

gen höchst gravierend“ eingeschränkt sieht (S. 199). – Klaus BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter (S. 201–228), diagnostiziert eine inkonsequente königliche Politik gegenüber diesen, im Gegensatz zu den Zöllen fiskalisch weit weniger ertragreichen Herrschaftsrechten, die – bei grundsätzlich aufrechterhaltenen Ansprüchen – zwischen Versuchen „zur Beseitigung von neuen Geleiten und Geleitsgelderhöhungen“ und Legitimierungen wechselte (S. 214) sowie „im späten Mittelalter von den Landesfürsten [und großen Reichsstädten] weitgehend in Eigenregie gestaltet“ wurde (S. 215). – Christian HESSE, Handel und Straßen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches (S. 229–256), beobachtet eine um 1500 kulminierende „Institutionalisierung der mit der Nutzung von Straßen und Brücken verbundenen Aufgaben“ (S. 230) und diskutiert ihre Rückwirkungen auf die Ausbildung der Landesherrschaft durch Rechnungsführung von Geleitsmännern, Kodifizierung der Tarife und Geleitsordnungen, Kontrolle der Infrastrukturmaßnahmen wie Straßenbau und -unterhalt, deren Mitfinanzierung durch die auch sonst nachweisbare Einbindung von Kaufleuten, die „nicht nur ihr Geld und Wissen, sondern auch ihre Beziehungen und Netzwerke in das fürstliche Territorium einbrachten und dieses damit – aus fürstlicher Optik – in seiner Fläche durchdrangen“ (S. 253). – Klara HÜBNER, *Melliorar chimins et pont*. Zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland (S. 257–287), behandelt exemplarisch und mit einem überlieferungsbedingten Schwerpunkt auf dem 15. Jh. Voraussetzung und Entstehung eines Verkehrsknotenpunktes, Straßen- und Wasserwege in Stadt und Umland, Baurechnungen, Organisation und Akteure des Bauwesens sowie Straßenbau und territoriale Interessen. – Marie-Claude SCHÖPPER PFAFFEN, Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert (S. 289–329), wendet sich gegen eine aufgrund der problematischen Quellenüberlieferung verzerrte Bewertung der ma. Verkehrstechnik als rückschrittlich, mittelmäßig und immobil und stellt eine „facettenreiche Organisation des Verkehrswesens“ (S. 291) dagegen, die sie nach den Vorgaben des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) exemplarisch belegt. – Beat KÜMIN, Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters (S. 331–352), thematisiert aus der Perspektive des Frühneuzeithistorikers die „symbiotische Beziehung“ von Landstraßen und Wirtshäusern und erschließt den „Facettenreichtum des Wirtshauswesens“ mit neuem methodischen Instrumentarium aus „raumtheoretischer Perspektive“ (S. 331 f.). Auf einer für die Zeit noch recht dünnen „Materialbasis“ aus Rechtsquellen, (wenigen) Wirtshausarchivalien im engeren Sinne, Reiseberichten sowie Bild- und Sachquellen postuliert er um 1500 für Mitteleuropa eine „praktisch flächendeckende Versorgung mit Wirtshäusern“ (S. 351). – Andreas KAPLONY, Das Verkehrsnetz Zentralasiens: Die Raumgliederung der arabischen Geographen al-Muqaddasī und Ibn Ḥawqal (S. 353–364), präsentiert Ergebnisse aus einem größeren, auf den Raum des heutigen Usbekistan in der Zeit von 750–1200 bezogenen Forschungsprojekt. Handelsverkehr bedeutete nicht nur Reichtum, sondern auch Einbindung in größere Zusammenhänge, die über die Seidenstraße, eine Art „Venensystem der innerasiatischen Steppe“, auch in Richtung