

Bernhard Metz

Burgen und Verkehr im Elsass

Vor dem Zweiten Weltkrieg nahm sich die « Deutsche Burgenvereinigung » ein Burgeninventar vor; dazu verteilte sie einen Fragebogen, in dem schon die dritte von dreißig Fragen lautete: „Liegt die Burg an einer alten Straße?“¹ Das ist nur ein Beispiel unter vielen für die seit langem verankerte Überzeugung, dass Burgen und Verkehr zusammenhängen. Von vielen Burgen wird behauptet, sie hätten eine Straße „beherrscht“ oder „kontrolliert“. Was bedeutet das aber konkret? Vorstellen kann man sich eine militärische oder eine wirtschaftliche Kontrolle. Im ersten Fall müsste die Burg imstande sein, die Straße für einen Feind zu sperren: Entweder, indem ihn ihre Besatzung wirkungsvoll beschießt – aber dafür müsste die Straße weniger als einen Schuss weit von der Burg entfernt sein, was nur selten der Fall gewesen sein wird; oder aber die Besatzung müsste den Feind auf der Straße angreifen und vertreiben. Dafür wird sie jedoch kaum je zahlreich genug gewesen sein – es sei denn, es handelte sich um eine jener kleinen Fehden, die nur mit einer Handvoll Reiter geführt wurden. Diese aber waren, anders als ein richtiges Heer, nicht auf größere Straßen angewiesen² und konnten folglich die Burg auf Schleichwegen umgehen. Man wird also davon ausgehen haben, dass eine Burg den Feind auf der Straße zwar beunruhigen – etwa Vor- oder Nachhut, Boten oder Nachschub angreifen –, ihn aber nicht am Durchzug hindern konnte. Bleibt also die wirtschaftliche Kontrolle, und diese soll hier für das Elsass untersucht werden – eine burgenreiche Landschaft und zugleich ein Durchgangsgebiet zwischen Frankreich und Süd-deutschland sowie zwischen Nordeuropa und Mittelmeerraum.

Die Problematik der mittelalterlichen Straßen

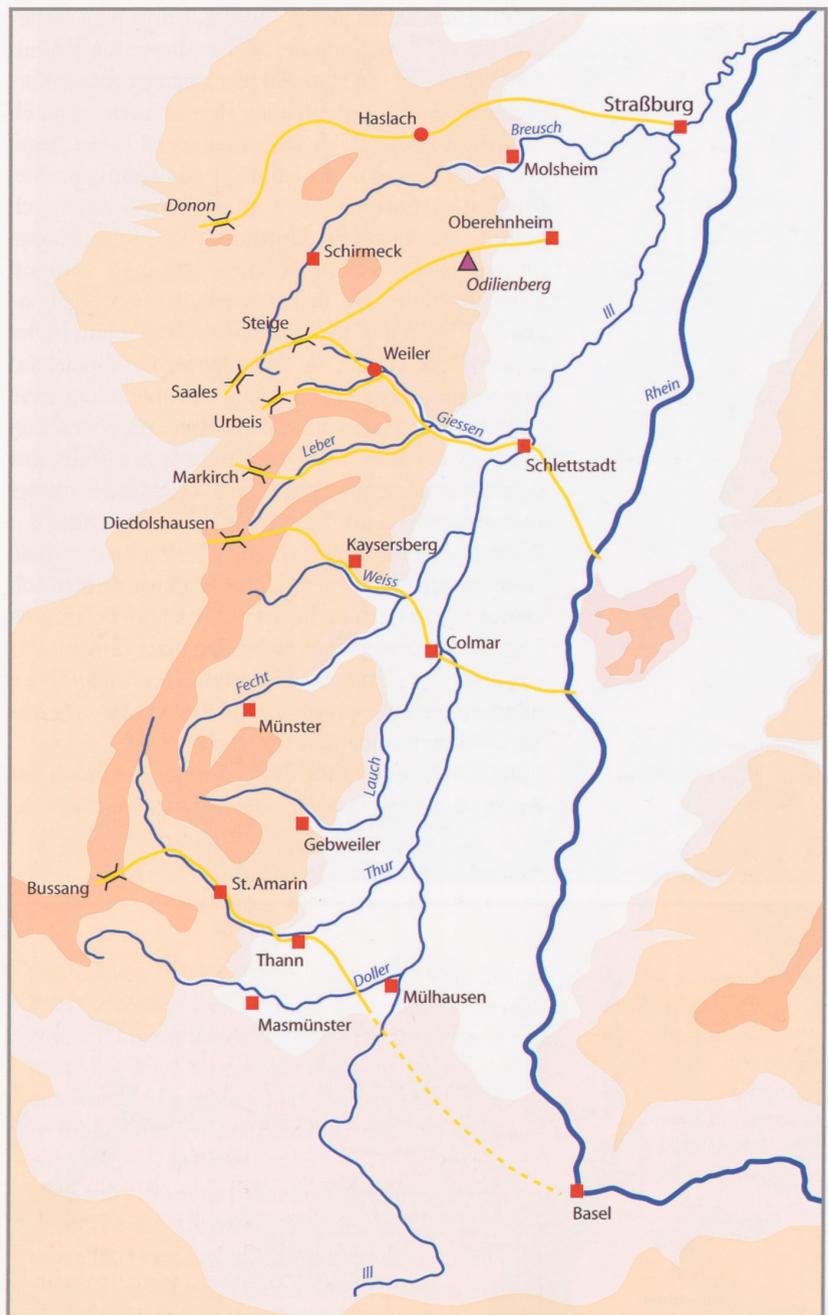
Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, müsste man im Idealfalle für jede Burg wissen, wo Straßen in ihrer Umgebung verliefen, und zwar zum Zeitpunkt ihrer Erbauung. Aber schon dieser Zeitpunkt ist oft unbekannt: Unter den 500–600 Burgen, die es im Elsass gegeben hat,³ sind viele – z. B. fast alle Motten⁴ – völ-

lig undatiert. Noch problematischer ist es jedoch mit dem Straßenverlauf,⁵ denn im Unterschied zu einer Burg ist eine Straße kein historisch greifbares Objekt. Sie hat keinen festen Namen,⁶ keinen Anfang und kein Ende, denn sie ist immer nur Teilstrecke einer längeren Straße – oder mehrerer: So ist die Straße von Straßburg nach Brumath Teilstrecke derjenigen von Straßburg nach Weißenburg (selbst Teilstrecke derjenigen von Lyon nach Mainz), aber auch derjenigen von Straßburg nach Zabern und von Straßburg nach Selz. Andererseits gibt es nicht *eine* Straße von Straßburg nach Zabern, sondern mindestens drei: über Brumath (an der Haldenburg und den Burgen von Brumath und Hochfelden vorbei), über Schnersheim (die alte Römerstraße, an der Burg Kochersberg vorbei) und über Wasselnheim (an der Kronenburg vorbei). Ähnliches gilt für die meisten mittelalterlichen Straßen, und daher sind sie schwer zu erfassen. Wir kennen einerseits grobe Routen – etwa: von Mailand zu den Champagnemessen über den Gotthardpass, Basel, Thann und den Bussangpass; aber wie man von Basel nach Thann kam, wissen wir nicht. Wir kennen andererseits Punkte, die eine Straße berührte (Städte, Brücken, Zollstellen), oder sehr kurze Strecken, etwa aufgrund von Geländespuren oder von mittelalterlichen Flurnamen.⁷ Letztere zu kartieren – durch Vergleich mit den Flurplänen des 18. Jh. und dem Urkataster – ist aber äußerst zeitraubend, es kann nur teilweise gelingen – denn viele Straßennamen waren im 18. Jh. schon verschwunden – und es ist daher nur punktuell geleistet. Auch die alten Hohlwege oder Hohlweggefäßer – die man vorwiegend im Gebirge findet, während Flurnamen meist in der Ebene greifbar sind – sind nur hier und dort kartiert. Noch schwerer und unsicherer ist es, solche Punkte, an denen eine alte Straße nachgewiesen ist, zu Fernstraßen verbinden zu wollen. Und wäre das einmal gelungen, gäbe es doch zwei schwer zu entscheidende Fragen, nämlich einerseits die Datierung: Wegespuren sind meist undatierbar, und Flurnamen können ebenso gut eine früher wie auch eine aktuell noch gebrauchte Straße bezeichnen. Und schließlich die Frage des Verkehrsaufkommens, das selten bekannt ist und sich im Laufe der Zeit sehr verändern kann.⁸ Nur eine

dicht befahrene Straße könnte sicherlich den Bau einer Burg rechtfertigen.

Hinzu kommt, dass die mittelalterlichen Straßen, da sie nur ganz selten gepflastert oder sonst befestigt waren, sehr leicht ihren Verlauf ändern konnten, wenn etwa ein Bach seinen Lauf geändert hatte, eine Brücke zerstört war oder eine Stelle durch einen Erdbeben unpassierbar wurde. War eine Zollgebühr zu hoch, fanden die Fuhrleute eine Umgehung; machten Räuber eine Straße unsicher, nahmen die Reisenden eine andere.

Die wichtigsten Anhaltspunkte für den Verlauf einer Straße sind für das Mittelalter Pässe, Brücken, Fähren und Furten, und besonders Zollstellen. Brücken, Fähren und Furten erscheinen aber in den Quellen oft erst, als die meisten Burgen schon erbaut waren. Dasselbe gilt für die Zölle; obendrein hatte das Wort *Zoll* (lateinisch *teloneum*) sehr viele Bedeutungen.⁹ Dazu gehörten nicht nur Straßen-, Brücken- und Wasserzoll, sondern auch der Marktzoll, der für unser Thema keine Rolle spielt, denn es war eine Abgabe von den Produkten, die auf dem Markt verkauft wurden. Dazu gibt es zwei Faustregeln: bringt ein Zoll weniger als zwei Pfund pro Jahr ein, ist es ziemlich sicher ein Jahrmartzzoll; erscheint der Zoll zusammen mit dem Ungeld, ist es fast immer ein Marktzoll, denn das Ungeld war eine Steuer auf den Wein- oder Bierauschank. Kommt dagegen der Zoll zusammen mit dem Geleit vor, ist es sicher ein Straßenzoll. Denn das Geleit war das vom Herrscher an die Landesherren delegierte Recht, die Kaufleute in ihrem Gebiet zu schützen und dafür eine Abgabe zu kassieren. Im Gegenzug mussten die Geleitherrn die Kaufleute entschädigen, wenn diese in ihrem Gebiet beraubt wurden. Aber dieser Anspruch galt nur auf bestimmten Hauptstraßen, den sog. Geleitstraßen. Wenn ein Kaufmann eine andere Straße benutzte, hatte er kein Recht auf Entschädigung, und allmählich wurde ihm das sogar verboten, denn man unterstellte, er wolle damit die Zollstelle umgehen.¹⁰ Wenn wir also eine Karte der Geleitstraßen hätten, wäre schon viel gewonnen; aber wir kennen nur wenige Teilstrecken, und wir kennen sie nur grob, etwa die von Basel zum Bussangpass, aber nicht ihren genauen Verlauf durch die Ebene. Obendrein stammen die brauchbaren Angaben zum Geleit alle aus dem 14. und 15. Jh., also aus einer Zeit, wo die meisten Burgen längst existierten, denn im Elsass dauerte die Hauptperiode des Burgenbaus nur bis zum Anfang des 14. Jh. Danach wurden überhaupt keine Höhenburgen mehr gebaut, Niederungsburgen immerhin noch gelegentlich, aber die meisten von ihnen blieben unbedeutend. Im Folgenden werden also hauptsächlich die vor 1320 erbauten Burgen betrachtet.



Burgen an Passstraßen über die Vogesen

Abb. 1 Die Vogesentäler und ihre Straßen.

Diese Schwierigkeiten erzwingen, dass man sich auf die besser bekannten Verkehrsachsen beschränkt: den Rhein mit der ihn begleitenden Straße und die Passstraßen der Vogesen.

In den Vogesen zählt man vom Süden bis auf die Höhe von Straßburg acht große Täler¹¹ (vgl. Abb. 1), von denen drei „Sackgassen“ sind; nur fünf führten zu Passstraßen nach Lothringen, die aber unterschiedliche Bedeutung besaßen. Wenn nun die Passtäler mehr Burgen

aufzuweisen hätten als die anderen, würde man schließen dürfen, dass zumindest einige dieser Burgen mit dem Verkehr zu tun hatten. Dabei kommen aber hauptsächlich die von bedeutenden Herrschaften erbauten Burgen in Betracht, weil der Niederadel in der Regel keine Zölle besaß und auch nicht großräumig dachte. Durch das Thurtal (Abb. 2) führte eine Straße nach Lothringen, die mit der Eröffnung des Gotthardpasses um 1220 sehr bedeutend wurde, denn sie verband nunmehr Italien mit den Messestädten der Champagne. In Thann und in St. Amarin wurde schon in der ersten Hälfte des 13. Jh. Zoll erhoben. In diesem Tal gab es mindestens zwei Städte – St. Amarin, um 1255 befestigt, und Thann, um 1290 ummauert, aber schon 1225 als Burgsiedlung bezeugt¹² – und mindestens sieben Burgen, von welchen freilich nur fünf (darunter zwei kurzlebige) großen Herren zuzuweisen sind.¹³ Durch das Weisstal führt eine Straße von Breisach und Colmar nach Lothringen; schon 1255 wurde hier Zoll erhoben.¹⁴ Hier gab es, neben der vor 1236 befestigten Reichsstadt Kaisersberg, sieben bis neun Burgen. Davon sind vier, darunter eine kurzlebige, bedeutenden Herrschaften zuzusprechen; eine fünfte, ebenfalls frühe, ist ohne Namen und Geschichte.¹⁵ Durch das Lebertal führte eine Straße, und durch das Weilertal zwei weitere, die alle Schlettstadt mit Loth-

Abb. 2 Das Thurtal mit Passstraße, Burgen und Städten.



ringen verbunden. Wo sie zusammentrafen, unterhalb von Ortenberg und der Hohkönigsburg, wurde Zoll und Geleitgeld erhoben (Abb. 3). Im Lebertal gab es sechs oder sieben Burgen, wovon nur eine von Niederadeligen erbaut wurde; von den anderen kamen aber mehrere später in niederadelige Hände. Eine davon war kurzlebig, drei sind erst spät bezeugt.¹⁶ Im Weilertal, mit seinen zwei Passstraßen, sind nur drei Burgen bezeugt, alle von bedeutenden Herren;¹⁷ dazu der spät befestigte Flecken Weiler.

Im Breuschtal ist die Straße im Talgrund vor dem 16. Jh. nicht sicher bezeugt, aber je eine auf den Höhen links und rechts der Breusch sind sehr früh nachgewiesen. Im Bereich des Breuschtals und seiner Nebenflüssen gab es acht bis dreizehn Burgen, aber nur vier von hohen Herren;¹⁸ dazu im Talgrund Schirmeck, eine kleine Burgstadt des 14. Jh.

Wenden wir uns den Tälern ohne Durchgangsstraße zu: Das Dollertal hat nur zwei späte Niederadelburgen im unteren Talbereich¹⁹ und die 1368 ummauerte Stadt Masmünster. Also wäre zu schließen: keine Burgen, wo es keine Straße gibt? Nein, denn immerhin weist das Lauchtal, neben der um 1270 befestigten Stadt Gebweiler, neun Burgen auf, davon drei, die von der Abtei Murbach errichtet wurden.²⁰ Und das Münstertal hat von allen Tälern die größte Dichte an Befestigungen, mit drei kleinen Städten – Münster, Sulzbach und Weier, alle in der 2. Hälfte des 13. Jh. befestigt – und mindestens elf Burgen, von denen drei hohen Herren zuzuweisen sind.²¹

Daraus ergibt sich die folgende tabellarische Auswertung:

Passal	Burgen insgesamt	Burgen hoher Herren	Stadt-befestigungen
Thurtal	6–9	3–5	2
Weisstal	7–9	3–5	1
Lebertal	6–7	3–6	0
Weilertal	3–5	3	(1?)
Passloses Tal			
Dollertal	2	0	1
Lauchtal	9	3	1
Münstertal	11	3	3

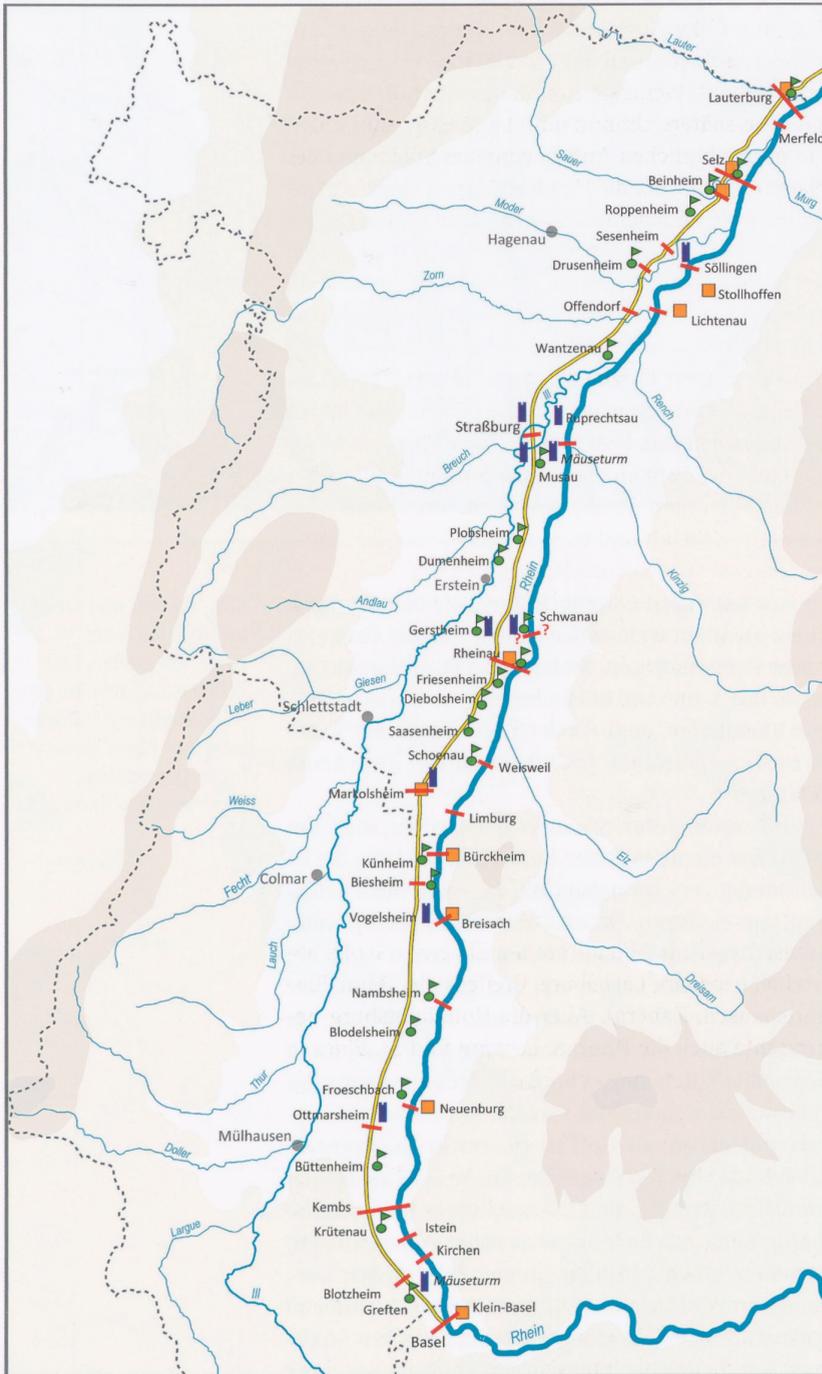
Von den passlosen Tälern hat also das Dollertal weniger, das Lauchtal ebenso viele und das Münstertal sogar mehr Burgen aufzuweisen als der Durchschnitt der Passtäler. Das Ergebnis ändert sich, aber nicht allzu sehr, wenn man sich auf die Burgen solcher Herren beschränkt, denen man die Verfügung über Zölle und

Zum Verhältnis von Burg und Verkehr

1393 wurden offenbar nur drei davon erhoben.³¹ Und schließlich entsprechen manchmal zwei Zollstellen oder mehr nur *einem* Zoll im Rechtssinne, etwa eine am linken und die andere am rechten Ufer oder eine an jedem Ende einer Geleitstrecke.

Jedenfalls lagen mindestens neun Burgen an Orten, wo Zoll erhoben wurde, teils am Rhein, teils auf der Straße. Vier dieser Orte waren befestigte Städte, und hier – wie schon oben bei St. Amarin – stellt sich die

Abb. 4 Am Rhein (dargestellt mit seinem heutigen Lauf): Rheinstraße (gelb), Städte (orange), Zollstellen (rot), Burgen (grün), Türme (blau).



Frage, ob der Zoll eher mit der Burg oder mit der Stadt zusammenhing. Zu beantworten ist sie nur für Selz: dort gab es einen Rheinzoll, den ersten, der im Elsass überhaupt bezeugt ist (1139 oder gar 993),³² und anscheinend der mit der höchsten Bedeutung. Aber die Burg in Selz wird erst 1353 erwähnt, und sie stand am Nordwestende der Stadt, dem Rhein abgekehrt und wohl ohne Sicht auf ihn.³³ Auch in anderen Fällen sind Zweifel angebracht, etwa weil die Burg schon abgegangen oder nicht mehr sicher bezeugt war, als der Zoll zum ersten Mal erwähnt wurde – was am Zufall der Überlieferung liegen mag, aber nicht muss.

Alle zwölf Städte, die von Basel bis Lauterburg bestanden, hatten einen Durchgangszoll, mit Ausnahme von Stollhofen, einer Gründung der Niederadeligen von Windeck. Außerdem gab es am Rhein entlang mindestens 7 bis 9 Türme, im Sinne von selbständigen Anlagen, die nicht zu einer Burg oder zu einer Stadtbefestigung gehörten; in den Quellen heißen sie *turn* oder *wighus*. Im gesamten Elsass, unabhängig vom Rhein, gab es mindestens fünfzig davon. Sie sind fast nie erhalten, und in den Schriftquellen erscheinen die meisten nur einmal, teilweise nur als Flurnamen, so dass man sehr wenig über sie und ihre Besitzer weiß. Grob vereinfacht waren die einen offenbar Wohntürme, die anderen Wachttürme. In den Vogesen waren sie selten, am Rhein aber häufig. Auch dort wird der eine oder andere ein Wohnturm gewesen sein, aber mehrheitlich waren es wohl Wachttürme. Zwei von ihnen hießen „Mäuseturm“, wie der berühmtere bei Bingen: einer unweit von Basel und einer bei Straßburg, beide allerdings erst im 17. Jh. bezeugt.³⁴ Die Straßburger *wighüser* waren städtisch, der von Volgelsheim gehörte vermutlich der Stadt Breisach, der von Ottmarsheim sicher den Habsburgern, denn er ist 1272 von ihren Kriegsgegnern zerstört worden;³⁵ aber sonst sagt keine Quelle, wer in diesen Türmen „des Stromes Hüter sein“ sollte, noch wann das der Fall war.

In Ottmarsheim, wo die Habsburger den einträglichsten Zoll an der elsässischen Rheinstraße besaßen, hatten sie keine Burg, sondern nur den eben erwähnten Turm, der nach 1272 nicht ersetzt wurde. Ihre nächste Burg war Butenheim, 5 km weiter südlich – aber sie hatten sie vor 1299 veräußert. Zu einem Zoll, selbst zu einem bedeutenden, gehörte also nicht immer eine Befestigung. Andererseits war eine Burg, zu welcher ein Zoll gehörte, nicht immer auch in der Lage, diesen zu schützen. Das beweist der Fall der Limburg (bei Sasbach am Kaiserstuhl): Dort hatte Karl IV. seinem Landvogt Stislav von der Weitenmühle einen neuen Zoll verliehen. Dagegen hatten die Städte am Rhein sich sofort gewehrt; 1393 wurden die Straßburger bezichtigt, sie weigerten sich, diesen Zoll zu bezahlen, und sie ... *sint allewegen mit gewalte vür gefaren; so*

*hant sie ime [Stislaw] ouch doselbes sine [Fähr-] schif genummen und sine knehte in turne geworffen.*³⁶ Die Burg bzw. deren Besatzung konnte sie offenbar nicht daran hindern, obwohl sie direkt über dem Fluss lag. Das beste Beispiel für die Problematik der Burgen am Rhein ist die Schwanau. Sie ist seit 1267 bezeugt und gehörte den Freiherren von Geroldseck, einer rechtsrheinischen Familie, die aber auch im Elsass von Bedeutung war.³⁷ 1333 wurde sie von einem Bündnis belagert, zu welchem elf Städte am Rhein und im Elsass gehörten, von Rheinfeldern bis Hagenau; nach Closener waren sogar Bern und Luzern, nach Johann von Winterthur auch Zürich an der Aktion beteiligt.³⁸ Die Belagerung dauerte fünf Wochen und gelang nur, weil der Wasserstand des Rheins sehr niedrig war. Schwanau wird dabei als *brouchhus* beschrieben (Burg im „Bruch“ bzw. Sumpf), dessen Gräben mit dem Wasser des Rheins gefüllt waren; aus den Berichten zur Belagerung gewinnt man sogar den Eindruck, sie hätte mitten im Rhein gelegen. Dabei zeigen Karten des 18. Jh. – und eine wilde Grabung hat es bestätigt –, dass sie am östlichen Rand des Dorfes Gerstheim lag, heute 1,5 km vom Rhein entfernt. Nach dem Erfolg der Belagerung zerstörten die Sieger nicht nur die Burg restlos, sondern sie enthaupteten auch fünfzig Verteidiger, fast die gesamte Besatzung. Eine solche Grausamkeit war unüblich und zeigt, dass die Städte gegen die Geroldsecker sehr aufgebracht waren. Warum war das der Fall? Die Chroniken werfen ihnen ganz allgemein Raub vor, aber von so bedeutenden Herren erwartet man nicht, dass sie sich als Wasserwegelagerer betätigen. Die Forschung vermutet eher – aber ohne Quellengrundlage –, dass sie das Grundruhrrecht³⁹ beansprucht oder aber eigenmächtig Zoll erhoben haben. Sicher ist jedenfalls, dass Schwanau die Schifffahrt behindert hatte, denn die Städte, die sich gegen diese Burg verbänden,⁴⁰ liegen fast alle am Rhein und seinen Nebenflüssen. Aber worum es konkret ging, bleibt ein Rätsel, und eben das ist typisch.

Am Rhein war der Anteil bedeutender Herrschaften am Burgenbau ungewöhnlich hoch, denn acht von den zehn vor 1350 bezeugten Burgen sind ihnen zuzuschreiben.⁴¹ Anders war es in den Vogesentälern, wo obendrein viele hochadelige Burgen im Lauf der Zeit in die Hände des Niederadels fielen, darunter so bedeutende wie die Hohkönigsburg, die Frankenburg, Ortenberg und Girbaden. Auch Zölle findet man gelegentlich – als Lehen oder Pfand – in den Händen von Niederadeligen, aber das sind Ausnahmen.⁴² In der Regel haben Niederadelige keine Verkehrspolitik betrieben. Die Straßen interessierten sie vor allem, weil sie dort im Rahmen ihrer Fehden gerne Kaufleute überfielen. Aber dafür musste ihre Burg nicht nahe an einer Straße liegen; sie waren auch im Stande, entfernte Wege unsicher zu machen. 1467 wurden Kauf-

leute aus Lübeck und Göttingen bei Straßburg gefangen genommen und zum Steinschloss gebracht, im obersten Breuschtal, 50 km von Straßburg entfernt.⁴³ 1459 hatten Ganerben von Ortenberg (bei Schlettstadt) zwei Basler bei Breisach entführt. Sie mussten versprechen, die Basler künftig in ihrer Bannmeile und zwischen Basel und Liestal in Ruhe zu lassen.⁴⁴ Man hielt sie also für fähig, auch Straßen unsicher zu machen, die über 100 km von ihrer Burg entfernt waren. Es ließen sich noch viele weitere Beispiele anführen, die zweifellos zum Thema „Burg und Verkehr“ gehörten, aber hier geht es in erster Linie darum, inwiefern Burgen mit der Absicht gebaut wurden, den Verkehr zu beherrschen – und zum Straßenraub wurde wohl keine gebaut. Wenn sie zum Raubnest wurde, so war das eine spätere Umnutzung, begünstigt durch den spätmittelalterlichen Aufschwung der Städte und des Warenverkehrs, der die Handelsgüter zu einer interessanteren Beute machte als Korn, Wein und Vieh.

Fazit

Das Fazit dieser kurzen Skizze ist also ernüchternd: Selbst in den Vogesentälern und am Rhein, also in den günstigeren Fällen, lässt sich die eingangs zitierte Frage „Liegt die Burg an einer alten Straße?“ oft nur bejahen, wenn man die Fragen, die sofort anschließen müssten – Wie alt und wie bedeutend war die Straße wirklich, wie nahe genau lag sie der Burg? – vernachlässigt.⁴⁵ Und selbst wenn sich diese Fragen in dem Sinne beantworten lassen, dass man von der Burg aus, zu ihrer vermuteten Erbauungszeit, die Straße deutlich sehen und schnell erreichen konnte, ist noch nicht erwiesen, dass die Kontrolle der Straße – wie diese auch immer konkret funktionieren sollte – der (oder ein) Hauptzweck der Burg war.

Freilich ist man stark zu einer solchen Annahme geneigt, wenn man etwa die Konzentration von Burgen am Ausgang des Leber- und Weilertals (Hohkönigsburg, Oedenburg, Weyersburg, Frankenburg, Ortenberg und Ramstein – Abb. 3) oder um die Zaberner Senke betrachtet (Hohbarr, Lützelburg, Greifenstein, Dann, Einhartshausen, Zabern). Aber die Hohkönigsburg beherrschte auch die Priorate Leberau und St. Fides in Schlettstadt, die Frankenburg die Rodungen der Südseite des Weilertals, Ortenberg die Nordseite desselben Tals und das Kloster Hugshofen, und Ramstein wurde erbaut, um Ortenberg zu belagern. Vergleichbares gilt für die Burgen um Zabern. Das schließt nicht aus, dass ihre Erbauer sich auch für die Straßen, die an solchen Stellen zusammentreffen, interessierten; aber ihre Hauptmotivation war es nicht unbedingt. Jeder Fall sollte einzeln betrachtet werden: einerseits die Nähe der Burg zur Straße, die Intensität des Verkehrs auf dieser

Straße und ihre strategische Bedeutung, der Standort etwaiger Zollstellen und die Chronologie all dieser Aspekte; andererseits die weiteren möglichen Funktionen der Burg. Oft allerdings fehlen dazu die Quellen, und dann muss die Frage unentschieden bleiben.

Als das Elsass von „arbeitslosen“ Söldnern des hundertjährigen Kriegs heimgesucht wurde (1365, 1375, 1439, 1444), konnte keine Burg sie aufhalten. Als sie das Land 1445 durch das Lebertal verließen, wurden sie von Einheimischen überfallen – aber nicht von einer Burg aus.⁴⁶ Und wenn wir zum Schluss fragen,

was der zivile Verkehr von den Burgen hatte, ist die Antwort klar: nichts als Nachteile. Manche Burgen verliehen Zollforderungen Nachdruck, die längst nicht mehr durch Leistungen der Zollherren für den Straßenunterhalt gerechtfertigt waren; andere beherbergten Niederadelige, die ihre Fehde auf dem Rücken von unbeteiligten Kaufleuten austrugen. Für diese von Vorteil waren die Reiter, mit welchen die Geleitherren sie begleiten ließen, wenn sie sich zu Zügen formierten – aber diese Reiter waren, soweit ersichtlich, nicht in Burgen stationiert.

Anmerkungen

- 1 Von Dr. Jens Friedhoff in einem Vortrag auf einem Kolloquium in Tübingen erwähnt.
- 2 1465 ritt Junker Wersich Bock von Jungholz (am Fuße des Großen Belchen) ins lothringische Tal der Vologne und kam mit dem geraubten Vieh durch das elsässische Münstertal zurück (Berlers Chronik, in: Code historique et diplomatique de Strasbourg, 2,1, 1848, S. 71 f.). Dass es in diesem Bereich der Hochvogesen keine Straßen, sondern nur Maultierpfade gab, hinderte ihn offenbar nicht.
- 3 Dazu, und zu den unten erwähnten Burgen, muss hier leider auf die drei elsässischen Burgenlexika verwiesen werden, die zwischen 1976 und 1991 erschienen sind; vgl. Thomas Biller: Die Lexika der elsässischen Burgen von Wolff (1908), Salch (1976) und Recht (1980), in: Burgen und Schlösser 1986/2, S. 77–81. Seitdem erschienen Charles-Laurent Salch: Nouveau dictionnaire des châteaux forts d'Alsace, 1991 (nicht zu empfehlen). – Nicolas Mengus/Jean-Michel Rudrauf: Châteaux forts et fortifications médiévales d'Alsace, 2013 (zuverlässiger als die vorigen, aber ohne Grundrisse und mit wenigen Belegen). – Bernhard Metz: Alsatia Munita (<http://doczz.fr/doc/1587375/alsatia-munita.-dossier-complet-%C3%A9dit%C3%A9> [18.12.2019]) ist unvollendet. – Thomas Biller/Bernhard Metz: Die Burgen des Elsaß. Architektur und Geschichte, Bd. I–III, Berlin/München 1995–2018 (Bd. IV in Vorbereitung) behandelt nur die 89 Burgen, die architektonisch noch zu beurteilen sind.
- 4 Dazu Biller/Metz, Burgen (wie Anm. 3), Bd. I: Die Anfänge des Burgenbaues im Elsass (bis 1200), 2018, S. 59–62, 89–91.
- 5 Zur Altstraßenforschung s. bes. Dietrich Denecke: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz, ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft, Göttingen 1969. Zu den Altstraßen im Elsass ist die Literatur, aus den unten darzustellenden Gründen, sehr dünn. Jean Braun: Histoire des routes en Alsace, 1987, handelt das Mittelalter auf nur 12 Seiten ab.
- 6 Nach Johann Georg Stoffel: Topographisches Wörterbuch des Ober-Elsasses, Mülhausen 1876, S. 39, wurde die Bergstraße (die Nord-Süd-Straße am Fuß der Vogesen, die in etwa der heutigen Weinstraße entspricht) auch Alte Land- und Alte Poststraße, Obere, Alte und Landstraße, auch Herrenweg genannt. Ebd., S. 47, kennt Stoffel die Straße vom Rhein nach Thann unter den Namen Pilgerstraße, Kutschenweg, Kerliweg und Thanner Weg.
- 7 Stoffel 1876 (wie Anm. 6) und für das Unterelsass Charles Schmidt: Topographie rurale du Bas-Rhin, Bibl. nationale et universitaire de Strasbourg, Ms. 3861. S. dazu Wolfgang Haubrichs: Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen, in: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter, Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jh., hg. von Friedhelm Burgard/Alfred Haverkamp, 1997, S. 97–181.
- 8 Christian Wilsdorf: Dans la vallée de la Thur aux 13e et 14e siècles, la transformation d'un paysage par la route, in: Bulletin philologique et historique, 1967 (erschienen 1969), S. 303–30, zeigt, dass die Straße von Thann zum Bussangpass im 13. Jh. dicht befahren war, aber mit dem Niedergang der Champagnemessen unbedeutend wurde. Hans Walter Herrmann: Die flandrisch-lampartische Straße zwischen Straßburg und Sierck, Geschichte einer mittelalterlichen Neuanlage, in: Burgard/Haverkamp 1997 (wie Anm. 7), S. 447–69, zeichnet den Auf- und Abstieg einer Fernstraße, die durch Ingweiler und die Nordvogesen führte und ihre große Zeit im 14. Jh. hatte; weitere Studien dieser Art kenne ich für das Elsass nicht.
- 9 Ernst Pitz: Zoll. I. Mittel- u. Westeuropa, in: Lexikon des Mittelalters, München/Zürich, hier Bd. 9, 1998, Sp. 666–69.
- 10 Zoll und Geleit(-geld) sind theoretisch verschieden, werden aber zusammen erhoben und meist miteinander genannt. S. Heinrich Troe: Münze, Markt und Zoll und ihre finanzielle Bedeutung für das Reich vom Ausgang der

- Staufer bis zum Regierungsantritt Karls IV., 1937, hier S. 212. – Otto Stolz: Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten deutschen Reiches, in: Vierteljahrschr. f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch. 41, 1954, S. 1–41. – Meinrad Schaab: Geleit, in: Lexikon des Mittelalters, München/Zürich, hier: Bd. 4, 1989, Sp. 1204–05. – Franz Irsigler: Zollpolitik ausgewählter Handelszentren im Mittelalter, in: Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft, hg. v. Hans Pohl (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte, 80), Stuttgart 1987, S. 40–58. – Otto Volk: Wirtschaft und Gesellschaft am Mittelrhein vom 12. bis zum 16. Jh. (Veröffentl. d. Hist. Komm. für Nassau, 63), Wiesbaden 1998, S. 487–607. – Zum Elsass noch am besten, obwohl zu wenig kritisch, Medard Barth: Der Rebbau des Elsass und die Absatzgebiete seiner Weine, 1958, Bd. 1, S. 331–52.
- 11 Weiter nördlich sind die Vogesen niedrig und die Straßen nicht mehr an die Täler gebunden.
 - 12 Wilsdorf 1967 (wie Anm. 8).
 - 13 Den Grafen von Pfirt gehörten Alt- und Neu-Thann (mit Zoll) und eine namenlose, kurzlebige Burg; dem Abt von Murbach Friedberg (St. Amarin, mit Zoll). Wildenstein wurde 1312 von einem Edelfreien auf Betreiben des Grafen von Pfirt erbaut und gehörte später Murbach. Oderen und Störenburg sind erst spät erwähnt; in Mollau und Ranspach gab es eventuell Motten (frdl. Hinweis J. M. Rudrauf).
 - 14 RUB I, S. 89f. Nr. 89.
 - 15 Kaysersberg war eine Reichsburg (1227); Hohnack (um 1150) und Judenburg (um 1200, mit Zoll) wurden von Edelfreien erbaut, Beffroi (mit Zoll) 1255 vom Herzog von Lothringen; zu Firtischberg s. Châteaux forts d'Alsace, 8, 2006, S. 27–40, zu Chestion (ob mit Beffroi identisch?) ebd. 10, 2009, S. 61–84. Fréland und Geisburg sind spät bezeugte Anlagen des Niederadels, Fort Gallas eine unsichere Motte.
 - 16 Hohkönigsburg 1147, Hoheckerich (niederadelig) um 1250, Faite 1311 (kurzlebig), Weyersburg 1328, Zuckmantel in St. Kreuz 1445, Leberau 1480, Landrichterhaus (?) 1550.
 - 17 Thanweiler 1089 (kurzlebig ?), Frankenburg 1143, Bilstein vor 1217; sehr unsicher sind ein Burgstall bei St. Martin 1325 und eine Motte bei Triembach.
 - 18 Girbaden 1137, Salm und Ringelstein um 1200, Schirmeck vor 1315; vom Niederadel erbaut das Steinschloss vor 1178, Hohenstein vor 1226, Nideck vor 1262; kurzlebig Klein-Ringelsberg, unvollendet Katzenberg; sehr unsicher Niederhaslach 1251, Neuenburg 1262, Châtillon bei Plaine und eine Motte bei Heiligenberg.
 - 19 Ringelstein b. Masmünster um 1362, Aue 1534, dazu eine unsichere Motte bei Stöcken.
 - 20 Hugstein um 1230, Hohrumpf vor 1285, Neuenburg 1338 und vielleicht der unsichere Kastelberg/Oberlinger; niederadelig Hungerstein 1179, Angreth 1214, der „Burgstall“ in Gebweiler 1270, Lautenbach 1289, Husenburg vor 1356.
 - 21 Pflixburg 1219, Schwarzenberg 1261, Weier im Tal 1293; niederadelig Girsberg/Schänzel 1186, Wasserburg 1222, Schrankenfels 1241, Girsberg/Staufen 1281, Sulzbach 1289, Haneck 1307, Walbach 1353, Fronhofen 1434; unsicher Strasburg, Nieder-Wasserburg und das sog. Burgthalschloss.
 - 22 MGH SS 23, S. 452, Z. 13.
 - 23 Wilsdorf 1967 (wie Anm. 8), S. 317, 329.
 - 24 RUB I, S. 89 f. Nr. 89 (1255), S. 292 f. Nr. 400 (1329).
 - 25 Zuerst bezeugt 1316; Johann Daniel Schöpflin: Alsatica ... diplomatica, Bd. II, Mannheim 1775, S. 120 Nr. 904.
 - 26 Ersterwähnung 1328 : AHR E 2383. *Zoll zu Wigersburg* 1443: Stadtarchiv Straßburg III 21/10 (später wird der Zoll nach Kestenholz genannt, obwohl dieser Flecken fast 2 km von der Zollstelle entfernt liegt) – aber 1354 hatten die Landgrafen die Weyersburg ohne den Zoll veräußert: AHR E 2391. Zur Lage der Burg: ABR C 556/51 (Flurplan, um 1760), Nr. 13.
 - 27 Vielleicht doch mit einer Ausnahme: Die Burg Einhardshausen, an der Stelle der heutigen Stadt Pfalzburg/Phalsbourg, wurde wohl zwischen 1383 (ABR 5J 5, Bl. 269r) und 1388 vom Grafen von Lützelstein erbaut (Staatsarchiv Darmstadt B2/716). Sie lag an der Straße von Zabern nach Lothringen an einer Stelle, wo schon vor 1307 ein Zoll erhoben worden war (RGS 197), der 1430 *der alte kleine zolle* genannt wird (ABR E 1074/15), denn er war 1382 erhöht und mit einem Geleitrecht verbunden worden (RGS 520). Mit dieser Aufwertung hängt wohl die Erbauung der Burg zusammen, für welche keine andere Funktion bekannt ist.
 - 28 Wo sie heute teilweise noch als Feldweg („Heidensträssel“) besteht.
 - 29 Zeitschr. f. d. Gesch. d. Oberrheins 17, 1865, S. 476 f.
 - 30 Das Habsburgische Urbar, hg. v. Rudolf Maag, Bd. I, Basel 1894, S. 6; er gehörte zu einem *buhel*, also einer verlassenen Motte.
 - 31 Urkundenbuch d. Stadt Straßburg VI, S. 446–49 Nr. 758. Ähnlich am Mittelrhein: Volk 1998 (wie Anm. 10), S. 519.
 - 32 MGH DD II/2, S. 541 f. Nr. 130 (993); DD IX, S. 36 Nr. 21 (1139).
 - 33 ABR G 6492, Bl. 56v–57r (1353); Pfälzisches Burgenlexikon, Bd. 4, Kaiserslautern 2007, S. 499 (Grundriss der Stadt 1620).
 - 34 Zum Mäuseturm bei Hüningen: Paul Bernard Munch: Saint-Louis, 1995, S. 39, 80. – Joh. Andreas Silbermann: Local-Geschichte der Stadt Straßburg, Straßburg 1775, S. 232. Nach Volk 1998 (wie Anm. 10), S. 549, hat der Name weder mit Mäusen noch mit Maut zu tun, sondern könnte von *musen* (mhd. für spähen, lauern) kommen.
 - 35 Günther Haselier: Geschichte der Stadt Breisach, Bd. I, Breisach 1969, S. 124, 208. Mathias von Neuenburg, in: MGH SS N.S. 4, S. 20.
 - 36 UB Straßburg (wie Anm. 31) V, S. 915 f. Nr. 1259–60 (1376), VI, S. 435 Nr. 741 § 18 (1393).
 - 37 Christoph Bühler: Die Herrschaft Geroldseck, Stuttgart 1981 (zu Schwanau S. 70).
 - 38 MGH SS N.S. 3, S. 110–12 (J. v. Winterthur), und 4, S. 519 f. – Closeners Chronik in: Die Chroniken der deutschen Städte, Bd. 8 (Straßburg, 1). Hg. von Carl Hegel, Leipzig 1870, S. 98.
 - 39 Das Grundruhrrecht bezeichnet das Recht des Grundbesitzers oder der Anwohner, alles zu behalten, was „den Grund berührt“ hatte, was also heruntergefallen war.
 - 40 Cartulaire de Mulhouse, hg. von Xavier Mossmann, I, 1883, S. 143 Nr. 177.
 - 41 Butenheim, Froeschbach (kurzlebig), Namsheim, Biesheim (kurzlebig), Rheinau, Schwanau, Selz, Lauterburg, (niederadelig Schönau und Beinheim). Butenheim und Namsheim fielen vor 1300 in niederadelige Hände.
 - 42 So hatten 1307 die von Isch (RGS 197), etwas später die Marschälle von Hüneburg (Staatsarchiv Darmstadt D 21A 55/9c, Bl. 27r–34r) und 1430 H. Doppelstein von

- Bitsch (ABR E 1074/15) Anteil am Zoll von Einhardshausen und H. W. von Pforr seit 1467 das Geleit auf den Straßen um Breisach (Haselier 1969 [wie Anm. 35], S. 220); der Zoll unter Judenburg wurde 1329 denen von Laveline verpfändet (RUB I, S. 292 f. Nr. 400).
- 43 Biller/Metz 2018 (wie Anm. 4), S. 479, mit Quellen.
- 44 Urkundenbuch d. Stadt Basel, VIII, Basel 1901, S. 87 f. Nr. 128; Rudolf Wackernagel: Geschichte der Stadt Basel, Basel 1907–24, Bd. II, 1, 1911, S. 4.
- 45 Dafür zwei konträre Beispiele: Gern würde man annehmen, dass die vor 1300 erbaute Burg Schirmeck eine Straße durch das Breuschtal zum Saaler Pass schirmen sollte – doch diese Straße ist vor dem 16. Jh. nicht bezeugt. Umgekehrt scheint Wildenstein, im obersten Thurtal (Abb. 2), heute 6 km von der Straße zum Bussangpass entfernt, mit dem Verkehr nichts zu tun zu haben, und doch wird 1569 am Fuß dieser Burg eine *landstras* erwähnt (AHR 9G t.g. 77/3), die schwer einzuordnen ist. Verließ etwa die Straße zum Bussangpass ganz anders als heute?
- 46 Die Älteste ... Chronique von Jacob von Königshoven, hg. von Johann Schilter, Straßburg 1698, S. 935 f.

Abbildungsnachweis

1, 2, 4: Jean-Marie Holderbach nach Angaben von B. Metz
3: Der Burgwart, Jg. 10, 1909/3, nach Tiroler Landesarchiv Innsbruck.

Siglen und Kurztitel

ABR: Archives départementales du Bas-Rhin, Strasbourg
AHR: Archives départementales du Haut-Rhin, Colmar
MGH: Monumenta Germaniae Historica (DD: Diplomata; SS: Scriptorum) <http://www.dmgh.de/>
RGS: Hans Walter Herrmann: Geschichte der Grafschaft Saarwerden bis zum Jahre 1527, Bd. I, Regesten, 1957–62
RUB: Rappoltsteinisches Urkundenbuch 759–1500, hg. von Karl Albrecht, 5 Bde. 1891–99

Der Verlagsort von Monographien wird hier nur bei deutschen Titeln genannt; in Frankreich ist dies nicht üblich.