

THEMA UND FRAGESTELLUNG

Die Erforschung der Entwicklung von Infrastruktur stellt für historisch ausgerichtete Disziplinen ein großes Problem dar. Während einzelne Ereignisse von großer Tragweite sich in schriftlichen Quellen niederschlagen, herausragende Bauwerke sich bis heute erhalten, sei es im archäologischen Befund oder im Idealfall noch stehend, und besondere künstlerische Objekte von Generation zu Generation in Haushalten und Sammlungen weitergegeben werden, sind es oft Teile des alltäglichen Lebens, zu denen wir heute nur schwer Zugang erhalten können. Dabei ist es erst der (funktionierende) Alltag, der den Bau von Kathedralen, Burgen und Residenzen ermöglicht. Ist die Bevölkerung nicht ausreichend mit Nahrung, Wärme und Schutz versehen, kann kein Herrscher politische Programme aufstellen, kann die Bevölkerung nicht wachsen und neue Siedlungen gründen oder alte ausbauen, und können Handwerker und Künstler keine Objekte herstellen, die neben einem funktionalen, auch einen ästhetischen Wert besitzen.

Innerhalb des Betrachtungszeitraumes dieser Publikation, vom frühen Mittelalter bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts im geographischen Raum entlang von Main und Neckar, kann davon ausgegangen werden, dass die Bereitstellung der Grundbedürfnisse »Nahrung, Wärme und Schutz« in der Regel erfüllt wurde. Einzelne extreme Krisen, wie z. B. der Dreißigjährige Krieg, Epidemien oder großräumige Missernten führten zwar zu extremen Engpässen in der Erfüllung der Grundbedürfnisse, dies aber in vielen Fällen mit lokalen Schwerpunkten und nur selten gleichzeitig im gesamten süddeutschen Raum. Die Frage ist also in der Regel nicht, ob die Grundbedürfnisse gedeckt werden, sondern wie effizient dies passiert. Je höher die Wirtschaftlichkeit der Bereitstellung der Grundbedürfnisse ist, desto mehr Ressourcen stehen für andere Aktivitäten zur Verfügung, welche eine Gesellschaft gedeihen lassen. Einer der wichtigsten Punkte zur Steigerung der wirtschaftlichen Effektivität ist die Verteilung unterschiedlicher Aufgaben und Tätigkeiten. Dies hat den Vorteil, dass ein Expertentum entsteht, bei dem sich Personengruppen auf die Bereitstellung bestimmter Produkte spezialisieren. Ebenso aber auch, dass auf bestimmte Ressourcen, wie Bodenqualitäten für die Landwirtschaft, erlegbare Tiere im Wasser und an Land oder Bodenschätze überhaupt zugegriffen werden kann. Die Verteilung der Aufgaben hat zur Folge, dass die entstandenen Produkte oder Personen, welche Dienstleistungen erbringen, von einem Ort zu einem anderen bewegt werden müssen. Je schneller und aufwandsärmer dies erfolgt, desto effizienter ist das wirtschaftliche Gefüge, welches wiederum den Grad der Prosperität der Gesellschaft steigert. Dieser Austausch wird optimiert durch die Bereitstellung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur, welches das Grundthema dieser Arbeit ist.

Die Erforschung von Verkehrsinfrastruktur stellt ein äußerst komplexes Themenfeld dar. So muss z. B. definiert werden, welche Aspekte zur Verkehrsinfrastruktur gehören. Für den Betrachtungszeitraum spielen zwei Hauptkategorien eine Rolle: der Transport auf dem Land und der Transport auf dem Wasser. Der Transport auf dem Wasser ist, abgesehen von Schwimmern, erst durch die Schaffung erforderlicher Einrichtungen möglich. Die vorrangige Assoziation bilden selbstverständlich Wasserfahrzeuge, aber auch Lande- und Umschlagplätze und die Gestaltung oder künstliche Schaffung von Wasserwegen ist unumgänglich. Auch auf dem Land mögen zuerst der Verlauf und die Gestalt von Wegesystemen, wie auch die unterschiedlichen Transportsysteme zu Fuß, auf Packtieren oder mit Fahrzeugen in den Sinn kommen. Allerdings bilden gleichermaßen Übernachtungsplätze, Verladesysteme, Verpackungsmaterialien, Lagerungsmöglichkeiten, ein verlässlicher Schutz vor Diebstählen und Überfällen und vieles mehr einen wichtigen Teil des Systems. Die Bereitstellung all dieser Punkte ist mit Kosten verbunden, welche zum Teil durch den Transporteur für seine individuellen Bedürfnisse selbst aufgebracht, aber auch durch den Eingriff einer Form der öffentlichen Hand ermöglicht wurden. Eine Überschneidung privater und öffentlicher Akteure ist dabei auf allen Ebenen

möglich. Während der individuelle Transporteur seine Kosten aus seinen Gewinnmargen decken konnte, mussten die Infrastrukturmaßnahmen für das Gemeinwohl auch durch die Gesellschaft gedeckt werden. Die Kontrolle über den Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel und deren Requirierung unterstand einem Herren oder einer höhergestellten Institution. Gleichzeitig konnten von diesen auch Regeln für das Verhalten gegenüber den Infrastruktureinrichtungen oder den Umgang mit diesen aufgestellt werden. Dies beinhaltete in vielen Fällen auch Abgaben wie Zölle oder Nutzungsgebühren, mit denen die Aufwendungen gedeckt werden konnten.

Die Quellen, welche uns zur Erforschung von Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen, sind äußerst begrenzt. So kann ein einzelner Schiffsfund mit Ladung z. B. genaue Informationen über Handelskontakte zu einer bestimmten Zeit geben. Mitunter kann auch die Fahrtroute rekonstruiert werden. Informationen über die angelaufenen Hafenplätze, deren Gestalt und Organisation sind aber nicht enthalten. Auch ein schriftlicher Bericht über Abgaben, welche z. B. einem Kloster zugeflossen sind, kann besagen, welche Waren von einem Ort an einen anderen gelangt sind. Eine Aussage, auf welche Weise, welcher Strecke und mit wie viel Aufwand dies erfolgte, lässt sich aber in der Regel nicht treffen. Zu guter Letzt kann eine überlieferte Karte Informationen enthalten, wo sich eine Trasse befand und welche Punkte miteinander verbunden waren oder nicht. Wer diese Wege baute und wie stark diese frequentiert waren, ist aber nicht ersichtlich. Nur im Zusammenspiel möglichst vieler unterschiedlicher Disziplinen ist es also möglich, ein einigermaßen aussagekräftiges Bild zu entwickeln. Auch die Untersuchung eines einzelnen Ortes kann die Entwicklung des Handels an diesem Platz offenbaren, nicht aber die Entfaltung der Verkehrsinfrastruktur. Dies ist nur mittels großräumiger und epochenübergreifender Betrachtungen möglich.

Damit stellt sich aber ein grundsätzliches Problem ein, welches kaum lösbar erscheint. Die archäologische Forschung kann mit ihren Methoden lediglich einzelne Orte erfassen und bewerten. Moderne Techniken der Fernerkundung werden zwar immer weiterentwickelt und erbringen eine Vielzahl neuer Daten, aber um z. B. eine wiederentdeckte alte Straße einordnen zu können, muss diese erst ergraben werden. Dabei kann nie vorausgesetzt werden, dass datierbares Material vorhanden ist. Dieses ist jedoch nötig, um eine Nutzungsabfolge erarbeiten zu können. Auch lässt sich an den gewonnenen Erkenntnissen nie ablesen, welche Waren durch wen und in welchem Umfang transportiert wurden. Auch der Bauherr wird höchstens bei römischen Straßen durch Meilensteine bestimmbar sein. In der Regel bleiben diese aber namenlos. Auch schriftliche Quellen unterliegen einer starken Selektion der Verfasser. So fehlen oft alltägliche Informationen, ohne die eine Rekonstruktion unmöglich ist.

Folgt man der Definition von Wilfried Krings und Winfried Schenk, so stellt die historische Geographie in ihren Methoden und ihrer Herangehensweise die vielversprechendste Disziplin zur Erforschung von Infrastrukturentwicklungen im Allgemeinen dar. Die Methode, sich einem Thema anhand sämtlicher vorhandener Quellen in zeitlichen Querschnitten großflächiger Regionen und Landschaften anzunähern¹, stellt die einzige Möglichkeit dar, um Verkehrsinfrastrukturen identifizieren, bewerten und deren Entwicklungen aufzeigen zu können. Dies soll das Ziel der vorliegenden Arbeit sein.

Selbstverständlich ist es nicht möglich, dass gesamte Verkehrssystem des Main- und Neckarraumes über einen Zeitraum von 1500 Jahren in einer einzelnen Bearbeitung zu erfassen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll bzw. nötig, sich auf einen Einzelaspekt zu konzentrieren. Dieser sollte den größtmöglichen Erkenntnisgewinn bei einem noch handhabbaren Zeitaufwand erhoffen lassen. Die interdisziplinäre Erforschung von Flussübergängen an Main und Neckar scheint diesem Bedürfnis am nächsten zu kommen. Zum einen bieten sie als Schnittstelle zwischen Land- und Wasserverkehr die Möglichkeit, beide Transporteinheiten genauer betrachten zu können. Zum anderen sind sie zwar Teil eines mobilen Systems, selbst aber äußerst statisch,

¹ Krings/Schenk 2005, 30f.

quasi unbeweglich. Flussübergänge bilden, wie auch Bergpässe, eine einzigartige Nadelöhr-Situation, welche dazu führt, dass sowohl Nah- als auch Fernverkehr an einem Punkt zusammengeführt werden. Zudem sind sie öffentliche Einrichtungen, welche in der Regel durch die administrative Verteilung von Ressourcen erst nutzbar werden. Die öffentliche Verwendung und die damit einhergehende Kontrolle durch eine Herrschaft führten dazu, dass nicht nur archäologische Quellen, sondern auch eine reichhaltige schriftliche Überlieferung vorhanden sind. Dies betrifft vor allem die Hauptflüsse; Überquerungen über nicht schiffbare Nebenflüsse sind durch die Schriftquellen deutlich schwerer zu fassen.

Heutzutage bilden Brücken das optimale Mittel, um kleine und große Ströme zu überspannen. Zu Zeiten vor der Existenz großer öffentlicher Geldtöpfe und moderner Werkstoffe wie Stahlbeton waren sie an großen Flüssen allerdings eine ausgesprochene Seltenheit. Der Transport mit Hilfe von Wasserfahrzeugen war hingegen kostengünstig, dezentral und flexibel organisierbar. Daraus hat sich, so jedenfalls die Vermutung, im Verlauf der Ur- und Frühgeschichte ein System aus Fährstellen entwickelt. Für das Mittelalter und die Neuzeit sind diese Fährstellen, zusammen mit ihren Fahrzeugen, sowohl im archäologischen Material als auch in einer reichhaltigen schriftlichen Überlieferung fassbar. Auch neuzeitliche Kartenwerke und Bildquellen stellen sie dar und ermöglichen so einen umfassenden Einblick in ihre Entwicklungsgeschichte und Bedeutung als Teil der Verkehrsinfrastruktur.

In der Gesamtschau sämtlicher zur Verfügung stehender Quellengattungen für das Mittelalter und die Neuzeit bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts sollen die Gebiete des Main- und Neckarraumes als Fallstudie dienen, um das Potenzial der Erforschung der Verkehrsinfrastrukturentwicklung anhand von Flussübergängen aufzuzeigen. Gleichzeitig soll deren langsam voranschreitende Entwicklung an Main und Neckar anhand einer reichen Datenbasis ermittelt werden, um so einen Beitrag zur Regionalgeschichte zu leisten.

Für die gesamte Bearbeitung wurde ein sprachliches Niveau verwendet, welches einer breiten Leserschaft mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen den Zugang zur Thematik ermöglicht. Dazu war es nötig, auf bestimmte Begriffe der »Wissenschaftssprache«² zu verzichten, unvermeidliche Fachwörter und Techniken zu erklären³ sowie die einzelnen Kapitel mit reichhaltigen Bildbeispielen zu versehen. Dies war eine sehr bewusste Entscheidung, um auch interessierten Laien z. B. für die eigene Regional- oder Heimatforschung einen unverbauten Zugang zu ermöglichen.

² Begriffe wie z. B. »Longue durée« oder »diachron«.

³ Siehe z. B. Kap. Diskurs zur Nomenklatur der Einbäume und ihrer Bauteile, S. 43.