

α 147881

Jahrbücher für Statistik und Landeskunde

von

Baden-Württemberg

VIERTER JAHRGANG

Jahresband 1958

Herausgegeben vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg

Stuttgart 1959

Straßen und Geleitswesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und der früheren Neuzeit

Von Dr. Meinrad Schaab, Heidelberg

I n h a l t :

- | | |
|---|--|
| <p>A. Die Quellen</p> <p>B. Das Geleitswesen</p> <p>C. Die Straßen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Rheinuferstraße 2. Die Bergstraße 3. Straßen und Wege entlang des Neckars 4. Die Mosbacher Straße 5. Kaiserstraße Speyer-Wiesloch-Wimpfen-Nürnberg 6. Straße Speyer-Bruchsal-Bretten-Cannstatt | <ol style="list-style-type: none"> 7. Straße Graben-Durlach-Pforzheim-Cannstatt 8. Die Wattstraße Lauterburg-Ettingen-Pforzheim mit Anschluß nach Cannstatt 9. Wege von Baden und Gernsbach nach Liebenzell, Wildbad und Weil 10. Straße Würzburg-Mosbach-Speyer mit Abzweigung zur Bergstraße 11. Straße von Nürnberg über Heilbronn, Bretten und Durlach nach Straßburg (Twerchstraße) <p>D. Die geschichtliche Bedeutung der Straßen</p> |
|---|--|

Robert Gradmann hat die Lücke zwischen Schwarzwald und Odenwald „das bequemste Ausfalltor nach Osten“ auf der ganzen Rheinstrecke von Basel bis Köln genannt¹). Diese große Durchgangspforte für den Verkehr von Westen nach Osten ist nicht ganz der natürlichen Landschaftseinheit des Kraichgaus gleichzusetzen. Die wichtigen Verkehrslinien greifen auch auf die im Norden und Süden angrenzenden Gebirgsränder über. Ihr Zug ist nur verständlich, wenn die Betrachtung bis zu den Flußübergängen im Osten und Westen ausgedehnt wird.

Eine Spezialuntersuchung über die Verkehrsgeschichte des von Rhein, Neckar und Schwarzwaldnordrand umgrenzten Gebietes fehlt bisher, wenn es auch in großräumigeren Untersuchungen immer wieder Beachtung gefunden hat. Von der badischen wie von der württembergischen Seite her wurden allerdings ganz verschieden geartete Teilbeiträge geliefert². Vor allem gibt es noch keine topographisch einigermaßen genauen Untersuchungen über den Verlauf der mittelalterlichen Straßen und die Abgrenzung der auf ihnen geltenden Gerechtsame der einzelnen Territorialherren.

A. Die Quellen

Um ein Bild des alten Straßennetzes zu erhalten, müssen ganz verschiedene Arten von Nachrichten herangezogen werden. *Direkte Erwähnung* finden mittelalterliche Straßen vereinzelt in Verkaufs- und Tauschurkunden bei der Beschreibung der betreffenden Güterstücke, manchmal auch in Beschreibungen von Mark- und Wildbanngrenzen. Besonders wertvoll ist die Nennung der Reichsstraßen als Ort von Gerichts- oder anderen Rechtshandlungen. Aber alle diese Hinweise auf Straßen haben den großen Nachteil, daß die Straße damit nur auf kürzeren Strecken, vom großen Raum her gesehen, gleichsam nur punktweise, festgelegt ist.

Der Verlauf einer Straße über größere Strecken hinweg ist viel besser der Beschreibung von *Reiserouten* zu entnehmen. Für das Hochmittelalter stellen die Reisewege der Kaiser und Könige (*Itinerare*), wie sie sich nach den Ausstellungsorten der Urkunden feststellen lassen, nahezu das einzige Quellenmaterial dieser Art dar. Sie wurden, soweit die Urkunden ediert sind, bereits untersucht³.

Von Heinrich V. an liegen noch keine Urkundeneditionen vor. Dagegen ist für die späte Stauferzeit von 1198 an

wieder ein Herrscheritinerar publiziert, aber bisher noch nicht zur Rekonstruktion von Straßenzügen ausgeschöpft worden⁴.

Naturgemäß ist für die frühen Jahrhunderte nur ein sehr ungefähre Reiseweg aus den wenigen erhaltenen Urkunden abzulesen. Die Genauigkeit der möglichen Aussagen über den Straßenverlauf nimmt mit der größeren Masse erhaltener Urkunden zu. Für das Spätmittelalter jedoch gibt es nur einen König, der in dem zu betrachtenden Gebiet häufig gereist ist und von dem ein vollständiges Itinerar vorliegt, Ruprecht von der Pfalz (1400—1410)⁵. Bei all diesen Angaben bleiben Lücken über die Stationen eines Reisewegs.

Genauer informieren die erst vom Spätmittelalter an vorliegenden *Archivalien über die Geleitsrechte* der einzelnen Landesfürsten. Dabei ist aber die Überlieferung in den verschiedenen Territorien völlig ungleichartig. Viel Material findet sich dort, wo das Geleit umstritten war. Da liefen Beschwerden und Proteste ein, mußten Zeugen verhört, Prozesse geführt und Verträge geschlossen werden. War dagegen das Geleit im ruhigen Besitz einer einzigen Herrschaft, so hing es ganz von den Gepflogenheiten der Ver-

¹ Süddeutschland II, 204.

² *Gradmann, Robert*: Süddeutschland I, 185ff u. Karte 8; Literaturhinweise in II, 498; *Rauers, Friedrich*: Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte. Erweiterter Sonderdruck aus Petermanns Mitteilungen hsg. vom Verein für Hantsche Gesch. 1907; *Weller, Karl*: Die Reichsstraßen des Mittelalters in heutige Württemberg. Württemb. Vierteljahrshefte NF 33 1927; *Baer, Franz Josef*: Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr im Großherzogtum Baden 1878.

³ *Rieckenberg, Hans Jürgen*: Königsstraßen und Königsgut in ludolfingischer und frühsalischer Zeit. Archiv für Urkundenforschung 17 1942.

⁴ *Regesta Imperii* = RI V, 1198—1272, hsg. von *J. Ficker* und *E. Winkelmann* 1881—1901. Sie sind zu ergänzen nach *Zinsmaier, Paul*: Nachträge zu den Kaiser- und Königsurkunden der RI 1198—1272. Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins = ZGO 102 1954.

⁵ *Regesten der Pfalzgrafen am Rhein II*. Regesten König Ruprechts bearbeitet von *Graf L. v. Oberndorf* 1939 = RPF II.

waltung ab, was darüber schriftlich festgehalten wurde. So geben die Beraine der einzelnen badischen Ämter detaillierte Aufzeichnungen über jede von der Amtsstadt ausgehende Geleitsstrecke, während wir für die Pfalz solche Angaben nur für das Oberamt Mosbach, nicht aber für die Oberämter Heidelberg und Bretten besitzen. Das Bistum Speyer kannte eine solche Verzeichnung der Geleitsrechte anscheinend überhaupt nicht. Die württembergischen Urbare geben ebenfalls höchst selten einmal Geleitsstrecken an.

Der Straßenbau hat in Akten und Urkunden vor dem 18. Jahrhundert sehr selten einen Niederschlag gefunden. Ganz vereinzelt ist manchmal die für die Straße zu leistende Fron erwähnt.

Indirekte Schlüsse auf den Verlauf einer Straße lassen die meist an wichtigen Durchgangspunkten errichteten *Zollstätten* zu. Doch muß man hier scharf unterscheiden zwischen den an den rechten Straßen aufgerichteten alten Zöllen und den an den eigentlich verbotenen Nebenwegen nachträglich notwendig gewordenen Wehrzöllen. In der Pfalz ist nahezu bei jedem Zoll angegeben, ob es ein rechter oder ein Wehrzoll ist und zu welcher alten Zollstätte der Wehrzoll gehört. In den übrigen Territorien ist das weniger einfach zu entscheiden. An den großen Durchgangsstraßen lagen auch meistens die *Herbergen*, die *Gulleuthäuser* und

die *Richtstätten*. Ihre Erwähnung kann bisweilen einen Hinweis auf den genauen Straßenverlauf geben.

Die frühesten *Straßenkarten* aus dem 16. Jahrhundert stecken unter den Geleitsakten. Die meist als Privatunternehmen entstandenen Übersichtskarten über größere Gebiete aus dem 18. Jahrhundert verfahren in der Akzentuierung der Straßen höchst willkürlich und geben vielfach nicht mehr die alten Straßenzüge wieder. Bessere und genauere Darstellungen enthalten die amtlichen Renovationspläne, aber meist nur für verhältnismäßig kleine Strecken. Als die amtliche Vermessung einsetzte, waren die alten Straßen längst aufgegeben. So lassen sich auf den sogenannten Bohnenbergischen Karten Schwabens nur in Einzelfällen noch die Routen feststellen. Aber die frühen badischen und württembergischen topographischen Karten haben oft noch Reste alter Straßenverläufe im Gelände festgehalten, die heute längst verschwunden sind⁶. Doch stimmen die im Gelände erhalten gebliebenen Straßenzüge vielfach nicht mit den urkundlichen Belegen des Spätmittelalters überein. Sie müssen noch viel weiter zurückreichen und waren in der Zeit, als die schriftlichen Quellen für eine Verkehrsgeschichte zu fließen begannen, längst verlassen. Aber auch sie müssen in die Untersuchung einbezogen werden. Ebenso gilt das von den Plurnamen, die ebenso vielfältige, aber meist auch zeitlich nicht näher bestimmbare Hinweise bieten.

B. Das Geleitswesen

Hier ist nicht der Platz für eine umfassende Untersuchung der Ursprünge und Formen des Geleitswesens. Nur was zum Verständnis des Geschehens auf den Geleitsstraßen notwendig ist, soll gesagt werden. Geleit, *conductus*, bedeutet zunächst ganz allgemein den für Reisende, z. B. Fürsten, Gesandte, vor ein Gericht Geladene, Pilger und Kaufleute gewährten Schutz. In solch unbestimmter Art, ohne daß dahinter eine feste Form der Durchführung des Geleits erkennbar wäre, ist es im Hochmittelalter vielfach erwähnt. Erst in der Stauferzeit wird eine feste institutionelle Regelung des Geleits erkennbar⁷.

Auf der Königsstraße (*strata* oder *via regia* oder *imperii*), auch öffentliche Straße (*via publica*) genannt, standen die Reisenden unter dem Schutz des Königs. Die Ausübung dieses Schutzes, das Geleit, war in der Stauferzeit schon vom König an die Herzöge und Grafen verliehen. So erhielt Erzbischof Philipp von Köln den ihm zugesprochenen Anteil am Herzogtum des gestürzten Heinrich des Löwen samt Gerichtsrechten und Geleit⁸.

Geleit und ebenso auch die Zölle auf den Straßen galten immer als weiterverlebene Königsrechte. Im berühmten Vertrag mit den Fürsten von 1232 verpflichtete sich der Kaiser, die Geleitsrechte der Fürsten zu respektieren. Aber noch 1240 stand dem König z. B. im Gebiet des Bischofs von Brixen ein Geleit neben dem Geleit des Bischofs zu⁹.

Wer die Zölle erhob, hatte die Pflicht, die Kaufleute zu schützen. Im Jahr 1283 bestimmte König Rudolf von

Habsburg, daß die Herren des Geleits Schaden, den die italienischen Kaufleute auf der Reise zu den Messen in der Champagne erleiden würden, zu ersetzen hätten¹⁰.

Im Gebiet unserer Untersuchung setzen die Nachrichten über das Geleitswesen erst im 14. Jahrhundert ein, und erst die Quellen aus dem 15. und 16. Jahrhundert geben ein einigermaßen abgerundetes Bild. Für das Geleitswesen in Württemberg besitzen wir seit kurzem eine Spezialuntersuchung¹¹. Die Verhältnisse in den Territorien der Kurpfalz, des Bistums Speyer und der Markgrafschaft Baden waren den württembergischen ähnlich.

Geleit gab es für alle Gruppen von Reisenden, die darum nachsuchten. Zur Annahme des Geleits verpflichtet waren Fürsten, fremde Heere und angeworbene Soldaten, Kaufleute und alle Personen, die ohne Geleit nicht sicher reisen konnten, wie Juden und Zigeuner. Selbstverständlich mußten auch Gefangene und an andere Territorien auszuliefernde Verbrecher eine Geleitmannschaft erhalten. Die Geleitung von Pilgern und Boten war verhältnismäßig uninteressant für die Geleitsherren. Dieses Geleit sowie das der Juden und Zigeuner wurde meist in der Form schriftlichen Geleits gehandhabt. Statt einer tatsächlichen Bedeckung durch einen Geleitknecht erhielten die Reisenden nur einen Geleitszettel, das sogenannte Taschengeleit. Es diente als Ausweis, stellte den Reisenden unter den Schutz des Geleitsherrn und drohte denen, die das Geleit verletzten, schwere Strafen an. Weil das Pilger- und Botengeleit nicht mit Zolleinnahmen verknüpft war, einigten sich die verschiedenen Territorien bald darauf, dieses Geleit immer von einer Amtsstadt in die andere auszustellen, auch wenn dabei Landesgrenzen überschritten

⁶ Charte von Schwaben, trigonometrisch aufgenommen und gezeichnet von J. A. Amman und J. G. F. Bohnenberger, Tübingen um 1800; Topograph. Atlas über das Großherzogtum Baden in 55 Blättern, Karlsruhe 1838—49. Topogr. Atlas von Württemberg in 55 Blättern, Stuttgart 1821—51.

⁷ Fiesel, *Ludolf*: Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitsrecht, Zeitschr. der Sagnystiftung für Rechtsgeschichte, germanistische Abteilung 41 1926. Woher stammt das Zollgeleit, Vierteljahrsschrift für Sozial- u. Wirtschaftsgeschichte 15 u. 19 1919 u. 1926. Vgl. auch den Artikel Geleit im Deutschen Rechtswörterbuch.

⁸ Monumenta Germaniae historica, Constitutiones II 385.

⁹ MG Const. II 243—248; 277; 212—219; 444.

¹⁰ MG Const. III 334.

¹¹ *Wilhelm, Rainer*: Das Zollgeleit in der Grafschaft und im Herzogtum Württemberg bis zum Dreißigjährigen Krieg. Diss. Tübingen 1957, Maschinenschrift.

wurden. So bestimmte der Vertrag zwischen Pfalz und dem Bistum Speyer von 1445, daß solehes Geleit immer bis an die Endpunkte im anderen Territorium zu führen sei¹².

Das Fürstengeleit, aber auch das Geleit fremder Heere fand besonders im 16. und 17. Jahrhundert peinliche Beachtung. Es ging in beiden Fällen um Fragen der Souveränität. Das Geleit, das der fremde durchs Land reisende Fürst annehmen mußte, war einerseits eine Auszeichnung für den Gast, wie es andererseits auch zum Ausdruck brachte, wem auf der Wegstrecke die Landeshoheit zustand. Das Fürstengeleit galt auch für den toten Fürsten. Als im Jahr 1665 die Leiche Herzog Bernhards von Weimar auf der Strecke über Hockenheim, Ladenburg und Großsachsen heimlich und ohne Geleit durch die Pfalz geführt wurde, erhob Karl Ludwig nachträglich energischen Protest gegen diese Verletzung seines Territoriums¹³.

Besonders umstritten war beim Fürstengeleit immer das Geleit durch die gerade im Kraichgau und an der Bergstraße zahlreichen En- und Exklaven. In einem Vertrag zwischen Pfalz und Hessen, den Ott-Heinrich geschlossen hatte und der im Jahr 1562 erneuert wurde, einigten sich die beiden Partner, daß Pfalz zwar das Geleit auf der ganzen Bergstraße zustehe, daß aber hessische Fürsten und Beamte auf ihrem eigenen Territorium von diesem Geleit ausgenommen seien. Im Jahr 1709 verglichen sich Pfalz und Speyer, daß bischöfliche Beamte bei Reisen von einem speyrischen Ort in den andern selbst im dazwischen liegenden pfälzischen Territorium kein Geleit mehr anzunehmen brauchten¹⁴. Vielleicht besaß die Pfalz früher Rechte auf Fürstengeleit im Bistum Speyer. Im Jahr 1701 hatte sie nochmals versucht, dem Bistum das Fürstengeleit überhaupt wegzunehmen, weil der damalige Speyrer Bischof nur ein Edelmann und kein geborener Fürst war. Ein pfälzischer Geleitsstein, der deswegen schon jenseits des speyrischen Territoriums bei Graben gesetzt werden sollte, wurde unterwegs jedoch vom Amtmann des Bischofs zu Philippsburg abgefangen. Auch in der Folgezeit ist die Pfalz mit der Auffassung, daß die Ausübung von Fürstengeleit nur geborenen Fürsten zustehe, nicht durchgedrungen¹⁵.

Ähnlich dem Fürstengeleit galt das Heeresgeleit als Zeichen der Souveränität, doch hatte es außerdem noch die Aufgabe, das eigene Land vor Übergriffen zu schützen. Fremde Heere hat man gerne auf Nebenstrecken an größeren Ortschaften vorbei geführt¹⁶.

Ganz ausgesprochen an die Grenzen der hohen Gerichtsbarkeit hielt sich das Übeltäter- oder Malefikanengeleit.

Alle diese Arten von Geleit unterscheiden sich etwas in ihren Abgrenzungen und in der Regelung ihrer Handhabung. Es hat den Anschein, als sei man bei diesen seltener eintretenden Fällen nie recht zu einer abschließenden Ordnung gekommen. Immer wieder gab es Streit über Anfang und Ende der Geleitsrechte, obwohl mit diesen Rechten keine Einkünfte verbunden waren. Wichtiger und deshalb auch genauer geregelt und streng überwacht war das Geleit der Kaufleute, besonders wenn es zu Meßzeiten als Messegeleit geführt wurde. Nur für dieses Kaufmannsgeleit lassen sich feste Geleitsstraßen und Grenzen der Geleitsrechte angeben; denn die Kaufleute waren ver-

pflichtet, sich an die rechten Straßen zu halten, damit sie an die dort aufgerichteten Zollstätten kamen. Man spricht deshalb auch vom Zollgeleit.

Die Annahme des Geleits war zunächst freiwillig. Die Kaufleute mußten darum nachsuchen. Es konnte ihnen in gefährlichen Zeiten verweigert werden. Vom 15. Jahrhundert an hat sich aber immer stärker der Zwang zur Annahme des landesherrlichen Geleits durchgesetzt. Das Geleit wurde von den einzelnen Ämtern ausgeübt. Sie hatten Geleitsknechte und in den Meßzeiten für die großen Kaufmannszüge regelrechte Geleitsmannschaften. Die Pfalz mit ihren recht ausgedehnten, weit über ihr Territorium hinausgehenden Geleitsrechten hatte Geleitsknechte auch in fremden Orten sitzen, so in Wimpfen und Mergentheim, aber auch in Mainz, Worms und Speyer. Diese Geleitsknechte begleiteten einzelne Reisende oder stellten nur schriftliches Geleit aus. Nach der Niederlage im bayerischen Erbfolgekrieg (1504—1507) mußte die Pfalz auch württembergische Geleitsknechte in Mergentheim und Wimpfen dulden. Zeitweilig scheint von beiden Staaten sogar ein und derselbe Wimpfener Bürger als Geleitsknecht angenommen gewesen zu sein¹⁷.

Die großen bei den Messegeleiten eingesetzten Mannschaften gingen teilweise mit den in geschlossenem Zug reisenden Kaufleuten, teilweise hatten sie aber auch die Aufgabe, schon vor dem Kommen des Kaufmannszugs die Straße abzureiten und die Umgebung nach verdächtigem Gesindel zu durchstreifen. Das durfte selbst in Gebieten geschehen, die nicht unter der Landeshoheit des Geleitsherrn standen¹⁸.

Das Messegeleit durch die Markgrafschaft Baden war im 16. Jahrhundert so geregelt, daß für bestimmte Strecken unterschiedlich große Geleitsmannschaften zu Pferd eingeteilt waren, die an den wenigen vorherbestimmten Anreisetagen einen ständigen Geleitsdienst versahen. Die Kaufleute mußten also nicht in geschlossenem Zug reisen¹⁹.

Zur gleichen Zeit unterhielt das württembergische Amt Vaihingen zu Meßzeiten eine Geleitsmannschaft von etwa 40 Berittenen unter dem Obervogt. Das pfälzische Amt Bretten hatte im Jahr 1681 unter dem sparsamen Regiment Karl Ludwigs die kleinste Mannschaft beim Geleit zur Frankfurter Messe, nämlich nur einen Amtsschultheißen und vier bis fünf Berittene²⁰. Das Bistum Speyer dagegen ließ das Geleit durch den Stadtschultheißen von Bruchsal, zwei bis drei Reiter und etwa zehn Musketiere weiterführen. Das württembergische Geleit bis Maulbronn wurde damals von einem Amtmann vom Adel und zehn bis zwölf Reitern versehen. Die Geleitstruppe des Oberamts Heidelberg, die zwei verschiedene Strecken zu versehen hatte, war im Jahr 1680 zwanzig bis zweiundzwanzig Mann stark.

Abzeichen des Anführers der Geleitstruppe oder auch des einzelnen Geleitsknechts war die sogenannte Geleitsbüchse. Die Württemberger trugen die Geleitsbüchse, eine Metallkapsel zur Aufnahme der Geleitsbriefe, an einem Riemen um die Brust gehängt. Badische Geleitsknechte hatten die Geleitsbüchse am Hut befestigt. Das offene Tragen der Geleitsbüchse war das eigentliche Kriterium für die Ausübung der Geleitsrechte. So durften die württembergischen Geleitsreiter die Büchse beim Durchritt durch die Reichsstädte nur verdeckt tragen, obwohl sie den

¹² Generallandesarchiv Karlsruhe = GLA 67/876, 32.

¹³ GLA 145/142.

¹⁴ GLA 43/5; 42/143.

¹⁵ GLA 74/2591.

¹⁶ GLA 77/7519; 145/305.

¹⁷ GLA 66/5525; 77/7748; StA = Staatsarchiv Darmstadt Salb. Rheinhessen 94 a; *Wilhelm* s. 115.

¹⁸ GLA 67/1085; *Wilhelm* s. 13; 149.

¹⁹ GLA 171/723—29.

²⁰ *Wilhelm* s. 88; GLA 145/138; 67/1085.

Kaufmannszug begleiteten und die Büchse hinter der Stadt gleich wieder umhängten. Im Streit mit Württemberg suchte Baden im Jahr 1472 Geleitsrechte durch Neuenbürg dadurch nachzuweisen, daß ein badischer Geleitsknecht mit einer Geleitsbüchse am Hut unbehellig durch die Stadt geritten und dort sogar im Wirtshaus eingekehrt war²¹.

Die Grenzen der Geleitsrechte waren meist scharf markiert. Gerne bildete ein kleiner Bachlauf die Scheide. So lenkten bei der Führung des Frankfurter Meßgeleits die Anführer der speyerischen und der pfälzischen Mannschaft ihre Pferde mit den Vorderfüßen in das Kaltbächlein südlich Wiesloch und übergaben genau auf der Grenze das Geleit²².

Sonst wurden die Grenzen des Geleits durch Geleitssteine, die sogenannten Geleitsstöcke markiert. Sie hatten manchmal die Form eines regelrechten Bildstocks, wie z. B. der im Jahr 1443 bei Gemmingen gesetzte, der auf einer Zeichnung des 16. Jahrhunderts abgebildet ist²³.

Nicht immer gab es solche festen Grenzen, an denen die Geleitsmannschaft des einen Territoriums die Kaufleute an die des anderen übergab. Häufig wurde das Geleit so gehandhabt, daß man, wie es öfter heißt, zur Vermeidung unnötiger Kosten das Geleit von einer Amtstadt bis zur anderen über die Grenze hinweg führte. Das hatte den Vorteil, daß an der Grenze nicht eine Geleitsmannschaft warten und große Diäten verbrauchen mußte. Da in der Gegenrichtung dann das andere Territorium geleitete, war den einzelnen Rechten kein Abbruch getan. Dieses wechselseitige Geleit war aber nicht nur das Ergebnis von Sparmaßnahmen. Oft stellte es auch den einzig möglichen Kompromiß dar, wenn sich zwei Parteien nicht über die Festlegung genauer Geleitsgrenzen einigen konnten. Lag die Geleitsgrenze unmittelbar vor dem Ziel, so war unter Umständen eine Begleitung der Reisenden bis in die fremde Stadt wegen größerer Sicherheit, nicht aber als Geleitsregel gestattet²⁴.

Eine andere Form des Kompromisses über umstrittene Geleitsrechte wurde im Jahr 1609 zwischen Pfalz und Württemberg gefunden. In ungeraden Jahren geleitete zwischen Wimpfen und Heilbronn die Pfalz, in geraden Württemberg.

Der Vertrag zwischen Pfalz und Bistum Speyer von 1709 erkannte dem Bischof im linksrheinischen Gebiet ein „unterspicktes“ oder Simultangeleit zu, d. h. auf den pfälzischen Geleitsstraßen, die durch seine Dörfer führten, konnte der Bischof, so weit seine Landeshoheit reichte, zur Bekundung seiner Souveränität neben der pfälzischen Mannschaft noch eigene Geleitsreiter mitziehen lassen. Dies scheint eine ausgesprochen späte Form des Kompromisses zu sein. Sie zeugt von dem Bestreben, eine möglichst geschlossene Landeshoheit zu demonstrieren²⁵.

Eine Betrachtung der einzelnen Geleitsstrecken (s. Karte zwischen Seite 59/60) zeigt, daß sich ihre Grenzen nur in den seltensten Fällen mit den Hoheitsgrenzen der Territorien deckten. Durch die zweifellos immer wieder geschlossenen Kompromisse unter den Territorialstaaten können diese Abgrenzungen nicht allein entstanden sein. Es ist auch nicht so, daß das Geleit mit den Grenzen der Wildbänne endete,

wie bisweilen angenommen wird, und so einen noch etwas weiter über die üblichen Rechte der Landeshoheit (Steuer und Waffenrecht, vielfach auch Hochgerichtsbarkeit) hinausgeschobenen Bereich absteckte²⁶.

Das Geleitsregal stellt vielmehr ein besonderes, und zwar ein sehr hohes und weit über den engeren Rahmen der Territorialherrschaft hinausreichendes Recht der Landesfürsten dar. Es ist in seinem Rang und in seiner Reichweite zumal in der Pfalz am ehesten dem Wildfangrecht vergleichbar. In Gebieten, die sonst völlig selbständig waren, weder mit Steuern noch Kriegsdiensten noch Hochgerichtsbarkeit der Pfalz unterworfen waren, wie z. B. im Gebiet der Ritterschaft im Kraichgau, hatte die Pfalz unbestritten das Geleitsrecht und damit den Schutz der Straßen und den Angriff auf Verbrecher auf der Straße. So wird es noch in Verträgen von 1779 bestimmt²⁷.

Die Straßen und die Flüsse stellten also gleichsam exterritoriale, durch die Gebiete fremder Hoheit durchziehende Streifen dar, in denen alles Recht beim Geleitsherrn lag. Diese Rechte des Geleitsherrn gingen bei der Pfalz am weitesten. Nicht nur die ritterschaftlichen Gebiete und die Reichsstädte, die unter pfälzischem Schirm standen, wurden vom Pfälzer Geleit durchzogen. Auch eine größere Adels Herrschaft, wie die spätere Grafschaft Erbach, die sonst alle landesfürstlichen Rechte samt ausgedehnten Wildbännen innehatte, lag ganz im Pfälzer und zum Teil auch Mainzer Geleit. Die Pfalz geleitete von Eberbach durch Erbach und Michelstadt selbst bis nach Aschaffenburg, Mainz in umgekehrter Richtung. Auch sonst hatte die Pfalz im erbachischen Odenwald das Geleit, soweit nicht das Gebiet von Kurmainz berührt wurde²⁸.

Wenn solches Geleitsrecht sich noch aus der alten Oberhoheit der Pfalz über das erst im Jahr 1532 zur Grafschaft erhobene Gebiet der einstigen Ministerialen von Erbach erklärt, so ist aber zu beachten, daß pfälzisches Geleit ebenso im ganzen Odenwaldanteil der Grafschaft Hanau galt. Ja selbst die Grafschaft Katzenelenbogen und zunächst auch ihr Nachfolger Hessen hatten keine Geleitsrechte südlich des Mains. Das Geleit von Oppenheim nach Frankfurt gehörte wohl mit der Reichspfandschaft Oppenheim zur Pfalz und kam erst nach 1504 als Kriegsbeute an Hessen. Das Geleit an der Bergstraße von Laudenbach bis nach Frankfurt blieb als Mainzer Pfand bei der Pfalz bis zur Wiederauslösung der Bergstraße durch Mainz im Jahr 1650²⁹.

Sogar ein Fürstbistum wie Worms hat nie eigene Geleitsrechte ausgeübt. Die vielen Streitigkeiten zwischen dem Hochstift Speyer und der Pfalz über das Geleit und die weit ins Speyerer Territorium hineinreichenden pfälzischen Geleitsrechte zeigen, daß auch hier die Tendenz bestand, ein ausschließlich pfälzisches Geleit durchzusetzen.

Das Geleitsregal ist also nicht einmal allen Reichsfürsten zuteil geworden. Die mächtigen Territorien wie Kurmainz und Kurpfalz haben ein Übergewicht gegenüber kleineren bewahrt. Wieweit dieser Vorrang auf älteren Belehungen und Verpfändungen durch den König beruht und wieviel einfach durch den Stärkeren durchgesetzt wurde, läßt sich im Einzelfall meist nicht mehr unterscheiden. Wahrscheinlich hat beides zusammengewirkt, wie es ja auch beim pfälzischen Wildfangrecht der Fall war.

²¹ Wilhelm s. 30f.; 107; GLA 30/14, Regesten der Markgrafen v. Baden bearb. v. R. Fester u. H. Witte = RMB 10288.

²² GLA 77/7482.

²³ GLA 77/7480; Wilhelm s. 27.

²⁴ Wilhelm s. 11; GLA 30/14 Urk. von 1472; 1484.

²⁵ Wilhelm s. 43; GLA 77/7748; 42/143.

²⁶ Knapp, Theodor: Neue Beiträge zur Rechts- und Wirtschaftsge-
schichte des württembergischen Bauernstandes I 32; II 23.

²⁷ GLA 77/7748; 41/10.

²⁸ GLA 66/5521; 77/7748.

²⁹ GLA 77/7748; Hessisches Ortsnamenbuch s. 53.

Die Belehnung durch das Reich ist zweifellos der Anfang aller landesfürstlichen Geleitsrechte. Diese waren wohl zunächst an die Reichsstraßen gebunden. Es ist aber verfehlt, daraus zu schließen, daß die spätmittelalterlichen Geleitsstraßen alle auf staufische Reichsstraßen zurückgehen, wie das *Weller* in seinem Aufsatz über die Reichsstraßen in Württemberg getan hat. Eine Zusammenstellung aller mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Geleitsstraßen in unserem Untersuchungsgebiet widerlegt diese Theorie von selbst. Die schon bei *Weller* vorhandenen ganz kurzen und unbedeutenden „Reichsstraßen“ würden dabei eine wahre Inflation erleben. Grundsätzlich ist der Landesherr, wenn er das Geleit hat, in seinem ganzen Gebiet berechtigt zu geleiten, ganz unabhängig von den Straßen. Das zeigt sich stärker als beim Kaufmannsgeleit bei den anderen besprochenen Geleitsformen. Die Lagerbücher der badischen

Ämter, die sehr genau die Geleitsstraßen beschreiben, fügen dazu immer noch den Hinweis, daß die Geleitsobrigkeit auch auf allen andern Straßen so weit reicht, wie das Territorium³⁰.

Auch die als solche ausdrücklich aufgezeichneten Geleitsstrecken selbst können nicht alle schon zur Stauferzeit vorhandene Reichsstraßen gewesen sein. Dort wo sie wirklich alle aufgezeichnet wurden, ist ihre Menge viel zu groß und ihre Bedeutung zum größeren Teil verschwindend gering. So sind für den Geleitsknecht zu Mosbach im Jahr 1549 allein 33 Geleitsstrecken angegeben. Die spätmittelalterlichen Geleitsnachrichten stellen daher nicht ohne weiteres eine Quelle für die staufischen Reichsstraßen dar. Nur eine eingehende Untersuchung der Geschichte der einzelnen Straßen kann zeigen, welche zur Stauferzeit Königs- und Reichsstraßen waren.

C. Die Straßen

Nord-Süd-Strecken

1. *Die Rheinuferstraße.* Der am weitesten gegen den Rhein vorgeschobene alte Neckarübergang lag bei Ladenburg. Die Nachrichten über ihn sind verhältnismäßig spät. Da im Jahr 1518 zu Ladenburg ein Brückengericht erwähnt ist, besteht sogar die Möglichkeit, daß im Mittelalter zu Ladenburg eine Brücke über den Fluß führte. Noch 1758 wurde anerkannt, daß die herrschaftliche Fähr zwischen Ladenburg und Neckarhausen die alte Überfahrt sei und die Gemeindefähren zu Ilvesheim und Feudenheim für den fremden Verkehr keine Übersetzrechte hätten³¹.

Der Verkehr von Norden her nach Ladenburg kam weniger aus der Richtung von Worms als von der Bergstraße, von Großsachsen her (s. u.). Die Straße zweigte westlich des alten Dorfes Großsachsen von der Bergstraße ab und führte, ungefähr dem Lauf der heutigen Verbindung entsprechend, an der alten Gaugerichtsstätte, dem Stahlbühl, vorbei nach Ladenburg. Von Ladenburg aus konnte man auf nicht mehr eindeutig erkennbarer Route zur Rheinfähre bei Altrip kommen. Aber dies war keine rechte Geleitsstraße. Im Jahr 1442 wurde zugestanden, daß der Nahverkehr der Dörfer nördlich des Neckars auf diesem Wege nach Speyer ging. Kurz nachher bestimmte der Pfalzgraf auf die Klagen der Grafen von Leiningen, denen Zoll und Geleit auf der linksrheinischen Straße zustanden, daß Leute aus Franken mit Fuhren aus dem Elsaß den Rhein bei Altrip und bei Mannheim nicht überschreiten durften, weil das keine rechten Landstraßen seien. Nur den Bewohnern der Ämter Otzberg und Heidelberg (wohl der Teil nördlich des Neckars) und den Katzenelenbogischen Untertanen südlich des Mains wurde dieser Weg erlaubt³².

Die rechte Straße lief von Ladenburg nach Hockenheim. Die Linie über den Platz der späteren Siedlung Friedrichsfeld nach Brühl und dann dem Hochufer folgend nach Süden wird schon als prähistorischer Straßenzug angesehen wie die ganze Hochuferstraße. Sie ist aber auch im 17. Jahrhundert befahren worden. Eine vielleicht erst späte Variante zu dieser Strecke berührte Edingen, die Zollstatt auf

dem Grenzhof, Plankstadt und Oftersheim, um dann auf der auch heute noch so genannten Fuhrmannsstraße durch die Hardt nach Hockenheim zu gelangen³³.

Der Zoll zu Hockenheim war ursprünglich ein Nebenzoll von Wersau-Reilingen (s. u. 1a). Die Rheinuferstraße hielt sich südlich Hockenhems zunächst am Hochufer, zog dann über die Stelle des späteren Neulußheim nach Waghäusel. Bei der Engelmühle östlich von Philippsburg überquerte sie den Saalbach und folgte dem Hochufer durch Neudorf zur Pfinzbrücke nach Graben³⁴.

Vor der Grabener Pfinzbrücke stand 1656 der bischöflich speyrische Geleitsstock. Zu Graben war eine badische Zollstätte aufgerichtet. Der weitere Verlauf der Straße nach Süden konnte sich im Spätmittelalter geändert haben. Im Jahr 1369 ging das badische Geleit für Straßburger Kaufleute zwischen Graben und Stollhofen durch die Hardt. Die Straßenbeschreibung des Amtes Mühlburg, die auf eine Vorlage aus dem 16. Jahrhundert zurückgeht, kennt dagegen eine Straße durch die am Rhein gelegenen Flecken. Mitten durch den Hardtwald verlief das sogenannte Schwabsträßel nach Süden. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß dieses Schwabsträßel den älteren noch vom Hochufer entfernten und mehr der einstigen Römerstraße folgenden mittelalterlichen Straßenzug darstellt³⁵.

Der spätere Albübergang lag jedenfalls sicher bei Mühlburg. Dort war auch die badische Zollstatt. Die Strecke bis Rastatt und dann nach Stollhofen und Lichtenau lehnte sich zum größten Teil wieder dem Verlauf des Hochufers an. Hauptziel dieser Straße war der Rheinübergang bei Straßburg³⁶.

Zwischen Großsachsen und Hockenheim war das Geleit unbestritten pfälzisch. Es wurde als Nebengeleit zur Strecke über Wersau-Heidelberg geführt (vgl. 1a). Von 1549 an liegen zwischen Pfalz und Speyer in dreijährigen Abständen immer wieder erneuerte Verträge über das Messegeleit für die Frankfurter Messe vor. Das Hochstift geleitete von Graben bis Hockenheim, die Pfalz aber in

³⁰ GLA 66/6587 (Pforzheim); 8249 (Stein); 1918 (Durlach); 2956 (Graben); 5546 (Mühlburg).

³¹ GLA 43/124; 145/333.

³² GLA 67/811, 21. StA Speyer Kopp. 133, 3.

³³ GLA 145/142: 1655 wurde die Leiche Bernhards von Weimar über Hockenheim, Ladenburg, Großsachsen ohne Geleit durchs Amt Heidelberg geführt.

³⁴ GLA 77/7519; 145/305 Geleit durch Brühl 1665 und 1666; Zollstätte beim Grenzhof: *Widder, Joh. Goswin*: Versuch einer Beschreibung der Pfalz 1, 225.

³⁵ Vgl. unten 1a; GLA 145/305; *Baer* 87; GLA 42/149; *Speyrer Zoll* zu Udenheim 1521.

³⁶ GLA 74/2581 mit Plan des Pfinzübergangs; 66/2956; *Kemm, Friedrich*: Burg und Dorf Graben S. 132f; *RMB* 1266; GLA 66/5546; *Rommel, Gustav*: Der Karlsruher Hardtwald S. 49f, der jedoch den alten Postweg als die Straße von 1369 ansieht. Das ist beim meist späteren Charakter der Postwege wenig wahrscheinlich. Handschriftliche Karte über alte Straßen um Karlsruhe von *Prof. Franz Schneider*, Heidelberg.

³⁷ *Weech, Friedrich von*: Karlsruhe, Plan S. 5; GLA 66/5546; *Baer* S. 86.

umgekehrter Richtung. Das Fürstengeleit stand 1607 dem Bistum in beiden Richtungen zu. Seit 1668 reisten keine Kaufleute aus Straßburg, Basel und St. Gallen mehr auf der linksrheinischen Straße nach Frankfurt, sondern alle kamen bei Hockenheim in pfälzisches Geleit. Zwischen Stollhofen und Graben geleitete, wie schon oben erwähnt, Baden. Das Amt Graben übte das Geleit von der Pfinzbrücke bis nach Mühlburg, das Amt Mühlburg umgekehrt und nach Süden bis zur äußersten Steinbrücke über die Alb bei der Appenmühl (Grünwinkel). Von da an galt im 16. Jahrhundert baden-badisches Geleit bis auf die Brücke vor Lichtenau, wo Hanau-Lichtenbergs Rechte begannen³⁷.

1a) Heidelberg—Germersheim oder Heidelberg—Speyer: Diese Straße vermittelte den Hauptverkehr zwischen der Bergstraße und der Rheinuferstraße. Sie hat lange Zeit der Route über Ladenburg allen Verkehr entzogen und ist deshalb als Variante zur Rheinuferstraße darzustellen. Im Jahr 1217 ist erstmals eine Fähre bei Heidelberg erwähnt. Schon vor 1284 war der Neckar bei Heidelberg durch eine Brücke überspannt. Sie lag ungefähr an der Stelle der heutigen alten Brücke. Wahrscheinlich ist der Neckarübergang erst im Zusammenhang mit der Stadtgründung von Heidelberg soweit flußaufwärts verlegt worden und befand sich früher mehr in der Nähe der alten römischen Übergangsstelle zwischen Bergheim und Neuenheim³⁸.

Den Westausgang aus der Stadt Heidelberg bildete das Speyerer Tor. Die Speyerer Straße benutzte bis ins 18. Jahrhundert hinein noch die Trasse der Römerstraße vom römischen Straßenknoten westlich der Stadt Heidelberg bis zum Eingang in die Schwetzingen Hardt³⁹.

Auffallenderweise wich von da an die ältere mittelalterliche Straße von der Linienführung der Römerstraße östlich ab, um an die Burg und Zollstatt Wersau (heute eine Mühle östlich Reilingen) zu gelangen. Nur ein im Jahr 1442 zugestandener Nebenweg führte mehr dem römischen Straßenverlauf entsprechend nach Hockenheim⁴⁰.

Die Strecke von Reilingen aus in südwestlicher Richtung auf die Hochuferstraße bei Waghäusel zu heißt 1219 „steinenstraze“. Im Jahr 1426 bildete sie als Straße von Wersau nach Germersheim die Grenze des pfälzischen Wildbanns. Die Erbauung eines Turms auf der pfälzischen Geleitsstraße bei Udenheim (Philippsburg) wurde im Vertrag von 1491 Bischof Ludwig nachträglich erlaubt, nur sollte der Turm ständig offen bleiben. Die Forderung auf Öffnung des Turms mußte im Jahr 1521 nochmals durchgesetzt werden⁴¹.

Die genaue Routenführung von der Engelmühle nach der Rheinfähre bei Germersheim läßt sich nicht bestimmen. Die Karte des Rheinstroms um 1590 zeigt eine Fähre beim später ausgegangenen Knaudenheim. Danach mußte

³⁷ Geleitsverträge in GLA 43/5; 77/8481; 145/305; 77/7473; 66/2050; 66/5540; 30/14 Vertrag mit Hanau Lichtenberg 1617 unter Berufung auf frühere Rechte.

³⁸ Gudenus, *Val. Ferd. de. Sylloge*, 99f.; RPF I 1109; *Schaab, Meinrad*: Die Entstehung des pfälzischen Territoriums am unteren Neckar ZGO 106 1958 S. 249 ff.

³⁹ *Dervain, Herbert*: Die Flurnamen von Heidelberg Nr. 916 und 904.

⁴⁰ Zoll zu Wersau als Ursprung der Nebenzölle zu Hockenheim und Ketsch 1484 in GLA 66/11640; 67/811—21: 1442 Entscheid zwischen Kurpfalz und Pfalz-Mosbach als Inhaber von Wersau: Die von Heidelberg sollen ihre Güter nach Speyer auf der rechten Straße über Reilingen führen oder mit Genehmigung des Reilinger (Wersauer) Zollers auch durch Hockenheim und dort den eigentlich zu Wersau fälligen Zoll geben. Den Dörfern westlich der Straße Heidelberg—Wersau war auch der Weg über Ketsch und die dortige Fähre nach Speyer gestattet. Die Ketscher Fähre, von 1226 an bekannt (*Gud.* Syll. 178), stand ursprünglich im Zusammenhang mit der Fähre von Lußheim und brachte ihre Frachten im Treidelverkehr rheinaufwärts bis in den Hasenpful in Speyer. *Doll, Anton*, Zur Geschichte der Rheinübergänge bei Speyer, *Pfälzische Heimatblätter* IV 1956.

⁴¹ *Wirtemb.* Urkundenbuch 3 91; GLA 67/811, 60; 42/143; 42/140; über die Abzweigung nach Speyer, vgl. Straße Nr. 5.

die Germersheimer Straße noch etwa bis zum später statt Knaudenheim angelegten Dorf Huttenheim auf dem Hochufer entlang geführt haben. Eine frühe Benutzung der schon 1191 erwähnten später aber nur dem Lokalverkehr dienenden Fähre zwischen Rheinsheim und Mechtersheim ist nicht ganz ausgeschlossen, für das 15. Jahrhundert aber schon wegen des östlich Udenheims stehenden Sperrturms nicht mehr wahrscheinlich⁴².

Die Straße Heidelberg—Germersheim mit einem seitlichen Anschluß von Speyer her stellte wahrscheinlich schon für die Kaiserzeit des Hochmittelalters eine wichtige Verbindung zwischen Hagenau und Weißenburg einerseits und Frankfurt andererseits dar. Germersheim selbst war Reichsgut und auch für die wichtige Zollburg Wersau kann das nachgewiesen werden. Im Jahr 1046 kam Heinrich III. von Speyer nach Frankfurt, 1056 von Straßburg über Speyer und Lorsch nach Mainz. Im Jahr 1067 nahm Heinrich IV. den gleichen Weg über Lorsch, der ihn vermutlich durch das auch sonst für ihn als Aufenthaltsstätte bekannte Ladenburg führte. Heinrich V. urkundete im Oktober des Jahres 1112 innerhalb von drei Tagen in Speyer und dann in Frankfurt. Er dürfte den kürzesten Reiseweg über Ladenburg oder über Wersau gewählt haben. Im Jahr 1147 weilte Konrad III. in Speyer, dann in Fulda. Da er in Fulda einen Tausch mit dem Abt von Lorsch beurkundete, bei dem u. a. Wieblingen ans Reich fiel, ist anzunehmen, daß der König über Lorsch gereist ist. Auch für Friedrich Barbarossa ist für das Jahr 1173 der Weg von Speyer nach Frankfurt und für Philipp von Schwaben für das Jahr 1206 von Hagenau nach Frankfurt bezeugt. Daß der Weg von Frankfurt nach Speyer auch linksrheinisch verlaufen konnte, ist klar. Auf dieser Strecke ist Friedrich II. im Jahr 1212 gereist. Aber es ist unwahrscheinlich, daß immer die längere linksrheinische Route gewählt wurde, wo an der Straße im Rechtsrheinischen bei Wersau auch Reichsgut lag und das Reichskloster Lorsch am bequemsten von der Bergstraße her erreichbar war. Friedrich II. ist im Jahr 1218 von Hagenau aus nach Frankfurt gekommen und im Jahr 1220 in umgekehrter Richtung gereist⁴³.

Ob der Weg der Kaiser und Könige über Ladenburg oder über den Neckarübergang bei Heidelberg führte, läßt sich nicht sagen. Wahrscheinlicher ist freilich, daß in Ladenburg Station gemacht wurde, wo sich eine alte an den Bischof von Worms übergegangene Königspfalz befand. Ruprecht I. hat den Weg selbstverständlich von seiner Residenz Heidelberg aus gemacht. Er weilte am 18. Oktober des Jahres 1403 noch in Heidelberg, war am 20. und 21. in Germersheim, am 26. in Selz und am 30. wieder in Heidelberg. Wenige Tage später ist er in noch rascherem Tempo von Heidelberg über Germersheim nach Weißenburg geritten (4. bis 6. November) und über Germersheim wieder zurückgekehrt. Im Jahr 1408 kam er von Heidelberg über Germersheim nach Neustadt⁴⁴.

Von Heidelberg über Wersau nach Graben und wohl auch nach Germersheim geleitete nach den von 1445 an meist auf zehn Jahre mit dem Hochstift Speyer geschlos-

⁴² GLA H Rheinstrom 27; *Wüldwein, Stephan Alexander*: Nova Subsidia 12 122, *Doll* a. a. O.; 1244, ZGO 9, 403.

⁴³ Für Reichsbesitz zu Wersau und Germersheim wird in einer geplanten Arbeit über die Königsleute in der Pfalz der Nachweis geliefert werden. Vgl. 65. Protokoll des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte vom 17. 1. 1959. Zum Itinerar Heinrichs III. vgl. *Rieckenberg*, der aber nur die linksrheinische Route gelten läßt. Für Heinrich V.—Friedrich I. *Stumpf, Karl Friedrich*: Die Reichskanzler, die Kaiserurkunden des 10.—12. Jahrhunderts 2709—11; 3090—91; 3409—3410; 3425—3429; 4148—49; RI V 137—38; 680 ff.; 967—70; 1097—98.

⁴⁴ RPF II. 3164—74; 3196—3233; 5604—26.

senen Verträgen die Pfalz in beiden Richtungen. Im Jahr 1521 wurde das allein pfälzische Geleit zwischen Heidelberg und Germersheim anerkannt. Zwischen Heidelberg und Speyer ging nach dem Dreißigjährigen Krieg das pfälzische Geleit bei der Speyrer Himmelfahrtsmesse über die Lußheimer-Fähre bis an den Bildstock vor der Brücke beim Fischertor zu Speyer. Das Geleit zur Frankfurter Messe führte die von Straßburg über Graben oder Germersheim oder Speyer herkommenden Kaufleute zeitweilig verschiedene Wege. Die Strecke über Wersau war im 15. Jahrhundert allein die rechte Straße. Im 16. Jahrhundert war Speyer Geleit bis Hockenheim und damit der Weg über Ladenburg zugestanden (s. o.). Im Jahr 1665 war den Kaufleuten von Pfalz befohlen durch Heidelberg zu passieren. Im Jahr 1668 lösten die Straßburger, die jetzt alle rechtsrheinisch reisten, ihre Geleitszeichen in Hockenheim. Um 1680 führte der Keller von Wersau oder der Schultheiß von Hockenheim oder Feudenheim das „Nebengeleit“ zur Frankfurter Messe, von Hockenheim bis Großsachsen, wo es an das Hauptgeleit angehängt wurde. Das Hauptgeleit kam von Bruchsal her auf der Bergstraße. Hockenheim war Übernachtungsstation für die elsässischen und Schweizer Kaufleute⁴⁵.

2. Die Bergstraße: Die Bergstraße ist schon in der jüngeren Heppenheimer Markbeschreibung, die lange nach 800 entstand, als *strata publica* erwähnt. Im Jahr 1002 heißt sie *montana platea*, 1231 werden die „*homines de Berstrazia*“, das sind die späteren Genossen der Schriesheimer Zentallmend, erstmals genannt. Die Bergstraße von Neuenheim an nach Norden, die früher teilweise näher an den Dörfern verlief, bildete nach den Zentweistümmern die Westgrenze der Bergsträßer Allmendwäldungen. In Neuenheim bog die Straße nach Osten aus, um über die Brücke nach Heidelberg zu gelangen. Wahrscheinlich seit der Gründung von Heidelberg nahm die Straße, die auch links des Neckars 1421 Bergstraße genannt wird, ihren Lauf nicht mehr über die Römerstraße, sondern weiter östlich entsprechend der heutigen Rohrbacherstraße nach Süden⁴⁶.

Zu Rohrbach, wahrscheinlich an der westlich des Dorfs vorüberziehenden Straße, besaß der Pfalzgraf eine Herberge. In Leimen war im 17. Jahrhundert und wohl auch schon früher die Hauptzollstätte für allen Verkehr, der von Süden her ins Amt Heidelberg kam. In einem leichten Knick durchzog die Straße den seit dem Spätmittelalter ummauerten Flecken Leimen. Kurz vor Nußloch wich sie vom heutigen Verlauf der Landstraße ab und hielt sich, Nußloch und Wiesloch westlich umgehend, hart am Rand der Leimbach-Niederung. Diese heute noch als alte Bruchsaler oder Heidelberger Straße bekannte Strecke ist in ihrem Verlauf bereits 1293 urkundlich gesichert. An ihr war das Wieslocher Hochgericht aufgeschlagen. Es fehlte nicht an Versuchen, den Verkehr von der alten Strecke weg und in die Orte Wiesloch und Nußloch hinauszuziehen, obwohl die Stadt Wiesloch mit ihrem nur auf den Ost-Westverkehr ausgerichteten Grundriß damals wie heute für den Verkehrsstrom entlang der Bergstraße ein Hindernis bildete. Kurfürst Friedrich III. befahl um 1570, das Geleit zur Frankfurter Messe durch Wiesloch zu führen und dort Mittagsrast zu halten. Nach einem Bericht von etwa 1595 wurde die neue Geleitsstraße über Malschenberg nach Wiesloch nur drei bis vier Jahre be-

fahren und dann wegen der schlechten Wegverhältnisse wieder die Route unterhalb Wiesloch benutzt. Erst im 18. Jahrhundert gelang es den interessierten Gemeinden, die Landstraße endgültig in die Orte hineinzuziehen⁴⁷.

Nordwestlich von Malschenberg traf die alte Straße wieder auf den heutigen Straßenverlauf, der bis Bruchsal höchstens geringfügig von ihr abweicht. Der Verkehr von Bruchsal nach Süden hatte längst nicht die Bedeutung wie der nach Osten. Der Bergstraße war durch die nahe an den Gebirgsrand heranretrenden Sümpfe bei Weingarten der bis heute gleich gebliebene Weg gewiesen. In Weingarten erhob die Pfalz einen Zoll. Durch Grötzingen hindurch, und nicht wie seit dem 18. Jahrhundert auf direkter Strecke, wurde Durlach erreicht. Vom Baseltor zu Durlach aus zog die alte Straße teilweise weiter westlich als die spätere Chaussee und Landstraße auf Ettlingen zu. Kurz vor dem Stadteingang lag das Ettlinger Gutleuthaus. Das Badener Tor im Südwesten der Stadt entließ den Verkehr auf die alte Straße durch Ettlingenweier, Malsch, an Muggensturm vorbei durch Kuppenheim nach Oos. Badische Zolllstätten befanden sich vor dem Blumentor in Durlach, zu Ettlingen, zu Kuppenheim und zu Oos. Der dortige Zoll wurde durch Markgraf Philipp I. (1515—33) nach Steinbach verlegt⁴⁸.

Als königlicher Reiseweg ist ein Stück der Bergstraße nur einmal eindeutig bezeugt. Im Jahr 1196 weilte Heinrich VI. am 15. Mai in Durlach, eine dort ausgestellte Urkunde ist noch auf den 17. datiert. Am gleichen Tag urkundete der Kaiser bereits in Ladenburg und am 20. in Mainz⁴⁹.

Die Bergstraße führte durch die Territorien der Kurpfalz, des Bistums Speyer und der Markgrafschaft Baden. Beinahe ganz entsprechend den Territorialgrenzen waren die Geleitsrechte verteilt. Das pfälzische Geleit von und zur Frankfurter Messe begann und endete ursprünglich etwa an den Landesgrenzen bei Wiesloch im Süden und bei Laudenbach im Norden. Im Jahr 1425 wird als nördliche Grenze der Wambach-Bombach bei Laudenbach genannt. Das entspricht der heutigen Landesgrenze zwischen Heppenheim und Laudenbach. Obwohl Teile der Bergstraße (Wiesloch, Schriesheim, Hemsbach) damals zu Pfalz—Mosbach gehörten, stand das Geleit allein der Kurlinie zu. Diese behielt es auch, als Hemsbach ans Hochstift Worms verkauft wurde. Die Eroberung des Amtes Starkenburg durch Friedrich den Siegreichen brachte der Pfalz die einst mainzischen Geleitsrechte von der früheren Grenze bis an die Sachsenhauser Warte bei Frankfurt ein. Auch nach dem unglücklichen Ausgang des Erbfolgekriegs konnte die Pfalz diese Geleitsrechte gegen die hessischen Ansprüche bewahren und in einem Vertrag von 1562 sichern. Nach dem Dreißigjährigen Krieg kam Mainz wieder in Besitz seines alten Geleits in Starkenburg⁵⁰.

Die frühesten erhaltenen Geleitsverträge zwischen Pfalzgraf und Speyerer Bischof von 1445 an geben als südlichen Endpunkt pfälzischen Geleits das Bächlein, später Kaltbach genannt, zwischen Malschenberg und dem im 16. Jahrhundert ausgegangenen Frauweiler bei Wiesloch an. Speyer hatte dagegen von Süden her kommende

⁴⁷ GLA 66/7703, 201; 145/728; 229/59684; *Wüdtwein, Stephan Alexander: Chronicon Monasterii Schönau* 229; *Raupp, Traugott: Flurnamen von Wiesloch* Nr. 209; GLA 77/7498; 77/7482; 229/76732.

⁴⁸ GLA 66/9474; *Fechl, Karl Gustav: Geschichte der Stadt Durlach* S. 667f.; *Schwarz, Benedikt: Geschichte der Stadt Ettlingen* S. 26ff. und Pläne S. 152 u. 176; GLA 66/1918; 66/2469; 66/399 u. 402.

⁴⁹ *Stumpf* 4901—94.

⁵⁰ GLA 67/311, 31 u. 8; 43/5 v. 1562 u. 1575; *StA Darmst. Weist.* 105 v. 1668.

⁴⁵ GLA 67/870, 32; 42/179; 77/2511 u. 7519; 77/7483; 77/7473; 77/1085.
⁴⁶ *Codex Laureshamensis* hsg. v. K. Glöckner Oa; *Hess. Ortsnamenb. Art. Bergstraße; Gud.: Svll.* 175; *Köllnig, Karl: Die Zent Schriesheim* S. 13f.; *Dernlein: Flurnamen Heidelberg* Nr. 915; GLA 67/878, 1; 67/812, 66.

Kaufleute bis an den Wieslocher Bach (heute Leimbach) zu beschirmen. Die Geleitsrechte bestanden in dieser Form im ganzen 15. Jahrhundert. Nach den seit 1549 alle 3 Jahre erneuerten Verträgen erfolgte die Geleitsübergabe jetzt nur noch am Kaltbach. Die einst weiter nach Norden reichenden bischöflichen Befugnisse waren unterdrückt worden. Zwischen dem Kaltbach südlich Wiesloch und der Sulz nördlich Laudenbach führten die Geleitsreiter des Oberamts Heidelberg das Hauptgeleit zur Zeit der Frankfurter Messe. Morgens ritt das pfälzische Geleitskommando von Heidelberg an den Kaltbach, empfing dort die hauptsächlich aus den schwäbischen Städten kommenden Kaufleute und brachte sie nach Heidelberg ins Nachtquartier. Am andern Tag zog man über Großsachsen, wo das Nebengeleit von Hockenheim her angehängt wurde, an die Sulz, um dort das Geleit an das Amt Starkenburg zu übergeben. Auch die „Abführung“ der Kaufleute von der Frankfurter Messe benutzte die gleichen Routen und Stationen⁵¹.

Das bischöfliche Geleit vom Kaltbach an bis nach Bruchsal war, soweit es die Kaufleute betraf, nie bestritten. Von Bruchsal aus folgte der große Handelsverkehr dem Saalbachtal nach Osten und Südosten. Naturgemäß sind deshalb die Nachrichten über Geleit an der Bergstraße südlich Bruchsal selten. Nach den Aufzeichnungen des Amtes Bretten aus dem 16. Jahrhundert geleitete die Pfalz vom Landgraben zwischen Durlach und Weingarten bis ans Tor vor Bruchsal. Eine Zusammenstellung der badischen Geleitsrechte von 1530 jedoch beansprucht Geleit von Durlach bis an den Bach mitten im Dorf Weingarten und billigt der Pfalz das Geleit nur in umgekehrter Richtung bis zur „Wehre“ (Werrabronn) zu. Die kurz nachher erfolgte Teilung der Markgrafschaft brachte eine neue Geleitsgrenze zwischen Baden-Durlach und Baden-Baden im Horbenloch bei Wolfartswieher. Das baden-badische Geleit reichte von dort bis nach Ottersweier⁵².

3. *Straßen und Wege entlang des Neckars*: Das Neckartal selbst war mit seinen vielen Windungen ausgesprochen verkehrsfeindlich. Nur auf den beiden kurzen Strecken zwischen Heidelberg und Neckargemünd, beziehungsweise zwischen Wimpfen und Heilbronn bewegte sich nennenswerter Landverkehr im eigentlichen Flußtal. Sonst hatte der Abschnitt zwischen Heilbronn und Heidelberg nur Bedeutung für die Schifffahrt, und nur südlich von Wimpfen und Heilbronn begleiteten Straßen für den Fernverkehr den Fluß, wenn auch in einem Abstand vom Taleinschnitt. Deshalb ist der Landverkehr dem Neckar entlang unter die nord-südlichen Strecken einzureihen. Er kam jedoch keineswegs dem Verkehr in der Rheinebene an Bedeutung nahe.

Höchstwahrscheinlich zogen dem Fluß entlang von Heidelberg bis Neckargemünd zwei mittelalterliche Straßen am nördlichen und am südlichen Ufer. Wenn die nördliche Straße überhaupt einen Durchgang bis Kleingemünd hatte und nicht hinter Ziegelhausen nach Schönau umbog, so hat sie nie den Rang des Weges am Südufer erreicht und ist später wieder eingegangen. Bei Neckargemünd setzte aller Verkehr, der im Flußtal blieb, auf das rechte Neckarufer über auf einer seit 1496 bezeugten, ursprünglich

pfälzischen und später städtischen Fähre. Bis nach Eberbach stellte der Landweg noch eine Verbindung zu den von dort durch das Gammelsbachtal nach Erbach, Aschaffenburg und südlich des Holderbachs nach Buchen führenden Geleitsstraßen dar. Wichtiger als die Straße war der Leinpfad zur Begleitung der Schiffe. Das war erst recht oberhalb Eberbach der Fall, wo die nur dem Nahverkehr dienende Straße zwischen Neckargerach und Neckarelz das Tal verließ, um auf dem Weg über Reichenbuch die große Flußschleife bei Binau abzuschneiden. Auch der von Mosbach her bei Neckarelz talaufwärts einmündende Verkehr hatte nur lokale Aufgaben. Von Wimpfen bis Heilbronn konnte auf beiden Ufern eine Straße benützt werden⁵³.

Außerordentlich dürftig sind die Nachrichten über die Straßen zwischen Heilbronn und Cannstatt. Die württembergischen Ämter Lauffen und Marbach berichteten im Jahr 1565, als Herzog Christoph befahl, alle Geleitstraßen aufzuzeichnen, daß dort keine vorhanden seien. Nach den eingangs genannten älteren topographischen Karten zog die alte Straße rechts des Neckars westlich Talheim, dann durch den Landturm, östlich Neckarwestheim, durch Ottmarsheim über die Mundelsheimer Ziegelhütte nach Marbach. Von dort konnte man über Neckarrens nach Cannstatt gelangen oder den Weg über den Neckar nach Benningen und durch das Gebiet des späteren Ludwigsburg nach Cannstatt forsetzen. Aber es war sicher auch schon früher bei Lauffen oder bei Besigheim möglich, den Fluß zu überschreiten und die von Brackenheim her nach Cannstatt ziehende Straße zu erreichen (Vgl. Nr. 5a). Vielleicht gelingt es später einer genaueren lokalen Forschung, eine einigermaßen zeitliche Ordnung in das Gewirr alter Heerstraßen in diesem Gebiet zu bringen⁵⁴.

Längs dieser Straße von Schwaben den Neckar hinab sind 1078 die Gegner Heinrichs IV. vorgedrungen, um sich mit den Thüringern und Sachsen in der Gegend von Würzburg zu vereinigen. Ein in den fränkischen Zenten aufgebotenes Bauernheer hat sie, vermutlich in der Gegend von Wimpfen, am Neckar aufgehalten, bis die Feinde des Königs aus dem Norden wieder umkehren mußten⁵⁵.

Es ist nicht ganz unwahrscheinlich, daß die Neckarstrecke zwischen Eßlingen und Wimpfen in der Stauferzeit auch eine Bedeutung als Reiseweg für den König hatte. Ein sicherer Nachweis ist, da die Itinerare keine Zwischenstationen angeben und die Aufenthalte der Könige in Würzburg, Wimpfen, Eßlingen und Ulm zeitlich ziemlich weit auseinander liegen, nicht zu führen. Am sichersten ist noch für Heinrich (VII.) für 1226 eine Reise von Würzburg nach Eßlingen wohl über Wimpfen belegt⁵⁶.

Das Geleit auf Straße und Leinpfad dem Neckar entlang stand der Pfalz ursprünglich bis nach Heilbronn zu. Im 15. Jahrhundert war es entsprechend der Territorialgrenze zwischen Kurpfalz und Pfalz-Mosbach geteilt. Nach einer 1467 eingeholten Kundschaft endete und begann Herzog

⁵¹ GLA 67/876, 32 mit Erneuerungen von 1455 und 1483; 42/4 von 1452; 43/5 von 1465, 1483 und 1540, 1551 usw. 77/7482 Geleitsübergabe am Kaltbach 1595; 77/7498 Formular für Anordnung des Messegeleits um 1570; 77/7519 Geleitsstrecken des Oberamts Heidelberg von 1666; 67/1085 Bericht über die Führung des Haupt- und Nebengeleits zur Frankfurter Messe um 1680.

⁵² GLA 132/122; 74/2550; 66/2472.

⁵³ Schaub ZGO 106, S. 249; *Rauers* bringt auf seiner Karte Straßen nördlich und südlich des Neckars. *Baer* S. 418 hat die allerdings unverbürgte Nachricht von der erst im 18. Jahrhundert eingetretenen Sperre der Straße zwischen Ziegelhausen und Kleingemünd. Es ist möglich, daß ein solcher Durchgang vorher bestand. Zur Fähre vgl. GLA 66/3486. Von Eberbach bis Aschaffenburg und bis Buchen hatte nach einem Bericht des Amtes Mosbach von 1565 bereits Pfalzgraf Otto von Mosbach das Geleit ausgeübt, während Kurmainz in umgekehrter Richtung geleitete. GLA 66/5525. Zur Strecke über Reichenbuch und zum weiteren Verlauf der Straße siehe *Baer* S. 421 ff.

⁵⁴ *Wilhelm* S. 25 f.; *Weller* Nr. 36, der sich aber für die genauere Streckenführung nicht festlegt. Vgl. auch die von *Weller* abweichenden Karten bei *Rauers* und *Gradmann*.

⁵⁵ *Mejer von Knouau, Gerold*: Die Jahrbücher Heinrichs IV. u. V., III 136 u. 146.

Ottos von Mosbach Geleit bei der Mündung des Pleutersbachs in den Neckar. Wie die Berichte dieser Kundschaften zeigen, handelte es sich dabei vornehmlich um Schutz für auf dem Neckar selbst reisende Kaufleute. Im Jahr 1670 beschwerte sich die Herrschaft zu Neckarsteinach, daß sich Pfalz entgegen dem früheren Gebrauch anmaße, ihre Geleitsreiter durch die Stadt Neckarsteinach zu schicken. Früher seien diese bei der Begleitung der Schiffe nur auf dem Leinpfad unter der Stadtmauer vorbeigeritten. Wie der Streit entschieden wurde, ist nicht bekannt. Sicher ist nur, daß das Geleit im Neckartal zwischen Wimpfen und Heidelberg hauptsächlich Geleit für Schiffe war. Die Geleitmannschaft folgte den Schiffen zu Pferd auf dem Leinpfad⁵⁷.

Nach dem Vertrag von 1469 zwischen Kurpfalz und Pfalz-Mosbach reichte Herzog Ottos Geleit von Eberbach neckaraufwärts bis Wimpfen und Heilbronn auf beiden Seiten des Flusses. Entgegen der kurpfälzischen Darstellung beanspruchte Herzog Otto das Geleit schon von der Mosklinge und nicht erst vom Pleutersbach an, konnte sich damit aber nicht durchsetzen. Auf dem Neckar verkehrte von Heilbronn an zu Meßzeiten schon im 16. Jahrhundert das sogenannte Frankfurter Schiff. Die Angehörigen der Zent Mosbach waren 1556 verpflichtet, seine Begleitung zu stellen, diese galt im Amt Mosbach. Im Heidelberger Amt dagegen versah der pfälzische Geleitknecht zu Neckargemünd 1570 das Geleit des Meßschiffs. 1653 galt der Geleitzettel des Oberamts Heidelberg bis nach Frankfurt und zurück, also auch für die ganze Rheinstrecke⁵⁸.

Die Aufzeichnungen über die Geleitstrecken der pfälzischen Geleitknechte zu Mosbach und Wimpfen teilen diesen 1545 und auch noch 1602 das ganze Geleit von ihrem Dienstsitz bis nach Heilbronn und zurück zu Wasser und zu Land auf beiden Seiten des Neckars zu. Aber Württemberg versuchte schon im ganzen 16. Jahrhundert, die pfälzischen Rechte einzuschränken. Es beanspruchte im Jahr 1544 als Geleitgrenze zwischen Wimpfen und Heilbronn den Böllinger Bach. Eine württembergische Karte über die pfälzischen Geleitsrechte östlich des Neckars etwa aus dem Jahr 1560 zeigt den Böllinger Bach als Grenze. Nur durch Biberach hindurch hat die Pfalz das Geleit noch bis Großgartach. Auf der Strecke rechts des Neckars widersetzte sich im Jahr 1585 der Deutsche Orden dem pfälzischen Anspruch auf Geleit durch die Stadt Neckarsulm und gestand nur Geleitsrechte auf dem Leinpfad zu. Ein Vertrag zwischen Pfalz und Württemberg von 1609 schlichtete die Streitigkeiten um das Geleit zwischen Wimpfen und Heilbronn. Auf der „Kraichgauer Seite des Neckars“ wurde der Böllinger Bach als Geleitgrenze festgesetzt, auf der „ordenwäldischen Seite“ wurde in Zukunft das Geleit zwischen Wimpfen und Heilbronn in geraden Jahren von Württemberg, in ungeraden Jahren (also 1609, 1611 usw.) von der Pfalz geführt. Der Vertrag galt nur für das Geleit auf den Landstraßen und ließ die pfälzischen Geleitsrechte auf Fluß und Leinpfad unangestastet⁵⁹.

Von Heilbronn nach Süden gab es nur württembergisches Geleit. Die Quellen darüber sind verhältnismäßig dürftig.

⁵⁷ Zinsmaier ZGO 102; RI V 4016 (1226) 24.—26. Sept. Vgl. RI V 339—344 (1218) Würzburg—Wimpfen—Ulm 12. Juli bis 10. Sept. ebd. 4130—43 (1229) Eßlingen—Wimpfen—Nürnberg 23. März bis 13. Dez.

⁵⁸ Badische Weistümer bearb. v. C. Brinkmann, I, S. 35—38; GLA 77/8584.

⁵⁹ GLA 67/812, 215; 66/5525; 66/5521; 77/7494; 145/140; 67/1085.

⁶⁰ GLA 66/5525 darin alle Geleitsrechte des Amtes Mosbach und der Geleitknechte zu Mosbach, Wimpfen und Mergentheim. Der Vertrag von 1609 auf S. 212. Dazu auch Wilhelm, S. 116ff. Weller Nr. 30; die Streitigkeiten mit dem Deutschorden GLA 43/5.

West-Ost-Strecken mit Abzweigungen nach Südosten

4. Die Mosbacher Straße (Worms—Heidelberg—Mosbach—Würzburg): Zwischen Worms und Heidelberg wurde die Römerstraße über Ladenburg im Mittelalter weiter benutzt. Vom Rheinübergang bei Worms lief wohl schon die mittelalterliche Straße auf den Dämmen hinter der Maulberau nach Lampertheim, wie es spätere Karten zeigen. Von Lampertheim aus wurde auf kurzer Strecke das Hochufer als Weg benutzt, dann war bei Sandtorf die römische Trasse erreicht, die in schnurgerader Linie auf Straßenheim zog. Die Römerstraße wird in der Grenzbeschreibung der Waldmark Viernheim von 917 *strata publica* genannt. Noch 1415 gab es zu Straßenheim eine Reichsstraße. Sie entsprach in ihrem Verlauf durch Ladenburg bis nach Neuenheim der römischen Straße⁶⁰.

Seit dem 13. Jahrhundert zumindest bestand noch eine andere Verbindung zwischen Worms und Ladenburg über die Fähre bei Roxheim. Diese ist seit 1290 urkundlich belegt und verkehrte, wohl von Pferden streckenweise gezogen, zwischen dem damaligen Rheinufer bei Roxheim und Sandhofen. Im Jahr 1427 ist zu Wallstadt, 1599 zu Käfental die Wormser Straße erwähnt⁶¹.

Zwischen Neuenheim und Ladenburg galt die Römerstraße auch in der Karolingerzeit als öffentliche Straße. Sie dürfte nach den schon angeführten Namen Heidelberger Straße und Heidelbergertor im ganzen Mittelalter in Gebrauch gewesen sein. Im Jahr 1613 ist auf ihr die junge Kurfürstin Elisabeth (Stuart) nach Heidelberg gekommen⁶².

Der Verlauf einer Straße von Heidelberg aus weiter nach Osten wurde bisher von der lokalen Forschung in Abrede gestellt. Doch ist, wie schon an anderer Stelle gezeigt, ein Weg im Neckartal selbst zwischen Heidelberg und Neckargemünd zumindest seit dem 13. Jahrhundert gesichert. Hier an der Straße südlich des Neckars wurde auch im Jahr 1430 das Heidelberger Gutleuthaus in der Aue gegründet⁶³.

Von Neckargemünd aus, das nur einen Ausgang nach Osten an der heutigen Wiesenbacherstraße hatte, bestanden zwei verschiedene Reisewege bis in die Gegend von Waldwimmersbach. Entweder konnte man den Weg unter der Reichsburg Reichenstein vorbei durch die Schiffklinge nach Wiesenbach, von dort durch das heute noch so genannte „Vorstädtel“ hinter der früh eingegangenen Burg auf dem Kühberg über den Höhenrücken des Judenwaldes nehmen oder man mußte hinter Neckargemünd zum Neckarufer zurückbiegen und über Rainbach, am Dilsberg

⁶⁰ Oberkirchenratsarchiv Karlsruhe Pläne; Cod. Lauresh. 65; StA Darmstadt Hs. 5, 124; Heidelberger Tor und Heidelberger Straße in und bei Ladenburg öfter in GLA 43/120—121.

⁶¹ Quellen zur Geschichte der Stadt Worms II, 732; GLA 73/1304, 277; 43/110. Vgl. auch die älteste Karte der Umgebung Heidelbergs mit Einträgen von Straßenzügen bei Münster, Sebastian: Erklärung des neuen Instruments der Sonnen nach allen seinen Scheyben und Girkeln. Oppenheim 1528. Abdruck der Karte bei Walter, Friedrich: Geschichte der Stadt Mannheim I 114.

⁶² Cod. Lauresh. 274 u. 275 (765—782); Reproduktion des Stiches über den Empfang der Kurfürstin 1613 bei Neu, Heinrich: Aus der Vergangenheit von Wieblingen. Nach Heidelberg führte eine Straße von Neustadt her über Schifferstadt, Altrip und dann wahrscheinlich über den Grenzhof vgl. Fendler, Rudolf: Die kurpfälzischen Geleitsstraßen im Oberamt Neustadt nach dem Dreißigjährigen Krieg. Pfälzer Heimat 8 1957 S. 50.

⁶³ Einzelbelege bei Schaab: ZGO 106 S. 257.

Zu den dortigen Ausführungen ist noch zu ergänzen, daß es über den Königstuhl wohl einen alten Weg gab, der aber wegen der Geländeschwierigkeiten nie für den Durchgangs- und Wagenverkehr benutzt wurde, sondern wohl nur der Verbindung zwischen Heidelberg und Sinsheim und hauptsächlich dem Botenverkehr diente. Der Weg überquerte höchstwahrscheinlich bei den Drei Eichen das Königstuhlmassiv. Zwischen Gauangeloch und dem Steilhang zum Eisenztal ist er deutlich als Höhenweg noch im Gelände zu erkennen. Er trägt auf einer Renovation von 1788 den Namen Heidelberger Sträßel (Gölersches Archiv Schatthausen: Neuzugänge Mauer), in Gauangeloch heißt er heute Sinsheimer Weg.

und an Mückenloch östlich vorbei nach Waldwimmersbach fahren⁶⁴.

Von Waldwimmersbach an muß ungefähr die heutige Trasse bis nach Aglasterhausen auch schon dem mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Verkehr gedient haben, mit vielleicht einer kleinen Abweichung nach Süden kurz vor Aglasterhausen. Durch die Karl-Ludwigs-Eiche jedenfalls ist dieser Verlauf für die Zeit unmittelbar nach dem Dreißigjährigen Krieg einigermaßen gesichert. Von Aglasterhausen bis Obrigheim lief der alte Weg über Dautenzell und dann im Zug des „Weinwegs“ auf die heutige Straße zu, die bis auf einige jetzt durch Kurven gemilderte Steigungen in ihrem letzten Stück bis ins Mittelalter zurückgehen wird. Die sechs großen Fronhöfe des Klosters Reichenbach zu Obrigheim hatten nach einem 1581 aufgezeichneten Lagerbuch den Fuhrwerken des Pfalzgrafen, die auf Heidelberg gingen, die Steige durch den Siegenbachwald hinauf und, wenn es nötig war, bis nach Lobenfeld vorzuspannen. Auch mußten sie den pfälzischen Jagdzug im Forsthaus zu Waldwimmersbach abholen und bis nach Obrigheim und umgekehrt führen. Das Weistum über die Rechte und Pflichten des Fergen zu Diedesheim von 1579 zeigt, daß die dortige Neckarfähre die einzige Überfahrt zwischen Neckargerach und Haßmersheim war und auf ihr der gesamte Verkehr zwischen Heidelberg und der Oberpfalz, aber auch zwischen Heidelberg und Mosbach und Boxberg übersetzte⁶⁵.

Von Mosbach aus bestand sicher früh eine Verbindung nach Würzburg.

Die Straße Worms—Mosbach war schon in früher Zeit wichtig für die Erwerbspolitik der Wormser Bischöfe. Durch sie war die Verbindung zu der 976 vom König ans Hochstift geschenkten Abtei Mosbach und zur 1011 erlangten Grafschaft in der Wingarteiba gegeben. Alte Wormser Stützpunkte auf dem Weg dorthin waren Ladenburg, Heidelberg und wohl auch das später als Wormser Lehen bezeugte Aglasterhausen und Obrigheim⁶⁶.

Seit der späten Salierzeit gibt es Belege für Reisen des Königs zwischen Worms und Würzburg. Heinrich IV. ist 1073/4 von Würzburg nach Worms gezogen, Konrad III. 1145, in umgekehrter Richtung⁶⁷.

Einen genaueren Beleg für die benutzte Route zwischen Worms und Würzburg gibt es nicht. Doch eine Urkunde Heinrichs VI. von 1193 zeigt, daß der Kaiser von Lampertheim nach Mosbach gezogen ist. Dabei muß er den beschriebenen Weg durch den kleinen Odenwald gewählt haben, da ein Weg weiter nördlich so gut wie ausgeschlossen ist. Damit wird wahrscheinlich, daß die Könige auch früher zwischen Worms und Würzburg die Strecke Ladenburg—Lobenfeld—Mosbach gebraucht haben⁶⁸.

⁶⁴ Der alte Verlauf der Straße vor dem Chausseebau von 1765 über die Höhe des Judenwalds ist durch Renovation von 1728 (Lobenfelder Extraktenbuch im Besitz H. Neudeck, Heidelberg S. 143) gesichert, durch die Richtung des „Vorstädtels“ zu Wiesenbach und den dortigen „Galgengrund“ wahrscheinlich gemacht. Auch die Lage der abgegangenen Burg und die noch unten zu besprechende Bestimmung über den Vorspann von Obrigheim bis nach Lobenfeld spricht für die frühe Benutzung dieser Route.

Die Variante über Rainbach entspricht wohl der im 12. und 13. Jahrhundert gewachsenen Bedeutung des Dilsbergs. Sie ist als Mosbacher Straße auf der Gemarkungen Dilsberg und Mückenloch von 1556 an mehrfach bezeugt (Bad. Weistümer I, 1, 303; GLA 229/19180) und in den Plänen des 18. Jahrhunderts als Postweg eingetragen (GLA H Lobenfeld 1 u. 2).

⁶⁵ GLA 66/5756, 408 u. 378 ff. Baer S. 109 ff. Die Straße Aglasterhausen—Obrigheim ist als Grenze des Schwarzaacher Wildbanns erwähnt: 1419 Hohenlohesches Archiv Neuenstein, Weinsberger Ukk L 189/1; 1453 GLA 43/10.

⁶⁶ Vgl. die entsprechenden Artikel in *Krieger, Albert*: Topographisches Wörterbuch von Baden.

⁶⁷ MG *Diplomata regum et imperatorum Germaniae* VI Nr. 265—67; *Stumpf* 3491—95.

⁶⁸ Codex Salemitanus I, 73; vgl. *Schaab* ZGO 106 257f.

Ladenburg, das Stauferkloster Lobenfeld und die ehemalige Reichsabtei Mosbach boten jedenfalls die geeigneten Aufenthaltsstätten für den König auf diesem Weg. Die Reichsstadt Neckargemünd mit der Reichsburg auf dem Reichenstein und die ebenfalls bis in die Stauferzeit dem Reich gehörige Wasserburg zu Neckarelz sicherten wichtige Übergangsstellen an dieser Straße⁶⁹.

Auch die Könige der späten Stauferzeit haben die Verbindung zwischen Worms und Würzburg auf ihren Reisen benutzt. Philipp von Schwaben kam wahrscheinlich im Frühjahr 1204 von Worms nach Würzburg, anfangs August 1207 legte er den gleichen Weg in fünf Tagen zurück. Wenn Friedrich II. im Juni 1215 innerhalb von acht Tagen in Kaiserslautern und in Würzburg urkundete, dann muß er seinen Weg auf der kürzesten Strecke über Worms genommen haben. Im Jahr 1234 ist Heinrich (VII.) von Würzburg über Worms nach Speyer gekommen⁷⁰.

Für die pfälzische Territorialpolitik war die Mosbacher Straße Verbindung zu den Besitzungen in der Oberpfalz und zu den späteren Erwerbungen bis gegen Lauda hin. König Ruprecht hat diese Straße, die für ihn sowohl als Territorialherrn als auch als König wegen der Verbindung nach Nürnberg gleichviel bedeutete, sehr oft bereist⁷¹.

Von Worms nach Heidelberg war das Geleit pfälzisch. Die Belege dafür stammen erst aus dem 17. Jahrhundert. Zum Wormser Häfeleins- oder Pfefferminzmarkt an Ostern geleitete der Schultheiß von Sandhofen bis auf die Fähre bei Lampertheim. Im Jahr 1688 wurde dieses Geleitsrecht durch Vertrag mit Kurmainz bestätigt. Im Jahr 1684 stellte die Pfalz statt des bisher gewöhnlichen Geleits zur Wormser Allerheiligenmesse nur Wachen an der Straße auf dem Rheindamm auf⁷².

Auch das Geleit zwischen Heidelberg und Mosbach war ausschließlich pfälzisch. Die frühesten Nachrichten darüber stammen aus der Zeit der Teilung der Pfälzer Lande. Um 1445 bot der Faut zu Heidelberg einigen Kaufleuten, die nach Buchen auf den Jahrmarkt wollten, Geleit bis nach Mosbach, wenn sie den Weg über Mosbach wählten, wenn sie aber über Eberbach wollten, nur bis zum Pleutersbach. In der Gegenrichtung von Mosbach nach Heidelberg hatte jedoch Herzog Otto zu geleiten. Ganz entsprechend blieben später die Geleitsrechte zwischen den Oberämtern Mosbach und Heidelberg, beziehungsweise ihren Geleitsknechten aufgeteilt⁷³.

Der Zentvertrag von 1561 sicherte ausdrücklich der Pfalz die Geleitsrechte in der ganzen Stüber Zent, d. h. etwa im Gebiet zwischen Schwarzbach und Neckar. Doch ist die Bedeutung der Mosbacher Straße mit dem Dreißigjährigen Krieg stark zurückgegangen. Der Verlust der Oberpfalz und die Verpfändung des Amts Boxberg schränkten den Gebrauch der Straße durch die Pfälzer sehr ein. So ist es zu erklären, wenn es 1665 heißt, daß die Pfalz zwar im ganzen Amt Dilsberg das Geleit habe, daß dort sich aber keine „ordinari Landstraße“ befände. Wirklichen Aufschwung hat der Verkehr durch den kleinen Odenwald erst mit dem Chausseebau von 1765 erfahren⁷⁴.

⁶⁹ Zu Neckargemünd vgl. den oben genannten Aufsatz, zu Neckarelz *Bosl, Karl*: Die Reichsministerialität S. 401.

⁷⁰ RI V 83—84; 157—158; 802—803; 4364—65.

⁷¹ 1403 im März Nürnberg—Windsheim—Heidelberg RPF II 2858—66; 1403 21.—29. August Heidelberg—Mergentheim—Heidelberg ebd. 3071—83; 1405 19.—29. Juli Heidelberg—Mosbach—Lauda—Nürnberg—Amberg ebd. 4065—90; 1405 7.—13. Nov. Heidelberg—Mergentheim—Heidelberg ebd. 4224—30; 1406 4.—6. Okt. Heidelberg—Mosbach—Heidelberg ebd. 4536 bis 40; 1407 6.—14. Mai Nürnberg—Lauda—Heidelberg ebd. 4803—05; Heidelberg—Nürnberg auch 16.—24. Okt. und 31. Okt.—8. Nov. 1408.

⁷² GLA 77/7481; 145/305; 67/987, 21.

⁷³ Bad. Weistümer I, 1, 36f.; GLA 66/5525.

⁷⁴ Bad. Weistümer I, 1, 23; GLA 145/305.

4a. Abzweigung nach Wimpfen (Worms—Heidelberg—Lobenfeld—Wimpfen): Bei Lobenfeld zweigte von der oben beschriebenen Mosbacher Strecke die Wolfsstraße ab. Sie überquerte etwa beim Dorf Lobenfeld den Bach und zog über Spechbach und Epfenbach nach Helmstadt. Der Zug dieser Straße südlich an Helmstadt vorbei ist noch im Gelände sichtbar. Der weitere Verlauf über Bargen, Wollenberg, Siegelsbach und Hohenstadt nach Wimpfen ist durch den Namen „alte Heidelberger Straße“ im Gelände bei Siegelsbach gesichert⁷⁵.

An dieser Straße liegt auffallend viel einstiges Reichsgut, sodaß sie schon in der Staufenzzeit eine Aufgabe gehabt haben muß. Neckargemünd und seine Burg waren in staufischen Besitz. Lobenfeld war salisch-staufisches Familiengut, auf dem ein den Stauern vogtbares Kloster gegründet wurde. Spechbach war als Reichspfand 1325 im Besitz der Weinsberger. Die Wasserburg zu Helmstadt war Reichslehen. Der Wimpfener Forst war von König Heinrich (VII.) an die Stadt geschenkt worden, und Wimpfen ist als Stauferpfalz allgemein bekannt⁷⁶.

Wahrscheinlich ist die Straße aber noch viel älter. Auch an ihr liegt altes Gut der Kirche von Worms. Bargen war Wormser Lehen. Wimpfen hat der Bischof an die Stauer abtreten müssen. Die eigenartige Gestalt des Diözesansprengels von Worms würde eine Erklärung darin finden, daß diese Straße schon zur Zeit der Mission und der Bildung der Wormser Diözese bestand.

Eine Straße von Worms nach Wimpfen hat *Karl Weller* als Mittelstück einer großen Verkehrsader von der Marne her über Metz, Kaiserlautern, Worms, Wimpfen, Öhringen, Pföring bei Neuburg an der Donau, Passau nach Ungarn nachgewiesen⁷⁷.

An der Existenz einer solchen Straße besteht kein Zweifel, wenn auch außer dem von *Weller* ausschließlich gesehenen Straßenzug über Worms eine Variante über Speyer vorhanden war. (s. u. 5.) Die von *Weller* angeführten Belege über die Benützung dieser Straße von Ungarn her lassen sich noch erweitern. Wiederholt haben die Ungarn auf ihren Zügen bei Worms den Rhein überschritten⁷⁸.

Der von *Weller* vermutete genauere Verlauf dieser Straße zwischen Worms und Wimpfen mit Neckarübergang bei Ladenburg und einer Verbindung von da nach Wiesloch findet in den lokalen Quellen und in den späteren Straßenzügen nirgends eine Stütze. Von Wiesloch aus ging wohl eine Straße nach Wimpfen, aber diese hatte ihre ursprüngliche Fortsetzung nach Speyer, nicht nach Worms (s. u. 5). Was *Weller* an Beweisen aus den militärischen Operationen von 1077/78 für einen solchen Verlauf der Straße schöpft, hat in den Quellen viel zu wenig präzise lokale Angaben für seine Folgerungen. Aus den spärlichen Nachrichten lassen sich keine Feldzugskarten zusammenstellen⁷⁹.

Nichts spricht indessen dagegen, daß die Strecke über Lobenfeld auch schon im früheren Mittelalter das Verbindungsglied zwischen Worms und dem von *Weller* in seiner Bedeutung richtig erkannten alten Neckarübergang

bei Wimpfen darstellte. Sie war zudem wesentlich kürzer als der Umweg über Wiesloch, der, wenn er je bestanden haben sollte, dann bei Bergheim—Heidelberg und nicht erst bei Ladenburg den Neckar und die Römerstraße nach Worms erreicht haben muß.

Schon Heinrich II. könnte diesen Weg im Jahr 1007 von Ladenburg aus nach Neuburg an der Donau genommen haben. Heinrich III. ist auf ihm von Worms aus im Jahr 1048 nach Ungarn gezogen. Für Friedrich Barbarossa führte im Februar des Jahres 1182 wohl auf der gleichen Route der kürzeste Weg von Wimpfen nach Gelnhausen. Besonders oft aber hat Heinrich (VII.), dem ja auch die Gründung der Reichstädte im Neckartal zugeschrieben wird, den Weg zwischen Worms und Wimpfen gemacht. Im Jahr 1222 ist er wahrscheinlich auf ihm nach Schwäbisch Hall gekommen. Im Oktober des Jahres 1225 reiste er von Frankfurt über Wimpfen nach Heilbronn und Hall. Nach dem Fehlschlag seines Aufstandes hat er den Weg von Wimpfen nach Worms noch einmal als Gefangener seines von Nürnberg herkommenden Vaters zurücklegen müssen⁸⁰.

Das Geleitswesen auf der Wimpfener Straße unterstand im Spätmittelalter ganz der Pfalz. Im Jahr 1469 wurde in einem Vertrag zwischen Friedrich dem Siegreichen und Otto von Mosbach das Geleit zwischen Heidelberg und Wimpfen, beziehungsweise Heilbronn, über Bargen und Helmstadt dem Kurfürsten zugesprochen. Die Geleitsstrecke nach Heidelberg wurde in den Jahren 1545 und 1592 durch den pfälzischen Geleitsknecht in Wimpfen versehen. Wie die Mosbacher Straße ist auch die Wimpfener im 17. Jahrhundert fast eingegangen. Als sie im Jahr 1789 als Chaussee wiederhergestellt werden sollte, versuchten sich die umliegenden Gemeinden mit dem Hinweis, eine solche Straße habe bisher nie bestanden, einer Straßenaufbauern zu entziehen⁸¹.

5. *Kaiserstraße Speyer—Wiesloch—Wimpfen—Nürnberg*: Die wichtigste Rheinfähre bei Speyer setzte nach dem von Altlußheim her in die Rheinniederung vorstoßenden Hochufersporn über. Wie aus einer Urkunde König Albrechts hervorgeht, war diese Lußheimer Fähre Reichslehen für den Speyrer Bischof. Von der Anlegestelle gegenüber Speyer aus führte zunächst am Rand des Hochufers entlang nach Altlußheim und weiter nach Wersau die erst um 1800 als „Kaiserstraße“ belegte Strecke. Zu Reilingen besaß Pfalzgraf Otto 1435 eine Herberge, dabei stand früher auch ein Gutleuthaus. Von der Zollstätte zu Wersau aus wurde wohl auf dem alten Weg entlang der Kraichbachniederung das im Spätmittelalter befestigte Walldorf erreicht, von dort aus über die Dormmühle Wiesloch⁸².

Die alte Durchgangsstraße durch Wiesloch kam von Süden her in die Stadt herein und verließ sie in östlicher Richtung. Ursprünglich scheint der dortige Kirchhof eine Sperre an dieser Straße gewesen zu sein. Bis Altwiesloch blieb der Verkehr nach Osten im Tal, um dann über den Schafbuckel auf die Höhe zwischen Leimbach und Gaungelbach zu gelangen. Auf diesem Höhenrücken ist heute noch die alte Sinsheimer Straße als tief in den Löß eingeschnittener Hohlweg erhalten und eines der besten Beispiele für alte Straßen im ganzen Untersuchungsgebiet

⁷⁵ 1572 die Landstraße in Spechbach genannt (Lobenfelder Extraktenbuch. Im Besitz Neudeck S. 27). Die Route durch die Gemarkung Lobenfeld angegeben auf den Plänen GLA H Lobenfeld 1 u. 2.

⁷⁶ *Schannat, Joh. Friedrich*: Historia episcopatus Wormatiensis II, 86; GLA 42/206; RI V 3914.

⁷⁷ Die Hauptverkehrsstraße zwischen westlichen und südöstlichen Europa in ihrer geschichtlichen Bedeutung im Hochmittelalter. Württembergische Vergangenheit, 1932.

⁷⁸ *Continuatio Regiomis MG* Scriptorum rerum Germanicarum in usum scholarum zu 936; *Widukind von Corvey* III, 30 zu 954.

⁷⁹ A. a. O. S. 115; Vgl. dazu Jahrbücher Heinrich IV. III 50 u. 61f.

⁸⁰ Vgl. die Listen bei *Rieckenberg* AUF 17; *Stumpf* 4335—36; RI V 3883—84 a; 3988—93; 4366—83 c.

⁸¹ GLA 67/812, 215; 66/5525, 201—02; 143/116 u. 121.

⁸² Urkunden der Bischöfe von Speyer I 454 u. 494; u. *Doil* Pfälzische Heimatblätter IV, 10 1956; GLA 172/237; 67/811, 71.

dieser Arbeit. In einer Urkunde über einen Güterverkauf in Baiertal von 1443 wird diese Straße als Reichsstraße bezeichnet. Die Gemeinde Dielheim war zum Bau dieser Landstraße frondpflichtig. Die Straße zog über die Diebsbrücke, die von der Hochgerichtsgrenze zwischen Pfalz und Speyer ihren Namen hat, an Horrenberg vorbei nach Hoffenheim. Die Burg zu Horrenberg war Zollstätte des Speyrer Bischofs⁸³.

Von Hoffenheim aus bot das Elsenztal den Durchgang nach Sinsheim. Hinter Sinsheim lief die alte Straße über Rohrbach, Ehrstädt und Rappenau am Galgenberg vorbei nach Wimpfen. In Ehrstädt ist sie 1358 als die rechte freie Landstraße erwähnt⁸⁴.

An dieser Verbindung Speyer—Wimpfen liegt wieder viel Reichsgut. Wersau wurde als solches schon oben genannt, Walldorf wurde vom König im Jahr 1230 endgültig dem Pfalzgrafen überlassen. Hoffenheim blieb bis 1806 zur Hälfte Reichslehen⁸⁵. Die Reichsstadt Sinsheim ist eine staufische Gründung.

Gerade die Stauferkönige haben diese Straße, die von Wimpfen über die bis etwa 1300 bestehende Brücke weiter nach Osten, hauptsächlich nach Nürnberg, führte, vielfach benutzt. Konrad III. zog 1150 von Nürnberg nach Speyer, Philipp von Schwaben im Jahr 1199 und besonders rasch innerhalb von vier Tagen im Jahr 1205 nach dem Nürnberger Hoftag nach Speyer. Friedrich II. weilte am 29. Dezember 1217 noch in Nürnberg, wo er das Weihnachtsfest gefeiert hatte, urkundete am 3. Januar in Wimpfen und bald nachher in Speyer. Heinrich (VII.) ist Anfang August des Jahres 1224 und um die Weihnachtszeit des Jahres 1229 von Nürnberg nach Speyer gereist. Im Jahr 1232 hat er den Weg in umgekehrter Richtung innerhalb von zwanzig Tagen mit einem Aufenthalt in Wimpfen gemacht⁸⁶.

Bis auf das kleine speyrische Stück auf den Gemarkungen Dielheim und Horrenberg durchschneidet diese Straße im Spätmittelalter nur pfälzisches und ritterschaftliches Gebiet. 1341 sind die Geleitseinkünfte des Bischofs von Speyer in Horrenberg verzeichnet. Da Wiesloch und Sinsheim bei der Landesteilung zu Pfalz-Mosbach geschlagen waren, wurde im Jahr 1416 durch Entscheid des Bischofs Georg von Passau und des Burggrafen Friedrich von Nürnberg das Geleit bis Wiesloch dem Pfalzgrafen Otto zugesprochen. Von Wiesloch bis Speyer sollte Pfalzgraf und Kurfürst Ludwig geleiten, jedoch unbeschadet der Zollrechte von Pfalz-Mosbach zu Wersau. Auch der schon oben erwähnte Vertrag von 1469 regelte die Geleitsrechte in dieser Weise. Im Jahr 1418 verglichen sich Herzog Otto und Bischof Raban von Speyer, daß denen von Hilsbach nur der Weg über Horrenberg oder über Langenbrücken erlaubt sein solle. Nach den 1431 eingeholten Kundschaften über die Geleitsrechte des Bischofs sollte das Speyrer Geleit an der Diebsbrücke beginnen und durch Horrenberg bis auf die Höhe gegen Hoffenheim gelten. Es ist aber fraglich, ob auf diesem kurzen Zwischenstück der Bischof seine Ansprüche auf die Dauer behaupten konnte. Die Verzeichnisse über den Geleitsbezirk des Geleitknechts zu Wimpfen von 1545

und 1592 geben ein ununterbrochenes pfälzisches Geleit bis Wiesloch an. Das Geleit von Wiesloch und Heidelberg nach Speyer hatte im 17. Jahrhundert zur Zeit der Speyrer Himmelfahrtsmesse eine besondere Abgrenzung. Die Pfälzer begleiteten dabei die Kaufleute über den Rhein hinüber bis ans Stadttor⁸⁷.

5 a. Straße über den Heuchelberg (Abzweigung bei Sinsheim über Brackenheim nach Cannstatt: Bei Sinsheim, höchstwahrscheinlich bei der äußeren Mühle, zweigte von der Speyer-Wimpfener Straße ein Ast nach Südosten ab. Er berührte wohl Steinsfurt und blieb im Elsenztal bis nach Richen. Zu Richen hatte Herzog Otto von Mosbach eine Zollstätte und eine Herberge. Vom Schloß Streichenberg südöstlich Richen an bestanden zwei Wege über den Heuchelberg nach Brackenheim. Der eine ging über Gemmingen und Stetten, der andere über Stebbach, Niederhofen und die „Pflästersteige“. Von Brackenheim war die Straße wieder in einem Zug vereinigt, der nach den Andeutungen der topographischen Karten über Botenheim, Bönningheim, Erligheim, Löchgau nach Bietigheim geführt haben muß. Von dort lief der alte Verkehr am Westfuß des Aspergs vorbei über Stammheim und die Prag nach Cannstatt zu den dortigen Straßen nach Ulm und Augsburg⁸⁸.

Für die Benutzung dieser Straße gibt es erst im Spätmittelalter Zeugnisse. Im Jahr 1401 war König Ruprecht am 5. August noch in Heidelberg, am 6. in Sinsheim, am 7. stellte er dort und in Bönningheim verschiedene Urkunden aus, am 9. reiste er bereits von Eßlingen ab und traf am 10. von Göppingen her kommend in Ulm ein. Im Jahr 1408 legte der König die Strecke Asperg—Heidelberg innerhalb von drei Tagen zurück⁸⁹.

Das Itinerar König Ruprechts zeigt bereits die für diese Straße charakteristische Ausrichtung auf den Endpunkt Heidelberg. Die Verträge über das Geleit auf ihr lassen erkennen, daß Heidelberg auf dem Weg über Wiesloch erreicht wurde. Über das Geleit zu Richen holte der württembergische Vogt von Brackenheim im Jahr 1396 Kundschaften ein, deren Inhalt wir nicht kennen. Bis 1443 war die Abgrenzung des Geleits zwischen Württemberg und Pfalz-Mosbach umstritten. Graf Ludwig wollte das Geleit schon bei Streichenberg im Bach empfangen, Pfalzgraf Otto aber bis zum „krummen bücheln“ geleiten. Man vertraug sich schließlich dahin, daß zwei Kreuze mit den Wappen von Bayern und Württemberg jeweils auf der betreffenden Seite zur Markierung der Geleitsgrenze gesetzt werden sollten. Als solche Grenzpunkte wurden der Südostausgang von Gemmingen und der von Stebbach angenommen. Vom Grenzkreuz bei Gemmingen besitzen wir gute Abbildungen aus der Zeit von 1540. Die Geleitsgrenze ist immer an der gleichen Stelle erhalten geblieben, wenn es auch noch verschiedene Versuche gab, das pfälzische Geleitsrecht gegen Niederhofen vorzuschieben⁹⁰.

Wenn auch die Geleitsrechte seit 1443 einigermaßen gesichert waren, hatte die Straße für den großen Fernverkehr keine Bedeutung. Bis etwa 1450 diente sie den Kaufleuten der oberschwäbischen Städte als Zufahrt zur Frankfurter Messe. Dann veranlaßte Friedrich der Siegreiche, daß der Weg zur Frankfurter Messe einzig und allein auf der in

⁸³ Gölersches Archiv Schatthausen, Kauf und Tauschsache: 1414 beim Verkauf von Altwiesloch eigens die dort durchziehenden Viehtransporte erwähnt; StA Speyer Kopp. 40, 31 (1443); GLA 66/7085, 811 ff.; 67/337, 178.

⁸⁴ GLA 66/5525 Fürstengeleit durch Rohrbach; 43/27.
⁸⁵ Huillard Breholles: *Historia diplomatica Frederici secundi III*, 421; Zu Hoffenheim vgl. *Krieger*: Topographisches Wörterbuch und *Neu, Heinrich*: Aus der Vergangenheit von Hoffenheim.

⁸⁶ Zur Brücke vgl. *Weller*: Reichsstraßen S. 12; *Stumpf* 3567—60; RI V, 21 e—f; 111—112; 921—924; 3030—34; 4143—44; 4252—55.

⁸⁷ ZGO 26, 110; GLA 67/811, 5; 812, 215; 67/811, 69; 42/4; 66/5525, 201—2; 77/2511 u. 7519.

⁸⁸ GLA 43/202 (1456); ebd. (1466), Einzelnachweise für den Verlauf der Straße ab Streichenberg unten bei den Nachrichten über das Geleit; *Weller*: Reichsstraßen Nr. 31.

⁸⁹ RPF II 1328—59; 5463—65.
⁹⁰ *Wilhelm* S. 8f.; GLA 43/5 (1443); 77/7080 mit Abbildungen; 66/5525 Geleitsstreit des Kellers von Hilsbach wegen Niederhofen 1470.

seinem Zoll und Geleit liegenden Straße über Bretten gemacht wurde. Württemberg war offensichtlich nicht gegen diese Regelung, so blieben Pfalzgraf Ottos von Mosbach Versuche, durch den Beweis der alten Berechtigung der Straße über den Heuchelberg seine Zolleinkünfte zu retten, erfolglos. Die auf Begehren Ottos von seinen Amtleuten ausgestellten Kundschaften der Jahre 1453 bis 1466 bezeugen eindeutig die Rechte von Pfalz-Mosbach und daß erst seit der Herbstmesse im Jahr 1450 die Kaufleute die Straße über Bretten eingeschlagen hätten, die zuvor nur denen, die zu Speyer Beiladungen übernahmen, erlaubt gewesen sei. Aber das kleine Pfalz-Mosbach konnte sich nicht gegen seine mächtigen Nachbarn durchsetzen. Im Jahr 1485 gestand Pfalzgraf Philipp, mit Pfalz-Mosbach durch einen Erbvertrag wieder geeinigt, die Benutzung der Heuchelbergstraße durch die Kaufleute wieder zu. Jetzt aber war Württemberg dagegen. Nachdem der Streit dem Handelsverkehr große Schwierigkeiten gemacht hatte, mußte die Pfalz im Jahr 1487 den Spruch eines Schiedsgerichts hinnehmen, der als Weg zur Frankfurter Messe nur noch die Straße über Bretten zuließ⁹¹.

Offensichtlich verlor die Straße über den Heuchelberg sehr rasch die Bedeutung auch für den übrigen Verkehr. Schon im Jahr 1476, behaupteten die Württemberger, sei kein Zentner Last mehr über den Heuchelberg gegangen. Als im Jahr 1581 der pfälzische Keller zu Hilsbach bei Reichen einen Augsburgs Kaufmann antraf, drohte er, ihn nach Bretten auf die richtige Geleitstraße zurückzuschicken. Dieser wollte jedoch auf der gänzlich verbotenen Straße über Sinsheim und Neckargemünd nach Frankfurt. Nach langem Unterhandeln wurde er schließlich gegen Zahlung von 27 Batzen und das Versprechen, diese Straße nie mehr zu benutzen, auf die Bergstraße bei Wiesloch gebracht. Im Jahr 1586 wurde von Württemberg auch den zu Fuß gehenden Reisenden zur Frankfurter Messe kein Geleit mehr über den Heuchelberg gegeben. 1610 wurde ein dort ertappter Fußgänger bestraft. Im Jahr 1635 jedoch, wohl durch die Kriegswirren bedingt, wurde die Geleitmannschaft des württembergischen Amtes Neuenstadt nach Stebbach beordert, um das Geleit zwischen Stebbach und Brackenheim zu versehen⁹².

6. Straße Speyer—Bruchsal—Bretten—Cannstatt: Die wichtigste und in der Literatur bekannteste Straße des Kraichgaus war Teilstück einer großen Handelsstraße von Oberitalien und Oberschwaben nach den Niederlanden. Von Speyer her kam man über die Speyerer Weid zum seit Mitte des 13. Jahrhunderts bekannten „Hausener Fahr“, das dem Domstift und dem St.-Germans-Stift zu Speyer zusammen gehörte. Von Rheinhausen über Wiesental, Hambrücken und Forst nach Bruchsal scheint die noch heute bestehende Strecke mit nur geringen Abweichungen schon dem mittelalterlichen Verkehr gedient zu haben. Von Bruchsal aus führte die Straße durch die Orte des Saalbachtals nach Bretten. Die Stadt Bretten lag, wie aus der Urkunde über ihren Verkauf an Pfalz im Jahr 1349 hervorgeht, an der freien Reichsstraße. Der Pfalzgraf hatte dort einen seit 1379 bekannten Zoll⁹³.

Von der Rehhütte hinter Bretten an hielt sich die Straße auf den Hügeln nördlich des Saalbachs bis nach Knittlingen. An Maulbronn vorbei scheint der alte Weg westlich

über Schmie gelaufen zu sein, wie die Nachrichten über das Geleit bezeugen. Etwa seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts zog die Straße nördlich und östlich am Kloster vorbei. Bis Illingen war dem Verkehr der Weg durch das Tal der Schmie gewiesen. Von dort an benutzte er wie noch heute zum größten Teil die nahezu schmurgerade Trasse der Römerstraße nach Zuffenhausen und führte dann im Bogen über die Prag nach Cannstatt⁹⁴.

Von der Bergstraße her bestanden außer dem in der Hauptsache benutzten Anschluß bei Bruchsal noch zwei weitere Zugänge zur Cannstatter Straße. Nur die Nachrichten über das Fürstengeleit erwähnen diese Routen, die offenbar von den Kaufleuten nicht benutzt werden durften. Von Ubstadt zieht die sogenannte Hühnerstraße unter Umgehung von Bruchsal direkt nach Heildesheim. Im Jahr 1664 wurde auf ihr der Herzog von Neuburg durch das pfälzische Amt Bretten geleitet. Dem Amt Bretten standen nach einer Aufzeichnung des 16. Jahrhunderts auch Geleitsrechte zu von Ubstadt über Unteröwisheim an Münzesheim vorbei durch Oberacker, Bauerbach und Gölshausen auf die Knittlinger Steige. Im Jahr 1659 wurde die Leiche des in England verstorbenen jungen Herzogs Maximilian von Württemberg auf diesem Weg von Pfalz geleitet und auf der Gemarkungsgrenze zwischen Bretten und Knittlingen den Württembergern übergeben. Schon vorher, im württembergischen Oberacker, protestierte der Amtmann von Derdingen gegen das pfälzische Geleit, doch erkannten die Pfälzer diesen Protest nicht an, da der Herzog dort ja keinen Zoll hatte⁹⁵.

Wenn auch die Linie über Unteröwisheim schon im Hochmittelalter für die Besitzpolitik des Klosters Maulbronn eine Bedeutung gehabt haben mag, die Hauptstraße und der Weg der Kaiser führte durch Bruchsal. Bruchsal ist für die Jahre 975, 980, 994, 996, 1002 und 1057 als Aufenthaltsort der Könige bezeugt. In den meisten Fällen wurde es dabei auf dem Weg zwischen Speyer und dem Bodensee (vgl. Straße 6a und 7a) berührt. Auch für die Jahre 965, 972, 1025 und 1040 sind königliche Reisen zwischen dem Bodensee und Speyer bzw. Worms bezeugt, auf denen wohl Bruchsal, ohne daß es genannt wird, Station gewesen ist. Sicher ist die ganze Strecke zwischen Speyer und Cannstatt im Jahr 996 von Otto III. benützt worden, der von Verona über Bruchsal nach Mainz kam, ebenso im Jahr 1002 auf dem Weg von Speyer nach Augsburg. Heinrich III. ist in den Jahren 1046 und 1048 von Speyer und Worms nach Augsburg und Ulm gezogen und hat dabei jeweils in Winterbach im Remstal Station gemacht. In den Jahren 1047 und 1051 kam er von Augsburg nach Speyer⁹⁶.

Heinrich III. hat im Jahr 1056 Bruchsal an die Kirche von Speyer geschenkt. Nachher sind kaum mehr Königsurkunden in Bruchsal ausgestellt worden. Nur Heinrich IV. weilte noch einmal im Jahr 1067, von Pforzheim her kommend, in Bruchsal. Für die Staufer ist die Reiseroute von Speyer über Bruchsal nach Schwaben anscheinend nicht ganz von der Bedeutung gewesen, die die Wege von Speyer nach Wimpfen und von Hagenau nach Eßlingen für sie hatten (s. Straßen Nr. 5 u. 8). Ob Philipp von Schwaben im Jahr 1202 von Speyer nach Ulm kam, ist nicht ganz sicher. Otto IV. stellte im Sommer des Jahres 1209 innerhalb von zweieinhalb Wochen Urkunden in Speyer und in

⁹¹ GLA 43/202 (1453, 1456, 1466); 43/5 (1455). Ernst, Fritz: Eberhard im Bart S. 183f. Wilhelm S. 24.

⁹² Ernst S. 183; GLA 166/63; Wilhelm S. 75; 128, 150.
⁹³ Schulte, Alois: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs I, 389; Doll: Pfälzische Heimatblätter IV, 10; Siben, A. in Palatina 1937, 8; GLA 43/17a (1349); Wüthum, F.: Bretten 66 u. 77.

⁹⁴ Vgl. unten die Nachweise über die Geleitsrechte. OAB Maulbronn S. 121f.; Weller: Reichsstraßen Nr. 28.

⁹⁵ GLA 132/119 und 122.

⁹⁶ Rieckenberg AUF 17.

Ulm aus. Friedrich II. reiste im Jahr 1214 in etwa zehn Tagen von Ulm nach Speyer, Heinrich (VII.) im Jahr 1127 in sechs Tagen von Worms nach Ulm⁹⁷.

Das Geleitswesen auf der Cannstatter Straße ist uns relativ früh bezeugt, noch in der Zeit, bevor es die späteren Territorien Speyer, Pfalz und Württemberg in ausschließlichen Besitz bekamen. Im Jahr 1317 sicherten die Grafen von Württemberg, Vaihingen, Eberstein und der Markgraf von Baden den Regensburger Kaufleuten in ihrem Gebiet Schutz und Geleit zu, im Jahr 1322 Württemberg, Baden und Vaihingen den Augsburger Handelsherren. Die alten Geleitsrechte der Grafschaften Vaihingen und Eberstein lassen sich nach diesen spärlichen Nachrichten nicht abgrenzen. Mit dem Übergang Vaihingens im Jahr 1339 an Württemberg und Brettens im Jahr 1349 an die Pfalz dürften sich die später bekannten Geleitsstrecken gebildet haben⁹⁸.

Über das bischöfliche Geleit von Speyer bis nach Bruchsal fehlen direkte Aussagen. Aber da die ganze Strecke durch bischöfliches Territorium lief, der Bischof seine Zollstätte zu Rheinhausen hatte und in den bereits häufig zitierten Verträgen zwischen Pfalz und dem Bistum von dieser Route nie die Rede ist, ist sicher, daß hier das Geleitsrecht des Bistums Speyer unbestritten war⁹⁹.

Das Kaufmannsgeleit führte die bischöfliche Geleitsmannschaft über Bruchsal hinaus bis vors Tor zu Heidelberg, die Geleitsreiter des Amtes Bretten brachten in umgekehrter Richtung ihre Schutzbefohlenen bis vor die Stadt Bruchsal. Der Grenzpunkt des Fürstengeleits zwischen beiden Städten war im 16. und 17. Jahrhundert heftig umstritten. Zu einer Einigung scheint man nicht gekommen zu sein¹⁰⁰.

Die Geleitsgrenze zwischen Pfalz und Württemberg war wegen der verwickelten Schutz- und Schirmrechte über das Maulbronner Gebiet durch das ganze 15. Jahrhundert hindurch Zankapfel zwischen beiden konkurrierenden Territorien. Bei der Übergabe der Orte von Schmie bis Lienzingen an das Kloster im Jahr 1394 behielt sich Graf Eberhard das Geleit vor. Der Pfalzgraf, schon längst Schirmer der Zisterze, hat das württembergische Geleit im Klostergebiet nicht anerkannt, zumal seit 1450 aller Kaufmannsverkehr zur Frankfurter Messe auf diese Straße gezwungen war (s. o. 5a). In den Jahren 1476—1482 von Württemberg eingeholte Kundschaften unterstrichen die württembergische Geleitsberechtigung von Vaihingen noch über Schmie hinaus bis an „der Kremerin sewe“. Sie zeigten auch, daß schon seit dreißig Jahren der Streit um diese Grenze ging und es jeweils entscheidend war, ob die Württemberger mit genügend starker Mannschaft sich beim See postiert hatten. Fanden die Pfälzer keinen Widerstand, so ritten sie nach Schmie durch. Im Jahr 1482 verzichtete Württemberg gegenüber der Pfalz auf das Geleit zu Schmie, die Pfalz erkannte aber nie an, daß Württemberg hier jemals das Geleit innehatte. Wo die neue Grenze lag, ist nicht bekannt. Sie war nur von kurzer Dauer. Der für die Pfalz unglückliche Ausgang des bayerischen Erbfolgekriegs brachte die Schutzherrschaft über Maulbronn an Württemberg und legte die neue Geleitsgrenze auf der künftigen Territorialgrenze an der Knittlinger Steige „bei der Ellesbach“ fest¹⁰¹.

Das württembergische Geleit auf dieser Straße wurde vom Amt Vaihingen ausgeübt, die Geleitsmannschaft versammelte sich zumeist in Lienzingen. Für reisende Kaufleute war die Strecke Knittlingen—Cannstatt eine Tagesleistung. Es sind keine genauen Urkunden über den Besitz der Geleitsrechte zur Zeit der Teilung der württembergischen Lande mehr erhalten. Das Geleit auf der Straße zwischen Cannstatt und Vaihingen scheint jedoch zum Stuttgarter Landesteil gehört zu haben. Im Jahr 1459 wurden bei Lienzingen Frankfurter Kaufleute durch verschiedene Ritter, die mit Graf Ulrich in Fehde lagen, niedergeworfen. Sie wendeten sich mit ihren Ersatzforderungen aber an Graf Eberhard als den wirklichen Inhaber des Geleits. Eberhard ordnete daraufhin an, daß künftig das Geleit über Markgröningen statt über Schwieberdingen geführt werde; Ersatz für den Schaden hat er jedoch nicht geleistet¹⁰².

6a. Abzweigungen von Bruchsal und Bretten nach Süden: Auf den älteren Plänen, aber auch auf den neueren Karten ist noch gut eine Straße zu erkennen, die von Bruchsal aus in genau südlicher Richtung in das Hügelland hineinführt und über Obergrombach verschiedene Zugänge in Richtung auf Pforzheim und in den Schwarzwald hinein gewinnt. Ein Vertrag zwischen der Markgrafschaft Baden und dem Bistum Speyer von 1423 über das Geleit auf dieser Strecke gibt die Routenführung annähernd an. Speyer geleitete von Obergrombach bis nach Singen oder auf der anderen Strecke von Bruchsal bis an den Bach in Wössingen, Baden in umgekehrter Richtung. Über das Geleit im ganzen Gebiet zwischen Pfinz und Saalbach, dem Stöckig, wo auch noch eine Querstraße hindurchführte, kam es im Jahr 1472 zu Streit zwischen Pfalz und Baden. Die Pfälzer wollten den ganzen Verkehr ins Saalbachtal vor ihren Zoll zu Heidelberg ziehen. Im Jahr 1480 jedoch verzichteten sie auf ihre Ansprüche wegen des Geleits im Stöckig¹⁰³.

Die jeweiligen Endpunkte der Geleitsberechtigung von Baden und Speyer wechselten im Lauf der Jahrhunderte. Das Lagerbuch des Amtes Stein von 1568 gibt als Grenzen der badischen Rechte den Bach zu Obergrombach und von Singen her den Bildstock bei der Wüstung Binsen auf der Gemarkung Jöhlingen an. Dazu wird im Nachtrag vermerkt, daß später bis auf Widerruf gestattet war, von Stein bis nach Bruchsal zu geleiten und umgekehrt für die Speyrischen von Bruchsal bis nach Stein; im Jahr 1706 war diese Regelung noch in Kraft¹⁰⁴.

Von Bruchsal aus konnte man also auf der Strecke über Obergrombach sowohl über Stein und vermutlich Eisingen nach Pforzheim gelangen, als auch hart an Jöhlingen vorbei bei Singen ins Pfinztal und, diesem etwa folgend, in den Schwarzwald hineinfahren. Dieser Weg in den Schwarzwald hatte für den Handel einige Bedeutung. Der Zugang zu ihm wurde gerne durch die Schwarzwälder abgekürzt, die schon in Rheinhausen die Straße nach Bruchsal verließen und über Neudorf, durch den Kammerforst, Neuthard, Büchenau, Untergrombach nach Obergrombach mit Heringen, Frucht und anderen Gütern nach Süden und nach Pforzheim fuhren. Im Jahr 1493 bezeugte der Fergemeister von Rheinhausen, daß diese Straße schon vor 36

⁹⁷ Stumpf 2706—07; RI V 73—74; 284—85; 740—41; 4061—62.

⁹⁸ Stülz, Christoph: Württembergische Geschichte III 155; Wilhelm S. 12.

⁹⁹ GLA 42/149; 132/122 für Fürstengeleit direkt bezeugt.

¹⁰⁰ GLA 132/119 u. 122.

¹⁰¹ Wilhelm, S. 71; HStA Stuttgart A 502 b 15; GLA 77/8050; 132/122.

¹⁰² Wilhelm, S. 94 f.; Ernst: Eberhard im Bart S. 99; Der Vertrag zwischen Graf Ulrich und Graf Ludwig über das Geleit von 1442 Württembergische Regesten 97 ist im letzten Krieg durch Brand vernichtet worden, weitere Archivalien über diese Geleitsteilung scheinen nicht vorhanden zu sein (Ausk. HStA Stuttgart).

¹⁰³ GLA 74/2554; 36/241; RMB 10276.

¹⁰⁴ GLA 66/8249 u. 8250; 74/2559.

Jahren durch die Leute aus der Markgrafschaft gebraucht wurde; nur Güter zur Frankfurter Messe mußten über Bretten gehen. Er selbst hatte im Dienst des Bischofs Kaufleute bis nach Singen auf die Brücke geleitet. Kurpfalz wollte diese Straße nicht dulden, im Vertrag von 1521 wurde bestimmt, daß von Rheinhausen aus nur zwei rechte Straßen bestünden, die eine nach Bruchsal, die andere nach Graben. Der Weg durch den Kammerforst wurde verboten¹⁰⁵.

Obwohl die Straße von Bruchsal über Stein nach Pforzheim von Pfalz ebenfalls nicht gern gesehen war, erreichte sie im 16. Jahrhundert gesteigerte Bedeutung. Von 1569 an wurde das bis dorthin über Graben geführte badische Geleit zur Frankfurter Messe auf sie verlegt. An vier Tagen der Hauptreisezeit zu und von den Messen im Frühjahr und Herbst brachte ein starkes Geleitskommando die über den Hagenschieß und den Beutel in Pforzheim zusammengekommenen Kaufleute nach Stein und weiter bis zum Speyrer Geleit nach Bruchsal. Bis 1627 sind nahezu lückenlos die Einteilungen der markgräflichen Geleitsreiter zum Dienst auf dieser Strecke erhalten. Auch nach dem Dreißigjährigen Krieg und im Jahr 1705 hat man dieses Geleit wieder aufgenommen¹⁰⁶.

6 b. Abzweigungen bei Bretten nach Pforzheim: Der pfälzische Widerstand gegen die Führung des Geleits auf der Strecke über Obergrombach und Stein wird verständlich, wenn man die Geschichte des Geleits zwischen Pforzheim und Bretten betrachtet. Das 15. Jahrhundert kannte zwei höchstwahrscheinlich schon altüberkommene Straßen zwischen beiden Städten. Die eine bog in das Sprantal ein und erreichte über Göbriehen Pforzheim. Für den Durchgangsverkehr von Nordwesten her führte eine Abkürzung an Bretten vorbei gleich von Rinklingen her ins Sprantal. Die zweite Straße deckt sich beinahe mit der heutigen Verbindung und führte knapp östlich an Bauschlott vorbei. Im Jahr 1452 zog im Streit mit der Pfalz das Amt Pforzheim Kundschaften über die Geleitsrechte auf beiden Straßen ein. Das badische Geleit sollte in beiden Richtungen auf der oberen Straße durch den Bauschlott Wald bis zum Brettener alten Galgen, auf der unteren durch das Sprantal bis zur Rinklinger Ziegelhütte reichen. Ein Schiedsspruch des Erzbischofs Dieter von Mainz im Jahr 1453 setzte diese Grenzen als verbindlich fest. Pfalz gab sich mit dieser Regelung nicht zufrieden. Der Sieg bei Seckenheim ermöglichte eine Revision des Laudums. Im Jahr 1463 wurden die Endpunkte von 1453 nur für das Geleit von Pforzheim her anerkannt, auf Pforzheim zu geleitete die Pfalz bis unmittelbar vor die Stadt. Diese Geleitgrenzen blieben in der ganzen Neuzeit nahezu unverändert, nur durfte das badische Geleit bis zum Tor vor Bretten geführt werden. Die Straßen selbst sind allerdings in ihrer Bedeutung zurückgegangen. Während die Kundschaften von 1452 noch das Frankfurter Messegeleit auf der Straße an Bauschlott vorbei erwähnen, ist später nicht mehr die Rede davon. Baden hat es offenbar verstanden, den Hauptstrom der Kaufleute im eigenen Gebiet zu behalten und erst nach Graben, dann nach Stein und Obergrombach zu geleiten. So hat der Pfalz der Sieg im Geleitsstreit kaum einen Nutzen gebracht¹⁰⁷.

Oben bei der Behandlung Bruchsal's war von den Reisewegen der Kaiser, die, vom Bodensee her kommend, nach

Speyer zogen, die Rede. Der Weg führte wohl über Pforzheim (s. u. Nr. 7). Welches Zwischenstück aber von Pforzheim bis Bruchsal benutzt wurde, ist nicht mehr zu klären. Bretten—Pforzheim scheint nach der früheren Bedeutung als Zufahrtsweg zur Frankfurter Messe die ältere Strecke zu sein.

7. Straße Graben (bzw. Schröck)—Durlach—Pforzheim—Cannstatt: Zwischen den großen Wirtschafts- und Verkehrszentren am Oberrhein, Speyer im Norden und Straßburg im Süden, gab es nur wenige Stromübergänge von Gewicht. Die markgräfliche Stadt und spätere Residenz Durlach hatte so von Westen her keinen kräftigen Verkehrsstrom, sondern nur kleinere, von dem Hauptbett des großen Verkehrs abgezweigte, Rinnsale zu sammeln und, mit kleinen Zuflüssen von Norden und Süden her nach Osten weiterzuleiten.

Vom Speyrer Rheinübergang bei Rheinhausen aus ging die eine der beiden im Jahr 1521 allein anerkannten Straßen nach Graben und von dort durch markgräfliches Gebiet wohl über Durlach nach Ettlingen und nach Pforzheim. Die Zusammenstellungen über die Geleitsrechte des Amtes Graben geben Belege für diese Straße über Blankenloch auf Durlach von 1566 an. Sie wird mit der südlich von Graben im Hardtwald ziehenden Kend- oder Kienstraße in Verbindung gebracht. Doch ist eine solche Gleichsetzung problematisch. Die Kienstraße geht auf den Karten nicht durch Blankenloch, sondern mündet erst bei Hagsfeld. Eine Deutung als Königsstraße ist nicht genügend gesichert¹⁰⁸.

Wohl in der Gegend von Blankenloch war diese Straße auch von Fuhrwerken zu erreichen, die bei Schröck, dem heutigen Leopoldshafen, über den Rhein gesetzt waren. Das dortige Fahr wird 1407 erstmals erwähnt und war wie der seit 1382 bekannte Zoll in Händen der Markgrafen. Das Amt Mühlburg übte das Geleit bei Schröck bis über den Rhein hinüber aus¹⁰⁹.

Zwischen Durlach und Pforzheim galt genau so badisches, später baden-durlachisches Geleit wie von Graben her. Die Strecke lief zunächst im Pfinztal durch Berghausen und Söllingen und dann wie die heutige Bundesstraße nur etwas gerader über Wilferdingen und den Höhenrücken zwischen Pfinz und Kämpfelbach¹¹⁰.

Von Pforzheim aus führten mehrere mittelalterliche Straßen durch den Hagenschieß nach Osten und Südosten. Die nördlichste ging über Wurmberg nach Mönshheim. Dort im Bach endete das badische Geleit. Die württembergische Geleitsstraße erreichte von dort aus über Weissach und Ditzingen den Verkehrsknoten bei Cannstatt¹¹¹.

Pforzheim als Sammelpunkt vieler Verkehrslinien aus dem Süden hat der Straße nach Durlach die meiste Belebung gebracht. In den Jahren 1561 bis 1568 ist diese Straße vom Hagenschieß an bis nach Graben als Weg zur Frankfurter Messe bezeugt. Vielleicht hat sie diese Aufgabe schon länger gehabt. Die etwas merkwürdige Linienführung mit dem großen Umweg nach dem Rhein zu spricht allerdings

¹⁰⁵ GLA 60/2586; *Kemm, F.*: Graben S. 130; *Rommel, G.*: Hardtwald S. 49.

¹⁰⁶ GLA 36/236 von 1453 erwähnt Entscheid über Fähre von 1407; *Krieger*: Artikel Leopoldshafen; GLA 60/5546.

¹⁰⁷ Für das Amt Durlach fehlen genauere Geleitsbeschreibungen, beim Amt Pforzheim ist die Strecke nach Durlach nur summarisch genannt (66/6587), doch legt die Erwähnung von Nebenzöllen in Söllingen und Berghausen die Straße zunächst im Pfinztal fest (66/1918 u. 1920). Im Jahr 1742 hatte Baden-Durlach das Geleit auf der Landstraße, die im Süden die Gemarkungen Biffingen und Ersingen durchschneidet. *Reiting, Gustav Adolf*: Geschichte der Dörfer Ersingen und Biffingen, S. 325 f.; *Baer*, S. 133 f.

¹¹¹ GLA 74/2559; 66/6587; *Ernst, Victor*: AOB Leonberg, S. 382 f. *Weller*: Reichsstraßen Nr. 32; *Hertlein, Friedrich, Gößler, Peter, Paret, Oskar*: Die Römer in Wtbg II S. 44 ff.

¹⁰⁶ GLA 36/14; 42/149.

¹⁰⁶ GLA 171/723; 728—32.

¹⁰⁷ RMB 7406—7; 7484; GLA 36/14; 235; 236; 43/5; 36/41 von 1541; 74/2559; 66/2588.

dafür, daß die Markgrafschaft das Meißgeleit erst künstlich auf diese Straße gezogen hat, nachdem der Weg über Bretten teilweise der Pfalz in die Hände gefallen war (s. o. Nr. 6b). Zur Herbstmesse im Jahr 1561 sicherten sechzehn Geleitsreiter die Strecke im Hagenschieß, drei die Abzweigung davon nach Tiefenbronn, neun Pferde waren zwischen Pforzheim und Wilferdingen eingesetzt, fünf zwischen Wilferdingen und Durlach und ebenfalls fünf auf der letzten Etappe über Blankenloch nach Graben. Mit der Frühjahrsmesse 1569 wurde diese Linienführung aufgegeben und der kürzere Weg über Stein eingeschlagen. Im 18. Jahrhundert hat dann die Durlacher Straße neuen Aufschwung erlebt, weil sie den vorher bei Ettligen schon auf Pforzheim zu einbiegenden Verkehr aus dem Süden an sich zog¹¹².

7 a. Abzweigungen von Durlach und Singen nach Süden: Bei Durlach ist im Gelände ganz analog zu den Verhältnissen bei Bruchsal wiederum eine altertümliche nach Süden auf einem Höhenrücken in das Hügelland hineinziehende Straße zu erkennen. Die sogenannte Ochsenstraße hält sich zwischen den Ortschaften oft an die Gemarkungsgrenze, bis sie Langensteinbach und dort die Straße Ettligen—Pforzheim erreicht. Eine Fortsetzung von dort nach Süden führte wohl über Weiler und Arnbach nach Neuenbürg und weiter ins Enztal.

Das gleiche Ziel dürfte auch der oben (Nr. 6a) besprochene Weg von Obergrombach her über Singen gehabt haben. Er hielt sich zunächst im Pfinztal, das er wahrscheinlich bei Ellmendingen verließ, um in geraderer Richtung auf Neuenbürg zuzustreben.

Diese beiden Straßenzüge, Verbindungslinien zwischen dem Schwarzwald und den fruchtbaren Gegenden der Rheinebene, dienten mehr dem lokalen Gütertausch als dem Fernverkehr. Im Jahr 1484 berichtet eine von Baden eingezogene Kundschaft, daß Baden den Bischof von Magdeburg und Wiprecht von Helmstadt, die aus dem Wildbad kamen, von Neuenbürg nach Durlach geleitet habe. Lastwagen seien von Neuenbürg aus über Remchingen (Burg im Pfinztal) nach Grombach und umgekehrt geleitet worden. Grenze zum württembergischen Geleit sei stets der Ruckerswasen vor Neuenbürg gewesen. Eine andere von Baden im gleichen Jahr zu Calw eingezogene Kundschaft wußte dagegen anders zu berichten; schon vor dreißig Jahren sei in guter Freundschaft ausgemacht worden, daß die von Neuenbürg, also Württemberg, von dort bis Durlach und Remchingen, Baden aber umgekehrt geleiten solle. Wie aus dem Dorsalvermerk hervorgeht, haben die badischen Beamten diese Kundschaft als „widder uns“ unterdrückt, wohl aber kaum Erfolg mit ihren weitergehenden Ansprüchen gegen Württemberg gehabt. Die badische Geleitstafel von etwa 1530 verzeichnet Geleitsrechte durchs Remchinger Tal über Ellmendingen nach Neuenbürg und schweigt sich über den Rückweg aus. Im Jahr 1615 hatte Württemberg von Neuenbürg bis Ellmendingen und Baden in der Gegenrichtung das Geleit¹¹³.

8. Die Wattstraße (Lauterburg—Ettligen—Pforzheim mit Anschluß nach Cannstatt): Zwischen Speyer und Straßburg waren im Mittelalter sicher die Rheinübergänge am wichtigsten, die das Reichskloster Weißenburg und die Kaiserpfalz Hagenau mit dem rechtsrheinischen Gebiet verbanden. Am frühesten ist die Fähre von Hagenbach

bezeugt. In Lauterburg war die nächste Fähre, die nach Au am Rhein übersetzte. Nach dem Vertrag von 1521 war zwischen Lauterburg und Selz keine Fähre gestattet. Die Rheinkarte vom Ende des 16. Jahrhunderts zeigt neben den Fähren von Lauterburg und Selz wieder eine von Hagenbach und Neuburg nach Neuburgweier herüber¹¹⁴.

Die Straße von dort nach Osten ging über Mörsch wohl unter Benutzung der römischen Trasse nach Ettligen. Ettligen verließ die Straße durch den Nordausgang und schlug gleich vor dem Tor die Richtung ins Albtal ein. Beim heutigen Bahnhof Busenbach erklimmte die mittelalterliche Straße etwas anders als die Römerstraße die Steige im Watt nach Reichenbach. Durch Langensteinbach, Auerbach und Ellmendingen ging es weiter nach Pforzheim. Der Gemarkungsplan von Dietlingen zeigt deutlich die mittelalterliche Straße, südlich der heutigen Landstraße durch das Dorf führend, während die als Römerstraße zu deutende Hochstraße nördlich vorbeizieht¹¹⁵.

Von Pforzheim aus wurde als wichtigste Route nach Osten wohl die über Mönshausen benutzt. Es gab aber auch einen Weg, der mehr der römischen Linienführung entsprach. Er zog auf der Römerstraße durch den Hagenschieß am Seehaus vorbei. Bis nach Frießheim reichte hier das badische, erst spät bezeugte Geleit. Die Fortsetzung im württembergischen dürfte entsprechend dem römischen Straßenzug über Rutesheim und Leonberg geführt haben¹¹⁶.

Die Verbindung zwischen dem Neckarübergang bei Cannstatt und der Kaiserpfalz in Hagenau hat zumindest in der späten Stauferzeit öfter als Reiseweg der Herrscher gedient. Otto IV. weilte im Jahr 1209 in Eßlingen und ist dann höchstwahrscheinlich über Hagenau und Speyer wieder nach Norden zurückgereist. Friedrich II. kam im Jahr 1213 in wenigen Tagen von Hagenau nach Regensburg. In den Jahren 1214 und 1217 muß er innerhalb von sechs Tagen von Rottweil nach Hagenau und von Hagenau nach Rottweil gelangt sein. Dabei ist die Benutzung der Straße über den Kniebis nicht ausgeschlossen. Aber der König könnte auch bei Pforzheim die Straße über das Watt erreicht haben. Im Jahr 1215 als er von Ulm nach Hagenau zog, hat er wohl sicher die nördliche Umgehung des Schwarzwaldes gewählt. Für Heinrich (VII.) ist für die Jahre 1226, 1229 und 1232 im Abstand von je etwa zwei Wochen ein Aufenthalt in Eßlingen und dann in Hagenau überliefert. Im Jahr 1231 kam er von Ulm nach Hagenau¹¹⁷.

Im Jahr 1446 wird die Straße von Pforzheim über Ettligen nach Lauterburg als Rheinstraße bezeichnet. Wegen des Anschlusses dieser Straße nach dem pfälzischen Neuburg währte ein langer Streit. Im Jahr 1413 sollten Schiedsrichter zwischen Baden und Pfalz unter anderem auch über den Klagepunkt entscheiden, daß Baden bei Mörsch die Straße unterbrochen hatte, damit kein Kaufmann nach Neuburg kommen konnte. Erst 1467 kam es zum Vertrag, die Markgrafschaft mußte den Graben zwischen Mörsch und Neuburg so ausfüllen, daß man mit drei bis vier Wagen darüber fahren konnte. Im Jahr 1480 wurde das Geleit von Neuburg nach Ettligen der Pfalz zugesprochen¹¹⁸.

¹¹⁴ Traditiones Wizenburgenses hsg. v. C. Zeuß 309; GLA 42/149; H Rheinstrom 27.

¹¹⁵ Baer, S. 153; Hertlein, Paret, Gößler: Die Römer in Württemberg II S. 45; Rommel, Gustav: Dietlingen S. 16 u. 44.

¹¹⁶ GLA 60/2588 erst um 1704 aufgezeichnet unter Benutzung älterer Nachrichten. Hertlein, Paret, Gößler II. S. 46 ff.

¹¹⁷ RI V 272—274; 687—687 a; 724—725; 901—902; 791—792; 4016—17; 4120—30, 4255—59; 4220—21.

¹¹⁸ GLA 36/232; 240; 241; RMB 9506.

¹¹² GLA 171/723; Baer S. 133.

¹¹³ GLA 36/14; 74/2559; 66/6587.

Baden hatte 1530 das Geleit von Ettlingen bis Mörsch und bis an die Lauterburger Fähre, nach Pforzheim und zurück, bis auf die Steige vor Neuenbürg, die Württemberger umgekehrt von dort bis auf die Wattsteige. Während nach der Landesteilung auf allen nördlichen Strecken die untere Markgrafschaft das Geleit ausübte, hatte Baden-Baden 1596 zu geleiten von Ettlingen durch Langensteinbach bis an den Auerbach unmittelbar vor dem gleichnamigen Dorf und von Ettlingen über Langensteinbach bis auf die Steige vor Neuenbürg. Baden-Durlachs Rechte gingen nur von Pforzheim bis zum Auerbach. Württemberg geleitete gegen Ettlingen immer noch bis zur Steige im Watt. Im Jahr 1704 war auch das baden-durlachische Geleit von Pforzheim bis an den Schlagbaum im Ettliger Watt ausgedehnt. In der Gegenrichtung geleitete Baden-Baden bis an die Kapelle vor der Brötzingener Vorstadt. Wenig später wurde die Wattstraße durch die Straße über Durlach überflügelt und verlor den meisten Verkehr (s. o. Nr. 7)¹¹⁹.

8a. Straßen von Pforzheim in den Schwarzwald und nach Südosten: Schon die bisher behandelten Straßen, die von Norden und Westen her auf Pforzheim zu führen, zeigen die große Dichte des alten Verkehrsnetzes bei Pforzheim an. Auch von Nordosten, von Vaibingen her über Mühlacker, kam eine wohl nur lokal wichtige Straße auf den Knotenpunkt Pforzheim zu. Der Enzübergang in Pforzheim bot die am weitesten an den Schwarzwald herangeschobene Möglichkeit, den Fluß zu überschreiten, bevor weiter im Süden die tiefeingeschnittenen Täler der drei Quellflüsse der Enz den West-Ost-Verkehr ziemlich unmöglich machten. Die Markgrafschaft Baden hat die Verkehrsbedeutung Pforzheims noch dadurch gehoben, daß sie alle anderen Enzübergänge oberhalb von Mühlacker sperrte¹²⁰.

Die natürliche Beschaffenheit der Flußläufe unmittelbar südlich Pforzheim verwies die Wege in den Schwarzwald hinein zunächst einmal auf die Höhenrücken zwischen den Tälern. Die Römerstraße im Hagenschief führte auch den mittelalterlichen Verkehr. Bei Friolzheim und bei Tiefenbronn gelangte er auf die sogenannte Rheinstraße über Heimsheim, den Schönbuch nach Lustnau bei Tübingen und auf die Straße nach Weil der Stadt und Herrenberg. Beide Straßenzüge sind als Königsstraßen weiter im Süden bezeugt. Die Straße über Heimsheim ist schon Otto der Große gezogen, der dort von der Reichenau kommand, und nach Worms weiterziehend, geurkundet hat. Im Jahr 994 kam Otto III. vom Hohentwiel nach Bruchsal, 1057 Heinrich IV. von der Reichenau aus über Pforzheim und Bruchsal nach Speyer. Auch Friedrich II. und Heinrich (VII.) könnten zwischen Rottweil und Hagenau (s. o. Nr. 8) diesen Weg benutzt haben, wenn sie nicht über Calw nach Pforzheim gelangt sind. Das Geleit war von Pforzheim bis Friolzheim und bis zum Seebach hinter Tiefenbronn unbestritten badisch¹²¹.

Der Rücken zwischen Würm und Nagold bildete den Zugang von Pforzheim nach dem bis 1603 badischen Amt Liebenzell und zur Fernverkehrsstraße über Nagold nach Rottweil und Schaffhausen. Im Jahr 1472 war Baden nach einer durch das Amt Liebenzell eingeholten Kund-

schaft berechtigt, bis in den Bach hinter der St. Aureliuskirche bei Hirsau zu geleiten. Ein Vertrag zwischen Baden und Württemberg von 1516 bestimmte zwischen Liebenzell und Calw wechselseitiges Geleit. Die badische Geleitstafel von 1530 verzeichnet aber wieder badisches Geleit von Pforzheim über Liebenzell bis zur Landesgrenze bei der Erstmühle. Eine undatierte Zusammenstellung ehemaliger badischer Geleitsrechte in Abschrift aus dem 18. Jahrhundert läßt das württembergische Geleit von Calw her beim Oberen Bad in Liebenzell enden, das badische gegen Calw bis zur Liebfrauenkapelle reichen. Von Liebenzell auf Pforzheim zu führten Wege auf beiden Seiten des Tales. Daß das Tal aber noch vor Pforzheim verlassen wurde, zeigt die Aufzeichnung der badischen Geleitsrechte von 1704, als Liebenzell längst württembergisch geworden war. Das Amt Pforzheim hatte gegen Calw zu geleiten über Huchenfeld, „den Beuttel hinab“, bis zum Bildstock beim Leutersbach¹²².

Zwischen Nagold und Enz gab es keinen großen Durchgangsverkehr. Doch war bis 1603 die Verbindung von Pforzheim mit dem dann erst an Württemberg abgetretenen Amt Altensteig von einiger Wichtigkeit. Nach der Geleitstafel hatte Baden das Geleit von Norden her bis nach Igelsoch¹²³.

Auch die Straße ins Enztal hielt sich zunächst auf der Höhe westlich des Tales. Von Brötzingen aus zog sie an Birkenfeld vorbei und in geradem Lauf bis auf die Höhe über dem Tal bei Neuenbürg. Dort traf sie mit den Straßen von Obergrombach und von Ettlingen her zusammen. Über die Steige hinab zur Stadt und dann im Enztal selbst führte sie weiter ins Wildbad. Die Akten über diese Straße berichten vor allem vom Reiseverkehr nach dem Wildbad. Fürstliche Badegäste wurden auf ihr geleitet. Es bestand aber auch ein vielleicht manchmal vom Lastenverkehr eingeschlagener Abschluß von Neuenbürg über Salmbach und Grumbach ins Nagoldtal und nach Liebenzell.

Das Geleit zwischen Pforzheim und Neuenbürg war ständiger Zankapfel zwischen Baden und Württemberg. Im Jahr 1472 von der Markgrafschaft eingeholte Kundschaften betonten ihr Geleitsrecht von Pforzheim bis zum „Ruckerswasen“ auf der Steige bei Neuenbürg. Ein badischer Geleitsknecht wußte sogar zu berichten, daß früher eine Vereinbarung mit Württemberg bestand, das Geleit wegen größerer Sicherheit bis ins Städtlein hinauszuführen. Bis zum Ruckerswasen ging aber nach 1484 aufgezeichneten Zeugenaussagen die württembergische Geleitshoheit. Die damals auch eingeholte, aber dann als Baden widrige Kundschaft unterdrückte Aussage eines Zeugen aus Calw berichtete anders. Vor dreißig Jahren habe Württemberg von Neuenbürg aus bis nach Pforzheim hineingeleitet. Dort sei aber der Führer des württembergischen Geleits gefangen genommen worden. Die streitenden Parteien hätten sich dann in guter Freundschaft und zur Vermeidung unnötiger Kosten auf wechselseitiges Geleit geeinigt. Württemberg sollte in Zukunft bis Pforzheim, Ettlingen, Durlach und Remchingen geleiten, Baden in der Gegenrichtung bis Neuenbürg. Kundschaften aus dem Jahre 1485 waren für den badischen Standpunkt wieder vorteilhafter. Als Geleitgrenze in beiden Richtungen gaben sie die Eiche auf dem Ruckerswasen vor Neuenbürg an. Im Vertrag von 1516 mußte

¹¹⁹ GLA 74/2559; 66/2472; 66/2588.

¹²⁰ GLA 74/2559; 66/6587 u. 88: Badisches Geleit von Pforzheim bis Mühlacker in den Bach. Von dort nach Vaibingen württembergisches 1530, 1615 u. 1704. RMB 10270 von 1472: seit über fünfzig Jahren Straße von Weil über Niefern und alle Enzfürte zwischen Pforzheim und Mühlacker gesperrt.

¹²¹ Weller: Reichsstraßen Nr. 11 und 22; Ernst: OAB Leonberg 382 ff.; Rieckenberg AUF 17; GLA 74/2559; 66/6587 u. 88: Nachrichten über dieses Geleit ab 1530.

¹²² Wilhelm, S. 79 u. 155; Weller: Reichsstraßen Nr. 25; RMB 10323; Hofmann, Wilhelm: Adel und Landesherrn im nördlichen Schwarzwald S. 39f. GLA 74/2559; 2554; 66/2588.

¹²³ GLA 74/2559.

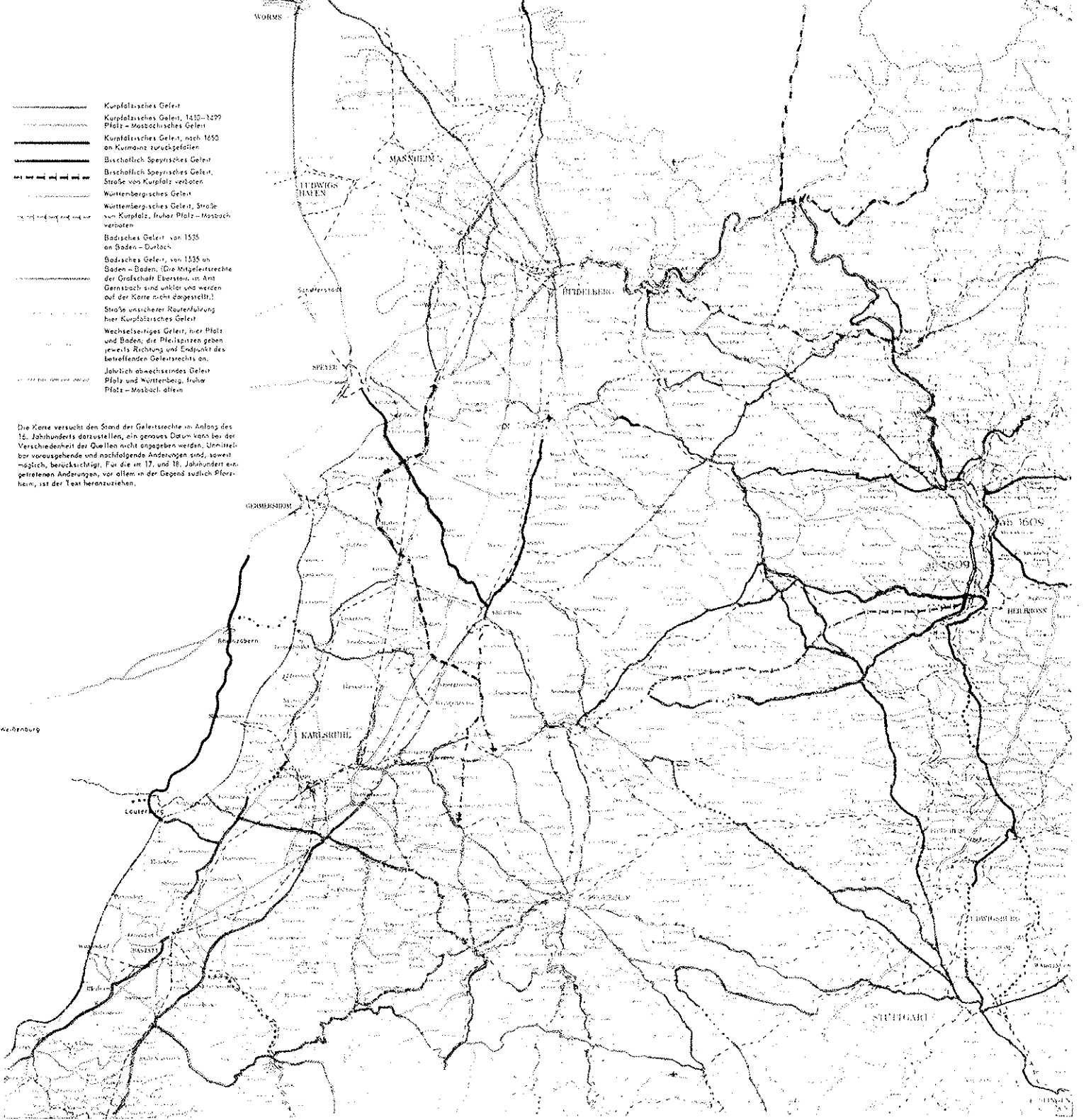
122. 17. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.

...ten Bach hinter der St. Anthonis-
 ...ten. Ein Vertrag zwischen Baden
 1316 bestimmte zwischen Ludwi-
 ...tes Gebiet. Die badische Geleits-
 ...t aber wieder badisches Gebiet
 ...zell bis zur Landesgrenze bei
 ...nderte Zusammensetzung ein-
 ...weise in Absicht aus dem
 ... des württembergischen Gebiet von
 ... Bad in Lehenzell einbezogen, das bei
 ... zur Lehenzellspitze reichten. Von
 ... zu führen Wege auf beiden
 ... des Teil aber nach vor Porzheim
 ... die Aufzeichnung der badischen
 ... als Lehenzell hingen württem-
 ... 1. Das Amt Porzheim hatte gegen
 ... Heidenfeld, „den Bortel hand-
 ... an Lehenzellspitze“.

...d. Es gab es keine großen Durch-
 ... vor bis 1403 die Verbindung von
 ... an Württemberg abgetrennten
 ... eniger Wichtigkeit. Nach der Ge-
 ... das Gebiet von Norden her bis nach
 ... Enzthal hielt sich zunächst auf der
 ... lates. Von Breilungen aus zog sie
 ... und in geradem Lauf bis auf die
 ... von Neuenbürg. Dort trat sie mit dem
 ... bach und von Eilfingen her zu-
 ... seite nach zur Stadt und dann im
 ... weiter ins Wildbad. Die Akten
 ... teilen vor allem vom Lehenzell
 ... städtische Badbesitzer wurden auf ihr
 ... aber auch ein wichtiges manchen-
 ... hiesigeren Abschluß von Neman-
 ... und Ermbach ins Naxsdal und

... von Pflanzheim und Neuenbürg war
 ... zwischen Baden und Württemberg.
 ... der Markgrafschaft eingetragte Kund-
 ... der Geleitsrechte von Porzheim bis
 ... auf der Höhe bei Neuenbürg.
 ... schenkt wurde sogar zu berechnen,
 ... inbahrung mit Württemberg bestand,
 ... näher Sicherheit bis ins Städtchen
 ... zum Heckenwasen ging aber nach
 ... in Zusammenhang die württemberg-
 ... die danach auch eingehende aber
 ... der Kunde nicht unbedingte Aussage
 ... ablehnbere andere. Vor dring-
 ... mberg von Neuenbürg aus bis nach
 ... von. Dort sei aber der Führer des
 ... Geleits gezeugenommen worden.
 ... hätten sich dann in guter Bereit-
 ... dungs unntlicher Kosten auf wech-
 ... des. Württemberg sollte in Zukunft
 ... genen. Durch die Verhandlungen ge-
 ... der (rezeption) bis Neuenbürg
 ... im Jahre 1485 waren für den badischen
 ... vorteilhafter. Als Geleitsgrenze in
 ... gaben sie die Höhe auf dem Kuck-
 ... zung an. Im Vertrag von 1516 wurde

Die wichtigsten Geleitsstraßen um 1520



- Kurpfälzisches Geleit
- Kurpfälzisches Geleit, 1410-1429
Platz - Mosbacher Geleit
- Kurpfälzisches Geleit, nach 1650
an Kurmainz zurückgeführt
- Bischöflich Speyrisches Geleit
- Bischöflich Speyrisches Geleit,
Straße von Kurpfalz verläßt
- Württembergisches Geleit
- Württembergisches Geleit, Straße
von Kurpfalz, früher Platz - Mosbach
verläßt
- Badisches Geleit, von 1535
an Baden - Durloch
- Badisches Geleit, von 1535 an
Baden - Baden. (Die Mittelstrecke
der Grafenschaft Eberstein, im Amt
Gernsbach sind unklar und werden
auf der Karte nicht dargestellt.)
- Straße unsicherer Routenführung
hier Kurpfälzisches Geleit
- Wechselseitiges Geleit, hier Platz
und Baden, die Pfleisgrenzen geben
jeweils Richtung und Endpunkt des
betroffenden Geleitsrechts an.
- Jährlich abwechselndes Geleit
Platz und Württemberg, früher
Platz - Mosbach-alien

Die Karte versucht den Stand der Geleitsrechte im Anfang des
 16. Jahrhunderts darzustellen, ein genaues Datum kann bei der
 Verschiedenheit der Quellen nicht angegeben werden. Unmittel-
 bar vorausgehende und nachfolgende Änderungen sind, soweit
 möglich, berücksichtigt. Für die im 17. und 18. Jahrhundert ein-
 getretenen Änderungen, vor allem in der Gegend südlich Pflanz-
 heim, ist der Text heranzuziehen.

sich Baden dann doch zum Kompromiß mit wechselseitigem Geleit verstehen. Die um 1530 zusammengestellte Geleitstafel der Markgrafschaft bezeichnete als Geleitsgrenze jedoch wieder den Wasen über der Steige vor Neuenbürg und nannte württembergisches Geleit bis Pforzheim eine Anmaßung. Das Pforzheimer Amtsbuch von 1615 erkannte den Vertrag von 1516 an, Endpunkte des gegenseitigen Geleits waren die Stadtpforte zu Neuenbürg und die Brötzingen Vorstadt. Die Aufzeichnungen von 1704 über das Geleit des Amtes Pforzheim lassen dieses in beiden Richtungen nur bis zur Territorialgrenze zwischen Pforzheim und Birkenfeld reichen¹²⁴.

Kundschaften von 1472 sprechen von badischem Geleit von Liebenzell nach Neuenbürg und durch die Stadt hindurch auf die von dort ins badische Gebiet weiterziehenden Straßen. Eine nicht zu datierende Kopie und der Vertrag von 1516 verzeichnen wechselseitiges Geleit zwischen Liebenzell und Neuenbürg für Baden und Württemberg. Die spätestens mit der Abtretung Liebenzells ganz württembergisch gewordene Straße ins Nagoldtal führte über Salmbach und Grumbach nach Unterreichenbach¹²⁵.

Eng mit der Straße von Pforzheim nach Neuenbürg hängt die sogenannte Straße über den Wald nach Baden-Baden zusammen. Ihrer Richtung nach gehört sie zu den unten zu besprechenden Straßen, die quer zur Hauptverkehrsrichtung im Kraichgau laufen. Da die Straße über den Wald aber die regelrechte Fortsetzung der Neuenbürger Straße ist, muß sie hier schon behandelt werden.

Sie zog vom Wasen über der Steige bei Neuenbürg an nach Schwann, von dort im Bogen durch den Wald nach Neusatz und dann in steilem Abstieg nach Herrenalb. Auf den Karten ist sie als Mönchsweg verzeichnet. Von Herrenalb aus ging der Weg ähnlich der heutigen Straße über den Paß am Käppele nach Loffenau. Ältere, die heutigen Kehren abschneidende Wegführungen, sind dort noch im Gelände erhalten. Über Gernsbach und dem Sattel östlich des Merkurs wurde Baden erreicht. Diese Straße entsprach in ihrem Verlauf wohl schon einem vorgeschichtlichen Weg und einer Römerstraße. Im Spätmittelalter war sie Verbindung zwischen den markgräflichen Residenzen Pforzheim und Baden und Zugang des Klosters Herrenalb zu seinen Besitzungen um Pforzheim, Bretten und Derdingen¹²⁶.

Die Quellen über das Geleit auf dieser Strecke sind die gleichen wie die für den Abschnitt bis nach Neuenbürg. Die Kundschaften von 1472 bezeugen badisches Geleit auf der ganzen Strecke, lassen jedoch erkennen, daß Graf Eberhard von Württemberg das Geleit von Schwann an bis Gernsbach beanspruchte. Gereist sind auf dieser Straße hauptsächlich Geistliche und Gesandte der schwäbischen Städte mit diplomatischen Aufträgen beim Hof in Baden. Der Vertrag von 1516 setzte wechselseitiges Geleit fest. Von Pforzheim bis Schwann hatte Baden zu geleiten, ebenso von Baden bis Schwann, auf den Gegenstrecken jeweils Württemberg. Die sonst ungewöhnliche Halbierung des wechselseitigen Geleits durch einen Wendepunkt in der Mitte hängt wohl damit zusammen, daß das badische Geleit von zwei verschiedenen Ämtern versehen wurde. Nach der badischen Landesteilung hat die obere Mark-

grafschaft von Baden bis Schwann, die untere von Pforzheim bis dorthin geleitet¹²⁷.

9. *Wege von Baden und Gernsbach nach Liebenzell, Wildbad und Weil:* Der letzte West-Ost-Durchgang vor der großen Barriere der beiden Hauptkämme des Nord-schwarzwalds und dem dazwischen tief eingeschnittenen Murgtal lag schon ganz im Gebirge. Er war seiner Natur nach für den Lastentransport schwierig und wurde in der Hauptsache nur von Einzelreisenden, Gesandten der schwäbischen Städte nach Baden und Straßburg und Badegästen des Wildbads benutzt. Außerdem verband er das Amt Liebenzell mit dem Stammsitz der Markgrafen.

Im Jahr 1472 hat Baden im Amt Liebenzell sich durch Kundschaft sein Geleit von Liebenzell durch Calmbach und über den Eiberg nach Gernsbach bestätigen lassen. Vom Sattel zwischen Oberem und Unterem Eiberg aus wird die Fortsetzung des Wegs über den Dobel nach Herrenalb gelaufen sein. Eine Nebenstrecke bestand über Dennach mit Anschluß an den Mönchsweg. Das badische Geleit von Gernsbach her ins Wildbad endete 1484 mit dem Wildbann zusammen oben auf dem Eiberg. Nach einer bald jedoch widerrufenen gütlichen Abmachung geleitete Baden, wenn oben auf dem Berg kein württembergischer Geleitknecht wartete, ins Wildbad hinunter, Württemberg in der Gegenrichtung sogar bis nach Gernsbach. Von Liebenzell aus gegen Weil zu ging badisches Geleit bis auf die Brücke zu Möttingen. Vom 16. Jahrhundert an fehlen Nachrichten über das Geleit im Amt Liebenzell. Im Jahr 1603 erlosch sicher das badische Geleit¹²⁸.

Von Gernsbach aus führte als Abzweigung in den Schwarzwald hinein die heute noch zum großen Teil auf der Höhe erhaltene alte Weinstraße. Sie wurde durch eine Steige auf dem Rücken zwischen Loffenauer und Lautenbacher Tal erreicht. Bis zum Schrammberg reichte das von Württemberg anerkannte badische Geleit, die badischen Ansprüche gingen noch weiter bis nach Dornstetten. Soweit das Amt Gernsbach reichte, war die Geleitberechtigung im 16. Jahrhundert angeblich zwischen Baden und Eberstein geteilt. Baden hat diese Teilung aber nie voll zugestanden. Im Jahr 1652 geleitete Baden einen Verbrecher mit „gewaffneter Mannschaft“ von Kuppenheim, durch die ganze Grafschaft Eberstein über die Weinstraße bis an das württembergische Territorium oberhalb von Enzklösterle und übergab ihn dort an den Vogt von Wildbad. Aus Protest dagegen schickte Eberstein eine Mannschaft von Gernsbach an bis durch die Reichen-taler Gemarkung mit. Ob die Ebersteiner Ansprüche sich nicht nur auf das Malefikanengeleit erstreckten, ist nicht zu ermitteln. Die Route über die Weinstraße und das Enzklösterle nach Wildbad zeigt, daß man von der alten Strecke über den Eiberg abgekommen ist¹²⁹.

Straßen von Nordosten nach Südwesten (Querstraßen)

Der Verkehr im Kraichgau war in der Hauptsache von Nordwesten nach Südosten ausgerichtet. Die bedeutenderen Straßen verbanden Nordwestdeutschland und die Rheingegenden mit Schwaben und dem östlichen Oberitalien. Straßen, die senkrecht zu dieser Hauptrichtung des Verkehrs standen und letztlich Verbindungen zwischen Franken und Mitteldeutschland mit dem Elsaß und Bur-

¹²⁴ Sämtliche Kundschaften in GLA 36/14; Vgl. RMB 10323; Hofmann: Adel und Landesherrn S. 39f.; GLA 74/2559; 66/2587—88; Weller: Reichsstraßen Nr. 27.

¹²⁵ GLA 36/14; 74/2554; Hofmann, a. a. O. S. 39; Weller, Reichsstraßen Nr. 27.

¹²⁶ Hertlein, Paret, Gößler II. S. 44ff.; Baer, Nr. 80.

¹²⁷ Quellen wie oben Anm. 125; Bad. Geleit im Beuren Tal GLA 66/390.

¹²⁸ RMB 10288; Ernst: OAB Leonberg S. 382ff.

¹²⁹ GLA 144/147; 66/2843; 144/248.

gund darstellten, waren viel weniger ausgeprägt und wurden als Querstraßen, weil sie die Hauptrichtung des Verkehrsflusses kreuzten, bezeichnet. Von den vielen möglichen und in geringem Maße auch benutzten Routen, die von den Neckarübergängen bei Obrigheim, Wimpfen und Heilbronn ausgingen, hat nur die eine Straße von Heilbronn nach Straßburg seit dem Spätmittelalter eine dauernde Bedeutung erreicht. Sie wurde zur Querstraße schlechthin.

10. *Straße Würzburg—Mosbach—Speyer mit Abzweigung zur Bergstraße*: Fast nur aus den spätmittelalterlichen Geleitsaufzeichnungen sind wir über die Streckenführung dieser Straße unterrichtet. Von Mosbach her kam man über die Fähre bei Diedesheim zunächst auf die Straße nach Heidelberg. Von dort zweigte der Weg über Asbach nach Helmstadt ab. Wahrscheinlich in Helmstadt traf der Anschluß von Eberbach her auf diese Straße. Von hier war über Waibstadt auf der heute noch erhaltenen alten Straße Sinsheim zu erreichen. Der Hauptweg von dort an die Bergstraße führte im Jahr 1670 über Waldangeloch, Odenheim und Unteröwisheim. Ob früher ein anderer Weg über Michelfeld und die von dort bis nach Zeutern noch im Gelände erhaltenen Höhen-Straße benutzt wurde, ist nicht mehr zu ermitteln¹³⁰.

Auch die Verbindung von Obrigheim her nach Speyer ist nicht ganz gesichert. Denkbar wäre, daß man bis hinter Lobenfeld die Straße nach Heidelberg befahren hat und dann im Judenwald auf Mauer zu abgebogen ist. Die Anlage des Wasserschlosses beim Elsenzübergang in Mauer und die Burg Hohenhart bei Schatthausen würden von dieser Straße her eine Erklärung finden. Aber es gibt keinen schriftlichen Nachweis für das Zwischenstück von Mauer bis zum Judenwald. Dagegen ist für das Jahr 1588 überliefert, daß Pfalzgraf Johann Kasimir eine Truppenabteilung von Mosbach über Obirgheim, Helmstadt, Eschelbronn, Meckesheim und Wiesloch nach Germersheim gezogen hat. Von Helmstadt nach Eschelbronn hat man wohl den alten Neidensteiner Weg, der im Gelände noch gut erhalten ist, eingeschlagen. Von Meckesheim aus kam man sicher ins Gauangelbachtal und über Schatthausen und Baiertal nach Wiesloch¹³¹.

Wenn auch die Streckenführung zwischen Wiesloch und Mosbach unsicher bleibt, so haben wir doch für die Straße von Speyer nach Würzburg, die über Mosbach führen mußte, genügend Zeugnisse in den Itineraren der Staufer. Konrad III. urkundete Ende des Jahres 1146 in Würzburg, im Jahr 1147 in Speyer, doch ist der zeitliche Abstand zu groß, als daß man damit eine feste Reiseroute belegen könnte. Heinrich VI. war am 13. März 1193 in Mosbach, zehn Tage später in Speyer. Zwischen 2. und 16. September 1209 ist Otto IV. von Würzburg nach Speyer gereist. Friedrich II. ist ebenfalls im Abstand von etwas über vierzehn Tagen im April des Jahres 1216 in Speyer und dann in Würzburg bezeugt¹³².

Im 15. Jahrhundert, wo die Nachrichten über das Geleit einsetzen, waren die Verbindungen zwischen Mosbach und Wiesloch und auch zwischen Mosbach und Sinsheim mit Weiterführungen über die Bergstraße oder über Bretten nach Weingarten die Lebensadern des durch die Teilung von 1410 neugeschaffenen Landes Pfalz-Mosbach. Die Aufzeichnungen über die Geleitsrechte des Amtes Mosbach von 1549 und 1602, die wiederum auf ein Salbuch Herzog

Ottos von Mosbach zurückgehen, schreiben dem Amt Mosbach das Geleit von Mosbach und Eberbach her über Sinsheim nach Richen, Weingarten (und zurück) und nach Bruchsal zu. Ebenso geht das Mosbacher Geleit nach Wiesloch und zurück und über Wiesloch hinaus nach Germersheim und nach Graben. Die Geleitsrechte des Amtes Mosbach gingen hier also teilweise über Geleitsstrecken des Amtes Heidelberg und sogar des Bistums Speyer hinweg. Offensichtlich hat es sich dabei nur um ein Botengeleit und nicht um eine Begleitung von Kaufleuten, die zollbare Waren führten, gehandelt. Die Verträge zwischen Kurpfalz und Pfalz Mosbach und auch die zahlreichen Geleitsverträge zwischen Pfalz und Speyer erwähnen daher diese Geleitsrechte nicht. Nach dem gleichen Mosbacher Amtsbuch bestanden zu allen diesen Geleitsstrecken auch Anschlüsse von Wimpfen her, die der dortige Geleitsknecht überwachte¹³³.

11. *Straße von Nürnberg über Heilbronn, Bretten und Durlach nach Straßburg (Twerchstraße)*: Diese einzige später bedeutende Straße der Querrichtung ist ebenfalls nicht genau in allen Punkten ihres Verlaufs festzulegen. Von Heilbronn aus blieb sie bis nach Großgartach südlich der Lein, kam dann über Schluchtern und Schwaigern nach Gemmingen. Die dort und in Stebbach 1443 gesetzten Geleitskreuze (s. o. Nr. 5a) sollten den Rechten auf der Twerchstraße nach Eppingen unschädlich sein. Im 15. und 16. Jahrhundert verlangte man wegen des Zolls den Umweg von Gemmingen über Richen nach Eppingen. Von Eppingen nach Bretten muß eine wohl der heutigen Route entsprechende Linienführung bestanden haben. Von der Rinkinger Ziegelhütte aus führte die Straße, wie aus den Geleitsverträgen erhellt, über Wössingen und Berghausen nach Durlach weiter. Dort bestanden Anschlüsse über Ettligen oder auch direkt zu den Fähren bei Lauterburg. Eine Abzweigung von Bretten über Diedesheim nach Weingarten und von dort weiter über die seit 1397 bezeugte Pfinz-Fähre zu Staffort nach dem Rheinübergang bei Schröck war mehr von lokalem Interesse. Aber das Stück zwischen Weingarten und Bretten wurde von der Pfalz als Konkurrenz zur Strecke über Durlach gefördert und hat bei der Chaussierung im 18. Jahrhundert dann einen Vorrang erhalten¹³⁴.

Als Königsweg ist die Twerchstraße in der späteren Stauferzeit mehrfach bezeugt. Schon Heinrich III., der im Jahre 1049 nacheinander in Straßburg und Würzburg urkundete, könnte auf ihr gezogen sein. Im Jahr 1201 ist Philipp von Schwaben von Nürnberg nach Hagenau gekommen, 1212 und 1219 Friedrich II. von Hagenau nach Nürnberg gereist. Ende Februar des Jahres 1224 hielt sich Heinrich (VII) in Hagenau auf, am 3. April in Wimpfen und im Sommer weilte er dann in Nürnberg. Er konnte unmittelbar von Eppingen aus oder auch über Heilbronn nach Wimpfen gelangt sein. Im Jahr 1227 hat er innerhalb von fünf Tagen die Strecke von Hagenau nach Nürnberg zurückgelegt¹³⁵.

Der Vertrag zwischen Friedrich dem Siegreichen und Otto von Mosbach von 1469 sprach das Geleit von der Neckarbrücke in Heilbronn nach Bretten dem Mosbacher Land zu. Das Pfalz-Mosbacher Geleit reichte aber, wie oben (Nr. 10) schon bemerkt, über Bretten hinaus nach Weingarten, lief also zwischen Bretten und Gondelsheim auf der sonst kurpfälzischen Straße. Das schon oft zi-

¹³⁰ GLA 77/8342.

¹³¹ GLA 77/3005, vgl. auch 43/148 von 1599: Straße Meckesheim—Spechbach.

¹³² *Stumpf*, 3423—25; 4798—99; RI V 284—85; 854—55.

¹³³ GLA 60/5525.

¹³⁴ *Weller*: Reichsstraßen Nr. 33; *Baer*, S. 126 ff.; *Krieger*: Artikel Staffort; GLA II f 38.

tierte Mosbacher Amtsbuch berichtet, daß seit Herzog Ottos Zeiten ein Streit wegen der Querstraße mit Württemberg bestand. Im 15. wie im 16. Jahrhundert achtete der für das Geleit um Riehen zuständige Keller zu Hilsbach darauf, daß die Hochstraße über den Rücken des Heuchelsbergs nicht befahren wurde, damit der Zoll zu Riehen ungeschmälert blieb. Als die Mönche in der Herrenalber Pflüge Derdingen etliche Ochsen in Heilbronn kauften und sie über den Heuchelberg außerhalb des pfälzischen Gebiets vorbeitreiben wollten, hat der Schultzeiß zu Riehen die Ochsen auf der Kürnbacher Steige ergriffen und nach Riehen getrieben. Sie wurden erst herausgegeben, als der Keller zu Derdingen den Zoll und obendrein noch einen Fanggulden nachzahnte. Die Pfälzer lagen oft Tag und Nacht auf dem Heuchelberg auf der Lauer, um Kaufleute nach Riehen vor die Zollstatt zu zwingen. Nur wenn Württemberg eine richtige Geleitmannschaft mitschickte, mußten sie die Kaufleute passieren lassen. Zur Zeit der Brettener und Bruchsaler Märkte soll sich sogar der Faut von Mosbach an dieser Jagd auf Zollsünder beteiligt haben. Im 17. Jahrhundert wußte das Amt Bretten von früherem Geleit nach Heilbronn und Wimpfen, es wurde aber nicht mehr ausgeübt¹³⁶.

Das Geleit zwischen Rinklingen und Durlach war ähnlich dem zwischen Bretten und Pforzheim, fast das ganze 15. Jahrhundert Anlaß zu dauernden Reibereien zwischen Baden und der Kurpfalz. Im Jahr 1444 wurde eine Entscheidung nochmals verschoben, 1472 legte Baden eine Kundschaft vor, daß ihm das Geleit bis zur Rinklinger

Ziegelsehener zustehe. Die badische Geleitstafel von 1530 enthält wohl das Ergebnis eines inzwischen gefundenen Kompromisses. Baden geleitete bis zur Rinklinger Ziegelsehener, Pfalz in der Gegenrichtung bis nach Berghausen¹³⁷.

Die Geleitstrecke nach Weingarten war unbestritten pfälzisch. Dagegen wollte Baden der Pfalz das Geleit bis zur Stafforter Pfinzbrücke nicht zugestehen. In einem Vertrag von 1605 wurden jedoch die pfälzischen Ansprüche anerkannt. Im Jahr 1720 hat man nochmals einen Vertrag gleichen Inhalts geschlossen¹³⁸.

Eine württembergische Variante zur Twerchstraße verlief im Zabertal und vereinigte sich bei Kürnbach oder Derdingen mit der von Pfalz bestrittenen Hochstraße über den Heuchelberg. Sie kam dann über die Knittlinger Steige und die Rehhütte nach Bretten. Größere Bedeutung hatte der Weg wohl nicht. Im Jahr 1666 hat das Amt Bretten den Markgrafen Friedrich von Baden von Wörsingen durch Bretten bis an die Gemarkungsgrenze bei Derdingen geleitet. Der Markgraf hielt dann in Kürnbach Mittagsrast und war abends in Schwaigern¹³⁹.

Damit ist der Bestand an wichtigeren Straßen im Kraichgau aufgezeigt, doch muß noch darauf verwiesen werden, daß die oben (Nr. 8) behandelten Wegstücke von Vaihingen über Mühlacker nach Pforzheim und von dort über Herrenalb nach Baden zusammen auch eine Querstraße darstellen. Doch fehlt bei dieser Straße dann die Fortsetzung bis über den Neckar. Sie war nur lokales Anschlußstück an die große Straße nach Cannstatt.

D. Die geschichtliche Bedeutung der Straßen

Die einzelnen Straßenzüge wurden oben in ihrem Verlauf dargestellt. Es bleibt noch zu fragen, welche Auswirkung die Straßen für die Landesgeschichte des untersuchten Gebiets hatten und was für ein Gesamtbild sich für die Verkehrsentwicklung bis gegen Ende des 17. Jahrhunderts entwerfen läßt.

Von der Bedeutung der Straßen von Worms nach Mosbach und nach Wimpfen für die Entstehung der Wormser Diözese war oben (vgl. Nr. 4 u. 4a) schon die Rede¹⁴⁰. Wohl ebenso dürfte die Ausbreitung des Sprengels der Speyrer Kirche mit den von Speyer aus über Rheinhausen nach Südosten ziehenden Straßen zusammenhängen.

Ganz deutlich ist die Funktion der Straßen an der Besitzgeschichte der Kraichgauklöster abzulesen. Die wichtigsten unter ihnen, alle erst Gründungen des Hochmittelalters, lagen an hervorragenden Punkten des alten Straßennetzes. Das um 1150 entstandene Augustinerchorherrenkloster Lobenfeld, lag nahe der Gabelung der Straße von Worms nach Mosbach und Wimpfen. Der früheste nachweisbare Besitz des Klosters befand sich bei Heidelberg, in Neuenheim und in Plankstadt. Im Laufe des Spätmittelalters hat das inzwischen zum Frauenkloster umgewandelte Lobenfeld Besitz hauptsächlich längs den von dort ausgehenden Straßen mit den Endpunkten in Wimpfen, Mosbach und Heidelberg erworben¹⁴¹.

Das auf Besitz der Kraichgaugrafen angelegte, im Jahr 1099 zur Benediktinerabtei gewordene Sinsheim

beherrschte von seinem hochgelegenen Platz aus die Straße Speyer-Wimpfen. Neben dem Ausstattungsgut in der Umgebung besaß es einen großen Güterkomplex in der Gegend von Wiesloch und an der Bergstraße zwischen Wiesloch und Rohrbach. Diese Liegenschaften, die wohl großteils von der Familie der Klostervögte, den Edeln von Wiesloch, herstammten, wurden durch die seit 1180 bekannte Propstei in St. Ilgen verwaltet. Über Wiesloch hinaus reichte der Sinsheimer Streubesitz bis in die Umgebung von Speyer¹⁴².

Im Süden unseres Untersuchungsgebiets lagen die Zisterzienserklöster Maulbronn und Herrenalb. Schon durch die Ordensregel war ihnen ein Platz fern von weltlichen Wohnstätten gewiesen. Daß das aber nicht Gründung in einer verkehrsfernen Einöde bedeutet, zeigt gerade die Lage dieser beiden Klöster. Das erstere wurde im Jahr 1138 in Eckenweiher gestiftet, dann aber 1147 an den späteren Ort Maulbronn verlegt. In seiner unmittelbaren Nähe zog die Straße Speyer—Cannstatt vorbei. Die Besitzgeschichte des Klosters ist noch nicht genügend aufgeheilt, aber aus einer flüchtigen Durchsicht der Maulbronner Urkunden wird bereits deutlich, daß neben den Erwerbungen in unmittelbarer Nähe des Klosters vornehmlich solche in der Richtung auf Speyer zu gemacht wurden. Für die Zisterziensergrangien war durch die Ordensregel der Höchstabstand einer Tagesreise zu Fuß vorgeschrieben. Wir sehen eine ganze Kette Maulbronner Grangien im 13. Jahrhundert über Unteröwisheim, Malsch, St. Leon,

¹³⁶ *Rieckenberg* AUF 17; RI V 60—61; 476—77; 1062—63; 3918—19; 4091—92.

¹³⁷ GLA 67/812, 215; 66/5525; 132/122.

¹³⁸ GLA 30/232; 241; RMB 10278; GLA 74/2559.

¹³⁹ GLA 74/2554; 36/244.

¹⁴⁰ *Welter*: Reichsstraßen Nr. 34; *Baer*, S. 476f.; GLA 132/110.

¹⁴¹ Vgl. auch *Schaab* ZGO 106 S. 258; *Büttner*, *Heinrich* in 200 Jahre Heppenheim S. 28.

¹⁴² *Schannat*, II, 86; *Gudenus*: Sylloge 27; 82; 109; ZGO 15, 159 u. 174; GLA 229/62105.

¹⁴³ *Wilhelmi*, *Karl*: Geschichte der Benediktinerabtei Sinsheim! GLA 67/1338.

Lußheim nach Speyer und Ketsch reichen. In Speyer hatte die Zisterze einen großen städtischen Pflegehof, von dem auch Besitz im linksrheinischen Hinterland der Stadt verwaltet wurde. Das Spätmittelalter brachte für den Maulbronner Besitz eine folgerichtig durchgeführte Konzentrationspolitik. Außenbesitz wurde zugunsten von Erwerb in unmittelbarer Umgebung des Klosters abgestoßen. Geblieben aber sind die Güter zu Unteröwisheim, Lußheim, und Speyer. Sie lagen an der großen Kraftlinie der Maulbronner Klosterwirtschaft, die wohl von Anfang an von Maulbronn aus nicht durch das Saalbachtal, sondern längs der Kraich- und dann über die Bergstraße und St. Leon nach Speyer führte¹⁴³.

Herrenalb wurde um 1150 von den Grafen von Eberstein in einem großen zusammenhängenden Waldgebiet gegründet. Durch dieses hindurch führte aber bereits die Römerstraße Baden—Pforzheim, die wiederum auf einen vorgeschichtlichen Weg zurückgeht. Wie die Karte des Herrenalber Besitzes im 15. Jahrhundert zeigt, bildete die Verbindung Herrenalb—Pforzheim (der Mönchsweg) mit Verlängerungen nach Vaihingen an der Enz und über Bretten nach Derdingen eine wichtige Lebensader für das Kloster. Von Pforzheim aus oder auch auf direktem Wege über Calmbach und Liebenzell war der Pflegehof in Merklingen zu erreichen, Bruchsal wohl über Langensteinbach und Obergrombach. Der kürzeste Weg zum Klosterdorf Ottersweier führte über den Paß nach Loffenau und Baden¹⁴⁴.

Es wäre gewiß aufschlußreich, die Lage des Reichsguts an den Straßen des Kraichgaus und an den vermutlichen Reiserouten der Könige zu verfolgen. Bisher fehlen aber entsprechende lokale Untersuchungen. Die allgemeine Zusammenstellung in *Karl Bosls* Werk über die Reichministerialität kann nur einen Überblick geben. Für die Straßen von Neckargemünd bis Wimpfen und von Speyer bis Sinsheim wurde oben (Nr. 4 a u. 5) gezeigt, wie sich an ihnen der Reichsbesitz aufreichte. Allein schon die Städte der Staufer im untersuchten Raum Ettlingen, Durlach, Pforzheim, Sinsheim, Wimpfen, Heilbronn, Heidelberg, Neckargemünd, Mosbach und Eberbach beweisen das Interesse der staufischen Politik an den Ost-West-Straßen im Norden und im Süden des Kraichgaues. Sie stellten die Verbindung zwischen dem Stauferbesitz in Schwaben und Ostfranken und dem Reichsland in der heutigen Rheinpfalz und im Elsaß dar.

Die Entwicklung der Territorien im Spätmittelalter hängt ohne Zweifel eng mit dem Straßennetz, das die Richtung der Ausdehnung mit beeinflusste, zusammen. Die Territorien haben aber wiederum den Verkehr in ganz bestimmte, ihnen vorteilhafte Bahnen gelenkt. Es ist keineswegs so, daß für die einzelnen Territorien eine Ausdehnungsrichtung von vornherein festgelegt hätte. Die Landesfürsten haben vieles nach Gunst und Ungunst des Zufalls erworben und wieder herausgeben müssen. Aber mit der Zeit haben sich für jedes Territorium bevorzugte Linien des Vorstoßes herausgebildet, von denen man höchstens durch stärkere Gewalten sich wieder abdrängen ließ.

Die rheinische Pfalzgrafschaft griff erst ein gutes Jahrhundert nach ihrer Festsetzung am unteren Neckar und nach dem frühen Verlust von Pforzheim und Rechten

¹⁴³ Zum Maulbronner Besitz vgl. *Schuhmacher, Oskar*: Die Grundherrschaft der Zisterzienserabtei Maulbronn. Diss. Heidelberg 1921 Maschinenschrift.

¹⁴⁴ *Pflüger, Helmut*: Schutzverhältnisse und Landesherrschaft der Reichsabtei Herrenalb. Eine eingehende Untersuchung des Herrenalber Besitzes fehlt bisher.

um Durlach wieder nach Süden und Osten aus. Dabei hat sie dann im 14. Jahrhundert die ganzen Ost-West-Straßen im Norden des Kraichgaues unter ihre Kontrolle gebracht und südlich davon teilweise in zähen Ringen so wichtige Knotenpunkte wie Bretten, Maulbronn und Weingarten gewonnen. Die Landesteilung von 1410 hat auch die Straßen zwischen Kurpfalz und Pfalz-Mosbach aufgeteilt. Dem Heidelberger Landesteil verblieb die Herrschaft über die Strecke nach Wimpfen und nach Mosbach, über die Bergstraße und die Straße im Saalbachtal. Der Streubesitz des Mosbacher Ländchens, war an den Wegen von Wimpfen nach Wiesloch und von Heilbronn nach Bretten aufgereiht. Wie diese Teilung ganze Verkehrsstränge stillgelegt hat, wurde oben (5a) dargestellt¹⁴⁵.

Deutlich spricht die Entwicklung des bischöflich speyrischen Landes für das Gewicht, das die Beherrschung einer Straße für ein Territorium hatte. Nachdem der Speyrer Kirche im Jahr 1056 der Königshof Bruchsal geschenkt worden war und um 1260 das Amt Kislau zum rechtsrheinischen Besitz hinzukam, konnte der Bischof 1316 mit dem Kauf von Udenheim und Rheinhausen die Zugänge zu seinem Besitz dem eigenen Territorium einverleiben¹⁴⁶.

Für Württembergs Ausdehnung nach Norden und Nordwesten waren sicher die Neckarlinie, die Heuchelbergstraße und die Straße auf Cannstatt—Speyer wichtig. Baden war zunächst vom Dreieck Durlach—Ettlingen—Pforzheim aus nach Osten orientiert, zu seinen Städten Eppingen, Lauffen, Besigheim und Backnang. Von Pforzheim aus wurde der hintere Nordschwarzwald mit den Ämtern Liebenzell und Altensteig erworben. Erst in der Neuzeit, im wesentlichen vom 17. Jahrhundert an, hat sich die Markgrafschaft auf die Nord-Süd-Linie des Rheintals ausrichten müssen¹⁴⁷.

Die großen Verkehrsknoten in unserem Untersuchungsgebiet Heidelberg, Speyer, Pforzheim und Cannstatt waren die Zentren der vier Territorien, die schließlich den ganzen Kraichgau unter sich teilten. Auch alle anderen Verkehrsknoten von einiger Bedeutung kamen unter die direkte Kontrolle eines dieser Länder. Bretten, die eigentliche Drehscheibe des Verkehrs in der Mitte des Kraichgaues, hätte bei einem glücklicheren Verlauf der Territorialpolitik der Ebersteiner wohl selbst Zentrum einer Landesherrschaft werden können. Kleinere, in der Regel ritterliche Herrschaften konnten sich im Kraichgau nur an für den Verkehr zweitrangigen oder ganz unwichtigen Punkten behaupten¹⁴⁸.

Eine zusammenfassende Rückschau auf die Entwicklung der Verkehrslinien im Kraichgau ergibt folgendes Bild. Die Römer haben annähernd parallel zur schon vorrömischen Bergstraße noch eine große Nord-Süd-Straße in der Rheinebene angelegt. Vom Rhein her führte zu den Verteidigungslinien am Neckar und dann zum weiter nach Osten vorgeschobenen Limes ein ganzes System von Straßen. Besonders wichtig scheinen die Straßen unmittelbar südlich des Odenwalds und hart am Nordrand des Schwarz-

¹⁴⁵ *Häusser, Ludwig*: Geschichte der Rheinischen Pfalz; *Schütze, Christian*: Die territoriale Entwicklung der Rheinischen Pfalz im 14. Jh. Diss. Heidelb. 1955 Maschinenschrift.

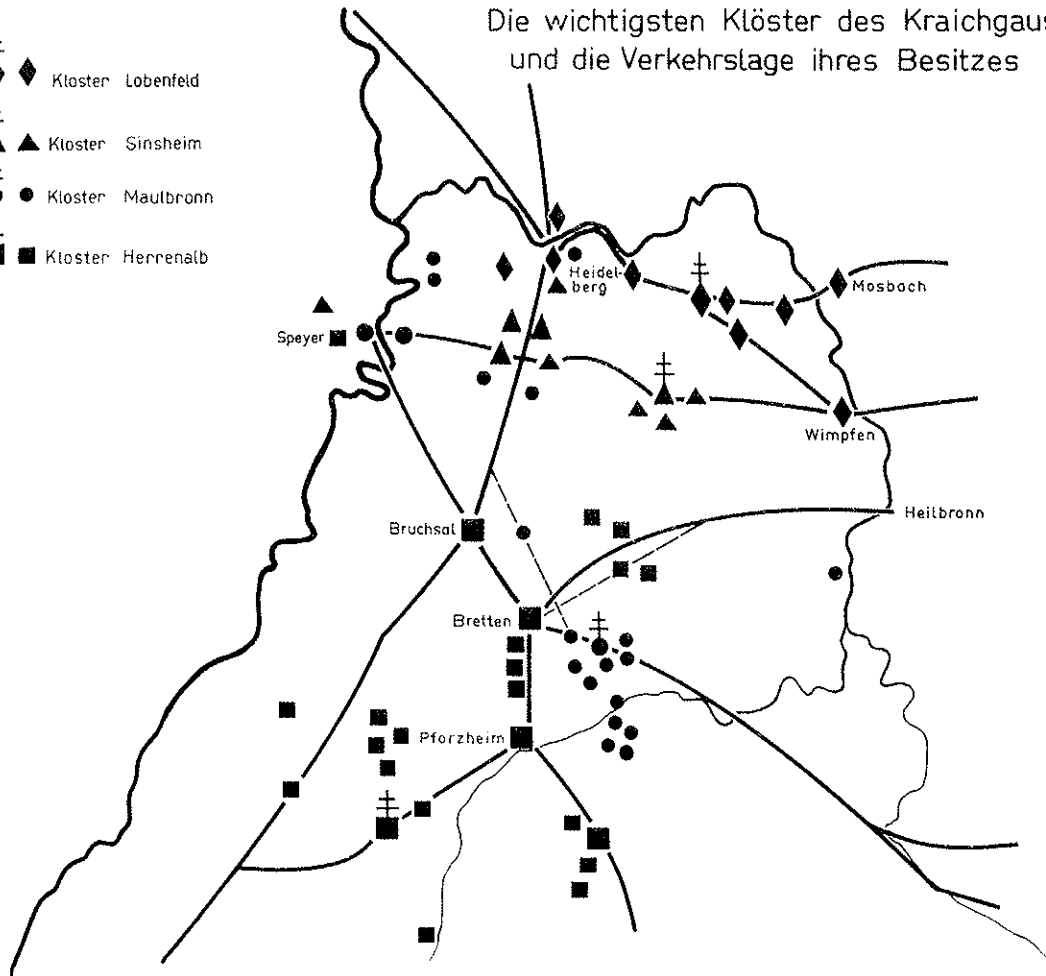
¹⁴⁶ *Remling, Franz Xaver*: Geschichte der Bischöfe von Speyer.

¹⁴⁷ Die Literatur zur württembergischen und badischen Territorialgeschichte ist verzeichnet bei *Bader, Karl Siegfried*: Der Deutsche Südwesten S. 95 ff und 195 ff.; zur Verlagerung der Achse des badischen Territoriums demnächst *Haseliter, Günther* in ZGO 107.

¹⁴⁸ Eine Untersuchung der militärischen Geschichte der Kraichgaustraßen, vor allem im 17. und 18. Jahrhundert, würde wichtige Hinweise auf ihre Verkehrsbedeutung geben können, aber in diesem Rahmen zu weit führen.

Die wichtigsten Klöster des Kraichgaus und die Verkehrslage ihres Besitzes

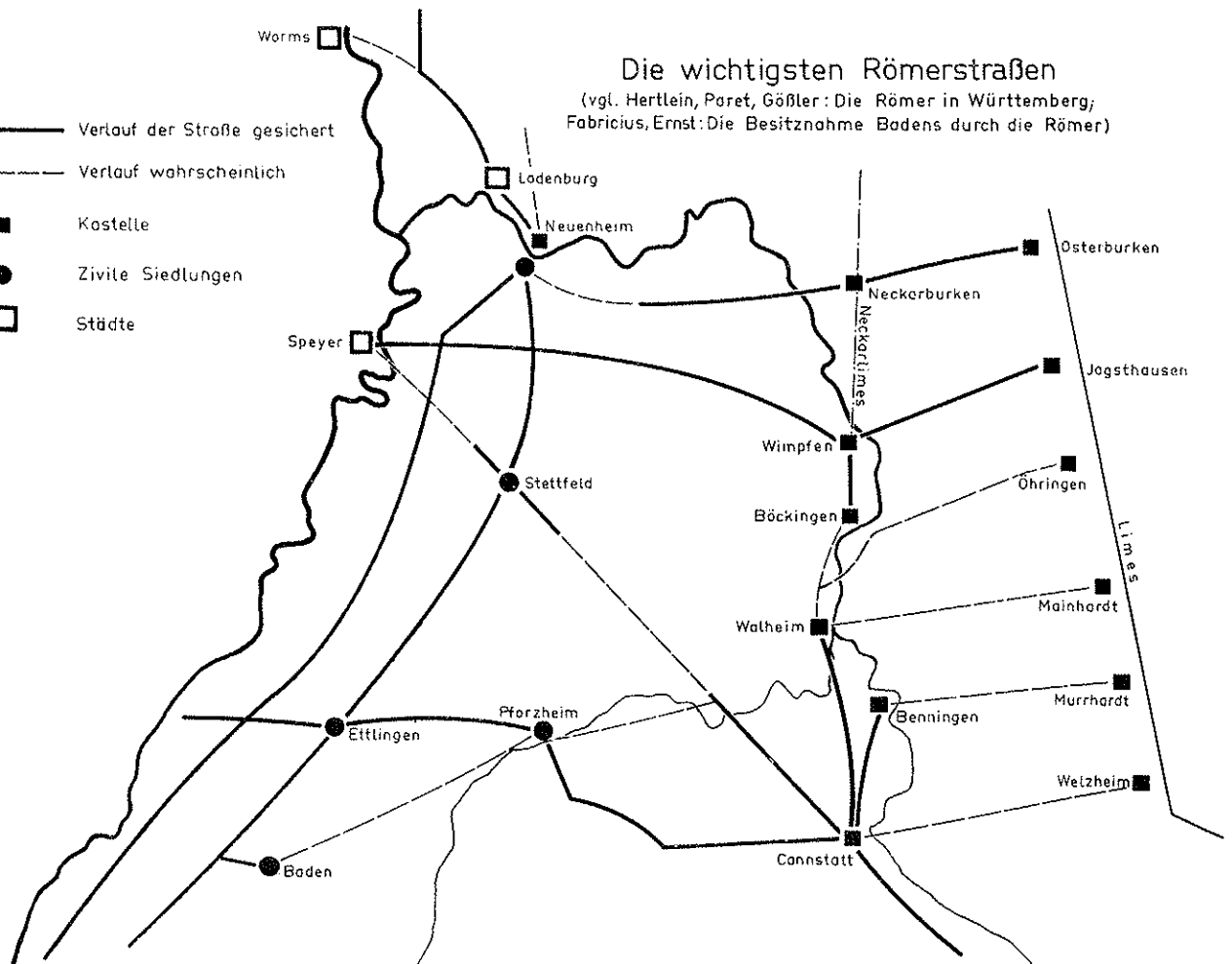
- ◆ Kloster Lobenfeld
- ▲ Kloster Sinsheim
- Kloster Maulbronn
- Kloster Herrenalb

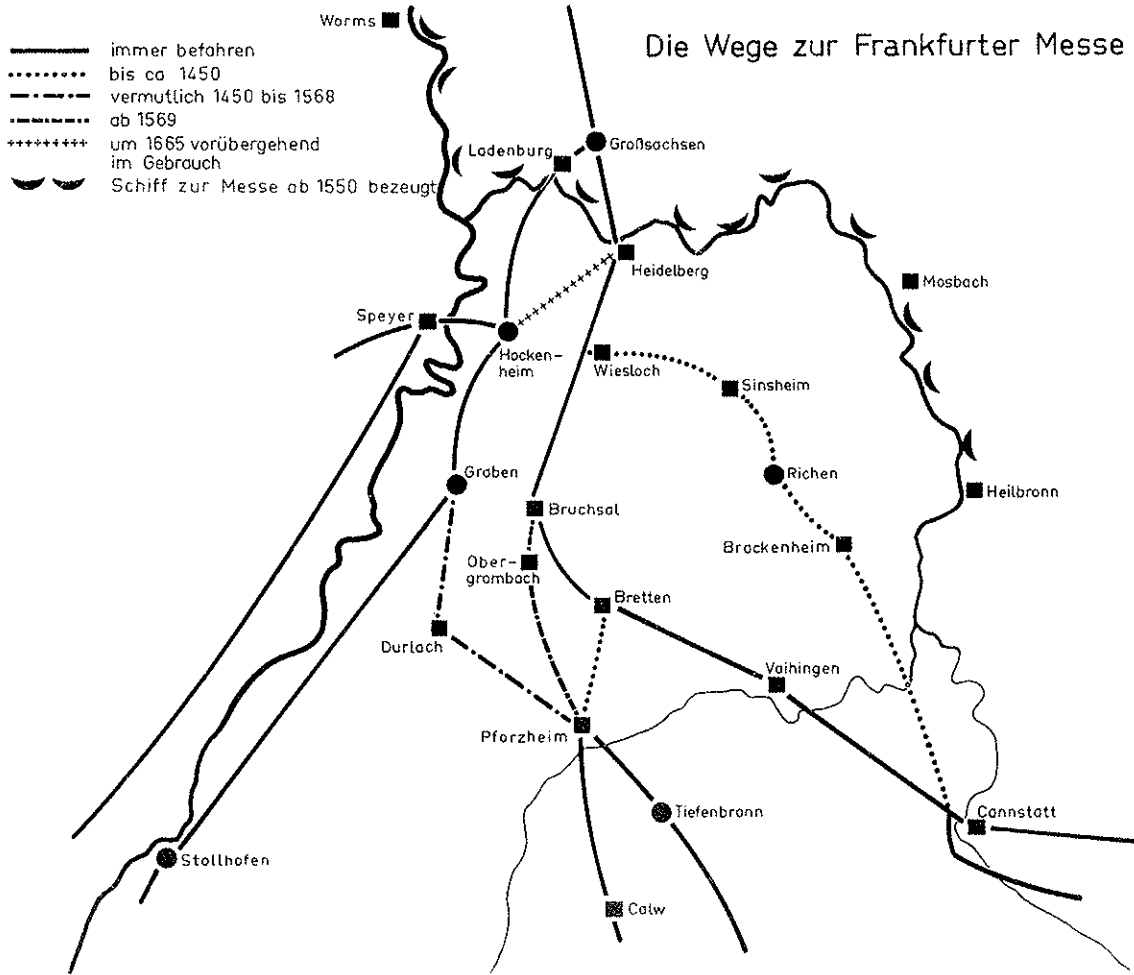
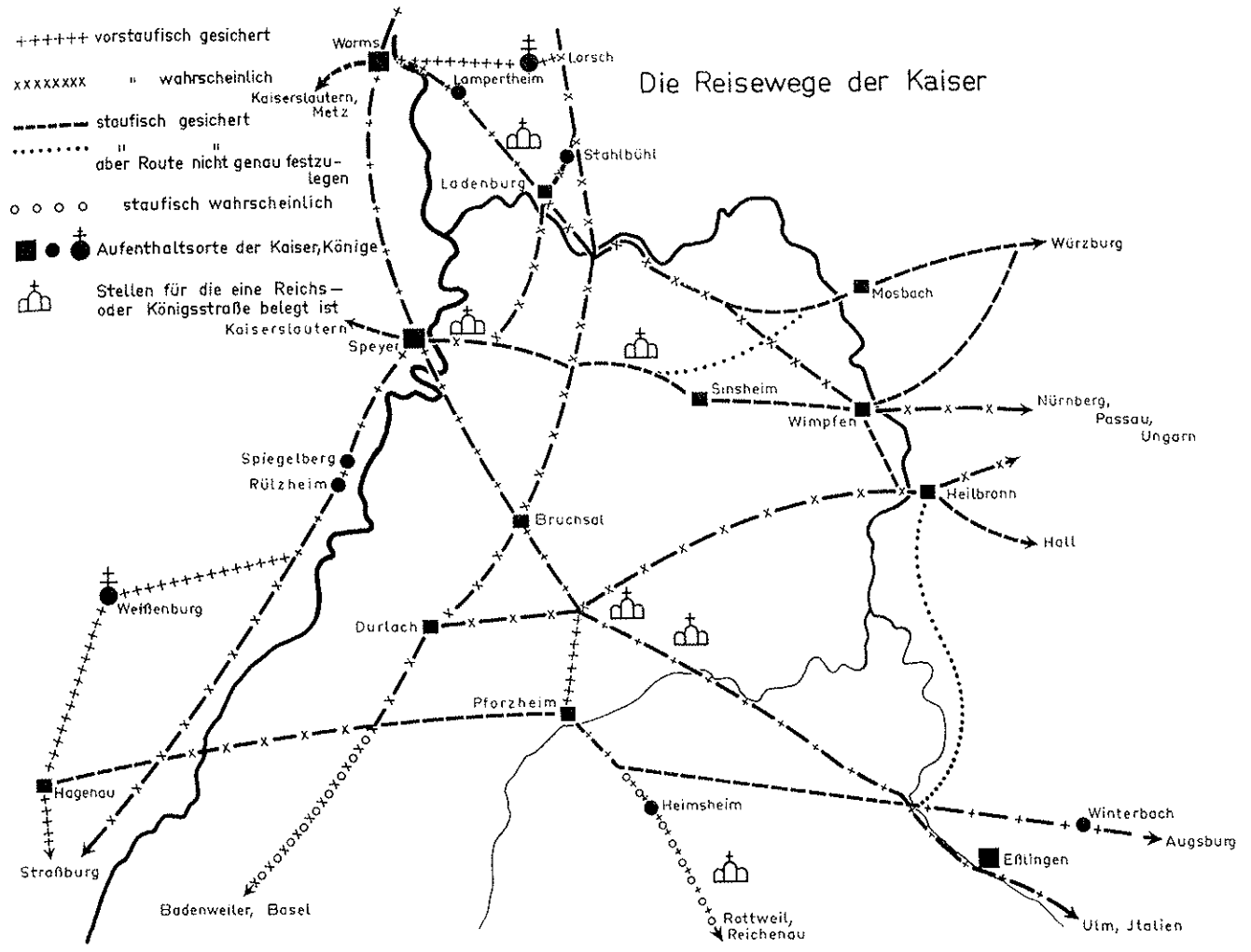


Die wichtigsten Römerstraßen

(vgl. Hertlein, Paret, Göbler: Die Römer in Württemberg;
Fabricius, Ernst: Die Besitznahme Badens durch die Römer)

- Verlauf der Straße gesichert
- - - Verlauf wahrscheinlich
- Kastelle
- Zivile Siedlungen
- Städte





walds entlang gewesen zu sein, weil auf ihnen der Verkehr an die Gebirge herumgeführt werden mußte. Alle diese Strecken hat aber eine Straße, die schräg zum ganzen System von der Rheinebene über die Gegend von Stettfeld auf Cannstatt zu lief, an Bedeutung übertroffen.

Nicht unähnlich diesem groben Bild der römischen Verkehrswege ist das Netz der hochmittelalterlichen Königsstraßen, das sich aus den Reiserouten der Herrscher und der Erwähnung von Reichsstraßen rekonstruieren läßt.

Wir sind weit entfernt davon, für die von den Kaisern zu Pferd zurückgelegten Reisen eine sichere Streckenführung angeben zu können. Wir kennen nur wenige Stationen auf diesen Ritten. Viele Umwege sind dazwischen möglich. Aber doch sind bestimmte Straßen, an die man sich wenigstens ungefähr gehalten hat, als Grundlage und Orientierung dieser Königsritte anzunehmen. Ottonen und Salier bevorzugten die Nord-Süd-Strecke am Rhein, meist sind sie links des Stromes gezogen. Von Speyer aus kamen sie aber auch auf einer schräg nach Südosten ziehenden Straße über Bruchsal an den Bodensee und nach Augsburg. In der Stauferzeit haben dann die südlichen Umgehungslinien des Odenwalds und die Route am nördlichen Schwarzwaldrand entlang größere Bedeutung erlangt.

Auch die Geleitsstraßen des Spätmittelalters zeigen das gleiche Bild. Hauptgewicht haben die Straßen am Rhein und die Schrägstraße nach Südosten. Dazu kommt noch die gelegentlich auch schon von den Kaisern benützte Querstraße von Nordosten nach Südwesten. Die reinen Ost-West-Strecken sind mit der starken Ausrichtung des ganzen Handelsverkehrs auf Frankfurt erheblich zurückgegangen. Charakteristisch ist für diese Zeit die vielfache Benutzung von Abzweigungen von diesen Strecken nach Südosten.

Für das Spätmittelalter liegt erstmals seit der Römerzeit wieder einigermaßen der Verlauf der Straßen im Gelände fest. Es bestehen auffallende Ähnlichkeiten zum römischen Straßennetz. Abgesehen von der immer befahrenen Bergstraße und der Straße Speyer—Wimpfen ist die Benützung des römischen Straßenkörpers meist nur auf kürzeren Strecken (Heidelberg—Ladenburg, Heidelberg—Speyer, zwischen Lienzingen und Cannstatt, im Hagenschieß) nachzuweisen, aber fast alle wichtigen Straßenzüge mit Ausnahme der Querstraße und der Heuchelbergstraße entsprechen in ihrem Gesamtverlauf römischen Verkehrslinien. Dabei haben sich die Flußübergänge und Knotenpunkte entweder überhaupt nicht (Speyer, Obrigheim, Wimpfen) oder nur etwas (Heidelberg, Heilbronn, Pforzheim, Cannstatt) verschoben. Die größten Abweichungen von der römischen Streckenführung hat die Straße zwischen Speyer und Maulbronn erlebt. Statt Stettfeld wurde wohl schon im Frühmittelalter Bruchsal Ausgangspunkt der Straße nach Südosten, die von da an einen Tal- und nicht wie die Römerstraße einen Höhenweg benutzte.

Damit ist ein ungelöstes Problem angeschnitten. Allenthalben finden sich im Gelände Höhenwege, die immer schon für alt geltenden Hochstraßen. Besonders auffallend sind die Wege auf den Rücken von Strom- und Heuchelberg und von Michelfeld nach Zeutern. Sie sind im Spätmittelalter höchstens wie der Weg oben auf dem Heuchelberg als verbotene Straßen belegt. Nur im Süden, im Wegenetz, das von Pforzheim ausgeht, und in der alten Weinstraße östlich des Murgtals ist spätmittelalterlicher Fernverkehr auf solchen Höhenwegen bezeugt. Im ähnlichen Gelände des Odenwalds dagegen läuft die Nord-Süd-Straße Aschaffenburg—

Eberbach im Tal, obwohl auch dort die Karten viele Höhenwege ausweisen. Die Höhenwege scheinen also in der Mehrzahl im späteren Mittelalter nur noch dem örtlichen Verkehr und der Landwirtschaft gedient zu haben. Offene Frage bleibt, ob sie immer nur das waren. *Gradmann*¹⁴⁹ vermutet, daß die Höhenstraßen mit dem Aufkommen des Städtewesens, das den gesamten Verkehr umformte, verlassen wurden. Das hat manches für sich. Eine altertümliche Straße von Lauffen nach Bönnigheim, die in ihrer Fortsetzung auf den Kamm des Strombergs führt, heißt heute noch „Speyrer Weg“¹⁵⁰.

Aber im großen und ganzen können in unserem Untersuchungsgebiet die Verkehrslinien des früheren Mittelalters nicht allzusehr von denen des späteren verschieden gewesen sein. Das zeigt die sicher schon frühe Saalbachtalstraße Bruchsal—Bretten. Dafür sprechen auch die im Lobdengau nach den Lorscher Urkunden schon für die Karolingerzeit nachgewiesenen Straßen (s. o. Nr. 2 und 4).

Es ist unwahrscheinlich, daß weniger Ähnlichkeit zwischen dem früh- bzw. hochmittelalterlichen Straßennetz und dem römischen bestand als zwischen dem römischen und dem des Spätmittelalters. Dabei ist zur Frage des Fortlebens der römischen Straßen ins Frühmittelalter hinein von der Geschichte der Straßen im untersuchten Raum her nichts Sicheres zu sagen. Bestenfalls sind Römerstraßen in der Karolingerzeit wieder als öffentliche Straßen belegt. Es besteht ohne weiteres die Möglichkeit, daß sie erst nach einer Zeit des Brachliegens vom fränkischen Reich wieder benutzt wurden. Dann wären auch die Abweichungen von der römischen Trasse schon im Frühmittelalter entstanden.

Das Wegenetz hat zweifellos in der Zeit der Städtegründungen Umformungen, zumeist aber nur im engsten Bereich der Stadt, erlebt. Das läßt sich bei Heidelberg gut zeigen, wo der Neckariübergang weiter nach Osten verschoben wurde. Auch ganze Straßenzüge sind durch das Emporkommen neuer Städte in ihrer Bedeutung gewachsen oder zurückgegangen, wie das Beispiel Heidelberg—Ladenburg zeigt. Von der Stauferzeit an hat der Verkehr sicher immer mehr zugenommen. Daß die Stauer selbst neue Straßen angelegt haben, wie *Weller* meint, ist im Gebiet dieser Untersuchung nirgends zu belegen, aber auch nicht geradezu auszuschließen. Daß es aber verfehlt ist, in allen Geleitsstraßen bereits staufische Reichsstraßen zu sehen, wurde oben gezeigt.

Das Straßennetz des Kraichgaaes hat seit Beginn des 18. Jahrhunderts einen gesteigerten Ausbau erlebt. Durch Postlinien, Chausseen mit teilweise ganz neuer Streckenführung, durch die Staatsstraßen des 19. Jahrhunderts, durch Eisenbahn und Autobahn wurden ständig neue Verkehrswege erschlossen. Trotzdem ist erstaunlich viel von den bereits im Mittelalter charakteristischen Linien erhalten geblieben. Geblieben ist die von der Natur vorgezeichnete Bevorzugung der Rheinebene für alle wichtigen Verkehrsstränge in Nord-Süd-Richtung, geblieben ist auch die Hauptrichtung nach Südosten für die große Durchgangsstrecke durch das Hügelland. Auch heute sind die bedeutenderen Ost-West-Strecken an die Gebirgsränder im Norden und Süden herangerückt. Das schon zur Zeit des Geleitwesens verkehrsarme Gebiet zwischen Stromberg und Heuchelberg und im Waldangelbach- und Kraichbachtal ist heute ganz entsprechend die typische Zone der Nebenbahnen.

¹⁴⁹ Süddeutschland I, 185.

¹⁵⁰ OAB Besigheim S. 86.