

DIE STRAßEN BRESLAUS IM LICHTE SPÄTMITTELALTERLICHER SCHRIFTQUELLEN

Über die Gestalt, die Qualität, den Rang und auch oft über den Namen einer Straße entscheiden neben ihrer Funktion im Verkehrsnetz einer Stadt, die Bewohner. Weitere Faktoren bilden die räumlichen Bedürfnisse, die Verkehrsbedürfnisse, die finanziellen Möglichkeiten und die Berufe der Bewohner sowie die Parzellenbebauung, die das alles widerspiegelt. Deshalb spielt z.B. die Lokalisierung einer Straße selbst keine entscheidende Rolle im Hinblick auf die vordere, d.h. repräsentative, oder die hintere, wirtschaftliche Funktion. Dieser Zustand umfasst auch das vor den Häusern gelegene Terrain, die Straßendecken und die Straßeninfrastruktur, die von

den Besitzern benachbarter Parzellen genutzt und abgenutzt, vor allem jedoch dem eigenen Bedarf angepasst wurden. Der Stadtrat schützt nur den öffentlichen Raum durch Gesetzgebung und Aufsicht sowie die Teilnahme an Tätigkeiten, die das Funktionieren der Straße und der an der Straße gelegenen Einrichtungen bzw. Anlagen sichern. Aus diesem Grunde: „*eyn izcelich Burger sal den Wec und dy Brucke vor syme Huze besseren und den Mist uzvuren noch der Stat Gebot*“ (Schweidnitzer Urkundenbuch, 1328 – Tzschoppe, Stenzel 1832, S. 524, Nr. 135, § 33), was wir für das Motto des vorliegenden Beitrags erklären.

1. FESTE STRAßENDECKEN

In der spezifischen Breslauer Straßennamenskunde erschienen einige Namen mit dem Teil „*Brücke*“ statt wie gewöhnliche „*Gasse*“. Auf diese Weise wurden im Mittelalter zwei¹ parallel zum Fluss Oder verlaufende Straßen benannt: am häufigsten der Abschnitt Schuhbrücke (heute Szewska) von der Adalbertstraße (heute Wita Stwosza) zur Kupferschmiedestraße (heute Kotlarska), seltener die ganze Strecke und noch seltener der Abschnitt bis zur Schmiedebrücke (vom Ring zur Kupferschmiedestraße) oder darüber hinaus. Hinzu treten die senkrecht zu denen gelegenen Straßen Körbenbrücke, der an Ring angrenzende Abschnitt der

Ohlauerstraße (heute Oławska) bis zur Schuhbrücke und am weitestem bis zur Altbuessestraße (heute Łaciarska). Die Konstruktion der Straßendecken spielte wohl eine entscheidende Rolle bei Interpretation der Namen dieser Wege. Ihre Oberflächen (Decken) waren offenbar so beständig und so anders als die der anderen Straßen, dass die oben erwähnten Straßen schon vor der Phase archäologischer Untersuchungen als Brücken interpretiert wurden (Markgraf 1896, S. 185). In dieser Hinsicht wundert der Scharfsinn der Forscher nicht, wenn im benachbarten Polen die hölzernen Bürgersteige neben den nicht gepflasterten Straßen und Plätzen bis in das 19. und 20. Jahrhundert in manchen Kleinstädten existierten (Półćwiartek 2004, S. 350–354). Leider bleibt die Chronologie der Breslauer Straßenkonstruktionen nicht fassbar. Alle Straßennamen, entstanden vor der Mitte des 14. Jahrhunderts, finden sich sozusagen automatisch schon im ersten Schöffebuch aus dem

¹ Oder drei, wenn wir einen solchen Namen aus dem Jahr 1369 für der Odeggasse, d.h. *Odirbrucke* in Betracht ziehen. Dieser Name wurde aber nicht übernommen, wahrscheinlich um die Odeggasse von der Odeggbrücke klar zu unterscheiden. Es könnte sich natürlich auch um ein Missverständnis handeln.

Jahr 1345: „Schubrucke“, „Smedebrücke“, „Kursinbrücke“ (A.m.Wr., Nr. 611, alt G 1,1, k. 1v, 4, 11). Die Eigenart der früheren Breslauer Schriftquellen bewirkt, dass die vor dem Jahr 1345 erwähnten Informationen über die Straßen in Breslau sporadisch und völlig zufällig sind. Aus diesem Grunde wissen wir nicht, wie lange vor dem Jahr 1345 schon die Straßen Schuhbrücke, Schmiedebrücke und Körbenbrücke von den anderen Straßen – ohne den Wortstamm Brücke – unterschieden wurden. Wenn man bedenkt, dass die Namen der Straßen ein langes Leben haben können (z.B. Jahrhunderte existierende Judenstraßen in Städten, wo die Juden seit dem 14. bis 15. Jahrhundert nicht mehr lebten), ist es unmöglich, zu sagen, ob 1345, dem Jahr der Ersterwähnung der Straßen in den Urkunden, diese Straßen ihre Brücken überhaupt noch hatten. Eine überzeugende Erklärung, warum Schuhbrücke und Schmiedebrücke die historischen Namenteile bis zum Jahr 1945, d.h. mehr als 600 Jahre, behalten hatten, gibt es nicht.

Die Zweideutigkeit der ursprünglichen Bezeichnung „Brücke“ (*pons*), die unabhängig des für den Bau benutzten Materials (Stein oder Holz) sowohl für Brückenüberquerung als auch für die Konstruktion des Straßenpflasters verwendet werden konnte, lässt keine gesicherte Interpretation der meisten der frühesten Erwähnungen zu. Diese Erwähnungen nennen Investitionen, die durch den Stadtrat in Breslau durchgeführt worden waren. Eine Ausnahme bilden nur die Erwähnungen, in denen erweiterte Bezeichnungen zu finden sind oder dessen Kontext erweitert wurde, was die Identifizierung des Objektes anhand der Ausgaben der Stadtkasse ermöglicht. Eine analoge Zweideutigkeit bezieht sich auf die Definition des Baumeisters einer solchen „Brücke“, der als *pontifex* oder *bruckener* bezeichnet wird, welcher genauso ein Spezialist im Bereich der Errichtung von Ingenieurkonstruktionen wie ein Pflasterer sein konnte. Es bleibt bei der Interpretation der Vorbehalte bestehen, dass es sich hauptsächlich um einen Meister handelte, der die Arbeit von verschiedenen Fachvertretern gesteuert hat.

Dies hervorgehobene Problem illustrieren wir mit konkreten Beispielen aus dem ältesten Rechnungsbuch der Stadt, wo eine regelrecht ständig notierte Position auf der Kostenseite „*de pontibus*“ war, also der für die nicht näher bezeichneten „Brücken“ getragene Aufwand. Für das Jahr 1303 betragen er 30,75 Mark, für das Jahr 1304 25,33 Mark (CDS, S. 13, 15), was verhältnismäßig hohe Summen waren. Eine breitere Zusammenstellung und ein Vergleich der Arbeiten ist wegen der gewöhnlichen

Zusammenfügung von Investitionen verschiedener Art in eine Gruppe, für welche man nur die Gesamtsumme der Kosten veröffentlichte, nicht möglich. Beispielsweise wurde in der Abrechnung für das Jahr 1340 der Aufwand „für den Bau von Brücken, Straßen, Kellern, Toren, für [...] den Lohn der Schmiede, Zimmermänner und Brückenbauer“ („*ad edificia pontium, viarum, cellariorum, valvarum, pro [...] precio fabrorum et carpentariorum et pontificum*“ – CDS, S. 67) zusammengefügt. Offensichtlich ist, dass in einer solchen Zusammenstellung die Möglichkeiten der Interpretation der einzelnen Bestandteile sehr weit sind. Dafür dass sich darunter auch der Aufwand für „richtige“ Brücken verstecken konnten, also von definiert kostspieligen Bauwerken, finden wir Beispiele, die mit dem Jahr 1300 beginnen (CDS, S. 6)².

Wie schon oben erwähnt kann der Kontext der Quelle manchmal auf das Baumaterial der „Brücke“ hinweisen, obwohl das alleinige Wissen darüber nichts über die Verwendung des Objektes aussagt. Da in der Abrechnung für das Jahr 1302 43 Mark für Brücken und Zimmermänner vorkommen („*summa pontium, carpentariorum 43 marc.*“ – CDS, S. 12), können wir über die Beziehung beider Bestandteile vermuten – die Zimmermänner würden hölzerne „Brücken“ bauen, eines jeden hier in Erwähnung gezogenen Typs, unter der Bedingung, dass ihre Konstruktion so solide war, dass sie der Einsetzung von Zimmermanns-Techniken bedurfte. In einem ähnlich unbestimmten Kontext kommen „steinerne Brücken“ in den Rechnungen vor aber erst später als die vermeintlichen aus Holz – erst um die Mitte des 14. Jahrhunderts. Somit wurde in der Abrechnung für das Jahr 1350 der Aufwand „für Brücken“ und „für Steine für Brücken“ („*super pontes*“, „*pro lapidibus ad pontes*“) und für die Jahre 1354 und 1356 „für steinende und hölzerne Brücken“ („*super pontes ligneos et lapideos*“, „*ad pontes ligneos et lapideos*“) notiert, was nur daraufhin weist, dass abgesehen vom Baumaterial die Baukosten im Stadtbudget zu einer Gruppe gehörten (CDS, S. 79, 85, 88).

Die erhaltenen Beispiele einer detaillierten Rechnungsführung aus einer etwas späteren Periode scheinen eigentlich nichts zu der Lösung der früher besprochenen Zweideutigkeit beizutragen. Im Jahre 1386 notierte man den Aufwand „für Brücken: Unserer Lieben Frau auf dem Sande, in Richtung Öls und Leschnitz, in Richtung Hundsfeld und Trebnitz, hölzern und steinend“ („*super pontibus b. Virginis,*

² Wo *pons S. Nicolai* steht für die Brücke vor einem der Nikolaitore und *Zogebrücke* für Klappbrücke.

versus Olsnam et Lesnam, versus Hunsfeld et Trebnitz ligneos et lapideos” – CDS, S. 117). Nur von der erstgenannten können wir sicher sein, dass sie eine Oderüberquerung, die Sandbrücke, darstellt, wobei die übrigen sowohl als Überquerungen wie auch als feste Konstruktionen des Straßenpflasters der Wege, die von Breslau aus in die vorerwähnten Orte liefen, gelten konnten. Im Jahre 1387 wurde der Aufwand für die hölzernen und steinernen Brücken getrennt. In der sich auf die ersten Positionen beziehenden „*super pontes lapideos*” wurden mehrmals Bestandteile spezifiziert wie „*bruckener*” („*bruckner*”) oder „*pontifex*” aber auch genauer detailliert als „*bruckner [...] super labore versus Trebnitz*”, also der ihm zustehende Lohn für die Arbeit „*in Richtung Trebnitz*”, Fährmänner und deren Arbeiter, „*verschiedene Arbeiter*” und das Baumaterial „*Steine*”. In der Position „*super pontes ligneos*” wurden die Löhne der Zimmermänner, für Bauholz („*pro scilindriis super pontem Sti. Vincencii*”) oder für ein Objekt („*super thorhus*”) für ein Torhaus berücksichtigt (CDS, S. 135–136). Die Verbindung des für uns interessanten Brückenbauers gerade zusammen mit der auf die „*steinende Brücken*” bezogenen Position entscheidet aber nicht über den Raum seiner Kompetenz. In demselben Jahr 1387 hatte man getrennt notiert, dass „*bruckener*” („*brueckner*”) den Lohn für verschiedene Brücken erhielten, die in verschiedene Richtungen führten, ohne ihr Baumaterial zu spezifizieren (CDS, S. 137–138). Aber schon im Jahre 1299 trat der „*pontifex*” als Mitausführender eines Dammes oder eines Deiches in der Nähe der Neustadt auf, was das Wissen über seine Kompetenz weiter kompliziert. Daraufhin kommt mit Beginn der Abrechnungen für das Jahr 1342 in den Rechnungen für Bauarbeiten der Aufwand für die „*stratoribus*” hinzu. Vom Terminus „*strata*” als ein öffentlicher Weg ausgehend sah der Herausgeber der Rechnungen, C. Grünhagen, in diesen „*stratores*” Straßenarbeiter³. Im Jahre 1444 belief sich der finanzielle Aufwand für die „*hölzernen Brücken*” („*super pontes ligneos*”) auf über 112,5 Mark, der für „*steinende Brücken*” („*super pontes lapideos*”) auf 19,75 Mark, also vielfach weniger. Häufig wurden auch irgendwelche Steine als eine getrennte Position in den Ausgaben geführt. Unter diesen konnte sich das für uns interessante Baumaterial verstecken (A.m.Wr., Nr. 1148, alt K 31, k. 19–19v). Im Jahre 1467 betragen die Ausgaben für „*hölzerne Brücken*” lediglich circa 4,75 Mark, wobei für steinerne Wege

und Steine („*super stratis lapideis et lapidibus*”) 19,5 Mark aus der Stadtkasse ausgegeben wurden (A.m.Wr., Nr. 1149, alt K 32, S. 23–23v).

Dank der Verwendung des zitierten Ausdrucks über die „*steinenden Wege*”, der sich wahrscheinlich nur zufällig an der Stelle eines nahe formellen Ausdrucks über die „*Brücken*” befand, kommen wir schließlich zur Antwort auf die grundlegende Frage, woher wir überhaupt wissen, dass die städtischen Geldausgaben die hölzernen und steinernen Straßenpflaster beinhalten und dass solche sich hinter der ursprünglichen Bezeichnung „*Brücke*” verbergen. Neben dem zitierten, sind hier noch zwei Notizen in den Abrechnungen für die Jahre 1352 und 1355 relevant. Im ersten Fall hatte man die Ausgaben „*für Steine und die Brückenbauer am Salzplatz*” („*pro lapidibus et pontificibus in foro salis*”), im zweiten aber „*für Brücken aus Holz und Stein am Fischmarkt*” („*ad pontes ligneos et lapideos in foro piscium*”), der sich am Ring befand, notiert (CDS, S. 81, 86). Beide Notizen, was betont werden muss, waren hier nichts weiteres als nur eine detaillierte Version der oben zitierten allgemeinen Notizen über „*Brücken aus Holz und Stein*”, die in den Rechnungen seit 1350 vorkamen. Der Bereich der Arbeiten könnte sich somit ähneln, und betraf die Arbeiten für die Ausstattung mit festen Decken wenigstens eines Teiles des öffentlichen Raumes an den zentralen Plätzen der Stadt, die für Handelszwecke vorgesehen waren.

Es bleibt die Frage, ob die Stadt auf eine ähnliche Weise den Bau von Straßendecken finanzierte. Im Falle von „*hölzernen Brücken*” sind wir uns nicht sicher. In der zweifelsfreien Bedeutung kamen in den Rechnungen nur „*steinerne Gassen*” vor, wobei diese Bezeichnung viel früher die der „*Brücken*” vorkommt. Schon in der Abrechnung für das Jahr 1338 fällt die Summe von über 42,5 Mark „*für Bau von Brücken, steinernen Wegen*” („*in edificiis pontium, viarum lapidearum 42 marc. 17 scot.*” – CDS, S. 65). Ähnlich verhält es sich im Jahre 1387, als man „*super steynweg ante valam Rutenensem*” („*für einen steinernen Weg vor dem Reuschen Tor*” – CDS, S. 137) Ausgaben verzeichnete. Jedoch war der Begriff „*Weg*” („*via*”) eigentlich nicht in den Quellen für die Bezeichnung der städtischen Straßenzüge innerhalb der Stadtmauern zu finden, für welche man den Begriff „*Gasse*” („*platea*”) verwendete. Vielmehr können wir aus vielen Städten Beispiele für das Pflaster und darauf hin die Benennung „*steinerne Gassen*” anführen, die aber keine Gassen waren, sondern Wege auf dem Gebiet der Vorstadt, die besonders durch den intensiven Verkehr geschädigt wurden,

³ CDS, S. 3, 69. Die klassische Bedeutung von *strator* ist völlig anders, z.B. Pferdeknecht.

oder die entlang sumpfiger oder feuchter Böden verliefen (z.B. „*steinerner Wall*“ auf dem Elbing auf dem rechten Oderufer (heute Jedności Narodowej Strasse). Selbverständlich war im zitierten, einzigen konkreten Fall die Pflasterung „eines Weges“ vor dem Reuschen Tor gemeint, das zur inneren Stadtbefestigung und damit zum innerstädtischen Gebiet gehörte. Vermutlich umfasste die Investition einen kurzen Abschnitt einer Gasse, nur die Zufahrt zum Tor oder einen „Streifen“ Straßenpflasters, der in die Richtung des Tores führte⁴.

Die anderen aus den zeitgenössischen Quellen stammenden Erwähnungen liefern uns wichtige individuelle Fakten. All das jedoch bringt uns nicht zur näheren Erkenntnis über den Umfang der Investitionen, die aus dem kommunalen Budget finanziert worden waren. Der berühmte Vertrag zwischen der städtischen und jüdischen Gemeinde von 1314/1315, über den Verlauf der Grenze des jüdischen Friedhofes außerhalb der Mauern, vor dem äußerem Ohlauer Tor, enthält einen Punkt über den Bau und die Kostenübernahme durch die jüdische Gemeinde „zur Hälfte“ („*mediam partem*“, d.h. über Miteigentum mit städtischer Gemeinde, „*lapidei pontis, qui se extendit ab orto olim Philippi Gallici felicitis memorie vsque ad primum angularem lapidem*“ – BUB, Nr. 101). Dieselbe „steinerne Brücke“, die über ein kleines Areal vom Garten des Philipp verlief, wurde als gepflasterte Wegstrecke aus der Stadt hinaus zur St. Moritz-Kirche (heute Traugutta Straße) verstanden⁵. Eine völlig zufällige Notiz in dem Buch *Laurentius nudus* informiert über das Pflaster des Neumarktes 1376, also wieder der Handelsfläche wie im Fall des Salzplatzes und des Rings. Leider ist es unmöglich, die Endung des Schlüsselwortes in diesem Satz zu lesen, was uns nicht erlaubt zu sagen, warum diese Bemerkung in den Ratsbüchern zu finden ist⁶. Um das Jahr 1406 sollte „die ganze“ Sandinsel gepflastert werden, worunter man einen Hauptweg verstand, der die Insel über Brücken

mit dem linken bzw. rechte Oderufer verband. An den Kosten für dieses Unternehmen, die bisher aus der Staatskasse kamen, wurden Bewohner der Klosterhäuser beteiligt (Klose 1847, S. 288; Seifert 1938, S. 45)⁷.

Theoretisch hatten derartige Investitionen zu dieser Zeit schon eine sehr lange Tradition, die bis an den Beginn der Stadtverwaltung zurückreicht. Ein Privileg Heinrichs IV. vom 31. Dezember 1271 gestattet, den „die Breslauer Bürgern“ den Bauen von 16 Brotbänken, dessen Mieten „für den Bau und die Erhaltung von Brücken“ bestimmt waren („*volentes, ut omnem censum de hiis prouenientem perpetuo recipiant et in opus et facturam poncium redigant et conuertant*“ – BUB, Nr. 37; SUB 4, Nr. 153). Von einer solchen Zweideutigkeit befreit im Bezug auf den Gegenstand der Sorge der kommunalen Gemeinschaft ist das nächste für uns relevante Privileg, das an die gleichen Empfänger von Heinrich IV. am 28. September 1273 gerichtet wurde. An der Stelle, wo das Recht zu „*inonghe*“ vorgegeben war, also die Gebühren für den Beitritt in eine Zunft, wurde angeordnet, dass ein Drittel dieser Summe „für den Aufbau von Brücken und Wegen neben und außerhalb der städtischen Mauern und für andere Notwendigkeiten“ bestimmt sei („*ad constructionem poncium et viarum iuxta et extra muros ciuitatis eiusdem ac ad alias necessitates*“ – BUB, Nr. 42; SUB 4, Nr. 209). Diesmal ist sicher, dass die Bedeutung der Ausdrücke „die Brücke“ und „der Weg“ nicht gleichbedeutend war und dass mindestens die letzten [Wege] neben / an / längs [„*iuxta*“] der Stadtmauern liefen, aber nicht im Inneren der Stadt, beziehungsweise sie waren nicht als gewöhnliche Straßen zu verstehen. Zu der Zweideutigkeit wurde in einem Privileg Heinrichs VI. vom 27. Juli 1328 zurückgekehrt, in dem der Herzog der Gemeinde zusätzlich eine von seinen Vorgängern hinterlassene Erbmiete aus der Altstadt, „*ad strvcturam sev poncium reparacionem*“, eine solche Miete aus der Neustadt überreicht hat, die für identische Zwecke, d.h. Reparaturen und Aufbau der Brücken vorgesehen war („*pro reparacione et structura poncium*“ – BUB, Nr. 136).

Mindestens aus dem Blickwinkel der fürstlichen Macht sollte sowohl die Errichtung als auch die Instandhaltung „der Brücken“ Gegenstand der Sorge der städtischen Gemeinschaft sein, vertreten von ei-

⁴ Der Name der Straße (Ruska Strasse) wurde nicht benutzt, was kein Argument für Bestätigung unserer These sein kann. Der ganze „äußere“ Abschnitt dieses Weges in den damaligen städtischen Büchern einfach als Bereich „vor dem Ruska Tor“ bezeichnet wurde.

⁵ Wie M. Młynarska-Kaletynowa (1986, S. 65–67) nachgewiesen hat, ist es möglich, dass es genau um diesen Abschnitt des Weges zu *pons sancti Mauricii* geht, erwähnt schon im Jahre 1226, ohne es selbstverständlich über die steinerne oder hölzerne Decke im 13. Jahrhundert zu entscheiden.

⁶ A.m.Wr., Nr. 636, alt G 4, S. 356: „*Nota: Cum III C virgis est Nouumforum lapidibus pontificandum admin [...] (?)*“, d.h. „mit 400 Stangen/Stäbe ist Neumarkt mit der Steinpflasterung“ verkleinert oder gestützt (in Bezug auf *adminuo* – verkleinern, oder *adminiculo* stützen).

⁷ Wenn man den Streit über Jurisdiktion auf der Insel berücksichtigt, könnte diese Investition nur der Vorwand sein um die Zustimmung der Augustiner um die Bewohner ihrer „Juridicke“ zu besteuern (vgl. Herrmann 1941, S. 48, 59; Goliński 1997, S. 239–240).

ner Behörde, die das schon erwähnte übergebene fürstliche Einkommen verwaltete. Aber das besagt keineswegs etwas darüber, ob für den Herrscher gerade die Decke der Straßen innerhalb der Mauern von Interesse war. Dort war der erwünschte Zustand mit den administrativen Methoden lediglich dann zu fordern möglich, wenn die Tätigkeiten der meist Interessierten, also der Bewohner der Häuser an diesen Straßen, versagt hatten. Ein mit Steinen befestigter Raum um das Haus hatte seinen konkreten Wert. Nicht zufällig wurden in den ersten bürgerlichen Vermögensverfügungen in einem Schöffebuch aus dem Jahr 1345 die Eigentumsrechte zu einer Parzelle („*hofstat*“) und dem ringsherum liegenden Straßenpflasters („*steinbrucke*“) genannt. Die Parzelle war an der Ecke gegenüber dem Tor der Hl. Jungfrau Maria platziert. Wie man vermuten kann, lag sie in den Gabelungen der verkehrsreichen Straßen, die von diesem Tor in Richtung innere Stadt (heute Piaskowa Strasse und Bischof Nanker Platz) führte (A.m.Wr., Nr. 611, alt

g 1.1, k. 7v). Wie es die zitierten Urkunden beweisen, war es seit den 70er Jahren des 13. Jahrhunderts notwendig, der Stadt weitere Sondereinkommensquellen zu gewähren, um die Investitionen des Straßen- und Brückenbaus zu decken. Dem Herrscher musste es um diesen Teil des öffentlicher Raumes gehen, für den niemand einstand, für den niemand aufkommen wollte. So wie die Sorge um die Brücken und die Wege in den Urkunden / Schriftquellen konkretisiert wurde, so verwies man auf die Bereiche außerhalb der Stadt. Wie in einem Privileg Johanns von Luxemburg vom 1. September 1331, das dem Stadtrat gestattete, von jedem hinein fahrenden oder in Richtung der Stadt fahrenden Wagen die Gebühr in Höhe eines Denars für die Reparatur der Wege vor den Mauern einzutreiben („*pro melioracione et reparacione stratarum et viarum pre muris ciuitatis Wratislaviensis existencium*“ – BUB, Nr. 141). Und doch verbrauchten diese Wagen eine Straßendecke in der gleichen Art, so vor, wie außer den Mauern.

2. DIE VORSCHRIFTEN UND DIE ORDNUNGSDIENSTE⁸

Zu den wesentlichen Aufgaben des Stadtrates als zuständiges Selbstverwaltungsorgan, zählte die Abfassung einer Ordnungsgesetzgebung, oder globaler formuliert einer polizeilichen Gesetzgebung, also einer Ordnungs-, Sanitär- und Sittengesetzgebung. Die, nicht unbedingt schriftlich aufgezeichneten Regelungen dieser Art kann man seit Beginn der Existenz der Verwaltung erwarten. Hervorragendes Beispiel dafür finden wir in der Anweisung, die Schweidnitzer Ratsherren und Schöffen dem Herzog und den Bürger von Ratibor am 7. Februar 1293 gegeben hatten. Es wird dort über die Jurisdiktion des Rates gegenüber jedem, der „*den Weg oder die Brücke nicht repariert*“ („*qui viam vel pontem non emendaverit*“), beziehungsweise gegenüber solchen, die „*Rüttstroh*“ („*fimum*“) zurücklassen, gefordert, es wahlweise innerhalb von drei Tagen zu entfernen oder die Verantwortung vor dem Stadtrat zu tragen (Tzschoppe, Stenzel 1832, S. 421, Nr. 91, § 13 und 14; SUB 6, Nr. 90). Wichtig ist zu betonen, dass die zitierte Urkunde aus einem Zentrum stammt, das im Verhältnis zu Breslau in der Chronologie der Entwicklung des kommunalen Systems verzögert war. Die allmähliche Häufigkeit der Bemerkungen hinsichtlich der angesprochenen Problematik in den städtischen Statuten (Willküren) im 14. Jahrhundert resultierte aus der Entwicklung der Räte selbst, die sich im Laufe der Zeit das Recht auf eine Allmacht anmaßten. In der Neuzeit sind die vielfachen Ordnungsvorschriften zum Instrument „der Intensivierung der

Macht“ sowie „des öffentlichen Disziplinierens“ im Einklang mit den göttlichen Befehlen geworden. Dies ist ebenfalls typisch für die Epoche und für die protestantischen Städte (Weber 1996, S. 233–239)⁹. Ein anderes Problem bildete selbstverständlich die Möglichkeit der Exekution allzu detaillierter und komplizierter Gesetze, besonders im Mittelalter, angesichts der Schwäche der dem Rat unterstellten Dienste.

Die ersten bekannten Gesetze, die sich auf die Benutzung der Straßen beziehen, tauchen in den ältesten Denkmälern der Breslauer lokalen Gesetzgebung auf. In einem Auszug aus den Statuten (eingeschrieben in sog. Katalog des Rates), die von einer Versammlung der Bürger zwischen 1300 und 1315 beschlossen worden waren, ist folgender Punkt zu finden: „*Qui fimum ante domum ponent, nisi statim secunda die deducant, dabit scotum*“ (BUB, S. 253, Nr. 2; Klose 1847, S. 192). Das heißt wer „*fimum*“ vor dem Haus zurücklässt und es am nächsten Tag nicht hinaus trägt, zahlt eine Strafe von Scot (zwei Groschen). Hier kommt selbstverständlich die Frage, zu den Ursachen des Hinterlassens jenes „*fimum*“ vor

⁸ Den breiten Kontext für diese Erwägungen kann der Leser in KHKM, J. 53 (2005), Nr. 3–4, eine spezielle Ausgabe über die Problematik der Stadtentsorgung, bearbeitet von E. Kizik ersehen.

⁹ Ebd. S. 478–481, Verzeichnis der Breslauer „Gassenmeisterordnungen“, die in den Jahren 1574–1696 publiziert wurden.

dem Haus. Einige Antworten sind möglich, in Bezug auf die von uns ausgewählte Bedeutung für „*firmum*“. Das Wörterbuch gibt sie in der nachfolgenden Reihenfolge an: Rüttstroh, Schlamm, Fäkalstoffe, Müll.

Aus der ältesten Zeit kennen wir die dargestellten Inhalte der Sammlung der Statuten nicht, deren Erstherrung wird mit der Zeit der Herrschaft von Johann von Luxemburg in Breslau verbunden, also mit der Zweit von 1335 bis 1346. Wir verfügen aber über ein Register zu dieser Sammlung mit Regelungen wie „*De aizucht in foro*“, „*Item nullus exaltet limen super alium, et limen ultra pontes non leuent, et in sua grenicia quiuis super suum edificet*“, „*Item ligna ducantur de foro et de plateis*“, „*Item fimus deducatur*“, „*Item platee purgentur*“, „*Item aquam ante domos*“, „*Item nullus exaltet limen vltra pontes lapideos*“ (BUB, S. 254–255, Nr. 4). Also: „Über den Abwasserkanal am Ring. Niemand hebt seine Schwelle über die von anderen, und über die Brücke (!) hebt die nicht. Jeder baut in seinen Grenzen auf seinem; Hölzer von dem Markt und aus den Straßen wegnehmen; Fimus entsorgt; die Straßenreinigung; Wasser vor den Häusern. Niemand hebt die Schwelle über die steinerne Brücke“. Die Eindeutigkeit lässt im Prinzip keine Zweifel in Bezug auf den mutmaßlichen Inhalt der Anordnungen zu. Selbst die Existenz eines Abwasserkanals auf dem Ring konnte Unannehmlichkeiten und Probleme mit sich bringen, dem der Rat vorbeugen musste. Nützlichkeit des öffentlicher Raumes bedeutet Sorge um Durchgängigkeit der Straßen – das Vorbeugen der Hindernisse in Form von Holzstapel von Bau- und Brennholz abgeworfen vor den Häusern, das Zwingen der Parzellenbesitzer, die Abschnitte der Straßen in der nächsten Nachbarschaft aufzuräumen, und aus ihnen Müll und Mist zu entfernen und Vorbeugen von Pfützen¹⁰. Solche Handlungen haben zugleich einen ordnenden, hygienischen und ästhetischen Vorteil. Am originellsten bleiben die Lösungen aus dem Bereich des Baurechtes. Das Unterwerfen der Gestaltung des privaten Raumes, in den bürgerlichen Grundstücken, der Ordnung der Straße sowohl im Lot als auch in der Höhe. Die Notwendigkeit den Eingang nicht höher als bei den Nachbarn zu bauen, versperrte die rasche Anpassung der Behausungen zum sich bildenden Niveau des Bodens. Die Bestimmung der Höhe einer „Brücke“ oder einer

„steinernen Brücke“ als endgültige Grenze für das „*aufeinander wachsen des Bodens*“ machte aus dem öffentlichen Raum einen richtigen Bezugspunkt, Muster, Quelle der Normierung und das abgesehen von denjenigen, die über die Nivellierung so definierter fester Straßendecken entschieden. Lediglich dort, wo diese Bezugspunkte nicht vorhanden waren, musste man sich an der Parzelle des Nachbarn orientieren. Die parallelen Regelungen für Investoren, sich an den Grenzen der Parzelle zu orientieren, könnten in dem besprochenen Kontext vor allem aus der Sorge um die Integrität der Grenze des öffentlichen Raumes resultieren (den privaten schützte hervorragend ein Baurecht – siehe BUB, Nr. 306). Die Hauseingänge, die in Bereich der Straßen und Plätze untergebracht waren, engten den gemeinsamen Raum ein und erschwerten den Verkehr. Der Wille des Gesetzgebers, die Baufluchtlinie auszugleichen, was die Ästhetik in klar bezeichneter dreidimensionaler Ordnung ausdrückte, könnte erst als eine Nebenintention interpretiert werden.

Aus Breslau kennen wir keine Zeugnisse der amtlichen Regulierungen konkreter Straßenfronten, wie sie z.B. 1376 und 1379 in Schweidnitz erlassen wurden (Goliński 2003, S. 99–108). Zweifellos beseitigte man hier aber die Bogengänge („*lewben*“) völlig, die dem Ring Raum nahmen, worüber ein indirektes Zeugnis berichtet, die Urkunde des Herzogs Ruprecht vom Jahre 1384, in der er eine solche Aktivitäten innerhalb von drei Jahren von den Besitzern der Häuser am Marktplatz in Liegnitz fordert, so wie man sich darum „*in Breslau gekümmert hat*“ (Eysymontt 2006, S. 29). Die Übereinstimmung der Zeit scheint dabei nicht zufällig zu sein. Die schlesischen Großstädte standen in unmittelbarer Verbindung. Es bleibt lediglich die Frage, warum diese Regelungen erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts erfolgreich wurden. Eine andere Sache sind die eventuellen Verbindungen zwischen den historischen Namen, der Ost-Straßenfront des Breslauer Rings – „*Unter den Huterlauben*“ und der nördlichen Straßenfront des *Salzplatzes* – „*Unter den Salzleuben*“ und den Lauben, die bis zum 14. Jahrhundert dort bestanden (Goliński 1997, S. 27, 46, mit älterer Literatur).

Der verantwortliche Dienst für die Ordnungsaufsicht in der Stadt waren die sog. Zirkler („*circularii*“, „*circulatores*“), die 24 Stunden lange Kontrollgänge durch das ihnen zugewiesene Revier machten (circulus, Zirk, Zirkel). Nach den Rechnungsbüchern des Rates von 1387 waren es 16 Zirkler, genausoviele wie im 16. Jahrhundert. Es könnte die Beständigkeit der zu Beginn des kommunalen Sy-

¹⁰ Vgl. die Interpretation von S.B. Klose (1847, S. 192–193). Stapel von Brennholz mussten sofort aufgeräumt werden unter der Strafe von sechs Groschen, Bauholz könnte länger liegen aber „nicht zu lange“ (ebd. S. 192).

stems ausgearbeiteten Lösungen bestätigen. Nach der geltenden Verteilung im 16. Jahrhundert, entfielen auf jedes der vier Quartale der Stadt innerhalb der Stadtmauer fielen drei Zirkler, auf der Sandinsel und in der Neustadt waren es zwei. Ihr niedriges Gehalt (zwei Mark im Jahr) welcher dem Lohn der „Vorstädter“, wahrscheinlich ihrer Äquivalente, die im 15. Jahrhundert durch die vier Vorstädte patrouillierten (Tzschoppe, Stenzel 1832, S. 239; Görlitz 1962, S. 66). Trotz der langen Liste ihrer Pflichten, musste ihre Funktion für unkompliziert und eine besondere Qualifikation nicht für erforderlich gehalten werden. Die Pflichten der Zirkler („*der Zirkler Gebot*“) wurden spätestens im Jahre 1370 schriftlich aufgelistet¹¹. Generell ging es um die Ausführung der meisten Normen, die das Leben im öffentliche Raum und im Handelsraum regulierten, bei den Sittenfragen beginnend und bei kriminellen Handlungen endend. Für unseren Fall ist relevant, dass man Sorge dafür zu tragen hatte, dass niemand den Verkauf des Weines und der Lebensmittel an den Feiertagen „*vor der Kirche und auf den Brücken*“ durchführte, wie auch allgemein die Aufsicht über Mist und über „*die Brücken*“, selbstverständlich im öffentlichen Raum (Tzschoppe, Stenzel 1832, S. 239–240; vgl. Görlitz 1962, S. 66–67)¹². Es besteht kein Zweifel daran, dass der Kontext, in welchem zum ersten Mal hier das Terminus „*Brücken*“ zu fassen ist, eine völlig neue Perspektiven der Interpretation schafft – um auf die früher angesprochenen Themen nicht zurückkommen zu wollen, lassen wir sie der Vorstellungskraft des Lesers.

Das Zwingen der Parzellenbesitzer zu individueller Sorge, sich um die Beseitigung des Abfalls von ihren Häusern zu kümmern, erzeugte gewiss viele Varianten „*technischer*“ Lösungen der Müllabfuhr. Wichtig war am Ende, die entsprechenden Plätze für die Mülldeponien zu suchen und zu finden. Mit den Mülldeponien, oder eigentlich mit deren Benutzern hatte die Stadt ein Problem, wenn schon in den Jahren 1359/60 eine Person eingestellt wurde, der die Gemeindeweide vor dem Schweidnitzer Tor vor unerlaubter Müllablage schützen und ein unerlaubtes Sandgraben verhindern sollte (Goliński 1993, S. 77, Posten 78). Eineinhalb Jahrhundert später, im Jahre 1513 hatte der Stadtrat bei Strafe in Höhe eines Haufens der Groschen angeordnet, dass jeder,

der Mist „*von seinen Türen aus*“ hinter die Stadt abführt, keineswegs an der anderen Stellen herauschütten darf, als die Stelle wo die Kreuze am Tschentor stehen, auf der Schweidnitzer Weide oder am Bürgerwerder. Der Stadtrat hatte ebenfalls angeordnet, dass niemand Abfälle, Müll oder Erde („*Gemille, Auskericht oder Erde*“¹³) weiterhin auf den Ring, Saltzplatz, Neumarkt und auf die Straßen herausschütten darf (Klose 1847, S. 214–215). Man kann die Vermutung riskieren, dass erst damals, zu Beginn des 16. Jahrhunderts, beschlossen wurde, die Lücken in den Platz- und die Straßendecken nicht dem Zufall überlassen mit Material von benachbarten Grundstück zuschütten zu lassen. In diesem Kontext sind die Kompetenzen eines Martin Opitz schwer zu erraten, *der „den Ryngk reyne heldet“* und dafür im Jahre 1467 insgesamt 50 Mark in sechs Raten erhalten hat (A.m.Wr., Nr. 1149, alt K 32, S. 24). Es war eine beträchtliche Summe, der die Eventualität ausschließt, dass es nur um das Entgelt für reine Sauberhaltung des Rings ging. Zweifellos versteckte sich hinter einem solch kostspieligen Unternehmen, vielleicht die Auswechslung der auf dem Platz liegenden Erdschicht.

Im Jahre 1514 wurde der Stadtrat gezwungen, zu verbieten, den Mist und zweierlei Art Abfälle („*Abraum*“ oder „*Gemille*“) über dem Wasserrad in die Oder zu schütten. Abfälle solcher Art konnten lediglich zu irgendeinem Abwasserkanal („*Flutrinne*“) gebracht werden oder in ein Gebiet im Revier des Henkerhelfers, „*innerhalb der Popken*“ (Klose 1847, S. 215). Die Bedrohung der Abfallgruben auf dem Elbing durch das Hochwasser erzwang sogar eine Regulierung der Benutzungszeit der Mülldeponien. Beispielsweise sollte 1524 der Mist (vermutlich handelt es sich hier vor allem um den Inhalt der Kloaken) schon vor Ostern weggefahren werden (Klose 1847, S. 215). Die Akkumulation solcher und ähnlicher Probleme hat schon in der Neuzeit dazu geführt, dass ein für die Müllabfuhr verantwortlicher Kommunaldienst ins Leben gerufen wurde. Zum Synonym dieses Dienstes wurden die Schubkarren oder Karren („*Karn*“), die zum Verladen der Abfälle und des Mülls („*Gemülle und Kericht*“) benutzt wurden, daher rührt auch der Name der Steuer, die der Stadtrat 1560 eingeführt hat, das „*Karren-geld*“, beziehungsweise die 1599 ausgegebene „*Ordnung des Karrenführens*“ (Siehe: A. m. Wr., Nr. 2131, alt K 85 – Register der Steuerzahler von 1564; Herrmann 1941, S. 70–72; Weber 1996, S. 497).

¹¹ In dem schon oben erwähnten Register der Statutensammlung aus den 30er bis 40er Jahren des 14. Jahrhunderts finden wir die Stelle „*de circulariis*“ (BUB, S. 255).

¹² Das von T. Görlitz zitierte Buch J 44 ist aus dem alten Stadtarchiv verschwunden, deswegen ist die originale Terminologie der Schriftquelle leider nicht zugänglich.

¹³ Gemille – grundsätzlich Produktionsabfälle (Verschleiß, Reibung), Auskericht – die Haushaltsmüll.

3. WASSERVERSORGUNGS- UND WASSERENTSORGUNGSLEITUNGEN

Der öffentliche Raum diente nicht nur der Verbindung (Straßen), dem Handel und der Versammlung (Plätze), sondern auch gemeinnützige Einrichtungen wurden dort untergebracht, unterirdische Infrastruktur wie Wasserleitungen und oberirdische wie Schacht- und Leitungsbrunnen und offene Wasserentsorgung (jedoch im Falle Breslaus, dessen Bild anhand der Schriftquellen gestaltet ist, sind diese außerhalb der Parzellen nicht präsent). Die Existenz solcher Einrichtungen kollidierte mit der Verkehrsfunktion. Der Bau und die Reparaturen dieser Anlagen ruinierten die Straßenpflaster. Über die Lokalisierung der Wasserleitungen im Rahmen des Straßennetzes berichtet plastisch das ausführlich erhaltene Fragment der Wasserleitungsbeschreibung aus dem Jahr 1499, das eine aktualisierte Version der identischen Inventarisierung aus den Jahren von 1477 bis 1480 darstellt (Goliński 2001, S. 105–123). Es wurde der Lauf der Hauptleitung berücksichtigt, „*Stromen*“ von dem Wasserrad („*Wasserrade*“), die Lage der Sumpfe („*Sompe*“), sowie die privaten Leitungen („*Geleite*“). Der erste Sumpf z.B. wurde im der Mitte des Weges plaziert – „*Der dritte Somp steth [...] myyten vff dem Wege*“ (wo „der Weg“ als öffentlicher Raum der Straße verstanden ist), der fünfte Sumpf wie der erste, neben der Straßenrinne, neben dem Schrittstein, der als Hilfe zum gehen diente – „*Der fumffte Somp steth feste am Gerynne bey dem Schritsteyn, mitten vff dem Wege*“, der sechste einfach auf dem Weg neben dem Rinne – „*Der sechste Somp steth [...] vff dem Wege bey dem Gerynne*“, der siebte auf dem Weg in der Rinne – „*Der sibende Somp steth [...] vff dem Wege yn dem Gerynne*“ (Goliński 2001, S. 118). Die letzten zwei Beispiele der Lokalisierung der Sumpfe, „*bey dem Gerynne*“ oder „*yn dem Gerynne*“, neben der Phrase „*mitten auf dem Weg*“, treffen wir am häufigsten. Weitere Möglichkeiten: „über der Rinne“ – „*obir dem Gerynne*“, „mitten im Steinweg“ – „*myyten vff dem Steynwege*“, „zwischen den Schrittsteinen“ – „*czwischen den czween Schritsteyn*“, „mitten vff dem wege“, „an der Straßenkreuzung, neben dem breiten Stein“ – „*vff dem wege do leyt eyn breyt Steyn*“, „an der Kreuzung der Oławska Straße und der Querstraße, neben der Rinne, zwischen den zwei Säulen“ – „*als man geth zuneste dem Gerynne [...] czwischen den czween sewlen*“ (Goliński 2001, S. 120–121).

Im Gegensatz zu den Rohren und Wasserleitungsbrunnen, die tief unter dem Nutzungsniveau der Straße platziert waren, sollten die Straßenrinnen, die

hier als Rinnen definiert sind, und die Schrittsteine der gleichen Kategorie der Straßeninfrastruktur zugeschrieben werden wie die Straßendecken, also potenziell wenig beständige Teile dieser Einrichtung, die noch dazu am schwächsten in den Schriftquellen fassbar sind. Das Problem, dass ungewollt Regenwasser aus der Bürgerparzelle abgeführt wurde, war genauso alt wie die Dächer der Häuser, von denen jenes Wasser herabfloss. Dies geschah um so mehr, wenn sie mit undurchlässigem Material wie Schindeln oder Dachziegeln bedeckt waren, um nicht über das während der technologischen Prozesse der Handwerke und im Familienhaushalt verbrauchte Wasser zu sprechen. Deshalb finden wir von Anfang an ungenau definierte Abwasservorrichtungen (ober- und unterirdisch) in den Verträgen, die gutnachbarliche Beziehungen regulierten. Z.B. im Jahre 1349 wurde ein gewisser Vertrag über den Verlauf einer „*wasser seyge*“ dokumentiert, die das Abwasser aus der benachbarten Parzelle über das Grundstück eines Bürgers abführte (Dok. m. Wr., der Nr. 287, 1349, 9 X). Im Jahre 1433 hingegen besitzt der Eigentümer zweier Gebäude in der Neustadt das Recht, unterirdischen Abwasserkanal, der unter der Parzelle eines Nachbarn („*aytzcocht mit gelegeben rynnen vndir der erden*“) bis zu dem gemeinsamen Kollektor („*gemeyne aitzocht*“) lief, zu nutzen (Dok. m. Wr., Nr. 1932, 1433, 28 IV). Solche Abflussleitungen funktionierten auch in den öffentlichen Objekten, daher z.B. rühren die Ausgaben „*pro refeccione canalium in pretorio*“ – „für die Reparatur des Kanals in dem Rathaus“ im Jahre 1387 (CDS, S. 140). Leider erklärte man in der Regel den ferneren Ablauf des Wasser nicht, nachdem es aus dem Grundstück in den Raum der Straße geflossen ist. Es wurde auch nicht erklärt, wie die Verkehrsprobleme gelöst wurden, die aus der Kreuzungen der Verkehrswege der Bürger, der Fahrzeuge und der Kanäle resultierten. Oben erwähnte Informationen über die Schrittsteine und über die Straßenrinnen bilden in dieser Hinsicht eine Ausnahme in archivalischen Material aus Breslau.

Aus Randbemerkung einer Aussage, dass mindestens an der Schwelle der Neuzeit die Überzeugung aus der antiken „Epidemiologie“ über die Verbindung zwischen einer Krankheit und dem gestauten Wasser (Sowina 2009) den Breslauer Bürgern nicht fremd war, erfahren wir, dass für die Straßenkanalisation die Parzellenbesitzer zuständig waren. Am Anfang der großen Epidemie, die zwischen dem 10. August und dem 19. November 1525

zahlreiche Opfer in der Stadt forderte, hatte der Stadtrat die sanitären Anordnungen erlassen: Jeder Bürger musste sich um die Durchlässigkeit der Strassenrinnen vor seinem Haus sorgen, damit die Menschen durch das stehende Wasser nicht vergiftet werden¹⁴. Aus diesem Grunde wurde verboten, Abfälle und Müll auf die Straße zu werfen und in den Fluss Ohlau zu schmeißen (Klose 1847, S. 111–112).

Die Sumpfe in den Schriftquellen sind nicht unbedingt gleichbedeutend mit den Brunnen aus den Quellen, auch wenn die letzten allgemein zugänglich zu sein scheinen und aus der gleichen Wasserquelle versorgt wurden. Die zitierte Beschreibung vom Ende des 15. Jahrhunderts differenziert zwischen „Sumpf“ gegenüber „Brunnen“, mitten auf dem Hühner Markt, wo ihre Holzschuhe die Treppenmacher verkauften („*eyn Somp stet kegin dem Borne obir, vff dem Crawl adir Hunermarckte, mytten vff dem Wege, als dy Trippenmacher sitzen*“). Im nächsten Satz fügte man hinzu: „*do geen drey Gelyte aus vnde der selbige Born steth yn der Mauer [...], vnde ist vormawert*“, von dort hinaus also „gehen drei Anschlüsse und derselbe Brunnen steht in einer Mauer“ [zwischen den benannten Parzellen] „und ist untermuert“ (Goliński 2001, S. 122). Ähnliche onomatologische Präzision treffen wir an einer anderen Stelle in Zusammenhang mit dem Problem der Wasserentsorgung aus dem Schlussteil der Neumarkt-Wasserleitung. Dort taucht dann „*Geryne*“ nicht mehr auf, das mitten auf der Fahrbahn geht. In diesem Falle haben wir hier schon einen Abflusskanal – eine Sammelleitung, „*die Ayczacht*“, die zur Oder führt „*unter den Schuhmachern*“, unter dem der Heiligen Jungfrau Maria, vor dem Hoff des Bischofs von Lebus, d.h. an der heutigen Sandstraße („*die vnder dem Schuster vnder Vnser Frawenthor yn dy Oder geth vor des Hern Bischoffs von Lebus Hoff*“ – Goliński 2001, S. 122). Wie gewöhnlich wurde die Form dieser Abschlussleitung nicht erklärt, was jedoch aus dem Gesichtspunkt der Benutzer dieser Ausgangsstraße sehr wichtig wäre¹⁵.

Es besteht keine Notwendigkeit, alle bestehenden Vorkehrungen bezüglich des Breslauer Wasserleitungssystems zu wiederholen, würde es in einen

anderen thematischen Bereich eingehen (vgl. Stenus 1902, S. 101, an 189). Im Bezug auf die eingangs aufgestellte These, lässt uns die Aufmerksamkeit lediglich darauf richten, dass außerhalb der oben zitierten Quellen, beziehungsweise der allgemeinen Beschreibung Breslaus vom dem Beginn des 16. Jahrhunderts, nur die seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts auftauchenden beiläufigen und indirekten Notizen vom Bartholomäus Stein, welche die öffentlichen Wasserleitungen betreffenden, existieren. In der Praxis beschränken sie sich auf „die Wasserräder“, Rohrmeister, die Baumeister und die Aufseher des Systems. Worin die wesentliche Information, dass z.B. im Jahre 1387 ein Rohrmeister ein Gehalt in Höhe von sechs Mark vom Rat erhalten hatte (CDS, S. 147), uns der Chronologie der Entwicklung des Wasserleitungsnetzes überhaupt nicht näher bringt. Viel wesentlicher sind hier die Daten der Investitionen bei denen die schon an Wasserentnahmestellen („*rurmus*“)¹⁶ erwähnten Räder vorkommen, welche hauptsächlich aus der moderneren Zeit stammen, aber die auch, wie von uns betont, für das Netz selbst eine indirekte Bedeutung haben. Die mittelalterlichen städtischen Rechnungen, zu mindest in ihren erhaltenen Passagen, beachten keinen Bau von Sümpfen sowie das Auswechseln von Hauptrohren (was der Gemeinde diente) oder der Wasserleitungshauptverkehrsadern, was, wie die archäologischen Ausgrabungen zeigen, eine recht große Herausforderung für die Ingenieure darstellte und mit Sicherheit periodische Unannehmlichkeiten für einen Teil der Stadtbewohner mit sich brachte. Somit konnten diese Baumaßnahmen nicht als kleine und unbeachtete Investitionen angesehen werden. Die Gründe einer solchen Lücke in den Schriftquellen sind uns unbekannt.

Die Lektüre der Anordnungen und der Preisliste, die der oben zitierten Wasserleitungsbeschreibung aus dem Jahre 1499 beigefügt worden sind sowie analoge Informationen im *Liber magnus* unter den Notizen von 1545 suggeriert im Prinzip, dass die öffentlichen Abzweige und Sümpfe die Investitionen aus der kommunalen Kasse sein sollten, weil ihr Funktionieren unterliegt strikt der Aufsicht des vom Stadtrat beauftragten Rohrmeisters. Als Privatinvestitionen wurden lediglich in den Schriftquellen die Anschlüsse betrachtet, die das Wasser an konkrete

¹⁴ Klose 1847, S. 111–112: „Die Gerinn auf der Gassen sol auch ein ieder vor seinem Hause fertig und rein halten, damit so die nicht ihren freien Gang haben, dass das Wasser sich darin nicht verstopfe, noch stinkend werde, und also Leute vergiffte“.

¹⁵ Z.B. wurde die Wasserleitung nicht unter dem Ohlauer Tor durchgeführt sondern durch die Seitenpforte (siehe zitierte Beschreibung).

¹⁶ Z.B. 1444 *super rotam aque* wurden 20 Mark und fünf Groschen ausgegeben, *vff das wasserhaws et Rorhaws* weitere zwei Mark und 19 Groschen (A.m.Wr., Nr. 1148, älter K 31, S. 20v, 28v), 1468 für das Wasserrad 21 Mark 18 Groschen (Klose 1847, S. 274), 1551 wurde Hl. Mattias Wasserrad errichtet (A.m.Wr., Nr. 554, älter E 1,1, k. 155).

Parzellen leiteten. Solche Investitionen brachten noch zusätzlich hohe und gar unerschwingliche Gebühren für die Stadt (zehn Mark für Benutzen eines Anschlusses, der höchstens für zwei Benutzer vorgesehen war) mit sich (Goliński 2001, S. 122–123; A.m.Wr., Nr. 554, alt E 1.1, k. 176). Selbverständlich schließt ein solcher Zustand keine theoretische Situation aus, in der mit dem Einverständnis und unter der Kontrolle des Rates die Straßen aufgedigelt worden sein könnten, um die von den Gruppen von Bürgern finanzierten Wasserleitungen zu legen. Auf dieser Weise wurde in den Jahren 1567 bis 1588 eine Wasserleitung für die Gastwirte aus der Neustadt errichtet (Goliński 1997, S. 233 mit weiterer Literatur). Die früher genannten Preislisten beinhalteten nicht zufällig einen vom Amt erstellten Betrag, der dem Rohrmeister zu zahlen war, welcher sich ein halbes Jahrhundert nicht geändert hat: die zwei Groschen für den Ellenbogen der Rohre aus „*neuem Holzes*“, einen Groschen für das „*alte Holz*“ (vermutlich erneut verwendet), vier Groschen für „*die Dose*“ (Verbindung der Rohre aus Metall), sechs Groschen für den Leitungsverschluss und 12 Groschen für das Auslegen des Sumpfes (Goliński 2001, S. 122–123; A.m.Wr., Nr. 554, alt E 1.1, k. 176). Auf der anderen Seite aber fehlt es an Spuren für die Finanzierung des Aufbaus der Wasserleitungsinfrastruktur der Straßen durch größere Nachbarschaftsgruppen, mindestens für die besser vom Autor dieses Beitrags bekannte Zeit bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts. Dank der Eigentumsgesetze findet man solche Spuren im Falle des Aufbaus und der Nutzung von Wasserentnahmestellen und privaten Anschlüsse¹⁷, besonders in den Situationen, wenn mehr als ein Benutzer von diesen Anlagen Gebrauch machen durfte, oder wenn diese durch die Parzellen der Nachbarn liefen¹⁸. Selbverständlich führten die Investitionen in das allgemein zugängliche System (öffentliche Straßen) – und nicht das Anschließen von privaten – die Erstellung von in-

dividuellen Eigentumsvorrechten der Bürger nicht herbei, somit gab es keine Gründe, solche Informationen in den Quellen zu berücksichtigen, die als Ziel hatten, diese Vorrechte zu festigen.

Es ist hinzuzufügen, dass die Informationen über die Verwendung von „altem“ Holz, das als Baumaterial dem neuen Material gleichberechtigt war (obwohl minderwertig, weil um die Hälfte billiger), nur inzidentell in den Quellen vorkommen. Es wurden keine solche Transaktionen notiert, vermutlich wegen eines Defizits im (außerstädtischen) Großhandel. Aus diesem Grund wurden sie nicht in den Zollhäusern gefasst. In der buchhalterischen Praxis begnügte man sich, Brennholz und Bauholz zu unterscheiden. Das Bauholz teilte man vor allem nach den Kriterien der Arten und der Anwendung („*Dilen*“, „*Latten*“ etc., vgl. Klose 1847, S. 273; Wolański 1996, S. 82–94). In demselben Kontext sind in den kommunalen Rechnungen von 1387, in der Abteilung für „*die Holzbrücken*“ und „*das Bauholz*“, die Ausgaben „*pro bruckedeln / bruckedelin / bruckediln*“ notiert worden. C. Grünhagen vermutet, dass es um „*die Balken für den Bau der Brücken*“ ging. Interessant ist, dass jene „*bruckedeln*“ von dem richtigen Bauholz unterschieden wurden (daher die Position: „*pro lignis edificialibus et bruckedeln*“ – CDS, S. 136)¹⁹. Selbverständlich konzentrierte sich aus sozialen Gründen das Gewicht der Sorge der kommunalen Behörden auf die Sicherung der Zugänglichkeit seiner Preise und nicht auf Qualität des Baumaterials. Deshalb besitzt das Privileg Karls des IV. vom 14. Mai 1352, das den Bürgern von Breslau gestattete, das im Fluss transportierte Bauholz und Brennholz zu behalten, welches zum Wiederaufbau der Stadt nach einem Feuer nötig war, spektakulären Charakter (BUB, Nr. 209). Um die Holzlieferungen war es seit einiger Zeit nicht all zu gut bestellt, da man eine Umstellung auf Fachwerk, mehr ökonomisch und preiswert als die früheren Bautechniken, auf dem amtlichen Weg von den Bürgern zu erzwingen versuchte. Ein Statut des Rates aus dem Jahre 1324 ordnet an, dass zum Aufbau der Wände in Häusern und „*außer den Häusern*“ innen und außerhalb der Stadt Lehm und Stroh verwendet werden sollte und zum Bau der Häuser Ziegel anstatt Holz. Nur im Falle des Rings hat man später völlig auf Holz verzichtet. Ein Statut vom 26. August 1363 forderte bei dem Wiederaufbau der Häuser nach einem Feuer einzig Ziegel oder Stein zu verwenden (BUB, Nr. 113, 238).

¹⁷ Beispiel einer individuellen Entnahmestelle aus der Fluss Ohlau finden wir in der Aufzeichnung aus dem Jahr 1410, wenn Sigmund Fichtenberg sagte, dass: „*Jacob Wygandisdorff das wasser daz vz der Ole yn syner roere geet, das her das habin sal zu syne borne, den Jacob gemacht hat [...]*“, A.m.Wr., Nr. 621, alt G 1,10, k. 311v.

¹⁸ Z.B. Aufzeichnung aus dem Jahr 1405: „*Auch sollen di roeren in den czweyten hewzern neste deby durch dasselbe erbe geen als von aldirs gegangen habin. Also das im keyne schade douon geschen sal vnd diselben roeren sellen syne nokebuer selbir halden*“, A.m.Wr., Nr. 621, alt G 1,10, k. 20v, vgl. ebd. Nr. 619, alt G 1,8, k. 53, wo der Vertrag von 1396 über Instandhaltung eines zwischen den Nachbarn liegenden Rohres.

¹⁹ In der Rechnung für das Jahr 1444 steht das Holz für den Bau der Brücken und der Dächer in einer Position – „*pro lignis tegulis Bruckedeln*“ (A.m.Wr., Nr. 1148, alt K 31, k. 19).

LITERATUR

- Abkürzungen
- A.m.Wr. Stadtarchiv Breslau, Akten der Stadt Breslau
 BUB Breslauer Urkundenbuch
 CDS Codex Diplomaticus Silesiae
 Dok. m. Wr. Stadtarchiv Breslau, Dokumente der Stadt Breslau
 KHKM Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, Warszawa
 SRS Scriptores Rerum Silesiacarum
 SUB Schlisches Urkundenbuch
- BUB
 1870 *Breslauer Urkundenbuch*, hrsg. von G. Korn, Breslau.
- CDS
 1860 *Henricus Pauper, Rechnungen der Stadt Breslau von 1299–1358 nebst zwei Rationarien von 1386 und 1387*, hrsg. von C. Grünhagen (*Codex Diplomaticus Silesiae*, Bd. 3), Breslau.
- Eysymontt R.
 2006 *Integralność krajobrazu miasta średniowiecznego*, in: R. Eysymontt (hrsg.), *Integracja i dezintegracja w krajobrazie miast i miasteczek*, Wrocław, S. 11–34.
- Goliński M.
 1993 *Druga wrocławska miejska księga czynszów z trzeciej ćwierci XIV wieku*, „Sobótka” 48, Nr. 1, S. 71–85.
 1997 *Socjotopografia późnośredniowiecznego Wrocławia (przestrzeń – podatnicy – rzemiosło)*, Wrocław.
 2001 *XV-wieczny opis wrocławskiej sieci wodociągowej*, in: R. Żerelik (hrsg.), *Studia i materiały z dziejów Śląska i Małopolski*, Wrocław, S. 105–123.
 2003 *Wokół socjotopografii późnośredniowiecznej Świdnicy*, T. 2, Wrocław.
- Görlitz T.
 1962 *Verfassung, Verwaltung und Recht der Stadt Breslau*, T. 1: *Mittelalter*, Würzburg.
- Herrmann E.
 1941 *Abgabenrecht der Stadt Breslau im Mittelalter und Neuzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*, Breslau.
- Klose S.B.
 1847 *Darstellung der inneren Verhältnisse der Stadt Breslau vom Jahre 1458 bis zum Jahre 1526*, hrsg. von G. A. Stenzel (*Scriptores Rerum Silesiacarum*, Bd. 3), Breslau.
- Markgraf H.
 1896 *Die Straßen Breslaus nach ihrer Geschichte und ihren Namen*, Breslau.
- Młynarska-Kaletynowa M.
 1986 *Wrocław w XII–XIII wieku. Przemiany społeczne i osadnicze*, Wrocław.
- Półćwiartek J.
 2004 *Drogi, ulice i mosty w nowożytnym mieście Leżajsku*, *Annales Academiae Pedagogicae Cracoviensis* 21, *Studia Historica* III, Kraków, S. 337–354.
- Seifert M.
 1938 *Der geistliche und weltliche Stand in Breslau am Vorabend der Reformation*, Breslau.
- Sowina U.
 2009 *Woda i ludzie w mieście późnośredniowiecznym i wczesnonowożytnym. Ziemia polskie z Europą w tle*, Warszawa.
- Stenus B.
 1902 *Descriptio tocius Silesiae et civitatis regie Wratislaviensis*, hrsg. von H. Markgraf, SRS, T. 17, Breslau.
- Tzschoppe G.A., Stenzel G.A.
 1832 *Urkundensammlung zur Geschichte des Ursprungs der Städte und der Einführung und Verbreitung deutscher Kolonisten und Rechte in Schlesien und der Oberlausitz*, Hamburg.
- Weber M.
 1996 *Die schlesische Polizei- und Landesordnungen der Frühen Neuzeit*, Köln-Weimar-Wien.
- Wolański M.
 1996 *Ceny we Wrocławiu w latach 1506–1618*, Wrocław.

Prof. dr hab. Mateusz Goliński
 Instytut Historyczny
 Uniwersytet Wrocławski
 Wrocław