

## *EIN NEMEN UND AUS GEBEN VON WEGEN AN STEG UND WEG*

Materialität, Instandhaltungsmaßnahmen und Kosten Nürnberger Straßen und Brücken am Beispiel des Straßenmanuals von 1547

*Alexander Denzler und Maria Weber*

### ABSTRACT

Bisherige Forschungen zum vormodernen Straßenwesen begreifen die Zeit vor 1650 oftmals als eine ‚dunkle Straßenepoche‘, in der kein nennenswerter Unterhalt von Straßen seitens der Städte festzustellen sei. Diese Einschätzung wird ausgehend von Fernand Braudels Studie zum Mittelmeer kritisch hinterfragt und am Beispiel der Reichsstadt Nürnberg neu beleuchtet. Aufzeichnungen des Weg- und Stegamt aus dem Jahr 1547 führen zur Frage nach städtischen Initiativen zum Bau und Unterhalt von Straßen und Brücken. Mit dem zur Rechnungslegung angelegten Straßenmanual von 1547 werden neue Perspektiven für die Behandlung des Verhältnisses von Städten und Straßen gewonnen.

Premodern streets before 1650 are often discussed as underdeveloped and less maintained than in the modern era. It seems to be a dark age for streets. Considering Fernand Braudel's study about the Mediterranean these estimates are critically scrutinized. Exemplified by the Imperial City of Nuremberg and its administration, which was responsible for the maintenance of streets (‘‘Weg- und Stegamt’’), the following article examines local governmental initiatives for the preservation of the infrastructure. The financial reporting of the ‘‘Weg- und Stegamt’’ in 1547 reveals new perspectives for historical research on the relationship between a city and its streets.

Straßen brauchen Städte und Städte brauchen Straßen. Auf dieses Angewiesensein der beiden benannten Faktoren ließe sich der Zusammenhang zwischen Stadt und Straße bringen, wenn man Fernand Braudel folgt. Denn, so ist in seinem Monumentalwerk über das Mittelmeer und die mediterrane Welt des 16. Jahrhunderts zu lesen, jede ‚Stadt lebt von der Bewegung, die sie an sich reißt, zu ihren eigenen Gunsten unterbricht und dann wieder freigibt‘<sup>1</sup>, während jede ‚Bewegung der Schiffe, der Lasttiere, der Fuhrwerke und der Menschen selbst‘ Straßen benötigt<sup>2</sup>. Straßen sind damit nicht nur ‚Bänder, die sich über den Boden ziehen, oder Fahrtrinnen auf dem Meer‘<sup>3</sup>, sondern sie sind Grundlage und Bestandteile der durch sie gleichermaßen geschaffenen ‚Einheit‘<sup>4</sup> des Mittelmeers.

1 FERNAND BRAUDEL: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II, Bd. 1, Frankfurt a.M. 1990 (zuerst erschienen 1949. Übersetzt v. Grete Osterwald nach der vierten, durchgesehenen Aufl. 1979), 457.

2 Ebenda, 400.

3 Ebenda.

4 Ebenda, 399.

Bei der teils quantitativen, mehr jedoch qualitativen Beschreibung dieser Einheit des Mittelmeers spielen die Straßen zu Wasser und zu Lande eine entscheidende Rolle, die „genau [...] zu definieren“ Braudel nicht beansprucht<sup>5</sup>. In diesem Sinne lehnt es der bedeutende Vertreter der Annales-Schule auch ab, dem in der Entstehungszeit des Werkes „verbreiteten Glauben“ zu folgen, der „Landweg müsse sich im Kampf gegen den Wasserweg von vornherein geschlagen geben“<sup>6</sup>. Statt diese unserer Tage zuletzt von Manfred Straube<sup>7</sup> erneut widerlegte Forschungsmeinung zu teilen, macht Braudel in seinem „Fundament“ der dreiteiligen Studie<sup>8</sup> vielmehr auf die „Koexistenz von See- und Landwegen“<sup>9</sup> aufmerksam. Doch ungeachtet dieser postulierten Koexistenz scheinen die Landstrassen gegenüber den Wasserstraßen ein geradezu düsteres Dasein gefristet zu haben. So sei beispielsweise das „ganze Leben“ der an der Adriaküste gelegenen Stadt Dubrovnik gar „undenkbar ohne die unwegsamen, schlechten Straßen, die nach Sarajevo im Norden oder über die montenegrinischen und albanischen Berge nach Üsküb führen“<sup>10</sup>. Insgesamt hätte sich der Anstieg des Überlandverkehrs unter zunehmendem Einsatz der als Zugtiere verwendeten Maultiere lediglich auf „armseiligen Straßen“ vollzogen<sup>11</sup>. Braudel geht nicht so weit zu sagen, die Städte hätten die Landstraße, ebenso wie die bereits vorhandenen ‚natürlichen‘ Wasserstraßen, gänzlich sich selbst überlassen. Für die Bemühungen der Städte, die Landstraßen zu verbessern, steht etwa ein in Neapel in den 1560er Jahren aufgestellter Plan, eine rund 150 km lange Straße in die Gegend von Ascoli für den Transport von Getreide instand zu setzen, damit diese von Fuhrwerken befahren werden könne<sup>12</sup>. Doch trotz dieser und anderer Pläne blieben die Straßen „schadhaft und unvollendet“<sup>13</sup>.

Das Verhältnis von Stadt und Straßen scheint sich dergestalt auf einen erweiterten Nenner bringen zu lassen: Städte benötigten, wie die oben genannten Beispiele zeigen, neben Wasser- eben auch Landstraßen, aber es seien – so Braudel – keine nachhaltigen Bemühungen feststellbar, die Verkehrswege aktiv zu erhalten. Umgekehrt benötigten Straßen Städte nur insofern, als durch sie und mit ihnen jene Bewegungen entstanden sind, die sich auf den Straßen vollzogen haben. Instandsetzungsmaßnahmen sind demgegenüber in dieser Zeit, so implizieren es zumindest Braudel und viele weitere Forscher, nicht oder kaum aus den Quellen zu analysieren, und wenn doch, dann änderten diese Einzelmaßnahmen nichts an dem grundsätzlich schlechten Zustand der Straßen. Es handelt sich also insgesamt

5 Ebenda, 407.

6 Ebenda, 412.

7 MANFRED STRAUBE: Geleitswesen und Warenverkehr um thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit (= Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Thüringen, Kleine Reihe 42), Köln/Weimar/Wien 2015, 449.

8 PETER BURKE: Offene Geschichte. Die Schule der Annales, Berlin 1991, 41.

9 BRAUDEL: Mittelmeer (wie Anm. 1), 418.

10 Ebenda, 464.

11 Ebenda, 410.

12 Ebenda.

13 Ebenda.

um eine ungleiche ‚Koexistenz‘ von prozesshaft und kontinuierlich ausgebauten Städten und den dem Verfall anheim gegebenen Landstraßen. Die folgenden Ausführungen möchten die Annahme eines solchen ungleichen Verhältnisses von Städten und Straßen kritisch hinterfragen. Am Beispiel Nürnbergs und damit einer jener süddeutschen Städte, die sich nach Braudel „im Glanz des Mittelmeers sonnen“ konnten<sup>14</sup>, soll vielmehr anhand der Rechnungslegung des für die Instandhaltungsmaßnahmen zuständigen Weg- und Stegamtbesorger gezeigt werden, welche Maßnahmen zum Bau und Erhalt von Straßen und Brücken ergriffen werden konnten. Dabei wurde aus dem weitläufigen Bestand der institutionellen Überlieferung das „Manual zum Weg und Stegamt“ für das Jahr 1547 ausgewählt. Die Analyse dieser Quelle, welche den Hauptbestandteil des zweiten Teils der Ausführungen bildet, soll exemplarisch aufzeigen, dass die Instandhaltung der Infrastruktur als Aufgabe der städtischen Institutionen begriffen wurde, eine Vielzahl an Menschen an dessen Erhalt beteiligt waren und die Überlieferung nicht zuletzt die Frage nach der Materialität von Straßen und Brücken in den Fokus der Betrachtung rückt. Die Befunde der exemplarischen Quellenanalyse stehen im Widerspruch nicht nur zu Braudels Auffassung vom Umgang der Städte mit Straßen. Vielmehr ist es bis heute Konsens der Forschung, wonach vor dem Bau von Chaussees im 18. Jahrhundert die Straßen vorwiegend schlecht waren. Die Gründe, warum Braudel diesen Topos mitbedient hat, gilt es in einem ersten Teil zu rekapitulieren, um darauf aufbauend am Beispiel Nürnbergs und in Vorbereitung auf die Quellenanalyse weitergehende Untersuchungsperspektiven für das Verhältnis von Städten und Straßen öffnen zu können.

## I. Städte und Straßen

Braudels Straßen sind mehr gegeben als gemacht. Dies hängt unmittelbar mit der Gesamtkonzeption des Werkes zusammen, da hier die *longue durée* des Mittelmeers als das begriffen wird, „was die eigentliche Geschichte ausmache“<sup>15</sup>. Bei einer solchen „Entdeckung, Erfassung und Erklärung der dauerhaftesten Elemente der Geschichte“<sup>16</sup> spielt der Mensch und sein Handeln nur eine untergeordnete Rolle, ja mehr noch, der Mensch erscheint – so Peter Burke – nur „als ‚Gefangener‘ [...] seiner natürlichen Umwelt“<sup>17</sup>. Der Mensch wird dergestalt zwar, ebenso wie die Ereignisse, in den jeweiligen Kontext gestellt, „aber in seinen Erklärungen erscheinen sie als grundsätzlich bedeutungslos“<sup>18</sup>. Bei Braudel, der als eine Art

14 Ebenda, 401.

15 ERIC PLITZ: „Trägheit des Raums“. Fernand Braudel und die spatial stories der Geschichtswissenschaft. In: JÖRG DÖRING, TRISTAN THIELMANN (Hg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Bielefeld 2008, 75–102, hier 85.

16 CARLOS ANTONI AGUIRRE ROJAS: Die „Schule der Annales“. Gestern, heute, morgen, Leipzig 2004, 120.

17 BURKE: Offene Geschichte (wie Anm. 8), 44 f.

18 Ebenda, 39.

historischer Geograph verstanden werden kann<sup>19</sup>, ohne allerdings einem klar definierten Raumkonzept zu folgen<sup>20</sup>, steht der Mensch also, wie es Eric Plitz formuliert hat, „entweder im Einklang oder in Opposition zum Raum“<sup>21</sup>.

Braudel geht es also nicht darum, „die Wechselbeziehung von physischen Bedingungen und (menschlichen) Handlungen“<sup>22</sup> zu untersuchen. Dies ist jedoch entscheidend, um die Straßen nicht nur als genutzte, sondern ebenso als gestaltete Bestandteile des physikalischen Raumes begreifen zu können. So aber verharren die Straßen nicht nur bei Braudel in einem düsteren Licht. Den „notorisch schlechten Zustand der Straßen“ zu konstatieren<sup>23</sup>, ist vielmehr der Regelfall. Zur „effektiven Reparatur der Straßen“ kam es nämlich der gängigen Lesart nach erst im 18. Jahrhundert, als sich die Monarchen aus vor allem fiskalischen Interessen dem „Neubau von Fernstraßen“ widmeten<sup>24</sup>. Diese Chausseen haben dann zu einer „tiefgreifende[n] Veränderung der Qualität der Landstraßen“<sup>25</sup> geführt. Es scheint also, dass „das Mittelalter in diesem Bereich der Geschichte [...] erst mit dem Beginn der Kunststraßen“ ein Ende fand<sup>26</sup>.

Eine solche von Braudel mitbediente Entwicklungsgeschichte des Straßenbaus hat nachhaltig Werner Sombart beeinflusst. Nach ihm wurde der defizitäre Straßenzustand vor 1650 nur punktuell, zwischen 1650 und 1750 vermehrt, aber weiterhin unsystematisch und endgültig erst nach 1750 mit dem Bau von Chausseen überwunden<sup>27</sup>. Bei diesem von der Forschung immer wieder aufgegriffenen<sup>28</sup> und von Wolfgang Behringer differenzierten, aber in seinen Grundzügen bestätigten Epochenmodell<sup>29</sup> zum Straßenbau erscheint die Zeit vor 1650 als eine gleich-

19 Ebenda, 41, differenzierter PLITZ: Trägheit des Raumes (wie Anm. 15), 87–90.

20 PLITZ: Trägheit des Raumes (wie Anm. 15).

21 Ebenda, 84.

22 Ebenda, 94.

23 HOLGER TH. GRÄF, RALF PRÖVE: Wege ins Ungewisse. Reisen in der Frühen Neuzeit 1500–1800, Frankfurt a.M. 1997, 84.

24 Ebenda, 88.

25 UWE MÜLLER: Art. Straßen- und Wegebau. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 12, Stuttgart 2010, Sp. 1130–1137, hier 1133. Siehe daneben DERS.: Art. Chaussee. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 2, Stuttgart 2005, Sp. 654–656.

26 MÜLLER: Straßen- und Wegebau (wie Anm. 25), Sp. 1131 zitiert hier die Studie von ANDREAS HELMDACH: Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter (= Südosteuropäische Arbeiten 107), München 2002 mit Verweis auf 37. Das Zitat ist jedoch weder hier noch mit einem Zahlendreher oder dergleichen zu finden. Die Studie ist aber zweifelsohne, wie der Titel bereits andeutet, einer wertenden Modernisierungsgeschichte verpflichtet.

27 WERNER SOMBART: Das europäische Wirtschaftsleben im Zeitalter des Frühkapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, Bd. II/1, München 1987 (Nachdruck der zweiten, neugearbeiteten Aufl. München/Leipzig 1916), 245.

28 MÜLLER: Straßen- und Wegebau (wie Anm. 25), Sp. 1131 mit weiteren Nachweisen.

29 WOLFGANG BEHRINGER: Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit (= Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 189),

sam ‚dunkle Straßenepoche‘ mit vorwiegend „trostlosen Straßenverhältnisse[n]“<sup>30</sup>. Die seit dem „Spätmittelalter zunehmenden Klagen über den schlechten Straßenzustand“<sup>31</sup> werden zwar durchaus im Zusammenhang gesehen mit der stark erhöhten „Mobilität [...] in verschiedenen Teilen der Gesellschaft“<sup>32</sup>. Die Beschwerden der Zeitgenossen scheinen jedoch nur den prinzipiell schlechten Zustand der Straßen zu bestätigen, ja mehr noch, die Straßen wurden scheinbar immer schlechter, da sie einem geänderten Bedürfnis nach Bewegung immer weniger entsprechen konnten.

Diese gängige Vorstellung von einer ‚dunklen Straßenepoche‘ bedarf der Differenzierung, wenn nicht gar der Revision. Denn obgleich unbenommen mit den Chausseen ein straßenbaugeschichtlicher Wendepunkt eintrat, führt es zu weit, den Bau von Kunststraßen und mit diesen den Territorialstaat des 18. Jahrhunderts gleichsam zum Ideal des Straßen(er)bau(er)s zu erheben und damit einen wertenden Bezugspunkt für die scheinbar mehr schlechten als rechten Straßen für die Zeit vor 1750, mehr aber noch für die Zeit vor 1650 zu schaffen. Der vorliegende Beitrag möchte sich von einem solchen (wertenden) Maßstab lösen und darauf aufmerksam machen, dass in der ‚dunklen Straßenepoche‘ durchaus umfassend Straßen unterhalten wurden.

Die Straßen vor 1650 als vor allem defizitär zu begreifen, reicht aber allein schon deshalb nicht aus, da Braudel<sup>33</sup>, Behringer<sup>34</sup> und andere<sup>35</sup> in der Regel Reisende anführen, die zwar auch, aber – gemessen an und in Relation zu den zurückgelegten Distanzen – eher selten über die Straßen klagten<sup>36</sup>. Die Klagen über den schlechten Straßenzustand gehören daneben womöglich zu einem Topos, der den Reiseberichten Authentizität verlieh. Nicht übersehen werden sollte ferner,

Göttingen 2003, 548 verweist darauf, dass bereits in „Sombarts ‚zweite[r] Epoche‘ (1650–1750) [...] mit der Einführung der Territorialposten und der Etablierung der Fahrposten [...] erstmals eine echte Lobby für den Straßenbau entstand“. Die Epocheneinteilung bleibt jedoch im Sinne einer stetigen (von der Post nachhaltig beförderten) Verbesserung des Straßenzustandes bestehen.

30 CARL V. KLINCKOWSTROEM: Knaurs Geschichte der Technik, München/Zürich 1959, 124.

31 MÜLLER: Straßen- und Wegebau (wie Anm. 25), Sp. 1131.

32 RAINER CHRISTOPH SCHWINGES: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – Eine Einführung. In: DERS. (Hg.): Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (= Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, 9–18, hier 14.

33 BRAUDEL: Mittelmeer (wie Anm. 1), 410, der hier allerdings auch auf offizielle italienische Mitteilungen verweist, die eine Wegstrecke „als schadhafte und unvollendet“ darstellen.

34 BEHRINGER: Merkur (wie Anm. 29), 513 f.

35 SCHWINGES: Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 32), 14, der sich auf NORBERT OHLER: Reisen im Mittelalter, München 1986 bezieht. Bei ALFRED BIRK: Die Strasse. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte, Karlsbad 1934 (Neudruck Aalen 1971), 206 werden Reisebeschreibungen zu den „einzigen unmittelbaren Quellen für die Geschichte des Straßenbaus im Mittelalter“ erhoben. Siehe daneben etwa auch GRÄF, PRÖVE (Hg.): Wege ins Ungewisse (wie Anm. 23).

36 So hat Pfalzgraf Ottheinrich auf seiner Pilgerreise eine Strecke von insgesamt 6 500 km zu Land und zu Wasser zurückgelegt. Über den *bösen Weg* klagte er – in Relation gesehen – nicht häufig; FOLKER REICHERT: Die Reise des Pfalzgrafen Ottheinrich zum Heiligen Land 1521, Regensburg 2005, 176, 228 und 238.

dass die Beschwerden etwa von Fuhrleuten oftmals im Zusammenhang stehen mit den Zöllnen, die bei der Straßennutzung anfielen<sup>37</sup>. Sie sind schließlich auch in Relation zu der Vielzahl an Straßennutzern zu betrachten<sup>38</sup>.

Die von Braudel beförderte Vorstellung einer ‚dunklen Straßenepoche‘ bedarf aber auch deshalb einer Revision, da sie es erschwert, das seit der Antike bekannte<sup>39</sup> Verhältnis von Stadt und Straße eingehender zu analysieren. Eine solche Analyse ist angebracht, da zwischen ‚Verkehrs- und Siedlungsentwicklung‘<sup>40</sup> ein Zusammenhang besteht, der jedoch – soweit zu sehen – historisch für die Vormoderne noch keine systematische Untersuchung erfahren hat. Wenn jedoch neben Landschaftsprofil, Boden, Klima, Vorräten an Wasser, Wald und Bodenschätzen auch die Bedingungen des Verkehrs zu Wasser und zu Lande ‚in erheblichem Maße‘ – so Franz Irsigler unter Verweis auf Braudels *très longue durée* – Einfluss hatten auf die ‚Größe, Dichte, Verteilung und Hierarchie‘ von Städten innerhalb einer Städtelandschaft<sup>41</sup>, dann bleibt zu erörtern, wie sich die verkehrsgeographischen Voraussetzungen gestalteten, aber auch, welche Möglichkeiten eine Stadt hatte, mit und gegen diese Gegebenheiten Straßen zu unterhalten.

Nürnberg ist hier ein besonders interessantes Beispiel, denn die ‚Gretchenfrage‘<sup>42</sup>, ob der Aufstieg der Stadt zu einer ‚Metropole des mitteleuropäischen Handels‘<sup>43</sup> vorwiegend als ‚ein Triumph [sic] des menschlichen Willens‘ oder als ‚logische Folge der günstigen natürlichen Gegebenheiten‘ verstanden werden kann<sup>44</sup>, wurde von der Forschung sehr unterschiedlich beantwortet. Geographischer Ausgangspunkt ist, dass Nürnberg in einem Becken liegt, welches ‚von Na-

37 OTTO STOLZ: Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13.–18. Jahrhundert (= Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 10), Wiesbaden 1955, 330.

38 ALEXANDER DENZLER: Art. Straße. In: FRIEDRICH JAEGER (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit Online (im Erscheinen).

39 MICHAEL RATHMANN: Die Städte und die Verwaltung der Reichsstraßen. In: REGULA FREISTOLBA (Hg.): Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung, Bern 2004, 163–226. Bei dieser Betrachtung von Zeugnissen ‚kommunaler Selbstverwaltung‘ (215) wird konstatiert, dass ‚der Grad der qualitativen und quantitativen Straßenentwicklung wohl nicht zuletzt auch vom Grad der städtischen Entwicklung einer Provinz‘ abhing (219).

40 KLAUS AERNI, HANS-RUDOLF EGLI: Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Schweiz seit dem Mittelalter. In: Geographica Helvetica 2 (1991), 71–78.

41 FRANZ IRSIGLER: Städtelandschaften und kleine Städte. In: HELMUT FLACHENECKER, ROLF KIESSLING (Hg.): Städtelandschaften in Altbayern, Franken und Schwaben. Studien zum Phänomen der Kleinstädte während des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit (= Zeitschrift für bayerische Landesgeschichte. Beihefte. Reihe B, 15), München 1999, 13–38, hier 34.

42 ERICH MULZER: Geographische Gedanken zur mittelalterlichen Entwicklung Nürnbergs. In: Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft 10 (1963), 237–265, hier 238.

43 ECKART SCHREMMER: Die Wirtschaftsmetropole Nürnberg. In: MAX SPINDLER, ANDREAS KRAUS (Hg.): Handbuch der bayerischen Geschichte. 3. Band, 1. Teil: Geschichte Frankens bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts, 3. Aufl. München 1997, 902–929, hier 908.

44 MULZER: Geographische Gedanken (wie Anm. 42), 238.

tur [aus] verkehrsgünstig“ ist<sup>45</sup>. Ob diese „günstige geographische Lage“ Nürnberg allerdings „dazu bestimmt [hat], ein Kreuzungspunkt der Hauptverkehrswege des mittleren Europas zu werden“<sup>46</sup>, ist eine vielfach behauptete<sup>47</sup>, mittlerweile aber vor allem von Erich Mulzer widerlegte Annahme. Er hat gezeigt, dass von einer „einzigartigen, alle anderen Landschaften übertreffenden Verkehrslage [...] zu keiner Zeit die Rede sein“ kann<sup>48</sup>. Der „imponierende Verkehrsstern Nürnbergs“<sup>49</sup> ist vielmehr – wie ein aktueller Handbuchartikel unter Verweis auf Mulzer resümiert – „nicht Ursache, sondern Folge seiner wirtschaftlichen Bedeutung, durch die es den vorbeifließenden Fernhandel an sich zog“<sup>50</sup>.

Es bedurfte damit „Verkehrsbedürfnisse[n]“, die zur „Ausnutzung [...] der naturgegebenen Möglichkeiten“ führten<sup>51</sup>. Durch die Arrondierung des zu den Karolingern gehörigen Königsguts um Nürnberg im Frühmittelalter und den Bau der Burg und der zugehörigen beiden Königshöfe<sup>52</sup> waren es zuvorderst militärische und administrative Zwecke der deutschen Könige und Kaiser, die die wirtschaftliche „Blüte Nürnbergs in Spätmittelalter und Frühneuzeit“ ermöglichten. Für das Verhältnis von Stadt und Straßen entscheidend ist nun, dass ausdrücklich unter Verweis auf „das Fehlen eines schiffbaren Flusses“ und in Reaktion auf andere ungünstige natürliche Voraussetzungen „die Kaiser Nürnberg sehr frühzeitig Handels- und Zollprivilegien“ verliehen haben<sup>53</sup>. Die Bewegung zu einer Stadt

45 OTTO BERNINGER: Geographische Grundlagen für die Entstehung und mittelalterliche Blüte Nürnbergs. In: GERHARD PFEIFFER (Hg.): Nürnberg – Geschichte einer europäischen Stadt, München 1971, 1–5, hier 4. Weiter heißt es: „Der von Süd nach Nord verlaufenden Rednitzfurche mit ihren breiten Sandterrassen kommen an Verkehrseignungen in ganz Mitteleuropa nur wenige Stellen gleich [...]. Senkrecht zur Rednitz fließt vom Albrand her dem Nürnberger Becken die untere Pegnitz zu, deren Tal mit ebenfalls breiten Terrassen der Rednitzfurche ähnelt. Es vermittelt ostwärts den Zugang zum Naabgebiet. Aber auch von Westen her über die Keuperfläche stehen einem Zugang zum Nürnberger Becken keine großen Schwierigkeiten entgegen, sei es entlang den breiten Flußtalern, sei es auf den meist gleichmäßigen Höhen der Riedel zwischen den Tälern“.

46 KARL SPIESS: Die Entwicklung des Strassenwesens in Mittelfranken, Inaugural-Diss. Würzburg 1925, 36.

47 Siehe die bei MULZER: Geographische Gedanken (wie Anm. 42), 245 angeführten Studien aus den 1950er und 1960er Jahren. Mit Studien um 1900 setzt sich ILSE VON STRAMPF: Die Entstehung und mittelalterliche Entwicklung der Stadt Nürnberg in geographischer Betrachtung, Erlangen 1929, 6 f. auseinander.

48 MULZER: Geographische Gedanken (wie Anm. 42), 245. Die Studie baut u. a. auf ERICH ORTREMBA: Nürnberg. Die alte Reichsstadt in Franken auf dem Weg zur Industriestadt (= Forschungen zur deutschen Landeskunde 48), Landshut 1950 auf. Sie hebt u. a. hervor, dass weniger „eine besonders bevorzugte Ortslage oder eine autochthone Leistungskapazität der Landschaft“ die Entwicklung Nürnbergs bedingte, sondern die historisch veränderbare „Lage im größeren Raum, die Beziehungen zu den Nachbarräumen“ (28 f.).

49 MULZER: Geographische Gedanken (wie Anm. 42), 239.

50 MICHAEL DIEFENBACHER, HORST-DIETER BEYERSTEDT: Nürnberg. In: WOLFGANG ADAM, SIEGRID WESTPHAL (Hg.): Handbuch kultureller Zentren der Frühen Neuzeit. Städte und Residenzen im alten deutschen Sprachraum, Berlin/Boston 2012, Bd. 3, 1569–1610, hier 1571.

51 BERNINGER: Geographische Grundlagen (wie Anm. 45), 4.

52 Ebenda.

53 DIEFENBACHER, BEYERSTEDT: Nürnberg (wie Anm. 50), 1570.

und von einer Stadt wurde also nicht sich selbst überlassen, sondern bedurfte, bezogen auf den Fernhandel Nürnbergs, eines „äußerst geschickt aufgebauten System[s] von Handelsfreiheiten und Zollbefreiungen Nürnberger Kaufleute“<sup>54</sup>. Mit diesem „Netz“ an Privilegien<sup>55</sup> – im 14. Jahrhundert waren es 72<sup>56</sup> – erschloss sich Nürnberg unterschiedliche Handelsräume. Solche „Räume intensiven kommerziellen Austauschs“<sup>57</sup> lagen im 14. und 15. Jahrhundert für Nürnberg vor allem am „Ober- und Niederrhein, in Flandern, Südfrankreich, Norditalien, Österreich, Böhmen, Ungarn und Polen. Im 15. Jahrhundert verstärkte sich der Handel nach Italien (v. a. Venedig) und Nordosten, und seit dem frühen 16. Jahrhundert wurden Spanien und Portugal sowie ihre entstehenden überseeischen Kolonialgebiete mit einbezogen“<sup>58</sup>.

Neben Zollprivilegien, die entweder der gegenseitigen Absicherung bevorzugter Handelswege dienten oder einseitig von Durchgangszöllen befreiten<sup>59</sup>, waren es Geleitverträge, mit denen Nürnberg versuchte, „den Verkehr seiner Kaufleute [...] zu erleichtern“<sup>60</sup>. Mit der Gewährung eines Geleits, aber auch mit der Erlangung von Zollfreiheiten wurde die Nutzung von Straßen einerseits erleichtert. Andererseits ging von den Zollprivilegien und mehr noch von den Geleitverträgen immer auch ein Zwang zur Nutzung bestimmter Straßen aus<sup>61</sup>. Es lässt sich also festhalten, dass von der Stadt Nürnberg ein mit Privilegien und Verträgen geschützter Einfluss sowohl auf die Nutzung als auch auf die Nichtnutzung von Straßen ausging.

Inwieweit hierbei Distanz und Nähe das Verhältnis Nürnbergs zu den Straßen beeinflusst haben, müssen weitere Forschungen erst noch zeigen. Dies betrifft vor allem jene Straßen (des Geleits und des Zolls), die Gegenstand von Herrschaftskonflikten Nürnbergs mit Nachbarterritorien waren<sup>62</sup>. Der Frage, ob auch Fähr- und Brückenrechte Gegenstand einer Nürnberger Zoll- und Verkehrspolitik waren, wie sie Rolf Kießling für Memmingen untersucht hat, müsste ebenfalls nachgegangen werden. Kießling konnte zeigen, dass die oberschwäbische Stadt „seit

54 SCHREMMER: Nürnberg (wie Anm. 43), 905.

55 HEKTOR AMMANN: Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter (= Nürnberger Forschungen. Einzelberichte zur Nürnberger Geschichte 13), Nürnberg 1970, 20–44.

56 SCHREMMER: Nürnberg (wie Anm. 43), 907.

57 MARK HÄBERLEIN: Art. Handelsräume. 1. Einleitung. In: JAEGER (Hg.): Enzyklopädie (wie Anm. 25), Bd. 5, Stuttgart 2007, Sp. 113–117, hier 114.

58 MICHAEL DIEFENBACHER: Nürnberg, Reichsstadt: Handel. In: Historisches Lexikon Bayerns, [http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Nürnberg, Reichsstadt: Handel](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Nürnberg,Reichsstadt:Handel) [02.08.2017].

59 THOMAS ENGELKE: Art. Zollfreiheiten. In: MICHAEL DIEFENBACHER, RUDOLF ENDRES (Hg.): Stadtdlexikon Nürnberg, Nürnberg 1999, 1216.

60 AMMANN: Nürnberg (wie Anm. 55), 41.

61 KLAUS OBERNDÖRFER: Das Zollwesen der Reichsstadt Nürnberg, Inaugural-Diss. Erlangen-Nürnberg 1965, 147–150.

62 JOHANNES MÜLLER: Geleitwesen und Güterverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt a.M. im 15. Jahrhundert. In: Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte 5 (1907), 173–196 und 361–400; HORST-DIETER BEYERSTEDT: Art. Geleit und Geleitprozeß. In: DIEFENBACHER, ENDRES (Hg.): Stadtdlexikon (wie Anm. 59), 328 f.

dem ausgehenden 15. Jahrhundert den Ausbau eines stadtnahen Verkehrsnetzes [verfolgt hat], um die Nahmarktfunktion zu verbessern<sup>63</sup>. Zoll-, Fähr- und Brückenrechte ermöglichten darüber hinaus in Memmingen den Zugriff auf stadtnahe Brücken und Straßenverbindungen, für deren Erhalt oder auch Neubau die Stadt sorgte. Daneben waren es der Unterhalt und der Ausbau der Fernstraßen Ulm–Bodensee und Mindelheim–Memmingen, den die Stadt betrieb, um die Zentralität des Umlands zu steigern<sup>64</sup>.

Von einer ‚dunklen Straßenepoche‘, in der die schlechten Straßen nur sich selbst überlassen blieben, kann also nicht die Rede sein. Eine differenziertere Sicht mahnt auch die von Gerhard Fouquet untersuchte Stadt Basel an, die im 15. und 16. Jahrhundert „für den Ausbau der strahlenförmig auf [...] [sic] zuführenden Wege und Straßen verhältnismäßig viel“ tat<sup>65</sup>. Basel ist zwar per se „verkehrsgünstig am Rheinknie zwischen Oberrhein und Hochrhein gelegen“<sup>66</sup>, dies konnte jedoch eine aktive Erschließung des von der Stadt politisch und wirtschaftlich benötigen Verkehrs- und Handelsgebiets nicht ersetzen. Auch über die Beispiele Basel und Memmingen hinausgehend hat die Forschung zwar verschiedentlich konstatiert, aber nicht weitergehend untersucht, dass gerade seit dem 15. Jahrhundert nicht nur innerhalb der Städte, sondern auch „in ihrer nähern [sic] Umgebung“ Straßen unterhalten wurden<sup>67</sup>. Für die Zeit um 1500 sind „die Wege vor dem Thor [sogar] ein Hauptaugenmerk der städtischen Verwaltungen geworden“<sup>68</sup>.

63 ROLF KIESSLING: Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert (= Städteforschung A 29), Köln/Wien 1989, 443.

64 Ebenda, 435–443.

65 GERHARD FOUQUET: Bauen für die Stadt. Finanzen, Organisation und Arbeit in kommunalen Baubetrieben des Spätmittelalters (= Städteforschung A48), Köln/Weimar/Wien 1999, 350 f.

66 KASPAR VON GREYERZ: Basel. In: ADAM, WESTPHAL (Hg.): Handbuch (wie Anm. 50), 89–131, hier 89.

67 HEKTOR WILHELM HEINRICH MITHOFF: Ergebnisse aus mittelalterlichen Lohnregistern der Stadt Hannover. In: Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen Jahrgang 1871 (1872), 129–226, hier 176–179 (Zitat 176). Auf diesen Seiten werden von 1480 bis 1509 Ausgaben der Stadt Hannover für Stein- wie auch Bohlenwege angeführt. Auf diese und weitere städtischen Ausgaben für den Unterhalt von Straßen verweist ERNST GASNER: Zum deutschen Strassenwesen von der älteren Zeit bis zur Mitte des XII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie, Stuttgart 1889 (Neudruck Wiesbaden 1966), 126. Daneben erwähnt BIRK: Strasse (wie Anm. 35), 230, Stadtrechnungen aus dem 15. und 16. Jahrhundert „über Ausbessern, Aushauen, Einhauen von Wegen, die für die Forst- und Bergwirtschaft der Stadt Wernigrode wichtig waren“.

68 GASNER: Strassenwesen (wie Anm. 67), 126. Für das 15. Jahrhundert wird allgemein von einem Höhepunkt des Straßenbaus durch die Städte gesprochen (144). Auf Straßenbaumaßnahmen der Städte München, Hamburg, Wien und Frankfurt verweist FOUQUET: Bauen (wie Anm. 65), 351. Zu Freiburg siehe KLARA HÜBNER: *Melliora chimins et pont*. Zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland. In: SCHWINGES: Straßen- und Verkehrsweisen (wie Anm. 32), 257–287.

Und Nürnberg? Hier ist bekannt, dass der Erwerb von Land neben militärischen auch aus verkehrspolitischen Beweggründen erfolgte<sup>69</sup>. Welche Bedeutung die Verkehrspolitik für den Unterhalt der Straßen, aber auch für den Bau und Erhalt der zahlreichen Brücken hatte, die es nicht nur innerhalb, sondern auch außerhalb der Stadt gab<sup>70</sup>, bleibt zu untersuchen.

Künftige Forschungen haben dabei zu berücksichtigen, dass die Befreiung von Zollabgaben keineswegs die kostenfreie Nutzung von Straßen bedeutete. Mit der oftmals auch als (Wege-)Zoll bezeichneten Maut musste stets eigens „für die Benutzung eines Verkehrswegs“<sup>71</sup> bezahlt werden. Trotz Zollprivilegien hatten so etwa die Nürnberger Fuhrleute für die Strecke Nürnberg–Nördlingen mehrere Wegezölle zu entrichten<sup>72</sup>. Das Recht auf Zollerhebung ging wiederum mit der Verpflichtung – dies ist hier entscheidend – zur Instandhaltung der Straßen einher, weshalb nachweislich in der Grafschaft Oettingen die meisten Zollgelder „für Ausbesserungsarbeiten an den Straßen“ verwendet wurden<sup>73</sup>. Der von Nürnberg ausgehende Handelsverkehr hatte damit – so der künftig noch näher zu eruiende Befund – einen unmittelbaren Einfluss auf die materielle Existenz von Straßen, die nicht im weitläufigen Territorium<sup>74</sup> der Reichsstadt lagen. Schließlich waren es Nürnberger Kaufleute, die unabhängig von den Zöllen Mitte des 14. Jahrhunderts „wiederholt zur Erhaltung der Alpenstraßen Beiträge geleistet“ haben<sup>75</sup>.

Das „Fernhandelsnetz“ der Reichsstadt mit dem keineswegs „natürlichen“ Mittelpunkt im Nürnberger-Fürther Raum<sup>76</sup> umfasste sieben große Handelsstras-

69 ORTREMBA: Nürnberg (wie Anm. 48), 125. Als Beispiel werden die Besitzungen um Gräfenberg und im Pegnitztal bis Velden angeführt, mit denen „wenigstens in der Nähe der Stadt die wichtigsten Handelsstraßen nach Böhmen und dem Nordosten gesichert“ waren.

70 FRITZ SCHNELBÖGL, HANNS HUBERT HOFMAN (Hg.): *Geleghait der landschaft mitsampt den furten und helltten darinnen*. Eine politisch-statistische, wehr- und verkehrsgeographische Beschreibung des Großraums um Nürnberg zu Beginn des 16. Jahrhunderts (= Schriftenreihe der Altnürnberger Landschaft 1), Hersbruck 1952; MICHAEL DIEFENBACHER: Brücken. In: DERS., ENDRES (Hg.): *Stadtlexikon* (wie Anm. 59), 161f. ERICH MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter. In: DERS., JÜRGEN SYDOW (Hg.): *Die Stadt am Fluß* (= Stadt in der Geschichte 4) Sigmaringen 1978, 9–39 mit einem Hinweis zu Nürnberg auf 19.

71 MARKUS A. DENZEL: Art. Zoll. In: JAEGER (Hg.): *Enzyklopädie* (wie Anm. 25), Bd. 15, Stuttgart 2012, Sp. 547–552, hier 548.

72 RUDOLF ENDRES: Die Nürnberg-Nördlinger Wirtschaftsbeziehungen im Mittelalter bis zur Schlacht von Nördlingen. Ihre rechtlich-politischen Voraussetzungen und ihre tatsächlichen Auswirkungen (= Schriften des Instituts für Fränkische Landesforschung an der Universität Erlangen-Nürnberg 11), Neustadt a. d. Aisch 1963, 44–46. Siehe allgemein zum Nürnberger Wege- und Brücken Zoll OBERNDÖRFER: *Zollwesen* (wie Anm. 61), 100.

73 ENDRES: *Wirtschaftsbeziehungen* (wie Anm. 72), 58.

74 PETER FLEISCHMANN: Art. Landgebiet. In: DIEFENBACHER, ENDRES (Hg.): *Stadtlexikon* (wie Anm. 59), 610; WOLFGANG WÜLLNER: Das Landgebiet der Reichsstadt Nürnberg (= Altnürnberger Landschaft, Mitteilungen 19), Nürnberg 1970, der freilich auf 55 festhält: „Nachteilig für den Handel wirkte sich nicht zuletzt der katastrophale Zustand der Straßen des Landgebiets aus, die aus Geldmangel nur unzulänglich unterhalten werden konnten“.

75 BIRK: *Strasse* (wie Anm. 35), 229.

76 MULZER: *Geographische Gedanken* (wie Anm. 42), 242.

sen<sup>77</sup>. Genauere Studien müssen zwar noch zeigen, wie sich das Verhältnis der einzelnen Handelsstraßen(abschnitte) zu Nürnberg und umgekehrt gestaltete. Zollprivilegien und Geleitverträge sowie zoll- und geleitsbedingte, aber auch davon gelöste Geldzahlungen eröffnen jedoch Untersuchungsperspektiven. Die Freiheiten und Zwänge zur Nutzung von Straßen hatten hierbei einen gleichfalls noch genauer zu analysierenden Einfluss auf deren Verlauf und Zustand. Gerade die – bezogen auf die Geleitgelder von Rat und Kaufleuten gleichermaßen getragenen<sup>78</sup> – (pekuniären) Zwänge der Straßennutzung erlauben überdies einen eingehenderen Blick auf die Klagen der Zeitgenossen, die ja durchaus – wie bereits angeführt – im Zusammenhang mit den Geldzahlungen stehen konnten.

Zu bedenken ist daneben, dass Nürnberg nicht nur Zollfreiheiten für den eigenen Handel in Nah und Fern erwarb, sondern immer auch selbst über das Zoll- und Waagamt verwaltete Zollgebühren erhob<sup>79</sup>. Ob und wie diese Zollgelder in den Aus- und Neubau von Straßen und Brücken im Umland, welches „nicht nur der Versorgung mit Lebensmitteln und Holz, sondern auch mit andern Rohstoffen diente“<sup>80</sup>, investiert wurden, kann mit Verweis auf das Oettinger Beispiel derzeit nur vermutet werden. Vielleicht sind es auch gerade die Gelder des noch vorzustellenden Weg- und Stegamts, die zum Unterhalt der Straßen und Brücken zur Verfügung standen.

In der Vormoderne gab es freilich neben den Städten viele weitere Inhaber von Herrschaftsrechten, die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen finanzierten<sup>81</sup>. Zudem erfuhren Straßen und Brücken eine Finanzierung „von Hospizen, durch Stiftungen, Bruderschaften und Ablässe, und auch durch die Initiative von [...] Privatleuten“<sup>82</sup>. Die Städte sind somit nur einer von vielen vorstaatlichen, privaten oder religiösen „verkehrspolitischen Akteure[n]“<sup>83</sup>, die die ‚dunkle Straßeneppo-

77 MICHAEL DIEFENBACHER: Art. Fernhandelsstraßen. In: DERS., ENDRES (Hg.): Stadtlexikon (wie Anm. 59), 280. JOHANNES MÜLLER: Hauptwege des nürnbergischen Handels im Spätmittelalter. In: Archiv für Kulturgeschichte 5 (1907), 1–23, unterscheidet hingegen sechs große und sechs Nebenstraßen.

78 THEODOR OLESCH: Städtische Wirtschaftspolitik und Fernhandel vom Anfang des 13. bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts. Dargestellt am Beispiel von Nürnberg und Augsburg unter besonderer Berücksichtigung ihrer Handelsbeziehungen zu Frankreich, Inaugural-Diss. Nürnberg 1948, 134.

79 WALTER BAUERNFEIND: Art. Zoll- und Waagamt. In: DIEFENBACHER, ENDRES (Hg.): Stadtlexikon (wie Anm. 59), 1214 f.; bei OBERNDÖRFER: Zollwesen (wie Anm. 61), 165–199 werden die Nürnberger Zolltarife vom 14. bis zum 18. Jahrhundert aufgelistet.

80 HERMANN KELLENBENZ: Gewerbe und Handel am Ausgang des Mittelalters. In: PFEIFFER (Hg.): Nürnberg (wie Anm. 45), 176–186, hier 177.

81 GASNER: Strassenwesen (wie Anm. 67), 58–144.

82 BEHRINGER: Merkur (wie Anm. 29), 513. Siehe zu diesen und weiteren Trägern respektive Finanzierungsformen des Straßenbaus FRIEDHELM BURGHARD, ALFRED HAVERKAMP (Hg.): Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert (= Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997.

83 So MARIE-CLAUDE SCHÖPFER PFAFFEN: Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert. In: SCHWINGES (Hg.): Straßen- und Verkehrswesen (wie Anm. 32), 289–329, hier 307 mit einer Definiti-

che‘ gar nicht so dunkel erscheinen lassen. Wie sich nun konkret der Anteil Nürnbergs am Straßenbau gestaltete, soll im Folgenden aufgezeigt werden.

## II. Ein Lichtpunkt in der ‚dunklen Straßenepoche‘ – die Rechnungslegung des Weg- und Stegamtes in Nürnberg 1547

Sich mit der Materialität von Straßen und Brücken im 16. Jahrhundert auseinanderzusetzen, bedeutet, wie bereits beschrieben wurde, den eingetretenen Pfad der Lehrmeinung insofern zu verlassen, als die Zeit vom Spätmittelalter bis zur Schwelle des 17. Jahrhunderts nicht als eine ‚dunkle Straßenepoche‘ zu begreifen ist, in welcher der Alltag von Fuhrleuten, Reisenden und anderen Straßennutzern in erster Linie und fast ausschließlich durch eine dem Verfall anheim gegebene Infrastruktur geprägt war. Setzt man dieser Einschätzung die erhaltene institutionelle Überlieferung der Reichsstadt Nürnberg und des zum Bauamt gehörigen Weg- und Stegamtes entgegen, lässt sich ein gänzlich anderes Bild des Straßewesens zeichnen – ein Bild, das die Straßen und Brücken, deren Bau oder Instandhaltung als Teile der Verwaltung des urbanen und nichturbanen Raumes kennzeichnet. Um dies aufzuzeigen, wird im Folgenden die Beschreibung und Analyse eines aus dem Bestand ‚Bauamtsakten‘ der Reichsstadt Nürnberg stammenden „Manual über Weg und Steg“ vorgenommen, dessen Inhalt nicht nur Hinweise auf die Rechnungslegungspraxis der Reichsstadt bzw. des Weg- und Stegamtes gibt, sondern in erster Linie und vor allem darauf verweist, wer wann an der Instandhaltung von Straßen und Brücken beteiligt war, welche Maßnahmen und Arbeiten ausgeführt wurden, welches Material hierfür ver- und wie viele Kosten aufgewendet werden mussten.

Bevor hierauf näher eingegangen wird, soll zunächst das Manual von 1547 in seiner äußeren Gestalt analysiert und in den Bereich der spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Rechnungslegung eingeordnet werden. Dies ist deshalb erforderlich, da sich das Manual selbst in eine breite Verschriftung von Einnahmen und Ausgaben städtischer Ämter eingebunden sah und sich durch deren Beachtung weite institutionelle Zusammenhänge zwischen Stadt und Weg- und Stegamt erarbeiten lassen. Dieser Einordnung folgt die innere Beschreibung der Manualeinträge in Hinblick darauf, welche Aussagen sich durch jene Quelle in einer Untersuchung über die Materialität von Straßen für das 16. Jahrhundert formulieren lassen.

on des Begriffes Verkehrspolitik. Zu den Verkehrsakteuren dieses Untersuchungsraumes zählt auch die Stadt Bern. Siehe ausführlicher MARIE-CLAUDE SCHÖPFER PFAFFEN: Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke, Strategien (= Vorträge und Forschungen, Sonderband 55), Ostfildern 2011.

## II.1. *Ein Nemen und ausgeben* – formale Gestalt und Inhalt des Manuals

Auf insgesamt 13 unfoliierten, papierenen Seiten<sup>84</sup> mit einer Größe von 27,8 cm x 10 cm sind, geschützt durch einen schweinsledernen Umschlag, die *Ein Nemen und ausg[e]b[en] von weg[en] an steg un[d] weg* im Jahr 1547 verzeichnet<sup>85</sup>. Institutionell und damit seinem Entstehungskontext zugeordnet werden kann dieses Manual dem seit dem 14. Jahrhundert existierenden Weg- und Stegamt der Reichsstadt Nürnberg, das sowohl in personeller als auch in struktureller Hinsicht mit dem Bauamt der Stadt, der zentralen städtischen Institution für Baumaßnahmen, verwoben war<sup>86</sup>. Der Pfleger des Amtes – auf dem Titelblatt des Manuals als *Bauwaibl* bezeichnet – war einerseits als Verwalter einer ehemaligen Stiftung, welche mit Grund- und Hausbesitz begabt war, zuständig für die Eintreibung der damit verbundenen Zinsen und Abgaben sowie für die Verwaltung dieses „Sondervermögens“<sup>87</sup>. Andererseits oblag ihm zudem „die Aufsicht über den Zustand bestimmter Straßen und Brücken“, weshalb er „Ausbesserungsarbeiten durch das Bauamt“<sup>88</sup> anweisen konnte und für deren Instandhaltung zu sorgen hatte<sup>89</sup>.

Einblicke in diese Tätigkeit erlauben die insgesamt 154 verzeichneten Einträge in dem Manual, das vom 9. Januar bis 10. November 1547 geführt worden ist und neben den Einnahmen der angesprochenen Zinsen vor allem Ausgabeposten zum Erhalt der Straßen aufführt, die nach Schwabach Richtung Südwesten und Buch Richtung Nordwesten führten, sowie zum Erhalt der im (Süd-)Westen und (Nord-)Osten der Reichsstadt gelegenen Brücken zu Altenberg, Rötelbach, Mögeldorf und Reichelsdorf. Daneben ist auch häufiger von Straßen ohne nähere Angaben die Rede. Alle Straßen und Brücken lagen jedoch außerhalb des ummauerten Stadtbereichs und innerhalb des Nürnberger Landgebiets.

Die äußere Form der zwölf mit Geldtransaktionen gefüllten Seiten entspricht sich grundsätzlich (Abb. 1): Überschriften sind die einzelnen Seiten – bis auf fol.

84 Zur besseren Orientierung und einfacheren Zählung wurden die 13 Seiten nachträglich von den Autoren foliiert.

85 Staatsarchiv Nürnberg (im Folgenden StAN), Reichsstadt Nürnberg, Bauamtsakten 327, fol. 1r. Bei der hier vorgenommenen Analyse werden grammatikalische Ergänzungen in eckigen Klammern ergänzt sowie die Eigennamen in Großschreibung wiedergegeben. Ansonsten bleibt das in der Quelle angewandte Schriftbild erhalten. Zu beachten gilt es ferner, dass hier lediglich das Manual von 1547 bearbeitet wurde. Insgesamt enthält der Bestand der Bauamtsakten unter der Nr. 327 die Manuale der Jahre 1547 bis 1565.

86 PETER FLEISCHMANN: *Das Bauhandwerk in Nürnberg vom 14. bis zum 18. Jahrhundert* (= Nürnberger Werkstücke zur Stadt- und Landesgeschichte. Schriftenreihe des Stadtarchivs Nürnberg 38), Nürnberg 1985; RAINER GÖMMEL: *Vorindustrielle Bauwirtschaft in der Reichsstadt Nürnberg und ihrem Umland (16.–18. Jahrhundert)* (= Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 30), Wiesbaden 1985, der jedoch die Bautätigkeiten des Weg- und Stegamt, ja dieses Amt selbst, nicht erwähnt.

87 WALTER BAUERNFEIND: *Art. Weg- und Stegamt*. In: DIEFENBACHER, ENDRES (Hg.): *Stadtlexikon* (wie Anm. 59), 1162.

88 EBENDA.

89 PAUL SANDER: *Die Reichsstädtische Haushaltung Nürnbergs. Dargestellt auf Grund ihres Zustandes von 1431 bis 1440*, Berlin 1902.

7r – mit einem zentrierten *Laus deo anno 1547*. Insgesamt stellt sich die Seitenorientierung so dar, dass eine Vierteilung der einzelnen Seiten gewählt wurde, die bis zur Seite 3r auch durch eine sichtbare, tabellarische Spalteneinteilung in Kolumnen mit vertikalen Linien gekennzeichnet ist. Dabei befindet sich in der linken Spalte der sogenannte *gegen strich*, auf den weiter unten noch eingegangen wird (Abb. 1 und 2<sup>90</sup>) – verweist diese graphische Markierung doch auf die komplexe Rechnungsführung des Weg- und Stegantes. Die mittlere und größte der vier Spalten beinhaltet den eigentlichen Eintragungstext. Abgeschlossen wird die tabellenartige Aufzeichnung der einzelnen Posten durch das Festhalten der ausgegebenen oder eingenommenen Geldbeträge in den für das 16. Jahrhundert typischen Währungseinheiten Rheinische Gulden (R), Heller (h) und Pfennige (dn) in den beiden rechten Spalten.

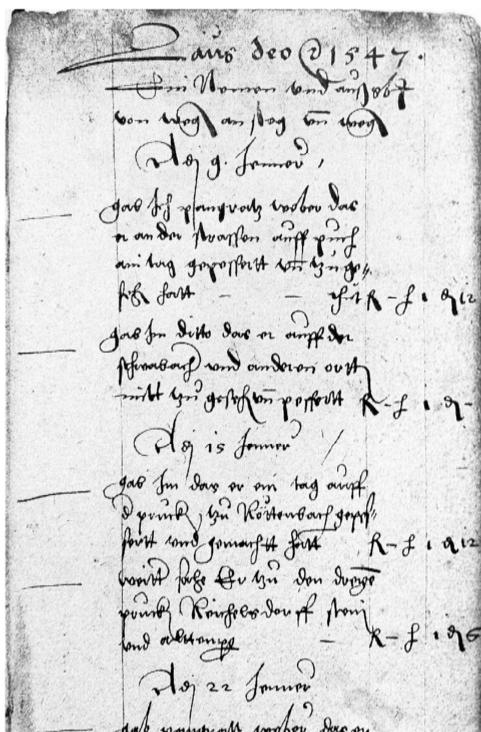


Abb. 1: Erste Seite aus dem Manual für das Jahr 1547 mit Spalteneinteilung

Die eigentliche Strukturierung der Einträge erfolgt über die Chronologie, die bis zur dritten Seite und im August/September ab fol. 5v im wöchentlichen Rhythmus die Ausgaben/Einnahmen festhielt. Ab fol. 3r wurden die Transaktionen jeweils nach dem spezifischen Aus- oder Einnahmetag selbst aufgelistet. Anders als im

90 StAN, Reichsstadt Nürnberg, Bauamtsakten 327, fol. 2r (Abb. 1) u. 6v (Abb. 2).