

Sascha Bütow

# **Straßen im Fluss**

Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der  
Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz  
vom 13. bis zum 16. Jahrhundert

**Lukas Verlag**

Abbildung auf dem Umschlag:  
Detail des Altarretabels aus der Dorfkirche Berlin-Stralau ([www.boxhagen-stralau.de](http://www.boxhagen-stralau.de)),  
Foto: Andreas Mieth

© by Lukas Verlag  
Erstausgabe, 1. Auflage 2015  
Zugl.: Diss., Univ. Potsdam, 2014  
Alle Rechte vorbehalten

Lukas Verlag für Kunst- und Geistesgeschichte  
Kollwitzstraße 57  
D-10405 Berlin  
[www.lukasverlag.com](http://www.lukasverlag.com)

Reprographie und Umschlag: Lukas Verlag  
Satz: Jörg Hopfgarten  
Druck: Elbe Druckerei Wittenberg  
Printed in Germany  
ISBN 978-3-86732-214-0

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	7
<b>Einleitung</b>	9
<b>»ad fontes«: Der Weg zu den Quellen und ihre Erschließung</b>	15
<b>»arduū res gestas scribere«: Die binnenschiffahrtsgeschichtliche Forschung und ihre Problemfelder</b>	23
Die Bedeutung des Wasserweges im Mittelalter	23
Die »EnergiehungersThese«	24
Der Wasserweg als Hauptverkehrsträger	25
Neue Fragehorizonte und Forschungsprobleme	36
<b>Binnenschiffahrts- und Altwegeforschung: Neue methodische Perspektiven</b>	40
Ein bestehendes Problem	40
Zu den Grundvoraussetzungen allgemeiner Bedeutungskriterien mittelalterlicher Verkehrswege	41
Allgemeine Kriterien zur Beurteilung der Bedeutung eines mittelalterlichen Verkehrsweges	45
Kriterium I: An den Verkehrswegen orientierte Anlagen	45
Kriterium II: Wegebau und Wegebesserungen	47
Kriterium III: Wegelenkung und wegebezogene Rechtsprechung	48
Kriterium IV: Soziale Gesichtspunkte	51
Kriterium V: Die beschränkte Dauer eines Verkehrsweges	52
Beurteilungskriterien für den Wasserweg	54
Weiterreichende Fragen: Verkehrsinfrastrukturen auf dem Wasser und deren Systemcharakter	57
<b>Zwischen Elbe und Oder: Schifffahrt, Flussnutzung und wasserbezogene Verkehrsinfrastruktur im mittelalterlichen Brandenburg und der Niederlausitz</b>	62
Die Spree	62
Der Mittellauf der Spree: Definition und Eingrenzung der Untersuchung	63
Der Unterlauf der Spree bis Fürstenwalde	96
Die Spree zwischen Fürstenwalde und Spandau	111

Die Havel-Spree-Wasserstraße	142
Schulden, Waren, Zahltermine: Geschäftsreisen zu Wasser zwischen Berlin und Hamburg	142
Die Reisenden auf der Havel-Spree-Wasserstraße	154
Schleusen, Brücken, Hochwasser: Konflikte um die Schifffahrt und Flussnutzung auf der Havel zwischen Brandenburg und Rathenow	200
Am Einfallstor der Mark: Schifffahrt und Flussnutzung im Umfeld des Bistums und der Stadt Havelberg	216
<b>Umbruch oder Kontinuität? Eine Gesamtschau der allgemeinen Kriterien</b>	234
Zur Bedeutung und zum Systemcharakter mittelalterlicher Wasserwege in Brandenburg und der Niederlausitz	234
An den Wasserwegen orientierte Anlagen	234
Wegebau und Wegeverbesserungen	238
Wegelenkung und wegebezogene Rechtsprechung	240
Soziale Gesichtspunkte	244
Die beschränkte Dauer eines Verkehrsweges	246
Kontinuität statt Umbruch	249
Wasserwegenutzung und verkehrsbezogene Infrastruktur zwischen Elbe und Oder im Übergang vom Mittelalter zur Frühen Neuzeit	249
<b>Schlussbetrachtung</b>	275
<b>Anhänge</b>	280
<b>Ortsregister</b>	285
<b>Quellen und Literatur</b>	288

## Vorwort

Die vorliegende Studie ist das Resultat meiner bereits mehrere Jahre andauernden Beschäftigung mit der mittelalterlichen Binnenschifffahrt und Flussnutzung auf dem Gebiet zwischen Elbe und Oder. Sie stellt zugleich die überarbeitete Fassung meiner im Jahr 2014 an der Philosophischen Fakultät der Universität Potsdam eingereichten Dissertation dar. Angefangen von der ersten Projektskizze bis hin zur abschließenden Drucklegung beschränke ich dabei selbst einen zuweilen nicht immer leichten Weg, auf dem mir zahlreiche Personen mit Rat und Hilfe zur Seite standen. An erster Stelle möchte ich Herrn Prof. Dr. Heinz-Dieter Heimann herzlich danken, der mein Promotionsvorhaben von Beginn an nicht nur als akademischer Lehrer mit stets anregenden Hinweisen begleitete, sondern mir über all die Jahre ebenso freundschaftlich verbunden war. Zu danken habe ich auch Herrn Prof. Dr. Roman Czaja von der Universität Toruń für seine hilfreichen Ratschläge sowie für die freundliche Übernahme des Zweitgutachtens. Wichtige Anregungen gab mir ferner Herr apl. Prof. Dr. Klaus Neitmann, dem ich darüber hinaus für die Gewährung eines Druckkostenzuschusses herzlich danken möchte. Ihm und Herrn Prof. Dr. Heinz-Dieter Heimann bin ich außerdem für die Aufnahme meiner Arbeit in die Schriftenreihe »Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte« zu Dank verpflichtet.

Während der Recherche- und Arbeitsphase unterstützten mich verschiedene Personen und Institutionen, indem sie mir bei der Beschaffung relevanten Quellenmaterials behilflich waren und mich zudem berieten. In besonderer Weise bedanken möchte ich mich aus diesem Grund bei den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs, der Stadtarchive in Beeskow und Brandenburg, des Domstiftsarchivs zu Brandenburg sowie beim Ortschronisten der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin, Herrn Reinhard Kienitz. Für die kritische Durchsicht des Manuskripts bin ich Frau Petra Kaden sowie Frau Sandra Kaden sehr dankbar. Bei Frau Ellen Franke M.A. möchte ich mich für die Fertigung der Karte im Vorsatz des vorliegenden Buches bedanken. Schließlich freue ich mich über die erneut sehr sachliche und kompetente Zusammenarbeit mit dem Berliner Lukas Verlag, wofür ich mich bei Herrn Dr. Frank Böttcher und seinem Mitarbeiter Herrn Jörg Hopfgarten herzlich bedanken möchte.

Besonderer Dank gilt darüber hinaus meiner gesamten Familie, die mich seit meinem Studium in vielfältiger Weise unterstützte und ohne die ich meinen bisherigen beruflichen Weg nicht hätte gehen können. Ihr möchte ich die vorliegende Studie in großer Dankbarkeit widmen.

Meiner Familie

# Einleitung

Straßen, Wege und Verkehrsbahnen sind keine starren Gebilde. Vielmehr liegt ihnen ein hohes Maß an Entwicklung zugrunde. Bereits ihre Entstehung ist dem menschlichen Grundbedürfnis zu verdanken, sich von einem Punkt im Raum zu einem anderen zu bewegen. Eine kontinuierliche Mobilität vorausgesetzt, sind Wege und Straßen Ausdruck dieser sich ergebenden Verkehrsspannungen.<sup>1</sup> Aber nicht nur mit dem auf ihr stattfindenden Verkehr, sondern auch in Bezug auf die Straße selbst gehen verschiedenste Entwicklungen einher. So entstehen im Zuge regelmäßig frequentierter Verkehrsbahnen zu allen Zeiten diverse Bauwerke, Einrichtungen und Wegmarken, wie etwa Meilensteine, Hinweisschilder, Postsäulen, Gasthäuser, Brücken, Zölle usw., die unter dem Begriff »Wegebegleiter« zusammengefasst werden können. Letztere drücken eine vielfältig akzentuierte Dynamik hinsichtlich der Verkehrswege und ihrer Benutzung aus, wobei auch die Straße selbst als Gegenstand entsprechender Baumaßnahmen greifbar wird. Der Wegebau hat noch heute in erster Linie die natürliche Beschaffenheit des Reliefs zu berücksichtigen und macht den Verkehr auf bestimmten angestrebten Wegen überhaupt erst möglich, wenn man etwa an Gebirgspässe, Knüppeldämme oder Brücken denkt. Nicht selten zielten solche und andere seit dem Altertum überlieferten wegebaulichen Maßnahmen darauf ab, die Wegnutzer bewusst auf bestimmte Ziele hin zu lenken, um so etwa den Gebrauch konkurrierender Straßen einzudämmen bzw. die Zentralität ausgewählter Orte zu stärken. Konsequenterweise stritt man zum Beispiel im Mittelalter vielfach um den korrekten Verlauf von Straßen und die Benutzung widerrechtlicher Routen, was seinen Niederschlag häufig in langwierigen und mitunter erbittert geführten rechtlichen Auseinandersetzungen fand. Unter diesem Gesichtspunkt sind Verkehrswege über Jahrhunderte hinweg von unterschiedlichsten Einflüssen bestimmt: Sie werden gezielt ausgebaut, neu angelegt, verlagert oder am Ende sogar völlig aufgegeben. Mit ihnen verändern sich nicht nur das Verhältnis von Zentrum und Peripherie, sondern ebenso die auf die Verkehrswege bezogenen Infrastrukturen. Einerseits bilden diese oftmals erst die entscheidenden Voraussetzungen dafür, dass der Verkehr bestimmte Wege nehmen kann. Andererseits sind sie als ein wichtiger Indikator für Verkehrsspannungen anzusehen. Diese hohe Relevanz der Verkehrsinfrastrukturen erklärt, weshalb sie seit der Antike ein vornehmlicher Gegenstand von Innovationsbestrebungen und Weiterentwicklungen waren.

---

1 Vgl. dazu allgemein DENECKE, Dietrich: Zur Entstehung des Verkehrs, in: DERS.: Wege der historischen Geographie und Kulturlandschaftsforschung. Ausgewählte Beiträge, hg. v. Klaus FEHN; Anngret SIMMS, Wiesbaden 2005, S. 168–189 [zuerst veröffentlicht in: NIEDERSTÄTTER, Alois (Hg.): Stadt-Strom-Straße-Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001, S. 1–25].

Epochenübergreifend bleiben Straßen damit im Fluss, was nicht allein für diejenigen zu Lande, sondern – die Doppeldeutigkeit des Begriffs bewusst eingeschlossen – in besonderer Weise für Wasserstraßen zutrifft. Gerade Flüsse erscheinen auf den ersten Blick als natürliche Verkehrswege, was jedoch nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass auch sie häufig erst durch den Eingriff des Menschen seit Jahrhunderten zu Wasserstraßen ausgebaut wurden. Ihre hohe Bedeutung gerade für den mittelalterlichen Handel, Waren- sowie Personentransport gilt allgemein als unbestritten. Schwierigkeiten ergeben sich dagegen bei dem Versuch, diese außerordentliche Signifikanz der Flüsse zu erklären. Die vorherrschende Forschungsmeinung ging lange Zeit davon aus, dass der Wasserweg zumindest während des Mittelalters im Vergleich zum Landweg eine vielfach höhere Relevanz besaß. Diese in ihren Ursprüngen und forschungsgeschichtlichen Wirkungen noch näher zu untersuchende These wurde in jüngerer Zeit von Ralf Molkenthin aufgegriffen und entkräftet.<sup>2</sup> Im Ergebnis dieses wenige Jahre zurückliegenden Forschungsimpulses trat jedoch zugleich ein neues Problem auf. So scheint die Bedeutung des Flusses als Verkehrsweg in der Vergangenheit schlicht pauschalisiert worden zu sein, indem dieser zumeist ohne Berücksichtigung regionaler Besonderheiten als *Hauptverkehrsträger* angesehen worden ist. Molkenthin seinerseits machte auf diesen Missstand aufmerksam, ohne ihm jedoch etwas Neues entgegenzusetzen. Somit fehlt bisher ein Erklärungsmodell, das die konkrete Rolle und Bedeutung eines Flusses als Verkehrsweg auch unabhängig der zu Recht zurückgewiesenen Hauptverkehrsträger beschreibt.

In diesem hier vorerst kurz skizzierten und später noch detaillierter auszuführenden Problemfeld bewegt sich nunmehr die vorliegende Arbeit. Sie stellt einen Versuch dar, die Bedeutung eines mittelalterlichen Wasserweges adäquater als in der Forschung bisher geschehen zu erklären. Der Ausgangspunkt für diesen neuen Ansatz bildet die prinzipielle Einsicht, dass sich die Bedeutung eines Flusses als Verkehrsweg auch anders als durch die so genannte Hauptverkehrsträgerthese beschreiben und erklären lässt. Als methodisches Werkzeug hierfür dienen der Altwegeforschung entlehnte Bedeutungskriterien, die als Richtlinien für die Beschreibung und Rekonstruktion historischer Wasserwege fungieren.

Mit dieser Zielsetzung bewegt sich die angestrebte Untersuchung grundsätzlich im Bereich unterschiedlicher historischer Forschungszweige. Bereits angesprochen wurde die Altwegeforschung, deren Methodik zur Rekonstruktion historischer Verkehrswege an dieser Stelle in weiten Teilen Verwendung findet. Daneben fußt der oben erwähnte Aufriss auf Problemen, mit denen sich insbesondere die binnenschiffahrtsgeschichtliche Forschung konfrontiert sieht. Nicht zuletzt berührt die vorliegende Arbeit Fragehorizonte der Verkehrsinfrastrukturgeschichte, wenn es etwa um die Suche nach systemhaften bzw. netzartigen Strukturen geht, die sich mit der Nutzung von Verkehrswegen verbinden.

---

2 Vgl. MOLKENTHIN, Ralf: Straßen aus Wasser. Technische, wirtschaftliche und militärische Aspekte der Binnenschiffahrt im Westeuropa des frühen und hohen Mittelalters, Berlin 2006.



Zu diesen Forschungszweigen tritt ein ausgesprochen landesgeschichtliches Interesse, dem insbesondere dadurch Rechnung getragen wird, dass sich die vorliegende Arbeit das Gebiet der heutigen Mark Brandenburg<sup>3</sup>, genauer die Flüsse Spree und Havel, als Untersuchungsgegenstände gewählt hat, an denen die entwickelten methodischen Gedanken Anwendung finden sollen. Diese festgelegte geografische Ausrichtung ist auf verschiedene Desiderate zurückzuführen. Zum einen erfuhren Spree und Havel innerhalb der binnenschiffahrtsgeschichtlichen Forschung etwa im Vergleich zum Rhein oder der Donau bislang keine größere Aufmerksamkeit. Die Einbeziehung der beiden brandenburgischen Flüsse in die Fragestellungen der modernen Forschung erscheint daher durchaus lohnenswert. Die besondere Stellung Brandenburgs als Untersuchungsfeld der Binnenschiffahrtforschung erschließt sich aber noch aus einer weiteren Perspektive heraus. So stellt das heutige Brandenburg mit seinen über 3000 natürlichen See und rund 33 000 km an Fließgewässern das gewässerreichste deutsche Bundesland dar. Etwa 1700 km dieser Gewässer gelten aus heutiger Sicht als schiffbar und circa 190 km kommen hinzu, wenn diejenigen Flüsse, Kanäle und Seen einbezogen werden, die innerhalb der Grenzen des Bundeslandes Berlin liegen.<sup>4</sup> Vor dem Hintergrund der aufgeführten Zahlen ist unschwer nachzuvollziehen, wie Uwe A. Oster zu der Feststellung gelangte, in Brandenburg könne man »kaum ein paar Kilometer gehen oder fahren, ohne irgendwo auf einen Wasserlauf oder See zu stoßen.«<sup>5</sup> Dieser Schluss legt unweigerlich den Verdacht nahe, dass die märkischen Wasserläufe bereits in früheren Zeiten als Schifffahrtswege eine gewisse Bedeutung erlangt hatten, zumal im Mittelalter zahlreiche Flüsse als schiffbar galten, die dieses Kriterium aus moderner Sicht nicht mehr erfüllen. Obgleich diese Argumente für ein binnenschiffahrtliches Interesse innerhalb der brandenburgischen Landesgeschichte sprechen, ist ein solches, gemessen an den vorliegenden Forschungsarbeiten, verhält-

---

3 Dazu gehört auch die Niederlausitz, die mit dem Wiener Kongress 1815 an Brandenburg-Preußen gelangte und heute zu den »historischen Landschaften« der Mark Brandenburg zählt. Die seit dem Mittelalter von einer eigenständigen Geschichte geprägte Niederlausitz wird von der vorliegenden Arbeit insoweit berücksichtigt, als hier der Mittellauf der Spree mit dem Spreewald und der weitere Verlauf dieses Flusses nach Beeskow untersucht wird. Auf diese Weise möchte die Studie am Beispiel der Flussnutzung einen weiteren Beitrag zu den gegenseitigen Verflechtungen der benachbarten mittelalterlichen Landschaften Brandenburg und Niederlausitz liefern, wie dies durch Forschungsimpulse der letzten Jahre verstärkt angeregt wurde. Vgl. dazu HEIMANN, Heinz-Dieter; NEITMANN, Klaus; TRESP, Uwe: Konturen einer Integrationslandschaft. Die Nieder- und Oberlausitz im Wandel grenzübergreifender Verflechtungen, in: DIES. (Hg.): Die Nieder- und Oberlausitz – Konturen einer Integrationslandschaft, Bd. I: Mittelalter (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 11), Berlin 2013, S. 9–35.

4 Zu den genannten Zahlen vgl. MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES BRANDENBURG (Hg.): Leinen los – Informationen über schiffbare Wasserstraßen zwischen Elbe und Weichsel. Hinweise für die Sportschiffahrt, Potsdam 2002, S. 3. Vgl. ferner die im Internet abrufbaren Informationen auf dem Landesportal Brandenburg unter <http://www.brandenburg.de/cms/detail.php/lbm1.c.379427.de> [Stand: 24.11.2014]. Die Stadt Berlin ist im Grunde als eine märkische Stadt anzusehen und wird folglich als solche in die weiteren Untersuchungen eingebettet.

5 OSTER, Uwe A.: Havel und Spree. Flüssepaar im märkischen Sand, in: DERS. (Hg.): Flüsse in Deutschland, Darmstadt 2007, S. 53–70, hier S. 53.

nismäßig gering entwickelt. Dies gilt insbesondere für die mittelalterliche Epoche, die im Vergleich zur Frühen Neuzeit und Moderne zumeist zurückfällt. Daher versteht sich die folgende Studie im Weiteren als wichtiger Beitrag zur mittelalterlichen und frühneuzeitlichen brandenburgischen Landesgeschichte. Im Hinblick auf die Frage, wie die Bedeutung der Spree und Havel als Verkehrswege eingeschätzt werden kann, richtet sich der Blick nicht allein auf diese beiden Flüsse, sondern ebenso auf ihre Nutzer und deren Beziehungen untereinander. Aus dieser Perspektive verfolgt die Studie nicht allein eine Altwege-, sondern ebenso eine Gewässernutzungsgeschichte, an deren Ende eine Neubewertung der Binnenschifffahrt und wegebezogenen Flussnutzung im Raum zwischen Elbe und Oder stehen soll.

Diesem umfassenden Anliegen folgen Aufbau und Gliederung der vorliegenden Arbeit. Zunächst werden in einem kurzen Überblick die für altwegegeschichtliche Fragestellungen durchaus üblichen Probleme hinsichtlich nutzbarer Quellen und deren Beschaffung erörtert. Anschließend sollen die oben bereits knapp skizzierten und aus der Binnenschifffahrtforschung stammenden Problemfelder genauer vorgestellt und untersucht werden. Neben der so genannten *Energiehungerthese*, die im Rahmen dieser Arbeit nur eine kurze Erwähnung findet, wird es in diesem Zusammenhang vor allem um die schon angesprochene *Hauptverkehrsträgerthese* und deren Ursprünge innerhalb verschiedener Forschungsdisziplinen gehen, die von der politischen Geografie bis zur Verkehrsgeschichte reichen. Diese im Rahmen der älteren Forschung thematisierten Untersuchungsgegenstände entfalten bis heute ihre Wirkung, wobei derartige Kontinuitäten innerhalb der Forschung in einem separaten Kapitel erläutert werden, ehe auf die Kritik Molkenthins sowie die von der vorliegenden Studie eröffneten neuen Fragehorizonte eingegangen wird.

Letztere werden schließlich unter Punkt vier detaillierter vorgestellt, der im Kern die Methodik der vorliegenden Arbeit entwickelt. Diese orientiert sich stark an der Arbeitsweise der Altwegeforschung, die für die Lösung der aus der Binnenschifffahrtforschung erwachsenen Probleme nutzbar gemacht werden soll. Im Zentrum der hier entwickelten Methodik stehen fünf Kriterien, die eine Beurteilung der Bedeutung eines mittelalterlichen Verkehrsweges erlauben, wie sie häufig in Bezug auf Landwege Anwendung finden. Dabei ist hauptsächlich zu klären, in welcher Weise sie auf Wasserwege übertragbar sind. Schließlich geht die Arbeit über den Rahmen der altwegegeschichtlichen Forschung hinaus und öffnet die Perspektive auf weiterreichende Fragen, indem sie vor dem Hintergrund des Zusammenspiels der einzelnen Kriterien nach netz- und systemhaften Strukturen hinsichtlich der Wasserwegenutzung fragt, was unweigerlich in die Nähe der Problemfelder der Verkehrsinfrastrukturgeschichte führt.

Nach diesem theoretisch-methodischen Rahmen schließt sich in Kapitel fünf der Untersuchungsteil der Arbeit an. Dieser konzentriert sich im Wesentlichen auf die beiden Flüsse Spree und Havel. Die Darstellungsweise folgt dabei dem Lauf der Flüsse, wobei zunächst die Spree, beginnend bei dem an ihrem Mittellauf gelegenen Spreewald, bis zu ihrer Einmündung in die Havel bei Spandau untersucht wird. Anschließend ist die Havel selbst eingehender zu untersuchen, die im engen Verbund mit dem sich

über die Spree ergebene Flussabschnitt nach Berlin betrachtet wird. Diese vor allem auf die Elbe bezogene Verbindung ist demnach unter dem Begriff »Havel-Spree-Wasserstraße« zusammengefasst, um damit zugleich der engen Verbundenheit beider Flüsse Rechnung zu tragen, welche sich insbesondere hinsichtlich der Nutzer dieser Flussstrecke manifestiert, die hier ihre Geschäfte in Richtung Hamburg abwickelten. Den vorwiegend aus Berlin-Cölln stammenden Händlern, aber auch anderen Personengruppen gilt daher zunächst besondere Aufmerksamkeit. Damit erschließt sich zugleich eine wichtige Eigenart der Vorgehensweise im Untersuchungsteil: So sollen mit Hilfe der an der Spree und Havel gelegenen Städte beide Flüsse in verschiedene Untersuchungsabschnitte gegliedert werden. Diese Systematik erklärt sich nicht zuletzt aus den auf die Flussläufe bezogenen Rechten vieler Städte und Anrainer. So bildeten beispielsweise die innerhalb der Städte gelegenen Mühlendämme, Ablagen, Häfen und Stapel- sowie Niederlagsrechte bedeutende Wege- und Etappenpunkte, auf die sich die Schifffahrt im mittelalterlichen Brandenburg einzustellen hatte und die demzufolge oftmals den Ausgangs- oder Zielpunkt von Wegeverläufen markierten. Eine weitere Besonderheit der Darstellungsweise besteht darin, dass sie die im Methodikteil entwickelten Kriterien nicht an jedem einzelnen dieser Flussabschnitte veranschaulicht. Vielmehr werden die im Zusammenhang mit den fünf Bedeutungskriterien angesprochenen Sachverhalte schwerpunktmäßig entlang des Laufes von Spree und Havel an jeweils verschiedenen Stellen und je nach vorherrschender Quellenlage dargelegt. Auf diese Weise fungieren die fünf ab Seite 45 vorgestellten Bedeutungskriterien gewissermaßen als methodisches Grundgerüst der einzelnen Teilkapitel der Fallstudie. Diese für den Untersuchungsteil zugrunde gelegte Vorgehensweise erfordert im Anschluss jedoch ihrerseits eine systematische Gesamtschau der im methodischen Teil hergeleiteten Kriterien unter Berücksichtigung der in der Fallstudie erzielten Ergebnisse. Die Zusammenführung beider Hauptteile der Arbeit erfolgt im abschließenden Kapitel »Umbruch oder Kontinuität«, das die zentralen Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit in geschlossener Form darstellt. Zugleich nimmt es eine Bewertung der gesammelten Ergebnisse vor und fragt nach den eigenen Qualitäten des Wasserwegenetzes in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz. Vor dem Hintergrund der bisher in landesgeschichtlichen Arbeiten diskutierten Themen verbindet sich dieses zeitgemäße Anliegen zugleich mit dem Problem von Umbrüchen und Kontinuitäten zwischen Mittelalter und Früher Neuzeit, auf das im zweiten Teil des abschließenden Kapitels ab Seite 249 einzugehen sein wird.



## »ad fontes«:

### Der Weg zu den Quellen und ihre Erschließung

Wer sich vornimmt, den Verlauf und die Nutzung alter Verkehrswege sowie die damit verbundenen Probleme zu untersuchen, hat zunächst selbst einen schwierigen Weg hin zu den für seine Fragestellung relevanten Quellen zu meistern. Die Ursache hierfür liegt vor allem darin, dass sich potentielle und vielversprechende Quellen sehr verstreut in den Archiven, aber auch in den zahlreichen edierten Quellenwerken befinden. Nur selten treten für die Verkehrs-, Altwege- sowie Binnenschifffahrtforschung lohnende Quellen systematisch gesammelt auf. Eine Quellensammlung, wie sie beispielsweise Konrad Wutke für die schlesische Oderschifffahrt anbietet, darf als wahrer Glücksfall für die weitergehende Forschung angesehen werden.<sup>6</sup> Ähnlich verdienstvoll sind Arbeiten, die aus großen Quelleneditionen gemäß einem zuvor definierten Sammelinteresse relevantes Material neu zusammenstellen. Für den brandenburgischen Raum ist hier zum Beispiel die Regestensammlung von Gustav von Buchwald bezüglich märkischer Fischereiurkunden erwähnenswert.<sup>7</sup> Auch für Fragen der Wasserwegenutzung ist diese aus dem Codex Diplomaticus Brandenburgensis zusammengetragene Arbeit von überaus großem Wert, ergeben sich doch zwischen der Fischerei und Schifffahrt zahlreiche Berührungspunkte. Nicht zuletzt Studien, die sich gezielt mit einzelnen Flüssen befassen und dabei wichtiges Quellenmaterial erschließen, sind prinzipiell zu beachten. Für den preußischen Raum sei in diesem Zusammenhang auf Max Töppen und seine Beiträge zur Geschichte des Weichseldeltas verwiesen.<sup>8</sup> Der besondere Wert dieser Arbeit erklärt sich nicht nur aus der quellennahen Arbeitsweise des Autors, sondern insbesondere dadurch, dass er seinem Leser einen umfangreichen Quellenkorpus zu seiner Studie mitliefert. Ebenso bedeutsam sind Untersuchungen, die zielgerichtet bestimmte Routenverläufe und Verkehrswege in konzentrierter Form zusammenfassen. Gedacht sei hierbei etwa an das bis heute grundlegende Werk von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka zu den hansischen Handelsstraßen.<sup>9</sup> Bevor die beiden Autoren jedoch alte Verkehrswege in der vorliegenden Form rekonstruierten, mussten sie erst eine Vielzahl relevanter Quellen zusammentragen, was dem heutigen Nutzer den Zugang zu relevanten Materialien erheblich erleichtert. Auch wenn sich der Hansestraßenatlas überwiegend mit den Landstraßen befasst, so bietet er doch

---

6 WUTKE, Konrad (Hg.): Die schlesische Oderschifffahrt in vorpreußischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke (Codex diplomaticus Silesiae 17), Breslau 1896.

7 BUCHWALD, Gustav v.: Regesten aus den Fischerei-Urkunden der Mark Brandenburg. 1150–1710, Berlin 1903.

8 TÖPPEN, Max: Beiträge zur Geschichte des Weichseldeltas (Abhandlungen zur Landeskunde der Provinz Westpreussen 8), Danzig 1894.

9 BRUNS, Friedrich; WECZERKA, Hugo: Hansische Handelsstraßen (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. 13), 3 Bde., Weimar 1962–1968.

auch für Fragen der Wasserwegenutzung zahlreiche Anknüpfungspunkte, indem er etwa für Untersuchungen zur Verhältnismäßigkeit beider Transportwege zueinander nutzbar gemacht werden kann.

Es versteht sich von selbst, dass solche und ähnliche Arbeiten die Suche nach möglichen Quellen stark erleichtern, auch wenn sie nicht immer direkt Fragen des Verkehrs und seiner Wege berühren. Eine Erweiterung der Perspektive hin zu quellen-gestützten Fischerei-, allgemeinen Fluss- und Mühlengeschichten ist daher unvermeidlich. Dennoch liegen auch solche Arbeiten nur recht selten vor und bieten aufgrund ihres dezidierten Sammelinteresses einen sehr eingeschränkten Quellenfundus. Es ist daher unumgänglich, weitere Materialien in den für die Untersuchungsräume infrage kommenden Archiven sowie aus Urkunden- und Aktensammlungen zu erschließen, obgleich sich damit allerdings weitere Unwägbarkeiten verbinden. So ist bereits vielfach festgestellt worden, dass die herkömmliche Quellenerschließung bei Fragen der Altwegeforschung dadurch erschwert wird, dass sie wenig systematisch durchgeführt werden kann.<sup>10</sup> Dieses grundsätzliche Problem hat Ernst Pitz bereits 1962 treffend umschrieben: »Die in den Urkunden und Akten des Mittelalters und noch des 16. Jahrhunderts enthaltenen Nachrichten kann man, weil es eben nirgends in den Aktenverzeichnissen aus den zuvor berührten Gründen die Überschrift »Wegesachen« oder ähnliches gibt, nicht systematisch aufsuchen.«<sup>11</sup>

Es liegt nahe, dass der Historiker aufgrund dieses Umstandes oftmals von Zufallsfunden abhängig bleibt, was wiederum nicht heißen soll, die Forschungen bezüglich alter Wege und den damit verbundenen Infrastrukturen gründeten einzig auf zufällig aufgefundenen Quellen. Demgegenüber lassen sich aus den Arbeiten anderer Altwegeforscher nützliche Mittel und Wege erschließen, welche die systematische Quellensuche erheblich erleichtern. Dazu gehört zunächst der einfache, gleichsam jedoch fundamentale Schluss, dass es sich verbietet, eine bestimmte Quellengattung von vornherein auszuschließen. So dürfte wohl allgemein vorauszusetzen sein, dass Studien zur Verkehrswege-, Binnenschiffahrts- sowie Infrastrukturgeschichte prinzipiell auf »einer möglichst großen Zahl verschiedenster Quellen« basieren sollten.<sup>12</sup> Dieses Anliegen wird jedoch zu einem erheblichen Maße dadurch erschwert, dass ein Großteil relevanter Quellen weder erfasst, geordnet noch zur Thematik ausgewiesen

---

10 Vgl. etwa DENECKE, Dietrich: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: JANKUHN, Herbert; WENSKUS, Reinhard (Hg.): Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte (Vorträge und Forschungen des Konstanzer Arbeitskreises für mittelalterliche Geschichte 22), Sigmaringen 1979, S. 433–483, hier S. 436.

11 PITZ, Ernst: Archivalische Quellen zur Wegeforschung, in: Harz-Zeitschrift, Bd. 14, 1962, S. 129–136, hier S. 130.

12 DENECKE: Methoden und Ergebnisse (wie Anm. 10), S. 438. Ähnlich auch AURIG, Rainer: Möglichkeiten und Grenzen interdisziplinärer Altstraßenforschung. Vorwiegend mit Beispielen aus der westlichen Niederlausitz, in: NEITMANN, Klaus (Hg.): Im Schatten mächtiger Nachbarn. Politik, Wirtschaft und Kultur der Niederlausitz zwischen Böhmen, Sachsen und Brandenburg-Preußen (Brandenburgische historische Studien 5; Einzelveröffentlichung des Brandenburgischen Landeshauptarchivs 3), Berlin 2006, S. 111–139, hier S. 116.

ist. Daher treten viele lukrative Materialien sozusagen »nebenbei« im Kontext völlig anderer herrschaftsrechtlicher- bzw. wirtschafts- und handelspolitischer Belange hervor.<sup>13</sup> Reiner Aurig erkennt hierin zugleich »Hemmnis und Chance« für die allgemeine Wegforschung.<sup>14</sup> Nicht zuletzt die aktuelle Forschung weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass viele weitere Quellen erst im Nachgang veröffentlichter Studien zu Tage treten werden.<sup>15</sup> Eine weitere Grunderkenntnis, die jeder Quellensuche vorangehen sollte, wurde bereits 1986 von Karl-Heinz Ludwig angesprochen. Demzufolge bleiben, auch wenn etwa die Archäologie bezüglich der Binnenschifffahrt und Wasserwegenutzung bis in die jüngste Gegenwart hinein vielversprechende Ergebnisse erzielt hat, Schriftzeugnisse die »Hauptquellen der Schifffahrtsgeschichte«.<sup>16</sup> Gleichfalls gilt damals wie heute, dass diese Texte »für die Zeit seit dem europäischen Mittelalter noch keineswegs voll ausgeschöpft« sind, sondern im Gegenteil »verstärkter und vor allem systematischer Aufarbeitungen [harren]«.<sup>17</sup>

Welche Schriftquellen aber sind es, die verstärkt für Fragen der Verkehrswegunutzung herangezogen werden können und welche Anhaltspunkte können helfen, diese zu erschließen? Bei der Beantwortung dieser Fragen stehen »edierte und unveröffentlichte Urkunden und Akten« als »wichtigste Schriftquellen« an erster Stelle.<sup>18</sup> Dies lässt sich vor allem dadurch erklären, dass ein Großteil von Problemen bezüglich Verkehrswegen und Infrastruktur im Rahmen von Rechtsstreitigkeiten verhandelt worden ist. Daraus erwachsene Verträge und Übereinkünfte sind zumeist in Urkunden und Akten festgehalten worden, die ihrerseits den getroffenen Konsens aller Vertragspartner schriftlich fixierten. Später konnte in anderen Dokumenten auf diesen normierten Rechtszustand erneut Bezug genommen werden. Der besondere Wert dieser Quellen ergibt sich aus der Tatsache, dass sie für den heutigen Forscher oftmals einen der wenigen Belege für den Verkehr auf bestimmten Wegen und den daraus resultierenden Problemen bieten. Praktisch gesehen bedeutet das für den Verkehrswegeforscher, »die gedruckten Urkundenbücher und die Archivalien der Zeit durch[zul]esen, um dabei mehr oder weniger selten auch Nachrichten über alte Wege zu finden.«<sup>19</sup> In diesem Zusammenhang verdient der von Annette Fimpeler-Philippen

---

13 Vgl. AURIG, Rainer: Altstraßenforschung in Sachsen. Quellen, Methoden und Ergebnisse, in: KNOCHKE, Benedikt (Red.): Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegforschung in Münster. 30. November bis 1. Dezember 2000 (Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 13), Münster 2002, S. 17–39, hier S. 18.

14 Vgl. AURIG: Möglichkeiten und Grenzen (wie Anm. 12), S. 116.

15 FIMPELER-PHILIPPEN, Annette: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert (Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Düsseldorf 19), Düsseldorf 2008, S. 14.

16 LUDWIG, Karl-Heinz: Zu den Schriftquellen der Binnenschifffahrt im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bd. 9, 1986, S. 89–95, hier S. 89.

17 Ebd., S. 89.

18 JÄGER, Helmut: Geographische und historische Methoden der Altstraßenforschung, in: RIEDENAUER, Erwin (Hg.): Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer N.F. 7), Bozen 1996, S. 39–59, hier S. 46.

19 PITZ: Archivalische Quellen (wie Anm. 11), S. 130.



angesprochene Umstand Erwähnung, wonach »die Schifffahrt weitgehend ohne schriftliche Fixierung auskam, in größerem Maße als andere Lebens- und Arbeitsbereiche an Land.«<sup>20</sup> Insofern scheinen hier mündliche Absprachen eine gewichtige Rolle gespielt zu haben, etwa wenn es unter Kaufleuten darum ging, gemeinsame Schiffsreisen zu organisieren oder auf den Wasserweg bezogene Handelsgeschäfte zu tätigen. Umso bedeutender sind in diesem Fall jene Schriftquellen, die solche Verhältnisse in Ansätzen verdeutlichen. Gedacht sei etwa an die im städtischen Raum verbreiteten Schuld- und Rechnungsbücher. Am Beispiel des von Erich von Lehe edierten hamburgischen Schuldbuches<sup>21</sup> können etwa für den über die Elbe und ihre Nebenflüsse mit Hamburg verbundenen Handelsraum bis hin zu Einzelpersonen, die auf den Flüssen unterwegs waren, wichtige Untersuchungen unternommen werden. Von Lehe selbst konnte nach der Veröffentlichung seines Schuldbuches unter handels- und wirtschaftsgeschichtlicher Perspektive diesen Nutzen am Beispiel der brandenburgischen Landschaft Prignitz verdeutlichen.<sup>22</sup> Aber auch für Fragen der Wasserwegenutzung kann diese Quelle herangezogen werden, wie eine Teilauswertung des Schuldbuches am Beispiel der Stadt Lenzen zeigt.<sup>23</sup>

Allerdings ist beim Umgang mit Rechnungs- und Schuldbüchern auch Vorsicht geboten, insbesondere wenn es um generalisierende Aussagen geht. Dies mag abermals das hamburgische Beispiel verdeutlichen. Da die dort getätigten Angaben und Eintragungen auf der Freiwilligkeit der jeweils beteiligten Geschäftspartner basierten, sind zahlreiche weitere Geschäfte nur mündlich getroffen und demzufolge gar nicht im Schuldbuch verzeichnet worden. Es darf daher nicht verwundern, dass eine Stadt wie Perleberg, die seit dem letzten Drittel des 13. Jahrhunderts nachweislich intensiven Kontakt nach Hamburg auch auf dem Wasserweg unterhielt, im Schuldbuch kein einziges Mal eine namentliche Erwähnung erfährt.<sup>24</sup> Während die Perleberger Kaufleute und Schiffer in dem vom vorliegenden Schuldbuch erfassten Zeitraum offensichtlich keine Veranlassung zur Eintragung sahen, galt dies für die aus Lenzen oder Berlin-Cölln stammenden Personen umso weniger. Repräsentative Aussagen über die Häufigkeit der Nutzung des Schifffahrtsweges zwischen Brandenburg und Hamburg kommen aufgrund dieser Überlieferungszufälligkeiten nicht infrage. Ähnlich detailreiche Einblicke ergeben sich analog auch im Weichselraum. Vor allem

---

20 FIMPELER-PHILIPPEN: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge (wie Anm. 15), S. 27.

21 Vgl. LEHE, Erich v. (Bearb.): Das hamburgische Schuldbuch von 1288 (Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg 4), Hamburg 1956.

22 Vgl. LEHE, Erich v.: Hamburgs Verbindungen zu Kaufleuten der Prignitz in der frühen Hansezeit, in: Prignitz-Forschungen, Bd. 1, 1966, S. 57–71.

23 Vgl. BÜTOW, Sascha: Die brandenburgische Binnenschifffahrt auf Klein- und Nebenflüssen im 13. und 14. Jahrhundert, in: Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Prignitz, Bd. 11, 2011, S. 5–92, zum angesprochenen Sachverhalt bezüglich Lenzen vgl. S. 78–84 und S. 92.

24 Vgl. hierzu BÜTOW, Sascha: Kampf um freie Wasserstraßen. Die Binnenschifffahrt im spätmittelalterlichen Brandenburg am Beispiel der Stadt Perleberg in der Prignitz, in: BERGSTEDT, Clemens u.a. (Hg.): Im Dialog mit Raubrittern und schönen Madonnen. Die Mark Brandenburg im späten Mittelalter (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 6), Berlin 2011, S. 250–253, hier S. 251.



die in den Weichselstädten überlieferten Stadt-, Schöffen-, Schuld- oder Ratsbücher, die dankenswerterweise von der *Wissenschaftlichen Gesellschaft zu Thorn* in der »Fontes-Reihe« bis heute veröffentlicht und zum Teil auch im Internet nutzbar gemacht werden<sup>25</sup>, lassen sich für Fragen der Wasserwegenutzung heranziehen.

Neben diesen städtischen Schriftquellen ist das Augenmerk insbesondere auf diejenigen zu legen, welche im Kontext landesherrlicher Verwaltungstätigkeit entstanden sind. Eine Untersuchung lohnt vornehmlich dort, wo bereits während des Mittelalters Landesherrschaften mit einem hohen Grad an Schriftlichkeit und Verwaltung vorzufinden waren, wie etwa im Falle des Deutschordensgebietes in Preußen. Neben den einschlägigen Urkundenbüchern sei an dieser Stelle eigens auf die Akten der preußischen Ständetage verwiesen, die Max Töppen gegen Ende des 19. Jahrhunderts herausgegeben hat. Diese an einen weiten Benutzerkreis adressierten Ständeakten können über den Raum einer einzelnen Stadt hinaus gewinnbringend für Fragen der Verkehrswegenutzung und Infrastruktur herangezogen werden.<sup>26</sup> Während solche Quellen für Preußen bis weit in das 13. Jahrhundert zurückreichen, liegen ähnliche für Brandenburg – gleichsam verspätet – erst seit dem 16. Jahrhundert in Form der »Kurmärkischen Ständeakten« vor.<sup>27</sup> Somit ist ersichtlich, dass gerade die Intensivierung von Herrschaft und Verwaltung, die seit dem späten Mittelalter und verstärkt in der Frühen Neuzeit durch die Landesherrschaften hervorgebracht wurde, auch die Quantität der Schriftquellen ansteigen ließ, die wiederum für Fragen der Altwege- und Binnenschifffahrtforschung lohnenswert erscheinen. In diesem Zusammenhang betont Annette Fimpeler-Philippin am Beispiel des spätmittelalterlichen Niederrheins die Relevanz von Rechenschaftsberichten an den Landesherrn, die etwa im Zusammenhang mit Abgabepflichten verfasst worden sind.<sup>28</sup> Freilich sind solche Quellen besonders dort zu erwarten, wo der Landesherr bzw. dessen Vertreter herrschaftlich präsent war, wie etwa in Form eines landesherrlichen Amtes. Neben diesen Amtsakten sind grundsätzlich auch jene Dokumente einzubeziehen, die bestimmte landesherrliche, aber ebenso nichtlandesherrliche Zollstätten überliefert haben. Mit der Erschließung dieser selten in edierter Form, sondern vielmehr in den Archiven lagernden Quellen richtet der Historiker nach Rainer Aurig seinen Blick zugleich auf »größere entwicklungsmaßige Zusammenhänge«, in die neben den bereits oben genannten Quellengruppen ebenso Geleitrollen sowie -rechnungen, Straßenbauakten, Amtserb- und Forstbücher sowie Amts- und Intraderechnungen

---

25 Unter dem Projekttitle »Preußische Bücher im Internet« werden von der Stiftung für die Polnische Wissenschaft und der Wissenschaftlichen Gesellschaft zu Thorn ältere, aber auch jüngere Quelleneditionen veröffentlicht. Vgl. hierzu <http://www.ksiegipruskie.bydgoszcz.ap.gov.pl/projekt/de/index.php> [Stand: 24.11.2014].

26 Vgl. TÖPPEN, Max (Hg.): Akten der Ständetage Preußens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens, 5 Bde., Leipzig 1878–1886.

27 Vgl. FRIEDENSBURG, Walter (Hg.): Kurmärkische Ständeakten aus der Regierungszeit Kurfürst Joachims II. (Veröffentlichungen des Vereins für Geschichte der Mark Brandenburg 12), 2 Bde., München/Leipzig 1913–1916.

28 Vgl. FIMPELER-PHILIPPEN: Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge (wie Anm. 15), S. 27.

als »wesentliche Quellen« der Altwegeforschung einzubeziehen sind.<sup>29</sup> Unweigerlich erweitern solche Schriftzeugnisse die zeitliche Perspektive zur Frühen Neuzeit hin, was gleichsam die Chance eines Anstiegs von auswertbarem Material in sich bergen kann. Dabei sollte nicht die Möglichkeit außer Acht gelassen werden, dass frühneuzeitliche Dokumente häufig auch auf frühere Entwicklungen Bezug nehmen, weshalb die von einem mittelalterlichen Interesse getragene Quellenrecherche nicht zwangsläufig bei der Zeit um 1500 enden, sondern auch spätere Jahrhunderte mit einschließen sollte.

Der so eingeschlagene Weg hin zu komplexeren historischen Zusammenhängen ermöglicht es dem Altwegeforscher im Gegenzug, sich von vornherein auf bestimmte Orte zu konzentrieren, die – ein entsprechender Quellencorpus vorausgesetzt – für die weitere Untersuchung lukrativ sein könnten. Demnach spricht nach Ernst Pitz vieles dafür, gezielt Orte des Bergbaus zu betrachten, die *per se* ein hohes Maß an Transportleistungen sowie logistischer bzw. infrastruktureller Organisation erfordern.<sup>30</sup> Fragen der Altwege- und Verkehrsinfrastrukturgeschichte erscheinen hier geradezu prädestiniert. Befinden sich schiffbare Gewässer in der Nähe solcher Orte, sollten zudem die Themen der Binnenschifffahrtforschung in die Untersuchung einbezogen werden. So erweist sich im Rahmen der Fragestellung dieser Arbeit beispielsweise der Ort Rüdersdorf als besonders lohnenswert, da ein erheblicher Teil des hier seit dem Mittelalter geförderten Kalksteins über die nahe gelegenen schiffbaren Gewässer transportiert worden ist. Eine vergleichbare Konstellation zeichnet sich auch bezüglich der gipsfördernden Industrie im ebenfalls brandenburgischen Sperenberg ab. Um dieses für die Mark einzigartige Mineral zu fördern, wurde während des 16. Jahrhunderts auf landesherrliche Initiative hin der Wasserweg über das heutige Königs Wusterhausen ausgebaut.

Es kann allgemein vorausgesetzt werden, dass solche den Zwecken des Bergbaus geschuldeten Transportleistungen ihren Niederschlag in entsprechenden Quellengruppen gefunden haben. Für deren Erschließung ist es erforderlich, in erster Linie die Quellenüberlieferung der Empfänger der Bau- und Rohstoffe in ihrer Vielheit zu sichten. Insbesondere die schon angesprochenen städtischen Quellen bieten im Rahmen dieser Untersuchung interessante Einblicke. Aber auch die Träger des Bergbaus und deren hinterlassene Quellen sind zu berücksichtigen. Insbesondere dort, wo die Landesherrschaft wie im Falle von Rüdersdorf oder Sperenberg präsent war, ist ein umfangreicher und aussagekräftiger Quellencorpus zu erwarten. Möglichkeiten, wie dieser im Einzelfall gewinnbringend ausgewertet werden kann, sollen an späterer Stelle aufgezeigt werden.

Neben dem Bergbau sind noch weitere industrielle Zweige für die Altwege-, Binnenschifffahrts- und Infrastrukturgeschichte relevant. Gedacht sei etwa an Orte, die über eine Ziegelei verfügten. Wie die Beispiele Berlin, Cölln, Brandenburg und Lehnin belegen, fanden aufgrund des regen Interesses an gebranntem Ziegelstein intensive Verkehrsbeziehungen über den Wasserweg zu brandenburgischen Ziegeleierorten

---

29 AURIG: Altstraßenforschung in Sachsen (wie Anm. 13), S. 19.

30 Vgl. hierzu die Ausführungen bei PITZ: Archivalische Quellen (wie Anm. 11), S. 130–131.

wie Glindow oder Mögeln statt. Auch hier kann sich die Quellenüberlieferung der Empfänger als lohnenswert erweisen, da prinzipiell zu unterstellen ist, dass auch sie Aspekte des Transportes sowie der Infrastruktur berühren.

Vor allem der Bezug zu den Quellen der Handels- und Wirtschaftsgeschichte kann im Rahmen der Altwege- und Binnenschifffahrtforschung nutzbar gemacht werden. Hierbei ist hauptsächlich auf Handelsströme oder -wege zu achten, denen bestimmte Güter folgten. Bezogen auf die an solchen umfänglichen Warenbeziehungen Beteiligten gab es zuvor Probleme des Transportes und Fragen der Organisation zu lösen, die sich womöglich in den Quellen widerspiegeln.<sup>31</sup> Dieser thematische Ansatz kann sich beispielweise auf eine Ware wie Getreide konzentrieren, die für den Untersuchungsraum dieser Arbeit überaus bedeutsam war. In umfangreichem Maße nahm diese im Hanseraum fundamentale Ware in saisonaler Abhängigkeit ihren Weg über Elbe, Oder und Weichsel. Auch in diesem Fall ist wiederum auf die Ausgangs- und Zielorte zu blicken, um mögliche Quellenzeugnisse dieser wichtigen Verkehrsspannungen nutzbar zu machen. Einen vergleichbar hohen Stellenwert wie das Getreide besaß das ebenfalls in Brandenburg bzw. der Niederlausitz gewonnene Holz, das über den Wasserweg unter anderem in Richtung Nord- und Ostsee abgesetzt worden ist. Eine kostbare Ware wie das aus Eichenholz gewonnene »Wagenschott« war gleichermaßen auf Elbe, Oder wie auch Weichsel unterwegs. Auch mithilfe des Verlaufs dieses wichtigen Handelsgutes lassen sich Verkehrsspannungen auf dem Wasserweg rekonstruieren, wobei wiederum die in den mittelalterlichen Städten überlieferten Schöffen-, Rechnungs- oder Stadtrechtsbücher wichtige Einblicke gewähren.

Nicht nur im Zusammenhang mit dem wichtigen mittelalterlichen Roh- und Baustoff Holz können seltenere Quellen wie etwa die thematisch sehr vielfältig angelegten Briefbücher überaus nützlich auch für Fragen der Wegeforschung herangezogen werden. Unter Umständen lassen sich hieran über längere historische Zeiträume hinweg Streitigkeiten nachweisen, die sich mitunter auf Probleme der Wasserwegenutzung bezogen. Als Beispiel aus dem betrachteten Untersuchungsgebiet sei das Lübbener Briefbuch hervorgehoben, das die Periode von 1540 bis 1567 umfasst und annähernd 300 Brieftexte enthält.<sup>32</sup> An ältere, bereits aus dem Mittelalter herrührende, Konflikte anknüpfend, ziehen sich die Streitigkeiten um die Holzgewinnung und um das Floßrecht im Spreewald, die die Stadt Lübben mit der schulenburgischen Herrschaft Lübbenau austrug, wie ein roter Faden durch das gesamte Werk. Wie in diesem Fall sind es bisweilen Grenzauseinandersetzungen, die dank entsprechender Besichtigungsberichte und Verträge für die Altwegeforschung wichtige Quellen hervorbrachten.<sup>33</sup>

---

31 Vgl. BÜTOW, Sascha: »Unterwegs«. Flussnutzung und Schifffahrt zwischen Schwarzer Elster und Oder, in: HEIMANN; NEITMANN; TRESP (Hg.): Die Nieder- und Oberlausitz – Konturen einer Integrationslandschaft (wie Anm. 3), S. 314–326, hier S. 314–315.

32 Vgl. Brandenburgisches Landeshauptarchiv (im Folgenden: BLHA), Rep. 8 Lübben 12/1.

33 Vgl. hierzu PITZ: Archivalische Quellen (wie Anm. 11), S. 130.

Die angeführten Beispiele sollten verdeutlicht haben, wie wichtig die Einbeziehung größerer historischer Zusammenhänge ist, wenn es darum geht, Quellen für Fragen der Altwege- und Binnenschiffahrtforschung ausfindig zu machen. Nicht zuletzt bietet vielfach auch die Heimat- und Lokalgeschichte einen ersten Anhaltspunkt für potentielle Untersuchungsgebiete. In den zumeist sehr detail- und faktenreichen Untersuchungen früherer und gegenwärtiger Heimatforscher kann oftmals der Anlass für tiefergehende Studien liegen. Trotz eines leider häufiger zu bemerkenden Mangels an wissenschaftlich adäquaten Quellen- oder Literaturangaben können die Arbeiten bemühter Ortshistoriker doch eine erste Grundlage dafür bieten, der von Heinrich Spier ausgesprochenen Aufforderung zur »Erschließung weiterer Quellen aller Art«<sup>34</sup> gerecht zu werden. So ist der Altwegeforscher durch die Heimatgeschichte gegebenenfalls für Orte und Untersuchungsgebiete sensibilisiert, die sich für Fragen der Wegforschung besonders anbieten. Hierin liegt letztlich auch der von vielen Forschern angesprochene enge Bezug zwischen Landesgeschichte und Altwegforschung begründet.<sup>35</sup> Dieses besondere Verhältnis muss zu einem erheblichen Teil auch für die Erschließung relevanter altwegegeschichtlicher Quellen zugrunde gelegt werden. Mit welchen Fragestellungen den so gewonnenen Quellen im Rahmen dieser Arbeit begegnet werden soll und welche methodischen Probleme es dabei zu beachten gilt, soll im folgenden Kapitel genauer betrachtet werden.

---

34 SPIER, Heinrich: Stand, Aufgaben und Methoden der Wegforschung im Harz, in: Harz-Zeitschrift (wie Anm. 11), S. 121–128, hier S. 128.

35 Vgl. AURIG: Möglichkeiten und Grenzen (wie Anm. 12), S. 114–115.; EBERHARD, Wolfgang E.: Probleme der Altstraßenforschung, in: Urgeschichte und Heimatforschung, Bd. 17, 1980, S. 31–41, hier S. 31; DENECKE: Methoden und Ergebnisse (wie Anm. 10), S. 433 und S. 435.