

Zollstätten – diese in vier Schritten nach der Entstehungszeit geordnet: bis 1100 (30 Zollstätten), bis 1200 (30), bis 1300 (38), bis 1500 (11) –; die beiden letzten Teile betreffen die herrscherliche Zollpolitik (10. Jh. bis ca. 1325) und die territoriale (Trier, Köln, Mainz, Pfalzgrafschaft, Geldern, Kleve, Katzenellenbogen) bis zum Beginn des 14. Jh. Die wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung der Arbeit liegt auf der Hand, doch ist die Fragestellung des Vf. stärker auf die allgemeine Geschichte ausgerichtet, und hier vermag er manche Forschungsmeinung zu modifizieren und neue Perspektiven für das historische Urteil zu eröffnen. Entschieden hält er daran fest, daß der Zoll aus fiskalischen Gründen erhoben wurde und nicht als Gebühr für eine Gegenleistung des Zollinhabers aufgefaßt worden sei. Die Wendung der Kapitularien gegen „neue“ Zölle – zumal an Verkehrsknotenpunkten, zu deren Verbesserung der „private“ Zolleintreiber nichts beigetragen hat – läßt sich so vielleicht besser verstehen als mit dem Gebührenmodell, das sich letztlich auf jede Neuerung und Verbesserung anwenden ließ. Eine ausführliche Interpretation des Koblenzer Zolltarifs (vgl. DH. IV. † 487 mit Nachtrag S. 749 ff.), der nach Pf. die Zustände vor der ersten Jahrtausendwende spiegelt, kommt zu dem gleichen Ergebnis. Seine Ausgestaltungen aus den Jahren 1195, 1209 und ca. 1300 lassen erkennen, wie nun auch für Güter des alltäglichen Bedarfs eine waren- und mengenbezogene Zolltarifizierung galt. Augenfällig ist die Reduzierung der Stätten, an denen zu einem bestimmten Zeitpunkt Zoll erhoben wurde, gegenüber der älteren Literatur, z. B. der Karte im Geschichtlichen Handatlas der Rheinprovinz. Hatte dieser für die Wende zum 15. Jh. 41 Zollerhebungsorte für den Rheinabschnitt von Mainz (exklusive) bis zum Beginn des Stromdeltas verzeichnet, so registriert Pf. „höchstens 20“ (S. 672). Für die königliche Zollpolitik betont Pf. den karolingischen Neuansatz unter Pippin, Karl dem Großen und Ludwig dem Frommen (dessen Sonderstellung er S. 53 ff. würdigt). Daß nach einer erneuten Pause sich unter Heinrich IV. (D. 267 für Worms mit der Erstnennung der Erhebungsstellen Boppard, Hammerstein, Angeren und Dortmund) wieder eine erneute Intensivierung anbahnte, glaubt Pf. in „Zusammenhang mit der im Zuge des Investiturstreits im Grundsatz in Frage gestellten Verfügungsgewalt über das Reichskirchengut“ (S. 673) bringen zu können. Die staufische Zollpolitik am Rhein bedeutete einen Höhepunkt der königlichen Maßnahmen und führte gleichzeitig den staufisch-kölnischen Gegensatz herauf. Konnte Rudolf von Habsburg die „Position des Königtums als alleinige Legitimationsinstanz“ (S. 675) für die Zollerhebungen wiederherstellen, so zogen die rheinischen Kurfürsten seit dem Beginn des 14. Jh. den zollpolitischen Gewinn daraus, daß sie die politisch entscheidende Legitimationsinstanz für das Königtum geworden waren, und forderten zollpolitische Wahlzusagen ein, deren Nichterfüllung unter Adolf von Nassau und Albrecht I. zu schweren Auseinandersetzungen führte. Aus der Analyse der territorialen und kurfürstlichen Zollpolitik ist besonders auf die zeitweilige Sonderstellung von Mainz hinzuweisen. Anders als ihre Nachbarn strebten die Mainzer Erzbischöfe zunächst erfolgreich eine Verminderung der Zollstätten am Mittelrhein an, erst unter Gerhard II. (1289–1305) bauten sie die Mainzer Zollpositionen am Mittelrhein aus. Daß Pf. mit seiner anscheinend speziellen Fragestellung neue und wichtige Zugänge zur