

kann. Freilich spielt im Reigen der Beiträge der Kraichgau meist nur eine Nebenrolle; eine gediegenere Ausstattung mit großzügigen Farbabbildungen der informativen Bildvorlagen hätte man sich allerdings gerne gewünscht.

Peter Rückert

Jahrbuch für Regionalgeschichte 36 (2018), Schwerpunkt: Die Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen (1100–1800). Stuttgart: Franz Steiner 2018. 284 S., 27 s/w Abb. ISBN 978-3-515-12135-4. Geb. € 58,-

Das Jahrbuch für Regionalgeschichte wurde 1965 von dem Leipziger Historiker Karl Czok als Forum für die landesgeschichtliche Forschung in der DDR begründet. Bis zur politischen Wende von der „Abteilung Deutsche Regionalgeschichte des Instituts für Deutsche Geschichte an der Karl-Marx-Universität Leipzig“ herausgegeben, übernahm danach zunächst die Historische Kommission der Sächsischen Akademie der Wissenschaften zu Leipzig diese Funktion, gab sie aber Ende der 1990er Jahre an eine Gruppe von Historikerinnen und Historikern ohne gemeinsame institutionelle Anbindung ab. Seither bietet das Jahrbuch neben einem umfangreichen Rezensionsteil vor allem eine Plattform für Nachwuchswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler, um Fallstudien aus dem Bereich der europäischen Regionalgeschichte zu präsentieren – gelegentlich auch in Form eines Themenschwerpunktes.

Dies trifft auch auf den hier vorzustellenden Band zu, der auf einen 2015 veranstalteten Workshop am Lehrstuhl für Vergleichende Landesgeschichte und Geschichte der Frühen Neuzeit an der Universität Eichstätt zurückgeht. Alexander Denzler, der damalige wissenschaftliche Mitarbeiter des von Sabine Ullmann geleiteten Institutes, organisierte die Veranstaltung, die sich mit der Nutzung und Wahrnehmung von Straßen und Wegen im Zeitraum von 1100 bis 1800 befasste; er fungiert auch als „Gastherausgeber“ des Bandes. Seine Einleitung (S. 15–23) bietet zunächst eine bibliographische Zusammenfassung jüngerer Arbeiten zur historischen Verkehrsinfrastruktur Europas, lässt dann aber das zentrale Motiv seines Forschungsinteresses anklingen: Die Infragestellung einer „dunklen Straßenepoche“ mit miserablen Reise- und Transportbedingungen zu Lande in Mittelalter und früher Neuzeit, gewissermaßen ein verkehrsinfrastrukturelles „Mittelalter“, das erst mit dem Chausseebau seit dem 18. Jahrhundert und der darauf folgenden Motorisierung des Verkehrs überwunden worden sei. Die verkehrstechnische Vormoderne sollte also künftig nicht an den modernen Zuständen gemessen werden, sondern war nach dem Diktum Rankes auch in dieser mobilitätshistorischen Hinsicht, gewissermaßen „unmittelbar zu Gott“, ein Zeitraum, in dem Menschen „unter Ausnutzung der vormechanischen Energiebasis [...] sich selbst, Waren und Nachrichten im physikalischen Raum über kleine oder große Distanzen fortbewegen“ (S. 20) – was freilich keine grundstürzende Erkenntnis ist.

Die Beiträge des Bandes sollen jedenfalls in interdisziplinärer Perspektive „Möglichkeiten und Grenzen [ausloten, um] die Nutzung und Wahrnehmung vormoderner Straßen zu untersuchen“ (S. 19). Wer vor diesem Hintergrund erwartet, auf materialgesättigte Forschungen zur historischen Verkehrsinfrastruktur zu treffen, wird sicher enttäuscht werden. Der einzige Beitrag, den man der traditionellen Altstraßenforschung zuordnen kann, stammt von dem tschechischen Historiker Tomáš Klimek und dem Archäologen Pavel Bolina, die in ihrem Heimatland schon mehrfach als Team bei der Erforschung historischer Verkehrsinfrastruktur aufgetreten sind. Ihr Beitrag widmet sich der Rekonstruktion eines in der Chronik des Cosmas von Prag im frühen 12. Jahrhundert beschriebenen Straßenverlaufs

von Prag nach Südböhmen auf der Grundlage topografischer und archäologischer Befunde (S. 115–129).

Der Aufsatz von Alexander Denzler und Maria Weber zu „Materialität, Instandhaltungsmaßnahmen und Kosten Nürnberger Straßen und Brücken am Beispiel des Straßenmanuals von 1547“ (S. 25–51) läuft, wie der Titel schon andeutet, auf die Beschreibung und Interpretation einer Akte des Nürnberger Bauamtes zu, in der auf 13 Seiten die Einnahmen und Ausgaben des Pflegers für die Instandhaltung verschiedener Straßen und Brücken im Landgebiet der Reichsstadt zum Jahr 1547 verzeichnet wurden. Zu diesem Ziel führt ein langer Anmarschweg, der ausgehend von Fernand Braudels Überlegungen zu Straßen und Städten in seinem Mittelmeer-Opus nochmals das „dunkle“, vormoderne Verkehrszeitalter problematisiert, vor allem aber die Frage nach der Bedeutung geographischer Voraussetzungen versus menschlichen Handelns bei der Entstehung von historischen Verkehrsknotenpunkten – insbesondere im Fall Nürnberg – diskutiert.

Im Blickpunkt des anschließenden Beitrags der Frühneuzeit-Historikerin Dorothee Goetze (S. 53–71) steht der französische Reisende Aubry de la Montraye, der zwischen 1696 und 1727 den Mittelmeerraum, das Osmanische Reich, das Baltikum bis nach Petersburg und Litauen sowie England und Irland bereiste und darüber in drei 1723 bzw. 1727 gedruckten Bänden berichtete. Dorothee Goetze fragt danach, auf welche Weise Straßen in diesen Texten thematisiert werden. Dabei zeigt sich eine Unterscheidung zwischen jenen Gebieten, die damaligen Lesenden bekannt bzw. unbekannt waren. Im ersten Fall, besonders im Bereich der mediterranen Welt, werden Verkehrswege nicht eigens besprochen. In den unbekannteren Räumen – besonders im Baltikum und Polen-Litauen – wird die Reiseinfrastruktur aber detailliert beschrieben.

Die Kunsthistorikerin Birgitta Coers beschreibt in ihrem Beitrag die antiquarisch-gelehrte sowie die künstlerische Sicht auf die „Via Appia“ im 18. Jahrhundert und deren Veränderung auch durch die Freilegungen und Wiederinbetriebnahmen der Zeit (S. 73–94). Sie stellt den 1745 publizierten Traktat des Antiquars Francesco Maria Pratilli vor, der sich als erster dem Thema nicht nur als Sammler antiker Quellen, sondern gewissermaßen als realienkundlicher Feldforscher vor Ort widmete und so den antiken Straßenkörper und seine Konstruktion zum Thema machte. Dessen materielle Beschaffenheit wird in den folgenden zwei Jahrzehnten im künstlerischen Werk des Architekten Giovanni Battista Piranesi zunehmend zum eigenen Bildthema.

Der Archäologe Jörg Widmaier präsentiert seine „Überlegungen zur gotländischen Verkehrsinfrastruktur“ der Vormoderne (S. 95–114) auf der Grundlage eigener Forschungen vor Ort als interdisziplinäres Crossover zwischen Archäologie, Geschichte und Kunstgeschichte mit dem Ziel einer „historischen Gesellschaftsanalyse“ (S. 97), in der „durch die Menschen die Straßen und durch die Straßen die Menschen analysiert werden können“ (S. 113).

Am Ende der Aufsatzsammlung stehen zwei germanistische Texte: Die Altgermanistin Christina Patz betrachtet eine längere Passage im „Willehalm“ des Wolfram von Eschenbach, nämlich die Rückkehr des Protagonisten vom Schlachtfeld in Alischanz in seine Heimatstadt Orange unter der Frage, wie in dem Text Wege wahrgenommen und genutzt werden (S. 131–150).

Der Literaturwissenschaftler Simon Falch befragt abschließend die Artusepik, insbesondere Wolfram von Eschenbachs „Parsival“ auf mögliche Erträge für die Wege- und Straßenforschung (S. 151–178). Er kommt freilich zu dem Ergebnis, dass die zahlreichen Wege-

namen vor allem metonymisch zu verstehen sind, und – wenn sie denn überhaupt auf außerliterarische Wirklichkeit verweisen – nicht geeignet sind, historische Straßennetze zu rekonstruieren.

Die Aufsätze bieten im Einzelnen durchaus interessante Beobachtungen und Erkenntnisse zu mannigfaltigen Detailfragen, die mit der Wahrnehmung von Wegen und Straßen vom Hochmittelalter bis zum Barock verbunden sind. Die kursorische Lektüre vermittelt allerdings weder ein Gesamtbild noch einen signifikanten Querschnitt der vormodernen Straßennutzung. Auch ist kein neuer Forschungsansatz erkennbar, der von den Beitragenden gemeinsam erprobt und vorangetrieben wurde. Deutlich ist die Intention des Bandes, die bisherige Erforschung von historischen Straßensystemen als defizitär, gewissermaßen als nicht „ganzheitlich“ genug zu erweisen, und seine Forderung, künftige Forschungen um soziale, literarische und weitere kulturelle Dimensionen zu erweitern. Stellt man den Band freilich neben einschlägige Grundlagenwerke wie die „Hansischen Handelsstraßen“ von Friedrich Bruns und Hugo Weckerka aus den 1960er Jahren oder das 2015 endlich erschienene Lebenswerk von Manfred Straube zu „Geleitswesen und Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum zu Beginn der Frühen Neuzeit“ beschleicht den Rezensenten doch Skepsis, ob hier eine Basis für zukünftige Arbeiten ähnlichen Zuschnitts gelegt wurde.

Hartmut Kühne

Mechthild ISENMANN, Strategien, Mittel und Wege der inner- und zwischenfamiliären Konfliktlösung oberdeutscher Handelshäuser im 15. und „langen“ 16. Jahrhundert (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte – Beihefte, Bd. 249). Stuttgart: Franz Steiner 2020. 450 S., 15 s/wTab. ISBN 978-3-515-12574-1. € 72,-

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit Konflikten und Konfliktlösungsversuchen in einigen bekannten oberdeutschen Handelsgesellschaften des 15. bis 17. Jahrhunderts, deren gemeinsames Kennzeichen war, ihr Personal (Regierer, Gesellschafter, stille Kapitaleinleger) aus der eigenen Familie zu rekrutieren und gelegentlich um verschwägte Gesellschafter oder auch familienfremde Handelsdiener (Faktoren) mit und ohne Stimmrecht zu ergänzen. Familienbetriebe waren damals gerade im kapitalintensiven Fernhandel, im Bankengeschäft oder der Montanindustrie vorherrschend, wohl vor allem, weil man nach den Wertmaßstäben der Zeit Verwandte generell für vertrauenswürdiger und loyaler hielt und sie im Konfliktfall möglicherweise einfacher disziplinieren konnte als Fremde. Konkret handelt es sich um Firmen der schon von der früheren Forschung ebenso wie die Fugger und Welser zur Hochfinanz gezählten, in Augsburg und Nürnberg gesessenen Familien Imhof, Meuting, Paumgartner, Behaim, Rem, Arzt, Herbrodt, Manlich, Höchstetter, Viatis und Peller.

Nach einer Einführung in den Forschungsstand und einem knappen historischen Abriss über die Entwicklung der familiär strukturierten Handelsgesellschaften, speziell im oberdeutschen Raum, schildert Isenmann unter Auswertung eines beeindruckenden Quellenfundus anhand von 11 ausführlichen Fallstudien die in diesem Milieu üblichen konfliktpräventiven Strategien und zugleich Art, Ausmaß, Gefährdungspotential und Verlauf der trotz aller wohlgemeinten Vorkehrungen dennoch entstandenen Streitigkeiten. Quasi das Grundgesetz aller Firmen war der stets auf überschaubare Dauer ausgelegte Gesellschaftsvertrag, der nicht nur das eingelegte Kapital und das Führungspersonal auswies und Termine, Ablauf und Entscheidungsfindung der Hauptversammlung festschrieb, sondern auch zahlreiche Bestimmungen zu Buchführung, Bilanzierung, Streitschlichtung, Konkurrenzverboten,