung die Referate in vier Referenzfelder unterteilen, die zur Beschreibung gegenwärtiger wie mittelalterlicher Realität taugen: 1. die Technik, 2. die Ordnung und Zuständigkeit, 3. das Wissen und die Nutzung, 4. den grenzenübergreifenden Kontakt und Vergleich. Diese Blöcke wurden dem gewohnten Rahmen unseres Programmablaufes nach Vor- und Nachmittagssitzungen eingeschrieben, sperrten sich aber merklich gegen eine Vereinnahmung durch die Tradition der Form.

So muß es wohl sein, gehört es doch durchaus zu den Aufgaben unseres Arbeitskreises, sich neuer, aktueller und so eben auch sperriger Themen anzunehmen, sie hier zu behandeln, »sich mit dem Thema bemerkbar zu machen«, wie es Herr Schwinges nannte – und damit diesem Thema zugleich den Weg zu öffnen für eine weitere geschichts- und kulturwissenschaftliche Rezeption. Schon mehrfach, vor längerem, waren ähnliche Themen wie heute hier Gegenstand. Vor genau einem Jahr, als Herr Müller die Konzilien zum Thema machte, ließ uns Herr Maurer in seinem öffentlichen Abendvortrag schon Reiz und Risiko

unseres heutigen Themas erahnen: Alle kennen die Szene in der Chronik Ulrich Richentals von der Flucht Papst Johannes' XXIII. aus Konstanz nach Süden, wie er in einem zweiachsigen Wagen über die Berge zieht. Und doch stimmt etwas auf diesem Bild nicht. Herr Maurer fand den Fehler: Es gab schlicht keinen Paß in den Alpen, der mit einem solchen Reisewagen hätte befahren werden können, so berichtete er damals. Die Macht der Bildpropaganda beleuchtet einmal mehr die Brisanz des Themas und die Notwendigkeit der Quellenkritik; zweifellos hat der Zeichner den Entwurf eines gewöhnlichen Straßenwagens einfach in die Berge hineingestellt. Allerdings mögen die neuen Erkenntnisse unserer Tagung auch dieses Beispiel neu beleuchten: Konnte man selbst den Papst bei Bedarf »umladen«, und gab es vielleicht eine gespurte Strecke auf seinem Weg, die er doch hätte mit einem zweiachsigen Wagen passieren können, mit geübten Pferden oder am Seil gezogen? Solche Spekulationen sind wohl für die Papst- und Kirchengeschichte wenig relevant, für die Verkehrsgeschichte aber von einigem Reiz.

Vielleicht wegen der Berge oder weil am Anfang ihres Gründungsmythos eine »hohle Gasse« stand (Schwinges), vielleicht auch weil ihre Verkehrsmittel noch heute sprichwörtlich pünktlich fahren, sind es die Schweizer Nachbarn, die sich seit Jahren der Arbeit am Gegenstand annehmen – wie uns die Präsentationen von *ViaStoria* durch Herrn Schiedt und die Vorträge und Interventionen von Herrn Herzig und Herrn Schneider zeigten.

Daß man an der Universität Bern überhaupt sehr weit ist – und deshalb auch in der Lage, einen ganzen Tag auf der Reichenau »komplett von der Schweiz aus zu gestalten« (Schwinges) – durfte der Zusammenfasser schon im Vorfeld erfahren. Einige Lektürehinweise hatte er vom Organisator erbeten – und eine Bibliographie zur Verkehrsgeschichte erhalten, die nicht weniger als 106 Seiten umfasste (inzwischen wohl noch mehr)⁵. Allenfalls ungewöhnlich für Mediävisten mag unser Thema sein, unbearbeitet ist es nicht!

Die reiche Belesenheit unserer Vortragenden bestätigte einmal mehr diese Gewissheit. Nun sucht der Zusammenfasser, da er weder reiten noch treideln kann, keine Geleitswege sieht und doch fortkommen will, eine geeignete Trasse für Fußgänger, um unterwegs zumindest einige Früchte vom Wegesrand einsammeln zu können.

Eine Furt zum Feld der Verkehrsgeschichte für Allgemeinhistoriker und andere Laien ist schnell in Sicht gekommen, und doch ist der Zusammenfasser nicht der erste, der sie findet. Frau Hübner war schon vor ihm da. Sie erschloß den Wert, den der Stadtrat von Fribourg der Infrastruktur beimaß, mit einigen »w-Fragen« (wo, was, wer). Genau dies soll im folgenden auch versucht sein, die Verkehrsgeschichte nämlich nicht mit ihren eigenen und vorgeprägten (mitunter wohl auch strittigen), sondern mit den sozusagen neutralen Termini der scholastischen Wissenschaft zu beschreiben.

5) Marie-Claude PFAFFEN, Sylvie PFAFFEN, Bibliographie zur Verkehrsgeschichte. Universität Bern, Abteilung für Mittelalterliche Geschichte (Masch./Datensatz) [<http://www.mittelalter.hist.unibe.ch/> → Forschungsprojekte → Bibliographie Verkehrsgeschichte], 20.06.2006.

Durch diesen Verfremdungseffekt soll die Sache von einer anderen, eigenen Seite aufgeschlossen werden, mit Herrn Eschs Worten »vom Straßenrand aus, quer zur Verkehrsrichtung«. Jedem bekannt sind die sieben Loci der Inventio, nämlich: *quis, quid, ubi, quibus auxiliis, cur, quomodo, quando* (oder neudeutsch, nicht weniger bekannt: *who says [does] what in which channel to whom with what effect*)⁶). Eines fehlt noch: Es müssen Fragekategorien daraus gewählt werden, analog zu Herrn Schwinges Referenzfeldern – und mit den folgenden könnte es für den Anfang, an dem wir noch stehen, funktionieren: 1. Wer (zu den Trägern und Absichten von Verkehrsteilnahme und Verkehrspolitik, zu Herrschaft und Verwaltung, auch zu Gütern und Handelsinteressen), 2. womit (zu den Wegen, Straßen, Verkehrsnetzen, Reise- und Transportmitteln und zur Technik), 3. wohin (zu den Raum- und Zeitbedingungen).

1. WER?

Träger/Betroffene

Welche Personen, einzelne und Gruppen, hatten zu tun mit »Straße« und »Verkehr« der Zeit, als betroffene »VerkehrsteilnehmerInnen« oder als verantwortlich Entscheidende und Handelnde? Herr Esch sprach (in der Diskussion seines Vortrages) aus, was alle dachten: Unwillkürlich fällt uns Heinrich IV. ein, wie er im Schnee über die Alpen kommt und haltlos abrutscht direkt »vor die Füße des Papstes«. Daß hier von der gegnerischen Propaganda maßlos übertrieben wird, versteht sich. Doch ein Körnchen Wahrheit steckt dahinter: Kein Mensch wäre freiwillig, ohne äußeren Anlaß, im Winter über die Alpen gezogen, doch Heinrich konnte sich die Gelegenheit nicht aussuchen. Weniger Prominenten erging es nicht besser, den Pilgern beispielsweise, die im Heiligen Jahr buchstäblich schon auf den Alpenpässen im Stau standen (Esch), um nach Rom zu kommen, und stets und überall den Kaufleute, die ihre Waren ohne Rücksicht auf klimatische Gegebenheiten »irgendwie« zu den Kunden und Märkten zu bringen hatten.

Grundsätzlich fand sich der »öffentliche« Personenverkehr nicht im Zentrum unserer Überlegungen, wie Herr Rückert nachfragte, der sich um den Transport der rückkehrenden Pilger sorgte. Zumindest im Spätsommer, so wusste er, sei auf dem Rhein »Boot an Boot« gefahren. Immerhin sei die Fahrt mit dem Schiff deutlich sicherer gewesen als auf dem Land und erheblich (etwa fünf bis zehnmal) schneller als zu Fuß. Dennoch scheint es, so Herr Ellmers, keine eigentlichen Personenschiffe gegeben zu haben, sondern Reisende wurden auf Frachtschiffen bei Leer- oder Talfahrten mitgenommen.

6) Für die klassischen Loci (Topoi) der Inventio sei verwiesen auf die Rezeption der Werke Ciceros, für die scholastische Rezeption auf Matthäus von Vendôme (12. Jh.) und für die moderne englischsprachige Adaption auf das Kommunikationsmodell von Harold Laswell aus der Mitte des letzten Jahrhunderts.

Kaufleute, die ein gutes Geschäft vor sich sahen, ließen ihre Waren, wie erwähnt, auch bei schlechter Witterung und in ungünstiger Jahreszeit nach Italien bringen. Herr Fouquet wusste davon zu berichten, dass in solchen Fällen die Dorfgemeinschaften in der Gebirgs- gegend jeweils für eine bestimmte Strecke zwischen zwei Orten zum Transport von Waren ihre Dienste anboten. An der Grenze zwischen zwei Streckenabschnitten stand ein Lager- haus (Suste) für den Warenumschatz, und so gab eine Gemeinschaft der anderen die Ware weiter, bis zum Ziel. Der Auftraggeber zahlte nur einmal an einen Subunternehmer und dieser verrechnete mit den genossenschaftlich organisierten Dorfgemeinschaften. Tradition- alität und Modernität ergänzten sich hier in unerwarteter Symbiose: Genossenschaft- liche Organisation, erfahrungsbedingte Ortskenntnis sowie enges Bewusstsein von Gren- zen einerseits, funktional koordiniertes, marktorientiert organisiertes Unternehmertum andererseits. Letzteres war das Modell Italiens und Oberdeutschlands – nicht aber der nördlichen Regionen oder auch eidgenössischer Städte, die eher mit festen Funktionsträ- gern und Soldverträgen arbeiteten. Am Ende konnte es dort gelingen, so in Fribourg, dass städtische Amtsträger (Baumeister und Zimmermann) über eine Schar Beschäftigter ver- fügen konnten, um Straßenschäden umgehend zu beseitigen.

Hier ist nun die These, die zur Lösung des Rätsels von den Spurrillen im Jura schon angekündigt worden war. Außer Herr Fouquet sprach auch Herr Schneider davon, Herr Spieß in der Diskussion und insbesondere Herr Hesse: Einheimische, Bauern, die erforderliche Ortskenntnis besaßen, waren als »Spezialisten« am Werk, wenn es darum ging, Unmögliches zu tun, bei Eis und Schnee eine Wagenladung über die Alpen zu bringen etwa. Sie konnten es am ehesten, weil sie das nötige lokale, technische und logistische Wissen besaßen. Sie waren sozusagen Fachkräfte »avant la profession«, wie ansonsten nur noch ältere, erfahrene Fernkaufleute oder fernfahrende Fuhrmänner, und sie alle standen doch auch für eine Professionalisierung. Was spricht nun dagegen, anzunehmen, dass sol- che Leute es für die ankommenden Kauffahrer und sonstigen Reisenden (gegen Gebühr selbstverständlich) übernahmen, ihre Wagen, Pferde und Ladungen auf den gespurten »Karrgeleisen« sicher bergauf und bergab zu transportieren – vielleicht unter Zuhilfe- nahme eigener, spurgenaue Gefährte? Spekulation, gewiß: Wie sie es taten, bleibt uns ähnlich verschlossen wie die Frage, wie die Dombaumeister ihre statische Konstruktion bewältigten; dass sie es taten, scheint aber unabweisbar, weil andere Erklärungen nicht schlüssig sind. Lange noch haben wir Zuhörer darüber diskutiert am Abend, Theorien aufgestellt und Skizzen angefertigt und sind einvernehmlich zu diesem Schluß gekommen. Bleibt nur noch die Frage, wieso den Fußgängern das Geld so locker saß, dass man auf das, was ihnen aus der Tasche fiel, heute als Quellencorpus bauen kann. Für die Pferde und die Hufeisen wird diese Frage zu kompliziert.

Unstrittig hingegen ist das Folgende: Wege findet man bekanntlich durch Schilder, doch schon früh wollte Herr Kaufhold wissen, was man machte, wenn es gar keine Schil- der gab oder man sie nicht lesen konnte, etwa in einer illiteraten Dorfgesellschaft. Hier war guter Rat teuer und er kam erst spät. Herr Szabó kannte einen, der sich wirklich verlaufen

hat, weil er sich von einer Kapelle zur anderen weitertastete und irgendwann irgendwo ankam, aber nicht am Zielort. Allmählich war auch hier zu ahnen, dass man Ortskundige brauchte, die einfach wussten, wo es hinging und entsprechend Auskunft gaben.

Mediatoren

Herrn Kümins Wirte waren geradezu im Nebenberuf Informanten und Vermittler, für Kontakte, für Festlichkeiten und Freibier und eben auch für das Wissen um die Wege. Daß die Wirte somit als »Gemeindemakler« (Kümin) geradezu idealtypisch die Fortdauer der persönlichen Klientelbeziehungen als Nucleus der mittelalterlichen Gesellschaft repräsentierten, ist evident und stört auch angesichts der Tatsache nicht, dass die kommunikative Funktion der Wirtshäuser im Übergang zur Frühen Neuzeit ständig wichtiger wurde. Endlich wissen wir auch, was dort geschah, wenn jemand zum Essen einkehrte: »Ein gemeinsames Essen«, so definierte Herr Kümin, »diente zwar in erster Linie der Reproduktion, involvierte aber immer auch kulturelle Konnotationen«. Vielleicht verstehen wir jetzt besser, warum die Menschen in islamischen Ländern lieber im Freien auf der Straße aßen (Kaplony). Wir müssten nur noch lernen, dass Gesellschaftsleben und Herrschaftsausübung verschiedene Seiten derselben Sache waren, jedenfalls bei uns im Westen. Dann würde es keinen Widerspruch mehr geben, wenn Herr Hesse ganz zu Recht personale Bindungen auch als eine der fortdauernden Grundlagen der modernisierten Territorialherrschaft in Anspruch nehmen will.

Dabei mögen wir die Wirte. Niemand von uns traute ihnen zu, bei zu geringer Entlohnung oder allgemeiner Antipathie die erbetene Wegeauskunft zu verweigern oder gar bewusst den falschen Weg zu weisen. Die Kaufleute hingegen stellten wir schnell (so Herr Oschema und Herr Kaufhold in ihren Fragen an Herrn Hesse) unter den Verdacht, dass sie Zollmarken fälschten und bewusst die Mautstrecken umgingen. Immerhin waren die Zweifel berechtigt; es gab dramatische Strafen für solche Taten und dies zeigt gewiß an, dass sie (schon damals wie noch heute) vorkamen.

Obrigkeit

Die Professionalisierung hatte System und dies war, auf sozusagen höherer und grundlegenderer, weil politisch-herrschaftlicher Ebene bei der sukzessiven Übernahme der öffentlichen Lasten durch den territorialfürstlichen Landesherrn zu sehen, wie sie Herr Hesse minutiös und im systematischen Vergleich nachweisen konnte. Die schon erwähnte Mischfinanzierung wirkte sich hier aus, ergänzte das traditionelle Verfahren eines Rückgriffs auf Frondienste, später auf Dienstpflichten der Stände, durch frei finanzierte Auftragsarbeit, schließlich durch regulär entlohnte Funktionsträger und bedarfsgesteuerte finanzielle Zu-

wendungen. Für eine prosperierende Stadt war dieser Zustand ohnehin und schon längst der Stand der Dinge, wie Frau Hübner für Fribourg berichtet hat, und zeigte einen Entwicklungsvorsprung gegenüber den Territorien an.

Solche bedarfs- und interessenorientierten Verfahren konnten im Einzelfall auch und ganz neuzeitlich darin begründet sein, dass Bürgermeister sich den Interessen der Bauwirtschaft (Frau Hübner sprach von einer Baulobby) öffneten, zum gegenseitigen finanziellen Nutzen vermutlich. Gefolgschaftszwang am Ort (allenfalls gemildert durch Freiwein) wurde jetzt aber auch und zunehmend in den Territorien ersetzt durch den Dienst besoldeten und verfügbaren, mitunter regional zuständigen Fachpersonals. Die Vorteile für die Herrschaft lagen auf der Hand und sie erlaubten jetzt, deren Interessen öffentlichkeitswirksam als Gemeinen Nutzen zu deklarieren. Einsiedler als Straßenarbeiter, wie sie Herr Szabó im Deutschordensland traf, kennen die untersuchten Territorien des Reiches hingegen offenbar nicht.

Ob sich in dieser Entwicklung Modernität oder Fortschrittlichkeit zeigen, mag diskutiert werden. Herr Oschema sprach von »Wegen der gestalteten Verdichtung« und ließ damit Peter Moraw einmal mehr zu Wort kommen. Gewiß hatte auch Herr Rogge Recht, dass die besten Einnahmen nichts wert sind, wenn man derart verschuldet ist, dass die Gelder sofort wieder verschwinden und ebenso Herr Spieß mit seiner ernüchternden Feststellung, dass auch namhafte Haushaltsanteile aus Zolleinnahmen zwar viel gewesen sein mögen, aber bei weitem übertroffen worden seien von den Kosten einer Hochzeitsfeier. In beiden Fällen, daher die Hinweise, mussten Straßenbau und Verkehrsplanung liegen bleiben; sie waren auch bei bester Planung subsidiär gegenüber akuter Dramatik. In jedem Fall sind die geschilderten Prozesse Zeugnis für eine dynamische, prozeßhafte und ergebnisoffene Gestaltung der öffentlichen Anliegen. Ganz zu Recht hat Herr Jucker hier Herrn Hesse gegen den Vorwurf einer Teleologie in Schutz genommen.

Was Frau Hübner für Fribourg und Herr Hesse für verschiedene Reichsterritorien vorführten, war die Erfolgsgeschichte der Obrigkeit, städtischer Entscheidungsträger dort, territorialer hier. Als Verkehrsknotenpunkt lag Fribourg nicht nur zwischen Berg und Tal, sondern auch wie eingesenkt in ein Spinnennetz von Fernstraßen, die einander durch unterschiedliche Ziele und Raumerschließungen ergänzten⁷⁾. Während sie weiter entfernt zu Schnittpunkten führten, die für Handelskontakte und Gesandtschaftstreffen ideal geeignet waren und genutzt wurden, erreichten sie allesamt zuerst Nahziele, die die Ratsherren in einer Tagesreise erreichen konnten. Man wollte ausgreifend handeln, aber selbst den Überblick behalten, und die Verkehrspolitik musste diesem Ziel folgen, war darin schon institutionell-modern und noch personal-traditionell zugleich. Wie differenziert kommunale Verkehrspolitik sich im späten Mittelalter entwickeln konnte, und wie

7) Vgl. Peter CSENDES, Die Stadt im Straßennetz, 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 16), Linz 2001, S. 55–65.

eng sie in allen Einzelfällen mit Erfordernissen rechtlicher Kompetenz und einem Ausdruck politischer Eigenständigkeit verknüpft war, zeigt Frau Schöpfer Pfaffen für Bern. Dort setzte man differenzierte infrastrukturelle Planungen um und arbeitete an der Abstimmung multilateraler Projekte. Durchführungspraktische Hindernisse, die solcher »fortschrittlicher« Politik buchstäblich im Weg standen, erklärten sich nicht nur aus aktuell divergenten fiskalpolitischen Interessenlagen, sondern immer wieder auch aus einer Handhabung traditionaler, konfliktiver Rechts- und Geltungsansprüche.

Nicht anders stellt sich das Verhältnis von alten und neuen Modi der Finanzierung dar. Lange noch kombinierte man pfründgestützte und soldbezogene Leistungsentgelte. Besonders virtuos war die Finanzierung des mit großer Vorratshaltung ausgestatteten Londoner Bauhofes, über den Herr Rexroth in der Diskussion berichtete. Stiftungen von Testatoren, im ersten Zuwendungszweck religiösen Zwecken wie etwa Seelmessenstiftungen zugewendet, sollten bei Nichtzustandekommen oder nicht ordnungsgemäßer Ausführung durch den Klerus in die Stadtkasse fließen und waren dann für den Bauhof und anfallende Instandsetzungsarbeiten bestimmt.

Modern, zumindest neu waren jetzt auch die genauen Berechnungen zum Leistungsbedarf und dessen Kosten, insbesondere in bezug auf menschliche Arbeitskraft. Hatte man sich vordem im Gasthausgewerbe noch unterschiedlich entschieden, wenn es darum ging, ob Menschen und Pferde dieselbe Zimmer- beziehungsweise Stellplatzmiete zu zahlen hatten, so ging die Rechnung nun anders aus. Um 1500 wurde in der Kanzlei eines territorialfürstlichen Hofes kalkuliert, dass drei Tage Straßenbau und die Versorgung der dabei eingesetzten vier Pferde mit zwei Wagen genauso viel kosteten wie neun Amtleute für einen ganzen Monat (Hesse).

2. WOMIT?

Stadtpolitik, Landespolitik

Immer wieder war zunächst von der Stadt die Rede, die geradezu eine Magnetfunktion für alles Ökonomische gehabt zu haben scheint. Erst mit Herrn Hesse zogen auch die Territorien ein, vergleichend noch dazu und doch auch sie gingen (bildlich gesprochen) am Ende auf die Städte zu, auf bürgerliches, gar universitär graduiertes Personal. Herrschaft und Verwaltung profitierten vom gelehrten Wissen der Bürger. Hieran kann man nun auch viel herumdeuten und fragen, ob ein Herbst oder eine Krise darin zu sehen sei. Belassen wir es für unser Thema bei der Feststellung, dass die Regelung der öffentlichen Anliegen, (nicht nur) von Straße und Verkehr damit effektiver wurde. Daß Straße und Verkehr unabweisbar (wenn auch selbstverständlich nicht allein) im Zentrum des administrativen Herrschaftsvollzuges standen, dürfte deutlich geworden sein.

Stadt und Land blieben gleichzeitig Konkurrenten um Marktanteile an der Infrastruktur: Selbstverständlich gab es Wirtshäuser – wie Herr Kümin auf der Karte zeigen konnte – nicht nur in Städten, sondern auch auf dem Land, nicht nur an Handelswegen, sondern auch unabhängig davon. Doch die Dynamik ging weiter: Jede Stadt suchte, ihr eigenes Wirtshaus zu haben, man konkurrierte miteinander, zwischen den Städten und zwischen Stadt und Territorium, dort unterstützt von den Klöstern und ihrem Ausschank. Mitunter ging es enttäuschend für die Städte aus: Erst hatten sie sich an die Handelswege angeschlossen oder diese auf sich gelenkt, dann vermochten Wirtshäuser, die Markttorten gefolgt waren, ihrerseits Straßen an sich zu ziehen. Dabei ging es nicht nur darum, dass man Wirtshäuser zum Betrinken und »als Parkplatz« (Kaplony) nutzte. Sie waren Knotenpunkte in einem weiteren Verbindungsnetz von Städten, Nachrichtenbörsen und Zentren der Kommunikation und des öffentlichen Lebens – multifunktionale Dienstleister, Servicestellen, modern gesprochen.

Ganz entsprechend versteht sich, warum man seit frühester Zeit und in schon antiker Tradition daranging, wichtige Wege als öffentliche Straßen (*viae publicae*) zu definieren und damit neben ihrer allgemeinen Zugänglichkeit zugleich ihre überregionale Bedeutung zu markieren. Freie Zugänglichkeit mochte durchaus für Freiheitsrechte stehen, nicht des Straßennutzers, sondern desjenigen, in dessen Herrschaftsgebiet sie verliefen. Die freie Königsstraße war deshalb ein vielberufener Begriff, auch als im späten Mittelalter den Königen mancherorts, so im deutschen Reich, die Verfügung über ihre Wege- und Flusshoheit faktisch entglitten war. Herr Schneider zeigt aber, dass daneben oft eine andere Bedeutung von freier Zugänglichkeit noch mehr Gewicht besaß. Gemeint war dann die technisch ungehinderte Benutzung der Wege, die durch Hinderungsverbote und Friedensgebote eingeschränkt wurde. Hierin unterschieden sie sich von »nur lokal und regional bedeutenden Nebenwegen« (Brandstätter), und insofern wurden sie seit dem Hochmittelalter als Königsstraßen, im Spätmittelalter auch als Reichsstraßen bezeichnet. Durch wessen Territorien sich solche Straßen auch immer zogen, sie durften von keiner Herrschaft außer von König und Reich als Eigen beansprucht und niemand durfte anders als von Reich wegen an ihrer Benutzung gehindert werden. Auch hier gab es freilich eine Schattenseite: Wie andere, so war auch der fahrende Kaufmann auf diesen Straßen durch das Reichsrecht geschützt – das heißt zugleich: auf keinen anderen, sondern nur auf diesen Straßen, die er deshalb nicht verlassen durfte noch konnte, und die ihn immer wieder unweigerlich zu einer Zollstation führten. Je länger desto mehr kanalisierte man die Wege des Handels, unterband Alternativen, um ein Ausweichen vor und Umfahren von Zollstationen zu verhindern. Schlimmer noch: Wer Geleit für seinen Warentransport brauchte (und wer brauchte es nicht?) konnte es nur auf bestimmten Wegen und mitunter sogar nur zu bestimmten Zeiten erhalten. Unter solchen Umständen war die Freiheit des Handels buchstäblich teuer erkauft. Für die Herrschaften wurde ihr »Geleitservice« umso einträglicher; mitunter konkurrierten die Herren geradezu darum, wer die zahlungskräftigen Kaufleute auf ihren Wegen schützen und sie dafür um die fällige Gebühr bitten durfte. Dahinter stand

nicht nur fiskalisches Interesse. Konkurrierende Herrschaftsrechte, verstanden und ausgeführt als hoheitliche Kompetenzen, führten immer wieder zu Konflikten zwischen Territorialherren, wie es nochmals Herr Schneider belegt.

Unausweichlichkeiten gab es auch andernorts. Kaum vorstellbar, dass bayerische Wirte ein Monopol auf die Ausrichtung von Familienfeiern hatten! Vertrauter wirkte hingegen die bunte Vielfalt von Gasthäusern, Pinten und Kellerwirtschaften in den eidgenössischen Städten. Eher irritierend wiederum, wie sehr die Grenze zwischen privat und öffentlich verwischen konnte. Daß die Gäste in der »economy-Klasse« eines Gasthofes zu Mehreren ein Bett teilten, mag noch vorstellbar sein, dass der Wirt hingegen bei Bedarf auch das eigene Bett und den Raum seiner Familie öffnete, erscheint gewöhnungsbedürftig und erfordert die Unterscheidung zwischen »öffentlichem Bett und privatem Bett« (Schwinges).

Mit Offenheit als Transparenz hatte solche öffentliche Privatheit nicht notwendig zu tun. Häuser in den *back regions* erfreuten sich, wie Wirthäuser oft generell, besonderer Aufmerksamkeit der Obrigkeit und ihrer Diener, weil sie als Hort der Unruhe galten. Hier kehrte sich nun um, was zunächst günstig zu bewerten war: Dass die Wirtshäuser Zentren der Kommunikation waren, und man nie wissen konnte, was von außen kam oder an Ort und Stelle ausgeheckt wurde. Herr Rexroth, der die Verhältnisse aus dem Londoner »Milieu der Nacht« kennt, sah in den Wirten zugleich diejenigen, die den Informationsfluß katalysierten und heterogenisierten, also wirksamen Einfluß auf Information und Wissen der anderen hatten und diesen Einfluß gerade nicht nur einlinig benutzten. Daß städtische und territoriale Obrigkeiten Lagerhaltung und Warenvertrieb in den Wirtshäusern unterbinden wollten, folgte zwar auch wirtschaftlichen Erwägungen, ging aber von denselben Überlegungen aus: Kommunikation und Verkehr sollten möglichst nicht im Verborgenen geschehen, sondern sozusagen unter den Augen der Öffentlichkeit, und die Obrigkeit sollte jederzeit in der Lage sein, ordnend einzugreifen. Straßenhoheit konnte jederzeit als Straßenzwang wirken, um es mit einer Anleihe aus der Themenformulierung von Herrn Brandstätter zu sagen.

Ein kaum planbarer, aber doch möglichst auch nicht unvorbereiteter Eingriff war schon dann und überaus dringlich geboten, wenn Wege, Straßen oder Brücken schadhaft geworden waren und drohten, einzubrechen oder für den täglichen Verkehr nicht mehr verfügbar zu sein. Jetzt war Instandsetzung gefordert, die sogenannte »Besserung« und künftig eine noch vorausschauendere Wartung, insbesondere der Brücken. Alle 20 Jahre seien sie ausgebessert oder erneuert worden in Fribourg, wusste Frau Hübner. Vielfach genügte heftiges Schmelzwasser oder anderweitiges Unglück, um eine Holzbrücke brechen oder einstürzen zu lassen. Stets waren Kosten für die Instandsetzung und entsprechende Rücklagen an Geld und Baumaterial erforderlich. Holz war wertvoll, und wenn eine Brücke eingefallen war, fischte man flussabwärts die Teile wieder aus dem Wasser (Pauly). Man kannte dieses Verfahren, denn größere Holzmengen wurden ohnehin als Flösse transportiert, möglichst gleichzeitig noch zum Lasttransport verwendet. Heute noch kann Herr

Ellmers Löcher in Balken von Fachwerkhäusern zeigen, die von der einstigen Montage innerhalb eines Flosses herrühren. Wie alles, so ließ sich auch die Regel, dass man Brücken instandhielt, im Konfliktfall ins Gegenteil pervertieren: Brücken zu zerstören (wie es Herr Härtel schon von Friedrich II. berichtete), damit der Gegner militärischen und zugleich wirtschaftlichen Schaden nehme, gehörte dazu und erforderte ebenfalls entsprechende Reparaturen. Weniger dramatisch konnte es sein, eine konkurrierende Brücke zu bauen, die Handelsströme darauf umzulenken und so die Wege, Zollstellen und Märkte eines Nachbarterritoriums trocken-zulegen und für alles dies noch die Einnahmen der eigenen Zollstelle zu kassieren.

3. WIE?

Technik

Eine Frage drängt sich aber noch auf: Stets wurden Instandsetzungen von Brücken nur infolge nutzungs- oder unglücksbedingten Zusammenbruchs oder als Prophylaxe berichtet. Baute man tatsächlich derart erfolgreich und sind niemals Brücken direkt nach dem Aufbau zusammengebrochen, wegen statischer Mängel, Materialfehler oder aus anderem Grund? Im Kirchenbau kannte man solche Erfahrungen, im Brückenbau nicht?

Die konstruktiven und technischen Fertigkeiten der Zeitgenossen sollen bestimmt nicht unterschätzt sein, denn manches, was auf der Tagung zu hören war, nötigt zum Respekt. Daß man in Stauanlagen, ohne zugeführte Energie und mit einer Schwallwelle die Schiffe voranbringen konnte, ist schon eindrucksvoll. Herr Ellmers hat darüber ebenso berichtet wie über die merkwürdiger- und paradoxerweise so genannten Sturzräder, die die Tragfähigkeit der Wagen für den Landverkehr derart erhöhten und die Betriebskosten soweit zu senken halfen, dass die Land-Fuhrwerke der Binnenschifffahrt überlegen waren und diese »aus dem Markt« zu drängen vermochten, obwohl sie sich zuvor eigens unter dem klingenden Namen eines Langstrecken-Fuhrmannsgewerbes neu organisiert hatten.

4. WOHIN?

Nah und fern

Nah und Fern klangen vielfach in unseren Diskussionen mit an, standen aber nie im Mittelpunkt. Fernhandel und Nahmärkte erforderten unterschiedliche Straßensysteme und Vernetzungen, doch zeichnete sich kein erkennbarer programmatischer Unterschied hinsichtlich der obrigkeitlichen Verkehrspolitik ab. Stets zielte das Interesse der Verantwortlichen nach innen und ordnete das Äußere entsprechend. So war – noch einmal nach Peter

Moraw – das Verhältnis von Innen- und Außenpolitik, und so ging man offensichtlich auch in der Verkehrsplanung vor. Routenpläne blieben desgleichen in ihrer Erstreckung begrenzt, bezogen sich jeweils auf die Entfernung von einem Ort zum nächsten und zeichneten so – wohl oft eher imaginativ als real – Regionen und Landschaften.

Europa, Orient

Gemessen daran hatten Herr Kaplons islamische Geographen von Anfang an einen weiteren Horizont: Von Zentralasien aus bis nach Spanien setzte man für die Reise eine Dauer von 10 Monaten an, eine sicher realistische Angabe, die aber doch einer verfügbaren Reise- und Verkehrsplanung eine gewisse *Longue durée* gibt. Nicht anders verhielt es sich mit der obligaten Pilgerfahrt nach Mekka, die Herr Kaplony als den Herzschlag der islamischen Fernkommunikation diagnostizierte und ihr damit eine beständige Präsenz von Fernorientierung attestierte. Ohnehin dachten die Muslime anders (jedenfalls soweit sie sich in Karten und Texten äußern und zu Herr Kaplony sprechen, der uns an seinen Lesekünsten teilhaben ließ).

Während der europäische Staatswerdungsprozeß des Mittelalters unter anderem daran erkannt wird, dass herrschaftliches Handeln nicht mehr nur punktuell, sondern flächig, regional dicht greift, geht man in der islamischen Ordnung der Dinge offenbar gerade davon aus, dass der Raum die Summe von Orten sei, und die Region aus Gruppen oder Netzen von Städten bestehe. Region und Raum, Kernbegriffe zur Bezeichnung von politischen, vor allem kulturräumlichen, wirtschafts- und verkehrspolitischen Entwicklungs- und Gestaltungsfeldern, waren als Organisationseinheiten selbst nicht präsent. Sogar bei Itineraren waren weder die Abfolge der Orte noch die Strecken zwischen ihnen interessant, sondern deren komplexe Netze und wiederum deren Beziehungen untereinander, weshalb die Karten den Anspruch einer in den Distanzangaben annähernd zutreffenden Beziehungskarte haben.

Eine subtile Parallele ergab sich dann doch noch zwischen Europa und dem Orient: Reiseberichte blieben beim Einzelfall, die auf Handelsorte bezogenen gelehrten Texte und ihre Karten hingegen generalisierten ihre Empfehlungen (»man baut«). Ganz ähnlich hatte Herr Esch berichtet, dass europäische Reiseberichte allmählich vom Bericht des Einzelerlebnisses (»ich ging«) zu allgemeinen Reisehinweisen (»man geht«) wechselten – alles dies aber mit einem Entwicklungsrückstand (oder schonender gesagt: mit einem Entwicklungsunterschied) von zumindest zweihundert Jahren.

Ganz so weit mußte man indessen nicht reisen, um das Grausen vor der Fremde zu üben. Es genügte eine Wanderung in die Eidgenossenschaft: Einen steilen Anstieg vor Augen,

mussten deutschsprachige Reisende an der Grenze zum francophonen Raum gewärtigen, dass sie sich »ein letztes Mal verständlich machen« konnten (Hübner).

Solche Anekdoten erfahren wir aus der Geschichtsschreibung und der Literatur, die uns auf unserer Tagung gelegentlich, aber nicht maßgeblich beschäftigt haben und dies mit gutem, konzeptionellem Grund⁸⁾. Mit erstaunlicher Dichte haben die Vortragenden sich statt dessen auf einander ähnliche historische Quellencorpora bezogen. Sie könnten insgesamt als Rechnungsbücher bezeichnet werden: Zollregister, Haushaltsbücher oder Steuerbücher beispielsweise, daneben Notariatsregesten, Reisetagebücher mit Einnahmen- und Ausgabenregistern, ausführliche Itinerare und vieles mehr. Schon die Quellenlage – das Verhältnis von großen Mengen ungedruckten Materials, übrigens in Westeuropa nicht anders als in Zentralasien, zu geringen Zahlen an Bearbeitern und langen Fristen notwendiger Bearbeitungszeiten – eröffnet ein reiches Betätigungsfeld weiterer Forschung. Auch der notwendig interdisziplinäre Anspruch tut ein übriges; er fordert auf zur Zusammenarbeit und zur Nutzung dessen, was Nachbardisziplinen mit ihren eigenen Methoden erarbeiten. Von einigen Ergebnissen konnten wir hier schon profitieren und anderes, allein die Projektionen von *ViaStoria*, lässt auf weitere Aufklärung gespannt sein.

Schließlich bieten sich verbindende, übergreifende Frageperspektiven an, die gemeinsam erschlossen werden könnten und sollten. War es nicht auffällig, wie oft von Kooperationen die Rede war – davon, dass ein Landesherr die Dienste seiner Untertanen in der Straßenreparatur nur erhielt, wenn er ihnen eine Portion Freiwein spendierte etwa –, von Abstimmungen zwischen Ständen und Regenten, städtischen und fürstlichen Gewalten? Weiter: Hatten nicht alle, die reisten und Handel trieben, notwendig mit Austausch zu tun, von Personen, Waren, Informationen, Ideen? Und ist alles dies nicht Kommunikation? Der Begriff tauchte nur sehr beiläufig in unseren Diskussionen auf und könnte helfen, bei hinreichender methodischer Klärung zuvor, das Gemeinsame der Beteiligten genauer zu fassen und die handelnden Personen dadurch noch stärker im Gegenstand zur Geltung zu bringen.

Hatte schließlich nicht alles, was angeordnet und ausgeführt, koordiniert und effektiviert wurde, mit Wissen und Wollen zu tun, allgemeinem wie speziellem, und ging nicht solches Wissen und Wollen jeder Technik und auch jeder absichtsvollen Planung von Verkehrspolitik voraus? Die hier eingangs gewählten Beispiele sollten es bereits deutlich machen: Unser Interesse und die Sicht der Zeitgenossen erst öffnen uns eine »hohle Gasse« zu unserem Gegenstand.

Verkehrsgeschichte ist auch Kommunikationsgeschichte, auch Wissenschafts- oder Wissensgeschichte. Es war schon Absicht, dass vorhin scholastische Fragen gestellt wur-

8) Vgl. Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter, hg. von Gerhard JARITZ (Österreichische Akademie der Wissenschaften, Phil.-hist. Kl., Forschungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit. Diskussionen und Materialien 6), Wien 2001.

den und damit eine kommunikative Situation aus mittelalterlichem Wissenshaushalt aufgerufen war. Vorerst musste es bei drei von sieben Fragen bleiben.

Vieles mehr ließe sich fragen und sagen und künftig noch tun, um einen Anspruch einzulösen, den Herr Esch eingangs aufgestellt hat: Unser Thema enthalte, so sagte er, viele »Einzelthemen«, die sich »zu einem Ganzen zusammenstecken« ließen. Der Zusammenfasser beschließt seine Reise durch die Erinnerung dreier Tage nun mit der überzeugten Feststellung, dass wir nach diesen Tagen doch ein ganzes Stück weiter sehen und mehr voneinander wissen als zuvor. Allein dafür hat sich die Reise gelohnt.