

Eine besondere Schnittstelle zwischen dem Menschlichen, Nicht-Menschlichen und dem nassen Element bilden die oftmals wundersamen Wassertiere, denen der sechste Abschnitt gewidmet ist. Das Spektrum reicht von Seedrachen über Wale bis zur Barnikelgans, die Kleriker gerne als jungfräuliche, weil angeblich aus Treibholz oder Bäumen hervorgehende Vogelart konstruierten und folglich theologisch deuteten. Fiktive oder faktuale Fauna wurde auch in anderen Fällen dazu benutzt, zeitgenössische Vorstellungen von Ordnung oder Unordnung, diesseitigen sozialen Gruppen oder außerweltlichen Hierarchien vor Augen zu führen.

Brunnen und andere Wasserbehälter – die bereits zuvor in ihrer narrativen Aufbereitung vorgestellt werden – stehen im Zentrum des letzten Abschnitts über „Wasser in Architektur, Kunst und Kunsthandwerk“. An vielen Orten und auf unterschiedliche Weise wurde Wasser in Städten, in Palästen und in Klöstern des Mittelalters inszeniert, aber nirgendwo so herausgehoben wie an Brunnen, die mitunter mit aufwändigen politischen Bildprogrammen versehen wurden. Hier, aber auch an vielen mittelalterlichen Aquamanilien, lässt sich der Versuch beobachten, das Fließen des Wassers handwerklich zu zelebrieren.

Insgesamt bietet der Band eine Fülle an neuen Einsichten, empirischen Belegen und methodischen Zugängen zu einem Thema, das noch immer nicht erschöpfend behandelt ist und großes Potenzial in sich birgt. Manch einer, der an der einschlägigen Berner Tagung im März 2015 teilnahm, aber seinen Beitrag nicht mehr rechtzeitig einreichen konnte, wird sich nachhaltig ärgern, nicht Teil dieser hochanregenden und fast durchweg qualitätsvollen Aufsatzsammlung geworden zu sein. Den Herausgebern gebührt Dank und Anerkennung dafür, den Band in weniger als zwei Jahren in den Druck gebracht und mit einem verlässlichen Register erschlossen zu haben.

Nikolas Jaspert

Kurt ANDERMANN / Nina GALLION (Hg.), *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches* (Kraichtaler Kolloquien, Bd. 11), Ostfildern: Jan Thorbecke 2018. 266 S., 1 farb. Abb., 14 s/w Abb. ISBN 978-3-7995-9281-9, Ln. mit Schutzumschlag. € 29,-

Der Kraichgau ist mit seiner geographischen Lage eine Durchgangslandschaft. Die „Römerstraße“ von Speyer über den Rhein nach Cannstatt ist trotz ihrer von der archäologischen Forschung nur teilweise erschlossenen Lage in ihrer Existenz kaum anzuzweifeln. Auch im Mittelalter verliefen mehrere Fernstraßen durch den Kraichgau. Die heutigen Straßen bauen auf diesem Verkehrsnetz der Vergangenheit auf. Das Kraichtaler Kolloquium hat sich daher den Aspekten des Verkehrswesens zwischen Spätantike und dem Ende des Alten Reiches gewidmet. Auf der Grundlage der auf dem Kolloquium gehaltenen Vorträge wurden die zehn Beiträge im vorliegenden Band der Öffentlichkeit übergeben.

Martin Frey „Wege zu Macht und Wohlstand. Das Straßensystem der Römerzeit“ befasst sich ausgehend von den Grundlagen des römischen Straßenbaus mit dem römischen Straßen- und Siedlungswesen im Saargebiet und im Trierer Raum. Kurt Andermann behandelt in seinem Beitrag „Am Anfang war die Brücke. Wimpfens Neckarbrücke und ihre Bedeutung für Stadt und Umland“ ausgehend von dem von Thomas Nipperdey entwickelten Topos „Am Anfang war ...“ anschließend die Geschichte der seit der Römerzeit in Wimpfen bestehenden Neckarbrücke und ihrer Bedeutung für die Umgebung. Dabei ist zu beachten, dass die Brücke kurz vor 1303 durch einen Eisgang zerstört und über Jahrhunderte hinweg durch zeitweise drei Fähren ersetzt wurde. Gerhard Fouquet stellt „Brücken. Bau

und Unterhalt im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Das Beispiel der Weidenhäuser Brücke in Marburg“ in den Mittelpunkt. Die für die Stadt Marburg wichtige Brücke wurde 1552 durch ein Hochwasser zerstört. Der Wiederaufbau der Brücke wird als Beispiel für viele vergleichbare Brückenbauten untersucht.

In der Fortsetzung geht Reinhard Spehr auf „die Veränderung des Fernstraßennetzes im Osten des staufischen Reiches durch die Gründung von Dresden und den Bau der steinernen Elbbrücke“ ein. Ausgehend von der archäologisch nachweisbaren Entwicklung der Siedlung und Verkehrswege wird der Schwerpunkt auf die Stauferzeit gelegt, wobei die Gründung von Dresden und die Bedeutung der Elbbrücke für das gesamte Straßennetz der weiten Umgebung im Mittelpunkt standen. Rainer Schlundt führt die Behandlung der Brückenuntersuchung weiter, wobei er „Brücken in der Mythologie“ als „Kultur- und Zeitzeichen, als ikonographische Dokumente“ nach Philippe Ariès apostrophiert. Er weist auch auf die technische Verblendung beim Brückenbau hin, wobei er den Einsturz der Eisenbahnbrücke über den Tay in Schottland 1879 aufgreift, der jetzt durch den Einsturz der Autobahnbrücke in Genua ergänzbar wäre.

Gerrit Jasper Schenk wendet sich den „Wasserwegen im Elsass als „kritische Infrastruktur“ für Wirtschaft und Gesellschaft (1350–1550)“ zu. Er fasst die wasserbauliche Infrastruktur des Elsass zusammen und zeigt ihre Bedeutung für den Transport und Verkehr von Gütern und Menschen in den von ihm betrachteten Jahrhunderten. Aufschlussreich sind dabei die von diesen Wasserwegen ausgehenden vereinheitlichenden Prozesse im Bereich der Territorialisierung, Verrechtlichung und Identitätsbildung, also in Gebieten, an die bei der ersten Betrachtung der Wasserwege nicht gedacht wird.

Daniel Kaune macht sich „Auf den Weg nach Frankfurt“. Dabei untersucht er „Frankfurts Funktion als Verkehrsknotenpunkt von der Spätantike bis zur frühen Neuzeit“. Er kann dabei die bislang fehlende Verbindung von verkehrs- und stadsgeschichtlichen Zugängen zum Thema einleiten. Von der frühmittelalterlichen Besiedlung ausgehend, werden der Ausbau der Siedlung Frankfurt und die Entwicklung des Straßennetzes um diese Siedlung herum als Anstoß für die weitere Entwicklung des Raumes gezeigt. Aus dieser Untersuchung wird für die Gegenwart gut erkennbar, in welchem hohem Maße die spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Entwicklungen letztlich auf den frühmittelalterlichen „Siedlungsplanungen“ aufgebaut haben und damit die Entwicklungen bis in die Gegenwart beeinflussen.

Gustav Pfeifer beschäftigt sich mit dem „Spätmittelalterlichen Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal“. Heinrich Kunter († 1317) hatte den nach ihm benannten Weg geschaffen, der das untere Eisacktal gangbarer gemacht hat. Der Beitrag verdeutlicht die langsame Erschließung der Alpen für den Durchgangsverkehr zwischen Nord und Süd.

Nina Gallion ist „Unterwegs auf Württembergs Straßen“ und untersucht „die Bedeutung der Zölle im 15. und 16. Jahrhundert“, wobei sie auch auf Vorgänge des 13./14. Jahrhunderts zurückgreift und die Entwicklungen zusammenfassend vor Augen führt. Sie prüft die Zollprivilegien bis ins 16. Jahrhundert in ihrer Handhabung und beschreibt die Auswirkungen näher, um zu zeigen, wie eng „das Zollwesen mit den verschiedenen Ebenen des herrschaftlichen Handelns und Wollens“ verbunden war. Aufschlussreich sind hier vor allem die im Anhang zusammengestellten Zolleinnahmen von 32 Zollstellen in den Rechnungsbüchern der Landschreiberei aus dem Zeitraum zwischen 1483/1484 bis 1539/1540.

Bernd Wunder fasst die „Anfänge des Chausseebaus in Österreich und im Schwäbischen Kreis (1717–1764)“ auf der Grundlage seiner dazu vorgelegten Untersuchungen zusam-

men, wobei der Straßenbau in den österreichischen Erblanden, am Oberrhein, in Schwaben und zuletzt mit seinem Wechsel in den 1760er Jahren eingehend untersucht wird.

Der Band ist im Hinblick auf die Entwicklung des Verkehrswesens zwischen Spätantike und dem Ende des Alten Reiches von hohem Interesse. Es ist zu bedauern, dass sich hier die Verkehrsentwicklung im Kraichgau mit Ausnahme des Neckarübergangs bei Wimpfen nur wenig zeigt. Es bleibt zu hoffen, dass die in vielen Aussagen weiterführenden Ansätze in ihren jeweiligen Landschaften mit der Anregung der Verkehrsforschung rasch zum Tragen kommen.

Immo Eberl

Sigrid HIRBODIAN / Tjark WEGNER (Hg.), Wein in Württemberg (landeskundig, Tübinger Vorträge zur Landesgeschichte 3), Ostfildern: Jan Thorbecke 2017. 270 S. ISBN 978-3799520720. € 16,95

Der Sammelband geht – um einen Beitrag erweitert – auf eine Vortragsreihe des Instituts für Geschichtliche Landeskunde und Historische Hilfswissenschaften an der Eberhard Karls Universität Tübingen zurück. Er vereinigt Artikel zur Geschichte des Weinbaus und der Weinkultur vornehmlich in Württemberg und hier in den Anbaugebieten an Kocher, Jagst, Tauber und Neckar.

Der Aufsatz von Thomas Kohl „Die Frühzeit des Weinbaus in Alemannien“ greift räumlich über den engeren Untersuchungsraum hinaus, denn er nimmt das frühmittelalterliche Herzogtum Alemannien in den Blick (allerdings auch unter Einbeziehung des nicht dazugehörigen, nördlich gelegenen Neckarraumes). Eine vergleichsweise hohe Dichte von Weinbaubelegen im Badischen vor 800 gegenüber dem württembergischen Raum (56 zu sieben Zeugnisse) erklärt Verfasser mit der ungleichen Überlieferung, die von den Klöstern St. Gallen und Lorsch dominiert wird, hält aber auch eine spätere Ausdehnung des Rebanbaus nach Osten durchaus für möglich.

Christian Jörg nimmt den spätmittelalterlichen Weinbau seit den 1420er Jahren in den Blick, der mit dem Einsetzen einer allgemeinen klimatischen Ungunstphase, dem sogenannten „Spörer-Minimum“, einherging. Seine Zusammenschau zeigt durchaus unterschiedliche Auswirkungen für einzelne Anbaugebiete auf: In der Moselregion etwa wurden ungünstige Weinlagen in Flächen für Obststreuwiesen und Nussbaumpflanzungen umgewandelt, auf reduzierter Fläche zunehmend neue, witterungsbeständige Qualitätsrebsorten angebaut, aber als Substitutionsgetränk nun auch Hopfenbier gebraut. In jüngeren, erst während des Hochmittelalters entstandenen Weinbauregionen in England, im Osten des Reichs und in Polen wurde die Weinproduktion dauerhaft aufgegeben, während in Württemberg die vergleichbar bescheidenen Neckarweine offenbar von weniger schlechten Ernten betroffen waren und sich die Aufgabe von Anbauflächen auf einige unrentable Lagen etwa im Vorland der Schwäbischen Alb verteilte.

Mark Mersiowsky stellt auf der Grundlage urkundlicher und serieller Überlieferung den spätmittelalterlichen Weinbau am oberen Neckar anhand eines Fallbeispiels vor, dem Tübinger Spitzberg. Älteste Hinweise entstammen dem Ende des 13. Jahrhunderts. Aussagekräftig sind die Hohenberger Rechnungen des 15. Jahrhunderts, u. a. zu den Kelterhäusern der seit 1381 österreichischen Herrschaft in Wurmlingen und Hirschau. In letzterem Gebäude etwa werden zu 1458 vier mächtige Baumkeltern erwähnt. Leider finden sich einige im Text zitierte Autoren nicht im Literaturverzeichnis.