

etwas unverbunden nebeneinander und bleibt damit im Singulären haften. Zudem verläuft die Analyse streckenweise in den traditionellen Bahnen der älteren Literatur, zum Beispiel bei den Theorien zur „Eröffnung“ des Gotthards im Hochmittelalter, wenn sowohl Ergebnisse der Archäologie, der Toponomastik wie auch die neuesten Ergebnisse des Nationalen Forschungsprogramms 54, das den Gotthardweg als bronzezeitlichen Handelsweg belegt, vernachlässigt werden, oder bei der vielfach kolportierten „endgültigen“ Drehung der Handelsachse durch das schweizerische Mittelland im 14. Jahrhundert auf die West-Ost-Achse, die doch vielmehr nur den Wechsel eines bipolaren zu einem multipolaren System markierte, das die Bedeutung des Nord-Süd-Handels beibehielt, lediglich auf anderen Strecken.

Die Unverbundenheit der Fakten zeigt sich dann auch in der Darstellung der Ergebnisse, die nach dem sehr breit gefassten Konvolut der differenzierten Einzeldarstellungen dann doch eher bescheiden ausfällt. Das „einleitend umrissene negative Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens“, das die vorliegende Analyse widerlege, ist durch zahlreiche Publikationen bereits früher längst entkräftet worden. Ein großer Teil mittelalterlicher Politik war neben Herrschafts-, Wirtschafts- immer auch Verkehrspolitik, und zwar auf allen Herrschaftsebenen. Auch dass sich in Bern eher ein auf die Hauptstadt zentriertes, in Ansätzen baukostenoptimiertes zentralisiertes Verkehrsnetz ausgebildet hat, während sich im Wallis mit seiner nach wie vor dispersen Herrschaftsstruktur das benutzeroptimierte vielsträngige Netz erhielt, lässt sich leicht aus eben dieser politischen Verfasstheit ableiten. Außerdem ist das Bild der Straßenspinne in Bern auch geprägt durch den spezifischen Fokus auf die Hauptstadt und verstellt den Blick auf andere Knoten oder auf Hauptachsen, die nicht durch die Aarestadt verliefen. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die beiden Staatswesen sich durch ihre immanente Verschiedenheit überhaupt zum Vergleich eignen. Je größer die Unterschiede zwischen zwei Untersuchungsobjekten sind, desto trivialer werden die Differenzen und desto kleiner der Erkenntnisgewinn. Besser geeignet hätten sich wohl zwei Regionen, die von der ursprünglichen Ausstattung her eine große Ähnlichkeit aufweisen, durch unterschiedliche Rahmenbedingungen aber divergierende Entwicklungspfade eingeschlagen haben.

Zuzustimmen ist jedenfalls der Quintessenz, dass Verkehrspolitik im Mittelalter ein Abbild der Macht und der Handlungs- und Wirkungsmöglichkeiten der Akteure darstellt und sich im Spannungsfeld von noch personal organisiertem Herrschaftsverband und Territorialisierungsbestrebungen eher sektoral und kleinräumig oder aber höchstens in Ansätzen flächendeckend ausgerichtet hat und in größeren räumlichen Bezügen manifestieren konnte.

Rolf Peter Tanner

Sarah *Hadry*: Neu-Ulm. Der Altlandkreis (Historischer Atlas von Bayern, Teil Schwaben, Reihe I, Heft 18). München: Kommission für bayerische Landesgeschichte 2012. 670 S. ISBN 978-3-7696-6553-6. € 58,-

Weil die Historische Atlasforschung eher nicht der übliche Rahmen für die Formulierung steiler Thesen ist, mit denen sich die Aufmerksamkeit der ‚Community‘ auf sich ziehen ließe, fehlt es auch für diese Form der Grundlagenforschung seit geraumer Zeit an Bearbeitern. Die Qualität einzelner Bände des „Historischen Atlas von Bayern“ mag differieren; der vorliegende, mit 670 Seiten und drei Kartenbeilagen in jeder Hinsicht gewichtige Band „Neu-Ulm“ von Sarah Hadry, die erweiterte Fassung einer bei Ferdinand Kramer (München) entstandenen Dissertation, jedenfalls gehört zu den besten der Reihe und zeigt, welche Fülle an Fähigkeiten und Vorkenntnissen in einen verlässlichen Atlasband einfließen. Denn das Ge-

biet des Altlandkreises Neu-Ulm zählt zu den herrschaftsrechtlich komplexesten Gegenden im ohnehin kleingekammerten Ostschwaben: Die Reichsstadt Ulm war hier mit Besitz und Rechten ebenso vertreten wie Adelherrschaften in Biberachzell, Oberhausen und Illertissen, die habsburgische Markgrafschaft Burgau und eine ganze Reihe meist reichsunmittelbarer geistlicher Herrschaftsträger: die Stifte bzw. Klöster Roggenburg, Elchingen, Buxheim, Kaisheim, Salem, Söflingen oder Wiblingen und ein halbes Dutzend weiterer geistlicher Grundherren. Gerade ritterschaftliche Herrschaftsrechte und die vorderösterreichischen Ansprüche im Untersuchungsgebiet sind dabei mit einer teilweise „ausgesprochen bruchstückhaft[en]“ (S. 342 zur Ritterherrschaft Biberachzell) oder „nicht unkompliziert[en]“ (S. 124 zur Fuggerherrschaft Kirchberg-Weißenhorn, einem Reichs- bzw. österreichischen Lehen) Quellen- und Überlieferungslage verbunden, die auch Recherchen in Wiener und Innsbrucker Archiven erforderlich machten.

Von zentraler Bedeutung für das Untersuchungsgebiet waren vor allem die seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert in herzoglich-niederbayerischer Hand zu einem Herrschaftskomplex zusammengeführten Ländereien der vormaligen Graf- und Herrschaften Kirchberg, Marstetten, Wullenstetten, Pfaffenhofen und Weißenhorn, einem „Konglomerat von Herrschaften unterschiedlicher Herkunft und Rechtsqualität“ (S. 129). Kaiser Maximilian erwarb diese ‚Grafschaft Kirchberg-Weißenhorn‘ 1504 für sein Haus, um sie 1507 auf *ewigen widerkauf* an Jakob Fugger weiterzueräußern: „der bürgerliche ‚Pfeffersack‘ [...] avancierte damit zum Lehensherrn einer Reihe standesbewußter und sturer schwäbischer Ritterfamilien“ (S. 123) und konnte sich fortan mit einem altherwürdigen Grafentitel schmücken. Erst im 18. Jahrhundert und nur vorübergehend, 1724–1735, konnten die Habsburger das Rückkaufsrecht tatsächlich realisieren. Die Verfasserin arbeitet die Einzelheiten der verwickelten Vorgänge akribisch heraus und stellt sie verständlich dar.

Eine knize Zusammenfassung beschreibt die herrschaftliche Situation des Untersuchungsgebietes am Ausgang des Ancien Régimes, ehe wie üblich die vorwiegend statistischen Teile Drei und Vier den Atlas beschließen. Zu den „Ergebnissen“ (S. 508–524) der Arbeit gehören unter anderem Beobachtungen zu den seit dem 16. Jahrhundert unterschiedlich ausgeprägten Leiheformen zwischen Erbgütigkeit (Güter Kirchberg-Weißenhorns oder der Klosterherrschaften) und Leibfälligkeit (insbesondere Güter der Reichsstadt Ulm); zu den „landeshoheitsbegründenden“ Rechten, dabei nicht zuletzt zum Problem des *ius reformandi* in den zwischen der evangelischen Reichsstadt Ulm und ihren katholischen Konkurrenten – der Markgrafschaft Burgau im ‚Ulmer Winkel‘, den Fuggern als Inhaber Kirchberg-Weißenhorns oder etwa der Abtei Elchingen – umstrittenen Orten; zur – sich intensivierenden – ‚Staatlichkeit‘ der Klosterherrschaften oder zur Reichs- und Kaisernähe. Aufschlussreich sind auch die „Veränderungen in der Herrschaftsstruktur“ (S. 518–520) des Untersuchungsgebietes, die von der Verfasserin resümierend als „Bedeutungsverlust der Stadt Ulm zugunsten eines erstarkenden habsburgischen Einflusses“ (S. 519) beschrieben werden: ein Ergebnis, das sich auch mit wirtschaftsgeschichtlichen Entwicklungen deckt.

Zu Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der Studie trägt schließlich eine Vielzahl von Karten, Tabellen, schematischen Darstellungen und Grafiken bei (sehr nützlich etwa: zur Aufspaltung von Herrschaftsrechten, S. 93, oder zur Genealogie der fuggerischen Inhaber Kirchberg-Weißenhorns, S. 147–153). Darüber hinaus aber ist der sorgfältig redigierte Historische Atlas „Neu-Ulm“ flüssig und gut geschrieben (den verwickelten Verhältnissen ihres Untersuchungsgebietes begegnet die Bearbeiterin an vielen Stellen sogar mit feinem Humor): In jeder Hinsicht ein vorbildlicher Atlas-Band!

Dietmar Schiersner