

Pierre Monnet

Delarue à la route : messages et ambassades dans les villes allemandes de la fin du Moyen Âge

[A stampa in *Die Straße in Mittelalter* (Colloque de Krems, octobre 2000), a cura di G. Jar Itz, Wien 2001, pp. 71-

89 © dell'autore - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

«Im sechsten Monat wurde der Engel Gabriel von Gott in eine Stadt in Galiläa namens Nazareth zu einer Jungfrau gesandt».

Lukas, 1, 26-27.

La *Straße* dont il sera ici question est moins la rue de la ville que la route conçue comme voie de communication ou plutôt comme moyen et support de définition d'un espace public (*öffentlicher Raum*), c'est-à-dire d'un espace de fonction et de représentation, normé, administré et contrôlé. C'est bien parce que cet espace fonctionnel ou plutôt fonctionnalisé assure en quelque sorte une continuité entre rue et route qu'il ne nous paraît pas utile d'opérer, en matière d'échanges et de communication, de différence de nature entre l'une et l'autre. Un exemple frappant peut illustrer le propos : « Quand une ambassade ou une messagerie arrivait de nuit aux portes de la ville, on orientait tous ses porteurs vers la *Irhertürlein* et le courrier était accueilli par un messenger du Conseil chargé de recevoir la nouvelle. De même on avait recruté quatre messagers jurés chargés de porter ou de rapporter les lettres et ils transportaient celles-ci cachées dans des bâtons que l'on avait creusés à la base afin de glisser les courriers dans cette cavité rebouchée ensuite par un cache, et ils transportaient aussi leurs lettres dans des jattes ou des bouteilles à double fond ».¹ Ainsi s'exprimait Erhard Schürstab, bourgmestre de Nuremberg en 1450 et lui-même plusieurs fois chargé d'ambassades au service de sa cité, pour décrire la manière dont le Conseil organisait la transmission d'informations secrètes au cours de la guerre que le margrave Albrecht Achilles de Brandebourg avait livrée à la ville en 1449-1450. Le même passage relie bien la route à la rue de la ville par le sas de communication que constituait la porte, et ce tant à l'arrivée qu'au départ du message.

De fait, les messagers et ambassades que nous allons rencontrer empruntent d'abord les rues de la ville. À Nuremberg par exemple, ils possèdent dès la fin du XIVe siècle une maison centrale (*Zur guldenen gans*) qui sert d'auberge et surtout de lieu de renseignement sur l'état des routes², organisation que l'on retrouve à Lunebourg dès 1334 (*boden huse*)³. Dans le serment que les coursiers de Cologne devaient prêter au Conseil, on trouve en 1460 des dispositions évoquant au

¹ Josef BADER (Hg.), *Erhard Schürstabs Beschreibung des ersten Markgräflichen Krieges gegen Nürnberg*, München, 1860 (Quellen zur bayerischen und deutschen Geschichte 8), p. 185 : «Item so bottschaft by nacht kam und von de briffen. Item so pottschaft bey nacht an die tor kam so weiset man die poten alle an daz Ithertürlein und es waz von ratz wegen einer bestellt der da selbst ie pottschaft vernam. Item man het bestellt iii gesworenen poten die brieff hin und her trugen und sye trugen sye vast verporgen in stben, also daz die steb untern warn ausgeport und die brieff darein getan und zappfen dafür geslagen auch trugen sye die brieff in schüßeln und flaschen mit zwifachen pöden».

² Ernst PITZ, *Schrift- und Aktenwesen der städtischen Verwaltung im Spätmittelalter*. Köln-Nürnberg-Lübeck, Köln, 1959, p. 127-129. Hans SESSLER, *Das Botenwesen der Reichsstadt Nürnberg*, Nürnberg, 1963. Lore SPORHAN-KREMPPEL, *Nürnberg als Nachrichtenzentrum zwischen 1400 und 1700*, Nürnberg, 1968. Ivan HLAVÁČEK, «Zur Nürnberger Alltagskommunikation mit der Reichszentrale unter Wenzel (IV.) bis zum Abfall im Jahre 1401», in : Peter SEGL (Hg.), *Regensburg, Bayern und Europa. Festschrift für Kurt Reindel*, Regensburg, 1995, p. 321-334. Miloslav POLIVKA, «Nürnberg als Nachrichtenzentrum in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts», in : Heinz-Dieter HEIMANN (Hg.), *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance*, Paderborn, 1998, p. 165-178.

³ *Urkundenbuch Lüneburg* I, n° 375, p. 211. Reproduit dans : Heinz STOOB, Friedrich Bernward FAHLBUSCH, Wolfgang HÖLSCHER (Hg.), *Urkunden zur Geschichte des Städtewesens in Mittel- und Niederdeutschland bis 1350*, Köln-Wien, 1985, n° 69, p. 71. Voir également Irene STAHL, «Verwaltung, Politik und Diplomatie. Der Lüneburger Rat am Ausgang des Mittelalters», *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 61 (1989), p. 159-178 et les mentions des comptabilités de 1336 et 1340 : Georg WINTER (Hg.), «Die ältesten Lüneburger Kämmererechnungen», *Lüneburger Blätter*, 2 (1951) p. 5-26.

passage l'existence de « *boidenhuyseren* » dont l'emplacement est situé de manière très fonctionnelle près des portes de la ville, à la jonction des rues et des routes⁴. Toujours à Cologne, en 1467, une ordonnance du Conseil sur la prévention des incendies enjoint à quatre bourgeois de la ville de monter la garde dans la maison des messagers, « *boyden huys* »⁵, signe que ce bâtiment était d'ailleurs perpétuellement en fonction et gardé afin sans doute d'y accueillir les missives à tout moment. D'autre part, la signalisation du messenger local ou étranger, en ville même, passe par son statut particulier à l'égard de la réglementation touchant les rues. Afin de mieux apporter ses nouvelles, le messenger est en plusieurs endroits exempt du couvre-feu : « *es schol ouch nymen nach fiurglocken uf der straze nachtes gehen dan mit lichte in botschaft* » disent les ordonnances urbaines de Nuremberg au début du XIV^e siècle⁶. À Ratisbonne, on décide en 1388 de munir les messagers en fonction de laissez-passer nocturnes afin qu'ils puissent entrer ou sortir au plus vite, « car ils appartiennent à la ville », « *er gehör zu der stat* »⁷. On le voit, cette fonction aide bien à concrétiser l'espace urbain et à l'ordonner en fonction d'une activité de service utile. Elle aide aussi à relier la rue de la ville à la route que doivent nécessairement emprunter ces messagers et envoyés, route qui peut devenir un prolongement du droit urbain par les dispositions juridiques du *Geleit*⁸, du conduit (d'ailleurs depuis les XII^e-XIII^e siècles, *Sachsenspiegel* et Coutumes de Beauvaisis aidant, la route devient un objet de législation, c'est-à-dire parallèlement à ce que l'on observe pour la rue de la ville). On notera à ce propos que c'est dans une lettre de *Geleit* accordée par Louis IV (le Bavaois) au Conseil de Munich en 1315 qu'apparaît pour la première fois la mention d'un *Bote* de cette ville⁹. Les deux sont donc bien directement liés : la maîtrise de la communication a commencé par la gestion des relations de l'espace proche et non par celle des axes de mondes plus lointains. C'est d'ailleurs aussi l'image d'une telle continuité entre rue et route que renvoie admirablement la fresque du *Buon Governo* de Sienne, piétons et cavaliers en chemin assurant la transition entre la ville et son dehors.

Et justement, la *Straße* qui nous intéresse ici est celle qu'empruntent marchands et gens du voyage, pèlerins, soldats et messagers, celle que les sources appellent par exemple la *Hohe Strasse* reliant Francfort à Leipzig, un axe de circulation qui fut aussi le support d'un échange de nouvelles, une voie de communication écrite et orale, un itinéraire actif d'informations. Si ainsi le messenger urbain, *Bote* ou *nuntius*, prend la route pour porter ou recevoir une nouvelle, cette même route devient pour lui l'occasion de rassembler d'autres informations. Un exemple parmi bien d'autres : en 1416, les envoyés de la ville de Strasbourg écrivent à l'*Ammann* de leur ville qu'ils ont bien reçu la lettre de leurs instructions dans laquelle figure, entre autres, l'invitation qui leur est faite de recueillir sur les routes et pendant les foires de Francfort toutes les nouvelles qui concerneraient

⁴ Walther STEIN (Hg.), *Akten zur Geschichte der Verfassung und Verwaltung der Stadt Köln im 14. und 15. Jahrhundert*, I, n° 159, p. 388.

⁵ *Ibid.*, II, p. 424 (Wacht- und Brandordnung, Ms. A IV, 104, fol. 11-20).

⁶ Werner SCHULTHEISS, *Satzungsbücher und Satzungen der Reichsstadt Nürnberg aus dem 14. Jahrhundert*, I, p. 61 (Satzungsbuch I/A de 1302-1315, 82a Cb).

⁷ Adolf KORZENDORFER, «Regensburger Handels- und Nachrichtenverkehr im Ausgang des Mittelalters», *Archiv für Post und Telegraphie*, 51 (1923), p. 467-481. Wilhelm EISENBEISS, *Briefe, Boten und Belege. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des Botenwesens und der Post, dargestellt an der Geschichte der Stadt Regensburg bis zum Jahre 1920*, Regensburg, 1966.

⁸ Johannes MÜLLER, «Geleitwesen und Güterverkehr zwischen Nürnberg und Frankfurt a. M. im 15. Jahrhundert», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 5 (1907), p. 173-196. Alfred HAFERLACH, «Das Geleitwesen der deutschen Städte im Mittelalter», *Hansische Geschichtsblätter*, 20 (1914), p. 1-172. Guido SCHOENBERGER, *Das Geleitwesen der Reichsstadt Frankfurt am Main im 14. und 15. Jahrhundert*, Freiburg 1922. Rolf FREITAG, «Das Geleit der Reichsstadt Ulm», *Ulm und Oberschwaben*, 37 (1964), p. 85-131. Georg R. WIEDERKEHR, *Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters*, Zürich, 1976.

⁹ Pius DIRR (Hg.), *Denkmäler des Münchner Stadtrechts. I : 1158-1403*, München, 1934, n° 42, p. 72.

les déplacements du roi¹⁰. C'est bien aussi cette fonction et ce rôle que leur demandent d'occuper les premiers serments de messagers (*Boteneide*) que les autorités urbaines font prêter à leurs courriers et envoyés depuis le début du XVe siècle. Très suggestives sont dans ce cadre les dispositions contenues dans les ordonnances strasbourgeoises de 1405, 1443 et 1484¹¹. Dans cette ville où un messenger au service de la commune, « *nuntius communitatis* », est attesté depuis au moins 1258¹², on recommande aux messagers en mission non seulement de tenir leur langue mais aussi d'ouvrir les yeux. Ces deux tâches complémentaires viennent en quelque sorte étoffer la notion de « service public » occupée par le messenger sur les routes, lequel doit d'ailleurs, selon la lettre des mêmes serments, signaler tous ses déplacements aux conseillers ou aux secrétaires de la ville (le plus souvent les *Stadtschreiber*), même lorsqu'il n'est pas en service, et transporter avant tout les nouvelles et les lettres du Conseil, à l'exclusion de (ou à tout le moins avant) celles des particuliers. Les dispositions des ordonnances strasbourgeoises comportent la marque intéressante d'une telle exclusivité du service public en demandant que toute course privée accomplie par un *Bote* de la ville se fasse sans le port de la boîte à lettres officielle frappée des armes de la ville et seulement après accord du *Oberschreiber* chargé du service des messagers : « *Sü Mögent ouch wol unsern burgern und der unsern man brief tragen mit der büchssen So der obgenant drier Ime das erlobet. Würt es im aber nit erlobet So sol er soliche man brief by sime eid nit tragen er tüge dann die büchsse abe* » précise ainsi l'ordonnance de 1443¹³. La version de 1484 va plus loin en interdisant à quiconque, sauf au messenger juré, de porter dans les rues de la ville ou sur les routes la *Büchse* de la cité : « *Es sol ouch sunst nyemans wer der ist deheim der stat buchss oder zeichen tragen weder in stat noch im lande er sy dann ein geschworn bott* ». On trouve des dispositions semblables dans la lettre des serments prêtés par les messagers du Conseil de Cologne depuis 1413-1414¹⁴. L'utilisation de la route, prolongement de la rue de la ville, en service commandé par les messagers du Conseil confère donc un statut particulier et des devoirs spéciaux à ces prestataires de service.

Comptes et archives des déplacements

Il est à peine besoin, dans une publication dirigée par l'*Institut für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit*, de détailler la valeur documentaire des comptabilités urbaines dont un splendide site internet offre un large panorama, certes encore provisoire mais déjà fort impressionnant¹⁵. Depuis longtemps la richesse des comptes urbains a été relevée¹⁶, non

¹⁰ Dietrich KERLER (Hg.), *Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Sigismund*. Erste Abt. : 1410-1420 (Deutsche Reichstagsakten VII), Göttingen, 1956 (1ère édition 1876), n° 205, p. 315.

¹¹ E. LÖPER, «Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtung in Elsaß, besonders in der freien Reichsstadt Straßburg», *Archiv für Post und Telegraphie*, 4 (1876), p. 197-204. Jean Charles BRUCKER, Gustaf WETHLY (Hg.), *Strassburger Zunft- und Polizeiordnungen des 14. und 15. Jahrhunderts*, Strasbourg, 1889, p. 138-142. E. EICHLER, «Zur Geschichte des Post- und Reiseverkehrs im alten Straßburg», *Jahrbuch für Geschichte, Sprache und Literatur Elsass-Lothringen*, 20 (1904), p. 25-52, ici p. 28-29. H. GACHOT, «Louffende Boten. Die geschworenen Läuferboten und ihre Silberbüchsen mit besonderer Berücksichtigung der Straßburger Botenordnungen», *Archiv für Potsgeschichte*, (1964), p. 1-20.

¹² Wilhelm WEIGAND (Hg.), *Urkundenbuch der Stadt Straßburg*, I, Strasbourg, 1879, n° 428, p. 323 (l. 4).

¹³ GACHOT (note 11), p. 4.

¹⁴ STEIN (note 4), I, n° 107 (*Eidbuch*), p. 272 puis reprise régulière des articles sur l'exclusivité du service dans les serments de 1450 (n° 159, p. 337) et de 1475 (n° 242, p. 441).

¹⁵ *Computatio. Marburger Seite zu Rechnungen des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit* (http://online-media.uni-marburg.de/ma_geschichte/computatio/).

¹⁶ Armin TILLE, «Stadtrechnungen», *Deutsche Geschichtsblätter*, 1 (1899), p. 65-75. Leo SCHÖNBERG, *Die Technik des Finanzhaushalts der deutschen Städte im Mittelalter*, Stuttgart, 1910. Johannes HOHLFELD, *Stadtrechnungen als historische Quellen. Ein Beitrag zur Quellenkunde des ausgehenden Mittelalters*, Rudolstadt, 1912. Willem Jappe ALBERTS, «Mittelalterliche Stadtrechnungen als Geschichtsquellen», *Rheinische Vierteljahrsblätter*, 23 (1958), p. 75-96. Elsbeth ORTH, «Amtsrechnungen als Quelle spätmittelalterlicher Territorial- und Wirtschaftsgeschichte», *Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 229 (1979), p. 36-62. Ernst PITZ, Entstehung und Umfang statistischer Quellen in der vorindustriellen Zeit, in : Wilfried EHBRECHT (Hg.), *Voraussetzungen und Methoden geschichtlicher Städteforschung*, Köln, 1979, p. 48-174.

seulement – c'est une évidence – en matière fiscale et économique telle que l'école allemande de la *Nationalökonomie* en avait fait par exemple son terrain de prédilection¹⁷, mais aussi plus récemment pour l'histoire culturelle, l'histoire matérielle, l'histoire du quotidien, celle du politique¹⁸, du travail¹⁹ et des groupes sociaux²⁰. Comme le font les récits de voyage et de pèlerinage du temps, les sources comptables sont aussi des mines précieuses de renseignement sur l'économie de la route. Qui fréquente ce type de sources, peut aussitôt remarquer combien l'enregistrement par la ville des échanges de courriers, des envois de nouvelles et des missions de négociation de plus ou moins grande ampleur par *Boten* et *Gesandte* interposés occupe une place essentielle dans ces comptes, au point de représenter souvent un des postes budgétaires les plus constants (et ce quelle que soit par ailleurs la variation considérable des budgets urbains)²¹. De la sorte, à côté de la construction et de l'entretien des routes par l'autorité urbaine, leur usage par et pour la ville à des fins d'échanges, de communication de nouvelles et d'interventions de nature diplomatique constitua non seulement un investissement financier mais fut aussi l'occasion d'une prise de conscience d'un espace public de communication, d'un espace dynamique, structuré et hiérarchisé. Ainsi, la valeur et l'analyse des données comptables sous l'angle de la communication et de la diplomatie urbaines ne sont pas seulement intéressantes sur le plan proprement financier, ce qui a partiellement été fait (transport des nouvelles²², coût des voyages, rémunérations des envoyés²³...), mais doivent également résider dans leur valeur politique, symbolique et

Erich MASCHKE, Jürgen SYDOW (Hg.), *Städtisches Haushalts- und Rechnungswesen*, Sigmaringen, 1977. Bernhard KIRCHGÄSSNER, «Möglichkeiten und Grenzen in der Auswertung statistischen Urmaterials für die südwestdeutsche Wirtschaftsgeschichte im Spätmittelalter», in : *Ibid.*, p. 75-10. Otto VOLK, «Die Visualisierung städtischer Ordnung. Ein Zugang aus spätmittelalterlichen Stadtrechnungen», *Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums*, (1993), p. 37-54.

¹⁷ Karl BÜCHER, «Der öffentliche Haushalt der Stadt Frankfurt im Mittelalter», *Zeitschrift für Staatswissenschaft*, 5 (1896), p. 1-19. Wilhelm STIEDA, «Städtische Finanzen im Mittelalter», *Jahrbucher für Nationalökonomie und Statistik*, 17 (1899), p. 1-54.

¹⁸ Gerhard FOUQUET, Ulf DIRLMEIER, «Probleme und Methoden der quantitativen Finanz- und Wirtschaftsgeschichte des Spätmittelalters: Öffentliche Finanzen und städtische Militärpolitik in Basel und Hamburg während der Jahre 1460 bis 1481», in : Karl Heinrich KAUFHOLD, Jürgen SCHNEIDER (Hg.), *Geschichtswissenschaft und elektronische Datenverarbeitung*, Wiesbaden, 1988, p. 17-228.

¹⁹ On signalera la parution récente d'une étude magistrale et exemplaire de l'utilisation des comptabilités urbaines pour l'analyse de la construction en ville à l'image de Bâle et Marbourg : Gerhard FOUQUET, *Bauen für die Stadt. Finanzen, Organisation und Arbeit im kommunalen Baubetrieb des Spätmittelalters*, Köln, 1999.

²⁰ Ulf DIRLMEIER, *Untersuchungen zu Einkommensverhältnissen und Lebenshaltungskosten in oberdeutschen Städten des Spätmittelalters (Mitte 14. bis Anfang 16. Jahrhundert)*, Heidelberg, 1978.

²¹ Voir sur ce point les remarques avancées par Gerhard FOUQUET à l'exemple du budget francfortois et en reprenant à nouveaux frais les travaux de Karl Bücher : «Zahlen und Menschen. Der städtische Haushalt der Königs- und Reichsstadt Frankfurt während der Jahre 1428/29», *Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst*, 66 (2000), p. 95-131, ici p. 109-115.

²² Otto LAUFFER, «Der laufende Bote im Nachrichtenwesen der frühen Jahrhunderte. Sein Amt, seine Ausstattung und seine Dienstleistungen», *Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde*, 1 (1954), p. 19-59. Bernd SCHNEIDMÜLLER, «Briefe und Boten im Mittelalter», in : Wolfgang LOTZ (Hg.), *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, Berlin, 1989, p. 10-21. Heinz-Dieter HEIMANN, «Neue Perspektiven für die Geschichte der Post», *Historische Zeitschrift*, 253 (1991), p. 661-674. Heinz-Dieter HEIMANN, «Briedvedregher. Kommunikations- und alltagsgeschichtliche Zugänge zur vormodernen Postgeschichte und Dienstleistungskultur», in : *Kommunikation und Alltag in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*, Wien, 1992, p. 251-292. Heinz-Dieter HEIMANN, «Zur Visualisierung städtischer Dienstleistungskultur: Das Beispiel der kommunalen Briefboten», *Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums*, (1993), p. 22-36.

²³ Gudrun MANDEL, *Studien zur ‚Außenpolitik‘ der Reichsstädte im Spätmittelalter nach den deutschen Reichstagsakten von Wenzel bis Friedrich III.*, Heidelberg, 1951. Sur le cas très intéressant des hérauts employés à des fins de représentation extérieure : U. PETERS, «Herolde und Sprecher in mittelalterlichen Rechnungsbüchern», *Zeitschrift für deutsches Altertum und deutsche Literatur*, 1 (1976), p. 233-250. Une étude est en cours sur les ambassadeurs anglais en France pendant la Guerre de Cent Ans : Karsten PLÖGER, «Englische Gesandtschaftsrechnungen», in : Harm von SEGGERN, Gerhard FOUQUET (Hg.), *Adel und Zahl. Studien zum adligen Rechnen und Haushalten in Spätmittelalter und früherer Neuzeit*, Ubstadt-Weiher, 2000, p. 247-254. Pour le cas spécifique de

géographique. En cela, ces sources en disent long sur la conception qu'avaient de la route et des horizons de la communication publique les autorités urbaines pour lesquelles la cité rayonnait nuit et jour par l'entremise d'un personnel de qualification et de qualité très diverses.

Ce sont tout d'abord les chiffres qui retiennent l'attention, c'est-à-dire l'ampleur d'une circulation d'hommes et de lettres entre les villes. 3.000 courses de messagers peuvent être relevées à travers les comptes de Ratisbonne entre 1393 et 1498²⁴. 31 missions sont consignées dans ceux d'Aix-la-Chapelle en 1338 mais leur nombre passe à 189 dès 1394²⁵. 43 envois de messagers sont enregistrés et payés à Solothurn en 1454 mais 225 en 1465, sans compter les chevauchées dont le nombre s'élève respectivement à 93 et 55²⁶. À Berne ce ne sont pas moins de 220 envois rémunérés par le Conseil qui peuvent être dénombrés pour la seule moitié de l'année 1375²⁷. À Görlitz, 4.759 traces de courriers, légations, missions et ambassades proches ou lointaines ont été enregistrées par les comptes de la ville de 1404 à 1437²⁸. À Lunebourg, 681 courriers et messagers importants ont été expédiés ou reçus entre 1443 et 1450 auxquels il convient d'ajouter les 178 ambassades formées par les membres du Conseil²⁹. À Nuremberg³⁰, on a pu dénombrer 855 départs de courrier et 384 ambassades adressées au margrave de Brandebourg, aux ducs de Bavière et aux évêques de Bamberg entre 1431 et 1440, tandis que 296 courriers étaient expédiés en 1406, 510 en 1440 et 798 en 1447³¹. De 1404 à 1419 ce ne sont pas moins de 4.000 lettres qu'enregistrent les *Briefbücher* de cette ville³². À Francfort, 73 missions sont consignées dans le premier *Botenbuch* de 1381, puis 226 en 1385, 181 en 1391, 582 en 1411 et 450 en 1412³³. Quant aux comptes de Constance, ils font apparaître les noms de 74 coursiers à cheval et de 89 messagers à pied pour la seule année 1443³⁴.

Francfort, je me permets de renvoyer à mes travaux : Pierre MONNET, «Diplomatie et relations avec l'extérieur dans quelques villes de l'Empire à la fin du Moyen Âge», in : Heinz DUCHHARDT, Patrice VEIT (Hg.), *Krieg und Frieden im Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Theorie - Praxis - Bilder. Guerre et paix du Moyen Âge aux temps modernes. Théories - pratiques - représentations*, Mainz, 2000, p. 73-101 et «*Wan es stet ubel in disin landen mit grossem kriege...* Die Außenbeziehungen der Reichsstadt Frankfurt am Main im Spätmittelalter», in : Horst BRUNNER (Hg.), *Die Wahrnehmung und Darstellung von Kriegen im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit*, Wiesbaden, 2000, p. 199-222.

²⁴ KORZENDORFER (note 7). Karl S. BADER, «Regensburg und das Reich», *Blätter für deutsche Landesgeschichte*, 98 (1962), p. 64-89. Nikolaus BRAUN, «Das Finanzwesen der Reichsstadt Regensburg im Spätmittelalter», in : Martin ANGERER, Heinrich WANDERWITZ (Hg.), *Regensburg im Mittelalter*, Regensburg, 1995, p. 107-124, ici p. 109. Alois SCHMID, «Verfassung und Verwaltung der Reichsstadt (1245-1500)», in : Peter SCHMID (hg.), *Regensburg. Geschichte der Stadt*, Regensburg, 2000, I, p. 235-247.

²⁵ Josef LAURENT (Hg.), *Aachener Stadtrechnungen aus dem 14. Jahrhundert*, Aachen, 1876.

²⁶ August OCHSENBEIN, *Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442-1849*, Solothurn, 1925, p. 28-42.

²⁷ Emil WELTI (Hg.), «Die vier ältesten bernischen Stadtrechnungen», *Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern*, 14 (1896), p. 388-503 : édition des dépenses pour les "*Löffende botten*" aux pages 428-433.

²⁸ Richard JECHT (Hg.), *Codex diplomaticus Lusatiae superioris III enthaltend die ältesten Görlitzer Ratsrechnungen bis 1419*, Görlitz 1905. Georg SCHUSTER, *Der Haushalt der Stadt Görlitz nach den Görlitzer Ratsrechnungen von 1375-1416*, Leipzig, 1919. HLAVÁČEK (note 2) et ID., «Kommunikation der Zentralmacht mit den Reichsuntertanen sowie fremden Mächten unter König Wenzel (IV.)», in : HEIMANN (Hg.), *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance* (note 2), p. 19-30, sur Görlitz, p. 27.

²⁹ STAHL (note 3). Andreas RANFT, *Der Basishaushalt der Stadt Lüneburg in der Mitte des 15. Jahrhunderts*, Göttingen, 1987, p. 77-107.

³⁰ Paul SANDER, *Die reichsstädtische Haushaltung Nürnbergs dargestellt auf Grund ihres Zustandes von 1431 bis 1440*, Leipzig, 1902, p. 526-556 et 558-613.

³¹ SESSLER, POLIVKA et SPORHAN-KREMPPEL (note 2).

³² Voir l'introduction à l'édition du registre d'entrées des lettres du Conseil de Nuremberg de 1449 à 1457 par Dieter RÜBSAMEN, *Das Briefeingangsregister des Nürnberger Rates für die Jahre 1449-1457*, Sigmaringen, 1997, p. 9-30.

³³ Stadtarchiv Frankfurt am Main, II B 9. Brève description de la source : Konrad BUND, 1436-1986. *500 Jahre Stadtarchiv Frankfurt am Main. Eine Kurzübersicht über seine Bestände*, Frankfurt am Main, 1986, p. 96.

³⁴ H. FUCHS, «Zum Nachrichten- und Verkehrswesen im Mittelalter am Oberrhein und Bodensee», *Archiv für Post und Telegraphie*, (1886), p. 417-429. Otto FEGER, «Zur Konstanzer Finanzgeschichte im Spätmittelalter», *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins*, (1963), p. 177-239. Bernd KIRCHGÄSSNER, «Zur Frühgeschichte des modernen Haushalts. Vor allem nach den Quellen der Reichsstädte Esslingen und Konstanz», in : Erich MASCHKE, Jürgen SYDOW (Hg.),

On pourrait multiplier les exemples, mais l'important est de retenir sans doute qu'il n'est pas une ville, aussi modeste soit-elle, qui n'entretienne et ne finance un service de messagerie et d'ambassade, plus ou moins lointaine, expédiant lettres, nouvelles et porteurs au moins une fois par jour. Avec 680 feux vers 1380, la ville d'Essen comptait deux *Boten* officiels du Conseil depuis la première moitié du siècle et les comptes les font apparaître envoyés en service tous les jours ou tous les deux jours³⁵. Une autre cité de bien moyenne taille, la ville de Wesel, riche d'à peine 4.000 âmes dans la deuxième moitié du XIVe siècle et dont les comptes sont conservés depuis 1349³⁶, trouvait les moyens de financer 61 expéditions importantes (courriers et représentations, « *de nunciis* ») dès la première année de la tenue de ses comptes en 1380, et la ville possédait depuis au moins 1400 quatre boîtes officielles à courrier (*pixides, Botenbüchsen*) employées par un service d'une dizaine de messagers en 1402³⁷.

C'est d'ailleurs grâce aux sources comptables que l'on peut parfois pénétrer un peu plus dans la terminologie touffue et encore mouvante, mais en voie de précision, de ces messagers et envoyés. En 1476, à Nuremberg, on employait ainsi quatre *Botenläufer*, quatre *Fronboten*, trois *Landboten* et sept *Boten* du territoire urbain dont les dénominations variaient à la fois en fonction des messages confiés et des routes et espaces fréquentés. De la même manière, les *Kämmereirechnungen* de Hambourg font la différence, dès le milieu du XIVe siècle, entre les *cursores* employés pour les espaces proches, les *nuntii civitatis Hamburgensis* expédiés un peu plus loin, jusqu'en Avignon, et les *ratssendeboten*, délégués pour représenter la cité et voter en son nom lors des réunions de la Hanse³⁸. En 1397, les comptes de la ville de Duderstadt font la distinction entre les dépenses *pro nuntiis euntibus, pro nuntiis alienis, pro nuntiis secretis* et *pro nuntiis specialibus*³⁹, de même que les comptes de Brunswick au XVe siècle parlent de *cursores, de protonatarii, de procuratores* et de *nuntii consulares*⁴⁰. Ces dénominations recouvrent là encore des différences de contenu des missions et des messages mais aussi des espaces d'intervention différents : ce sont semble-t-il à la fois la fonction et la distance qui permettent d'établir une hiérarchie terminologique qui reste encore fluctuante. Il faut y voir également le signe qu'un certain nombre de cités furent assez vite en état de mettre au point un système d'échange et de paiement mutuel des courriers et des envoyés reçus, un système qui fonctionnait d'autant mieux entre villes habituées par ailleurs à s'accorder

Städtisches Haushalts- und Rechnungswesen (note 16), p. 9-44. Peter F. KRAMML, *Kaiser Friedrich III. und die Reichsstadt Konstanz (1440-1493)*, Sigmaringen, 1985, p. 131-134.

³⁵ Thomas LUX, *Essener Stadtrechnungen des 14. und 15. Jahrhunderts. Analyse und Edition*, Essen, 1993, p. 103-117.

³⁶ Edités jusqu'en 1450 : Friedrich GORISSEN (Hg.), *Stadtrechnungen von Wesel*, 4 vol., Bonn, 1963. Voir : Christian KRAUS, *Die Entwicklung des Weseler Stadthaushaltes von 1342-1390, dargestellt auf Grund der Stadtrechnungen*, Wesel, 1907 et Martin Wilhelm ROELEN, «Wesel im Spätmittelalter», in : *Geschichte der Stadt Wesel*, Düsseldorf, 1991, I, p. 110-165, en particulier les pages 138-149.

³⁷ Friedrich STRICKER, Günter WARTHUYSEN, *Briefträger, laufende Boten und Postillione. 600 Jahre Weseler Postwesen*, Wesel, 1980, p. 17-26.

³⁸ Il reste tout un travail à mener sur le rapport entre missions, distances, rémunérations et dénominations à partir de l'édition des comptes hambourgeois par Karl KOPPMANN, *Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg 1350-1562*, 9 vol., Hamburg, 1869-1941. Theo SCHRADER, «Stadtläufer und Stadtbriefkasten im 14. Jahrhundert», *Mitteilungen des Vereins für hamburgische Geschichte*, 6 (1896), p. 269-279. Heinz POTTOFF, «Der Öffentliche Haushalt Hamburgs im 15. und 16. Jahrhundert», *Zeitschrift des Vereins für hamburgische Geschichte*, 16 (1911), p. 1-82. M. TEUBNER, «Das Hamburger Stadtbotenwesen bis zum Ausgange des 17. Jahrhunderts», *Archiv für Post und Telegraphie*, 54 (1926), p. 214-220. Hans Berengar FRIESE, *Untersuchungen zum Gesandtschaftswesen und zur Verhandlungspolitik Hamburgs im Mittelalter*, Hamburg 1956. Klaus WRIEDT, «Das gelehrte Personal in der Verwaltung und Diplomatie der Hansestädte», *Hansische Geschichtsblätter*, 96 (1978), p. 15-37. Matthias PUHLE, «Das Gesandten- und Botenwesen der Hanse im späten Mittelalter», in: LOTZ (note 22), p. 10-21. Michael NORTH, «Nachrichtenübermittlung und Kommunikation in norddeutschen Hansestädten im Spätmittelalter und der Frühen Neuzeit», *Archiv für deutsche Postgeschichte*, (1991), p. 8-16.

³⁹ Julius JÄGER (Hg.), *Urkundenbuch der Stadt Duderstadt bis zum Jahre 1500*, Hildesheim, 1885, n° VI, 208a, p. 450-459.

⁴⁰ Otto FAHLBUSCH, *Die Finanzverwaltung der Stadt Braunschweig seit dem grossen Aufstand im Jahre 1374 bis zum Jahre 1425*, Breslau, 1913, p. 86 et 153.

entre elles sur les mêmes monnaies. En tout cas, la précocité de l'enregistrement et de l'archivage systématiques des allées et venues des courriers et messagers viennent bien signaler l'importance de la fonction ainsi remplie pour toute la ville et en quelque sorte tôt intégrée à un *bien commun* qui rejaillit également sur les routes empruntées. On trouve ainsi des registres et des listes systématiques tenues dès 1325 à Ratisbonne, dès 1332 à Strasbourg, dès 1333 à Aix-la-Chapelle, dès 1350 à Lübeck, dès 1353 à Cologne et dès 1380 à Francfort. Il faut comprendre de cette chronologie que l'enregistrement des déplacements et d'un envoi régulier de représentants, véritables archives de la mobilité et de la communication, est presque aussi précoce que les premiers recueils de droit urbain. Si la conservation de cette mémoire « politique » est à ce point importante, c'est qu'elle correspond à une dimension essentielle de l'administration citadine.⁴¹

En dehors de l'investissement propre réalisé par les cités dans l'envoi, l'accueil et l'entretien des messagers (les « salaires », les forfaits journaliers de déplacement, les vêtements – tels la *tunica*, la *toga* et le *capucinum* des comptes de Hambourg en 1340⁴² –, les souliers – tels ces postes réguliers de dépenses intitulés « *pro calceis* » et « *pro caligis* » ouverts dans les dépenses hambourgeoises depuis 1338, qui tous nous renseignent sur le coût de l'usage de la route et son remboursement sur fonds communs), les comptabilités citadines permettent également de mesurer la part prise par l'achat et la tenue d'une écurie de chevaux du Conseil lancés sur les voies de la communication urbaine. Dès 1386 à Nuremberg, 1389 à Brunswick et 1449 à Vienne⁴³, un office de *Marstall* est créé qui a compétence sur les messagers et sur les chevaux du Conseil mis à la disposition des « *reitende Boten* ». D'après la chronique brunswickoise de Hans Porner⁴⁴, la ville comptait en 1417 60 chevaux pour les besoins officiels et publics du Conseil et, à Göttingen, tout au long du XV^e siècle, un total de 777 chevaux ont été achetés par les caisses de la ville afin de répondre aux besoins d'échanges et d'ambassades du Conseil⁴⁵. Enfin, à Brunswick en 1355 (Altstadt) et à Hildesheim en 1379 des écuries du Conseil furent construites avec les fonds urbains⁴⁶. On notera qu'à la fin du XV^e siècle, le *Marställer* des écuries du Conseil de Francfort était, avec le médecin de la ville (*Stadtarzt*), l'officier urbain le mieux rémunéré par le Conseil⁴⁷.

Très précieuses sont également les informations glanées dans les sources comptables sur la gestion même de l'envoi des nouvelles au loin. Par mesure de précaution, le même courrier était ainsi envoyé par plusieurs messagers en même temps mais empruntant des routes différentes. Souvent on ne connaît pas l'itinéraire exact de ces différents tracés (il existe cependant des exceptions, tel l'envoi bien documenté de trois messagers entre Francfort et la Bohême en 1400)⁴⁸, mais les sommes enregistrées montrent l'une après l'autre une progression qui, comme dans le cas de Francfort en 1440 ou de Vienne en 1483, laisse penser que l'on choisissait des itinéraires chaque

⁴¹ PITZ (note 2).

⁴² Theo SCHRADER, *Die Rechnungsbücher der hamburgischen Gesandten in Avignon von 1338 bis 1355*, Hamburg, 1907, p. 63.

⁴³ Otto BRUNNER, *Die Finanzen der Stadt Wien von den Anfängen bis ins 16. Jahrhundert*, Wien, 1929.

⁴⁴ *Die Chroniken der deutschen Städte* (6). *Die Chroniken der niedersächsischen Städte*, Karl HEGEL (Hg.), Braunschweig I, Leipzig, 1868, p. 243 (cap. 12 du *Gedenkbuch*). H. GAUS, «Das Boten- und Gesandtschaftswesen in der ehemaligen Hansestadt Braunschweig», *Archiv für Post und Telegraphie*, 57 (1929), p. 179-185. Matthias PUHLE, *Die Politik der Stadt Braunschweig innerhalb des Sächsischen Städtebundes und der Hanse im späten Mittelalter*, Braunschweig, 1985.

⁴⁵ Wilhelm HAVEMANN, «Der Haushalt der Stadt Göttingen am Ende des 14. und während der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts», *Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen*, 22 (157), p. 204-227. Dieter NEITZERT, «Pferdebedarf und Pferdeeinkauf im 15. Jahrhundert am Beispiel der Stadt Göttingen», *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte*, 55 (1983), p. 369-380

⁴⁶ Paul HUBER, *Der Haushalt der Stadt Hildesheim am Ende des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts*, Leipzig 1901, p. 114-115.

⁴⁷ Moritz John ELSAS, *Umriss einer Geschichte der Preise und Löhne in Deutschland vom ausgehenden Mittelalter bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*, Leiden, 2 vol., 1936-1949, vol. 2/A, p. 49-65 et 617-624.

⁴⁸ MANDEL (note 23), p. 153-154.

fois plus longs et détournés afin d'échapper aux dangers, aux péages ou tout simplement à l'interception du message.

Une nouvelle perception de l'espace

Les comptabilités urbaines et les séries spécifiques que forment ici et là les *Botenbücher* permettent naturellement d'esquisser une géographie des relations préférentielles ou obligées de la ville avec l'extérieur proche ou lointain. Cette cartographie de l'espace dynamique des influences extérieures d'une cité doit être superposée à celle des simples voies de circulation des marchandises et des hommes. Quelquefois les deux cartes se recourent : ainsi à Francfort, d'après un sondage mené sur les 247 destinations répertoriées par les *Botenbücher* entre 1431 et 1440, l'activité la plus grande des messagers et envoyés est liée à la sécurité des chemins de la foire, aux informations puisées auprès du roi sur l'évolution des dangers militaires et à la venue des princes et de l'empereur⁴⁹. Commerce, guerre et diètes : trois événements qui engagent la route et en même temps tracent l'horizon politique et économique vital d'une cité qui ne vit presque que par ses foires et l'élection du roi des Romains. Au-delà de tel ou tel exemple particulier, ce sont les cercles à échelle variable de communication d'un ensemble de villes qu'il convient de mettre en relation par routes interposées. Le dessin de ces cercles dans l'Empire tardo-médiéval n'hésite pas longtemps à révéler un axe privilégié de circulation des nouvelles et des ambassades le long d'un couloir formé par le Rhin et le Main, entre Cologne, Mayence et Francfort s'élargissant de chaque côté à Bâle et Strasbourg d'une part et à Augsbourg et Nuremberg de l'autre. Il s'agit là des villes qui détiennent par exemple le record de fréquence (à plus de 40 reprises chacune et 70 fois pour Cologne et même 100 fois pour Mayence) dans les *Botenbücher* francfortois de la décennie 1430-1440 qui, en revanche, ne mentionnent aucune destination septentrionale. La densité des routes importantes de communication et d'échanges de nouvelles et d'ambassadeurs entre les villes révèle bien en tout cas l'importance capitale au XVe siècle d'un rôle central Nuremberg-Augsbourg-Strasbourg-Mayence, quadrilatère de contact entre Nord et Sud de l'Empire, au sein duquel (ce n'est pas un hasard), la poste des Taxis (initialement conçue dans et pour une Italie citadine) a pu très vite s'acclimater et fonctionner parce qu'elle rencontrait un système interurbain déjà bien rodé. Or, ce système s'appuyait lui-même sur une conscience de la relative homogénéité d'un espace conçu comme un champ de communications et d'interrelations. On en veut pour preuve un protocole d'accord passé en 1422 entre les villes libres et impériales du Rhin, de la Wetterau, d'Alsace, du Brisgau, de Souabe et de Franconie, au terme duquel l'ensemble de ces villes pourrait être organisé en cinq cercles à l'intérieur desquels devaient circuler les nouvelles engageant la sécurité et l'avenir politique de chaque ville. Il s'agit apparemment d'un rapport d'un député urbain adressé au Conseil de Bâle et faisant état des discussions préparatoires et préliminaires à la conclusion d'une ligue urbaine évoquée au cours de la diète de Nuremberg. Le troisième point indique ainsi, après le second consacré à la nécessité pour les villes « d'être informées des cas d'urgence et de dommage »⁵⁰ : « On répartirait ce faisant les villes en cinq cercles, plus ou moins selon le découpage suivant : Mayence, Spire, Francfort, les villes de la Wetterau pour le premier ; Strasbourg, Bâle, les villes d'Alsace et du Brisgau pour le second ; Zurich, Constance et leurs alliées pour le troisième ; Augsbourg, Ulm et leurs alliées pour le quatrième ; Nuremberg, Rothenbourg et les villes franconiennes pour le cinquième »⁵¹. Le

⁴⁹ Alexandra FRÖMMER, *Untersuchungen zur zwischenstädtischen Kommunikation im Spätmittelalter: Das Boten- und Nachrichtenwesen der Stadt Frankfurt am Main (1431-1440)*, Siegen, 1999 (Magisterarbeit, dactyl.).

⁵⁰ Dietrich KERLER (Hg.), *Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Sigismund. Zweite Abt. : 1421-1426* (Deutsche Reichstagsakten VIII), Göttingen, 1956, n° 180, p. 217. «Daz einer andern stat oder stetten not wer zu wissen oder zu schaden komen mocht».

⁵¹ *Ibid.*, «Item man würde die stete in funf teilen ordiniren, minner oder mer, nemlich: Meintz Worms Speyr Franckfurt die stette in der Wettraw und daselbst umb zu einem teil; Strassburg Basel und die stette in Elsess in Breissgew und daselbst umb zu

protocole consacre les points suivants à l'organisation matérielle d'un tel système en prévoyant qu'une ville-tête serait nommée au sein de chaque cercle, à charge pour celle-ci d'avertir les villes consœurs appartenant au même cercle, chacune reconnaissant l'authenticité du message à sa provenance de la ville désignée comme tête de cercle⁵². Ce passage révèle avant tout une géographie politique citadine, une véritable pensée de l'espace qui ne relève ni des zones d'influence royale, ni des principautés, ni des diocèses... Il montre également la réalité concrète des problèmes qui se posent à la réalisation d'une entente territoriale sur la base d'une union (*einung*), laquelle présuppose la question de confiance de l'authenticité et de l'accréditation de la bonne nouvelle. En effet, le cinquième point du protocole précise que chaque ville du cercle aurait à apprécier la réalité et la proximité des dangers observés – soit dans l'ordre du document : perte des privilèges, engagement de la ville, attaque, siège, guerre, atteinte aux routes de l'Empire (*reichs strassen* !) –⁵³, et d'en répercuter la nouvelle sur la foi de son honneur et de son serment par le truchement de messagers (*stete botten*) munis des pleins pouvoirs (*voller macht*) et dûment assermentés⁵⁴. Pour notre propos, il n'est pas sans intérêt de noter que la sécurité de routes nommément appelées « d'Empire »⁵⁵ est placée au même niveau que la guerre et le droit comme élément constitutif de l'essence et de l'existence citadines à défendre et à préserver.

On le voit, toute réflexion menée sur le chevelu des routes de communication par les historiens modernes doit renvoyer aux représentations spatiales des contemporains. Or, de ce point de vue, force est de constater que les traités théoriques sur les ambassadeurs, les légats et les *nuntii* ont chronologiquement précédé l'établissement de cartes d'itinéraires dont on peut considérer qu'il ne se répand qu'au tournant des XVe-XVIe siècles avec les cartes de Erhard Etzlaub⁵⁶, de Martin Waldseemüller ou de Sebastian Brant revenu à Strasbourg en 1502 et chargé des *Boten* de la ville en tant que *Stadtschreiber* jusqu'en 1521. Plutôt que d'en conclure à un retard en terme de représentation cartographique et spatiale, on peut se demander si les listes et registres de destinations et de dépenses de messagers, de légats et de courriers fidèlement consignés depuis le XIVe siècle par les villes ne tenaient pas lieu en fait d'une représentation de l'espace, des routes et des itinéraires tout aussi précise que ce que firent ensuite les cartes. Ces listes (on pourrait presque parler de rouleaux...) de points de départ et d'arrivée, de distances et de coûts (on voit ainsi que le chiffre, hier comme aujourd'hui, ne signifie rien par lui-même), traçaient ainsi une géographie bien plus dynamique, plus souple, en tout cas sans doute plus parlante et matérielle ou concrète de l'espace de communication, d'influence et de publicité d'une cité. Elles faisaient assurément mieux apparaître le temps et le prix de la nouvelle tant il est vrai que le temps de la nouvelle devenait un temps précieux en même temps qu'un *tempus commune*. Ce pourrait également être une des raisons pour lesquelles ces comptabilités ont été conservées car, une fois vérifiées et

dem andern teil; Zurich Costentz und die mit in in einung sind und daselbst umb zu den dritten teil; Augspurg Ulme und die mit in in einung sind und daselbst umb zu dem vierden teil; Nuremberg Rotemburg und die stette in Francken und daselbst umb zu dem funften teil».

⁵² *Ibid.*, «Man wurde auch voran auß ieglichem teil stete benennen die man zu manen het umb die nachgeschriben stücke zu erkennen».

⁵³ *Ibid.*, «ob iemand ein stat oder mer vom reiche dringen oder empfinden wolt; oder ob jemand ein stat oder mer fur daz reich pfenden oder angreifen wolt; oder ob jemand ein stat oder mer belegen oder sust mit krieg so swerlich bestellen wolt, also daz in auf des reichs strassen weder kost gezewge noch ander notdurft zu noch von geen mocht».

⁵⁴ KERLER, *Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Sigismund*. Zweite Abt. (note 50) : «und erkanten dann dieselben stete mit dem merern teil auf ir ere und eide daz die sache als ernstlich und heftig were daz sie die andern stete pillichen darumb zu manen hetten».

⁵⁵ On peut rapprocher cette terminologie des *Reichsstrassen* de celle de *Reichsbüchse*, «boîtes à lettres d'Empire», employée par le Conseil de Strasbourg quand il mentionnait en 1420 le transport de lettres royales par ses envoyés : KERLER, *Deutsche Reichstagsakten unter Kaiser Sigismund*. Erste Abt. (note 10), n° 282, p. 410.

⁵⁶ ERICH WOLTER, *Die ersten Generalkarten von Deutschland: ein Beitrag zu der Geschichte der Karten des Cusa- und Etzlaub-Typus*, Göttingen, 1922. HERBERT KRÜGER, «Ulm oder Augsburg als Heimat eines mittelalterlichen Routenverzeichnisses aus der Zeit um 1520», *Archiv für deutsche Postgeschichte*, (1957), p. 41-49.

acceptées, c'est-à-dire une fois leur fonction de contrôle et de justification remplie, rien n'eût empêché de s'en passer ensuite. Mais instruments de prévision, elles pouvaient à l'occasion se faire instruments de représentation à plus long terme, y compris de l'espace⁵⁷...

Ainsi le bon messenger est-il non seulement un porteur fidèle de nouvelles ou d'intentions, un rassembleur fiable d'informations extérieures, mais aussi un bon et rapide connaisseur des routes. Si l'on ne peut pas encore tracer avant 1500 le portrait idéal du messenger et député « professionnel », il est cependant assuré que dès avant cette date sa connaissance des chemins, en dehors même de celle des langues, constitue un critère de choix important. On ne trouve pas en effet d'instructions délivrées par les Conseils mêmes sur les routes à emprunter avant d'expédier un envoyé en mission. C'est sans doute qu'au sein du Conseil devait exister une sorte de savoir géographique commun que ne fixait pas encore une cartographie bien établie. On voit ainsi dans les *Botenbücher* de Francfort dès les années 1430-1440 un rapprochement assez net s'opérer entre tel groupe d'envoyés et telle destination, signe du recours préférentiel à de bons connaisseurs des routes, des péages, des douanes et des gîtes et étapes. La correspondance des Veckinchusen⁵⁸ entre Lübeck et Cologne révèle également dans les années 1410 l'assignation de tel *Bote* à telle route et un siècle plus tard celle de Dürer adressée à Willibald Pirckheimer montre un phénomène semblable entre Nuremberg et Venise⁵⁹. Cet emploi de « spécialistes » de tel ou tel itinéraire n'empêchait pas d'avoir recours, en des endroits difficiles, à des passeurs ou montreurs de chemin, *Wegweiser* ou *ducatores* comme les nomment les sources comptables encore une fois. À Francfort, le *Bote* envoyé en mission recevait d'avance une somme fixe pour payer ces spécialistes des passages délicats⁶⁰, signe de la connaissance précise par les autorités des points et des tarifs de péage et de conduite accompagnée. Un compte de dépense visé par le Conseil de Bâle pour une mission effectuée par l'envoyé Johann Wal en 1433-1434 comporte également la mention des frais versés à un *Geleitsmann* qui semble avoir accompagné, en des passes difficiles, le messenger de la cité⁶¹. Pour les autorités urbaines en tout cas il semble bien que les routes de la communication, celles de leurs *Bote* et envoyés, étaient des voies ponctuées de haltes et d'étapes qui étaient d'ailleurs autant de points de rencontre, de relais possibles et finalement de sécurité.

Routes et Öffentlichkeit urbaine

C'est dans un même mouvement chronologique qu'il convient de considérer la diffusion du système des envoyés (*Botenwesen*) et l'évolution d'un conduit (*Geleit*) efficace et politiquement contrôlé sur les routes : Cologne⁶² n'a-t-elle pas à la fois enregistré avec la même précision et de manière continue pour la période 1408-1498 des *Botenregister* et des *Geleitsregister* tandis que les *Botenbücher* de Francfort étaient menés en parallèle avec le *Messegeleit* de la foire ? D'ailleurs, pour les rois et les princes, une ville administrativement efficace se signale par une double compétence sur les routes : une communication rapide et sûre d'un côté et un conduit solidement établi de l'autre. Le roi a ainsi souvent recours aux messagers et au conduit des villes tout ensemble comme l'attestent les demandes royales adressées à Francfort, Nuremberg et Lübeck qui semblaient jouir

⁵⁷ Guy P. MARCHAL (dir.), *Grenzen und Raumvorstellungen (11.-20. Jahrhundert). Frontières et conceptions de l'espace (11e-20e siècles)*, Luzern, 1996. Jan A. AERTSEN, Andreas SPEER (Hg.), *Raum und Raumvorstellungen im Mittelalter*, Berlin, 1998.

⁵⁸ Simonne ABRAHAM-THISSE, «La correspondance d'un marchand hanséate au XVe siècle : Hildebrand Veckinchusen», in : *Le marchand au Moyen Age*, Paris, 1992, p. 121-135.

⁵⁹ Hans RUPPRICH (Hg.), *Dürer. Schriftlicher Nachlaß*, Bd. 1 : *Autobiographische Schriften, Briefwechsel, Dichtungen, Beischriften, Notizen und Gutachten, Zeugnisse zum persönlichen Leben*, Berlin, 1956. Stan HUGUE, (éd., trad.), *Albrecht Dürer, Chroniques familiales. Écrit sur des dessins suivi des lettres d'Italie*, Paris, 1996.

⁶⁰ FRÖMMER (note 49), p. 40 avec renvoi au *Botenbuch* de 1439, fol. 14r et fol. 15.

⁶¹ Leonard ENNEN, «Joannes Wals Rechenschaft van Basel und Ulme», *Annalen des historischen Vereins für den Niederrhein*, 17 (186), p. 102-118, ici p. 115.

⁶² HAFERLACH (note 8), p. 134.

d'une véritable réputation d'efficacité en la matière. À Nuremberg, on note la mise en place dès 1440 d'un système de collaboration et de relais entre courriers royaux et courriers urbains, les premiers réservant à Nuremberg la primeur d'une information que les seconds repercutaient ensuite jusqu'en Alsace⁶³. Une telle pratique contribua à augmenter la réputation des courriers et des coursiers de cette ville, à telle enseigne que dès 1437 le chambrier impérial Konrad von Weinsberg pria le Conseil de bien vouloir lui prêter un habile messenger vers Prague. L'essor du *Botenwesen* n'est donc pas seulement le produit d'une simple extension des voies de communication mais traduit une nouvelle conception de l'*Öffentlichkeit* urbaine qui repose elle-même sur une nouvelle forme de conscience urbaine (un peu comme le *Bote* des romans courtois a contribué à matérialiser un public et à concrétiser l'espace de la communication littéraire en confrontant des temps et des espaces éloignés)⁶⁴.

Cette *Öffentlichkeit* urbaine doit d'abord être pensée comme sélective : par exemple la récompense des courriers extérieurs reçus par une ville est indicatrice d'une hiérarchie de l'importance accordée à tel prince, telle région ou telle institution. Ainsi, le Conseil de Wesel régala à ses frais les envoyés de l'Ordre Teutonique et de la Hanse mais pas les autres⁶⁵. Mais cette *Öffentlichkeit* doit également être pensée comme représentative puisqu'elle jette sur la route des messagers et des envoyés dont le statut et la fonction, quand il ne s'agit pas d'espions, sont manifestés par un costume (souvent visible de très loin et signe d'immunité), mais aussi par des attributs symboliques souvent porteurs d'identité⁶⁶. Ce sont les armes et les couleurs de la ville pour Aix-la-Chapelle dès 1394 et pour Strasbourg en 1443⁶⁷. Ou bien ce sont des boîtes, *Büchsen* ou encore *pixides* et *cistulae ad litteras*, que le droit de Hambourg appelle *signum civitatis* tandis que les *Botenbücher* de Francfort opèrent dès 1430 l'équivalence terminologique entre « *stade busse* » et « *boten busse* ». C'est enfin le *Stab* ou bâton-pique partout représenté, et que le *Boteneid* de la ville d'Überlingen érige dès le début du XIVe siècle en signe distinctif d'un service intérieur ou extérieur, ce dernier se signalant par le port exclusif du *Stab*⁶⁸ tant sur les routes que dans la rue de la cité : « *Wann du dann von gemeiner statt wegen zu laufen nit gebraucht so solltu allweg in der stat auf dem rataus und der gassen wie ander derselben knecht doch ohn einer stab aber mit der silbernin büchs welch büchs du auch bi disem aid weder hie noch anderswo versetzen, verkaufen, noch sonst darauf entlehen solst* »⁶⁹. À ces attributs symboliques qui réalisent une véritable incorporation du message dans son porteur⁷⁰, il convient d'ajouter une forme d'éthique du service. Ce sont les serments prêtés par les messagers qui, à l'image des ordonnances somptuaires (vêtements, fêtes et mariages) qui se répandent un peu partout, fixent des normes de conduite qui peu à peu

⁶³ SESSLER, POLIVKA et SPORHAN-KREMPPEL (note 2).

⁶⁴ Horst WENZEL, *Hören und Sehen. Schrift und Bild. Kultur und Gedächtnis im Mittelalter*, München, 1995. ID. (Hg.), *Gespräche – Boten – Briefe. Körpergedächtnis und Schriftgedächtnis im Mittelalter*, Berlin, 1997.

⁶⁵ STRICKER, WARTHUYSEN (note 37).

⁶⁶ LAUFFER (note 22).

⁶⁷ Franz H. QUETSCH, *Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein*, Freiburg i. Br. 1891. R. LÖFFLER, *Geschichte des Verkehrs in Baden*, Heidelberg 1910. Wilhelm FLEITMANN, «Boten- und Postwesen», in : *Köln Westfalen 1180 1980. Landesgeschichte zwischen Rhein und Weser*, Köln, 1981, p. 305-308. HEIMANN, *Zur Visualisierung städtischer Dienstleistungskultur* (note 22).

⁶⁸ Karl von AMIRA, *Der Stab in der germanischen Rechtssymbolik*, München, 1909, p. 23-30. Pour poursuivre : Albrecht CORDES, Claudia SEIRING, «Die unvollendete Neuauflage von Karl von Amiras ‚Stab in der germanischen Rechtssymbolik‘», in : Peter LANDAU, Hermann NEHLEN, Mathias SCHMOECKEL (Hg.), *Karl von Amira zum Gedächtnis*, Bern, 1999, p. 87-106.

⁶⁹ LÖFFLER (note 67), p. 71.

⁷⁰ Klaus GERTEIS, «Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz in Mittelalter und in früher Neuzeit», in : Hans POHL (Hg.), *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft*, Stuttgart 1989, p. 19-36.

emplissent le contenu d'une fonction au service du bien commun⁷¹. On voit ainsi ces textes réglementaires insister sur les dangers que constitue non seulement la route en elle-même (vol, rapt, capture de l'argent et des nouvelles, torture pour extorquer le contenu du message, toutes procédures que le Conseil de Cologne, dans une missive de 1397, s'étonne naïvement de voir nouvellement pratiquées « *sere nauwe is boiden up den straißen zo rouwen of zo vangen* »...),⁷² mais aussi sur les dangers entraînés par la possible faiblesse du messenger lui-même (la taverne tentatrice, l'alcoolisme⁷³ – « *der gleser und kannen müssig zu gen* » dit le *Boteneid* de Berne en 1473 – et l'indiscrétion ou l'oubli qui lui sont liés comme l'indique en 1494 ironiquement Sebastian Brant dans la *Nef des fous*⁷⁴...) ou bien par sa modeste rémunération (pot de vin⁷⁵, corruption et envie du jeu « *ganz ungespilt sin und bleiben* » dit le *Boteneid* de Berne en 1473 tandis que la réglementation de Strasbourg de 1484 interdit aux *Boten* de jouer avec l'argent de leur course...). Bon nombre de Conseils urbains pouvaient ainsi reprendre à leur compte le dicton repris par Hartmann von Aue dans Iwein : « *Wer guten boten sendet, sinen vrumen er endet* » et plus tard ce quatrain composé par Sebastian Brant : « *Wie gut der schnee Abkühlung gibt / Wenn man ihn findet in Sommerszit / Also erfreut ein treur Bot / Den, der ihn ufgesendet hott* »⁷⁶. Le bon messenger devient l'objet d'une réflexion qui n'engage pas que la définition d'une bonne nouvelle mais suppose aussi la réalisation d'un bon service.

La route ne fait donc pas que relier une ville à l'autre : elle identifie les allées et venues d'une ville à l'autre par une signalisation précise des fonctions, reliée à la notion de Bien Commun, et ce au moment où les autorités urbaines font le tri entre bons et mauvais déplacements. De la sorte, le serment prêté par l'envoyé avant d'entrer en fonction s'étend bien au-delà des murs de la ville en couvrant tout un réseau de routes, ainsi intégrées à un espace public des relations de la cité, par les notions au moins théoriques d'accréditation-authentification, de sécurité, de protection et d'autorité. La possession d'une pique ou bien d'une *Botenbüchse* était exigée non seulement par les Conseils mais aussi par les *Boten* eux-mêmes, et l'on repérait sur la route quel envoyé en portait ou non : dans la ville de Wesel, en 1436, un faux messenger fut reconnu au fait qu'il avait dérobé une *Büchse*. Son port devait être à ce point efficace que pratiquement plus aucun *Bote* n'acceptait de partir sur les routes sans en porter un, exécuté de bonne façon et dont les armes seraient reconnaissables.

Conclusion

Par la gestion des nouvelles et de leurs porteurs, la ville se familiarise avec une pensée de la distance mise en forme par une sorte de culture de service des communications extérieures incarnée par le système des messagers. Les comptabilités et les *Botenbücher* qui en portent la trace font bien comprendre ce que l'on doit entendre par une *Öffentlichkeit* liée à la rue et surtout à la route, son prolongement : faire connaître, identifier, annoncer, représenter, diffuser des nouvelles et des opinions, s'informer, gérer le temps et l'espace de l'information. On peut mesurer la réalité d'une telle conception aux yeux des autorités urbaines à l'aune de la déception éprouvée par le Conseil de Northeim écrivant en 1434 à Lübeck qu'elle se retirait de la Hanse à laquelle elle avait

⁷¹ Peter HIBST, *Utilitas publica – gemeiner Nutz – Gemeinwohl: Untersuchungen zur Idee eines politischen Leitbegriffes von der Antike bis zum späten Mittelalter*, Frankfurt am Main, 1991. Jörg ROGGE, *Für den Gemeinen Nutzen. Politisches Handeln und Politikverständnis von Rat und Bürgerschaft in Augsburg im Spätmittelalter*, Tübingen, 1996.

⁷² Leonard ENNEN (Hg.), *Quellen zur Geschichte der Stadt Köln*, VI, Köln, 1879, n° 368, p. 604.

⁷³ Hans Conrad PEYER (Hg.), *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter*, München 1983. ID., *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter*, Hannover 1987.

⁷⁴ Manfred LEMMER (Hg.), *Das Narrenschiff nach der Erstausgabe (Basel 1494)*, Tübingen, 1986, p. 207-208 : fol. 80 : «Narrehte Botschaft».

⁷⁵ Valentin GROEBNER, *Gefährliche Geschenke. Ritual, Politik und die Sprache der Korruption in der Eidgenossenschaft im späten Mittelalter und am Beginn der Neuzeit*, Konstanz, 2000, p. 82-93.

⁷⁶ Cité par Ernst KIERKALT, *Die Entstehung der deutschen Post und ihre Entwicklung bis zum Jahre 1932*, Erlangen 1938.

adhéré trois ans plus tôt parce qu'en dépit de l'engagement de la confédération à protéger les routes, les convois, les conduits, les messagers et les porteurs de nouvelles, cette politique de la ligue ne lui a été d'aucune utilité dans la conduite de la *Fehde* qu'elle doit subir depuis plusieurs années⁷⁷. Par cet exemple, on voit donc à rebours la conviction ancrée chez les magistrats urbains du bénéfice direct qu'une bonne gestion de l'extérieur et des communications lointaines pouvait ou aurait dû apporter à la cité dont le devoir, ciment de toute bonne ligue urbaine, est d'avertir par tout moyen sa consœur des dangers qu'elle encourt. Un court traité de bonne police fixant les devoirs et le comportement idéal du bourgmestre parfait intègre bien cette dimension d'une bonne gestion de la communication de la ville comme une des tâches prioritaires du premier magistrat. Il s'agit de notes rédigées en 1476 par le secrétaire du Conseil de la ville de Görlitz et qui, après avoir insisté sur le devoir qu'a le bon bourgmestre de lire toutes les lettres reçues ou expédiées par son gouvernement, se doit aussi de recevoir les messagers et envoyés dans les plus brefs délais, de les écouter fidèlement et d'arrêter ensuite son opinion car il y va du bien commun, du « *gemein gutte* »⁷⁸. D'une certaine façon, comme pour les itinéraires royaux observés par les historiens du haut Moyen Âge et du Moyen Âge central, il existe bien pour la ville de la fin du Moyen Âge une relation entre densité d'occupation spatiale et efficacité politique : la route, son utilisation et sa protection peuvent être de bons indices d'une telle relation autant qu'ils peuvent servir d'observatoire à ce que l'on devrait entendre par une *amicitia* interurbaine à la fin du Moyen Âge. Finalement, la communication par une ville semble confirmer et réorganiser l'économie citadine à l'échelle de l'Empire par la maîtrise des nouvelles et de la route tout ensemble.

⁷⁷ STOOB, FAHLBUSCH, HÖLSCHER (Hg.), *Urkunden zur Geschichte des Städtewesens in Mittel- und Niederdeutschland bis 1350* (note 3), n° 323, p. 339.

⁷⁸ Richard JECHT, «Die Pflichten eines mittelalterlichen Bürgermeisters», *Deutsche Geschichtsblätter. Monatsschrift zur Förderung der landesgeschichtlichen Forschung*, 10 (1909), p. 89-102, ici p. 100-101 : «Item ein burgermeister ist getreulich zu raten, das er alle boten schnelliglich vorhore und alle briefe, em adir dem rate zugeschrieben, snelle uffbreche und lesse adir lessin losse, ab di ichtis in sich hilden, doran macht einen gemein gutte gelegen wer».