

KRAICHTALER KOLLOQUIEN

Herausgegeben
von der Stadt Kraichtal

Band 11



Jan Thorbecke Verlag

WEG UND STEG

ASPEKTE DES VERKEHRSWESENS
VON DER SPÄTANTIKE
BIS ZUM ENDE DES ALTEN REICHES

Herausgegeben
von Kurt Andermann
und Nina Gallion



Jan Thorbecke Verlag

Dieses Buch und die ihm zugrundeliegende Tagung wurden ermöglicht mit freundlicher Unterstützung

des Kraichgauer Adelligen Damenstifts, Karlsruhe
der Gustav-Siegle-Stiftung, Bad Rappenau
der Cronstett- und Hynspersgischen evangelischen Stiftung, Frankfurt a. M.
des Heimat- und Museumsvereins Kraichtal e. V.
der Sparkasse Kraichgau, Bruchsal und Sinsheim
des Weinguts des Grafen Neipperg, Schwaigern
der Stadt Kraichtal

Für die Verlagsgruppe Patmos ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Maßstab ihres Handelns.
Wir achten daher auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2018 Jan Thorbecke Verlag,
ein Unternehmen der Verlagsgruppe Patmos
in der Schwabenverlag AG, Ostfildern
www.thorbecke.de

Druck: Memminger Medien Centrum, Memmingen
Hergestellt in Deutschland
ISBN 978-3-7995-9281-9

Inhalt

Vorwort.....	7
<i>Martin Frey</i>	
Wege zu Macht und Wohlstand. Das Straßensystem der Römerzeit	11
<i>Kurt Andermann</i>	
Am Anfang war die Brücke. Wimpfens Neckarbrücke und ihre Bedeutung für Stadt und Umland	29
<i>Gerhard Fouquet</i>	
Brücken. Bau und Bauunterhalt im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Das Beispiel der Weidenhäuser Brücke in Marburg	47
<i>Reinhard Spehr</i>	
Die Veränderung des Fernstraßennetzes im Osten des staufischen Reiches durch die Gründung von Dresden und den Bau der steinernen Elbbrücke	75
<i>Rainer Schlundt</i>	
Vom Regenbogen und seinen Realitäten. Brücken in der Mythologie	105
<i>Gerrit Jasper Schenk</i>	
<i>der straßen halb uff der Yll.</i> Wasserwege im Elsaß als „kritische Infrastruktur“ für Wirtschaft und Gesellschaft (1350–1550)	121
<i>Daniel Kaune</i>	
Auf dem Weg nach Frankfurt. Frankfurts Funktion als Verkehrs- knoten von der Spätantike bis zur frühen Neuzeit	153
<i>Gustav Pfeifer</i>	
Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal	169

Nina Gallion

Unterwegs auf Württembergs Straßen. Die Bedeutung der Zölle im 15. und 16. Jahrhundert	195
---	-----

Bernd Wunder

Die Anfänge des Chausseebaus in Österreich und im Schwäbischen Kreis (1717–1764)	231
---	-----

Register der Personen und Orte	245
--------------------------------------	-----

Register der Sachen und Begriffe	255
--	-----

Abbildungsverzeichnis	259
-----------------------------	-----

Verzeichnis der Autoren	261
-------------------------------	-----

Teilnehmer der Tagung	263
-----------------------------	-----

Vorwort

Mit seiner Lage zwischen dem Schwarzwald im Süden und dem Odenwald im Norden ist der Kraichgau von alters her eine klassische Durchgangslandschaft. Zwar ist die „Römerstraße“ von Speyer über den Rhein, entlang dem Kraichbach, über Enz und Glerns nach Cannstatt für weite Strecken nur erschlossen, aber an ihrer tatsächlichen Existenz ist nicht zu zweifeln. Im Mittelalter machten sich die Gunst der Kraichgauer Senke gleich mehrere Fernstraßen zunutze. Wiederum ausgehend von Speyer zog eine Straße über Altlußheim, Horrenberg und Sinsheim nach Steinsfurt, wo sie sich gabelte und zum einen über Wimpfen und Rothenburg in den Osten Frankens führte, zum anderen über Gemmingen, Brackenheim, Bönningheim und Bietigheim nach Cannstatt. Eine weitere Straße ging von Speyer über Rheinhausen, Bruchsal, Bretten und Vaihingen an der Enz direkt nach Cannstatt. Ebenso wie in älterer Zeit in Speyer vielfrequentierte Verkehrswege aus dem Westen und Nordwesten Europas aufeinandertrafen, war Cannstatt von jeher ein Knoten für den Verkehr in den Süden und in den Südosten Europas. Die Postcourse der frühen Neuzeit folgten im wesentlichen den alten Trassen, abgesehen davon, daß die nördliche Route den Neckar nun nicht mehr in Wimpfen überquerte, sondern in Heilbronn, und ebendieser nur leicht variierten Strecke folgt noch heute die Bundesautobahn 6, eine der großen Magistralen Europas. An der südlichen Route orientiert sich zwar „nur“ noch die Bundesstraße 35, aber ihrem Verlauf entspricht mehr oder weniger die Hochgeschwindigkeitsstrecke der Eisenbahn von Mannheim nach Stuttgart, nota bene mit dem Überholbahnhof Kraichtal zwischen Gochsheim, Büchig und Bauerbach. In Anbetracht dieser althergebrachten verkehrstopographischen Bedeutung des Kraichgaus bedarf es gewiß keiner weiteren Erklärung dafür, daß das 11. Kraichtaler Kolloquium sich der Geschichte des Verkehrs respektive der Verkehrswege im Kraichgau und weit darüber hinaus widmete.

Solche Rückbesinnung – in diesem Fall von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches – erscheint umso angebrachter, als in unserer Zeit das Vorhandensein einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur und bequemer Brücken für nichts weniger als selbstverständlich gehalten wird. Störfälle wie die zeitweilige Totalsperrung der Schiersteiner Rheinbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden, die beinahe täglichen Staus auf der nach wie vor einzigen Karlsruher Rheinbrücke oder die wochenlange Sperrung der „Rheintalbahn“ zwischen Rastatt und Baden-Baden im Sommer 2017 werden zwar stets als ärgerlich empfunden, bewirken aber allen-

falls ausnahmsweise und kaum einmal anhaltend ein Nachdenken über die praktischen Voraussetzungen und den wirtschaftlichen Nutzen heutiger Mobilität. Dabei erreichte der damit verbundene Komfort erst im Lauf der letzten zweihundert Jahre das heutige Niveau und doch erscheint er uns als alltäglicher, selbstverständlicher Standard, den wir ohne weiteres einfordern, ihn in seiner Bedeutung aber kaum noch angemessen wertschätzen.

Die Beiträge dieses Bandes veranschaulichen die Phänomene und Probleme exemplarisch: Es ist schon erstaunlich, von welcher Güte das Straßennetz und der Straßenbau in der Spätantike waren und wie lang es nach dem Untergang des römischen Reiches dauerte, bis eine auch nur annähernd vergleichbare Qualität des Verkehrswegebaus wiedererlangt werden konnte. Die großen Trassen waren ja mehr oder minder durch die naturräumlichen Gegebenheiten vorbestimmt, aber die vielen kleineren und größeren Wege über Land kann man sich im Mittelalter wohl gar nicht primitiv genug vorstellen; gelegentliche, unvermeidliche Befestigungsmaßnahmen, von denen die Quellen hier und da berichten, ändern an dieser Tatsache nichts. Wie prägend das spätantike Straßenwesen hierzuland noch über Jahrhunderte fortwirkte, zeigt sich an der einst von den Römern gebauten Neckarbrücke in Wimpfen, die über das hohe Mittelalter hinaus Zentralität bewirkte und mit deren Untergang diese Zentralität schließlich verloren ging, weil der Verkehr sich bald andere, bequemere Wege suchte. Brücken selbst über kleinere Flüsse zu bauen, war, wie das Beispiel der Marburger Lahnbrücke verdeutlicht, stets mit einem ebenso hohen Aufwand wie mit hohen Kosten verbunden. Und waren die Brücken endlich gebaut, zogen sie wie die Dresdner Elbbrücke auch neue Verkehrsströme an, generierten Einnahmen und bewirkten vor allem wirtschaftliche Blüte und Wohlstand. Kein Wunder also, daß die Mythologie sich der Brücken bemächtigte, sie erklärte und verklärte.

Aber natürlich galt es nicht allein das Wasser als Hindernis zu überqueren; wo man es für den Verkehr und den Transport nutzbar machen konnte, war man ganz klar im Vorteil. Das Netz der Wasserwege im Elsaß als Infrastruktur sowohl der städtischen als auch der ländlichen Wirtschaft gibt davon bis heute eindrucksvoll Zeugnis. Frankfurt am Main profitierte seit jeher sowohl von seiner Lage an einem schiffbaren Fluß als auch von dem namengebenden Flußübergang; schon diese ursprüngliche Furt zog den Straßenverkehr nachhaltig an, begünstigte den örtlichen Markt und ließ am Ende einen Verkehrsknoten und Wirtschaftsplatz von Weltrang entstehen. Wie beschwerlich es hingegen war, nicht allein die Alpenpässe zu überwinden, sondern auch noch die unwegsamen Schluchten der Alpen zu passieren, veranschaulicht das Beispiel des Kunterswegs im Südtiroler Eisacktal, ein Projekt, das zu realisieren eine enorme technische Leistung bedeutete und anhand dessen sich überdies vielerlei mit dem Verkehrswegebau verbundene rechtliche Fragen veranschaulichen lassen. Daß Mauten und Zölle mitnichten allein der Infrastruktur nützen, sondern willkommene und einträgliche Geldquellen für den Fiskus sind, zeigt ein Blick auf die Straßenzölle in der Grafschaft und im Herzogtum



Weg und Steg im der Umgebung des 1306 von König Albrecht I.
privilegierten Städtleins Ballenberg (Augenschein von 1594)

Württemberg im 15. und 16. Jahrhundert. Bis dann endlich auch Initiativen ergriffen wurden, den Straßenbau nach dem Vorbild des französischen Chausseebaus zu verbessern, sollte indes noch einmal rund ein Vierteljahrtausend vergehen, und wieder waren dabei, wie schon zu Zeiten der Römer, neben den wirtschaftlichen vor allem militärische Überlegungen maßgeblich. Aber das alles ist nur die Vorgeschichte beziehungsweise der Anfang eines modernen Verkehrswegebbaus.

Dafür, daß die Tagung ‚Weg und Steg‘ vom 15. bis 17. April 2016 in Gochsheim hat stattfinden können und daß die damals gehaltenen Vorträge – angereichert um zwei weitere Beiträge (von Nina Gallion und Reinhard Spehr) – nun im Druck vorliegen, ist wiederum nach vielen Seiten Dank zu sagen, vorweg den Autoren für die Mühe, die sie sich mit der Ausarbeitung ihrer Manuskripte gemacht haben. Die Unterstützung seitens des Kraichgauer Adelligen Damenstifts und des Heimat- und Museumsvereins Kraichtal e. V. hat nun schon eine langjährige und gute Tradition; ohne die Verlässlichkeit, mit der beide Institutionen die Kraichtaler Kolloquien von Anfang an gefördert haben und noch heute fördern, wären diese gar nicht denkbar. Sehr hilfreich war darüber hinaus die Gustav-Siegle-Stiftung, Bad Rappenau, und speziell zur Herstellung dieses Buchs hat auch die Cronstett- und Hynspergische evangelische Stiftung in Frankfurt am Main wieder großzügig beigetragen. Das Weingut des Grafen Neipperg machte sich, wie nun schon seit vielen Jahren, mit guten Tropfen um die Pflege der Geselligkeit am Rande der Tagung verdient. Und die Stadt Kraichtal, ihr Bürgermeister, ihr Gemeinderat sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rathaus in Münzesheim und im Bürgerhaus in Gochsheim trugen wie immer Sorge für den angemessenen Rahmen, für lebenswürdige Gastlichkeit, mustergültige Betreuung und reibungslose Abläufe.

Mit diesem elften Band erscheinen die ‚Kraichtaler Kolloquien‘ erstmals im Jan Thorbecke Verlag. Dem Verlagsleiter Jürgen Weis und dem Herstellungsleiter Wolfgang Sailer sei Dank für die effektive und reibungslose Zusammenarbeit bei der Produktion des Buchs.

Blankenloch und Kiel im Advent 2017

Kurt Andermann und Nina Gallion