

Von der Vils zur Donau. Ein historischer Verkehrsweg

„Eine halbvergessene bayerische Handelsstraße“¹ überschrieb Johann Baptist Laßleben 1906 seinen Beitrag, der 25 Jahre später in der von ihm gegründeten Zeitschrift „Die Oberpfalz“ erschien und der sich mit der oberpfälzischen Wasserstraße beschäftigte. Heute, fast ein Jahrhundert später, müsste man „eine vergessene Handelsstraße“ schreiben. Ein Grund dafür liegt sicherlich auch im äußeren Erscheinungsbild der Vils, die circa 38 der insgesamt ungefähr 64 Kilometer langen, von Amberg über Kallmünz nach Regensburg führenden Wasserstraße ausmacht. Wer sie betrachtet, kann sich nur schwer vorstellen, dass er mit diesem Fluss einen wesentlichen Teil des einst wichtigsten Verkehrswegs der Oberpfalz des Mittelalters und der frühen Neuzeit vor sich hat.² Diesen Eindruck vermittelte sie aber schon den Menschen früherer Jahrhunderte. So notierte der Amberger Bürgermeister und Stadtchronist Michael Schwaiger in der Mitte des 16. Jahrhunderts, einer Hochphase der „Vils-Schifffahrt“: „Nemlich / ist die Vilß ein klein Wasser Ist auch in der Stad Amberg vber 45. schrit nicht brait / Also das es anzusehen vnmglich geschetzt wird / das einiger Schifflast / darauff solt gefuret werden“.³ Und doch war dieser Wasserweg nicht nur für den Aufstieg Ambergs, sondern auch für die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Oberpfalz von großer Bedeutung.

In der Urkunde vom 24. April 1034, mit der Kaiser Konrad II. dem Bamberger Bischof eine ganze Reihe von Rechten in der „villa Ammenberg“ übertrug,⁴ findet sich nicht nur eine Zollstätte genannt, sondern auch ein als „naulum“ bezeichnetes Recht, wobei es sich nach neueren Forschungen allerdings um kein

Schifffahrts-, sondern nur um ein Fährrecht (Überfahrtsrecht) gehandelt haben dürfte.⁵ Nicht nur diese Quelle, sondern auch weitere Belege weisen Amberg als einen Ort aus, an dem sich im (Fern-)Handel tätige Kaufleute niedergelassen hatten. Dies unterstreichen auch zwei Privilegien, die der Bamberger Bischof als Herr des seit dem zweiten Drittel des 12. Jahrhunderts als (befestigter) Markt⁶ nachweisbaren Amberg für seine Siedlung erwirkte. So stellte auf seine Intervention hin Kaiser Friedrich I. 1163 die Bamberger und Amberger Kaufleute den Nürnbergern hinsichtlich der von ihnen zu fordernden Abgaben im ganzen Reich gleich.⁷ 1165 verlieh der Passauer Bischof Rupert den Amberger Bürgern, den „cives de Amberch“, das gleiche Recht wie es die Regensburger Kaufleute bereits hatten.⁸ Aus dieser Urkunde wird deutlich, dass die Amberger Kaufleute nicht nur die Märkte in Passau besuchten, sondern mit ihren Waren offensichtlich auch weiter Donau abwärts fuhren. Wie weit der Osthandel der Amberger Kaufleute reichte, belegt eine von Ludwig von Ungarn 1369 ausgestellte Urkunde, mit der ihnen der König Maut- und Zollfreiheit in Ungarn gewährte.⁹ Diese Privilegien unterstreichen die Bedeutung der Wasserstraße, die von der Vils über die Naab zur Donau, als „eine der bedeutendsten Verkehrsadern Europas“¹⁰, führte.

Nach Manske diente bereits 1034 „die Vils ab Amberg als Schifffahrtsweg ... und bildete ... die Fortsetzung eines von Norden kommenden Handelswegs“¹¹. Dafür spricht auch, dass sich um 1010/20 eine „ladastat“ in Schmidmühlen an der Vils nachweisen lässt.¹² Die Existenz dieser Stätte, die dem

Beladen der Schiffe diene, setzt voraus, dass die Vils zu diesem Zeitpunkt zumindest ab Schmidmühlen schiffbar war.

Welche Güter wurden nun aber in der Frühzeit auf dieser Wasserstraße transportiert? Häufig ging man davon aus, dass bereits große Mengen von Erz und Eisen auf diesem Weg nach Regensburg geführt worden seien;¹³ nur ihr Transport habe die Schiffbarmachung, die sicherlich mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden war, auch gelohnt.¹⁴ Diese Auffassung stand untrennbar mit der zwischenzeitlich widerlegten¹⁵ Annahme in Zusammenhang, dass die Anfänge der Stadt Amberg auf den Bergbau und die Weiterverarbeitung der hier geförderten Erze zurückzuführen seien. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit – dafür spricht auch die schon erwähnte Urkunde von 1034 – stand aber eine Niederlassung Handel treibender Kaufleute am Beginn der Geschichte Ambergs. Erst aus dem deutlich später, um 1285, entstandenen Herzogsurbar¹⁶ lässt sich Bergbau in Amberg nachweisen, erst aus dem Tarif der herzoglichen Zollstätten bei Regensburg werden Abgaben von verschiedenen Eisenprodukten fassbar, die auf Kähnen und Flößen herangeführt wurden. In dem erwähnten Urbar finden sich aber auch Hinweise auf andere Güter wie Honig, Wein, Gerste, Korn und Hafer, die im Gegensatz zum Eisen bereits in der Frühzeit der Schifffahrt ihren Weg Vils abwärts genommen haben dürften. Auf der Bergfahrt stand dagegen wohl schon von Anfang an der Salztransport im Vordergrund. So findet sich bereits 1169 ein Mann namens Heinrich mit dem Beinamen Salzmesser („Heinricus cognomento Salzmecze“) genannt, der in das Kloster Ensdorf eintrat und dabei diesem Haus und Hof schenkte.¹⁷ Die Erwähnung dieses Heinrich ist ein guter Hinweis auf einen Umschlagplatz von Salz unweit Ambergs, für den man „einen städtischen oder landesherrlichen Salzmesser benötigte. ... Die Nennung eines begüterten Salzmessers bei Amberg um 1169 verdeutlicht die Bedeutung der Schifffahrtswege auf Vils und Donau bis Passau für den Amberger Handel, weil es die klassischen Transportwege für das Reichenhaller und

später auch das Halleiner und Schellenberger Salz sind.“¹⁸

Im Hinblick auf ihren Handel war den Amberger Kaufleuten – wie sich bereits im 12. Jahrhundert gezeigt hatte – vor allem an Privilegien gelegen, die sie von Zoll und Geleit zu Wasser und zu Lande befreiten. Zentrale Bedeutung kam dabei einem Diplom Ludwigs des Bayern zu, das der Kaiser am 23. März 1328 in Rom erließ und den Amberger Bürgern im gesamten Herzogtum Bayern Zollfreiheit gewährte.¹⁹

Spätestens seit dem 14. Jahrhundert fußte die Wirtschaft Ambergs auf drei Säulen, dem Bergbau, der Weiterverarbeitung der Erze in sog. Schienhämern, von denen sich eine ganze Reihe im Besitz der großen Amberger Familien befand und schließlich im Transport der Erze bzw. des Schieneisens auf der Vils, wobei es der Stadt gelang, hier ein Monopol zu erreichen. Somit ist die Geschichte der Schifffahrt auf der Vils zum Gutteil die der Amberger Schifffahrt. Mit den Eisentransporten veränderte sich der Charakter der Schifffahrt wesentlich, es entstand die für die folgenden Jahrhunderte so typische „*Frachtverbundenheit von Eisen und Salz*“²⁰.

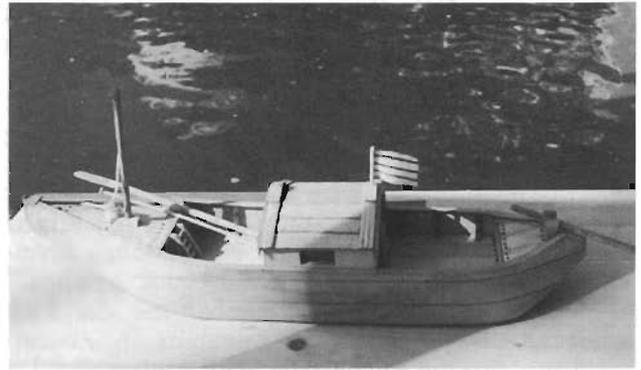
Die Errichtung der erwähnten Hammerwerke, deren namensgebende Einrichtung, der Hammer, mit Wasserkraft betrieben wurde, sowie verschiedener Mühlen wirkte sich auch auf die Schifffahrt aus. Für ihren Betrieb konnte die Vils, die häufig Niedrigwasser führte, im 16. Jahrhundert „*durch künstliche Wasserfelle/achzeihenmal bis in die Thonaw*“²¹, durch Stauanlagen gesperrt werden. Diese in den Quellen meist als Fälle bezeichneten Stauwerke „*erhöhten den Wasserstand für die Schifffahrt und stauten das Wasser für den Betrieb der Hammerwerke und Mühlen*“²². Wiederholt kam es zu Auseinandersetzungen mit den Hammerherren und Inhabern der Mühlen, zumal diese gegen eine entsprechende (Eisen-)Abgabe zum Unterhalt der Fälle verpflichtet waren. Der enormen Bedeutung entsprechend, die den Fällen zukam, wurden diese im Rahmen der Wasserschau regelmäßig inspiziert.²³ Aus den dabei entstandenen Protokollen wird nicht nur die Anlage der mit einem Fallbrett verschließbaren Fälle deutlich, sondern auch der Um-

stand, dass sich zu geringe, aber auch zu hohe Wasserhöhe für die Schifffahrt verhängnisvoll auswirkte.

Zur Entzerrung der Interessen von Hammerbetreibern und Schifflern – zumindest bei der Talfahrt – trug bei, dass die mit Eisen beladenen Schiffe am Sonntag, an dem die Schienhämmer nicht arbeiteten, in Amberg ablegten. Eine Befreiung vom Verbot der Sonntagsarbeit hatten sich die Schiffler 1501 von Kardinal Raimund, dem apostolischen Legaten für Deutschland, „absegnen“ lassen.²⁴ Auf diese Weise erreichten sie bereits am Sonntag Abend Regensburg, wo sie am Montag wieder beladen wurden und die Rückfahrt antraten. *„Am Montag noch erreichten die Schiffer Etterzhausen, wo sie übernachteten. Weitere Übernachtungen erfolgten in Kallmünz (von Dienstag auf Mittwoch) und in Ensdorf (von Mittwoch auf Donnerstag)“*.²⁵ Die Schiffe fuhren *„alle Wochen als lang Schiffwetter ist“*²⁶; in der Regel wurden jährlich um die 30 Fahrten erreicht.²⁷

Während es bei der Talfahrt galt, die als Fälle bezeichneten Stauwerke an Vils und Naab mit „genügend“ Wasser zu passieren, kam bei der Bergfahrt die Schwierigkeit hinzu, dass die Schiffe getreidelt, vom Ufer aus an Seilen gezogen werden mussten. Dies geschah bis weit ins 15. Jahrhundert hinein²⁸ von Menschenkraft, in der Folge setzte man Pferde ein, die sich dabei eines am Ufer eigens dafür angelegten Wegs bedienten. Um sich die anstrengende und sicherlich auch nicht ungefährliche Bergfahrt finanziell ein wenig zu „versüßen“, suchten die Schiffler und ihre Knechte neben dem im Auftrag der Stadt transportierten Salz wiederholt auch in Eigenregie Salz *„herauf zu bringen“*, was der Rat beispielsweise 1435 *„ernstlichen“* zu unterbinden suchte.²⁹ Dass der Rat bestrebt war, dieses Verbot auch energisch durchzusetzen, zeigt die Abstrafung einer ganzen Reihe von Amberger Schifflern im August 1437.³⁰

Mit der erwähnten Umstellung der Rückfahrt auf Pferdebetrieb ging möglicherweise auch die ebenfalls im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts vorgenommene Vergrößerung der Vilsschiffe einher, die im 16. Jahrhundert ihr größtmögliches Ausmaß erreich-



Modell eines Vilsschiffes

ten. *„Die Länge der Schiffe betrug damit 24 Meter, ihre Breite 3,30 Meter, die Höhe 1,05 Meter. Der Grensel – das war der Schnabel eines Schiffes, nach dem Schnabel von Vögeln – und das Steuer waren zugespitzt. Der Grensel erreichte eine Länge von 5,40 Meter, das Steuer eine Länge von 3,30 Meter.“*³¹

Der Endpunkt dieser Schiffe, deren Fracht vor ihrem etwaigen Weitertransport Donau abwärts oder aufwärts auf größere Schiffe umgeladen wurde, war die Stadt Regensburg, mit der es wegen der Schifffahrtsrechte wiederholt zu Auseinandersetzungen kam. So hatte die Stadt Regensburg 1311 Ludwig dem Bayern, dem nachmaligen König und Kaiser 100 Pfund Pfennig übergeben, um sich damit die Schifffahrtsrechte auf der Naab und Vils bis Schmidmühlen zu sichern;³² ein Zustand der aus Amberger Sicht nicht akzeptiert werden konnte und auch nicht lange Bestand hatte. So erreichte Amberg von Kaiser Ludwig 1328 die Zollfreiheit für ihre Waren im Bereich des Herzogtums Bayern.³³ Ein Jahr später befahl der Herrscher Heinrich dem Tundorffer, einem der einflussreichsten Bürger Regensburgs,³⁴ und seiner Gesellschaft sowie Ulrich dem Schreiber in der Vorstadt zu Regensburg, die Amberger Bürger in ihrer Zollfreiheit nicht zu beeinträchtigen.³⁵

Im späten 15. Jahrhundert wurde in Regensburg auf Grund der desolaten Haushaltslage der Stadt „*bei der Tunaw am Vischmarkt*“³⁶ eine „*Eisengred*“³⁷ errichtet, die für die Niederlage von jedem Pfund Schieneisen sechs Regensburger Pfennige vorsah. „*Kern der Niederlage war das Lagern von ankommenden Waren, meistens fremder Kaufleute*“.³⁸ Damit war die Niederlage ursprünglich ein freiwilliges Angebot an den Kaufmann, in dessen Interesse es lag, seine Ware zum Verkauf anzubieten. Seit dem 13. Jahrhundert wurden dagegen „*Niederlage, Stapel oder Gret ... nur noch als Zwangsrechte verzeichnet*“.³⁹

Obwohl „*die von Amberg*“ – wie 1512 ausdrücklich festgehalten wurde – rechtlich nicht verpflichtet waren, ihr Eisen nach Regensburg zu fahren, taten sie es trotzdem, denn hier bestanden die technischen Möglichkeiten zum Umladen des Eisens auf die größeren Donauschiffe. Zugleich konnte hier das wichtigste Handelsgut der Rückfracht, das Salz, das oberhalb der Steinernen Brücke im sog. Amberger Salzstadel lagerte, in Empfang genommen werden. Vor diesem Hintergrund war es naheliegend, dass die Regensburger zu Beginn des 16. Jahrhunderts auch von den Ambergern „*Gredgelt*“ forderten, wogegen sich diese auf Grund der alten „*fruntlichen verwandtschaft*“ ganz entschieden und offensichtlich auch mit Erfolg zur Wehr setzten.⁴⁰

Die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Anrainer an dem Flusssystem Vils-Naab-Donau führten naturgemäß – wie das Beispiel Regensburg zeigt – wiederholt zu Auseinandersetzungen, bei denen die Stadt Amberg vor allem im 15. und 16. Jahrhundert bestrebt war, die Konkurrenz aus dem Feld zu schlagen und deren Schifffahrt ganz zu unterbinden. Hauptkonkurrent aus Amberger Sicht war der Markt Schmidmühlen, dessen Schifffahrt ungefähr gleich alt wie die Ambergers war.⁴¹ Mit dem Versuch, die Schmidmühlener Schifffahrt ganz zum Erliegen zu bringen, sollte auch Sulzbach völlig von der Nutzung des dringend benötigten Wasserwegs ausgeschlossen werden. Sulzbach verfügte zwar neben Amberg über die bedeutendsten Eisenerzvorkommen der (heutigen) Oberpfalz und beherrschte

mit diesem monopolartig die Erzversorgung des gesamten in der Hammereinigung zusammengeschlossenen Eisengewerbes, hatte aber im Gegensatz zu Amberg, das damit über einen weiteren Wettbewerbsvorteil gegenüber Sulzbach verfügte, keinen Anteil an der Vilsschifffahrt. Deshalb transportierten die Sulzbacher ihre Erze auf dem Landweg nach Schmidmühlen, um sie hier auf Schiffe zu verladen. 1433 beschwerten sich die Sulzbacher bei Herzog Ernst von Bayern darüber, dass ihnen „*die von Amberg*“ den Transport von Eisen und Erzen nicht „*gönnen*“ wollten, obwohl doch die Fahrten zu Städten führten, die unter seiner Herrschaft standen.⁴² 1434 schaltete sich sogar Kaiser Sigmund in den Streit ein, indem er die bayerischen Herzöge Ernst, Wilhelm III. und den späteren Albrecht III. sowie Pfalzgraf Johann von Neumarkt anwies, den Ambergern notfalls ihre Schifffahrt auf Vils und Donau ganz „*niederzulegen*“, also einzustellen, wenn sie den Sulzbachern „*ibr Gewerb und Kaufmannschaft*“ auf der Vils zwischen Amberg und Regensburg nicht treiben lassen wollten.⁴³ Vor diesem Hintergrund stellte sich der Amberger Landesherr, Kurfürst Ludwig III., hinter seine Stadt und erinnerte die bayerischen Vettern an ihre gemeinsame Herkunft, vor allem aber an die Privilegierung Ambergers durch Kaiser Ludwig den Bayern.⁴⁴ Obwohl sich damit Amberg gegen den Konkurrenten durchgesetzt hatte, akzeptierte es das Privileg der Schmidmühlener von 1462, ein Schiff zu unterhalten und mit diesem nach Regensburg zu fahren. Im 16. Jahrhundert setzten sich die Auseinandersetzungen jedoch fort.

Spannungen ergaben sich – wie erwähnt – am vorläufigen „Endpunkt“ der Wasserstraße, der Stadt Regensburg, sowie auf dem weiteren Weg des freilich dann auf größere Schiffe umgeladenen Eisens, vor allem Donau aufwärts. Genannt seien hier nur Neuburg, Ingolstadt und Ulm, wobei Amberg vor allem das Stapel- oder Niederlagsrecht Ingolstadts, das dieses landesherrlicher Privilegierung verdankte, für den Transport seiner Waren nicht anerkennen wollte,⁴⁵ was zu ständigen Reibereien führte.

Da Amberg um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Zahl seiner Schiffe verdoppelte und einige Jahre sogar mit sechs Schiffen fuhr,⁴⁶ erhöhte sich der Umfang der Vilsschiffahrt beträchtlich. Der Niedergang von Bergbau und Eisengewerbe in der Oberpfalz zu Beginn des 17. Jahrhunderts brachte auch für Schiffahrt enorme Einbußen mit sich. Obwohl die Eisenindustrie nach den Wirren des Dreißigjährigen Krieges allmählich wieder in Gang kam, war die Vilschiffahrt zur „Salzschiffahrt“ geworden.⁴⁷ Das Zentrum des Salzhandels war die Stadt Amberg, deren größtes Problem darin bestand, dass der bayerische Kurfürst ihre Abnahmeverpflichtung vertraglich fixierte und ständig zu steigern suchte.⁴⁸ Um der ungeheuren Menge von 60 Pfund Halleiner Salz nachkommen zu können, war Amberg gezwungen, ständig neue Absatzgebiete zu erschließen. Obwohl die Stadt noch 1753 an Stelle des alten ein neues Salzamtshaus errichtet hatte, ging dieses zusammen mit den Salzstadeln, den Salzschiffen und allem übrigen 1757 an das in diesem Jahr errichtete kurfürstliche Salzamt über.⁴⁹ Mit dieser Entscheidung wurde die Vilsschiffahrt verstaatlicht. Aus dem Schiffmeister (es gab nur noch einen) wurde nun ein „*kurfürstlicher Amtsschiffmeister*“⁵⁰. Gleichzeitig wurde die Menge des nach Amberg transportierten Salzes beständig weiter erhöht. Nur dieser Umstand sicherte der Vilsschiffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts das Überleben. Jetzt war es unübersehbar, dass bei einer Analyse von Kosten und Nutzen der Aufwand der Vilsschiffahrt nicht mehr zu vertreten war. Gründe dafür gab es viele. Die Fallinhaber suchten sich des Unterhalts der Fälle zu entziehen, die Auseinandersetzungen mit den Anliegern der Treidelpfade nahmen kein Ende und die Räumungsmaßnahmen im Flussbett erfolgten häufig unzureichend. Deshalb riet die Salinenadministration dringend von einer Fortführung dieses als unrentabel erachteten Unternehmens „Vils-Schiffahrt“ ab. Dennoch befürwortete das Finanzministerium ihre Fortführung. Obwohl die Wasserstraße mit einem Kostenaufwand von mehr als 7000 Gulden in den Jahren 1824 bis 1826 ausgebaut und instandgesetzt wurde (weitere

12498 Gulden wurden sogar noch 1834/35 aufgewendet), kam die Schiffahrt mit dem Ende der Saison 1826 zum Erliegen. Wie für das Jahr 1826 sollten auch für 1827 Privatanbieter Gebote für den Salztransport zu Wasser abgeben, zu einer Auftragserteilung kam es jedoch nicht mehr. Über die Gründe geben die vorhandenen Quellen keinen Aufschluss.⁵¹

Damit endete die Vils-Schiffahrt, deren Geschichte wenigstens in groben Umrissen dargestellt werden sollte. *„Wenn dann diese Zeilen noch vermöchten, auch bei der eingesessenen Bevölkerung des Vils- und untern Naabtales die Erinnerung an den einst so lebhaften Handelsweg, die immer mehr verblasst und in absehbarer Zeit zu erlöschen droht, wieder aufzufrischen, dann hätten sie ihren Zweck völlig erreicht.“*⁵²

Anmerkungen

- 1 Johann B. LASSLEBEN, Eine halbvergessene bayerische Handelsstraße. Ein Beitrag zur Geschichte der bayerischen Flußschiffahrt (Die Oberpfalz 25) 1931, S. 2–7, 21–24, 41–45, 61–66, 82–85, 102–106, 124–126, 144–152.
- 2 Vgl. dazu Herbert STAHL, Die Wirtschaftsordnung der Stadt Amberg im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Diss. Erlangen-Nürnberg 1969; Peter DÜMMLER, Die alte Vils-Schiffahrt (OH 17) 1973, S. 7–27; Otto SCHMIDT, Die Amberger Schiffahrt, 1980; Karl-Otto AMBRONN, Amberg's Handel bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, in: Amberg 1034–1984. Aus tausend Jahren Stadtgeschichte (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 18) 1984, S. 237–254; Dietrich Jürgen MANSKE, Amberg's Lage im Straßennetz der Oberpfalz während des Mittelalters und der Neuzeit. Ein Beitrag zur historischen und Verkehrsgeographie, in: Hans BUNGERT/Franz PRECHTL (Hg.), Ein Jahrtausend Amberg (Schriftenreihe der Universität Regensburg 11) 1984, S. 9–46; Dirk GÖTSCHMANN, Die Vils-Schiffahrt, in: Donau-Schiffahrt (Schriftenreihe des Arbeitskreises Schiffsahrts-Museum Regensburg e. V., Bd. 4) 1987, S. 15–34.
- 3 Michael SCHWAIGER, Chronica oder kurtze beschreibung der Churfurstlichen Stad Amberg ..., 1564, Titel XII.

- 4 Urkunde von 1034 April 24, Original StA Bamberg HU 101; gedruckt Johannes LASCHINGER, Denkmäler des Amberger Stadtrechts, in: Kommission für bayerische Landesgeschichte (Hg.), Bayerische Rechtsquellen, Bd. 3, I, 1994, S. 1 f.
- 5 Heinrich WANDERWITZ, Amberg's Frühgeschichte – offene Fragen, in: Amberg 1034–1984 (wie Anm. 2) S. 35–44, bes. S. 35.
- 6 Codex Traditionum Monasterii Ensdorf (Sammlung historischer Schriften und Urkunden 2, hg. v. Max FRHR. v. FREYBERG) 1829, Nr. 58, S. 205 (in foro Amberch) und Nr. 60, S. 206 (forensi oppido Amberch).
- 7 Urkunde von 1163 März 13, Transsumpt in einer Urkunde des Bamberger Domdekans Friedrich v. 1355 Dezember 14, Original StadtAA Urk. 2; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 2 f.
- 8 Abschrift des 13. Jahrhunderts, BayHStA HL Passau 2; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 3.
- 9 Urkunde v. 1369 September 14, Original StadtAA Urk. 139; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 50–54.
- 10 AMBRONN, Handel (wie Anm. 2) S. 237.
- 11 MANSKE, Lage (wie Anm. 2) S. 19.
- 12 Die Traditionen des Hochstifts Regensburg und des Klosters S. Emmeram, hg. v. Josef WIDEMANN (QE NF 8) 1943, Nr. 290.
- 13 Vgl. etwa Franz Michael RESS, Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der oberpfälzischen Eisenindustrie von den Anfängen bis zur Zeit des 30-jährigen Krieges (VHVO 91) 1950, S. 5–186, bes. S. 18.
- 14 EBD.
- 15 Heribert STURM, Zur ältesten Geschichte Amberg's (OH 4) 1959, S. 30–42, bes. S. 41 f.; vgl. auch DERS., Die Handelsprivilegien Amberg's im Mittelalter (OH 5) 1960, S. 31–43.
- 16 Das älteste bayerische Herzogsurbar, hg. v. Ingrid HEEG-ENGELHART (QE NF 37) 1990.
- 17 Codex (wie Anm. 6) Nr. 114, S. 228.
- 18 AMBRONN, Handel (wie Anm. 2) S. 239.
- 19 Urkunde von 1328 März 23, Original StadtAA Urk. 19; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 18 f.
- 20 Edith BENNER/Norbert HIRSCHMANN, Regensburg – eine Drehscheibe des Eisenhandels vom 13. bis zum 16. Jahrhundert, in: Donau-Schiffahrt (wie Anm. 2) S. 35–48, bes. S. 35.
- 21 SCHWAIGER, Chronica (wie Anm. 3) Titel XII.
- 22 DÜMMLER, Vils-Schiffahrt S. 19.
- 23 Vgl. dazu etwa die im Stadtarchiv Amberg verwahrten Wasserschaubücher des 16. und 17. Jahrhunderts, StadtAA Bände 254–256.
- 24 Urkunde von 1501, Original StadtAA Urk. 811.
- 25 DÜMMLER, Vils-Schiffahrt (wie Anm. 2) S. 25 f.
- 26 SCHWAIGER, Chronica (wie Anm. 3) Titel XII.
- 27 DÜMMLER, Vils-Schiffahrt (wie Anm. 2) S. 25.
- 28 EBD. S. 27.
- 29 Ratsbeschluss vom 15. Juli 1435, StadtAA Bände 1, fol. 31v; gedruckt Laschinger, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 188.
- 30 StadtAA Bände 1 fol. 53^v-54^r; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 216 f.
- 31 DÜMMLER, Vils-Schiffahrt (wie Anm. 2) S. 22.
- 32 Urkunde von 1311 Dezember 23; MB 53 Nr. 270, S. 139.
- 33 Urkunde von 1328 März 23, Original StadtAA Urk. 19; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 18 f.
- 34 Heinrich TUNDORFFER findet sich 1295 bei den „Genannten (denominati)“; MB 53 Nr. 295, S. 156; 1315 als Gläubiger des Bischofs; MB 53 Nr. 316, S. 173; und schließlich 1322, als Ludwig der Bayer den Bürgern von Stadtamhof die Stadtsteuer zum Zwecke ihrer Stadtbefestigung überließ, als „Steuereinnahmer“ des Königs; MB 52 Nr. 435, S. 245.
- 35 Urkunde von 1329 Dezember 29, Original StadtAA Urk. 25; gedruckt LASCHINGER, Denkmäler (wie Anm. 4) S. 20.
- 36 BENNER/HIRSCHMANN, Regensburg (wie Anm. 20) S. 43.
- 37 Johann Andreas SCHMELLER, Bayerisches Wörterbuch, Bd. 1 (1872–1877) Sp. 986.
- 38 F.-W. HENNING, Niederlage (Stapel), in: HRG 3 (1984) Sp. 987–991, bes. Sp. 988.
- 39 EBD. Sp. 989.
- 40 DÜMMLER, Vils-Schiffahrt (wie Anm. 2) S. 22.

- 41 Vgl. zur Schmidmühlener Schifffahrt DÜMMLER, Vils-Schifffahrt (wie Anm. 2) S. 12–17.
- 42 RB 13, S. 262.
- 43 RB 13, S. 292; vgl. auch Karl-Otto AMBRONN, Die Stadt Sulzbach unter der Herrschaft der Wittelsbacher bis zum Landshuter Erbfolgekrieg (1373–1505), in: Eisenerz und Morgenglanz. Geschichte der Stadt Sulzbach-Rosenberg (Schriftenreihe des Stadtmuseums und Stadtarchivs Sulzbach-Rosenberg 12) Bd. 1 (1999) S. 83–102, bes. S. 91.
- 44 RB 13, S. 320.
- 45 Vgl. etwa um nur einige der Akten zu nennen, die im Zuge der genannten Streitigkeiten entstanden: StadtAA Admin.- und Rechtsgegenstände 827: Verträge zwischen Amberg und Ingolstadt hinsichtlich des Eisenhandels (1574); 828: Instruktion wegen des Getreidehandels von Amberg nach Regensburg (1547); 829: Kaufsverhandlung zwischen den Städten Regensburg, Ingolstadt und Amberg (1575); 831: Die Eisenabladung bei Schmidmühlen (1617); 832: Die Versendung des Eisens von Amberg nach Ulm (1541); 833: Die zur Pestzeit geschene Schifffahrtssperrung (1613); 834: Die Versendung des Eisens von Amberg nach Neuburg (1620); 835: Inventarium der Schifffahrtsirrung (1605); 837: Der Salzhandel von Amberg nach Regensburg (1605); 838: Der Eisenhandel auf der Vils (1522); 839: Die Schifffahrt auf der Vils und Donau (1566); 841: Die Wasserarbeiten auf der Vils zum Behufe der Schifffahrt (1544).
- 46 DÜMMLER, Vils-Schifffahrt (wie Anm. 2) S. 15.
- 47 GÖTSCHMANN, Vils-Schifffahrt (wie Anm. 2) S. 27.
- 48 AMBRONN, Handel (wie Anm. 2) S. 250.
- 49 EBD. S. 251.
- 50 GÖTSCHMANN, Vils-Schifffahrt (wie Anm. 2) S. 28.
- 51 EBD. S. 31–33.
- 52 LASSLEBEN, Handelsstraße (wie Anm. 1) S. 2.