

Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen

VON REINHARD SCHNEIDER

Zeitlicher und sachlicher Ausgangspunkt fast jeglicher mediävistischer Regaliendiskussion ist seit langem Friedrich Barbarossas ronkalische Gesetzgebung vom November 1158¹⁾. Dies gilt auch für das Stromregal. In der sogenannten lex: *Regalia sunt haec* beziehungsweise der ersten ronkalischen Definition, die Heinrich Appelt als »eine in formloser Niederschrift festgehaltene Aufzählung« bezeichnet, wird der »Begriff der Regalien« definiert²⁾. Nach Otto Morena, dem zeitgenössischen Geschichtsschreiber aus Lodi, war die »formlose Aufzeichnung« von »den Rechtsgelehrten unter Mitwirkung der Vertreter der Städte entworfen und sodann vor den versammelten Großen verlesen« worden. Appelt hat seinen Bemerkungen zum Gesetzestext hinzugefügt: »Der authentische Wortlaut wurde in die *Libri Feudorum* aufgenommen; dadurch gelangte er in das *ius commune* und fand überall dort Verbreitung, wo das langobardische Lehenrecht bekannt war«³⁾.

Bereits diese Sachverhaltsdarstellung legt die Annahme nahe, daß die sogenannten ronkalischen Regalien schon vor 1158 bekannt waren und Geltungskraft, wie stark oder schwach auch immer, besaßen. Die ältere Forschung hat gleichwohl gemeint, mit den Definitionen des ronkalischen Reichstages vom November 1158 beginne die Regaliendiskussion. Dieser allgemeinen Annahme widersprach zu Recht 1973 Johannes Fried mit dem Nachweis, daß nicht Barbarossas Regaliengesetze von 1158 der zeitliche Ausgangspunkt für die spezielle Begriffsbildung und für verfeinerte Hoheitsvorstellungen waren, sondern daß beider Wurzeln bis zur Wende zum 12. Jahrhundert zurückreichen. Es lohnt eine Überprüfung, ob die eine oder andere Wurzel noch weiter zurückreicht⁴⁾.

In Frieds Untersuchung hat das sogenannte Wasserregal, das besser als Königsrecht an schiffbaren Flüssen bezeichnet werden könnte, keine spezielle Rolle eingenommen. Ge-

1) Z.B. Gerold NEUSSER, Art. »Stromschiffahrtsrecht«, in: HRG, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, 5 Bde., Berlin 1964–1998, hier: Bd. 5, Sp. 49–51, Sp. 49: »Dieses Regal ist erstmals rechtlich faßbar in der Constitutio von 1158.«

2) *Friderici I. diplomata / Die Urkunden Friedrichs I.*, bearb. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH u.a., 4 Bde. (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae X,1–4), Hannover 1975–1990, S. 27ff., Nr. 237.

3) Ebd., Bd. X,2, Anmerkungen zu Nr. 237, S. 28.

4) Johannes FRIED, *Der Regalienbegriff im 11. und 12. Jahrhundert*, in: DA 29 (1973), S. 450–528.

meint ist die Formulierung von 1158 *Regalia sunt hec: Arimannie, vie publice, flumina navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia*. Diesen »schiffbaren Flüssen (und den Wasserläufen), durch die sie schiffbar werden«⁵⁾, gilt im folgenden unsere Aufmerksamkeit. In der roncalischen Aufzeichnung werden in unmittelbarem Anschluß *portus* und *ripatica* (Häfen und Uferrechte) genannt, doch das differenzierende Nacheinander erlaubt die Konzentration auf *flumina navigabilia*, während die thematisch gewiß nicht bedeutungslosen *portus* und *ripatica* allenfalls hier und da angesprochen werden könnten.

Das antike Rom schied einst zwischen öffentlichen und privaten Wasserläufen und hatte sich von dem Grundsatz leiten lassen, daß alles fließende Wasser (jede *aqua profluens*) »als Gemeingut aller, als dem Gemeingebrauch freigegeben bezeichnet« sei⁶⁾. Marcian, ein spätklassischer Jurist unter Kaiser Severus Alexander (222–235), dessen Ausführungen in Justinians Institutionen aufgenommen wurden, formulierte deshalb: »Nach Naturrecht ist Folgendes allen Menschen gemeinsam: Luft, fließendes Wasser, das Meer und entsprechend die Meeresküsten.« (*Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluens et mare et per hoc litora maris*)⁷⁾. Im Gegensatz zur Luft, dem Meer und den Meeresgestaden als des Eigentums unfähigen Sachen waren die *flumina publica* jedoch Staatseigentum, das sich »nicht bloß auf den Grund und Boden, welcher vom Wasser bedeckt ist, sondern auch auf das Wasser selbst« erstreckte⁸⁾. So zweifelhaft das Rechtsverhältnis der Flußufer demgegenüber blieb, so gibt es doch wenigstens bescheidene Hinweise auf eine volle Öffentlichkeit. Vor diesem knapp angedeuteten Hintergrund stellt sich die Frage, ob die römischen Rechtsvorstellungen sich in den Jahrhunderten des Früh- und Hochmittelalters auffinden lassen, und zusätzlich ergibt sich das Interesse, ob Spuren auch im nordalpinen Bereich zu finden sind.

Zeitlich sollte der Blick aber auch zurückgelenkt werden. Römische Historiker haben sich nicht ausdrücklich zur Stromfreiheit geäußert, doch in den Historien des Tacitus sind zwei Grundhaltungen zu erkennen. Offenbar hatten um das Jahr 68/69 nach Christus römische Besatzungstruppen im Einvernehmen mit den Bewohnern von Köln den Niederrhein gegenüber rechtsrheinischen Stämmen zu kontrollieren beziehungsweise zu sperren gesucht⁹⁾. So waren eine Passagesteuer (*vectigal*) und eine Abgabe auf Handelswaren (*onera commerciorum*) erhoben worden, offenbar vor allem, um die germanischen Tenkterer an vielfältigen Kontakten mit den Bewohnern Kölns und des Umlandes zu hindern. Dazu gehörte neben den erwähnten Abgaben das Gebot, nur unbewaffnet den Rhein beziehungsweise die Rheingrenze und die dort stationierten Wachtposten zu passieren.

5) Die Übersetzung in Anlehnung an Lorenz WEINRICH, Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250, Darmstadt 1977, S. 247.

6) Alfred OSSIG, Römisches Wasserrecht, Leipzig 1898, S. 47.

7) Pr § 1 I. de rer. div. 2,1, zit. nach OSSIG, Wasserrecht (wie Anm. 6), S. 48.

8) Ebd., S. 94.

9) Publius Cornelius Tacitus, *Historiae*, hg. von Erich KOESTERMANN, Bd. 2.1: *Historiarum libri* (Bibliotheca scriptorum Gaecorum et Romanorum Teubneriana), Leipzig 1969, *Historiae* IV, c. 64f., S. 204f.

Die Tenkterer quittierten dies mit Zorn und forderten den Abfall von Rom. Aus der Rede des ungestümtesten Gesandten, den sie nach Köln schickten, läßt sich über den angedeuteten Sachverhalt hinaus erschließen, daß nach ihrer und verwandter Völker Auffassung Flüsse und Land allen zugänglich sein müßten. Ihre Argumentation schließt auf gewisse Weise sogar den Himmel beziehungsweise Luftraum (*caelum*) mit ein, den die Römer auf unerklärte Weise (*quodam modo*) gesperrt hätten¹⁰. Hinter den Argumenten der Tenkterer steht die Auffassung, »wie die Natur allen Menschen das Sonnenlicht und den Tag, so hat sie alle Lande den Tapferen zum Preis gegeben«¹¹. Eingeschlossen ist in diese Auffassung gewiß auch die Freiheit beziehungsweise allgemeine Zugänglichkeit der (schiffbaren) Flüsse. Da Tacitus ausdrücklich von der Natur (*natura*) spricht, läßt sich hier sogar ein doppelter Bezug erkennen: In direkter Form eine Art naturrechtliche Auffassung der Tenkterer und in etwas abgestufter Weise das Verständnis des römischen Historikers für diese naturrechtlichen Begründungen.

Die zeitgeschichtliche Darstellung des Tacitus steht für lange Zeit allein, sie ist ein kostbarer Beleg für die allgemeine Auffassung eines germanischen Stammes (*gens*) von der Freiheit auf großen Flüssen, und es hat ganz den Anschein, als sei diese Auffassung unabhängig von römischen Vorbildern. Bei Tacitus wird aber auch deutlich, daß die von den Römern gewährte Freiheit auf schiffbaren Flüssen im wesentlichen für den Binnenbereich des Weltreiches galt, in den Grenzgebieten beziehungsweise Zonen militärischer Kontrolle und Verwaltung aber offenbar nur erheblich eingeschränkt.

Aus der Folgezeit fehlen entsprechende Nachrichten. Immerhin weisen einzelne Urkunden merowingischer Könige aus, daß römisches Steuer- und Abgabewesen auch im Verkehr auf Flüssen mindestens partiell noch vorhanden war¹². Deutlich wird dies beispielsweise in einer Urkunde Theuderichs III. aus dem letzten Drittel des 7. Jahrhunderts¹³. In ihr befreite der Merowinger »das Kloster St.-Denis von allen Zöllen im Warenverkehr und anderen fiskalischen Abgaben«¹⁴. Die Karolinger Pippin, Karlmann im Jahre 769 und Karl der Große 775 bestätigten diese Zollfreiheit. In Karlmanns Urkunde bezieht sich die Befreiung ausdrücklich auf alle Schiffe des Klosters, *qui per universa flu-*

10) Vermutlich ist gemeint, daß vor allem das entwürdigende Verbot des Waffentragens den Tenkterern sozusagen die Luft zum Atmen nahm.

11) Ebd., c. 64.

12) Die Urkunden der Merowinger, nach Vorarbeiten von Carlrichard BRÜHL, hg. von Theo KÖLZER u.a., 2 Bde. (MGH DD regum Francorum e stirpe Merovingica), Hannover 2001, Bd. 1, Nr. 96, 123, 138; vgl. in Bd. 2 die Deperdita Nr. 153f., 175 u. 181. – Das von Pertz edierte Diplom Childeberts I. von 556 für St. Vincent vor den Mauern von Paris (Diplomata regum Francorum e stirpe Merovingica, hg. von Karl August Friedrich PERTZ [MGH DD in Folio, t. I], Hannover 1872/Ndr. Stuttgart 1965, Nr. 5) hätte für unsere Thematik einen hervorragenden Aussagewert haben können, ist aber eine Fälschung: s. KÖLZER, Die Urkunden der Merowinger, Nr. 13–1107 als »sicheren Terminus ante quem« (S. 44).

13) KÖLZER, Die Urkunden der Merowinger (wie Anm. 12), Nr. 113 (24. Dez. 679 – 30. Okt. 690).

14) Ebd., das Regest.

mina ad surrectum seu ad discensum Waren transportieren¹⁵). Die Regelung gilt für das ganze Königreich, bei Karl dem Großen *per regna [...] nostra Francia et Italia*¹⁶). Der Frankenkönig ist auch für den Handel auf Wasserstraßen zuständig.

Die *Lex Salica* dokumentiert dann ein Interesse an ungehinderter Mobilität. Die in die letzten Regierungsjahre Chlodwigs (507–511) zu datierende *Lex Salica* handelt nämlich in Titel 49 von der Wegsperrung: § 1 *Si quis hominem ingenuum viam suam contenderit aut inpinxerit, soledos XV culpabilis indicetur*, und schließt mit ihrer weiten Formulierung vermutlich auch den Schiffahrtsweg ein¹⁷). Das Thema blieb aktuell und findet sich bis hin zu Karl dem Großen in den unterschiedlichen Fassungen der *Lex Salica*. Auch die im Zusammenhang mit dem Aachener Reichstag von 802/803 aufgezeichnete *Lex Francorum Chamavorum* fixiert Strafen, *si quis viam publicam clauserit [...]*¹⁸), und ebenfalls um 802/803 regelt die *Lex Frisionum* noch deutlicher die ungehinderte Schiffahrt: *Si quis in flumine viam publicam occluserit [...]*, das heißt: »wenn jemand in einem Fluß den öffentlichen Weg verbaut, büße er 12 Schillinge«¹⁹).

Von allgemeinerer Bedeutung sind auch Bestimmungen aus der Kapitulariengesetzgebung. König Pippins Kapitular, das François L. Ganshof auf die Zeit zwischen 751 und 755 datiert, regelt Fragen der Zollfreiheit auch für Schiffe²⁰). Karls des Großen zweites Diederhofener Kapitular vom Ende des Jahres 805 greift Pippins genannte Regelung auf und läßt an der Zuständigkeit des Herrschers für die Wasserwege keinen Zweifel²¹). Ähnlich verhält es sich mit dem *Capitulare missorum Attiniacense* vom Juni 854. König Karl der Kahle hatte sich mit seinem Bruder Kaiser Lothar getroffen und kümmerte sich um reichsweite Aufhebung von Mißständen, so beispielsweise in c. 3 *De viis per aquas, videlicet ut, ubi noviter clausae erant, aperirentur, sicut antiquitus fuerunt apertae*. Zur Wiederherstellung uralter Stromfreiheit hatten sich die Brüder verpflichtet, ebenso zur Zollfreiheit von Schiffen, wenn sie Brücken unterfahren (c. 5)²²).

15) Pippini, Carlomanni, Caroli Magni Diplomata / Die Urkunden Pippins, Karlmanns und Karls des Großen, hg. von Engelbert MÜHLBACHER, unter Mitwirkung von Alfons DOPSCH u.a. (MGH DD, Die Urkunden der Karolinger I), Hannover 1906/Ndr. 1991, Nr. 44 (Karlmann).

16) Ebd., Nr. 93 (Karl der Große). – Pippins Urkunde ist verloren, doch wird seine Bestätigung in den beiden genannten Diplomen jeweils genannt.

17) *Lex Salica*, hg. von Karl August ECKHARDT (MGH LL, Legum nationum Germanicarum, t. IV, pars 2), Hannover 1969, Titel 49, S. 91.

18) *Lex Francorum Chamavorum*, hg. von Rudolf SOHM (MGH LL, Fontes iuris germanici antiqui in usum scholarum separatim editi VI), Hannover 1883, Titel 41, S. 122.

19) *Lex Frisionum*, hg. und übers. von Karl August ECKHARDT (MGH LL, Fontes iuris germanici antiqui in usum scholarum separatim editi XII), Hannover 1982, Additio Sapientum, Tit. VI (*De flumine obstruso*), S. 98.

20) *Capitularia regum Francorum*, hg. von Alfred BORETIUS und Victor KRAUSE (MGH LL II, t. I–II), Hannover 1881–1897, hier: t. I, S. 32, Nr. 13, c. 4.

21) Ebd., t. I, S. 124f., Nr. 44, c. 13.

22) Ebd., t. II, S. 277, Nr. 261, c. 3 u. 5; vgl. auch c. 4.

Neben den Leges und Kapitularien gibt es immer wieder Einzelzeugnisse aus der Merowinger- und Karolingerzeit, die Königsrechte über Flüsse, Flußhäfen und Flußufer belegen. Gut erkennbar ist, daß diese differenzierten Rechte wegen zahlreicher Abgaben finanziell ertragreich waren. Offensichtlich umfaßten solche Königsrechte den gesamten Raum des Frankenreiches, denn als Abt Sigoald 819 für sein Kloster Echternach bei Kaiser Ludwig dem Frommen vorstellig wurde, erhielt er für die Klosterschiffe und die Handelsleute seiner Abtei Zollfreiheit, »wo auch immer sie im Reiche hinkämen« (*ubicumque in imperio, Christo propitio, nostro advenerint*)²³).

Drei Jahre zuvor hatte Kaiser Ludwig seinen Hoheitsanspruch selbst auf das Flußwasser unterstrichen, wenn er in einer Urkunde für St. Germain-des-Prés betonte, »wem auch die Ufer gehören, unser ist das königliche Wasser« (*siquidem cuiuscumque potestatis sint littora, nostra tamen est regalis aqua*)²⁴). Weitere Belege für diesen so wichtigen Anspruch auf das Wasser selbst sind über Jahrhunderte nicht bekannt. Andererseits ist das Stromregal wiederholt bezeugt, dessen Ausfluß das Recht auf freie Schifffahrt war, welches die fränkischen und deutschen Könige mitunter verliehen und das als »Recht auf ungehinderte und zollfreie Benutzung der Wasserstraßen« zu werten ist²⁵). Ludwig der Deutsche hat dem Kloster Lorsch 858 dieses Recht für den Rhein verliehen, aber es handelt sich nicht um die »früheste urkundlich belegte Verleihung«²⁶).

In chronologischer Folge sollen weitere Beispiele angeführt werden. Kaiser Konrad II. bestätigte 1033 der Abtei Werden an der Ruhr ein von ihm selbst verliehenes älteres Privileg und fügte ergänzend hinzu: »Außerdem [...] haben wir dem Abt und den seinem Kloster dienenden Leuten aufgrund unserer kaiserlichen Macht die *via navigii* verliehen, von der Stelle an, wo die Ruhr in den Rhein fließt, damit sie für immer ohne Hindernisse oder irgendwelche Störung freie Schifffahrtsmöglichkeit die Ruhr aufwärts bis zum Kloster haben (*ut [...] liberam habeant potestatem navigandi sursum contra Rurae fluvii decursum usque ad Werdine monasterium*)²⁷).

23) Camille WAMPACH, Geschichte der Grundherrschaft Echternach im Frühmittelalter. Untersuchungen über die Person des Gründers, über die Kloster- und Wirtschaftsgeschichte auf Grund des liber aureus Epternacensis (698–1222), Bd. 1,2: Quellenband (Publications de la Section historique de l'Institut grand-ducal de Luxembourg 63a), Luxembourg 1930, S. 204, Nr. 138.

24) Recueil des historiens des Gaules et de la France, hg. von Martin BOUQUET, weitergeführt von der Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Bde. 1–24, Paris 1738–1904, hier: Bd. 6: Urkunden Ludwigs des Frommen, S. 506; vgl. Georg WAITZ, Deutsche Verfassungsgeschichte. Die Verfassung des deutschen Volkes in ältester Zeit, 8 Bde., Kiel ³1880–1882/Graz ⁴1953–1955, hier: Bd. 4, S. 133f.

25) Dieter WERKMÜLLER, Art. »Leinpfad«, in: HRG (wie Anm. 1), Bd. 2, Sp. 1831–1837, hier: Sp. 1832.

26) Ebd.

27) Die Urkunden Konrads II. / Conradi II. Diplomata, mit Nachträgen zu den Urkunden Heinrichs II., unter Mitwirkung von Hans WIBEL und Alfred HESSEL, hg. von Harry BRESSLAU (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae IV), Berlin ²1957, Nr. 187 (Nimwegen, 28. April 1033). – Das Regest ist nicht ganz korrekt.

Offenbar durften Werdener Klosterschiffe bislang selbstverständlich die Ruhr abwärts fahren. Wenn die Kaiserurkunde sich ausdrücklich nur auf die Fahrt ruhraufwärts, also auf die Bergfahrt, bezieht, erscheint es zwingend, auch die Konzession der *via navigii* vor allem auf die ungehinderte Benutzung des Treidelweges zu beziehen. Der den Treidelweg beziehungsweise Leinpfad bildende Uferstreifen gehört zum Schiffahrtsweg und untersteht wie der Fluß königlichem Recht! In der bisherigen Forschung hat vor allem Karl Lamprecht dies richtig erkannt²⁸⁾.

Expressis verbis scheint in einer Urkunde Konrads II. von 1037 für die bischöfliche Kirche von Brescia von einem generellen Reichsrecht an Flüssen und Flußufern die Rede zu sein. Der Bischof hatte unter anderem um »beide Ufer der Flüsse Oglio und Mella, die zur staatlichen Hoheitsgewalt gehören« (*que ad nostram publicam iurisdictionem pertinent*), gebeten, und Konrad gewährte und übertrug ihm aus kaiserlichem Recht und aufgrund kaiserlicher Herrschaftsgewalt die Ufer (*ripas*) beider in den Po mündenden Flüsse mit der Maßgabe, daß künftig »an beiden Ufern beider Flüsse« von niemandem ohne Erlaubnis und Zustimmung des Bischofs von Brescia Häfen unterhalten oder neue gebaut werden dürften, um Getreide, Wein und Salz auf dem Wasserweg zu verhandeln²⁹⁾.

In den nordalpinen Raum führt ein Diplom Lothars III. für das Kloster Echternach von 1131. Hierin erhielt die Abtei eine Bestätigung ihres von Kaiser Heinrich V. bereits verliehenen, seit einiger Zeit aber bestrittenen freien Schiffahrtsrechts auf der Sauer, und zwar ausdrücklich flußab- und flußaufwärts³⁰⁾. Wegen der in der Urkunde angedeuteten Perfidie mißgünstiger Rivalen ließ König Lothar zusätzlich durch Abgesandte den Flußsaum beziehungsweise Treidelweg im Bett der Sauer markieren und auf 24 Fuß Breite erweitern. Die im Original erhaltene Urkunde unterscheidet hierbei präzise zwischen *alveus* und *marca* beziehungsweise *navalis via in alveo fluminis*. Demnach ist *alveus* hier nicht (wie häufig irrtümlich angenommen) der Schiffahrtsweg im Fluß, sondern das breite Flußbett, gebildet aus Flußlauf und Hochwasserbereich, in welchem der nunmehr etwa 8 m breite Treidelweg verläuft.

In frühstauische Zeit führen zwei Urkunden König Konrads III., die er im Januar 1147 in Speyer für südburgundische Bischöfe ausstellte. Bemerkenswert erscheint in unserem Zusammenhang nicht nur der Ausstellungsort fernab von Burgund – was beinahe auf generellere Anschauungen schließen lassen könnte –, bedeutsamer ist die Tatsache, daß beide Urkunden wortwörtlich auf dasselbe Konzept zurückgehen. So erhält der Bischof von Viviers »die Königsrechte, Münze, Fußgängerzoll [?] und beide Straßen am Ufer [also den

28) Karl LAMPRECHT, Deutsches Wirtschaftsleben, Bd. 2, Leipzig 1885, S. 238.

29) WIBEL/HESSEL/BRESSLAU, Die Urkunden Konrads II. (wie Anm. 27), Nr. 248 (Caldiero, 15. Juli 1037).

30) Die Urkunden Lothars III. und der Kaiserin Richenza / Lotharii III. diplomata nec non et Richenzae imperatricis Placita, hg. von Emil von OTTENTHAL und Hans HIRSCH (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae VIII), Berlin ²1957, Nr. 36 (Trier, 23. April 1131).

Leinpfad] und auf dem Fluß Rhône«³¹). Auch dem Erzbischof von Embrun werden für die Durance die gleichen Rechte gewährt: *nostra regalia concedimus, iustitias, monetam, pedagium utraque strata telluris et fluminis Durantie*³²). Noch vor der ronkalischen Definition von 1158 ist hier für das burgundische Reichsgebiet der Begriff Regalien für das Königsrecht an einem schiffbaren Fluß mitsamt Leinpfad beziehungsweise Treidelweg belegt, sachlich steht das Zeugnis freilich in relativ dichter Tradition seit der Merowingerzeit.

Auch Friedrich Barbarossa kümmerte sich um das Stromrecht. In seinem Wormser Diplom vom 6. April 1157 verkündete der Kaiser einen Rechtsspruch, der von den versammelten Reichsfürsten förmlich gefaßt worden war³³). Dieser sogenannte Reichsspruch über die Mainzölle verfügt nunmehr auch »kraft kaiserlicher Vollmacht, daß sich niemand herausnehmen soll, die Kaufleute, die den Main aufwärts fahren oder auf dem Flußufer, das bekanntlich ein königlicher Weg ist, Treideltaue ziehen, jemals unter dem Vorwand eines Zolls oder sonstwie zu behindern«. Abermals ist mit wünschenswerter Deutlichkeit das Flußufer generell als königlicher Weg und seine Funktion als Leinpfad angesprochen: *ripa fluminis quae via regia esse dinoscitur*³⁴).

Aber auch der Flußlauf selbst gilt als *libera et regia strata*, wie es Friedrich Barbarossas Konstitution vom November 1165 betreffend die Flußkorrekturen im Unterlauf des Rheins formuliert und bekräftigt hatte: »Das Wasser des Rheins soll auch im Unterlauf eine freie Königsstraße sein; ohne jede Behinderung durch Dämme (Flußableitungen usw.) soll das Rheinwasser jederzeit fließen und abfließen, wie es seit altersher zu sein pflegte« (*sicut antiquitus solebat*)³⁵).

Zwischen Friedrichs I. Reichsspruch über die Mainzölle vom 6. April 1157 und der Konstitution vom November 1165 über die Flußkorrekturen im Rheinunterlauf liegen zeitlich die ronkalischen Definitionen vom November 1158. Gemeinsam verdeutlichen alle drei Dokumente den Anspruch der Reichsgewalt auf die Hoheit über schiffbare Flüsse. Hier läßt sich eine Aussage der berühmten Goldbulle von Rimini anschließen, die Kaiser Friedrich II. im März 1226 dem Deutschen Orden und seinem Hochmeister Herrmann von Salza gewährte. Darin bestätigte der Kaiser das versprochene und gegebenenfalls noch zu erwerbende Land und nahm ausdrücklich auf »das alte und gebührende Recht des Rei-

31) Die Urkunden Konrads III. und seines Sohnes Heinrich / Conradi III. et filii eius Heinrici Diplomata, bearb. von Friedrich HAUSMANN (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae IX), Wien 1969, Nr. 165 (Speyer, Jan. 1147).

32) Ebd., Nr. 166 (Speyer, Jan. 1147).

33) APPELT/HERKENRATH, Die Urkunden Friedrichs I. (wie Anm. 2), Bd. X, 1, Nr. 165 (Worms, 6. April 1157).

34) Rudolf BENNING, Die Verwaltung der Wasserstraßen als Verkehrswege in deutscher Frühzeit, Diss. iur., Bonn 1994, S. 103, meint fälschlich, mit Friedrichs I. Reichsspruch von 1157 fänden Leinpfade »erstmalig Erwähnung«.

35) Constitutiones et acta publica imperatorum et regum, t. I, hg. von Ludwig WEILAND (MGH Legum sectio IV, t. I), Hannover 1893 (im Folgenden zit. als MGH Const. I), Nr. 228, S. 323f.

ches an Bergen, Ebenen, Flüssen, Wäldern und am Meere« Bezug³⁶). Die Formulierung des hier vor allem interessierenden *vetus et debitum ius imperii in fluminibus* weist einen überzeitlichen, von der Person des jeweiligen Reichsoberhauptes letztlich unabhängigen Rechtsanspruch aus.

Es gehört in den angeschnittenen Zusammenhang, daß sich die Vorstellung von der Stromfreiheit im allgemeinen Bewußtsein im Verlauf des 13. Jahrhunderts zu festigen scheint. So formuliert etwa der zwischen 1224 und 1227 niedergeschriebene Sachsenspiegel im Landrecht: »Jedes Gewässer, das wie ein Strom fließt, ist allgemein zugänglich, so daß darauf gefahren und darin gefischt werden darf.« Und selbst die Bedeutung des Flußufers schimmert durch, wenn der zitierte Text unmittelbar fortfährt: »auch darf der Fischer ferner das Erdreich so weit benutzen, wie er einmal aus dem Schiff auf das rechte Ufer ausschreiten kann« (II 28, § 4: *Swelk water strames vlut, dat is gemene to varene unde to vischene dar inne. De vischere mut ok wol dat ertrike nutten also verne, also he enes striden mach ut deme scepe van deme rechten stade*)³⁷). An etwas späterer Stelle verweist der Sachsenspiegel auf den »alten Frieden des Landes Sachsen« und zählt die verschiedenen Friedensbereiche auf: »Der Frieden soll weiter gelten [...] für alle Straßen des Königs zu Wasser und zu Land: diese alle stehen unter beständigem Frieden, der auch für alles gilt, was dort hineinkommt.« (II 66, § 1: [...] *unde des koninges straten in watere unde in velde, de scolen stede vrede hebben, unde allet dat dar binnen kumt*)³⁸). Es kann kein Zweifel sein, daß der sächsische Spiegler die schiffbaren Ströme als *des koninges straten in watere* beziehungsweise als *des küniges strâze in wazzere* bezeichnet.

Der um 1274/75 in Augsburg entstandene Deutschenspiegel formuliert ähnlich (138: *Isleich wazzzer strames fluz daz ist gemaine ze varn und ze vischen dar inne. Vgl. 187, § 1: vnd des chuniges strazze wazzzer vnd velde die sullen staeten vride haben*)³⁹), auch der jüngere Schwabenspiegel (Landrecht, § 197b: *Iegleiches wazzzers trames fluz ist gemein ze varn vnd ze vischen*)⁴⁰). Das um 1300 fixierte Görlitzer Landrecht schließlich kennt die Klassifizierung: *ieglich vlizinde wazzir heizet des riches straze*. Mit dieser Definition eng

36) Preußisches Urkundenbuch, Bd. 1/1, hg. von Rudolf PHILIPPI und Peter WÖLKY, Königsberg 1882, S. 42, Nr. 56.

37) Sachsenspiegel, Tl. 1: Landrecht, hg. von Karl August ECKHARDT (MGH Fontes iuris Germanici antiqui n.s. I,1), Hannover 1995, II 28, S. 158, § 4.

38) Ebd., II 66, S. 185, § 1. Die Übersetzungen jeweils nach: Eike von Repgow, Sachsenspiegel. Die Wolfenbütteler Bilderhandschrift Cod. Guelf. 3.1 Aug 2°, Textband, hg. von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, Berlin 1998, S. 187ff.

39) Studia iuris Teutonici. Deutschenspiegel, hg. und übers. von Karl August ECKHARDT (Bibliotheca rerum historicarum, Studia 3), Aalen 1971, 138, S. 306 u. 187, §1, S. 314.

40) Schwabenspiegel. Kurzform, hg. von Karl August ECKHARDT, 3 Bde. (MGH Fontes iuris Germanici antiqui n.s. IV), Hannover 1960–1974, S. 276 (Landrecht, § 197b). Vgl. Der Schwabenspiegel: mit Illustrationen aus alten Handschriften, übertragen in heutiges Deutsch von Harald Rainer DERSCHKA, München 2002, zu § 197b: »Auf jeglichem Fließgewässer dürfen alle fahren und fischen. Die Fischer sollen das Wasser nur so weit nutzen, wie weit sie es mit dem Netz vom Schiff aus auf einer Seite erreichen können.«

verknüpft ist die unmittelbare Nutzenanwendung, denn der Abschnitt handelt vom Zoll (*Von me zolle*): *Swer ovir einen vort [Furt] einis wazziris geit odir ritet, der ne sol cheinen zoln gebin, wan iegelich vlizinde wazzir heizet des riches straze; dar umme ne suln die schiff unde alliz daz in deme wazzir uf unde nidir vliuzit neheinen zoln gebin*⁴¹⁾.

Berücksichtigt man die angeführten Aussagen der deutschen Rechtsbücher und die zuvor erwähnte Übernahme des authentischen Wortlauts der ronkalischen Regaliendefinitionen in die *Libri Feudorum* und die daraus resultierende Aufnahme in das *ius commune*, das »überall dort Verbreitung [fand], wo das langobardische Lehenrecht bekannt war«⁴²⁾, dann formt sich für das Stromregal der Eindruck einer reichsweiten Verbreitung, und zwar über die Alpen hinweg nach Norden und auch nach Burgund.

Spätestens an dieser Stelle muß aber nach der Realisierung des königlichen Anspruchs gefragt werden. Hinreichend ist bekannt, daß an den großen Schifffahrtsstraßen eine Unzahl von Zöllnen und Zollstellen den Handel und Verkehr belasteten. Die Mehrzahl dieser Einnahmequellen konnte vom Königtum beziehungsweise dem Reich allerdings nicht genutzt werden, weil sie vergeben, verlehnt, verpfändet, usurpiert, teils auch gegen und gar ohne Wissen des Königtums erst angelegt worden waren. Dieser Prozeß hatte sich über einen sehr langen Zeitraum erstreckt und letztlich dazu geführt, daß zahlreiche Zolleinnahmen samt Zollstationen dem Königtum im Verlauf des Früh- und Hochmittelalters entfremdet wurden, so daß sie im Spätmittelalter fast durchweg im Besitz von Territorialherrschaften waren. Die historische Forschung hat sich schon lange mit diesem Gegenstand beschäftigt, so daß eine nähere Erörterung hier unterbleiben kann. Doch ein Aspekt bleibt hervorzuheben, den beispielsweise Friedrich Pfeiffer in seiner großen Untersuchung über »Rheinische Transitzölle im Mittelalter« wiederholt anklingen läßt. Es handelt sich um die doppelte Rolle des Königtums, das trotz vielfältiger Verluste aus den Rheinzöllnen selbst immer noch erhebliche Einkünfte bezog, andererseits aber als Königtum für das Zollwesen »Normierungs- und Legitimationsinstanz« war und wohl auch noch lange blieb⁴³⁾.

In dieser Hinsicht wird man demnach kaum von einer tatsächlichen königlichen Oberhoheit sprechen wollen. Viel eher spielt das Wissen um einstiges Königsrecht eine beachtliche Rolle, blieb die Stromfreiheit nicht nur in Rechtsbüchern, sondern auch irgendwie im allgemeinen Bewußtsein präsent. Eine Reihe weiterer Zeugnisse kann die breite Basis des Wissens um die Stromfreiheit gerade im 13. Jahrhundert zusätzlich illustrieren.

Am 23.07.1224 wurde auf Anfrage des Erzbischofs von Salzburg auf dem Nürnberger Reichshoftag ein Rechtsspruch gefällt, den König Heinrich (VII.) verkündete: »Daß niemand, auch kein *dominus terre*, Kaufleute auf öffentlichen Straßen (*in stratis regalibus et*

41) Görlitzer Rechtsbuch IV 13 (Landrecht, 34, §1), S. 103, in: Auctor vetus de beneficiis, 2 Tle., hg. von Karl August ECKHARDT (MGH Fontes iuris Germanici antiqui n.s. II,2), Hannover 1966.

42) APPELT/HERKENRATH, Die Urkunden Friedrichs I. (wie Anm. 2), Bd. X,2, Anmerkungen zu Nr. 237, S. 28.

43) Friedrich PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997, bes. S. 685.

publicis) behindern oder sie in ihren Geschäften beeinträchtigen dürfe«⁴⁴). Galt dieser Fürstenspruch, der in Gegenwart des jungen Königs gefällt worden war, auch für Wasserstraßen? Ausdrücklich werden nur *stratae regales et publicae* genannt, doch ist die Regelung so lakonisch und grundsätzlich angelegt, daß kein Zweifel daran bestehen kann. Diese Grundsätzlichkeit der Regelung wird im Juli 1236 durch Friedrich II. verstärkt, der die Ausgangsfrage, ob generell Menschen, die auf der *strata publica* zum Markt ziehen, behindert und einem Straßenzwang unterzogen werden dürften, tatsächlich auf den Singular *strata publica* bezog und des Sohnes Rechtsspruch von 1224 bestätigte. Allerdings hat Kaiser Friedrich II. deutlicher den Mißstand des Straßenzwanges angesprochen, der auch auf Wasserstraßen ausgeübt werden konnte⁴⁵).

Im Jahr zuvor hatte Friedrich II. im großen Mainzer Reichslandfrieden von 1235 Regelungen für alle Zölle, und zwar solche zu Lande und zu Wasser, getroffen (*omnia telonea tam in terris quam in aquis*) und damit verdeutlicht, daß alle öffentlichen beziehungsweise königlichen Straßen wie selbstverständlich auch die Wasserstraßen mitumfaßten⁴⁶).

Die These von den in die Straßenregelungen einbezogenen Wasserstraßen läßt sich zusätzlich mit einem Blick auf weitere Dokumente im zeitlichen Umfeld stützen. Diese Urkunden verwenden wiederholt die Begriffe *strata publica*, *stratae*, *viae*, *itinerata publica* oder *viae et stratae publicae*, nennen Wasserstraßen nicht gesondert, scheinen sie aber immer mit einzubeziehen in die jeweiligen Sachverhalts- oder Regelungsdarstellungen. Außer den 1224 genannten *stratae regales* ist auch in einem Schreiben von Kardinälen 1232 davon die Rede, daß der Lombardenbund König Heinrich (VII.) und deutsche Fürsten daran hindere, *per vias sive stratas imperiales* zum Kaiser zu kommen⁴⁷). Wesentlich ist auch, daß der erwähnte Sprachgebrauch sich in Dokumenten italienischer Provenienz beziehungsweise in Schreiben an italienische Empfänger findet⁴⁸), so daß mit reichsweiter Verwendung der Begrifflichkeit zu rechnen ist. In der Friedensordnung für das Bistum Brixen von 1229 (*per stratam publicam*)⁴⁹) wie auch der *Pax Bawarica* von 1244 (*in publica*

44) Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. II, hg. von Ludwig WEILAND (MGH Legum sectio IV, t. II), Hannover 1896 (im Folgenden zit. als MGH Const. II), S. 402, Nr. 285. Regesta imperii, Bd. V: Die Regesten des Kaiserreichs unter Philipp, Otto IV., Friedrich II., Heinrich (VII.), Conrad IV., Heinrich Raspe, Wilhelm und Richard 1198–1272, hg. und ergänzt von Julius FICKER und Eduard WINKELMANN, 4 Bde., Innsbruck/Köln/Wien 1881–1983, Nr. 3924 (Nürnberg, 23. Juli 1224). Zit. wurde Peter THORAU, König Heinrich (VII.), das Reich und die Territorien (Jahrbücher des Deutschen Reichs unter Heinrich (VII.) I), Berlin 1998, S. 218.

45) MGH Const. II (wie Anm. 44), S. 273, Nr. 203.

46) Ebd., S. 243, Nr. 196, c. 7.

47) Ebd., S. 204, Nr. 166.

48) Beispielsweise ebd., passim.

49) Ebd., S. 569, Nr. 426, c. 5.

strata)⁵⁰⁾ und dem bayrischen Landfrieden von 1256 (betreffend Raub *uf der strazze*)⁵¹⁾ dürfte im umfassenden Sinn die Straße gemeint sein.

Die *strata publica* ist »öffentliche« Straße, Königsstraße beziehungsweise unter königlichem Friedensgebot stehende Straße. Es besteht kein Grund zur Annahme, diese allgemeine und grundsätzliche Begrifflichkeit beziehe sich nicht auf entsprechende Wasserstraßen. Diese Überzeugung läßt sich untermauern, zugleich kann damit verdeutlicht werden, daß der Rhein als des Reiches freie Straße gilt. Rudolf von Habsburg scheint sich darum besonders bemüht zu haben. Auf ihn beruft sich am 12. Juli 1291 Rudolf von Guttingen, *ain lantrichter in Rintal*, als er *disu urtail* [...] *ze Visberhusen* verkündete: *sit der Rin waere des riches rehtu frigu strase* usw.⁵²⁾ Fast identisch ist diese Begründung mit der in einem Urteil des Landgerichts von Vischerhusen vom 31. Juli 1311: *sit daz der Rin waere dez richez frigu strasse*⁵³⁾. Nicht aufgenommen wurde hier das Adjektiv *rehtu*, das sich aber in deutschsprachigen Texten in den Vordergrund schiebt, wenn von den *rehten strazzen* die Rede ist. Die lateinischen Termini *via* oder *strata publica* werden damit freilich nicht ersetzt, zumal es in einem Privileg Kaiser Heinrichs VII. für Nürnberg vom 11. Juni 1313 um den Schutz für *stratas communes vel regias vulgariter appellatas*, also im Volksmund so bezeichnete Straßen geht⁵⁴⁾.

Am 9. April 1323 konstituierte Ludwig der Bayer einen allgemeinen Frieden und ließ in cap. 2 fixieren: *Wir gebiten und wellen auch, daz die fürsten, grafen, vreyen, dinestman und stete die strazze befride und aller mengelich auf wazzer und auf lande beschirmen*. Von Wasser- wie Landstraßen ist mit großer Selbstverständlichkeit die Rede⁵⁵⁾.

Hinsichtlich der Wasserstraßen wird die korrigierende Kompetenz des Reichsoberhauptes wiederholt reichsweit deutlich. Im Juni 1196 hatte Kaiser Heinrich VI. sich »angesichts der Mißhelligkeit und der gegen den Sinn des Rechts verstößenden Bestimmung« mit einem Erlaß gegen die Grundruhr gewandt und allgemeinverbindlich die unrechtmäßige Gewohnheit verboten, »daß diejenigen, die mit dem Versinken ihrer Güter das Unglück eines Schiffbruchs erlitten haben, deswegen an ihren eigenen Gütern irgendeinen Nachteil oder Schaden zu tragen hätten«⁵⁶⁾. In weiteren Rechtstexten wird ebenfalls deut-

50) Ebd., S. 575, Nr. 427, c. 38.

51) Ebd., S. 598, Nr. 438, c. 19.

52) *Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum*, t. III, hg. von Jakob SCHWALM (MGH Legum sectio IV, t. III), Hannover/Leipzig 1904–1906, S. 625, Nr. 640 (12. Juli 1291).

53) *Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum*, t. IV, 2 Tle., hg. von Jacobus SCHWALM (MGH Legum sectio IV, t. IV), Hannover/Leipzig 1906 (im Folgenden zit. als MGH Const. IV), Tl. 2, Nr. 218, S. 1269.

54) MGH Const. IV (wie Anm. 53), Tl. 2, S. 1042, Nr. 999.

55) *Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum*, t. V, hg. von Jakob SCHWALM (MGH Legum sectio IV, t. V), Hannover/Leipzig 1909–1913, S. 573, Nr. 735.

56) MGH Const. I (wie Anm. 35), S. 521, Nr. 373; die Übersetzung folgt WEINRICH, Quellen (wie Anm. 5), S. 319; Heinz LIEBERICH, Art. »Grundruhr«, in: HRG (wie Anm. 1), Bd. 1, Sp. 1856–1860; verkürzt DERS., Art. »Grundruhr«, in: LexMA, Bd. 4, München/Zürich 1989, Sp. 1753f.

lich, daß neben dem Rhein weitere Ströme gemeint sind, Regelungen für den Rhein wohl schon lange »überall« galten. Ludwig der Bayer reduzierte im Frankfurter Grundrührgesetz von 1336 die Grundrühr auf eine einheitliche Bergetaxe⁵⁷). Die Regelung betraf *all grundrur den Rein und den Maun auf und ze tal, und gemeinlich überal in dem Römischen reiche*. Weil Ludwigs Nachfolger Karl IV. »die Rechtswirksamkeit der Gesetze des Baiern grundsätzlich gelegnet« hat, erließ er 1366 ebenfalls ein Grundrührgesetz, allerdings mit gleichem Wortlaut wie das von 1336 und abermals mit reichsweitem Anspruch⁵⁸). Gerade diese Grundrührgesetze suggerieren eine Oberhoheit des Reichsoberhauptes über die schiffbaren Flüsse und damit die Gewährleistung einer freien Stromschifffahrt.

Ob sich alles freilich immer realisieren ließ und faktisch der Realität entsprach, ist nicht ganz klar. So mahnt beispielsweise ein Sühnevertrag des Erzbischofs von Trier mit der Stadtgemeinde Trier aus dem Jahre 1364, auf Ausnahmen zu achten. Es wurden nämlich Bestimmungen erlassen, »welche die Freiheit der Moselschifffahrt« betrafen⁵⁹). Der Trierer Erzbischof hatte seinerseits am 8. Januar 1354 von Karl IV., seinem Großneffen, ein weitreichendes Privileg für Rechte auf und an großen Wasserstraßen erhalten. Danach gewährte Karl IV. seinem Großonkel Erzbischof Balduin von Trier 1.) das Geleits- und Hoheitsrecht auf der Mosel mit dem beiderseitigen Leinpfad (*cum strata super alveum eiusdem Mosellae utrobique, qui dicitur vulgariter Leinpfadt*), 2.) das Geleits- und Hoheitsrecht auf dem Rheinabschnitt zwischen dem Diederbachzufluß und der Nettemündung bei Andernach, 3.) das Geleitsrecht und Auwälder im Bereich Montabaur und an kleineren Flüssen wie Lieser, Kyll, Sauer, Prims und Drohn sowie 4.) *stratam super Saram utrobique, quae vulgariter dicitur Leinpfad, a dicto fluvio Brintz descensive usque ad Mosellam* – also den beiderseitigen Leinpfad an der Saar vom Zufluß der Prims bis zur Einmündung in die Mosel, der künftig trierischer Landeshoheit unterstand⁶⁰).

Karls IV. Zugeständnisse an Balduin von Trier sind groß. Vorstellbar ist, daß dem Reichsoberhaupt gleichwohl ein Oberhoheitsanspruch zukam, wie er sich etwa in der Spezialfrage dokumentiert, wem neu entstandene Flußinseln gehörten. Vor den großen Flußregulierungen des 19. und 20. Jahrhunderts ergaben sich solche Fälle häufiger. König Adolf von Nassau verkündete beispielsweise 1294 auf einem Nürnberger Gerichtstag, daß neu entstehende Inseln im Rhein oder in einem anderen Fluß nicht dem Grafen gehören sollten, der im entsprechenden Flußabschnitt als Anrainer Zoll-, Geleits- oder Grafschafts-

57) Armin WOLF, Die Gesetzgebung der entstehenden Territorialstaaten in Europa, in: Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte, Bd. 1: Mittelalter, München 1973, S. 592; Urkundenbuch der Reichsstadt Frankfurt (Codex diplomaticus Moenofrancofurtanus), Bd. II, hg. von Johann Friedrich BÖHMER, bearb. von Friedrich LAU, Frankfurt am Main 1905, Nr. 563.

58) WOLF, Die Gesetzgebung (wie Anm. 57), S. 592.

59) Urkundenregesten zur Tätigkeit des deutschen Königs- und Hofgerichts bis 1451, Bd. 8: Die Zeit Karls IV. (1360–1364), bearb. von Ronald NEUMANN, Köln 1996, S. 323, Nr. 436.

60) Siehe LAMPRECHT, Deutsches Wirtschaftsleben (wie Anm. 28), S. 238.

rechte ausübe, sondern: *eadem insula potius spectat ad imperium*⁶¹). Dieser von Reichsfürsten getragene Spruch läßt in seiner lateinischen Formulierung *quod si insula nata est in Reno vel alio flumine* altes römisches Kaiserrecht erkennen.

An einem Einzelbeispiel läßt sich zeigen, daß das Stromregal in Teilen auch später noch wirksam war und sich in der Rechtspraxis niederschlug. Dem Ingelheimer Oberhof wurde 1411 vorgetragen, ein Schiff sei an Oberwesel vorbeigefahren und zwar von Pferden gezogen beziehungsweise getreidelt. Vor der Stadt hielten der Schultheiß und ein Kaufmann das im Strom (*in deme straume*) fahrende Schiff an und erklärten das Schiff und seine Ladung für beschlagnahmt. Am 31. März 1411 lautete des Oberhofes *sententia*: *nach dem alse man iz bis her gehalden hat und noch hutis dagis heldet, daz der stroim fry sy, so ist iz kein komber*, also keine Beschlagnahme statthaft⁶²).

Ungeachtet der vorgebrachten Belege für ein Königsrecht an schiffbaren Strömen und Flüssen bleibt der Sachverhalt bestehen, daß dem Reich beziehungsweise König und Kaiser im Spätmittelalter die Hoheitsrechte über die Flüsse weitgehend entglitten waren. Statt ihrer handhabten in der Regel einzelne Territorialfürsten das Stromregal. Sie hatten den instrumental Charakter dieses Hoheitsrechts für ihre eigene Territorialpolitik erkannt und nutzten es nach Kräften. Und diese Nutzungsmöglichkeiten waren vielfältig, wenn gleich zumeist kleinräumig orientiert. Der Heidelberger Juraprofessor Noë Meurer zählte sie 1570 auf: »Leinpfad, Schiffung, Fischentzen, Vogelweid, Gold und Salmen Gründen, Eyßbrüch, Altwassern«, dazu noch »Wildpreth«, Fisch und Kiesgründe, aber auch Mühlenanlagen, Fährstellen, Wasserableitungen usw.

Noë Meurer gab seinem Traktat von 1570 den Titel »Wasser Recht und Gerechtigkeit und meinte unter anderem: »Die Laehenrecht nennen etliche Flueß Regalia, etliche Bannalia«⁶³). Meurer hatte noch eine Vorstellung vom Regaliencharakter der schiffbaren Flüsse.

Das Wissen um die Stromfreiheit blieb auch sonst erhalten. So blitzte es beispielsweise auf im Streit Straßburgs mit Basel um die Schifffahrtsrechte auf dem Oberrhein 1424. Die Vertreter Straßburgs beriefen sich wiederholt auf den Grundsatz, *daz der Rin fri sige und des riches strasse sige und denne den Rin niemann zu beserende het, denne ein römescher künning*. Jedermann müsse es freistehen zu fahren *fur Bassel uf oder fur Bassel her abe mit lutte oder mit gute unngeirret der von Basse*⁶⁴).

61) MGH Const. III (wie Anm. 52), S. 487, Nr. 506 (*Curia Norimbergensis*, 14. April 1294); vgl. Winfried TRUSEN, *Insula in flumine nata*. Ein kanonischer Zivilprozeß aus den Jahren 1357 bis 1363/64 um eine Insel im Mittelrhein, in: ZRG Kan. Abt. 68 (1982), S. 294–338.

62) Die älteren Urteile des Ingelheimer Oberhofes, hg. und erläutert von Adalbert ERLER, 4 Bde., Frankfurt am Main 1952–1963, hier: Bd. 2, Nr. 1688 (31. März 1411, Oberwesel, Freiheit der Rheinschifffahrt).

63) Noë Meurer, *Wasser Recht und Gerechtigkeit*, Frankfurt am Main 1570, 2. Traktat, S. XXVIIIv; die zitierte Aufzählung in der Vorrede (unpaginiert).

64) Zit. nach Knut SCHULZ, *Rheinschifffahrt und städtische Wirtschaftspolitik am Oberrhein im Spätmittelalter*, in: *Die Stadt am Fluß*, hg. von Erich MASCHKE und Jürgen SYDOW (Veröffentlichungen des Süd-

Das zitierte Argument blieb freilich im konkreten Einzelfall unwirksam, und wenn etwas später die Züricher Niederwässerer 1447 einen Freiheitsbrief König Friedrichs III. erhielten, wonach Limmat, (Aare) und Rhein *des heiligen richs frye strass* seien, so scheint es, als gelte dies eigentlich nur (noch) für ihre eigene Gruppe⁶⁵⁾.

Dieser Eindruck zwingt sich auf, doch sind vorschnelle Schlüsse nicht ganz angebracht, wie beispielsweise ein Blick an die Reichsgrenze im Osten beziehungsweise an die Memel zeigt. Im Friedensvertrag von Melno-See zwischen dem Deutschen Orden und Polen-Litauen 1422 regelte der Unterhändlervertrag vom 27. September den freien Verkehr auf der Memel für Kaufleute und Anrainer (c. 7), was der Hauptvertrag übernahm (c. 8). In Nessau an der Weichsel erfolgte dann am 7. Juni 1424 die Präzisierung des Hauptvertrags. Dazu gehörten die Regelungen des freien Verkehrs auf dem großen Strom, der nahezu die Grenze zwischen dem Land des Deutschen Ordens und Litauen bildete. So bestimmten bereits die ersten Paragraphen:

§ 1: In primis siquidem quod via libera est et debet esse omnibus mercatoribus et incolis [...]

§ 2: *Item liber sit transitus et via omnibus mercatoribus et incolis ...*

Das heißt: »Vor allem ist der Schiffahrtsweg frei und muß es sein für alle Kaufleute und Einwohner [...]. – Frei sei der Transitverkehr und die Schiffahrt für alle Kaufleute und Einwohner« (der angrenzenden Länder)⁶⁶⁾.

Was sollte eine Schlußbetrachtung festhalten?

Im römischen Recht der Spätantike waren fließendes Wasser beziehungsweise *flumina publica* jedermann offen. Die germanischen Tenkterer scheinen aus eigener Sicht diese Auffassung geteilt zu haben. Die römische Rechtsanschauung hielt sich auch nach dem Untergang des Römischen Reiches und wurde von Barbaren respektiert. Das gilt zunächst für Frankenkönige, die zusätzlich zur Wasserstraße den am Ufer verlaufenden Treidelweg in ihre Regelungen einbezogen, auch wenn damit grundsätzlich nicht die Flußufer gemeint waren. Daß fränkisches Königsrecht über schiffbare Flüsse reichsweit gelten sollte, belegen auch gezielte Hinweise in einigen Leges, Kapitularien und Königsurkunden. Immer ging es um ungehinderte Fahrten auf großen Flüssen. Auch damit wird die eminente Bedeutung von Wasserstraßen unterstrichen, zumal wenn es sich bei großen und schiffbaren

westdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung 4), Sigmaringen 1978, S. 161 mit Anm. 44; vgl. auch S. 159.

65) Fritz GLAUSER, Stadt und Fluß zwischen Rhein und Alpen, in: MASCHKE/SYDOW, Die Stadt am Fluß (wie Anm. 64), S. 80 mit Anm. 131. Der Freiheitsbrief ist gedruckt bei OTTO VOLLENWEIDER, Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstadt – Zürich – Basel (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 4), Diss. phil., Zürich 1912, S. 164.

66) Erich WEISE, Staatsverträge des Deutschen Ordens, Bd. 1: 1398–1437, o.O. 1970, S. 174, Nr. 162b. Auch der Vertrag von Brest 1435 bekräftigte diese Vertragsregelung (ebd., Nr. 181, § 28–§ 34) – fast durchgehend wörtlich wie 1424.

Flüssen um Verkehrs- und Handelsverbindungen nicht nur regionaler, sondern auch überregionaler und in Teilen internationaler Art handelte. Hier wären dem Königtum vermutlich ohnehin Aufgaben förmlich zugewachsen.

In der spätantik-fränkischen Tradition standen spätere Könige und Kaiser wie beispielsweise Konrad II. oder Lothar III. Wichtig ist, daß entsprechende Regelungen für nordalpine und südalpine Flüsse bezeugt sind. Konrad III. bezog Burgund und die Rhône mit ein. Mit ihm beginnt eine beachtliche Reihe staufischer Privilegien und gesetzlicher Maßnahmen, die ihren Niederschlag auch in verschiedenen Rechtsbüchern fanden, wie dem Sachsenspiegel, dem Deutschenspiegel, Schwabenspiegel und dem Görlitzer Landrecht, das auf dem Sachsenspiegel fußte. Damit wird ebenfalls die generelle und reichsweite Bedeutung der großen Wasserstraßen und deren als Schutz empfundene Zuordnung zum Königtum unterstrichen. Die Rechtsbücher hielten diesen Zusammenhang wach und vermittelten ihn über Jahrhunderte auch an größere Bevölkerungsgruppen. In der Konsequenz bedeutet dies auch, daß niemand im Reich das Stromregal völlig und unangefochten sich (auch rechtlich) aneignen konnte, und daß die Erinnerung an den Regalcharakter bisweilen Chancen bot, diesen mindestens partiell zu reklamieren.

Die herausgestellte Stromfreiheit beziehungsweise das Königsrecht an schiffbaren Flüssen hatte allerdings keineswegs umfassenden Hoheitscharakter. Gemeint ist immer und vor allem die freie Schifffahrt, die auch technisch nicht behindert werden sollte.

Das oft überwuchernde Zollwesen wurde durch die Stromfreiheit im allgemeinen nur unwesentlich berührt, kaum gedämpft. Das Verbot sonstiger Behinderungen war wirksamer, ebenso das Verbot der Beschlagnahme von Schiffen und Schiffsladungen, was selbst für die Bergfahrt galt, wenn vom Treidelweg aus die Zugriffsmöglichkeiten erheblich größer waren. Das Verbot der Grundruhr scheint durchsetzbar gewesen zu sein.

In nachstaufiger Zeit bemühten sich weiterhin Könige um die Gewährleistung der Stromfreiheit, doch blieben die Erschwernisse für die Handelsschifffahrt in Form überhöhter Zölle und Abgaben, in Form von Stapel- und Umladezwängen höchst gravierend. Ab und an aber blitzte gleichwohl das Wissen um den Anspruch auf die Freiheit der Schifffahrt auf, hat die Erinnerung an einst spätantik-römisches und später mittelalterliches Königsrecht eine gewisse Wirksamkeit noch erreicht, sie verblaßte vor allem nicht. Nur anzudeuten ist hier die behutsame These, daß auf großen Flüssen eine Art Neutralitätscharakter zum Tragen kam, etwa wenn Herrschertreffen und Vertragsabschlüsse auf Flüsse und mittelbar auf Brücken über größere Flüsse und Gewässer verlegt wurden⁶⁷.

Vom Mittelalter aus führt schließlich der Weg zu mancher neuzeitlichen Regelung, die der Schifffahrt den Weg auf den großen Strömen sichern sollte. Insofern blieb das Strom-

67) Reinhard SCHNEIDER, *Mittelalterliche Verträge auf Brücken und Flüssen (und zur Problematik von Grenzgewässern)*, in: *Archiv für Diplomatik* 23 (1977), S. 1–24, bes. S. 20f. Der Beitrag erschien auch in: *Aus Geschichte und ihren Hilfswissenschaften. Festschrift für Walter HEINEMEYER*, Marburg 1979, S. 1–24.

regal eines der dauerhaftesten Königsrechte, und letztlich wahrte nach Vorarbeit und Vorbild der Weimarer Verfassung (Art. 97) das Bonner ›Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland‹ vom 23. Mai 1949 diesen Anspruch. Die Weimarer Verfassung hatte in Artikel 97, Absatz 1 gemeint: »Aufgabe des Reichs ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.« Hier konnten die Väter des Grundgesetzes anknüpfen. So lautet denn Art. 89 GG in Absatz 1: »Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen.«