

Räume und Routen in der Mitte Europas

Kommunikationspraxis und Raumerfassung

HEINZ-DIETER HEIMANN

I. METHODISCHES:

Raumkonstruktionen zwischen Verkehrsgeschichte und Kommunikationsgeschichte

Die mechanische Uhr im Mittelalter und der Computer in der Gegenwart machen als zwei »Raum-Zeit-Maschinen« für Martin Burckhardt die Mittelalter und Gegenwart verbindenden Denkstrukturen aus. Die dabei verfolgten »Metamorphosen von Raum und Zeit« reichen von der Wahrnehmung des mittelalterlichen Kathedralbaus bis zur gegenwärtigen Bildlichkeit als verwandte Teile der Mechanisierung der Denkstruktur seit dem Mittelalter. Diese weitreichenden anthropologischen und philosophischen Beobachtungen gelten soweit eigentlich nur einem einzigen Raumtyp, dem »virtuellen« nämlich. Der an Uhr und Computer vorgenommene Vergleich spart mithin den in der Mechanisierung der Zeit mit angelegten Wandel der Raumerfassung und daran geknüpfter Raumvorstellungen aus¹⁾.

Die Kategorie »Zeit« und mehr noch die Verbreitung der Räderuhren seit der Mitte des 14. Jahrhunderts in Europa und damit die neuen Erfahrungen im Umgang mit der gemessenen Zeit und einer Neubewerteten Zeitznutzung in einem ethischen wie ökonomischen Rationalismus gelten als ein Epochensignum²⁾.

Entsprechende methodische Aussagen und Exempel über den Raum, die zweite Kategorie der Verortung historischen Geschehens, stehen dagegen von Seiten der Geschichtswissenschaft noch aus³⁾. Die Zurückhaltung im Umgang mit Aspekten des

1) M. BURCKHARDT, *Metamorphosen von Raum und Zeit*, Frankfurt a.M. 1994.

2) R. WENDORFF, *Zeit und Kultur. Geschichte des Zeitbewußtseins in Europa*, München 1980. – K. SCHREINER, *Diversitas temporum. Zeiterfahrung und Epochengliederung im späten Mittelalter*, in: R. HERZOG/R. KOSELLECK (Hg.), *Epochenschwelle und Epochenbewußtsein*, München 1987, S. 381–428. – G. WHITROW, *Die Erfindung der Zeit. Aus dem Englischen v. D. Gerstner*, Hamburg 1991. – G. DOHRN-VAN-ROSSUM, *Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnung*, München 1992.

3) M. JAMMER, *Das Problem des Raumes. Die Entwicklung der Raumtheorie*, Darmstadt 1980. – F. BRAUDEL, *Frankreich. Bd. 1: Raum und Geschichte*, Stuttgart 1989. – O. HALECKI, *Europa. Grenzen und Gliederung seiner Geschichte*, Darmstadt 1957, S. 35ff. – F. SEIBT, *Von der Konsolidierung unserer Kultur zur Entfaltung Europas*, in: DERS. (Hg.), *Handbuch der europäischen Geschichte*, Bd. 2, Stuttgart 1987, S. 8ff. –

Raumes in der deutschen Geschichtswissenschaft nach 1945 resultiert nicht unbegründet aus der Ablehnung vormaliger Verknüpfung geopolitischer Ansichten und politischer Bewertungen und daraus abgeleiteter expansionistischer Ansprüche des »Dritten Reiches«⁴). Im Wissen darum bleibt aber die Bedeutung dieser Kategorie doch bestehen, so daß sich im Fächerkanon historischer Disziplinen auch eine neu orientierte Forschungspraxis dieser Notwendigkeit nicht entziehen kann.

Gegenwärtig läßt sich ein Bündel historisch-kritischer wie methodisch neu bedachter Ansätze zur Konzipierung von Raumkonstruktionen historischer Entwicklungen ausmachen. Als nachdrücklichen Impuls dazu kann man das Programm des 36. Deutschen Historikertages 1986 anführen: »Räume der Geschichte – Geschichte des Raumes.« Nach dortigen Überlegungen werden Räume am allerwenigsten verabsolutiert, sondern gerade aus der Dynamik von Räumen und der wechselnden und auch konkurrierenden Wirkung raumbildender Faktoren in zumeist interdisziplinären Konzepten verschiedenartige Raumtypen und räumliche Systeme befragt und verfolgt: als Migrationsbewegungen, als Siedlungsprozesse, als Ausbildung historisch-politischer Landschaften, als soziale Milieus, als Wirtschaftsbeziehungen, als kulturelle Transformationsprozesse. Hierin berühren sich unterschiedlich stark in aller Regel Historische Geographie, die genetische Siedlungsforschung, die Zentralitätsforschung und auch die modifizierte Kulturraumforschung⁵).

Die Möglichkeiten, zu einer Geschichte der Räume zu kommen, sind darin aber noch nicht erschöpft, wie die momentane Situation der mittelalterlichen Verkehrs- und auch der Kommunikationsgeschichte zeigt. Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte lassen sich im Mittelalter schwerlich strikt voneinander trennen, da sie in der Entwicklung und Gestaltung von Waren- und Güteraustausch denkbar eng verbunden sind. Aber zum Verkehrswesen gehört mehr. Dazu gehören auch das Nachrichtenverkehrswesen und das Informationsgeschehen, die Intensität des Unterwegsseins und der wachsende Anteil jener Berufsgruppen, deren Arbeitsleben durch besondere räumliche Bedingungen und externe Dienstleistungen bestimmt wurden, schließlich ein geographisches Grundwissen,

P. MORAW, Über Entwicklungsunterschiede und Entwicklungsausgleich im deutschen und europäischen Mittelalter (1987), in: DERS., Über König und Reich, hg. v. R. Ch. SCHWINGES, Sigmaringen 1995, S. 293–320.

4) G. ALTHOFF (Hg.), Die Deutschen und ihr Mittelalter, Darmstadt 1992. – W. SCHULZE, Geschichtswissenschaft nach 1945, München 1989.

5) P. SCHÖLLER (Hg.), Zentralitätsforschung, Darmstadt 1972. – H. v. WALTHOR/H. QUIRIN (Hg.), »Landschaft« als interdisziplinäres Forschungsproblem. (Veröffentlichung des Provinzialinstituts für westfälische Landesforschung, Reihe 1, Heft 21), Münster 1977. – F. IRSIGLER, Stadt und Umland in der Historischen Forschung – Theorie und Konzepte, in: N. BULST u.a. (Hg.), Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft. Stadt-Land-Beziehungen in Deutschland und Frankreich 14. bis 19. Jahrhundert, Trier 1984, S. 12–37. – K. FEHN, Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft, in: Siedlungsforschung 4 (1986) S. 239–252 mit weiterführenden Hinweisen. – Der Raum Westfalen, Bd. 6, Fortschritte der Forschung und Schlußbilanz, hg. im Auftrage des Landschaftsverbands Westfalen/Lippe v. F. Petri u.a. Lieferung 1–3, Münster 1985. – H.-D. HEIMANN, Vom Lob Westfalens und seinen Grenzen, in: DERS. (Hg.), Von Soest – aus Westfalen, Paderborn 1986, S. 7–21.

der Zustand der Wege und Straßen, die Verfügbarkeit von technischen Reisehilfen in Itinerarverzeichnissen, Kartenwerken, Meilenscheiben, Sonnenuhren, Globen. Auch darin liegen wesentliche Voraussetzungen und Wirkungen des Quantitäts- und Qualitätswechsels der Raumerfassung im Unterwegssein.

Um ein Beispiel dafür zu nennen: Das Handels- und Wirtschaftsgeschehen erfuhr im 14./15. Jahrhundert durch die Einrichtung von Kontoren einen immer wieder angeführten strukturellen Wandel und eine Beschleunigung. Dieser Vorgang beinhaltet aber nicht nur das Auseinandertreten von Handel und Transport und das Entstehen eines selbständigen Transportgewerbes⁶⁾. Das Transportwesen, soweit es Indikatoren für Transferprozesse abgibt, verweist nicht allein auf Wirtschaftsbeziehungen und Wirtschaftsräume, sondern für eine Verkehrsgeschichte auch auf eine neue Art der Mobilisierung einer damit wachsenden Anzahl beruflich mobiler Menschen, ein spezialisiertes Dienstpersonal mit einem im beruflichen Handel begründeten Wissen um die Gestalt von Landschaften, von Wegen, Straßen und Brücken, sowie eine Beschleunigung im Reisen und im Austausch von Nachrichten.

Hierzu gehört auch die Geschichte der Straßen, die über die Anlage der »Kunst«-Straßen hinaus vor allem den Übergang vom allein zielorientierten Wegeverkehr zu einem Reisebetrieb auf fixierten Straßen meint. Der Zustand der Reisewege und Straßen, ihr beinahe beliebiger Verlauf in der Landschaft und die zweifelhafte Sicherheit des Unterwegsseins werden auch in spätmittelalterlichen Quellen wiederholt beklagt. Selbst wenn in dieser Zeit ein durchgängiger Straßenbau weder durch das Königtum noch durch die Landesherren verfügt wurde, so stieg doch die Bedeutung unterhaltener und befestigter Straßen zunächst im innerstädtischen Raum mit der Pflasterung der Straßen, früh beginnend 1184 in Paris, die schließlich im 14. Jahrhundert allgemein üblich wurde, und in der Fixierung der Straßenbreite im Wege von innerstädtischen Bauauflagen⁷⁾. Nicht von ungefähr nehmen in den Urkundendatierungen Hinweise auf die Lokalität von Straßen zu und erhielten in dieser Zeit einzelne Städte als ortsbestimmenden Hinweis den Beinamen »Straße«, so das hessische Steinau, das sich im Stadtsiegel seit Mitte des 14. Jahrhunderts als »stena – an der strasze« bezeichnete und damit die verbreitete Kenntnis seiner Lage an »der« Straße von Frankfurt am Main über Erfurt nach Leipzig voraussetzte und zugleich förderte⁸⁾.

6) F. IRSIGLER, Kölner Wirtschaft im späten Mittelalter, in: 2000 Jahre Kölner Wirtschaft, hg. v. A. KELLENBENZ, Köln 1971, S. 217–330, hier S. 272ff. – B. KUSKE, Die städtischen Handels- und Verkehrsarbeiter und die Anfänge der städtischen Sozialpolitik in Köln bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, Bonn 1914.

7) J. LEGOFF, Die Stadt als Kulturträger, in: Europäische Wirtschaftsgeschichte, hg. v. C. M. CIPOLLA/K. BORCHARDT, Bd. 1, Stuttgart 1983, S. 45–65, behandelt darunter die »Ordnung des Raumes«, ebenda S. 56f. – H. KÜHNEL (Hg.), Alltag in der spätmittelalterlichen Stadt, Graz 1984, S. 17ff.

8) Eine »Verkehrspolitik« im Sinne eines planmäßigen Straßenbaus läßt sich gleichwohl aus den entsprechend greifbaren Initiativen der mittelalterlichen Herrscher bisweilen ablesen. – G. LANDAU, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Basel 1958, S. 50ff. – M. REINKE, Die Reisegeschwindigkeit des Königshofes im 11. und 12. Jahrhundert nördlich der Alpen, in: BldtLg 123 (1987), S. 225–251. – Siehe auch Anm. 10. – Zu den lokalen Verhältnissen u. a. H. REIMER (Bearb.),

Ähnliche Wirkungen gingen seit dem 12. Jahrhundert vom zunehmenden Brückenbau aus, der zwar zum Ende des 15. Jahrhunderts quantitativ nachließ, aber doch nach den frühen Bestimmungen aus dem Sachsenspiegel über die einzuhaltende Straßenbreite und den Wechselverkehr jetzt vermehrt Indikatoren für wachsenden Verkehr bietet, wenn es darüber in der Urkunde für die Wiener Donaubrücke von 1439 heißt, die Brücke sei für jeden bestimmt, der »reiten, fahren, gehen, treiben und tragen könne«⁹⁾. Schließlich erhielten Straßen, insbesondere Fernstraßen, zunehmend Eigennamen, so etwa die »Sächsische Hochstraße« zwischen Frankfurt und Leipzig. Einzelne Baustraßen und Projekte wie der Bau der »Via Mala« über den Splügenpaß (nach 1470) und der Ausbau am oberbayerischen Kesselberg (1490/92) verweisen auf regional verbesserte Verkehrsverbindungen und damit auch auf eine wachsende Bekanntheit derartiger Straßen. Nach vorliegenden Übersichts-darstellungen fehlen freilich eingehende regionalspezifische Untersuchungen über die Annahme der Straßen und Wege als Gegenstand verkehrsbezogener Raumanalyse einer Kommunikationsgeschichte und solchermaßen organisierter Integration von Räumen¹⁰⁾.

Demgegenüber nahmen in den letzten Jahren freilich solche Themenbereiche einen Aufschwung, die eher in der Migrationsforschung ihren methodischen Mittelpunkt haben. Der Bogen der Beispiele spannt sich hier von der neubedachten Itinerar- und Reise-

Urkundenbuch zur Geschichte der Herren von Hanau und der ehem. Provinz Hanau, Bd. 2, Leipzig 1892, S. 110; Siegeltafel Nr. 8. – Dazu H. RUPPEL, Unterwegs auf der Straße. Die historische Reise von Frankfurt nach Leipzig, in: W. STUBENVOLL (Hg.), Die Straße. Geschichte und Gegenwart eines Handelsweges, Bd. 2, Frankfurt a.M. 1990, S. 42–63.

9) E. MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: HZ 224 (1977), S. 265–295, hier S. 271.

10) Zum mittelalterlichen Straßenwesen allgemein F. BRUNS/H. WECZERKA, Hansische Handelsstraßen. Textband, Weimar 1967. – E. GASSNER, Das deutsche Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, Leipzig 1889, ND Stuttgart 1966 mit wertvollen Hinweisen, aber oft ohne hinreichende Belege. – H. HITZER, Die Straße, München 1971 mit zahlreichen Details und Abbildungen. – R. SPRANDEL, Gewerbe und Handel 1350–1500, in: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1, hg. v. H. AUBIN u.a., Stuttgart 1978, S. 344, bemerkt die für das 14./15. Jahrhundert »starke Verdichtung (des Verkehrs) in kommerzieller und diplomatischer Hinsicht« auch in ihren raumwirksamen Voraussetzungen. – Zum »System« Verkehr markieren die Aussagen von F. VOIGT, Verkehr, Bd. 2.1, Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, S. 376ff. und Bd. 2.2., Berlin 1965, S. 817ff. den Strukturwandel insgesamt treffend, ohne aber in der Sache dem mittelalterlichen Problem genügen zu können. Wenig Beachtung findet diese Thematik auch bei H. KELLENBENZ, Die Wiege der Moderne. Wirtschaft und Gesellschaft 1350–1650, Stuttgart 1991, S. 285ff. – Die von Th. Szabó formulierte These der »Neuentdeckung« bzw. der »Erfindung« der Straße im 12. Jahrhundert verweist auf die Dynamik im Zeitalter des Aufbruchs. Gleichwohl bleibt im europäischen Vergleich der unterschiedliche Rhythmus der nachfolgenden Durchsetzung der Straße als definierter und schließlich »künstlich« hergestellter Verbindungskorridor zu beachten, wobei die spätmittelalterlichen Verhältnisse im nordalpinen Raum im Vergleich zu anderen Räumen noch am wenigsten erforscht wurden. Th. SZABÓ, »Straße«, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 8, München 1996, Sp. 220–223. – Dazu als sachliche Ergänzung H. KRÜGER, Oberdeutsche Meilenscheiben des 16. und 17. Jahrhunderts als straßengeschichtliche Quelle, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 24 (1964), S. 167–204. – Siehe auch Anm. 43 zur neuen Dokumentation der Straße in der Kartographie um 1500.

forschung¹¹⁾ über die Verwaltungs- und politische Geschichte¹²⁾ sowie die Messengeschichte¹³⁾ bis hin zur Buch- und Briefgeschichte¹⁴⁾, worin in aller Regel sozial- und verfassungsgeschichtliche Perspektiven dominieren. Ihre Bedeutung ist deshalb zu unterstreichen, weil sie auch für verkehrsgeschichtliche Fragen und damit weitergehend für eine nachrichten- und verkehrsgeschichtliche Analyse von Belang sind.

Bislang steht eine systematische Verknüpfung dieser Sparten und Aspekte zu einer Geschichte des mittelalterlichen Nachrichten- und Verkehrswesens, die wiederum als Schnittmenge einer Geschichte des kulturellen Kommunikations- und Informationsgeschehens zu verstehen ist, noch weitgehend aus. Gleichwohl wächst die Berührung zwischen Geschichts- und Kommunikationswissenschaften, wobei allerdings das Hauptaugenmerk auf mediengeschichtlichen Prozessen der jüngeren Zeit liegt. Die Profilierung einer an der alt-europäischen Gesellschaft und ihrer Dynamik festgemachten Kommunikationsgeschichte zwischen dem 12. und dem beginnenden 19. Jahrhundert läßt auf sich warten.¹⁵⁾

11) N. OHLER, *Reisen im Mittelalter*, München 1986. – G. JARITZ/A. MÖLLER (Hg.), *Migration in der Feudalgesellschaft*, Frankfurt a.M. 1988. – W. PARAVICINI (Hg.), *Europäische Reiseberichte des späten Mittelalters: eine analytische Bibliographie*, Frankfurt a. M./Bern 1994. – X. v. ERTZDORFF/D. NEUKIRCH (Hg.), *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit*, Amsterdam 1992. – H. BAUSINGER u. a. (Hg.), *Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus*, München 1991.

12) C. BRÜHL, *Die Herrscheritinerare*, in: *Popoli e paesi nella cultura altomedievale*, (= *Settimane di studio del Centro italiano di studi sull' alto medioevo* 29), Spoleto 1983, S. 615–639. – I. HLAVÁČEK, *K organizaci státního správního systému Václava IV.* (*Acta universitatis Carolinae, Monographica* 137), Praha 1991 (mit deutscher Zusammenfassung). – P. MORAW, *Organisation und Funktion von Verwaltung im ausgehenden Mittelalter (ca. 1350–1500)*, in: K.G.A. JESERICH/H. POHL/G.Chr. v. UNRUH (Hg.), *Deutsche Verwaltungsgeschichte*, Bd. 1, Stuttgart 1983, S. 21–65.

13) R. KOCH (Hg.), *Brücke zwischen den Völkern. Zur Geschichte der Frankfurter Messe*. 3 Bde., Frankfurt a.M. 1991.

14) M. GIESEKE, *Der Buchdruck in der Frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien*, Frankfurt a.M. 1991, mit kritischer Rezension dazu U. NEDDERMEYER, *Wann begann das »Buchzeitalter«*, in: *ZfH* 20(1993) S. 205–216. – M. NORTH (Hg.), *Kommunikationsrevolutionen. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts*, Köln–Wien 1995. – In diesem Zusammenhang wird man künftig das bisher vernachlässigte Brief- und Korrespondenzwesen intensiver nutzen. W. PARAVICINI (Hg.), *Der Briefwechsel Karls des Kühnen*, 2 Bde. Frankfurt a.M. 1995. – H. WENZEL (Hg.), *Gespräche – Boten – Briefe – Körpergedächtnis und Schriftgedächtnis im Mittelalter*, Berlin 1997. – H.-D. HEIMANN (Hg.), *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance*, Paderborn 1998.

15) *Zur Theorie der Kommunikation und ihrer fachspezifischen Bedeutung* J. D. STEVEN/H. DICKEN GARCIA, *Communication History*, Berverly Hills/London 1980. – M. BOBROWSKY/W. R. LANGENMACHER (Hg.), *Wege zur Kommunikationsgeschichte*, München 1987. – E. BLÜM/H. GEBHARDT (Hg.), *Neue Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung*, München 1987. – B. ROLLKA, *Perspektiven einer vergleichenden historischen Kommunikationsforschung und ihre Lokalisierung im Rahmen der Publizistikwissenschaft*, in: *Deutsche Presseforschung* 26 (1987), S. 413–425. – H. WENZEL, *Hören und Sehen. Schrift und Bild. Kultur und Gedächtnis im Mittelalter*, München 1995. – W. FAULSTICH, *Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter 800–1400. Die Geschichte der Medien*, Bd. 2, Göttingen 1996. – W. RÖSENER (Hg.), *Kommunikation in der ländlichen Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Moderne*, Göttingen 2000.

Das gegenwärtige Interesse an kommunikationsgeschichtlichen Themen auch vergangener Zeiten resultiert zweifellos aus den Folgeproblemen der gegenwärtigen Medien- und Kommunikationsrevolution, in der sich die moderne Gesellschaft wohl neuerlich grundlegend umformt. Es liegt mithin auf der Hand, den Forschungsrahmen einer Geschichte der Kommunikation neu zu vermessen, wie dies von Seiten der Wirtschaftsgeschichte zuerst H. Pohl angestoßen hat¹⁶⁾ und wie es flankierend durch das Postjubiläum 1490/1990 im Bereich der Postgeschichte geschehen ist¹⁷⁾.

Es bedeutet für eine darüber neu zu konzipierende Kommunikationsgeschichte zweifellos eine Hilfe, wenn W. Behringer im Rückblick auf die Literatur zum Postjubiläum verdeutlichend darüber »Bausteine zu einer Geschichte der Kommunikation« vorstellt¹⁸⁾ und dabei entgegen verbreiteten Handbuchdarstellungen der Geschichte des 18./19. Jahrhunderts den Beginn eines Zeitalters der Beschleunigung an der Post - und mehr noch der Postkutschengeschichte insbesondere seit dem späten 16. und vor allen Dingen dem 17. Jahrhundert festmacht. Zweifel an dieser Hilfestellung und vor allem an der Periodisierung stellen sich aber ein, wenn dafür als demonstrativer Beleg Johann Jakob Moser (1701–1785) zitiert wird, der Franz von Taxis (1459–1517) als »Erfinder« der Post ansprach, da er – ähnlich wie Kolumbus durch seine Taten – »die Welt in einen neuen Model gegossen« hat, sie also neu geformt habe und wenn diese Einschätzung ferner mit wirtschaftsgeschichtlichen Aussagen Theodor Sombarts bekräftigt wird¹⁹⁾.

Die Bedeutung der Postorganisation und ihrer verschiedenen Transportsysteme für den Wandel der frühneuzeitlichen Gesellschaft ist zweifellos in der Vergangenheit auch von der Geschichtswissenschaft wenig beachtet und zu wenig erforscht worden. Aber in dem dort skizzierten Rahmen wird einerseits durchaus in der Tradition der (älteren) staatswirtschaftlichen Literatur an der epochalen Bedeutung der Familie Tassis-Taxis als Postbetreiber festgehalten und jener Aufschwung in den Dienstleistungen und der Mobilität im 16./17. Jahrhundert entsprechend bewertet, ohne weitergehende methodische und inhaltliche Rückkopplungen an Entwicklungen im Bereich des mittelalterlichen Kommunikations- und Nachrichtenverkehrswesens sowie jüngere mediävistische Forschungen zur Kommunikationsgeschichte näher zu bedenken. Die spätmittelalterliche Entwicklungsphase, in der Verwaltungs-, Verfassungs- und Mediengeschichte immer nachdrücklicher

16) J. BENZINGER, Zum Wesen und zu den Formen der Kommunikation und Publizistik im Mittelalter, in: Publizistik 15 (1970), S. 295–318. – H. POHL (Hg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. (VSWG, Beiheft 67), Wiesbaden 1989. – Kommunikation und Alltag in Spätmittelalter und Früher Neuzeit. Veröffentlichung des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit Nr. 15, Wien 1992.

17) W. LOTZ (Hg.), Deutsche Postgeschichte, Berlin 1989. – H. GLASER/H. WERNER (Hg.), Die Post in ihrer Zeit, Heidelberg 1990. – Zusammenfassender Literaturbericht H.-D. HEIMANN, Neue Perspektiven für die Geschichte der Post. Zur Methode der Postgeschichte und ihrem operativen Verhältnis zur allgemeinen Geschichtswissenschaft, in: HZ 253 (1991), S. 661–674. – Siehe auch dazu Anm. 18.

18) W. BEHRINGER, Bausteine zu einer Geschichte der Kommunikation, in: ZHF 21 (1994), S. 92–112.

19) Ebenda, S. 94.

profiliert, findet so keine Anknüpfung. In Handbüchern der Geschichte, auch solchen der Verwaltungs- oder Verkehrsgeschichte, und schon traditionell seit der von Heinrich von Stephan vor mehr als einhundert Jahren verfaßten (Reichs-)Postgeschichte, findet sich bis in die jüngste Postjubläumliteratur hinein beinahe regelmäßig mit der Installierung der von der Bergamasker Familie Tassis seit 1490 betriebenen Kurierreiterlinie zwischen Innsbruck und Mecheln im Auftrag des habsburgischen Kaiserhauses der Epochenübergang vom Mittelalter zur Neuzeit markiert. Demzufolge wird die Geschichte der Thurn- und Taxis- bzw. der Reichspost nahezu linear als Paradigma für kommunikationstechnischen Fortschritt in der beschleunigten Überbrückung größerer Räume behandelt und demgegenüber die mittelalterlichen Verhältnisse im Nachrichten- und Verkehrswesen und der Nachrichtenübermittlung zumeist als rückständig zitiert. Dem Ökonomen F. Voigt gilt das mittelalterliche Nachrichtenverkehrswesen in einer systematisch angelegten Verkehrsgeschichte als »minderwertig«²⁰⁾. Seine Merkmale charakterisiert H. Pohl in seiner als kommunikationsgeschichtliche Forschungsperspektive zu lesenden Einleitung zu dem entsprechenden Sammelband danach, daß die »Kennzeichen der mittelalterlichen Kommunikation (gegenüber der Antike) noch weniger Öffentlichkeit, Technik und Regelmäßigkeit« waren²¹⁾, wie auch E. Schilly und A. Erler in ihren Handbuchbeiträgen sich an jene staatsgeschichtlich geprägten Bewertung der älteren Verkehrs- und Postgeschichte eng anlehnen²²⁾.

Jenseits einer Theorie der kulturellen Kommunikation wird man als grundlegende Definitionsmerkmale festhalten müssen, daß Kommunikation ein konstitutives Element aller Formen menschlicher Gemeinschaftsbildung ist, folglich auch die Organisationsformen und die Art und Weise der Nachrichtenübermittlung den jeweiligen Anforderungen ihrer Gesellschaft entsprechen und ihren Wandel mittragen. Indem man also nach dem Organisationsgrad der Nachrichtenübermittlung im Mittelalter fragt und in dieser Zeit auch Entwicklungsmöglichkeiten gelten läßt, wird man auch zu Aussagen über die Intensität der Raumerfassung kommen, deren Wandel wiederum mit Veränderungen in den Rahmenbedingungen organisatorischer und politischer Raumbeherrschung korrespondiert. Die Beobachtung der Organisation führt zur Funktion der Nachrichtenübermittlung, die als Teil organisierter Formen der Mitteilungsweise Anhaltspunkte auch für den Wandel der Raumerfassung liefern. Die Beschäftigung mit den Mitteilungsweisen und den Trägern solcher Informationen, dem Transport- und Dienstleistungspersonal, den Boten, Läufern, Dienern, liefert insoweit auch eigene Kriterien für eine Geschichte »offener« Räume, seien es Reiseräume, Nachrichtenräume oder Informationslandschaften, und damit schließlich kontinentaleuropäischer Integrationsleistung.

20) F. VOIGT (wie Anm. 10), Bd. 2, S. 817.

21) H. POHL (wie Anm. 16), Einführung S. 13.

22) A. ERLER, »Post«, in: Handwörterbuch der deutschen Rechtsgeschichte, hg. v. dems./A. Kaufmann, Bd. 3, Berlin 1984, Sp. 1834–1840. – E. SCHILLY, Verkehrs- und Nachrichtenwesen, in: K. G. JESERICH (wie Anm. 12), S. 448–459.

Zu den Merkmalen des mittelalterlichen Nachrichtenverkehrs gehörten auf Grund der verfassungsrechtlichen Struktur der Gesellschaft parallel verlaufende Strukturen der Organisation von Benachrichtigungen. Päpste und Kaiser, Klöster und Städte, Fürsten und Herren, Händler und Handwerker nicht anders als Grundherren oder Universitäten und politische Bünde unterhielten je für sich Personen, die mehr oder weniger ausschließlich mit dem Transport von Nachrichten befaßt waren. Darüber hinaus stand beinahe jeder Reisende, vom Pilger angefangen, für derartige Zwecke gegebenenfalls zur Verfügung²³). Die Defizite dieser Art Organisationsstruktur mögen für uns handgreiflich sein. Aber zu den kommunikationsgeschichtlichen Merkmalen gehört einfach,

23) E. PITZ, Supplikensignatur und Briefexpedition an der römischen Kurie im Pontifikat Papst Calixts III., Tübingen 1972. – DERS., Die römische Kurie als Thema der vergleichenden Sozialgeschichte, in: QFIAB 58 (1978), S. 216–345. – Zugleich zur erweiterten Dimension der Verfassungsgeschichte und der Königsherrschaft P.-J. HEINIG, Friedrich III. (1440–1493), Hof, Regierung und Politik, 3 Bde., Köln/Weimar 1996/7. – DERS., Der König im Brief. Herrscher und Hof als Thema aktiver und passiver Korrespondenz im Spätmittelalter, in: H.-D. Heimann (wie Anm. 14), S. 31–51. – B. SCHNEIDMÜLLER, Briefe und Boten im Mittelalter, in: W. LOTZ (wie Anm. 17), S. 10–22. – H. u. G. MORTENSEN/R. WENSKUS, Die Postwege des Deutschen Ordens in der 1. Hälfte des 15. Jahrhunderts, 5. Bd. (M 1:300 000) mit Erläuterungen. Historisch-geographischer Atlas des Preußenlandes, Lieferung 1ff., Wiesbaden 1968. – H. BOOCKMANN, Die Briefe des Deutschordenshochmeisters, in: W. LOTZ (wie Anm. 17), S. 23–42. – DERS., Zwischen Pedell und Botschafter: Der Universitätsbote, ebenda S. 57–66. – K. GERTEIS, Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz im Mittelalter und Früher Neuzeit, in: H. POHL (wie Anm. 16), S. 19–36. – J. SCHNEIDER, Die Bedeutung von Kontoren, Faktoreien, Stützpunkten (von Kompanien), Märkten, Messen und Börsen in Mittelalter und Früher Neuzeit, ebenda, S. 37–63. – Th. G. WERNER, Das kaufmännische Nachrichtenwesen im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit und sein Einfluß auf die Entstehung der handschriftlichen Zeitung. Aus dem Nachlaß hg. v. F. W. HENNING, in: Scripta mercaturae 2 (1975), S. 3–52. – M. LINDEMANN, Nachrichtenübermittlung durch Kaufmannsbriefe, München 1978. – L. SPORHAN-KREMPPEL, Nürnberg als Nachrichtenzentrum, Nürnberg 1968. – Wie unabhängig vom städtischen Botenbetrieb die Handelsgesellschaften ihre eigenen Boten unterhielten, belegt u.a. ein »Briefbüchlein« der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft aus dem Jahre 1477/78, s. A. SCHULTE, Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft (1380–1530), ND Wiesbaden 1964, Bd. 1, S. 113–117, Bd. 3, S. 404–408. – Das Botenwesen der Landesherrn gehörte bislang zu den wenig untersuchten Gegenständen, auch wenn im Zusammenhang der Residenzenforschung dieser Aspekt der Verwaltungsgeschichte vermehrt verzeichnet wird: W. HERBORN, Das Botenwesen im Herzogtum Jülich im ausgehenden 14. Jahrhundert, in: Beiträge zur Jülicher Geschichte 48 (1981), S. 49–63. – B. STREICH, Zwischen Reisherrschaft und Residenzenbildung. Der wettinische Hof im Spätmittelalter. Köln/Wien 1989, S. 380ff. – A. GALLTISCH, Die kurbrandenburgischen Botenordnungen, in: Archiv für deutsche Postgeschichte 1953, S. 29–48. – Eine Untersuchung zum Botenwesen der Markgrafen von Brandenburg im späten 15. Jahrhundert nach der »politischen Korrespondenz« des Kurfürsten Albrecht Achilles ließe das eigenständige Botenwesen als Steuerungsinstrument der weitläufig gelagerten Landesherrschaft erkennen. – Kaum angemessen ist bislang das Botenwesen der Klöster und Ordensgemeinschaften untersucht, wobei geeignete Editionen dazu vereinzelt vorliegen: D. LÜCK, Das Viktorstift in Xanten in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Beobachtungen an den Bursenrechnungen, in: AHVN 178 (1978), S. 81ff. – W. WIDMOSER/W. KÖFLER (Bearb.), Das Botenbuch der Bruderschaft St. Christoph auf dem Arlberg, Innsbruck 1977.

daß sich dieses System vielgliedriger Benachrichtigungsorganisationen zeitlich vor einer zentralisierten, staatlich verantworteten Postorganisation entwickelte und dieser Pluralismus sich gegenüber den staatlichen Bedürfnissen folgenden Bedingungen der Nachrichtenübermittlung konfliktreich zu behaupten hatte²⁴⁾. Der Prozeß der Verdichtung im Verkehrswesen und im Nachrichtenaustausch ist folglich nicht aus der Perspektive reichsrechtlich monopolisierter Betriebe allein, sondern vom Ursprung her weit eher aus dem Mittelalter heraus als Wettlauf der Benachrichtigungssysteme zu begreifen, in dem schließlich auch eine Konkurrenz der Systeme der Raumbeherrschung heranwuchs. Genau genommen müßte man also im Rahmen einer alteuropäischen Mobilitäts- und Kommunikationsgeschichte jede einzelne Boteneinrichtung im Mittelalter separiert befragen, weil nur so auch die Verkehrs- und Integrationsleistung dieser parallel arbeitenden Systeme angemessen erfaßt würde. Am Beispiel des städtischen Botenwesens wird dieser Versuch unternommen.

II. GRUNDELEMENTE DES STÄDTISCHEN BOTENWESENS UND ORGANISATORISCHE ENTWICKLUNGSPHASEN

Mit der Entwicklung des mittelalterlichen Städtewesens in Europa seit dem 12./13. Jahrhundert ist in immer wieder bestätigten Beispielen der Prozeß der Verschriftlichung und damit auch der Ausbildung von neuen administrativen und politischen Organen verbunden, so daß der organisierte Austausch des hier gesammelten Wissens und das Agieren der verschiedenen Führungskreise in internen wie externen Beziehungen einen gesteigerten Kommunikationsbedarf wie auch ein institutionalisiertes Handeln nach sich zogen. Mehr und mehr Städte gewannen schließlich neue Funktionen als Kommunikationsmittelpunkte, weil auch das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft sich insgesamt veränderte, das »seit dem 14. Jahrhundert mit der Entwicklung des Korrespondenz- und Kopierwesens (...) sowie der Geld- und Kreditwirtschaft« verbunden war²⁵⁾. Die Infrastruktur für diesen nachhaltigen Aufschwung lieferte das parallel strukturierte Botenwesen. Begünstigt wurde diese Entwicklung von der weiteren Differenzierung der Verwaltung, neuen außenpolitischen Herausforderungen, von den sich in Bündeln und Kontaktkreisen zusammenschließenden Kommunen sowie den sich mehrfach verlagernden Schwerpunkten königlicher Reichsherrschaft mit der weitgreifenden Wirkung, daß sich auch in Deutschland die Könige und die geistlichen und weltlichen Landesherren dieser städtischen Einrichtungen lange Zeit bedienten und ein eigenes Benachrichtigungssystem zunächst nur rudimentär unterhielten. Im landesherrlichen Bereich wurden derartige Einrichtungen augenscheinlich erst nach und nach im Zusammenhang mit den im ausgehenden 15. Jahrhundert einset-

24) F. VOIGT (wie Anm. 10), Bd. 2,2, S. 822f., 1099ff., 1110f.

25) H. PEYER, Gastfreundschaft im Mittelalter, München 1983, S. XI.

zenden Kanzleireformen und angesichts ausgreifender Territorialpolitik forciert, während landesherrliche Botenanstalten und Postbetriebe schließlich im weiteren 16. und 17. Jahrhundert in langwierigen und in reichsrechtlich begründeten Konflikten mit dem Kaiser und dem von ihm beanspruchten Monopol durchgesetzt wurden²⁶⁾.

Insoweit äußerte sich im städtischen Botenwesen zusammengenommen ein verkehrs- und nachrichtentechnischer Entwicklungsvorsprung gegenüber anderen Körperschaften und Institutionen. Mit dem Städtewesen erweiterte sich das dezentrale Gefüge zu einem einzigartigen flächendeckenden Verkehrssystem mit entsprechender Integrationsleistung. Nachrichtenübermittlung geschah im gesamten Mittelalter und bis weit in das 19. Jahrhundert hinein notwendigerweise körpergebunden. Dieses Merkmal verbindet neben der Verfassungsstruktur Mittelalter und Frühe Neuzeit wesentlich als Teile der alteuropäischen Kommunikations- und Dienstleistungsgeschichte.

Mit dem Urbanisierungsprozeß als terminus a quo läßt sich in städtischen Amts- und Ausgabenverzeichnissen (Stadtrechnungen, Lohnverzeichnissen, Statuten) seit dem 14. Jahrhundert in einer beachtlichen Dichte ein formiertes kommunales Botenwesen nachweisen, so für Straßburg 1322/1332, für Regensburg 1325, für Köln 1353, für Lübeck 1350. Vorläuferverhältnisse sind hier nicht ausgeschlossen und überhaupt wird eine Datierungsliste auf Grund der lokal unterschiedlichen Überlieferungen lückenhaft bleiben. Insgesamt aber zeichnet sich in einer ersten Sichtung die auch von anderer Seite bestätigte Grundlinie städtischer Entwicklungsdynamik von West nach Ost ab, da in den Akten der flandrischen Städte (Brügge, Ypern, Gent) in größerem Umfang bereits in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts Boten und Botenreisen nachzuweisen sind²⁷⁾.

In den verschiedenen deutschen Städtelandschaften zeigt sich erst im Laufe des 14. Jahrhunderts ein verbreitetes Botenwesen. Merkmale dafür sind nun, daß vom lateinischen »nuntius«, »cursor«, die nur eine geringe Spezifizierung erkennen lassen, im Übergang zur deutschen Begrifflichkeit neue und speziellere Funktionsbezeichnungen für Personen im Nachrichtenverkehrsbereich und für administrative Dienstleistungen einge-

26) J. KLEINPAUL, Das Nachrichtenwesen der deutschen Fürsten im 16. und 17. Jahrhundert, Leipzig 1930. – G. HERRMANN, Der Streit der Thurn- und Taxischen Reichspost und der reichsstädtischen »Post« um das Postregal im 16./17. Jahrhundert. Diss. jur. Erlangen 1958. – M. DALLMEIER, Poststreit im Alten Reich. Konflikte zwischen Preußen und der Reichspost, in: W. LOTZ (wie Anm. 17), S. 77–104. – A. GALLITZSCH, Die Einführung der Staatspost in Kurbrandenburg, in: Jahrbuch für die Geschichte Mittel- und Ostdeutschlands 7 (1958), S. 207–228. – M. DALLMEIER, Reichsstadt und Reichspost, in: Reichsstädte in Franken, Bd. 2, hg. v. R. A. MÜLLER, München 1987, S. 56–69.

27) Z. LEXA, Vom Botenwesen zur Post. urschriftl. Diss. phil., Wien 1939. – H. J. BRÄUER, Die Entwicklung des Nachrichtenverkehrs. Eigenart, Mittel und Organisation der Nachrichtenbeförderung. Diss. oec. Nürnberg 1957. – G. NORTH, Vom Botenwesen des Mittelalters bis zur Gründung der Post durch Kaiser Maximilian I., in: Zwei Jahrtausende Postwesen. Ausstellungskatalog Schloß Halbturn, red. v. R. WURTH, Halbturn 1985, S. 25–40. – H.-D. HEIMANN, Briededregher. Kommunikations- und Alltagsgeschichtliche Zugänge der vormodernen Postgeschichte und Dienstleistungskultur, in: Kommunikation und Alltag im Spätmittelalter und Früher Neuzeit (wie Anm. 16), S. 250–292.

setzt werden, so »frohneboden«, »loper«, »louffender« bzw. »ritender bode«, »boden mit der silver bussen« und schließlich »briededregher«²⁸⁾. Die Anzahl der von den Städten zumeist in Jahresverträgen angestellten Boten oder Läufer variiert nicht unbedingt in Relation zur Größe der Einwohnerzahl zwischen zwei und acht Boten. Die Stadt Köln beschäftigte zwischen 1370 und 1381 gleichzeitig 5 ausschließlich im Nachrichtenverkehr eingestellte Briefboten, in Konstanz, Aachen, Lüneburg oder Hildesheim waren es zwei bis drei, in Straßburg sechs, wobei neben solchen hauptamtlichen Briefboten ein Kreis von Dienern für vergleichbare Dienste mit herangezogen werden konnte.

Eine weitergehende Sozialgeschichte dieses Dienstleistungspersonals steht noch aus. Zu erkennen ist, daß hier Angehörige verschiedener Berufsgruppen hauptamtlich arbeiten konnten, Nebentätigkeiten in diesem Bereich üblich waren und auch ein selbständiges Botengewerbe in einzelnen Städten existierte. Im Kreis der städtischen Briefboten lassen sich Beispiele für soziale Karrieren innerhalb der städtischen Ämterhierarchie ebenso beobachten wie eine Entwicklung, in der dieser Berufsgruppe ein zweifelhafter Leumund zukam. Als städtische Diener erhielten die Boten neben dem vertraglich geregelten Lohn für ihre Reisedienste örtlich unterschiedlich hohe Zuwendungen an Weinspenden, Trinkgeldern, Mietzuschüssen und gelegentlich auch Krankengelder. Mit ihrem Dienstantritt bekamen sie spezielle Sommer- und Winterkleidung, die nach Stoffqualität, Farbgestaltung und Schnittmuster definiert war, sowie gelegentlich Schuhwerk. Neben derartiger (Dienst-)Kleidung, die die Boten im Regelfall zu tragen hatten, wiesen die Städte ihre Boten durch ein normalerweise offen sichtbar zu tragendes Wappenschild bzw. »Brieffaß« oder »Silberbüchse« aus²⁹⁾.

Die Boten reisten in aller Regel zu Fuß. Je nach Auftrag stand ihnen aber auch ein Pferd zur Verfügung, erhielten sie Gelder für Geleit, Brückenzölle und Fährfahrten. In der Regel zahlte der Empfänger der Nachricht bzw. des Briefes dem Boten ein weiteres Trinkgeld und beköstigte ihn auch. Wenig Klarheit besitzen wir bislang darüber, wie die Boten ihren Adressaten fanden, wie sie sich ggf. auswiesen, ob eine persönliche Bekanntschaft vorausgesetzt war oder wie diese zustande kam und wie der Bote von seinem Adressaten aufgenommen und behandelt wurde. Es lassen sich wiederholt Fälle nachweisen, in denen Boten unterwegs gefangengenommen und von ihren Heimatstädten nach langwierigen Verhandlungen wieder ausgelöst wurden. Aus einem Reisebericht Regensburger Boten geht hervor, daß sie das »anslahen« von Briefen beim Rat einer Stadt zunächst erbaten und von barscher Abweisung bis zur Einladung zu einem

28) J. u. W. GRIMM (Hg.), Deutsches Wörterbuch, Bd. 2, Leipzig 1860, Sp. 271ff. zum gesamten Wortfeld. – O. LAUFER, Der laufende Bote im Nachrichtenwesen der früheren Jahrhunderte, in: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde 1 (1954), S. 19–60.

29) H.-D. HEIMANN, Zur Visualisierung städtischer Dienstleistungskultur: Das Beispiel der kommunalen Boten, in: Visualisierung städtischer Ordnung. Zeichen–Abzeichen–Hoheitszeichen, hg. v. H. MAUÉ, Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums und Berichte aus dem Forschungsinstitut für Realienkunde 1993, S. 22–36.

»Kamingespräch« unterschiedlich aufgenommen wurden³⁰⁾. Boten konnten schließlich einzelnen Ratsgesandtschaften zugeordnet sein, um damit deren entsprechenden Informationsaustausch zu gewährleisten.

Mit dem Dienstantritt leisteten die Boten einen vor dem Rat abzulegenden Eid, worin sie auf das Wohl der Stadt verpflichtet wurden, was ausdrücklich auch die Verschwiegenheitspflicht über Dinge der Verwaltung und der Ratspolitik einschloß. Diese Nähe zum politischen Zentrum machte die Boten durchaus zu einem weisungsgebundenen Organ des Rates und seiner Verwaltung. Dabei fällt zum 15. Jahrhundert hin auf, daß die Boten in ihren Eid auch verpflichtet wurden, dem Rat »fluchmeere«, »rittmeere« oder »hofmeere« möglichst wahrheitsgemäß mitzuteilen und über öffentlich geäußerte Kritik an der Herrschaft dieser zu berichten.

Überwiegend übernahmen Männer diesen Botendienst, in Einzelfällen sind auch Botinnen nachzuweisen. Eignungskriterien für diesen Dienst findet man in den Statuten gelegentlich formuliert. Nach den Konstanzer Statuten hatte der Läufer die Pflicht, »nachtz oder tags, ver- oder nach« zu reisen und, soweit er dabei »ichts hoerte oder verneme, daruß oder davon der statt kumer oder schad uffer stan moechte«, zu warnen, ferner sich »zwo dem stattschreiber keren, dem warten und im die rauutsbuecher und anders empheht in die ratstuben tragen und daselbst vor aim raut warten und die buecher dann widerumb hin des stattschribers hus (zu) tuon!³¹⁾«

Weitere Kriterien kann man in den Beinamen der Boten vermuten, wo zum üblichen Vornamen sich regionale Herkunftsbezeichnungen finden. In Frankfurt am Main arbeitete ein »Henchin Hanauwe«, in Köln reiste ein »Holland« und in Straßburg läßt sich aus einer umfangreichen Namensliste der Boten schließlich ein Rekrutierungsraum aus lokal nahen und regional fernen Beinamen ausmachen. Selbst wenn nicht in jedem Fall diese »Identifikation« zutrifft, so deuten diese Namen doch auf Mobilität und mehr noch auf Migration hin, so daß man nicht völlig grundlos annehmen kann, daß ihre damit angezeigten Kenntnisse von landschaftlichen und topographischen Eigentümlichkeiten ein Grund mit für ihre Einstellung wurden.

Orts- und Landschaftskenntnisse, die der betreffende Personenkreis durch Augenschein, d. h. durch Berufspraxis gewann, lassen in diesem Fall auf sein Spezialwissen um Wege und Pässe, Brücken, Fähren, von Furten und Distanzen sowie der sekundären Infrastruktur des Reisens (Geleitstellen, Herbergen, Wirtshäuser, Pferdeställe u.a.m.) schließen, worin das Funktionieren der Boteneinrichtung erst gründete.

30) Urkundenbuch der Stadt Hildesheim, hg. v. R. DOEBNER, Hildesheim 1895, Bd. 3, Nrn. 974, 976, S. 433ff. zeigt die Bemühungen um die Befreiung gefangener Boten. – Erfahrungsbericht dreier vom Regensburger Rat ausgesandter Boten, in: Deutsche Reichstagsakten Mittlere Reihe, Bd. 1.2 hg. v. H. ANGERMEIER, Göttingen 1989, Nr. 601, siehe ferner Anm. 57. Für den Hinweis danke ich Herrn Kollegen K.-H. Spieß, Greifswald.

31) O. FEGER (Bearb.), Vom Richtebuch zum Roten Buch. Die ältere Konstanzer Ratsgesetzgebung, Konstanz 1955, Nr. 334, S. 100f. (9.V.1430).

Die Entwicklung und Funktionssteigerung des städtischen Botenwesens endete nicht mit der Einrichtung von Kurierreiterlinien der Unternehmerfamilie Tassis, beginnend 1490 zwischen Innsbruck und Mecheln, für das Haus Habsburg, sondern es wuchsen bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts die organisatorischen Strukturen des städtischen Botenwesens weiter heran, worin die nachrichtentechnische Raumbeherrschung sich stabilisierte. Die seit dem 14. Jahrhundert zu beobachtende Dynamik geben die im 15. und 16. Jahrhundert in auffälliger Dichte errichteten Botenordnungen einzelner Städte und entsprechende Einzelstatuten zum Botenwesen zu erkennen. Dieser Umstand allein kann bereits als Indiz dafür angesehen werden, wie die Betriebsstruktur hier der Erfassung vergrößerter politischer Räume und Interessenssphären sowie einem qualitativ wachsenden und beschleunigten Nachrichtenbedarf angepaßt wurde.

Gemäß den Botenordnungen und Statuten entwickelte sich das städtische Botenwesen in drei Phasen mit je eigenen Merkmalen: die erste Phase reicht bis ins ausgehende 14. Jahrhundert und sei als Gründungsphase mit der Einrichtung entsprechender »Personalstellen« in den städtischen Haushalten angesprochen. Die zweite Phase hat ihren Scheitelpunkt in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts und ist dabei durch raumgreifende Expansions- und betriebswirtschaftliche sowie nachrichtenverkehrstechnische Optimierungsimpulse charakterisiert, während seit der zweiten Dekade des 16. Jahrhunderts, in der dritten Phase, neue kooperative Formen der Betriebsführung und ein auf definierten Routenverbindungen begründetes städtisches Informationswesen entsteht. In dieser letzten Phase äußert sich im Verkehrswesen eine nachhaltige neue Städte- und Straßenhierarchie mit Integrationseffekten über die nun deutlicher formierten politischen Räume hinweg.

Die angesprochenen Botenordnungen sind nicht immer präzise datiert. Dieser Umstand scheint charakteristisch dafür zu sein, daß derartige organisatorische Regelungen gar nicht als komplette Satzungen aus einem Wurf entstanden, sondern vielmehr einzelne Sachverhalte nach Bedarf und von Zeit zu Zeit festgestellt, spezifiziert und so sukzessive erweitert und dabei oft im Zusammenhang von Kanzleireformen als reguläre Botenordnungen fixiert wurden.

So verhält es sich z. B. in Straßburg, wo im fraglichen Zeitraum für die unterschiedlichen Boten insgesamt 6 Ordnungen vorliegen, von denen 4 komplette Ordnungen aus den Jahren 1405, 1443, 1486 und 1562 einzig und allein den Betrieb der Läuferboten der Stadt betrafen³²). Einzelne Feststellungen der Ordnung von 1405 erweisen sich im

32) K. Th. EHBURG (Hg.), Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Straßburg bis 1681, Bd. 1: Urkunden und Akten, Straßburg 1899, Nrn. 6 (14. Jahrhundert), 9,14 (1405), 58 (1456), 78 (1466), 222, 223, 270, 272 (15. Jahrhundert), 394 (17. Jahrhundert). – J. BRUCKER, Straßburger Zunft- und Polizeiverordnungen des 14. und 15. Jahrhunderts, Straßburg 1899, S. 138–142 (1443, 1484). – H. GACHOT, Lauffende Botten. Die geschworenen Läuferboten und ihre Silberbüchsen mit besonderer Berücksichtigung der Straßburger Botenordnungen, in: Archiv f. dt. Postgeschichte 1964, Heft 2, S. 1–20. – H.-D. HEIMANN (wie Anm. 27), S. 270ff.

Quellenvergleich nun als zeitlich älter, wie andererseits die 1405 ausgewiesenen »Betriebsformen« und damit die Aufgabenbeschreibung der Boten als Grundlage aller künftigen, insbesondere jener Ordnung von 1443 benutzt und weiterentwickelt wurde. Nach diesen Ordnungen wurden für Straßburg die hauptamtlich tätigen Boten der Aufsicht des städtischen Oberschreibers in der Kanzlei und damit den Erfordernissen des Rates und seiner Kanzlei unterstellt. Diese Bindung aber machte für die Boten nur einen Teil ihrer Verpflichtung zum Reisen aus, sei es um in diesem Fall Informationen, Briefe, Wechsel, Geschenke u.a.m. auszutragen oder einzuholen. Nach derselben Ordnung standen diese Boten aber gerade nicht ausschließlich dem politisch-administrativen Zentrum zur Verfügung. Wie die Ordnung von 1405 festhält, sollen sie »ouch wol unsern burgern und den unsern manebriefe tragen mit der buchsen, so der obgen. drier einer inne das erlobet; wurt er inne aber nit erlobet, so sol er solliche manebriefe, by sinne eid, nit traten, er troege danne die büchsse abe und losse sü die zyt heime ...³³⁾«

Ähnliche Hinweise finden sich in Botenordnungen anderer Städte, u. a. in Konstanz, wo neben den »Läufern« auch die »Statboten« nach Erlaubnis des Bürgermeisters für jeden beliebigen Bürger Reiseaufträge übernehmen konnten³⁴⁾. In St. Gallen wurde dieses »Entleihen« der Boten 1426 per Ratsbeschluß reguliert: »Wem man einen Botten oder mer von aim Rate lihet, der sal den oder die mit gelt uffpringen und dieselben botten umb ir zerung und soldt ufrichten ane aims Rates schaden«³⁵⁾.

Wenn bislang immer wieder eine mangelnde »Öffentlichkeit«, d. h. Zugänglichkeit als Entwicklungsdefizit des mittelalterlichen Botenwesens gegenüber den nachfolgenden Postbetrieben angeführt wurde, so belegen doch diese im 15. Jahrhundert fixierten Statuten und Botenordnungen gerade das Gegenteil. Mindestens in dieser Zeit existierte ein für jedermann zugängliches und insoweit allgemeines Nachrichten- und Verkehrsbetriebssystem in Verantwortung der Städte.

Welche Gründe lassen sich für diese Öffnung bzw. Erweiterung der Funktionen über die allgemeinen Indizien erhöhten Papierverbrauchs in den Kanzleien und wachsender Mobilität hinaus anführen? Welche Initiativen förderten möglicherweise diese Öffnung des Botenverkehrswesens?

Die Straßburger Botenordnung von 1405 gehört nach den Untersuchungen von Gustav Schmoller über die Straßburger Verwaltungsgeschichte in den Kreis jener Reformen der städtischen Verfassung und Verwaltung, die man in Straßburg nach den Stadtunruhen am Ende des 14. Jahrhunderts durchgeführt hatte. Wenn dem so war, und es spricht kaum etwas dagegen, dann hat man auch einen Zusammenhang zwischen innerstädtischen, d. h. gemeindlichen Reformprozessen und der Neuregelung bzw. der aus-

33) K. Th. EHBURG (wie Anm. 32), Nr. 223, S. 459. – J. BRUCKER (wie Anm. 32), S. 138.

34) O. FEGER (Hg.), *Das Rote Buch*, Konstanz 1949, Nr. 56 (1499), S. 130 »Der stattbotten aid«.

35) St. Gallen. Ratsprotokolle Bd. 540, fol. 59b (Nr. 284). – B. BAUMANN, *Das Postwesen im Bodenseeraum und am Hochrhein*, in: *Archiv f. dt. Postgeschichte* 1968, Heft 1, S. 1–29, hier S. 5f.

drücklichen Öffnung des Nachrichtenverkehrssystems anzunehmen. Diese funktionale Seite der Verfassungs- und Kanzleigeschichte der Stadtunruhen im 14. und 15. Jahrhundert bleibt daraufhin noch eigens zu untersuchen³⁶). Ein erster entsprechender Versuch erhärtet diesen Anfangsverdacht, wenn nämlich auch z.B. in Braunschweig ein solcher Zusammenhang nahe liegt. Auch hier nahm man in Anschluß an die Stadtunruhen der 1370er/80er Jahre eine Verfassungs-, Finanz- und Verwaltungsreform auf und faßte deren neue Grundsätze schließlich im sog. Liber ordinarius von 1406 zusammen. Auch in diesem zentralen Verfassungswerk ist nun der Einsatz der diversen Boten näher beschrieben und wird erstmals ein »ritender bote« zur Verbesserung der internen und externen Kommunikationsstränge angeführt³⁷).

Legt man, in der zweiten Phase, Botenordnungen der Städte Straßburg, Köln und Nürnberg nebeneinander, so zeigt sich ein gemeinsamer Hauptakzent überall in dem Bemühen, die bisher bestehende Betriebsform für den Nachrichtenaustausch zu effektivieren und zu optimieren. Dies geschah dadurch, daß man versuchte, die einzelnen Elemente des den Nachrichtenfluß bestimmenden Verkehrs stärker aufeinander zu beziehen. Man begriff interne wie externe Abläufe stärker als Einheit, so daß – modern gesagt – betriebswirtschaftliche Synergieeffekte aus organisatorischer Straffung und Effizienzdenken erzeugt wurden.

Zu dieser auffallenden Entwicklung gehört das sich verselbständigende Gesandtschaftswesen, verbunden mit einem neuen Konferenzstil und damit wachsendem »amtlichen« Nachrichten- und Informationsaustausch. Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zeichnet sich auf der Ebene der Reichsverwaltung, aber auch in den Territorien zunehmend eine Hierarchisierung des Personenkreises ab, der die politischen »auswärtigen Beziehungen« verantwortete. Ähnliches gilt auch für den Bereich der Stadt und der städtischen auswärtigen Politik. Im Bereich der Hansestädte ist diese Entwicklung in der Unterscheidung zwischen geschworenen Ratsgesandten als beschlußfassenden Personen von eben jenen – nur betriebstechnisch notwendigen – Boten zu greifen. Ein entsprechender Beschluß der Hansestädte wurde im Jahre 1418 getroffen³⁸). Das heißt auch, daß mit zunehmendem Gesandtschaftsverkehr zu dessen Unterfütterung ein adäquat funktionierendes Botenbenachrichtigungssystem unverzichtbar wurde³⁹). Diese Entwicklung auf dem

36) P. BLICKLE, *Unruhen in der ständischen Gesellschaft 1300–1800*, München 1988. – Diese Fragestellung zielt am ehesten auf die von W. Ehbrecht beobachtete Bedeutung der Gemeinde in ihrem legitimen Protest bei der Fortbildung der Verfassungs- und Verwaltungsregeln.

37) *Urkundenbuch der Stadt Braunschweig*, hg. v. L. HÄNSELMANN, Bd. 1, Braunschweig 1873, ND Osnabrück 1975, Nr. LXIII., Kap. 93, S. 170. – H.-D. HEIMANN, *Verwaltung, Kommunikation, Dienstleistungskosten*, in: *Hanse – Städte – Bünde*, Ausstellungskatalog, hg. v. M. PUHLE, Magdeburg 1996, S. 163–172.

38) *Hanserezesse*, Abt. I, Bd. 6, Leipzig 1889, Nr. 556, § 17, S. 536. – M. PUHLE, *Das Gesandten- und Botenwesens der Hanse im späten Mittelalter*, in: W. LOTZ (wie Anm. 16), S. 43–55, hier S. 51.

39) F. ERNST, *Über Gesandtschaftswesen und Diplomatie an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, in: *AKG 33* (1981), S. 64–95. – K. WRIEDT, *Das gelehrte Personal in der Verwaltung und Diplomatie der Hansestädte*, in:

politisch-administrativen Sektor und der steigende Informationsaustausch führten in diesen Jahren zu jenen Reformimpulsen, in denen wie in Köln und in Nürnberg in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts neue Regelungen für die kanzleiinterne Bearbeitung eingegangener Briefe entstanden. In Köln heißt es u. a., daß man die Briefe »van stund an« weiterleiten werde und man die Boten »von sulchen dach fertigen«, also noch am gleichen Tag abfertigen solle⁴⁰.

Diese kleinen, beinahe nebensächlich anmutenden Regelungen verweisen auf eine kanzleiintern höhere Bewertung des Boten- und Korrespondenzwesens sowie eine gesteigerte Nachrichtenzirkulation.

Dieser Intention entspricht sodann der Aufbau von einer Art Tarifsysteem der Reisekosten der Botengänge, so daß nun auch definitiv Betriebskosten und Raumerfassung miteinander verkoppelt wurden. Seit den frühesten Dienstverträgen für Briefträger bzw. Läufer in der Mitte des 14. Jahrhunderts wurde deren Grundsold als sog. »Meilengeld« bestimmt, wonach der Bote pro gereister Meile zwischen 3 und 8 Pfennig in den einzelnen Städten erhielt. Von hier ausgehend und je nach dem Typ des Reiseauftrages (eilig, im Winter, bei Nacht, geheim, wiederholte Reise) existierten Kostenkalkulationen in bezug auf die Distanz und die Reisedecke.

Die Straßburger Botenordnung von 1484 bietet dafür ein komplettes System⁴¹. Die Grundeinheit Meile und ihr Kostensatz galt zunächst für Botenreisen »in Schwaben und gleich anders wo«. Sodann werden Räume nach Meilen angeführt wie »in Switz« oder »uber das Gebirge gegen die Eidgenossen« oder »in Lamparten«, wo ein höherer Kostensatz veranschlagt werden konnte. Zugleich damit unterschied man in der Distanz zwischen langer Meile und kleiner deutscher Meile⁴². Diese Fixierung von festen

HGBll 96 (1978), S. 15–37. – D. RÜBSAMEN, Die Wetterau und der Kaiserhof. Prozessuale Gesandtschaftskontakte am Beispiel Wetzlar und Solms, in: Kaiser Friedrich III. in seiner Zeit, hg. v. P.-J. HEINIG, Wien/Köln 1993, S. 173–210. – In den städtischen Statuten seit der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts deutet sich die Ausformung des Ratsgesandtenwesens in den zunehmenden Instruktionen an, worin zugleich die langsame »Abschichtung« des Botenwesens greifbar wird. So z.B. Urkunden und Akten der oberdeutschen Städtebünde vom 13. Jh. bis 1549, Bd. 2.2, bearb. v. K. RUSER, Göttingen 1981, Nrn. 628/4, 718. – O. FEGER (wie Anm. 31), Nrn. 32, 39, 51, 231. – K. Th. EHBERG (wie Anm. 32), Nr. 58. – F. LAU, Entwicklung der kommunalen Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln bis zum Jahr 1396 (1898), ND Amsterdam 1918, S. 266ff.

40) W. STEIN (Bearb.), Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert, Bd. 1, Bonn 1893, Nr. XXIII, S. 349f., Bd. 2, Bonn 1895, Nr. 202 (6.6.1446), 227 (25.8.1454/14.5.1456), Nr. 263, S. 399 (25.1.1464); – Nr. 294, S. 461f. (1.9.1469), Nr. 421 (10.5.1482).

41) J. BRUCKER (wie Anm. 32), S. 140–142. – K. Th. EHBERG (wie Anm. 32) Nrn. 58, 78.

42) In der Straßburger Botenordnung von 1484 unterscheidet man »lange mile« und »tutsche mile« als Rechnungsgrundlage für das Meilengeld der Boten. Als ein Erfahrungswert von Entfernungen wurde die Strecke zwischen Straßburg und Offenburg mit 1,5 Meilen angeführt. – Diese Reisepraxis sowie die Dichte der in der Itinerarsammlung genannten Städte und Orte in Meilenabständen läßt den Schluß zu, daß man nicht querfeld reiste, sondern sich an Routen orientierte. – Die unterschiedlichen Meilengrößen beinhalten für die damaligen Kartographen bereits bekannte Probleme der Raumprojektion auf das Kartenblatt.

Distanzen und Räumen deutet zweierlei an: Der gesamte Verkehrsraum war von dem Mittelpunkt Straßburg aus nach Hauptzonen »vermessen«, eigentlich qualifiziert: hier Schwaben und ähnlich entfernte Räume, sowie in einen entfernteren voralpinen und transalpinen Raum die Lombardei. Zum zweiten bediente man sich alltäglicher Reiseleistungserfahrungen und Entfernungsvorstellungen, indem man hier die Entfernung zwischen Straßburg und Offenburg gleichsam als allgemein akzeptierte Grundlage der vorzusehenden Taxierung nahm.

Von den Merkmalen der zweiten Entwicklungsphase (Kostentransparenz, Taxierung von Verkehrsräumen und Beschleunigung bei damit zugleich wachsender Kontrolle über die internen Betriebsabläufe) unterscheidet sich die Organisation des städtischen Botenwesens in der dritten Phase im weiteren 16. Jahrhundert nur mehr qualitativ. In der Entwicklung fand eine organisatorische Verstetigung und eine verkehrstechnische Intensivierung statt. Die Botenordnungen, die in Hamburg, in Nürnberg, in Augsburg, in München, in Straßburg, in Breslau zwischen 1520 und 1570 errichtet wurden⁴³⁾, begründeten zumeist verbindliche Kooperationen zwischen dem Rat der betreffenden Stadt und ihrer Kaufmannschaft zur gemeinsamen Führung und Unterhaltung von Botenanstalten. Darin ist eine deutlichere betriebswirtschaftliche Bewertung des Botenwesens zu erkennen. In der Literatur spricht man von sog. *ordinarii*-Botenanstalten.

Erhard Etzlaub gibt für die »gemein teutsche meil« seiner Landstraßenkarte von 1501 das Maß von 10000 Schritten an. Daß man die Karten als konkrete Reisehilfe benutzt wissen wollte, deutet sich u.a. auf den um 1500 von dem Nürnberger Kompaßhersteller Erhard Etzlaub für den Druck gefertigten »Romwegkarten« an, die – wie auch weitere Landschaftskarten nach ihm – einen Kompaß mit entsprechender Legende zur Ermittlung der Distanzen erhielten: »Wer wissen wyl wye fer von eyner Stat zu der andern ist do zwischen keyn punct ist der messe nit eynem zirckel von dem punct der stat zu dem punct der andern stat und setz den Zirkel hier unten auf die punct der yetlicher tut ey gemeyn deutsche meyl und eyn strich zehen meyl So aber die meyl in landen mit gleych seyn nytm man gewonlich solcher meyl hye vertzeichnet sex fur funf in laden Sweben Hesens westfalen saxen marck pomern behem Und in Sweytz zwo fur eyne.« – H. KRÜGER, Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland, in: *Jahrbuch f. fränkische Landesforschung* 18 (1958), S. 1–286, 379–407, hier S. 28ff. – H.-D. HEIMANN, Dorfbild – Ereignisbild – Weltbild. Die neue Sicht der »kleinen« Welt in frühen Kartenwerken, in: RÖSENER (wie Anm. 15), S. 189–209.

43) G. AHRENS, Das Botenwesen der Hamburger Kaufmannschaft (1517–1821), in: *Archiv f. dt. Postgeschichte* 1962, Heft 1, S. 28–42. – M. NORTH, Nachrichtenübermittlung und Kommunikation norddeutscher Hansestädte im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit, in: ebenda 1992, S. 8–16, der für Hamburg bis zur Mitte des 17. Jh.s. ein großräumiges und regionales Netz von Routen ausweist. – R. FREILINGSDORF, Das Post- und Verkehrswesen der freien Reichsstadt Köln, in: *AHVN* 107(1923), S. 92–135. – H. SESSLER, Das Botenwesen der Reichsstadt Nürnberg. Eine rechtsgeschichtliche Studie. Diss. masch. Nürnberg-Erlangen 1946, S. 38ff., Anhang S. 91ff. – A. HÖHN, Die Straßen des Nürnberger Handels, Nürnberg 1985. – A. KORZENDORFER, Die Münchener Botenordnung aus dem Jahre 1565, in: *Archiv für Post und Telegraphie* 35 (1907), S. 590ff. – H. THEIL, Die Post in Bayern zu Beginn der Neuzeit, in: *Archiv f. Postgeschichte in Bayern* 1972, Nr. 1, S. 205–226. – B. ROECK, Reisende und Reisewege von Augsburg nach Venedig in der 2. Hälfte des 16. Jh.s. und der ersten Hälfte des 17. Jh.s., in: U. LINDGREEN (Hg.), *Alpenübergänge vor 1850* (VSWG, Beiheft 83), Wiesbaden 1986, S. 179–187.

Dieser Wandel verweist nicht zwingend auf das Unvermögen der bisherigen Botenverkehrsweise, wie die ältere Literatur gerne annahm. Die Fähigkeit zur Weiterentwicklung zeigt sich nämlich gerade in einer Zeit, in der die Taxisschen Kurierreiterlinien räumlich nur sehr begrenzt im Westen eingerichtet wurden und in der es ihren Reitern lange Zeit offiziell nicht gestattet war, auch private Aufträge zu übernehmen. Die infrastrukturellen Defizite in diesem Betrieb sind unvergleichbar hoch gegenüber der raumgreifenden Struktur des städtischen Botenwesens. Nicht zuletzt aus diesem Grunde arbeitete das städtische Botenwesen weitgehend ungebrochen und verfestigte sich in den sog. ordinarii-Botenanstalten, indem man Boten auf strecken- und tarifmäßig festgelegten Routen zwischen Zentren in einer Dauereinrichtung verkehren ließ.

Nimmt man das Beispiel Hamburg, so reagierten die Stadt und die Kaufmannschaft in ihren Botenbetrieben und von dort geführten Routenverbindungen auf die jetzt als unzureichend empfundenen Verbindungen zwischen den führenden Hansestädten. Ökonomische Erfordernisse und Umstellungen, Interessen der Handelshäuser und auch bestimmter Gewerbe kamen dazu, wie im Falle von Augsburg oder Nürnberg, wo der Handel zwischen Venedig und Oberdeutschland informell gebündelt wurde. Andernorts wie in Straßburg oder Köln führten eher politische Prämissen zu diesen neuen Betriebsformen.

Das städtische Botenwesen erfuhr aus dem Mittelalter heraus soweit qualitativ wie quantitativ nun seine größte Ausdehnung und erreichte damals auch seine größte verkehrstechnische Integrationsleistung. Der gewachsene Nachrichtenaustausch, überhaupt die seit der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts rasant ansteigende Ausweitung von Wissen und Informationen auch größerer Bevölkerungsteile, findet im ausgeweiteten und intensivierten Botenwesen der Städte seine hauptsächlichliche technische Grundlage.

Zugleich haben die Städte die politische Bedeutung dieses Instrumentes zu keiner Zeit gänzlich aus ihren Augen verloren, sodaß es insbesondere auch die Reichsstädte kontinuierlich in der Rechtszuständigkeit des Rates erhielten und gegen kaiserliche und landesherrliche Behinderungen und Verbote zunehmend seit der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts hartnäckig verteidigten. Der strukturelle Wandel der Verfassungsordnung wirkte erst in Zukunft auch auf dieses System ein. Aber zwischen dem 14. und dem ausgehenden 16. Jahrhundert funktionierte ein tatsächlich flächendeckend arbeitendes Vermittlungssystem, in dessen Struktur die dezentrale Ordnung der mittelalterlichen Verfassung virulent blieb, deren funktionale Ausweitung und Optimierung bis ins 16. Jahrhundert anhielt, so daß man hier organisations- und verkehrsgeschichtlich eigentlich von einem »langen 15. Jahrhundert« sprechen muß.

III. NACHRICHTENRÄUME UND VERKEHRSROUTEN

In der genetischen Siedlungsforschung ist man bestrebt, die Alt-Straßenforschung methodisch zu erweitern und über die formale Ebene eines Verkehrsnetzes hinaus auch

dessen Raumwirksamkeit zu bestimmen. Man arbeitet an einer Typologie von Räumen und den sie definierenden Elementen⁴⁴⁾. Geht man nun der Gestalt informeller Räume im Horizont städtischer Botenreisen nach, so berührt dieser Umstand auch die Funktion der Straße, denn zum Ende des Mittelalters hin wandelte sich insofern nicht nur das Zeitverständnis, sondern auch die »Horizontalität« der Orientierung. Darüber kam es langfristig zu einer Aufwertung fester Verbindungen und schließlich »definierter« Straßen, die in Zukunft als Schlagadern des intensivierten und ausgedehnten Nachrichtenverkehrs begriffen wurden.

Diesen Prozeß kartographisch nachzuvollziehen, bleibt eine fachübergreifende Aufgabe, auch wenn verschiedene Historische Atlanten bei der Erarbeitung der Postlinien diese Bedeutung bereits erkannt haben, in der Regel für das 17. und 18. Jahrhundert⁴⁵⁾. Die städtischen Abrechnungslisten und Ausgabenverzeichnisse für Boten bzw. der schriftlich geführte Korrespondenzverkehr mag als weitere Möglichkeit genutzt werden, die bislang (nur mit Ausnahme für den Bereich des Deutschen Ordens) kaum systematisch erarbeitete Art der »Bewegung im Raum« durch Boten zu analysieren.

Nach den Ausgabenlisten und Stadtrechnungen der Stadt Aachen⁴⁶⁾ ergibt sich für diese Stadt ein Botenverkehrsraum mit den äußeren Grenzpositionen von Trier, Köln, Maastrich. Innerhalb dieser Region aber überwiegen die Reisen zu unmittelbar benachbarten Orten, landesherrlichen Burgen und Städten. Die Untersuchung der Reisefrequenzen zwischen 1338 und 1394 läßt eine rasante Zunahme erkennen, die sich aber aus einer Reihe spezifischer Faktoren erklärt, so daß man nicht von einer kontinuierlichen Ausweitung sprechen kann. Die Spitzenwerte der Jahre 1385 und 1394 resultieren aus Konflikten, die situationsbedingt eine Intensivierung der Botenreisen bewirkten. Danach charakterisiert den Aachener Botenverkehrsraum zweierlei: Die starke Orientierung auf die Rheinlinie, insbesondere auf Köln, die sich auch in den Daten der Kölner Ausgabenlisten entsprechend bestätigen läßt, in Verbindung mit der Mittelposition Aachens zum Maasraum. Auffällig ist dagegen das Fehlen eigenständiger Reisen in weiter entfernte Regionen, eingeschlossen selbständige Botenreisen zur Kurie nach Rom bzw. Avignon oder zum Reichsoberhaupt.

Die Auswertung der Ausgaben für Botenkosten der Stadt Hildesheim⁴⁷⁾ in den Jahren 1380 bis 1400 ergibt ein strukturell ähnliches Raumprofil. Die Eckpositionen im Raum

44) K. FEHN (wie Anm. 5). – W. RUTZ, Erreichdauer und Erreichbarkeit als Hilfswerke verkehrsbezogener Raumanalyse, in: Raumforschung und Raumordnung 29 (1971), S. 145–172.

45) D. PFAEHLER, Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, in: W. LOTZ (wie Anm. 17), S. 105–122. – W. BEHRINGER, Wege und Holzwege. Aspekte einer Geschichte der Kommunikation in der Frühen Neuzeit, in: Siedlungsforschung 11 (1993), S. 293–311.

46) J. G. LAURENT (Hg.), Aachener Stadtrechnungen aus dem 14. Jahrhundert, Aachen 1866. – A. KARLL, Aachener Verkehrswesen, in: Aus Aachens Vorzeit 18 (1905), S. 65–195.

47) Urkundenbuch Hildesheim (wie Anm. 30), Bd. 5, Hildesheim 1893.

nehmen hier Bremen, Lübeck, Magdeburg, Göttingen und Minden ein. In der Hauptachse ist der Reiseverkehr auf Braunschweig ausgerichtet und auf eine Zone, die dichtere Beziehungen zu den Städten im vorderen Harzraum erkennen läßt. Botenreisen in entferntere Räume sind nicht ausgewiesen. Insgesamt dominiert die Orientierung auf einen Raum zwischen oberem Weser- und mittlerem Elbegebiet.

Das Raumprofil nach den Lüneburger Stadtrechnungen⁴⁸⁾ aus den Jahren 1443 bis 1450 ähnelt weitgehend dem von Hildesheim. In der Reisefrequenz ergibt sich eine hohe Quote von Botenreisen nach Lübeck (34). Dazu kommen nochmals 26 eigens abgerechnete Ratsreisen. Abgestuft davon ergibt sich mit 19 bis 22 Botenreisen die Städtegruppe Braunschweig (21), Bremen (22), Celle (16), Magdeburg (19) und eine weitere mit 10–15 Reisen nach Hamburg und Hannover sowie mit 5–10 Reisen nach Brandenburg, Goslar und Hildesheim. Nur ein bis zwei Botenreisen gingen nach Halberstadt, Erfurt, Frankfurt/Main, Köln und Minden. Ähnlich wie auch in Hildesheim fällt hier der bevorzugte Kontakt nach Braunschweig und die sehr enge Bindung an Lübeck auf. Darüber hinaus ist der Lüneburger Kontaktraum durch die Mittellage zu den Städten in dem nördlichen Harzvorland und zu den Städten an der Küste bzw. Flußmündungen von Elbe und Weser profiliert. Nach Süden und Westen werden dagegen hessische oder westfälische Orte nicht bereist. Diese Passivität relativiert sich, wenn man in Hildesheimer Stadtrechnungen späterer Jahre erfährt, daß dessen Boten aus Anlaß der Soester Fehde (1444–1449) intensiv westfälische Städte bereisten und auf diese Weise auch die weiteren sächsischen Städte von den Hildesheimer Informationen profitierten⁴⁹⁾.

Gegenüber diesen mittelgroßen Städten zeigt das Kölner Material einen ganz anderen Befund. Nach den Kölner Stadtrechnungen⁵⁰⁾ der Jahre 1370/1380 bereisten die fünf hauptamtlichen Briefboten der Stadt (Boten mit der Silberbüchse) einen Raum zwischen Flandern, Brabant, über den Nieder- und Mittelrhein bis nach Franken und Oberdeutschland. Bei relativer Konstanz der Reisefrequenz insgesamt ergibt sich eine durchschnittliche Quote von jährlich ca. 140 Reisen.

Die Reisen verteilen sich auf die engere Region zwischen Bonn–Koblenz–Aachen und Maastricht, wobei das Hauptgewicht der Raumerfassung nach den wiederholten Spitzenquoten für Reisen auf Flandern und dem Mittelrhein (Frankfurt, Mainz) liegt. Ziele in Nord- und Mitteldeutschland werden selten angelaufen (Lübeck 5, Braunschweig 2, Erfurt 2). Ähnlich geringe Quoten ergeben sich für Kontakte zu den westfälischen Städten. Zu diesen Reisen kommen weiter aber eine beträchtliche Anzahl von Fernreisen der Kölner Boten nach Rom, Avignon und zum Kaiser bis nach Ungarn. Gerade in die-

48) A. RANFT, *Der Basishaushalt der Stadt Lüneburg in der Mitte des 15. Jahrhunderts*, Göttingen 1987, S. 77–107, Anhang Liste VI, S. 288f.

49) *Urkundenbuch Hildesheim* (wie Anm. 30), Bd. 4, Nrn. 542, 662, 664, Bd. 6, S. 733f. – Ferner H.-D. HEIMANN (wie Anm. 56).

50) R. KNIPPING (Hg.), *Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters mit einer Darstellung der Finanzverwaltung*, 2 Bde., Bonn 1888.

ser Reisepraxis unterscheidet sich Köln von den zuvor genannten Städten Aachen, Lüneburg oder Hildesheim. Zusammen genommen ergibt sich somit ein Kölner Raumprofil aus sehr dichten Kontakten an der Rheinlinie und einer weiteren Peripherie, die durch die päpstlichen Residenzen und die Aufenthaltsorte des Reichsoberhauptes bestimmt wird⁵¹). Die Eintragungen zu den entfernteren Zielen weisen dabei durchgängig eine Besonderheit auf, die zugleich die Reisepraxis verdeutlichen. Es werden überwiegend keine bestimmten Orte als Ziele angeführt, sondern statt dessen geographische Räume genannt: »Flandern«, »Westphalia«, »Civitates superiores«, »Soest et oppida Westphalia«, »Basel et ultra«, »Partes inferiores«, »Rhin up«.

Diese Vermerke bedeuten sehr wahrscheinlich, daß sich die Boten in einer Art Rundreise in diesen Räumen bewegten und einzelne Adressaten nach einer ggf. mitgeführten Liste aufsuchten. Solchen »Suchverkehr« belegen z. B. die Trierer Stadtrechnungen⁵²). Die Intensität der Kommunikationspraxis war damit wesentlich höher, als die Notiz an sich ausweist. D. h. auch, daß eine Verknüpfung verschiedener Adressaten gewährleistet war und auf diese Weise ein interner Nachrichtenaustausch in einem größeren Verbund ablief.

Die angeführten Beispiele demonstrieren nach den betreffenden Quellenmaterialien somit die Raumerfassung über einen längeren Zeitraum und weisen in der Kontinuität bestimmte Grunddispositionen für eine Stadt aus. Ein weiteres Profil des Nachrichtenverkehrsraumes als Informationslandschaft ergibt sich, wenn man die städtischen Korrespondenzen und somit den situationsbedingten Nachrichtenverkehr für die Analyse von Meinungslandschaften, aktuellen politischen Konflikten oder Zielvorgaben wirtschaftlicher oder politischer Projekte nützt. Aktuelle Umstände ließen den Informationsfluß und den Informationsbedarf wachsen, so daß man hier eine aktive Nachrichten- und Informationspolitik wie auch das Netz politischer Freundeskreise erheben kann.

In diese Richtung hat H. Ammann für seinen Beitrag »Vom geographischen Wissen einer deutschen Handelsstadt des Spätmittelalters« die Informationsmaßnahmen der Stadt Ulm zur Einrichtung einer neuen Jahresmesse untersucht, worüber sich eine Liste aus dem Jahre 1439 erhalten hat, in der 400 Städte aufgeführt werden, die für dieses Vorhaben durch den Ulmer Boten Klaus entsprechende Briefe erhielten. Das Messeprojekt scheiterte. Die von H. Ammann darüber angelegte Karte macht nun einen einheitlichen Interessenraum der Stadt Ulm sichtbar, den die Quelle selbst so aber gar nicht meint.

51) Die Abrechnungen z. B. von Gesandtschaftsreisen belegen den Einsatz von Boten unterwegs. – L. ENNEN, Johannes Wals Rechenschaft van Basel und Ulme, in: AHVN 17 (1866), S. 102–118. – H. KEUSSEN, Zwei Kölner Gesandtschaften nach Rom im 14. Jahrhundert, in: Mitt. a.d. Stadtarchiv von Köln 12 (1887), S. 67–88.

52) E. KEUNTENICH (Hg.), Trierer Stadtrechnungen des Mittelalters. Heft 1: Rechnungen des 14. Jahrhunderts, Trier 1908.

Nimmt man die Quelle wörtlich, so ergeben sich sieben Räume, in denen sich der Bote bewegte bzw. die Briefe an die gewünschten Adressaten gelangten.⁵³⁾

Die Quelle unterscheidet nämlich »1. Item des ersten die stet am Ryne und darum gelegen«, »Uff dem Ottenwald«, »Francken«, »Missen, Sachsen, Schlesy und Diringen«, »Swaben«, »Die Tunwe ab in Bayer«, in »Ostrerich und Merhern«, »Uff der Stirmarck« und schließlich Venedig, das auf anderen Wegen unterrichtet wurde. Die Bezeichnungen deuten auf politische, geographische und topographische Merkmale. Die Reihenfolge der Räume ist nicht unwesentlich. Die Disposition der Räume, d. h. die Auflistung der Städte, entspricht dabei auch nicht in jedem Fall dem Verlauf der Botenreisen. So sind im größten Raum I zunächst von Süden nach Nordwesten Städte von Chur bis Antwerpen aufgelistet. In diesem Raum ist aber merkwürdigerweise auch Lübeck angeführt, das in der Reihenfolge vor Brügge und nach Lier plaziert ist, und schließlich auch Frankfurt/Oder, Braunschweig, Dortmund, Soest, Münster, Coburg und Saalfeld. Die Quelle bietet nach dieser Disposition noch keinen Beleg für »geographisches Wissen«, sondern eher deutet die Platzierung auf die Reisepraxis hin. Bei einer Reihe von Städten in jedem der genannten sieben Räume hat man vor dem Namen ein »R«, oder »f« oder »Rf« oder ein »für sich« vermerkt. Deren Bedeutung ist weiterhin nicht zweifelsfrei, aber »R« steht vermutlich im Kanzleistil für »Recept«, meint also wohl eine erfolgte Auslieferung des betreffenden Briefes bzw. eine entsprechende Rückantwort (mündlich/schriftlich). Sehr wahrscheinlich reiste jener Ulmer Bote Klaus nach der Disposition der Städte Raum für Raum ab, wobei er stets ein Bündel von Briefen mit sich führte, diese direkt auslieferte oder aber auch von einzelnen Orten aus zur weiteren Beförderung übergab, was durchaus üblich war. Die Liste spiegelt also in ihrer Reihenfolge der Räume eine Hierarchie der Ulmer Wirtschafts- bzw. Marktinteressen und einen entsprechend angelegten »Vertriebsverkehr«.

Zwei Beispiele aus dem Bereich politisch motivierter Nachrichten- bzw. Informationskampagnen zeigen ähnliche Muster und verdeutlichen damit die Struktur der Informationsweise. Die Stadt Soest und die Stadt Regensburg standen in den 40er bzw. in den 80er Jahren des 15. Jahrhunderts in Auseinandersetzung mit ihrem bisherigen Stadtherrn, in deren Verlauf sie ihre politischen Positionen und Ziele öffentlich rechtfertigten.

Der Streit zwischen Kur-Köln und dem Herzogtum Kleve-Mark um die politische Vorherrschaft in Nordwestdeutschland spitzte sich in der Absicht der Stadt Soest, an Stelle des Erzbischofs von Köln den Herzog von Kleve als ihren Stadtherrn zu nehmen, in der Soester Fehde (1444–1449) gewaltsam zu⁵⁴⁾. Um ihre politische Absicht durchzu-

53) H. AMMANN, Vom geographischen Wissen einer deutschen Handelsstadt des Spätmittelalters, in: *Ulm und Oberschwaben* 34 (1955), S. 39–65; Edition der Quelle, S. 52–63.

54) H.-D. HEIMANN, Zwischen Böhmen und Burgund. Zum Ost- und Westverhältnis innerhalb des Territorialsystems des deutschen Reiches im 15. Jahrhundert, Köln/Wien 1988, S. 153ff. – W. EHBRECHT, Emanzipation oder Territorialisierung? Die Soester Fehde als Ausdruck des Ringens um die staatliche Ordnung des Nordwestens zwischen Reich, Burgund, Erzstift Köln und Hanse, in: *FS f. H. STROB* z. 70. Geb., hg. v. F. B. FAHLBUSCH u.a., Warendorf 1989, S. 404–432.

setzen und zugleich Solidarität für ihre Opposition gegen den Kölner Erzbischof Dietrich von Moers zu gewinnen, »vertrieb« die Stadt Soest im Mai 1447 ein umfangreiches Rechtfertigungsschreiben, in dem sie – aus ihrer Sicht – die Vorgeschichte des Konflikts und das Scheitern von Schlichtungsversuchen zur Rechtfertigung ihres politischen Handelns darlegte⁵⁵). Bislang haben sich etwa 100 Adressaten für diese Rechtfertigungsschreiben ausmachen lassen, die durch Boten und – wohl auch per Schiff – bis nach Riga bekannt wurden, allerdings nicht alle zur Auslieferung gelangten.

Die Soester organisierten ihre »Pressekampagne« aktuell abgestimmt auf die Position des einzelnen Adressaten und unternahmen keinen Versuch, den Konflikt weiter zu einer tatsächlich »reichsweiten« Auseinandersetzung im politisch verschärften Klima zwischen expansiven Fürstenherrschaften und nach politischer Selbständigkeit suchenden Städten zu machen, wie das im 2. Beispiel Regensburg 1486 tat. Die Soester führten ihre Kampagne zum Zweck einer regionalen Bündnisbildung, worin sie schließlich soweit Erfolg hatten, daß der rege Nachrichtenverkehr zwischen den Städten zu den technischen Grundlagen ihres Sieges im Krieg gegen die aufgebotstarke Koalition des Erzbischofs von Köln und des Landgrafen Wilhelm v. Thüringen gehörte⁵⁶).

Die Stadt Regensburg, die 1486 sich der Stadtherrschaft Herzog Albrechts von Bayern anschloß, rechtfertigte ihren Wechsel in einer reichsweiten Pressekampagne, in der sie bereits die Hauptmasse ihrer 600 Schreiben (!) durch Druck vervielfältigen ließ⁵⁷). Aus den Reiseberichten der drei Boten, die für die Verteilung dieser Schreiben im Auftrag des Rates reisten, läßt sich die »Reiselandchaft« bzw. die Art und Weise der Raumerfassung rekonstruieren. Ihr Bericht macht auch deutlich, daß sie an Herren und Städte in der Regel gleich mehrere Schreiben aushändigen bzw. diese Schreiben »anslahen« konnten. Nach diesem Bericht reiste der Bote Caspar Rorer »auf die March gen Meichsen«, und zwar durch Neumark bei Nürnberg, Erfurt, Magdeburg, Eisleben, Brandenburg, Berlin, Leipzig. Der Bote Hans Ruhesperger reiste durch »Franken, auf Heidelberg und darnach den Reinstrom ab unz zu der Ksl. Mt.«, wobei er beginnend in Nürnberg den Weg über Weinheim, Heidelberg, Speyer, Worms, Mainz, Bingen (zu Schiff), Andernach, Bonn, Köln (Zusammentreffen mit dem Kaiser), Aachen, Maastrich, Brüssel, Frankfurt/Main, Aschaffenburg und Würzburg nahm. Schließlich reiste der Bote Wolfgang Brechtler »dahyn man in dann laut der zettel beschiden zugeen«, nämlich über Ulm, Ravensburg, (Konstanz u.a.m.), Basel, Breisach, Rheinfelden, Schlettstadt, Straßburg, Hagenau, Weißenburg, Gmünd, Nördlingen und Eichstätt.

55) Sta Soest. Bestand A, Nrn. 115, 119, Im Original eine Rolle von 1,80 m Länge. Nicht alle Originalschreiben kamen aber zur Auslieferung, da sich im Archiv bis heute die entsprechenden Begleitbriefe erhalten haben. – Auszüge bei J. HANSEN (Hg.), Rheinland und Westfalen im 15. Jahrhundert. Bd. 1: Die Soester Fehde, Leipzig 1888, Nr. 93, S. 91–94.

56) H.-D. HEIMANN, Die Soester Fehde, in: Geschichte der Stadt Soest, Bd. 2, hg. v. DEMS., Soest 1996.

57) Wie Anm. 30.

Der Adressatenkreis wurde demnach vom Rat der Stadt Regensburg ausgewählt und die Boten erhielten entsprechende »Zettel«, d. h. eine Liste der Zielorte. Aber die Boten verteilten nicht jedes einzelne Schreiben an einen anderen Adressaten, sondern sie ließen zwischen 2, 6, 9 oder 15 dieser Schreiben an einem Ort zurück. Schließlich reiste der zweite Bote gar nicht selbst nach Trier, sondern gab dieses Schreiben einem Trierer Gewährsmann mit, den er auf einem Schiff Richtung Bingen traf. Es funktionierte also auch hier ein subsidiärer »Zustellbetrieb« über den betreffenden Reiseweg hinaus. Demnach war der Botenreiseverkehr und folglich der Informationsgrad wesentlich dichter strukturiert, als die Adressatenliste allein anzeigt.

Die genannten Räume lassen für Regensburg Schwerpunktbildungen in der Rheinzone und im mittleren und östlichen Deutschland erkennen, während der gesamte Norden und auch der Südosten nicht einbezogen wurden. Diese Kampagne spiegelt aktuelle Interessen und dabei in der Einbeziehung der Residenzen der Wettiner und Hohenzollern deren inzwischen respektiertes Gewicht in der politischen Konstellation der Binnenordnung des Reiches. Die politische Dimension dieser Raumerfassung wird schließlich im Vergleich zu jener Ulmer Maßnahme, die sich auf Wirtschaftsregionen und Handelsplätze vorrangig bezog, offenkundig. Nach den drei Beispielen von Ulm, Soest und Regensburg handelte es sich in diesen Fällen um aktuelle »Nachrichtenlandschaften« bzw. aktive Interessen- und Erfahrungsräume. Die Boten bewegten sich in diesen Räumen in einer Art »Rundkurs«, nicht aber auf bestimmten Straßen. Wohl aber verfügten sie – laut Bericht – über »Zettel«, also über fixiertes (Reise-)Erfahrungswissen, das in der Kanzlei gespeichert war.

Wie solches Erfahrungswissen durch Augenschein einen Strukturwandel des Unterwegsseins bewirkte und zu einer neuen Raumerfassung über geographische Kenntnisse, Straßen, Brücken, Ortslagen und Entfernungsvorstellungen schließlich zu praktischen Reisehilfen in Form von »Straßenkarten« führte, läßt sich an Straßburger Quellen verfolgen. Dieses Material spiegelt zugleich die infrastrukturelle Verdichtung im Nachrichtenverkehrswesen der Städte zum Ende des 15. Jahrhunderts hin, der die verkehrstechnische und administrative Wertsteigerung des städtischen Botenwesens als Gerüst zur Erfassung größerer Räume und wachsender Integrationsanforderungen bis weit in das 16. Jahrhundert hinein folgte.

In der Straßburger Kanzlei existierte im ausgehenden 15. Jahrhundert eine Itinerarsammlung der städtischen Boten. Dieser Kanzlei gehörte der Humanist Sebastian Brant bis 1521 an, der im Sinne der Botenordnungen auch das städtische Botenwesen zu beaufsichtigen hatte. Sebastian Brant arbeitete während seiner Zeit als Straßburger Kanzler an einer »Topographie« oder »Chronik« Deutschlands, für die er auch die aus den Reisen erwachsenen Kenntnisse über Orte und Routen in Deutschland und benachbarter Ländern benutzte. Dieses Unternehmen konnte Sebastian Brant nicht abschließen, und seine Vorarbeiten gingen auch in späterer Zeit verloren. Erhalten aber haben sich seine reisekundlichen Angaben als Erfahrungswissen der Straßburger Kanzlei über die von dem Straßburger

Domprediger Caspar Hedio (1543 bzw. in 2. Auflage 1549) zum Druck gebrachte »Chronik«, in der jener einleitend zu Band 4 die Vorarbeiten Brants ausdrücklich anführt: »Beschreibung etlicher Gelegenheyt Teutsches lands/an wasser/berg/stetten und grentzen/mit anzeygung der meilen und strassen/von statt zuo statt.⁵⁸⁾«

Der Gießener Straßenforscher H. Krüger hat vor Jahrzehnten diese Angaben in ihren Bezügen zu den ersten zeitgenössischen Straßenkarten von Erhard Ezlaub, Martin Waldseemüller und Georg Erlinger für den Verlauf der europäischen Altstraßen untersucht, ohne daß diese verkehrs- und auch postgeschichtlich grundlegende Studie bisher in der Geschichtswissenschaft weiter zur Kenntnis genommen wurde. Krüger kommt über die 33 dort von Brant bzw. Hedio beschriebenen Routen zu dem Ergebnis, daß hier durch Brants Vorarbeiten »unersetzliche Quellen zur historischen Straßenforschung erhalten geblieben sind«⁵⁹⁾. Zu beobachten bleibt uns am Beispiel einzelner Routen und auch ihrer Gesamtdisposition die Art und Weise der Raumerfassung.

Untersucht man die Straßburger Itinerarsammlung aus ihrer Zeit um 1500, so besticht dieses Material durch die Fülle und damit auch die Dichte der aufgeführten Verkehrsbeziehungen. Für die Reisen von Straßburg nach Wien werden dabei vier verschiedene Routen ausgeführt, entlang der Donau, über Salzburg, durch den Schwarzwald und über den Brennerpaß mit einer internen Variante. Nach Süden weisen zwei Routen mit dem Endpunkt Venedig bzw. Rom, die über den Brenner bzw. auf Landeck und auf Bologna zulaufen, sowie ebenfalls zwei Routen in das Gebiet der Eidgenossenschaft. Fernrouten Richtung Osten zielen auf Lübeck, ins Gebiet des Deutschen Ordens und nach Breslau. Nach Westen werden Routen nach Lyon, Paris/Calais und Mecheln/Brabant ausgeführt. Die Struktur solcher Raumerfassung machen diese Fernrouten allein aber noch nicht aus. Sie wird vielmehr durch die mehrheitlich kleinschrittige Abfolge von Meilenabschnitten, die Anführung von Brücken im Oberrheingebiet, Hinweise zu Geleitzrecken und Grenzen sowie durch ein Bündel von kürzeren, miteinander verquickten Routen (z. B. Straßburg–Trier, Straßburg–Würzburg, Straßburg–Einsiedeln) charakterisiert. Somit fällt auch die zentrale Position Nürnbergs auf, da eine Reihe von Routen in Nürnberg ihren Anfang nehmen.

Folglich ist das Gesamtsystem nicht allein von Straßburg aus angelegt, sondern viel eher auf die zwei Brennpunkte Straßburg und Nürnberg eines gegliederten Verbundsystems, in dem die innere Verquickung der Räume und die Verbindung der einzelnen Straßen zu einem Netz von »Haupt«- und nebengeordneten Straßen hindurchscheint. So zeigt sich auch, daß etwa an der Route Straßburg–Westfalen zunächst Köln als eine Art Relaisstelle für Reisen nach Brabant/»Niederland« eine zentrale Bedeutung besaß und von dort ein

58) Caspar HEDIO, Eine Außerleßne Chronik von anfang der welt bis auf das iar ... MDXXXIX. Erstdruck 1543 (Zweitdruck 1549, nach dem hier zitiert wurde). – H. KRÜGER, Die Straßburger Itinerarsammlung Sebastian Brants aus dem ersten Viertel des 16. Jahrhunderts, in: Archiv f. dt. Postgeschichte 1966, Heft 2, S. 2–31. – K. GERTEIS (wie Anm. 23).

59) H. KRÜGER (wie Anm. 58), S. 3f.

»Rundkurs« über Dortmund–Ansberg–Waldeck–Marburg–Frankfurt–Straßburg ausgeschrieben ist. Diese »Rundkurse« muß man wohl als normale Verkehrspraxis ansprechen. Darin äußert sich eigentlich die gesteigerte Integrationsleistung des städtischen Botenwesens. »Rundkurse« werden erkennbar auch in Richtung »Eydgenossenland wider fur«, Richtung Wien, wo eigens eine Strecke »von Ostereich herauff gen Straßburg« überschrieben ist und auch ein »ander weg« ausgewiesen wird, wie auch die Route »Lübeck« eigentlich als »Rundreise« über Rostock und Magdeburg zu lesen ist, wobei nicht nur in diesem Fall Erfurt in einer bevorzugten Position erscheint.

Als weiteres Merkmal fällt die Gestaltung einiger peripherer Endstellen der Routen als Brückenköpfe in noch fernere Räume auf, so wenn in Wien Distanzen nach Ofen und in die Syrte oder in Breslau nach Krakau und Posen, in Frankfurt/Oder nach Thorn oder im Binnenland entsprechend die Distanzen Braunschweig–Hamburg, Braunschweig–Lübeck und Hamburg–Amsterdam mit Meilenabständen angegeben werden, die sich nach heutiger Berechnung weitgehend als richtig erweisen. Schließlich kann man der Karte eine gewisse Aktualität in der Anführung von Wittenberg als Endpunkt einer eigenen Route entnehmen, womit auf dieses reformationspolitische Zentrum verwiesen ist.

In einer zusammenfassenden Bewertung ergeben sich aus der Disposition der Routen für die Raumerfassung folgende Merkmale: Es existierte bezogen auf die Städte Straßburg und Nürnberg, bedingt auch Köln, ein mehrzentriges Netz der Nachrichtenverkehrsorganisation. Damit ergibt die Straßburger Itinerarsammlung keine bildliche Straßenkarte, wohl aber eine Straßenkarte aus Erfahrungsbildung, deren betriebstechnische und raumkonstruierende Grundlage in der Botenordnung von 1484 zu greifen ist. Kommunikationspraxis und Raumerfassung bedingten sich hier. Erhard Etzlaub lieferte wenige Jahre später die erste »Straßenkarte« Deutschlands im Bild.⁶⁰⁾ Sie aber erreicht – noch – nicht die Exaktheit, Dichte und Komplexität der Raumerfassung jener Straßburger Itinerarsammlung.

Schließlich erfassen die Routen einen Kommunikationsraum zwischen Breslau, Venedig, Lyon, Antwerpen, Lübeck und Marienburg, der an der Peripherie geöffnet ist: in Calais Richtung England, in Antwerpen Richtung Hamburg und Lübeck zur See, in Wien Richtung Große Pforte. Danach läßt sich ein primärer und ein sekundärer Raum unterscheiden, die man beide dennoch als eine Einheit wahrnahm. Dabei dominiert neben dem nahen Mittelrheinraum eine Hauptachse in West-Ost-Richtung Paris–Wien, in der weniger der Kontakt in den europäischen Westen oder Nordwesten (Brabant) als vielmehr die intensive Erschließung des Alpenraumes auffällt. Ältere Itinerare betonen die

60) F. SCHNELBÖGL, *Life and work of the Nuremberg cartographer Erhard Etzlaub*, in: *Imago Mundi* 20 (1966), S. 11–26. – F. MACHILEK, *Kartographie, Welt- und Landesbeschreibung in Nürnberg um 1500*, in: H.-B. HARDER (Hg.), *Landesbeschreibungen Mitteleuropas vom 15.–17. Jahrhundert*, Wien 1983, S. 1–32. – *Focus Behaim-Globus. Ausstellungskatalog des Germanischen Nationalmuseums*, hg. v. H. MAUÉ, Nürnberg 1992. – Siehe auch Anm. 42.

Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen. Diese Tradition wird auch hier fortgesetzt, aber jetzt sind auch die Wege parallel zu den Gebirgszügen in West-Ost-Richtung erschlossen und bekannt. Darin spiegelt sich nicht allein die Orientierung auf die politischen Zentren der habsburgischen Landesherrschaft, sondern – gerade auch aus der verkehrstechnischen Umkreisung Böhmens – der überhaupt darüber hinaus erweiterte Raum nach Osten, der intensiv aufgenommen ist, so daß hier ein Gleichgewicht zwischen westlichen und östlichen Teilen in der Mitte Europas erscheint.

Von dieser Situation ist es kein weiter Weg zu den Veränderungen im Botenwesen des 16. Jahrhunderts, wenn nun führende Städte in ihren ordinarii-Botenbetrieben ein Netz von festen Botenrouten betreiben und damit eine Verstetigung und neue Qualität der Raumerfassung leisten. Sie dürften über ähnliche Erfahrungen verfügt haben wie die Straßburger.

Die Stadt Hamburg eröffnete in Verbindung mit der dortigen Kaufmannschaft Botenlinien nach Lüneburg (1583), Köln (1586), Leipzig (1584) oder Danzig (1567). Nürnberg betrieb jenseits der Linie nach Frankfurt a.M. seit 1529 eine weitere Route Richtung Antwerpen und komplettierte sein Routensystem auf Hamburg (1570), Breslau (1573) und Wien (1575). Augsburg schließlich bündelte wie Nürnberg auch den Verkehr über die Alpen Richtung Venedig, wobei hier die Interessen der Familie Fugger und anderer Handelshäuser durchschlugen⁶¹). Jetzt erst existierte im Norden eine nachrichtenverkehrstechnische Achse im Hanseraum zwischen Danzig und Amsterdam, der im Süden auch eine Achse zwischen Nürnberg und den neuen Wirtschaftszentren Augsburg und über St. Gallen mit Anknüpfung an die Linien in diesem Raum bis nach Lyon gegenüberstand. Charakteristisch bleibt weiterhin nach den Verkehrs- und Wirtschaftsströmen die mehrfache Routenführung auf der Linie Antwerpen–Köln–Frankfurt/Main–Nürnberg auf Wien zu. Aber daneben haben sich andere Querverbindungen z.B. zwischen Nürnberg und Straßburg und z.T. durch Schwaben verselbständigt und verfestigt. Schließlich wurde der für das gesamte Mittelalter bezeichnend schwach organisierte Nord-Süd-Austausch im Binnenland nun in einer fest installierten Achse zwischen Hamburg und Nürnberg überbrückt, wobei zugleich die Anlage einer zweiten Nord-Süd-Achse mit dem neuen Handelszentrum Leipzig sich andeutet. In diesem Routengeflecht, das sich im 16. Jahrhundert zunehmend verdichtete und nach wirtschaftlichen und kulturellen Gesichtspunkten auch regional verschob, erscheinen das gesamte Reichsgebiet und die benachbarten Räume nach demselben Muster erfaßt, so daß hier nicht nur Räume eröffnet wurden, sondern tatsächlich ein weitgehend flächendeckendes Netzwerk der Nachrichtenübermittlung vorliegt, in dem charakteristischerweise die politischen und wirtschaftlichen Teile dieses Großraumes annähernd gleich intensiv integriert waren.

61) Siehe Anm. 23, 43.

In Zukunft profitierten die neuen städtischen Kommunikationszentren Köln, Frankfurt am Main, Wittenberg und Leipzig von der Integrationskraft und dem Informationsfluß auf diesen Routen. Das Netz der Routen spiegelt Wirtschaftsströme, Handelsbewegungen und Transferprozesse. Es spiegelt auch eine Art Internationalisierung des Verkehrssystems, in dem sich je nach der Vernetzung in diesem Routengeflecht auch eine entsprechende Hierarchie der Städte formte. Entsprechend bildeten sich auch in diesen Städten die neuen Informationsunternehmen und Medien (Zeitungen) an solchen Routen aus⁶²⁾.

IV. KOMMUNIKATIONSPRAXIS UND RAUMERFASSUNG

Verfassungsgeschichtlich bildet das Botenwesen der Städte ein zentrales Element der Rechts- und der Verwaltungspraxis der Städte, das als ein Instrument informeller Integration im Mittelalter die dezentrale Struktur auch staatlicher Herrschaft überlagerte. In dem Maße freilich, wie im Zuge der Ausbildung flächenstaatlicher Herrschaft und administrativer Führung das Informationssystem als ein Element der Steuerung von Herrschaft bedeutsamer wurde, veränderte sich das traditionelle städtische Botenwesen zu einem desintegrativen Element gegenüber fürstenstaatlicher Ordnungsvorstellung und Herrschaftspraxis. Dieser funktionale Umschlag wirkte im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts mit den kaiserlichen Verboten über das sog. Nebenbotenwesen der Städte konfliktträchtig in den laufenden Umbau der Reichsverfassung hinein.

Betriebsgeschichtlich erweist sich dabei das städtische Botenwesen als ein Segment des im Mittelalter »parallel« organisierten Nachrichtenwesens, dessen größter Mobilitätswert im 16. Jahrhundert erreicht wurde. Die seit dem 14. Jahrhundert wachsende Dynamik der Entwicklung dieses Segments resultierte aus Reformimpulsen im Verwaltungs- wie im betriebsorganisatorischen Bereich, die zusammen eine Effektivierung und Optimierung der Integrationsleistung des städtischen Botenwesens bewerkstelligten. Auf Grund der Einbindung seiner Träger, der Boten, Läufer, Reiter, in die kommunale Verwaltungsorganisation gehört dieser Personenkreis zum Dienstleistungspersonal, dessen sozial- und berufsgeschichtliche Position zwischen »Diener« und »Beamte« erst in Umrissen bekannt ist.

Die Entwicklung des städtischen Botenwesens als Nachrichtenverkehrsorganisation führte nicht zur Ausbildung sog. Sonderwege, wie es für das Pilgerwesen gilt. Die Boten

62) Th. G. WERNER (wie Anm. 23). – P. BURKE, Information und Kommunikation im Europa der Frühen Neuzeit, in: Frühneuzeit-Info 2 (1991) S. 13–15. – M. LINDEMANN, Deutsche Presse bis 1815. Geschichte der deutschen Presse bis 1815, Teil 1, Berlin 1969. – W. BEHRINGER, Post, Zeitung und Reichsverfassung. Machtkämpfe zu Beginn des Zeitungswesens, in: K. BEYER/M. DALLMEIER (Hg.), Als die Post noch Zeitung machte. Eine Pressegeschichte, Gießen 1994, S. 40–47.

bewegten sich in Räumen, die durch spezifische Interessen, Anlässe und eine regionale Dimension gekennzeichnet sind, aber in der Summierung solcher Räume eine verdichtete Infrastruktur entstehen ließen, in dem organisatorisch Europa seit dem späten Mittelalter immer deutlicher als verstädert Großraum wahrgenommen wurde. Dieser durch eine offene Peripherie bemessene Raum wurde zugleich vermessen und damit nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten kalkuliert und taxiert, so daß in der Leistungsausweitung des städtischen Botenwesens im 15. Jahrhundert nicht nur ein veränderter Umgang mit der Zeit, sondern entsprechend auch ein Wandel hin zu einer Ökonomisierung des Raumes erfolgte. Um 1500 ist in den Vorstellungen der Menschen nicht allein die Zeit, sondern auch der Raum wertvoller bzw. kostspieliger geworden. Eben daraus resultierte nicht zuletzt die Anlage von Itinerarverzeichnissen zur Optimierung der Verbindungen und schließlich die Kartierung von »definierten« Straßen- und Routenverbindungen.

Von der Geschichte des städtischen Botenwesens im Mittelalter ist die Geschichte des Nachrichtenwesens und die Geschichte der Informationen schwerlich zu trennen. Das Botenwesen der Städte erweist sich als ein frühzeitig entwickeltes »Medium« organisierter Übermittlung mündlicher und schriftlicher Mitteilungen. Spätestens seit dem frühen 15. Jahrhundert stand dieses »Medium« in definierter Weise jedermann zur Verfügung. Die Ausbildung von festen Routenverbindungen im 16. Jahrhundert resultierte aus der Anwendung betriebswirtschaftlicher Kriterien auf das Botenwesen und aus Professionalisierungstendenzen im weiteren Informations- und Kommunikationsgeschehen. In diesem Zusammenhang erhielten die zu Routen aufgestiegenen Straßen mit wachsender Bedeutung der »Ware« Nachricht den Rang von Informationskanälen, über die Städte, Landesherren und die Familie Taxis mit kaiserlicher Rückenstärkung soweit zu verfügen trachteten, daß der Verfassungskonflikt um das Postregal tatsächlich auch als ein »Straßenkampf« erscheint. Mit dieser mediengeschichtlichen und jener dienstleistungs- und raumgeschichtlichen Entwicklung spiegelt das mittelalterliche Botenwesen der deutschen Städte exemplarisch Organisation, Funktion und Dauer dezentraler Strukturen der Kommunikationsordnung in der alteuropäischen Gesellschaft.