

berichte, Reisekostenrechnungen, Itinerare), „quer“ zu ihr aus straßenbezogenen Einrichtungen (Pilgerspitäler, Gasthäuser, Zollstellen), von „oben“ aus Hoheitsrechten sowie der landesherrlichen bzw. genossenschaftlichen Transportorganisation (Saum- und Rodordnungen) sowie aus der zeitgenössischen Perzeption archäologischer Befunde, ergänzt um weitere wie Autobiographien und Karten. – Dietrich DENECKE, Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive (S. 49–70), diskutiert aus der Perspektive des Historischen Geographen Entwicklungsfaktoren des mittelalterlichen Verkehrsnetzes wie Grundbedingungen, strukturelle Vorgaben, Geländeanpassungen, Trassen, Verkehrsknotenpunkte, innerörtlichen Ausbau von Durchgangsstraßen, Straßenzwang, Wegebau und -unterhaltung, Landwehren, Infrastruktur, Frequenz und Funktion, Hauptachsen und Entwicklungsphasen. – Thomas SZABÓ, Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter (S. 71–118), vergleicht auf der Basis literarischer, historiographischer und archäologischer Quellen (sowie leider nicht immer auf aktuellem Forschungsstand besonders der Mittelalterarchäologie) Deutschland, die Alpenregion und Italien unter den Aspekten innerstädtischer und ländlicher Straßenbau, Technik, Ämter und Personal, Finanzierung, rechtliche Grundlagen und systematische Instandhaltung. – Hinter dem Titel von Hans-Ulrich SCHIEDT / Guy SCHNEIDER / Heinz E. HERZIG, Historische Straßen- und Wegforschung in der Schweiz (S. 119–159), verbergen sich drei Einzelbeiträge zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) und zum Zentrum für Verkehrsgeschichte (ViaStoria): Hans-Ulrich SCHIEDT, I. Das Tor zu den materiellen Quellen der historischen Weg- und Straßennetze (S. 119–124), erläutert das Inventar als Sammlung von „Mikro-Straßengeschichten“ (S. 122) und liefert einen institutionengeschichtlichen Überblick, während Guy SCHNEIDER, II. Geleisestraßen – ein Verkehrsträger für Jahrhunderte (S. 124–146), an hierzu gut untersuchten Objekten Aspekte und Probleme des in die Frühe Neuzeit zu datierenden (S. 145) anthropogenen Phänomens erläutert. Schließlich demonstriert Heinz E. HERZIG, III. Römische und mittelalterliche Verkehrswege im Schweizer Jura: Eine Übersicht und einige Fragen (S. 147–159), exemplarisch, daß selbst in einer Gebirgsregion keine klaren Kontinuitätslinien zwischen Antike und MA existieren. – Detlev ELLMERS, Techniken und Organisationsformen zur Nutzung der Binnenwasserstraßen im hohen und späten Mittelalter (S. 161–183), postuliert aus der Sicht des Archäologen und fußend auf den Ergebnissen des Forschungsprogrammes „Binnenschiffahrt Mitteleuropas“ ein bis in das Hoch-MA reichendes, „dem Gütertransport dienendes Netz transkontinentaler Binnenwasserstraßen“ mit „Anschluss an das Netz der Seeverkehrswege“ und mit Häfen als Knotenpunkten (S. 162 f.), das im Spät-MA durch Städtebildung, Territorialisierung und wachsenden Energiebedarf modifiziert wurde, indem sich an den Flußoberläufen „zur Ausfüllung der Transportlücke ein Fuhrmannsgewerbe neu etablierte“ (S. 183). – Reinhard SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen (S. 185–200), schlägt, ausgehend von der ronkalischen Gesetzgebung Friedrichs I. im November 1158, einen Bogen von der Spätantike über das Spät-MA bis in die neueste Zeit, wobei er das theoretische Recht auf freie Schifffahrt in nachstauferischer Zeit in der Praxis durch die „Erschwernisse für die Handelsschifffahrt in Form überhöhter Zölle und Abgaben, in Form von Stapel- und Umladewän-