

Nürnberg – Spinne im Netz

von

Rudolf Endres

Nürnberg war im Spätmittelalter und während der Renaissance anerkanntermaßen eine Großstadt von europäischem Rang. Als eine der volkreichsten und bedeutendsten Städte im Heiligen Römischen Reich deutscher Nation verdankte es seine herausragende Stellung seiner Wirtschaftskraft, seinem reichen Exportgewerbe und weltweiten Handel, seiner hohen Kulturblüte und seiner einzigartigen Verbindung von wissenschaftlichem Geist und bürgerlichem Gewerbe, die Nürnberg neben Florenz zur „Wiege der abendländischen Technik“ werden ließ.

Dazu kamen die Funktionen als europäisches Nachrichtenzentrum, als bevorzugter Tagungsort von Reichsversammlungen, als Sitz des Reichsregiments und vor allem seit 1424 als Hüterin der Reichsinsignien, was Nürnberg den Ruf als „heimliche Hauptstadt des Reiches“ einbrachte. Bezeichnenderweise sollte jeder erste Reichstag des neu gewählten Königs in Nürnberg stattfinden. Nürnberg musste also leicht erreichbar sein und die erforderlichen innerstädtischen Strukturen und Einrichtungen besitzen.

Als zukunftsweisender Standortvorteil erwies sich für Nürnberg, das 1050 erstmals urkundlich erwähnt wurde, die verkehrsgeographische Lage. Denn im Pegnitz-Regnitz-Gebiet lag die Kreuzung zweier wichtiger Handelsstraßen, von denen die eine Italien mit Nordeuropa und die andere Frankreich sowie die Niederlande mit der Donau und weiter mit dem Osten und Südosten Europas verband. Als „Spinne im Netz“ des europäischen Fernstraßensystems rückte Nürnberg bald zu überregionaler Bedeutung auf, besonders gefördert durch die gezielte Wirtschaftspolitik der Stauferkaiser *Friedrich Barbarossa* und *Friedrich II.*

Um 1070 schon hatten in der nördlichen Stadthälfte am Burghang die Wallfahrten zu

dem Stadtheiligen St. Sebald eingesetzt, der Pilger von weither anzog. Schon 1112 sind Handelsbeziehungen mit Kaufleuten in Worms belegt und 1138 erscheint der Genuese *Ober-tus* auf einem Hoftag *Konrads III.* in Nürnberg. 1163 verlieh Kaiser *Barbarossa* den Kaufleuten von Bamberg und Amberg das Privileg, im ganzen Reich Handel zu treiben, wie die Nürnberger und überall dort vom Zoll befreit zu sein, wo jene es waren. In den folgenden Jahren gestatteten die Staufer den Nürnberger Kaufleuten Zollfreiheit in Regensburg und Passau, in Donauwörth und Nördlingen und wechselseitig in Speyer und in Neumarkt.

Im Interregnum ergriffen die Nürnberger selbst die Initiative und bauten dieses System der wechselseitigen Zollfreiheit gezielt aus. 1264 gelang dies mit Mainz und Koblenz, dann mit Nabburg, Amberg, Cham und Sulzbach, also mit den Zentren der Montanindustrie in der Oberpfalz, dem sog. „Ruhrgebiet des Mittelalters“. In den Jahren zwischen 1311 und 1332 erzielte die Nürnberger Kaufmannschaft zwei große Erfolge. Herzog *Johann von Brabant-Limburg* bestätigte ihnen völlige Zollfreiheit in seinen Landen bei Kauf, Verkauf und Transit, namentlich in Löwen, Vilvorde und Nivelles sowie in der Hafenstadt Antwerpen.

Im Jahr 1332 bestätigte Kaiser *Ludwig der Bayer* den Nürnbergern alle Zollbefreiungen an 72 namentlich genannten Orten. Diese Zollfreiheiten gruppieren sich deutlich um den Zugang zum Gotthard-Pass und auf dem Weg durch die Schweiz zum Rhonetals bis nach Arles, dann durch das Neckartal zum Oberrhein und dort von Straßburg bis Mainz, und weiter nach Westen nach Lothringen, Metz, Verdun, zu den Champagner-Messen. Über das Maintal wurde eine dichte Gruppe zollfreier Orte in der Wetterau und am Mittelrhein erreicht und weiter vom Niederrhein bis

Cambrai mit den Tuchstädten Nordwestdeutschlands, des Hennegaus und Brabants. Mit Lübeck wurde auch das Gebiet der Hanse erreicht.

Dieses einzigartige System von Nürnberger Zollfreiheiten mit schließlich 90 Städten fand auf den Verbindungsstraßen durch viele Geleitsprivilegien mit zahlreichen Fürsten seine notwendige Ergänzung.

Ursprünglich waren Zoll und Geleit königliche Regalien. Bereits Kaiser *Friedrich II.* aber gestand im „statum in favorem principum“ den dominis terrae, den großen Landesherren, neben Markt-, Münz-, Zoll- und Befestigungsrecht auch das Geleitregal in ihren Territorien zu. Damit war das Funktionieren des Verkehrs weitgehend abhängig von den Territorialherren, die infolge der Wahrnehmung des landesherrlichen Geleitregals sowie der aufs engste damit verbundenen Straßenhoheit und Zollgerechtigkeit den Verkehr maßgeblich kontrollieren konnten.

Das „Zollgeleit“ war ein ausgesprochenes Zwittergebilde, indem es zugleich Schutz und Abgabe in Form eines Zolles war. Der reisende Kaufmann musste nämlich an den einzelnen Durchgangsstätten wie für den Transitzoll so auch für das Geleit bestimmte Gebühren bezahlen, sobald er diesen Schutz in Anspruch nahm. Aus diesem Grund konnten auch in den zeitgenössischen Quellen Zoll und Geleit synonym gebraucht werden, ohne jedoch gleichbedeutend zu sein.

Der Geleitschutz bestand entweder aus einem Personalgeleit, einem „lebenden Geleit“, oder in einer dauernden Kontrolle der Straße durch Bewaffnete oder in einer schriftlichen Garantieerklärung für das Leben und den mitgeführten Besitz der Reisenden. Außer dieser Gewähr für die Sicherheit auf den Straßen bot das Zollgeleit den Kaufleuten noch den Vorteil, im Falle eines Raubüberfalles innerhalb eines bestimmten Geleitsgebietes den entsprechenden Geleitsherrn auf Schadenersatz verklagen zu können. Es lassen sich tatsächlich eine ganze Reihe von Fällen nachweisen, bei denen der Geleitsherr entweder vollstän-

dig oder zumindest zum größten Teil für die angerichteten Schäden aufkam.

Voraussetzung für das Inkrafttreten dieser „Reise- und Transportversicherung“ war allerdings, dass die Geschädigten sich „geläufig“ verhalten hatten. Darunter verstand man das Einhalten der „rechten straßen“ und das Lösen von ordentlichem Geleit, wobei es keinen Unterschied machte, ob es sich dabei um lebendes oder schriftliches Geleit handelte.

Das Geld aus dem Zollgeleit verpflichtete auch die jeweiligen Geleitsherren, die Straßen in ordnungsgemäßen Zustand zu unterhalten, sodass sie von den Kaufleuten gut und ohne Probleme genutzt werden konnten. Daher trugen die Einnahmen aus dem Zollgeleit nur unwesentlich zu den landesherrlichen Haushalten bei, aber das Zollgeleit war ein wichtiges und wesentliches Hoheitsrecht der jeweiligen Landesherren.

Mit überzeugenden Argumenten hat der Schweizer Wirtschaftshistoriker *Hektor Ammann* den Kern des Nürnberger Privilegien-systems in die Stauferzeit datiert und er spricht sogar von einer „staufischen Reichswirtschaftspolitik“, die später von den Nürnberger Großkaufleuten getragen wurde.

Diese weiteten unter den Luxemburgern, vor allem unter Kaiser *Karl IV.*, ihren Handel erfolgreich nach Osten aus. Von König *Kasimir* von Polen erhielten die Nürnberger Kaufleute 1365 das Privileg, in seinem ausgedehnten Königreich frei handeln zu dürfen, womit Polen für die nächsten zwei Jahrhunderte zu einer Domäne des Nürnberger Fernhandels wurde. Zwischen Nürnberg und Krakau begann nun ein reger wirtschaftlicher, aber auch geistiger und kultureller Austausch, und über Lemberg hinaus drangen die Nürnberger Kaufleute sogar bis in den Karpatenraum und ans Schwarze Meer vor.

Im Westen Europas allerdings erschwerte der Hundertjährige Krieg zwischen Frankreich und England das Vordringen des oberdeutschen Handels, doch über Genua und Südfrankreich eröffneten sich die Nürnberger Firmen die Wege nach Spanien, wo der Han-

del mit dem kostbaren Safran eine wichtige Rolle spielte.

Das 14. Jahrhundert war das „Heldenzeitalter der Nürnberger Wirtschaft“, wie Wolfgang von Stromer es bezeichnete. Mit hohem Mut zum Risiko, mit Schwung und Elan, mit neuartigen finanz- und betriebswirtschaftlichen Methoden und neuen Wegen der Logistikweiteten die großen Nürnberger Firmen unter dem Schutz des Kaisers das Netz der Handelsfreiheiten aus und führten die Handelsströme hin zu den damaligen Weltmärkten.

Geleistet wurde dies von den Mitgliedern der großen Handelshäuser, die zugleich für dauernd einen Sitz im regierenden Rat der Reichsstadt erringen und behaupten konnten, wie etwa die Holzschuher, Ebner, Stromer, Haller, Kreß oder Pfinzing, sowie vor allem Konrad Groß, der Bankier des Kaisers Ludwig dem Bayern und Stifter des Heilig-Geist-Spitals.

Es waren also die wagemutigen und weitblickenden Nürnberger Großkaufleute, die vielfach aus der Reichsministerialität stammten, die das System der Zollfreiheiten aufbauten, auf dem letztlich die wirtschaftliche Blüte der Reichsstadt beruhte. Sie überspannten mit ihrem Handel fast alle Länder Europas und behaupteten sich erfolgreich gegen die Konkurrenz der italienischen und hansischen Kaufmannschaften. Als Mitglieder des Kleinen Rates bestimmten sie zugleich die Wirtschaftspolitik der Reichsstadt.

Der Nürnberger Handel betätigte sich im Export, im Import und vor allem im Zwischenhandel. Dies setzte ein entsprechendes Straßensystem voraus, das sich im Lauf der Zeit durchgesetzt und gefestigt hat. Da die Kaufmannszüge an das Zollgeleit gebunden waren, waren sie auf bestimmte Routen festgelegt, die vom jeweiligen Geleitsherrn vorgeschrieben waren. Das Geleit um Nürnberg nahmen die zollerischen Burggrafen bzw. die Markgrafen wahr.

In einem „Verzaichnus der herrschaft glait des Burggraventums zu Nurmberg“, das im

Zusammenhang mit einem Streit zwischen der Reichsstadt und Markgraf Georg Friedrich im Jahr 1565 in der Nürnberger Kanzlei aufgezeichnet wurde, aber älter ist, sind alle Geleitsstrecken im Markgrafentum genau verzeichnet.

- Die 1. Straße führte vom Laufer Tor über Heroldsberg – Pegnitz nach Creußen, wo eine Straße nach Eger und Prag abzweigte. Die Hauptroute führte nach Bayreuth – Berneck – Hof – Plauen bis Zwickau, wo sie sich in zwei Stränge teilte: die eine Route verlief über Görlitz und Breslau hin nach Krakau und die andere, nördliche Route über Leipzig-Frankfurt an der Oder nach Thorn und weiter nach Ostpreußen.
- Die 2. Geleitstraße, die sog. „Prager Straße“, verlief über Lauf und Hersbruck nach Sulzbach und weiter nach Tachau – Pilsen bis nach Prag. Dann ging es weiter nach Kuttenberg – Brünn – Olmütz. Sie endete in Krakau.
- Die 3. Geleitstraße verlief zunächst nach Altdorf, wo das nur beanspruchte Geleit endete. Von hier aus ging es nach Neumarkt und weiter nach Regensburg. Doch diese Strecke war nur zweitrangig.
- Die 4. Geleitstraße, die eigentliche Regensburger Straße, verlief über Altenfurt – Feucht – Postbauer nach Neumarkt und weiter nach Regensburg. Von dort ging es donauabwärts nach Straubing und Plattling, nach Passau und weiter nach Linz – St. Pölten, Wien und über Raab nach Budapest.
- Die 5. Straße führte über Hilpoltstein – Greding – Ingolstadt nach München. Das burggräfliche Geleit reichte nur bis Greding.
- Die 6. Straße, die „Augsburger Straße“, verlief über Roth und Weißenburg, wo das burggräfliche Geleit endete, weiter nach Donauwörth und nach Augsburg. Von hier ging es über den Brenner nach Bozen – Trient – Verona – Bologna – Siena bis nach Rom.

- Die 7. Straße verlief über Schwabach nach Gunzenhausen, wo das Geleit endete, weiter nach Öttingen – Nördlingen und nach Ulm. Dann ging es weiter nach Ravensburg – Lindau – Chur über den Splügen-Pass – Como bis Mailand.
- Die 8. Straße ging über Windsheim – Wimpfen nach Speyer und weiter über Kaiserslautern, Metz und Verdun nach Flandern.
- Bei der im Geleitsverzeichnis fehlenden 9. Straße handelt es sich um die Route über Allersberg – Berching – Beilngries – Neustadt an der Donau bis Landshut und weiter nach Salzburg über den Radstätter Tauernpass und Pontafel-Pass bis nach Venedig. Auf dieser Straße besaßen die Burggrafen keine Geleitrechte.
- Die 10. Geleitstraße im „Verzaichnis“ war die wichtige Route zu den Frankfurter Messen. Auf ihr reichte das burggräfliche Geleit bis hinter Neustadt a.d. Aisch. Dann ging es weiter über Kitzingen – Würzburg nach Frankfurt und weiter nach Mainz – Koblenz sowie nach Aachen. Sie endete in Antwerpen.
- Die 11. Straße führte über Erlangen – Bamberg – Coburg – Eisfeld – Ilmenau nach Erfurt, dem Zentrum des Waidhandels. Von hier aus ging es weiter über Celle – Lüneburg bis nach Lübeck. Von Erfurt aus verlief aber auch eine wichtige Route über Tangermünde nach Rostock und weiter nach Stettin.
- Eine letzte wichtige Fernverkehrsstraße zweigte in Nördlingen nach Westen ab und führte über Schorndorf und Pforzheim nach Straßburg und vom Oberrhein über Toul und Reims nach Paris.

Neben diesen 12 Haupthandelsrouten, die um 1500 durch Nürnberg verliefen oder von hier ihren Ausgang nahmen, gab es noch eine Vielzahl von Nebenstraßen, wie das Geleitverzeichnis festhielt. Allein zwischen Nürnberg und Bayreuth gab es vier verschiedene Straßen, auf denen die Burggrafen geleiteten. Die 12 wichtigsten Routen für den Nürnber-

ger Fernhandel werden auch auf der sog. Romwegkarte des Nürnberger Kartographen und Instrumentenbauers *Erhard Etzlaub* aus dem Jahr 1501 deutlich erkennbar.

Auf allen wichtigen Messen und Märkten Europas, im nördlichen Deutschland, an der Ostsee, in Polen und im Deutschordensland, in Böhmen, Mähren und Schlesien, in Österreich und Ungarn, in den Zentren der flandrischen Tuchindustrie, in Italien, in Südfrankreich, in Spanien und Portugal waren die Nürnberger Fernhändler zu finden. Denn der Handel fand hauptsächlich auf den Messen statt. „Ohne Nürnberger gibt es keine Messen“, stellte schon *Enea Silvio Piccolomini*, der spätere Papst *Pius II.*, fest. Seit dem 14. Jahrhundert bestanden feste Beziehungen zu allen Handelsplätzen im Reich, von denen Frankfurt mit seinen Messen im Frühjahr und Herbst besonders wichtig wurde, nachdem die Champagner-Messen um 1300 endeten.

Bereits seit 1332 genossen die Nürnberger Zollfreiheit in Lübeck. Um 1400 tauchten an der Trave die Handelshäuser der *Pirkheimer*, *Kreß* und *Paumgarten* auf. Sie brachten Rüstungen, Gewürze und Südfrüchte an die Ostsee und bezogen von dort Bernstein, Pelzwerk, Stockfische und Heringe als Fastenspeise.

Seit der Mitte des 14. Jahrhunderts hatten die Nürnberger Handelshäuser ständige Vertreter oder Faktoreien in Breslau und später folgten als ständige Niederlassungen die *Distler*, *Pfinzing* oder *Scheurl*. Mit Krakau und Posen bestanden enge Beziehungen. Von Polen aus wurde auch das Deutschordensland mit Spezereien und der Nürnberger Ware oder dem „Nürnberger Tand“ versorgt, mit den verschiedenen Produkten der Metallhandwerke, voran mit Waffen, aber auch mit Ware für den Alltag, wie Nadeln, Scheren, Messer, Lampen, Siebe oder Nägel.

Je mehr die Nürnberger Kaufleute nach Osten vordrangen, umso wichtiger wurde Leipzig, dessen Messen um 1500 zu Reichsmessenden erhoben wurden, die mit Frankfurt konkurrierten. Enge Handelsbeziehungen hatte Nürnberg zu Böhmen, wo Nürnberger

die Obersten Münzmeister des Königs von Böhmen waren. Von hier bezogen sie Kupfer, Quecksilber und andere Erze, aber auch Textilien, die sie in Nürnberg mit Waid aus Thüringen einfärbten.

In Ungarn hatte König *Karl* den Nürnbergern 1336 Zollfreiheit gewährt, woraufhin sich Mitglieder mehrerer Familien in Ofen, Hermannstadt und Klausenburg niederließen und eigene Faktoreien betrieben. Wichtigste Importgüter aus Ungarn waren Wein, und Schlachtvieh, bis die Türkeneinfälle den Handel nach Nürnberg fast zum Erliegen brachten.

Seit 1350 sind die südlichen Länder Europas vom Nürnberger Handel erschlossen. Der Handel mit Venedig und den Gütern aus der Levante aber reicht weiter zurück. Die Nürnberger verdrängten die Regensburger im „Fondaco dei Tedeschi“ und übernahmen den Vorsitz am „Stapelplatz der Orientwaren“, wie Gewürze, Drogen, Baumwolle, Seide und andere Luxuswaren. Von Venedig aus gelangte aber auch der „Nürnberger Tand“ in den Orient.

In Italien war weiterhin Aquila in den Abruzzen von großer Bedeutung als Mittelpunkt des Safranhandels. Hier unterhielten die Handelshäuser der *Tucher*, *Imhoff*, *Welser* und *Münzer* sogar eigene Faktoreien.

Im Südwesten war lange Zeit Genf der Hauptstützpunkt, dann aber rückte im 15. Jahrhundert Lyon in den Mittelpunkt, wo sich die *Tucher* und die *Imhoff* niederließen. Von hier aus drangen die Nürnberger nach Spanien vor, wo vor allem der Handel mit Safran und Quecksilber eine wichtige Rolle spielte.

Durch die Entdeckung der Seewege nach Ostindien wurde Lissabon und später Antwerpen ein wichtiger Handelsplatz für die wertvollen Waren aus Ostindien.

12 wichtige Handelsstraßen nahmen in Nürnberg ihren Ausgang oder führten durch Nürnberg hindurch, sodass man mit Recht die Reichsstadt als „Spinne im Netz“ bezeichnet hat.

Literatur:

- Johann Ferdinand Roth, Die Geschichte des Nürnberger Handels, 4 Bd., Leipzig 1800–1802.
- Johannes Müller, Geleitswesen und Güterverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt a.M., in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 5, 1907, S. 173 ff. und S. 361 ff.
- Johannes Müller, Der Umfang und die Hauptrouten des Nürnberger Handelsgebietes im Mittelalter, in: Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 6, 1908.
- Inge von Strampf, Die Entstehung und mittelalterliche Entwicklung der Stadt Nürnberg in geographischer Betrachtung, Erlangen 1929.
- Wilhelm Neukam, Ein Einbruch in das burggräfliche Geleite in der Nähe Egers durch den Landgrafen von Leuchtenberg und seine Helfer 1413, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Nürnberg 42, 1950.
- Hans Edelmann, Oberfränkische Altstraßen (= Die Plassenburg 8), Kulmbach 1955.
- Herbert Krüger, Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 18, 1958, S. 1–286.
- Ludwig Veit, Handel und Wandel mit aller Welt. Aus Nürnbergs großer Zeit. München 1960.
- Rudolf Endres, Ein Verzeichnis der Geleitsstraßen der Burggrafen von Nürnberg, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 23, 1963, S. 107–138.
- Rudolf Endres, Die Nürnberg-Nördlinger Wirtschaftsbeziehungen im Mittelalter bis zur Schlacht von Nördlingen (= Schriften des Instituts für fränkische Landesforschung 11), Windsheim 1963.
- Hektor Ammann, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter, Nürnberg 1971.
- Wolfgang von Stromer, Handel und Gewerbe der Frühzeit, in: Gerhard Pfeiffer (Hg.), Nürnberg-Geschichte einer europäischen Stadt, München 1982, S. 46–54.
- Michael Diefenbacher/Rudolf Endres, Stadtlexikon Nürnberg, Nürnberg 1999.