

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	XIII
1. Einleitung und Quellenlage	1
1.1 Einleitung	1
1.2 Zur Forschungs- und Quellenlage	3
1.2.1 Zum Forschungsstand	3
1.2.2 Archivalien und gedruckte Quellen	11
2. Die naturräumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes	12
2.1 Natur- und Kulturlandschaft	12
2.2 Die naturräumlichen Großeinheiten des Untersuchungsgebietes	13
3. Die Entwicklung und Ausprägung der Hauptverkehrslinien im Rheinland von der römischen Herrschaft bis zum Beginn der frühen Neuzeit	25
3.1 Die Verkehrsentwicklung im Rheinland zur Zeit der römischen Herrschaft	25
3.2 Die Entwicklung des Verkehrswesens im frühen Mittelalter	35
3.2.1 Die Verkehrslage in der nachrömischen Zeit	35
3.2.2 Verkehrs- und wirtschaftspolitische Aktivitäten in der Karolingerzeit	39
3.3 Die Verkehrsentwicklung im Hoch- und Spätmittelalter	53
3.3.1 Die Steigerung des Verkehrswesens durch die Stadtentwicklung	53
3.3.2 Der Einfluß der großen westeuropäischen Messen auf das Verkehrswesen im Mittelalter	59
3.3.3 Der Personenverkehr auf den mittelalterlichen Straßen	85
3.3.4 Die Förderung des Verkehrswesens durch die mittelalterlichen Herrscher	86
3.3.5 Die verkehrsrechtlichen Veränderungen im Reich durch die Herausbildung der Reichsterritorien	91
4. Die veränderte Lage für das Verkehrswesen im Rheinland zu Beginn der Neuzeit	101
4.1 Die Auswirkungen der burgundischen Expansionspolitik auf den Handel und Verkehr	101
4.2 Veränderungen im Wirtschafts- und Handelsverkehr in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts	105

4.3	Die Auswirkungen des „Kölnischen Krieges“ und des „Spanisch-niederländischen Krieges“	117
4.4	Die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges auf die Verkehrswirtschaft	135
4.4.1	Die Verkehrswirtschaft während des Krieges	135
4.4.2	Die Verlagerung des rheinischen Handelsverkehrs	140
5.	Frühe Straßenkarten und Routenbeschreibungen für Pilger, Kaufleute, Städte und Landesherrn	143
6.	Die Entwicklung des Verkehrswesens im Rheinland im Zeitalter merkantilistischer und kameralistischer Wirtschafts- und Verkehrspolitik	160
6.1	Auswirkungen der veränderten Verfassungsstrukturen im Heiligen Römischen Reich nach dem Westfälischen Frieden von 1648 für die Verkehrswirtschaft	160
6.2	Der Bau des „Chemin-neuf“ als neue Heer- und Handelsstraße	168
6.3	Die Förderung des Nachrichten- und Personenverkehrs durch die Errichtung von Postkursen	170
6.3.1	Das Postwesen bis zum Ende des Dreißigjährigen Krieges	170
6.3.2	Die Postentwicklung im Herzogtum Kleve-Mark	173
6.3.3	Die Postentwicklung im Herzogtum Jülich-Berg	175
6.3.4	Die Postentwicklung im Kurfürstentum Köln	179
6.3.5	Die Postentwicklung im Kurfürstentum Trier	184
6.3.6	Die Postentwicklung in anderen rheinischen Territorien	188
6.3.6.1	In der Grafschaft Katzenelnbogen	188
6.3.6.2	In der Grafschaft Nassau-Saarbrücken	190
6.4	Vom Rollwagen zur Reisekutsche	193
6.5	Zusammenfassende Betrachtung über die Entwicklung des Postwesens in den rheinischen Territorien	196
7.	Die Verkehrsstraßen und Postrouten in den Straßen- und Postroutenkarten des rheinischen Raumes im 17. und 18. Jahrhundert	199
7.1	Das Rheinland in der französischen Kartographie	199
7.2	Deutsche Straßen- und Postroutenkarten	202
7.2.1	Die Straßenkarte des Nicolaus Person von 1689	204
7.2.2	Die Ulmer Straßenkarte des Johann Ulrich Müller von 1692	208
7.2.3	Die brandenburgisch-preußische Postroutenkarte des François Halma von 1701	215
7.2.4	Die Postroutenkarte des Römisch-deutschen Reiches von Johannes Peter Nell 1709 bzw. 1711	217
7.2.5	Postroutenkarten vom Ende des 18. Jahrhunderts	221

8.	Straßen- und Wegebau in den rheinischen Territorien von 1660 bis 1750	225
8.1	Die Ausgangslage im Straßenbau	225
8.2	Einzelmaßnahmen im rheinischen Straßen- und Wegebau bis 1750	231
8.2.1	Die Lage im Herzogtum Kleve und in der Grafschaft Mark	231
8.2.2	Die Lage im Herzogtum Jülich-Berg	235
8.2.3	Die Entwicklung im Kurfürstentum Köln	239
8.2.4	Straßenbau im Kurfürstentum Trier	245
9.	Die Neuordnung des Wegerechts und der Wegeverwaltung in den rheinischen Territorien ab 1750	251
9.1	Die kurtrierische Straßenbauordnung von 1753	251
9.2	Die kurpfälzische Chaussee-Ordnung von 1764	256
9.3	Das königlich-preußische Wegereglement für das Herzogtum Kleve von 1768	260
9.4	Die kurkölnischen Wegereglements von 1769, 1779, 1781 und 1783	263
10.	Die Veränderung der Verkehrslage durch den Aufstieg der rheinischen Industrie und den vermehrten Transport von Massengütern	270
10.1	Der Aufstieg der rheinischen Industrie	270
10.2	Das gesteigerte Verkehrsaufkommen durch die protoindustrielle Entwicklung	276
10.3	Staatliche Eingriffe in den Handelsverkehr	281
10.4	Der Transport von Flößerholz	284
11.	Der Chausseebau in den rheinischen Territorien 1750–1794	287
11.1	Der Chausseebau in Kurpfalz und Jülich-Berg	289
11.2	Der Chausseebau im Herzogtum Kleve-Mark	297
11.3	Der Chausseebau im Kurfürstentum Köln	300
11.4	Der Chausseebau im Kurfürstentum Trier	304
12.	Die Flußschifffahrt im Rheinland im 17. und 18. Jahrhundert	327
12.1	Auswirkungen der naturräumlichen Bedingungen für die Schifffahrt	327
12.2	Das Umladen und Niederlegen der Frachtwaren an den Stapelplätzen	329
12.2.1	Der Kölner Stapel	329
12.2.2	Der Mainzer Stapel	337

X

12.2.3	Der Straßburger Stapel	343
12.2.4	Der Moselstapel in Trier	344
12.3	Maßnahmen gegen Mißstände in der Schifffahrt	347
12.3.1	Beschwerden der Schifferzunft Koblenz	347
12.3.2	Der Streit um die Rangfahrtenordnung Kurkölns	350
13.	Der Ausbau und die Unterhaltung der Wasserstraßen	358
13.1	Die rechtlichen Voraussetzungen	358
13.2	Einzelmaßnahmen im Stromausbau	363
14.	Die Bört- und Marktschifffahrt	370
14.1	Die Börtschifffahrt	370
14.2	Die Marktschifffahrt	375
14.3	Zum Schiffsaufkommen und zur Güterbeförderung	379
15.	Brücken, Fähren und Gierponten (Fliegende Brücken)	381
16.	Zusammenfassung	390
	Abkürzungen	397
	Archivalien	397
	Quellen	398
	Literatur	400
	Ortsregister	425