

Vorträge und Forschungen Sonderband 55

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

Verkehrspolitik im Mittelalter

Bernische und Walliser Akteure,
Netzwerke und Strategien



THORBECKE

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

VERKEHRSPOLITIK IM MITTELALTER
BERNISCHE UND WALLISER AKTEURE, NETZWERKE
UND STRATEGIEN

Vorträge und Forschungen

Herausgegeben vom Konstanzer
Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte

Sonderband 55



JAN THORBECKE VERLAG

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

Verkehrspolitik im Mittelalter

Bernische und Walliser Akteure,
Netzwerke und Strategien



JAN THORBECKE VERLAG

Publiziert mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds
zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung,
der Hochschulstiftung der Burgergemeinde Bern
und der Dienststelle für Kultur des Kantons Wallis.



SCHWEIZERISCHER NATIONALFONDS
ZUR FÖRDERUNG DER WISSENSCHAFTLICHEN FORSCHUNG



Für die Schwabenverlag AG ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Maßstab ihres Handelns. Wir achten daher auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien. Dieses Buch wurde auf FSC®-zertifiziertem Papier gedruckt. FSC (Forest Stewardship Council®) ist eine nicht staatliche, gemeinnützige Organisation, die sich für eine ökologische und sozial verantwortliche Nutzung der Wälder unserer Erde einsetzt.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2011 Jan Thorbecke Verlag der Schwabenverlag AG, Ostfildern
www.thorbecke.de

Druck: Memminger MedienCentrum, Memmingen
Hergestellt in Deutschland
ISBN 978-3-7995-6765-7

Vorwort

»Am Straßennetz eines Staates lässt sich der Grad der Einsicht in die Raumzusammenhänge und die Klarheit oder Unklarheit des politischen Willens erkennen.«*

Wie gestaltete sich der im Zitat umschriebene Zusammenhang von Politik und Verkehr im Mittelalter? Die Frage nach den konkreten Berührungspunkten zwischen dem Verkehrsnetz und den politischen Instanzen während der Jahrhunderte der Vormoderne stellt den Dreh- und Angelpunkt der vorliegenden Untersuchung zur Verkehrspolitik des Mittelalters dar. Eine kritische Analyse der entsprechenden Interaktionen drängt sich umso mehr auf, als die zur Diskussion stehenden Herrschaftsgebilde über keine verfestigten staatlichen Institutionen verfügten. Besonders die strukturierte Reflexion der Systemhaftigkeit und Permanenz einer zwar durchaus punktuell festgestellten, doch für die mittelalterliche Zeit als konsistentes Gebilde bis anhin nur ansatzweise diskutierten Verkehrspolitik spielt dabei eine herausragende Rolle. Im Zentrum der zur Exemplifizierung dieser Zusammenhänge erarbeiteten regionalen Fallstudien stehen die Verkehrsorganisationen des bernischen und Walliser Alpenraums, während als Analyse-kategorien ihre maßgeblichen Parameter – die verkehrpolitischen Akteure, Netzwerke und Strategien – dienen.

Die vorliegende Arbeit, die im September 2009 von der Philosophisch-historischen Fakultät der Universität Bern als Dissertation angenommen wurde, fand von Seiten verschiedener Personen und Institutionen Unterstützung. Ein besonderer Dank gebührt meinem langjährigen Arbeitgeber und Doktorvater Prof. Dr. Rainer Christoph Schwinges, vor allem für die konstruktiven Gespräche in der Phase der Themenfindung und die weiterführenden Impulse im Verlauf der Recherchen, aber auch für die vielgestaltigen Zuwendungen während der Zeit meiner Tätigkeit als Hilfsassistentin und Assistentin an der Abteilung für Mittelalterliche Geschichte des Historischen Instituts der Universität Bern.

In der Eingrenzung des Gegenstandes sowie bei der Klärung von Detailfragen sind mir die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von *ViaStoria*, dem Zentrum für Verkehrsgeschichte (Bern/Zürich), mit großem Fachwissen und der Bereitstellung von Materialien zur Seite gestanden: Namentlich erwähnt seien an dieser Stelle Prof. Dr. Klaus Aerni, dessen aus jahrzehntelangen Forschungen geschöpften Anregungen und weiterführenden Hinweise mir stets eine besondere wissenschaftliche Bereicherung bereitet haben, sowie Dr. Hans-Ulrich Schiedt und lic. phil. nat. Guy Schneider, die mich in der Frühphase meiner verkehrshistorischen Forschungen beratend begleitet haben.

* Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, hg. vom Kantonalen Planungsamt, bearb. von Jean GROSJEAN und Mitarbeitern, Geographisches Institut der Universität Bern, Abteilung für angewandte Geographie, Bern 1973, S. 39.

Auf bernischer Seite durfte ich mehrfach die Unterstützung der designierten Staatsarchivarin des Kantons Bern, Frau Dr. Barbara Studer Immenhauser, in Anspruch nehmen. Einen besonderen Dank möchte ich ihr für die Erlaubnis des Wiederabdrucks von Kartenmaterialien aus ihrer Dissertation zur Verwaltung des bernischen Territorialstaates (1250–1550) aussprechen. Weiter bedanke ich mich bei Dr. Klara Hübner (Fribourg) und Dr. Kathrin Jost (Bern) für die weiterführenden Anregungen sowie bei Prof. Dr. Christian Hesse (Bern) für das Erstellen des Zweitgutachtens.

Auf Walliser Seite möchte ich Frau Rosemarie Seiler (Brig/Blitzingen), die mir durch das großzügige Geschenk einer vollständigen Reihe der *Blätter aus der Walliser Geschichte* eine hilfreiche Handbibliothek in die Studierstube zauberte, meinen herzlichen Dank aussprechen. Maßgeblich zum erfolgreichen Abschluss meiner Untersuchung hat schließlich die Equipe des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums (FGA) in Brig beigetragen. Besonders Herrn aDirektor Dr. Gabriel Imboden bin ich zu großem Dank verpflichtet: zum einen für die nicht abreißen konstruktiven Diskussionen und die sorgfältige Korrekturlektüre, zum anderen aber auch für das generöse Freistellen von Pflichten während der abschließenden Arbeitsphase, was mir den notwendigen Freiraum zur Fertigstellung des Manuskripts eröffnet hat. Daneben danke ich Ursi Imboden-Bürki und Bernadette Kluser-Tenisch für ihre Lektoratsdienste, René Pfammatter für das vereinheitlichende Erstellen der illustrativen Materialien sowie Dr. Gregor Zenhäusern für die zahlreichen weiterführenden Hinweise.

Dank gebührt schließlich dem *Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte*, der die vorliegende Dissertation in die Reihe der *Vorträge und Forschungen. Sonderbände* aufgenommen hat, sowie Prof. Dr. Helmut Maurer (Konstanz), der sich bereitwillig als Publikationsgutachter zur Verfügung stellte. Die Drucklegung dieses Bandes wurde ermöglicht durch die großzügige finanzielle Unterstützung des *Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung* (SNF), der *Hochschulstiftung der Burgergemeinde Bern* und der *Dienststelle für Kultur des Kantons Wallis*. Allen Einrichtungen sei an dieser Stelle für ihre maßgeblichen Zuwendungen gedankt.

Die vorliegende Studie zur Verkehrspolitik des Mittelalters sei denjenigen Personen gewidmet, die ihren Entstehungsprozess während Jahren durch ihren unverzichtbaren Rückhalt gefördert haben:

Parentibus dilectis maritoque optimo

Brig-Glis, im Juli 2011

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

Inhalt

Vorwort	5
I. Einleitung	13
1. Forschungsstand	17
2. Quellenlage	26
3. Geographie und Chronologie	32
4. Aufbau, Fragestellungen und Methodik	36
II. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien der mittelalterlichen Verkehrspolitik	39
1. Grundlagen und Voraussetzungen	40
1.1 Die Umweltbedingungen	40
1.1.1 Der Naturraum und die Verkehrsgeographie	40
1.1.2 Das Wasserstraßennetz	44
1.1.3 Die klimatischen Prozesse	48
1.2 Die Herrschaftsverhältnisse	51
1.2.1 Bern von den Zähringern bis zum größten Stadtstaat nördlich der Alpen	51
1.2.1.1 <i>Das Ringen um die Macht und die Ausformung einer städtischen Erwerbspolitik</i>	52
1.2.1.2 <i>Die expansive Territorialpolitik und emanzipative Bestrebungen</i>	55
1.2.2 Das Wallis von der hochburgundischen Grafschaft bis zum Reformationszeitalter	58
1.2.2.1 <i>Die Bischöfe von Sitten zwischen dem Reich und Savoyen</i>	59
1.2.2.2 <i>Der Aufstieg und Niedergang der Walliser Freiherrengeschlechter</i>	64
1.2.2.3 <i>Die Formierung und Etablierung der kommunalen Bewegung</i>	67
1.2.3 Bernische und Walliser Politik, Herrschaft und Territorialisierung im Vergleich	71
1.3 Das Wirtschaftsgefüge	72

1.3.1	Die europäischen Wirtschaftskonjunkturen	73
1.3.2	Die überregionalen Messesysteme	75
1.3.3	Die regionalen und lokalen Handelsnetze	78
1.4	Die Reichsebene: Verfassung, Recht und Tendenzen der politischen Praxis	79
1.4.1	Die Verkehrsregalien	81
1.4.2	Das Straßenregal	82
1.4.3	Anwendungspraxis	84
	1.4.3.1 <i>Straßenbau und Straßenunterhalt</i>	84
	1.4.3.2 <i>Straßenzwang</i>	87
1.4.4	Das Geleitregal	90
1.4.5	Begriffe und Geltungsbereiche	91
1.4.6	Rechtsnorm und Anwendungspraxis	94
1.4.7	Das Zollregal	97
1.4.8	Begriffe und Geltungsbereiche	98
1.4.9	Rechtsnorm und Anwendungspraxis	100
	1.4.9.1 <i>Zollbefreiungen und Zollverträge</i>	104
	1.4.9.2 <i>Zollverwandte Abgaben</i>	106
1.4.10	Das Strom- oder Wasserregal	107
1.4.11	Rechtsnorm und Anwendungspraxis	107
	1.4.11.1 <i>Wasserbezogene Regalien</i>	111
1.5	Definitiver Exkurs: Verkehrspolitik im Mittelalter	112
2.	Die verkehrspolitischen Akteure	117
2.1	Die zentralen Akteure	118
2.1.1	Die Zähringer Herzöge	118
2.1.2	Die Stadt Bern	121
2.1.3	Die Bischöfe von Sitten	124
	2.1.3.1 <i>Die bischöflichen Verkehrsregalien</i>	125
	2.1.3.2 <i>Die regalen Investiturrechte Savoyens</i>	127
	2.1.3.3 <i>Das bischöfliche Verkehrslehenssystem</i>	130
	2.1.3.4 <i>Der savoyische Hauptkontrahent</i>	132
2.1.4	Der Walliser Landrat	133
2.2	Die passbeherrschenden Akteure	136
2.2.1	Die Freiherren von Turn	136
2.2.2	Die Grafen von Savoyen	140
2.2.3	Die Grafen von Biandrate	143
	2.2.3.1 <i>Das Meiertum Visp</i>	146
	2.2.3.2 <i>Die Bedeutung der Saaser Pässe</i>	147
2.2.4	Die Herren von Rodis-Baceno	150
	2.2.4.1 <i>Die Bedeutung des Albrunpasses</i>	152
2.2.5	Die Herren von Eschenbach	153
2.3	Die externen Akteure	155

2.3.1	Die italienischen Kaufleute	156
2.3.1.1	<i>Verkehrsverträge mit den Bischöfen von Sitten</i> ...	157
2.3.1.2	<i>Verkehrsverträge mit bischöflichen Lebensnehmern</i>	161
2.3.1.3	<i>Verkehrsverträge mit den Grafen von Savoyen</i> ..	164
2.3.2	Die süddeutschen Kaufleute	165
2.3.2.1	<i>Die Zollbefreiungen der Nürnberger Kaufleute</i> ..	166
2.3.3	Der allgemeine Schutz des Handelsverkehrs	168
2.4	Die regionalen und lokalen Akteure	171
2.4.1	Die Transportorganisationen	172
2.4.2	Technische Aspekte des alpinen Transportwesens	172
2.4.2.1	<i>Rod- und Strackfuhr</i>	172
2.4.2.2	<i>Verkehrsmittel und Transportkosten auf dem Landweg</i>	174
2.4.2.3	<i>Transportkosten und Verkehrsmittel auf dem Wasserweg</i>	178
2.4.2.4	<i>Die bernischen Schiffstypen</i>	181
2.4.3	Der Walliser Landtransport	183
2.4.3.1	<i>Die Transporteure auf der Simplonpassroute</i>	183
2.4.3.2	<i>Die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig</i>	185
2.4.3.3	<i>Die Transporteure im Val d'Ossola</i>	189
2.4.3.4	<i>Konflikte um das Transportmonopol</i>	191
2.4.4	Der bernische Wassertransport mit Blick auf das Wallis ..	194
2.4.4.1	<i>Die Gesellschaft der Schiffleute von Bern</i>	198
2.4.5	Städtische Kontrolle vs. emanzipative Schritte: Bernisches und Walliser Transportsystem im Vergleich ..	204
2.4.6	Die kommunalen Kräfte	205
2.4.6.1	<i>Die Stadt Burgdorf</i>	206
2.4.6.2	<i>Die Gemeinden des Goms</i>	207
2.4.6.3	<i>Die Gemeinden des Saastals</i>	210
2.4.6.4	<i>Funktionale Verortung der Kontrollinstanzen</i> ..	211
2.5	Die institutionellen Akteure	215
2.5.1	Das stadtbernische Zoll- und Kaufhaus	215
2.5.1.1	<i>Das Kaufhauspersonal: Zöllner und Geleitherrn – Meister und Knechte</i>	216
2.5.2	Das bernische Bauherrenamt	218
2.5.2.1	<i>Die bauherrlichen Verkehrsabgaben</i>	220
2.5.3	Die bernischen Straßen- und Geleitkompetenzen	223
2.5.4	Die bernischen zünftischen Gesellschaften	225
2.5.4.1	<i>Die Kaufleutegesellschaften</i>	227
2.5.5	Personelle verkehrspolitischen Ressourcen in Bern und im Wallis im Vergleich	229
2.6	Prosopographischer Exkurs: Karrieren im Verkehrswesen	231

2.6.1	Der Thuner Wirt Hans von Herblingen	231
2.6.2	Die Walliser Familie Theiler	235
2.6.2.1	<i>Die Theiler in Simplon-Dorf</i>	237
2.6.2.2	<i>Die Theiler in Brig</i>	239
3.	Die verkehrspolitischen Objekte	243
3.1	Die regalen Objekte	243
3.1.1	Die Straßen	243
3.1.1.1	<i>Die Linienführungen von Bern nach Freiburg i. Ü.</i>	244
3.1.1.2	<i>Die Landstraße durch das Rhonetal</i>	246
3.1.1.3	<i>Die älteren, rechtsufrigen Linienführungen</i>	248
3.1.2	Das Geleit und die Zölle	249
3.1.2.1	<i>Die Geleitpolitik der Stadt Bern</i>	251
3.1.2.2	<i>Die Geleitpolitik des bischöflichen Wallis</i>	254
3.2	Die Verkehrsinfrastruktur	257
3.2.1	Brücken in Bern	259
3.2.1.1	<i>Die Neubrücke bei Herrenbrunnen</i>	259
3.2.1.2	<i>Die Saanebrücke bei Gümmenen</i>	260
3.2.2	Brücken im Wallis	262
3.2.2.1	<i>Die Chibrücke bei Stalden</i>	264
3.3	Geistlicher Exkurs: Das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard ..	266
3.3.1	Der Einfluss des Hauses Savoyen	269
3.3.2	Die Verkehrsdienstleistungen	270
4.	Die verkehrspolitischen Maßnahmen	273
4.1	Straßenbau und Straßenunterhalt	273
4.1.1	Straßenbau und Straßenunterhalt in Bern	274
4.1.2	Straßenbau und Straßenunterhalt im Wallis	277
4.1.2.1	<i>Die Grafen von Savoyen</i>	277
4.1.2.2	<i>Die Bischöfe von Sitten</i>	280
4.1.2.3	<i>Der Walliser Landrat</i>	282
4.2	Bilaterale und multilaterale verkehrsbezogene Verträge	285
4.2.1	Das Bauprojekt Grimselstraße von 1397	286
4.2.2	Das Bauprojekt Lötschenpass von 1519	290
4.2.3	Verkehrssicherung durch Verträge und Bündnisse	293
4.2.4	Vertragsbrüche	295
4.2.4.1	<i>Der Fall Palméron Turchi</i>	295
4.3	Verkehrsbehinderungen oder verkehrspolitische Maßnahmen ex negativo	298
4.3.1	Straßenlenkung und Straßenzwang	298
4.3.1.1	<i>Bern und Solothurn im Streit um die Transithandelsstraßen</i>	299
4.3.2	Konflikte um Verkehrsrechte	302

4.3.2.1	<i>Der Zoll von Simplon-Dorf</i>	303
4.3.2.2	<i>Die Ballenteiler- und Sustrechte von Brig und der Jahrmarkt von Münster</i>	304
4.3.2.3	<i>Lokale Konflikte um Verkehrsrechte in Bern</i>	305
III.	Ergebnisse	307
1.	Verkehrspolitik im Mittelalter?	310
IV.	Anhang	311
1.	Kartographische Materialien	313
1.1	Die schiff- und flößbaren Wasserwege des bernischen und Walliser Raums bis zum Ende des 16. Jahrhunderts	313
1.2	Das bernische Territorium um 1450	314
1.3	Das bernische Territorium um 1565	315
1.4	Grafschaft und Bistum Wallis um 1350	316
1.5	Das savoyische Unterwallis 1384–1475/76	317
1.6	Das Unterwallis nach 1475/76	317
1.7	Die Walliser Zenden	318
1.8	Der Passstaat der Freiherren von Turn im 14. Jahrhundert	319
1.9	Schematische Karte der diskutierten bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe	320
2.	Verzeichnis der illustrativen Materialien	321
2.1	Abbildungen	321
2.2	Karten	321
3.	Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen	323
V.	Bibliographie	325
1.	Quellen	326
1.1	Ungedruckte Quellen	326
1.2	Gedruckte Quellen	327
2.	Literatur	331
3.	Online-Ressourcen	353

VI. Register	355
1. Geographische Begriffe	356
2. Personen	365

I. Einleitung

Wenn namhafte Spitzenpolitiker die Idee des *roadpricing* als »Rückschritt ins Mittelalter« klassifizieren¹, dann werfen sie nicht nur die verkehrspolitischen Ideen ihrer Amtskollegen, denn die Äußerung widerspiegelt implizit ein in der Öffentlichkeit fest verankertes, negatives Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens, ja des viel zitierten »finsternen Mittelalters«. Die Vorstellung der verkehrstechnischen Rückständigkeit der mittelalterlichen Jahrhunderte wird besonders von den Medien² und der populärwissenschaftlichen Literatur³ oft und gerne kommuniziert. Nicht selten charakterisiert diese Betrachtungsweise überdies epochenübergreifende verkehrshistorische Darstellungen, in denen der Blick des Wissenschaftlers vielfach – einseitig gewichtend – von den imposanten Römerstraßen nahezu direkt zum Chausseenbau des 18. Jahrhunderts schweift. Letztere verkehrsgeschichtlichen Themenkomplexe erfreuen sich neben der omnipräsenten Eisenbahn, dem Postwesen und der modernen Dampfschiffahrt größter Beliebtheit⁴, wie eine summarische Einsichtnahme in Gesamtbibliographien und Inhaltsverzeichnisse wissenschaftlicher Fachzeitschriften unterstreicht. Wo immer das Verkehrswesen des Mittelalters und der Vormoderne am Rande thematisiert wird, erscheint es fast durchwegs in negativer Konnotation und Kontrastierung zu den verkehrstechnischen Errungenschaften der Antike oder der Neuzeit.

Es ist eine dringliche Aufgabe der historischen Forschung, diesem Verdikt der verkehrstechnischen Mittelmäßigkeit des Intervalls zwischen Antike und Neuzeit entgegenzuwirken, denn die mittelalterliche Verkehrstechnik zeichnete sich keineswegs nur durch Rückschritt, Statik und Immobilität aus⁵. So datiert etwa die für die Territorienbildung bedeutende Erstellung eines dichten Brückennetzes im schweizerischen Mittel-

1 Vgl. etwa das Statement von Alt-Bundesrat Christoph Blocher, wiedergegeben z.B. im Tagesanzeiger vom 11.11.2005.

2 So wurden die Verkehrsleistungen des Mittelalters etwa in der TV-Sendung ZDF-Expedition vom 2.05.2004 in Negativzeichnung zu den monumentalen Überresten von römischen Straßen unter dem knappen Etikett »der Fortschritt machte tausend Jahre Pause« abgehandelt und übergangen.

3 Das Mittelalter betreffend Verkehrsleistung äußerst negativ zwischen Antike und 18. Jahrhundert verortende Aussagen wie die folgende zum Verkehr über die Alpen finden sich vielerorts: TEMMING, Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs, S. 35: »Insgesamt kann gesagt werden, dass von der Zeit des Römischen Reiches bis zum Ende des 18. Jahrhunderts keine wesentlichen Fortschritte bei der Erschließung der Alpen für den Verkehr gemacht wurden.«

4 So bezeichnet etwa BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 4, die nachrömische Zeit bis zum 12. Jahrhundert als »straßenlos«. In den älteren Verkehrsgeschichten, deren Verfasser »durch die liberale Fortschrittsbrille des 19. Jahrhunderts« blickten, wurde oft übersehen, dass viele ältere Verkehrsmittel und -organisationen wie Formen der Raumüberwindung für die Ansprüche ihrer Zeit optimal und ökonomisch effizient waren. Vgl. dazu SCHIEDT, Wegenetze und Mobilität, S. 17f.: »Ein hauptsächliches Interesse verkehrsgeschichtlicher Forschung ist nach wie vor [...] bezüglich der Verkehrsnetze auf die Eisenbahnen oder aber auf die Binnen- und Hochseeschiffahrt konzentriert. Sie bilden den retrospektiv angelegten Maßstab auch für die Zeit davor, die dann in der Regel als Voreisenbahnzeit kurz gestreift wird. Nicht selten wird das Thema mit der Wendung abgetan: Und vorher herrschten mittelalterliche Zustände. [...] Man sieht in den überkommenen Wegsystemen und Wegverhältnissen allein [...] den Engpass, welcher die Entwicklung lange Zeit behinderte, wenn nicht verhinderte.«

5 Ähnliches fordert LIVET, Histoire des routes et des transports en Europe, S. 115.

land wie in weiteren europäischen Regionen in die hoch- und spätmittelalterliche Zeit⁶. Die Initiativen mittelalterlicher politischer Kräfte des Alpenraums haben zudem bereits Tunnelbauten erstellt⁷, eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Alpenpässen erschlossen⁸ und eine großräumige Arbeitsteilung in der Verkehrsorganisationen eingeführt. Eine der verkehrstechnisch herausragendsten Leistungen des mittelalterlichen Straßenbaus bestand darin, durch die Verbindung der verstreuten Siedlunginseln und des ab dem Hochmittelalter rasch wachsenden, verkehrsinduzierenden Städtenetzes ein immer besser ausgebautes und dichteres Geflecht von Verkehrswegen gesponnen zu haben⁹. Verband doch der über dieses Straßen- und Wegenetz abgewickelte Austausch durch den mittelalterlichen Fernhandel neben Wirtschafts- und Herrschaftsgebieten, auch Sprach-, Religions- und Kulturräume miteinander.

Bereits die wenigen angeführten Beispiele und Leistungen vermitteln ein weitaus bewegteres Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens als gemeinhin postuliert wird. So stellte die mit Raum und Zeit¹⁰ an zwei grundlegende Koordinaten der menschlichen Existenz gebundene Straße unter Einschluss der mit ihr eng verwobenen Verkehrsinfrastruktur auch in der Zeit des Mittelalters einen grundlegenden Faktor des öffentlichen Raums dar, dessen Reglementierung, Organisation, Finanzierung, Bau und Unterhalt auf institutioneller und personeller Ebene durch Akteure aus den Sphären von Handel und Wirtschaft, Kirche, vor allem aber von Herrschaft und Politik auf breitgefächerte Art und Weise Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Indes lässt sich das Verkehrswesen des Mittelalters mit der eingangs zitierten, in der aktuellen Verkehrspolitik rege diskutierten Idee eines *roadpricing* auf den europäischen Straßen des 21. Jahrhunderts auch in ein positives Licht rücken, denn seine Aktualität unterstreicht die Langlebigkeit von Infrastrukturelementen des Verkehrssystems oder zumindest die Langlebigkeit verkehrsbezogener Konzepte¹¹. In der Stadt Stockholm wird dieses Fortleben von historischen Verkehrselementen durch das Einrichten der Stationen des sogenannten *freeflow-roadpricing*-Systems an den Punkten der mittelalterli-

6 GLAUSER, Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen, S. 62–99. Zum Fluss- und Seebückensystem der Schweiz vgl. auch BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebücken im Mittelalter, S. 120–135.

7 HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 343: So wurde die Errichtung des »ersten Tunnels der Alpen« 1478 am Col de la Traversette in 2900m Höhe durch das Massiv des Monte Viso von Provence und Saluzzo vereinbart. Das Bauwerk, das der Erleichterung der Salztransporte aus der Haute Provence dienen sollte, entsprach zwar nicht den gestellten Erwartungen, wurde aber trotzdem über hundert Jahre lang benutzt.

8 Zum Simplonpass vgl. BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, S. 575–584; zum Septimer vgl. RINGEL, Der Septimer, S. 261–276. Zitiert seien abrundend die bekannten Beispiele der Tiroler Pässe, insbesondere des Brenner, aber auch des Reschenpasses: HASSINGER, Der Verkehr über Brenner und Reschen, S. 137–194.

9 Vgl. etwa CSENDES, Die Stadt im Straßennetz, S. 55–66, z. B. S. 60.

10 LIVET, Histoire des routes et des transports en Europe, S. 9.

11 Neben dem Fortleben von Verkehrskonzepten lassen sich insbesondere auch sprachliche Konstanten feststellen: So lebt etwa in der Verwendung des Terminus »Maut« für Verkehrsabgaben im deutschen Sprachraum der althochdeutsche Begriff *muta* (ahd. Verb *mitan* = messen) weiter. Details hierzu wie zur Herkunft des Begriffes »Zoll« bei: STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 4–6.

chen Zollstätten in geradezu eindrucklicher Manier untermauert. Ebenso wenig erstaunt, dass ein von der Walliser Gemeinde Leuk projektiertes Kultur- und Sportzentrum als SOSTA benannt werden soll, denn in der unmittelbaren Umgebung des Städtchens existierten mehrere Jahrhunderte lang sogenannte Susten – offizielle Warenumschlags- und Niederlagsgebäude, die insbesondere der sicheren Verwahrung und Zwischenlagerung der Handelsgüter überregionaler Provenienz dienten. Dass moderne Installationen und Konzeptionen jeglicher Couleur – ob in Kenntnis oder Unkenntnis der vormoder- nen Verkehrsorganisation – auf die Zeit des Mittelalters zurückgeführt werden, demonst- riert doch auf eindruckliche Art und Weise, dass sich viele aktuelle Verkehrsfragen und -probleme en détail nur im größeren Zusammenhang der Verkehrsgeschichte erklären lassen¹², denn die aufgeführten Strukturelemente des gegenwärtigen Verkehrssystems haben ebenso wie viele weitere Komponenten des modernen Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs Wurzeln in weit zurückliegenden Normen, Verfahren, Techniken und Organisationsformen. Die mit dem Straßennetz und dem Verkehrsaufkommen ver- gangener Zeiten verbundenen Probleme erweisen sich dergestalt als ebenso gewichtig wie aktuell: »die Vergangenheit des Straßenverkehrs hat Bedeutung und Relevanz«¹³, auch diejenige des Mittelalters.

12 SCHIEDT/PFISTER, Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz, S. 2f.: »Die Verkehrsge- schichte ist ein wertvolles, bisher aber kaum genutztes Instrument, um wichtige Problemfelder der Gegenwart auszuloten. Die statistische Analyse und die Momentaufnahme bestehender Schwierigkei- ten, wie sie üblicherweise zum Beispiel die Verkehrsökonomie vornimmt, wird den dynamischen und über Jahrzehnte, teilweise sogar über Jahrhunderte gewachsenen Strukturen nicht gerecht.« Vgl. ähnli- che Plädoyers bei TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, S. 174; SCHIEDT, Verkehr im Gebirge, S. 172; DERS./MERKI, Straßenverkehrsgeschichte, S. 11–13; oder im Online-Werbetext zu LIVET, Histoire des routes et des transports en Europe [www.pu-strasbourg.com/histoire/livet_ro.htm]: »Peu de problèmes sont aussi importants – et actuels – pour comprendre l’histoire et la réalité européennes que celui des routes [...]«

13 MERKI/SCHIEDT, Straßenverkehrsgeschichte, S. 11.

1. Forschungsstand

»L'histoire routière de l'Europe avant le XVIII^e siècle reste encore presque tout entière à écrire.«
*Marc Bloch, Les Annales (1939)*¹⁴

Eine allgemeine Geschichte des Verkehrs in der Schweiz ist – trotz ihrer großen »gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung« auch für die Diskussion aktueller Verkehrsprobleme – bislang nur punktuell und oft methodisch ungenügend erarbeitet worden¹⁵. Kaum eine Schweizergeschichte hat dem Verkehr und den Straßen gebührende Beachtung geschenkt, welche die Basis für weitere Forschungen hätte bilden können¹⁶. Auch in der europäischen Historiographie erfuhr das Straßen- und Verkehrswesen – von wenigen Ausnahmen abgesehen¹⁷ – bislang nur nebengeordnete Behandlung, vorwiegend in Form von Kapiteln oder Passagen innerhalb von Sammelwerken oder Monographien¹⁸. Besonders für die vormoderne Verkehrsgeschichte bestehen rund siebenzig Jahre nach Marc Blochs Feststellung noch Forschungsdesiderate in alle Richtungen¹⁹, weshalb »die klassischen Felder der Verkehrsgeschichte einer umfassenden Erweiterung in sachlicher, zeitlicher und räumlicher Hinsicht« bedürfen²⁰.

Für das Forschungsfeld der mittelalterlichen Verkehrsgeschichte der heutigen Schweiz setzte um 1900 Aloys Schulte mit seinem zweibändigen Werk über den »Handel und

14 Zit. nach LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, S. 9 (Einleitung); oder DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*, S. 545.

15 SCHIEDT/PFISTER, *Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz*, S. 2. Ebd., S. 3: Eine »integrale, alle Verkehrsträger umfassende Verkehrsgeschichte, weder als Forschungsgegenstand noch als eigenständige Forschungsdisziplin«, gibt es heute in der Schweiz nicht.

16 SCHIEDT, *Trampelpfade und Chausseen*, S. 18. – Wertvolle Ansätze finden sich bei: BERGIER, *Problèmes de l'histoire économique de la Suisse*, III: *Echanges et trafics*, S. 67–91; oder DERS., *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz*, S. 286–288.

17 So z.B. die 2003 erschienene europäische Verkehrsgeschichte von Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*.

18 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 7: »L'histoire du trafic en général n'est qu'un chapitre [...]«. Für die Zeit des Mittelalters vgl. etwa die einschlägigen Kapitel in: AUBIN/ZORN, *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 1: *Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*; und KELLENBENZ (Hg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 2: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter*, Bd. 3: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*. Für den schweizerischen Raum: BERGIER, in: Ebd., Bd. 3, Kap.: *Die Schweiz 1350–1650*, Abschnitt: *Verkehr und Handel*, S. 913–918.

19 Zu möglichen Gründen für diese Forschungsdefizite vgl. SCHIEDT, *Trampelpfade und Chausseen*, S. 17f.; und DERS., *Wegenetze und Mobilität*, S. 17f.; sowie TEUTEBERG, *Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte*, S. 190.

20 TEUTEBERG, *Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte*, S. 189; vgl. ebd., S. 175–189, für einen Überblick der verkehrsgeschichtlichen Forschung von der Zeit der Aufklärung bis ins 20. Jahrhundert.

Verkehr zwischen Deutschland und Italien« Massstäbe²¹, nachdem bereits in den 1870er Jahren der spätere Bundesrat Simeon Bavier mit seiner Arbeit ›Die Straßen der Schweiz‹ eine eigentliche schweizerische Straßen- und Verkehrsgeschichte begründet hatte²². Schulte fasste – fasziniert vom Hochgebirgsverkehr – in erster Linie den direkten Weg durch die schweizerischen Zentralalpen ins Auge und begründete damit das sich hervorragend in den »nationalen Mythos« einfügende und mit dem politischen Klima vor 1914 zu korrelierende »Bild der Schweiz als Passstaat« und ausgesprochenes Transitland²³. »Mit Schulte waren die schweizerischen Perspektiven langfristig fixiert.«²⁴ Die nachfolgende Riege verkehrshistorischer Forscher fokussierte – seinem Beispiel nacheifernd – verstärkt die überregionalen Verkehrsrouten, primär die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Alpenpässe²⁵. Die resultierenden Studien zum vormodernen Straßen- und Verkehrswesen waren wohl in der Lage, Aloys Schultes Vorgaben thematisch punktuell zu vertiefen und geographisch auszudehnen, grundsätzlich neuartige Ansätze und Methoden generierten sie jedoch nicht²⁶.

Unter den in diesen Zeitraum und Rahmen fallenden Arbeiten zu den im Zentrum der vorliegenden, komparativ angelegten Studie stehenden Gebiete der heutigen Kantone Bern und Wallis verdienen für den bernischen Bereich die verkehrsgeschichtlichen Studien von Emil Audétat zu den ›Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns im

21 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I: Darstellung, Bd. II: Urkunden. Repräsentativ für die Zeit vor Schulte ist etwa: OEHLMANN, Die Alpenpässe im Mittelalter.

22 BAVIER, Die Straßen der Schweiz.

23 Den aufgeführten Forschungsstand prägnant rekapituliert hat SCHIEDT, Trampelpfade, S. 23; und DERS., Verkehr im Gebirge, S. 173: Schultes Sicht führte zu einer »Verzeichnung und Überschätzung der überregionalen Kommunikationsbedeutung der schweizerischen Verkehrswege durch die Alpen«. Vgl. dazu z. B. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. IX. Vgl. auch BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 5.

24 SCHIEDT, Verkehr im Gebirge, S. 173.

25 Es waren zunächst diese großen Pässe, die ab dem 19. Jahrhundert unter erheblichen Aufwendungen mit modernen Fahrstraßen ausgestattet wurden. Es darf aber nicht vergessen werden, dass zahlreiche, vornehmlich dem Lokal- und Regionalverkehr dienende, alternative Übergänge die Alpenkette überwandern oder die zahllosen alpinen Längs- und Quertäler verbanden. Eine beeindruckende Auflistung dieser sekundären Pässe liefert: REINHARD, Pässe und Straßen in den Schweizer Alpen. BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 13f., bezeichnet diese Übergänge als »liaison intra-alpines«. Überdies zählt er zu diesem System auch die Verbindungen zwischen einem höher und niedriger gelegenen Teil desselben Tals, die äußerst vielgestaltige Ausprägungen erfahren konnten.

26 Zahlreich sind die älteren Arbeiten, die Straßen und Verkehr als Bereiche der Rechtsgeschichte abhandeln. Eine solche Annäherung verstellt zwar den Blick auf die realen Wegverhältnisse, enthüllt jedoch die maßgeblichen rechts- und verfassungsgeschichtliche Grundlagen des Verkehrswesens. Als spätes Beispiel hierfür seien die Arbeiten von Karl Siegfried BADER zitiert: Ländliches Wegerecht im Mittelalter; Studien zur Rechtsgeschichte des mittelalterlichen Dorfes, Bd. 3, bes. S. 193–195. Andere Arbeiten, wie die von Hugo Arnold FRICK (Über die historische Entwicklung der Verkehrsformen), die mit dem Rückbezug der verkehrswissenschaftlichen Konzepte von »Eigenverkehr« und »Andernverkehr« auf Antike und Mittelalter die historische Perspektive vollkommen verfehlt, scheitern an einer konstruierten Methodik.

Mittelalter²⁷ und Gotthilf Baumann zum »Bernischen Straßenwesen bis 1798«²⁸ Erwähnung. Audétat hat seine Dissertation explizit als »Ergänzung zu Schulte« konzipiert. Auch Baumanns Ausführungen im Kapitel zum »Straßenbau vor dem XVIII. Jahrhundert« brachten bis auf die ausschließliche Konzentration auf den durch das bernische Territorium fließenden Verkehr wenig Neues. Einen wichtigen Bestandteil des bernischen Verkehrswesens bildet das aus schiffbaren Flüssen und Seen bestehende, das Wege- und Straßengebilde zu Land nahtlos ergänzende Wasserstraßennetz (vgl. Karte 1.1 im Anhang). Literaturlage und Forschungsstand zu der für den Stadtstaat Bern elementaren Wasserverkehr sind eng mit der Geschichte des Gegenstandes verknüpft: Da die Binnenschifffahrt während des 19. Jahrhunderts im gesamten Alpenraum noch präsent war, stammt ein gewichtiger Fundus an Literatur mit teilweise Quellencharakter – es sind dies vor allem Lexika und Handbücher – aus diesem frühen Forschungsintervall²⁹.

Auf der anderen Seite ragen für das Wallis – im Besonderen für das savoyische Unterwallis – aus dem Repertoire der frühen verkehrshistorischen Forschungen die Arbeiten der Turiner Dozentin Maria Clotilde Daviso di Charvensod hervor. In ihrem 1961 postum erschienenen Werk »I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo«³⁰ wertet sie – bis vor das Jahr 1400 zurückgreifend – die Zollrechnungen und Zollregister der Verwaltung des savoyischen Landesherrn im Unterwallis aus. Der Werktitel lässt nicht vermuten, dass neben der Zollgeschichte auch der Waren- und Personenverkehr vom achten Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts bis 1400 und dessen quantitative Schwankungen Behandlung finden, wenn auch relative Größen und Durchschnittswerte fehlen und Vergleiche

27 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns.

28 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen.

29 BRÖNNIMANN, Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen, S. 122. Eine Übersicht für die Schweiz etwa bei: GIRTANNER, Schifffahrt, S. 475–493. Wichtige Arbeiten für das Gebiet der heutigen Schweiz stammen aus der Feder von HÄRRY: Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flussschifffahrt; DERS., Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Mit besonderer Berücksichtigung des Transits und der Fluss-Schifffahrt, Tl. 2: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt der Schweiz; DERS., Die Entwicklung der schweizerischen Binnenschifffahrt, Tl. 1: Die historische Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein; DERS., Die Entwicklung der schweizerischen Binnenschifffahrt, Tle. 2 und 3: Die historische Entwicklung der Schifffahrt auf anderen schweizerischen Flüssen; DERS., Schifffahrt, in: Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. 6: Saint Gelin–Tingry, Neuenburg 1931, S. 176–180. Besonders die Rheinschifffahrt der Neuzeit stand immer wieder im Zentrum der Betrachtungen: SCHALLER, Die Bedeutung der Rheinschifffahrt für die Schweiz; BAUMANN, Flüsse als europäische Verkehrsadern; SCHNITZER, Die Geschichte des Wasserbaus in der Schweiz; WEBER, Der Warentransport auf dem Rhein. Für das bernische Territorium sei die in den entsprechenden Kapiteln der vorliegenden Arbeit zitierte Literatur beachtet. Jüngere Forschungsarbeiten zum Thema verzeichnen schließlich die einzelnen Kantonsbibliographien der Dokumentationen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).

30 DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali. Das Werk wurde bis heute wenig – wenn überhaupt, dann für die Zollgeschichte – rezipiert. Es blieb daher fast wirkungslos, obwohl Daviso di Charvensod selbst bereits 1950 auf dem internationalen Historikerkongress in Paris ihre Forschungen vorstellte. Mit der kritischen Nutzbarmachung und Auswertung ihres Werks für die europäische Handels- und Verkehrsgeschichte haben z. B. HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, passim und bes. ab S. 315; sowie etwa FOURNIER, Warenverkehr am Großen Sankt-Bernhard, begonnen.

zwischen den Pässen nur für die einzelnen Waren aufgestellt werden, weshalb die Konjunkturen der Einzelpässe wenig einsichtig sind. Die Weiträumigkeit des Untersuchungsgebietes und die Länge der Reihen heben jedoch Daviso di Charvensods Werk über die fassbaren Vorgänger hinaus³¹. In dieser Arbeit zum savoyischen Zollwesen³² zitiert die Autorin nicht einmal ihren bereits 1951 publizierten, für die Walliser Verkehrsgeschichte des Mittelalters insgesamt bedeutenden Aufsatz »La route du Valais au XV^e siècle«³³. Zu Daviso di Charvensods grundlegenden Forschungsarbeiten gesellen sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts für das episkopale Oberwallis keine umfassenden, das mittelalterliche Verkehrs- und Straßenwesen behandelnden Monographien. Das Thema erfuhr für den Herrschaftsbereich des Bischofs von Sitten überwiegend in Aufsätzen³⁴ oder in übergreifenden Darstellungen, etwa zur politischen Geschichte, lediglich en passant Behandlung³⁵.

Seit den 1960er Jahren eröffnete der Aufschwung der Wirtschafts- und Sozialgeschichte indirekt auch der Verkehrsgeschichte fruchtbare neue Ansätze und Methoden. Für den gesamtschweizerischen Kontext lieferten vor allem die verkehrsgeschichtlichen Arbeiten des Luzerner Staatsarchivars Fritz Glauser³⁶ sowie die Untersuchungen Jean-François Bergiers³⁷ fällige, im Besonderen auch das Mittelalter betreffende Revisionen und neue Impulse. Für die in dieser Arbeit zur Diskussion stehenden Untersuchungsge-

31 Bei Maria Clotilde Daviso di Charvensod fehlt der Hinweis auf die Edition der ältesten savoyischen Ämterrechnungen, auf deren Bedeutung für die Westschweiz bereits Hektor Ammann aufmerksam machte: CHIAUDANO, *La finanza sabauda nel sec. XIII*, 3 Bde.; AMMANN, *Zur Geschichte der Westschweiz*, S. 4.

32 Die zu einem Großteil im Archivio di Stato di Torino (ASTo) liegenden Rechnungen der savoyischen Zollverwaltung, die – soweit bisher bekannt – ältesten erhaltenen in Europa, wurden von Luigi CIBRARIO, bekannt gemacht: *Delle finanze della monarchia di Savoia*. Nur drei Teile erschienen in: *Memorie delle scienze di Torino* 36 (1833), Tle. 1–2; 37 (1834), Tl. 3; DERS., *Della economia politica del Medio Evo*. Weitere, an dieses Forschungsfeld anschließende Literatur: CHOMEL/EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne*; BOREL, *Les foires de Genève*, hier: Tl. 2, S. 18–62 (Auszüge aus den Zollregistern von Villeneuve aus dem 15. Jh.).

33 DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*.

34 Z. B. BÜTTNER, *Die Erschließung des Simplon*.

35 So bereits im 19. Jahrhundert in der Arbeit von VAN BERCHEM, *Guichard Tavel*, z. B. S. 121–132.

36 Fritz Glauser fällt das Verdienst zu, in seinen Abhandlungen zum spätmittelalterlichen Gotthardtransit Aloys Schultes zu hohe Einschätzung des Gotthard im internationalen Transitgefüge (SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels*, Bd. I, bes. S. 169–178) revidiert zu haben: Fritz GLAUSER, *Der internationale Gotthardtransit*; DERS., *Das Luzerner Kaufhaus im Spätmittelalter*; DERS., *Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660*.

37 BERGIER, *Les foires Genève et l'économie internationale*, bes. Kap. IV: »Structure de la circulation et conjoncture des Routes«, S. 121–214. – Auch in späteren Studien befasste sich Bergier mit verkehrsgeschichtlichen Themen. Er ist der Schweizer Historiker, der es gemäß SCHIEDT, *Trampelpfade und Chausseen*, S. 24, bisher am besten verstand, das Thema Verkehr im internationalen Kontext zu diskutieren und daraus neue Anregungen zu ziehen. Vgl. etwa neben den in Anm. 18 zitierten Angaben BERGIER, *Wachstum, Energie, Verkehr vor der industriellen Revolution*. – Als »fast unverständlich« im Vergleich mit der in seiner Dissertation detailliert dargelegten Sicht empfindet SCHIEDT, *Trampelpfade und Chausseen*, S. 24, »die Verkürzung«, mit der Bergier in seiner *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz* »den selbst gesetzten Standard aus den Augen verliert«.

biete Bern und Wallis hat sich neben weiteren Autoren, die sich in erster Linie mit Walliser Pässen auseinandersetzen³⁸, der Geograph Klaus Aerni große Verdienste erworben. Quasi kantonsübergreifend und interdisziplinär setzte er sich in zahlreichen verkehrshistorischen Untersuchungen intensiv mit den Berner und Walliser Pässen und Verkehrswegen auseinander³⁹. Auf stadtbernischer Ebene widmete sich Roland Gerber in mehreren überwiegend nicht genuin verkehrsgeschichtlichen Arbeiten dem Zoll- und allgemein dem Verkehrswesen der Aarestadt im ausgehenden Mittelalter⁴⁰. Daneben behandelte Barbara Studer Immenhauser in ihrer, einem Nationalfondsforschungsprojekt zu Innovationsräumen im Alten Reich entsprungenen Dissertation über die städtische Verwaltung von 1250 bis 1550 personelle und institutionelle Komponenten des bernischen Verkehrsgefüges⁴¹. Insgesamt lässt sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts neben diesen vor allem die Stadt Bern ins Blickfeld nehmenden Forschungen auch für den Untersuchungsraum Wallis – wie eine Durchsicht der Inhaltsverzeichnisse der historischen Periodika des Kantons belegt – ein gesteigertes Interesse an verkehrsgeschichtlichen Themen feststellen, das sich fast ausschließlich im Rahmen von Zeitschriftenartikeln und Sammelbandbeiträgen manifestierte⁴².

Eine Sichtung der Forschungsliteratur – jüngerer oder älteren Datums, für den bernischen und den Walliser, den schweizerischen oder den deutschsprachigen Raum – führt aber, um das Kernthema der vorliegenden Untersuchung zu fokussieren, zu einem wichtigen Befund: Beiträge zu einer mittelalterlichen Verkehrspolitik im weitesten Sinn sind bis anhin nur vereinzelt publiziert worden⁴³. Überdies lässt sich tendenziell eine gewisse Vorsicht in der Verwendung des Terminus *Verkehrspolitik* mit Bezug auf das

38 Z. B. LÜTHI, Zermatt und die Hochalpenpässe; DERS., Der Theodulpass.

39 AERNI, Die alten Passwege; DERS., Die Passwege; DERS., Zur Entwicklung der Verkehrslinien; DERS., Die Entwicklung des Gemmipasses; DERS., Die bernische Alpenpasspolitik; DERS., Wegspuren an der Grimsel.

40 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 86–96 (Zölle und Brücken); DERS., Zölle und Verkehr; DERS., Gott ist Burger zu Bern, S. 321–323 (Zölle und Verkehr).

41 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 121–125; die jüngste Berner Arbeit, die das Straßen- und Verkehrswesen im weiteren Sinne tangiert, stammt aus der Feder von Klara HÜBNER: Boten- und Nachrichtenorganisationen in den schweizerisch-oberdeutschen Städten.

42 Besonders in den *Blättern aus der Walliser Geschichte*, in der Zeitschrift *Vallesia. Jahrbuch der Walliser Kantonsbibliothek, des Staatsarchivs und der Museen von Valeria und Majoria* und in den *Annales valaisannes*, aber auch in weiteren Periodika und Sammelbänden lassen sich zahlreiche kleinere verkehrshistorische Arbeiten fassen. An dieser Stelle sei eine Auswahl zitiert: CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße; FOURNIER, Walliser Pässe; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal; BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispental; MORENZONI, Voyages et déplacements depuis le Valais; CARLEN, Die Walliser Alpenpässe; LUGON, Le trafic commercial par le Simplon; CARLEN, Der Simplon.

43 Ob diese Tatsache nun in erster Linie mit der bislang stiefmütterlichen Behandlung des Gesamtthemas »Verkehrsgeschichte« durch die historische Forschung in Beziehung zu setzen ist, oder ob sie vielmehr im Zusammenhang mit Konzepten von Verkehrspolitik des Mittelalters oder gar der Inexistenz einer solchen Politik zu sehen ist, muss an dieser Stelle noch dahingestellt bleiben.

Mittelalter konstatieren⁴⁴. Gleichwohl haben sich einzelne Autoren an das Thema herangewagt: So nahm Oliver Landolt unlängst eine Bewertung der Verkehrspolitik der spätmittelalterlichen Eidgenossenschaft vor⁴⁵. Klaus Aerni hat »Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zur Frühen Neuzeit«⁴⁶ einer Analyse unterzogen. Oder Klaus Brandstätter fasste die »städtischen Maßnahmen zur Verkehrsorganisation« im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit ins Auge⁴⁷. Auch auf der Ebene des Reichs sind aus der Feder verschiedener Autoren bedeutende Studien zu wichtigen Teilbereichen einer umfassenden Verkehrspolitik geflossen. So haben etwa Ulf Dirlmeier mit einer Untersuchung zu den »mittelalterlichen Hoheitsträgern im wirtschaftlichen Wettbewerb«⁴⁸ und Franz Irsigler mit seiner Arbeit zur »Zollpolitik ausgewählter Handelszentren im Mittelalter«⁴⁹ bedeutende Beiträge zur Ausarbeitung von verwandten oder Einzelbereichen des Forschungskomplexes geleistet⁵⁰.

Der *tour d'horizon* zur neueren Forschungslage der mittelalterlichen Verkehrsgeschichte hat gezeigt, dass für die beiden Untersuchungsgebiete Bern und Wallis in den letzten fünfzig Jahren eine stattliche Zahl von Artikeln sowie ein weitaus geringeres Quantum an Monographien zu verkehrsgeschichtlichen Fragestellungen publiziert wurden. Die fassbaren Arbeiten zeichnen sich durch eine äußerst disparate Themenpalette sowie entsprechend durch eine große Vielfalt der Zugänge aus. Diese Charakteristika weisen auch viele der unlängst erschienenen verkehrshistorischen Sammelbände und Tagungsakten auf⁵¹, die damit ein bezeichnendes Bild des gegenwärtigen Forschungsstandes der europäischen Verkehrsgeschichte des Mittelalters entwerfen. So ist

44 Jedenfalls ist die Anzahl der Arbeiten, die den Begriff z. B. im Titel verwenden, gering: AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik verwendet »Alpenpasspolitik« im Titel und zusätzlich »Verkehrspolitik« im Text, z. B. S. 58, hier aber auch im Zusammenhang mit einem neuzeitlichen Alpenpassausbauprojekt von 1739. HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 373, spricht von einer »weiträumigen Verkehrspolitik« im Zusammenhang der Verkehrskonjunkturen von Pässen; SCHIEDT, Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, S. 73, von »staatlicher Verkehrspolitik des Spätmittelalters«. BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 183–216, nennt sowohl die »Verkehrsorganisation« im Titel seines Aufsatzes als auch eine »zielstrebige Verkehrspolitik« passbeherrschender Mächte (S. 193). Vgl. auch SZABÓ, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik; und AURIG, Straßenschutz und Straßenzwang.

45 LANDOLT, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter.

46 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik.

47 BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 183–216.

48 DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb.

49 IRISGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren, S. 40–58.

50 Im Rahmen der Vorarbeiten zur vorliegenden Studie sind überdies folgende Artikel entstanden: SCHÖPFER PFAFFEN, Verkehrspolitik im Mittelalter?; DIES., Die Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters; DIES., Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum.

51 LINDGREN (Hg.), Alpenübergänge vor 1850; RIEDENAUER (Hg.), Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr; BURGHARD/HAVERKAMP et al., Auf den Römerstraßen ins Mittelalter; NIEDERSTÄTTER (Hg.), Stadt – Strom – Straße – Schiene. – Bisweilen fehlt das Mittelalter vollkommen, wie in der Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte 56 (2006), Nr. 1: Verkehrsgeschichte/Histoire des transports. Andersorts wird jedoch der Vormoderne gebührend Platz eingeräumt, etwa im 2010 erschienenen Tagungsband (Mendrisio 2007) der Schweizerischen Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte zum Thema Verkehrsgeschichte: SCHIEDT/TISSOT/MERKI/SCHWINGES, Verkehrsgeschichte –

die Fülle von variierenden Methoden zweifellos von wissenschaftlichem Nutzen, doch herrscht gleichzeitig der Mangel einer gemeinsamen Basis vor, was einen raschen und unmittelbaren Zugang zum Thema erschwert.

Ungeachtet dieses Mankos ist aber kaum zu verkennen, dass die verkehrsgeschichtliche Forschung in Bewegung geraten ist. Neuere Literatur- und Forschungsberichte sind für England, Frankreich, Deutschland und für die Schweiz publiziert⁵², Gesamtüberblicke zur Verkehrsgeschichte einzelner Länder liegen für England, Frankreich und Deutschland sowie für den europäischen Kontinent vor⁵³. Zudem hat neben der für die Verkehrshistorie fruchtbaren Reise-⁵⁴ und Mobilitätsforschung⁵⁵ die historisch-geographische und archäologische Forschung, die zunehmend auf exakt umrissenen Quellen und Arbeitsmethoden basiert, das Straßenthema verstärkt interdisziplinär zu erschließen begonnen⁵⁶. »Die Beteiligung verschiedener Disziplinen, die zu kombinierende Quellen- wie auch Geländearbeit sowie die besonderen Schwierigkeiten des Nachweises der topographischen Zusammenhänge und der Datierung von Wegezügen haben [...] zu spezifischen methodischen Weiterentwicklungen geführt.«⁵⁷

Histoire des Transports; sowie bei SCHWINGES (Hg.), Straßen- und Verkehrswesen. Letzterer Tagungsband widmet sich ausschließlich der mittelalterlichen Verkehrsorganisation.

52 Z. B. KALTENSTADLER, Internationale Bibliographie zur vorindustriellen Handels- und Verkehrsgeschichte, S. 96–103; TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte. Für weitere Angaben vgl. SCHIEDT, Trampelpfade und Chauseen, S. 29, mit Anm. 2. In Vorbereitung der vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte im Herbst 2005 auf der Insel Reichenau abgehaltenen verkehrsgeschichtlichen Tagung wurde an der Abteilung für Mittelalterliche Geschichte der Universität Bern im Auftrag von Prof. Rainer Christoph Schwinges eine epochenübergreifende verkehrshistorische Bibliographie erarbeitet: PFAFFEN/PFAFFEN, Bibliographie zur Verkehrsgeschichte, Bern 2005 [http://www.rag-online.org/images/stories/schwinges/pdfs/bibliographie_verkehrsgeschichte.pdf].

53 Für Frankreich und England vgl. SCHIEDT, Trampelpfade und Chauseen, S. 29f., Anm. 3. Erst kürzlich Europa ins Blickfeld genommen hat: LIVET, Histoire des routes et des transports en Europe. Der Band, der einen hervorragenden Einstieg in die Geschichte der Straße in Europa bietet, verarbeitet größtenteils nur Sekundärliteratur. Rezensiert von PAPAYANIS, Rezension zu Georges Livet, Histoire des routes et des transports en Europe: Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences, Straßburg 2003, in: *The American Historical Review* 109 (2004), S. 241f.

54 Vgl. etwa VON ETZDORFF/NEUKIRCH (Hg.), Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter; darin bes. die Artikel von MORAW, Reisen im europäischen Spätmittelalter, S. 113–139; und DENECKE, Straßen, Reiserouten und Routenbücher, S. 227–253; sowie von OHLER, Reisen im Mittelalter.

55 Vgl. z. B. ALTHOFF, Vom Zwang zur Mobilität; SCHMUGGE, Mobilität und Freiheit im Mittelalter; MAISSEN, Unterwegs auf Transitrouten.

56 Diese historische Spezialdisziplin setzt sich gegenwärtig wohl am direktesten und intensivsten mit den Verkehrswegen und den technischen Fragen des Straßenbaus auseinander. Immer noch grundlegend: DENECKE, Methoden und Ergebnisse, S. 433–483; DERS., Straße und Weg im Mittelalter, S. 207–223. Vgl. auch DERS., Altwegereликte: Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung; DERS., Zur Entstehung des Verkehrs, S. 1–26; und DERS., Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege, S. 49–70. Für die Schweiz sind im Besonderen die Arbeiten von Klaus Aerni zu beachten. Vgl. Anm. 39.

57 Dietrich DENECKE, Artikel »Wege und Wegenetz«, in: *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, begründet von Johannes HOOPS, zweite völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage

Für den Raum der heutigen Schweiz verdient in diesem Zusammenhang das der beschriebenen Tradition verpflichtete *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* (IVS) besondere Erwähnung, das nach zwanzig Jahren der Bestandesaufnahme umfassende Materialien zu zahlreichen Linienführungen nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung und ihren jeweiligen Verkehrsräumen zusammengestellt hat, welche nun der Verkehrsforschung zur Verfügung stehen. Die kantonsweise verfassten und gegenwärtig in Ausarbeitung begriffenen Dokumentationen des IVS – die Trägerinstitution wurde vor einigen Jahren umbenannt in *ViaStoria. Zentrum für Verkehrsgeschichte*⁵⁸ – sind als Bundesauftrag entstanden und institutionell an die Universität Bern gebunden. Die Inventare beschreiben die in Quellen fassbaren und durch Geländebefunde nachweisbaren historischen Verkehrswege in kürzeren Monographien. Sie beinhalten sowohl eine wissenschaftliche Aufarbeitung als auch die Bewertung und Beschreibung der im Gelände noch vorhandenen Substanz⁵⁹. Neben kulturellen, touristischen, raumplanerischen und denkmalpflegerischen Zielsetzungen⁶⁰ projiziert die IVS-Forschungsstelle in Kooperation mit verschiedenen Universitäten eine eigentliche Verkehrsgeschichte des schweizerischen Raums⁶¹.

Diese breit angelegten Projekte, aber auch interdisziplinäre Fachkonferenzen und die regelmäßige Publikationstätigkeit von Zeitschriften haben die Straßen- und Wegeforschung zwar als eigenständigen Wissenschaftsbereich reifen lassen, doch bestehen für zahlreiche Subdisziplinen weiterhin wesentliche Forschungsdesiderate⁶². Obschon etwa die Alpen längst zum Gegenstand der geographisch-historischen Forschung aufgerückt sind, ist noch kaum Fachliteratur zur Nischengeschichte des mittelalterlichen Wassertransports im alpinen Raum vorhanden. Flächendeckend ist deshalb nur sehr schwer nachweisbar, wie verbreitet die Binnenschifffahrt war, wie sie betrieben wurde, wie sie sich technisch weiterentwickelte und wie sich das Zusammenspiel mit den Landwegen im Einzelfall gestaltete⁶³. Nicht zuletzt wird das Gesamtbild jedoch auch maßgeblich

unter Mitwirkung zahlreicher Fachgelehrter und redaktioneller Leitung von Rosemarie MÜLLER, Bd. 35, Berlin/New York, S. 626–648, hier: S. 628.

58 Weiterführende Informationen finden sich unter: <http://www.viastoria.ch/>; der Zugang zu den Inventaren unter: <http://www.ivs.admin.ch/>.

59 Zu Auftrag, Zielen, Methode und Forschungsergebnissen des IVS und von ViaStoria vgl. AERNI/SCHNEIDER, *Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft*, S. 119–127; AERNI, *Das »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)«*, S. 267–279; DERS., *Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*, S. 313–334; DERS., *Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*, in: RIEDENAUER (Hg.), *Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr*, S. 61–84; DOSWALD, *Bestandesaufnahme historischer Verkehrswege*, S. 11–50. Kurz auch bei SCHIEDT, *Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug*, S. 62.

60 Vgl. ASTRA (Hg.), *Erhaltung historischer Verkehrswege. Technische Vollzugshilfe*.

61 Informationen zum Projekt bei SCHIEDT/PFISTER, *Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz*, passim.

62 Dietrich DENECKE, Artikel »Wege und Wegenetz«, in: *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, begründet von Johannes HOOPS, zweite völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage unter Mitwirkung zahlreicher Fachgelehrter und redaktioneller Leitung von Rosemarie MÜLLER, Bd. 35, Berlin/New York, S. 626–648, hier: S. 631.

63 BRÖNNIMANN, *Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen*, S. 119.

von der sich erst im 15. Jahrhundert verdichtenden, vom Schweizer Historiker Jean-François Bergier 1975 in seinen Bemerkungen zum Forschungsstand der vormodernen Verkehrsgeschichte des Alpenraums konzis umschriebenen Quellenlage mitbestimmt, welche dem mittelalterlichen Verkehrshistoriker – wie der Autor konsterniert feststellt – nicht selten »des perspectives [...] souvent inaccessibles« eröffne⁶⁴.

64 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 8.

2. Quellenlage

»Non point que celles-ci soient peu abondantes, bien au contraire. Mais elles sont incomplètes, dispersées, non cohérentes.«⁶⁵

Neben einer eingehenden Beschreibung der Quellenlage zur Verkehrsgeschichte des Alpenraums vom hohen Mittelalter bis ins 17. Jahrhundert weist Bergiers Aufsatz zum transalpinen Verkehr erstmals auf die maßgeblichen »obstacles de sources«, auf die wichtigsten Grundproblematiken im Umgang mit vormodernen Verkehrsquellen, hin. Diese verortet er insbesondere in der Varietät, Dispersion und Inkohärenz des überlieferten Materials, welche die Sammlung und Auswertung von Informationen in nicht unerheblichem Ausmaß erschweren. Auch Arnold Esch macht in mehreren Artikeln die Ergiebigkeit ausgewählter Quellengattungen für die mittelalterliche Verkehrsgeschichte im alpinen Raum anschaulich⁶⁶ und reflektiert ihren »[...] Aussagewert und die [...] Interpretationsprobleme« für den spätmittelalterlichen Passverkehr durch den Entwurf einer »typisierenden Quellenkunde«⁶⁷. Auf diesen Vorgaben, die sich auf weitere verkehrsgeschichtliche Themenbereiche – wie die zur Diskussion stehende mittelalterliche Verkehrspolitik – beziehen lassen, aufbauend, soll an dieser Stelle keine detaillierte Rekapitulation des bereits Geleisteten vorgenommen werden. Vielmehr werden allein die grundlegendsten Schwierigkeiten im Umgang mit Quellentypen aus dem Themenfeld Verkehrspolitik problematisiert, um nach einer anschließenden abstrahierenden Typologisierung der wichtigsten Quellengattungen konkret auf die für die Analyse von bernischen und Walliser verkehrspolitischen Maßnahmen des Mittelalters wichtigsten Quellenkategorien und -sammlungen einzugehen.

Ein erstes quellentypisches Problem betrifft die Dichte und Überlieferungslage von Beständen zu Fragestellungen der mittelalterlichen (Verkehrs-)Geschichte⁶⁸: Häufig existieren innerhalb von verkehrshistorisch relevanten Quellenserien – man denke etwa an Zolltarife und -register – keine systematisch geschlossenen Zahlenreihen. Auch kann eine im Übrigen relativ kontinuierliche Folge im Regelfall immer wieder Fehljahre in der Überlieferung aufweisen⁶⁹. Da die spezifischen Zollquellen⁷⁰ lediglich einen Zugang zur

65 Ebd.

66 ESCH, Mittelalterlicher Passverkehr; DERS., Spätmittelalterlicher Passverkehr; DERS., Auf der Straße nach Italien. Vgl. zu diesem Punkt auch die kurzen und prägnanten Ausführungen zum Thema bei BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 9f.

67 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 175.

68 Vgl. dazu auch BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 8–10.

69 Daneben kann gerade im Fall der Zollquellen die Kohärenz einer Serie bereits dadurch gestört sein, dass der Zollbeamte den Registraturmodus zu den eingenommenen Taxen änderte, etc.

70 In der Schweiz entstanden auf Anregung von Hermann Bächtold Editionen verschiedener Zolltarife: AMMANN, Aargauische Zollordnungen; DERS., Mittelalterliche Zolltarife in der Schweiz, I–III; SCHNYDER, Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz, IV. Das Projekt gedieh jedoch nicht so weit wie in Österreich, wo Otto Stolz und Hermann Hassinger das Material auswerteten und umfangreiche Arbeiten zur Zollproblematik publizierten. Nicht zuletzt sollte dadurch eine Quantifizierung des

verkehrspolitischen Spezialdisziplin der Zollpolitik und nicht zur Verkehrspolitik insgesamt darstellen, ist – abhängig vom jeweiligen Akteur – ein breites Feld administrativer, fiskalischer und legislativer Dokumentensammlungen zu berücksichtigen.

Ein zweiter problematischer Punkt bezieht sich auf das Konvolut der für das Erfassen der Systematik mittelalterlicher Verkehrspolitik wichtigen normativen Quellentypen, die das Optimum widerspiegeln, die Soll-Zustände, die verkehrsorganisatorisch angestrebt wurden. Die Interpretation dieser Dokumente erfordert in Betracht zu ziehen, dass etwa die obrigkeitliche Anordnung zur Ausbesserung eines bestimmten Straßenabschnittes durch die Anstößer nicht gleichzeitig die reelle Reparatur nach sich gezogen haben muss. Ähnlich bedeutete ein Straßenbauvertrag nicht bereits die vollständige Ausführung des Bauvorhabens. Angestrebte verkehrspolitische Maßnahmen sind folglich nicht pauschal gleichzusetzen mit einer entsprechenden Umsetzung. Wo die Überlieferung entsprechende Einblicke erlaubt, wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchung die Weiterentwicklung verkehrspolitischer Aktionen aufgezeigt⁷¹.

Zum dritten muss angemerkt werden, dass die Verantwortlichkeiten für Bau, Unterhalt, Sicherheit und Verwaltung von Straßen, Wegen und Verkehrsinfrastruktur vor allem auf der ausführenden Ebene lokalen Autoritäten oblagen. Auch das Transportwesen wurde auf weite Strecken hin lokal und regional organisiert. Dieser Sachverhalt führt die Verkehrshistorikerin und den Verkehrshistoriker zwangsläufig in kommunale und regionale Archive, während jedoch gleichzeitig stets auch die zentralen Bestände im Auge behalten werden müssen, denn oftmals wurden lokale und regionale Quellenbestände zur Verwahrung in ein zentrales Archiv zurücktransferiert⁷². Einer derartigen Disper-

transalpinen Warenverkehrsaufkommens möglich werden. Einen erneuten Versuch der zahlenmäßigen Erfassung der jährlichen Transportmengen für verschiedene Alpenpässe von 1300 bis 1850 unternimmt FURTER, *Urbanisierung – Transitverkehr – Bädertourismus*, S. 47–53. Grundsätzlich sind die ermittelbaren Zahlen – zumindest für die mittelalterlichen Jahrhunderte – mit Vorsicht zu genießen, denn es existieren stets mehrere Hebel zugleich, die errechneten Zahlenreihen mehr oder weniger umfassend in Frage zu stellen, zumal die Verkehrsströme – auch bei hervorragender Quellenlage – nie vollständig erfasst werden können. Der internationale Alpentransit des Mittelalters bewältigte nicht mit modernen Kapazitäten messbare Warenmengen und erwies sich vor allem für das Segment der Luxusgüter als lohnenswert. Hingegen ist erwiesen, dass der überregionale Warenverkehr für die Bevölkerung der in seinen Genuss kommenden Alpentäler eine bedeutende ökonomische Komponente darstellte, was etwa die Entstehung der Transportgenossenschaften, die sich eindeutig auf den überregionalen Transit ausrichteten, belegt. – Für das savoyische Territorium vgl. die Angaben in Anm. 31f.

71 Zu diesem Problem vgl. ESCH, *Spätmittelalterlicher Passverkehr*, v. a. S. 176. Den normativen Quellen war grundsätzlich eine größere Überlieferungsgunst beschieden als etwa den von Arnold Esch als »Quellen des Alltags« titulierten Zeugnissen, weshalb uns erstere oft den einzigen Zugang zu einem Themenfeld bieten. Beispiele und weitere Ausführungen dazu: DERS., *Überlieferungs-Chance und Überlieferungs-Zufall*.

72 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 8f.: Der Autor betrachtet die Streuung des Quellenmaterials nicht als Hauptgrund für die Vernachlässigung der Verkehrsgeschichte durch die Historiographie. – Ein Beispiel für mehrfache Rücktransferierungen in zentrale Bestände sind die Zollquellen der Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen, die heute größtenteils im Archivio di Stato in Turin (ASTo) lagern. Die zentrale Rechnungsstelle der savoyischen Zentral- und Lokalverwaltung lag im Mittelalter jedoch in Chambéry. Zur Rechenschaftslegung der einzelnen Zollstellen gegenüber der Zentrale und

sion des Quellenmaterials entgegenzuwirken, kann unter Betrachtung eines zwei Kantone umfassenden Untersuchungsgebietes nur bedingt gelingen, zumal die Überlieferungslage bereits für kleinere Untersuchungseinheiten nur annäherungsweise vergleichende Studien zulässt, denn die breite Streuung der verkehrsgeschichtlichen Quellen erschwert nicht nur das Erfassen von Quelledetails lokalen oder regionalen Bezugs, sondern auch das Aufspüren von Splitterinformationen aus größeren, seriellen Beständen.

Diese Konstellation führt zum letzten grundlegenden Problem im Umgang mit Quellen zur mittelalterlichen Verkehrspolitik: Die beschriebene Streuung der Verkehrsquellen wird ergänzt durch eine hinsichtlich Chronologie, Geographie und Quellentypus unglaubliche Diversität des überlieferten Materials, welche wiederum die Ausarbeitung von Informationen entscheidend beeinflusst. Überdies resultiert aus der großen Quellenvielfalt per se eine enge und nicht vernachlässigbare Verlinkung der Verkehrsgeschichte mit zahlreichen historischen Sub-⁷³ und Nachbardisziplinen⁷⁴. Forschungsstand wie konkrete Befunde sind deshalb stets in Korrelation zur ungleich flächendeckenden Quellenlage zu setzen. Diese Prämisse zeitigt erhebliche Rückwirkungen auf die angestrebte Komparativität der beiden Untersuchungsräume, von Handlungsträgern, Einzelmaßnahmen und Zielobjekten der zu untersuchenden Verkehrspolitiken: Während etwa die savoyische Verwaltung des Unterwallis ganze Reihen von Zolltarifen und Zollregistern überliefert hat, fehlt im bischöflichen Oberwallis ein serielles Äquivalent vollkommen. Letzterer Befund bedeutet keinesfalls, dass der Bischof von Sitten keine Zollabgaben erhoben hätte. Die Einzugspraxis lässt sich im Gegensatz zum savoyischen Territorium aber ausschließlich mittels punktueller Zeugnisse und nicht in Form von seriell überlieferten Rechnungslegungen nachweisen⁷⁵.

Es ließen sich durchaus weitere Probleme im Umgang mit verkehrsgeschichtlichen Quellen anführen. Vielmehr soll nun an dieser Stelle ein typologisierender Blick auf die elementaren, auch die vorliegende Studie mitbestimmenden Quellengattungen zur mit-

der damit verbundenen Probleme: HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 320.

73 Es sind dies v.a. die Handels- und Wirtschafts-, die Finanz-, die Verwaltungs-, die Politik- und Herrschafts-, sowie die Verfassungs- und Rechtsgeschichte.

74 Es sind dies hauptsächlich die Archäologie und die historische Geographie.

75 Dazu z. B. GREMAUD (vgl. Anm. 83) VI, Nr. 2442: 1394 bestimmten der Bischof von Sitten und der Walliser Landrat etwa den Zolltarif in Brig wie folgt: Für jeden vom Simplon herkommenden Ballen Wolle sind 3 Pfennig, für den Ballen Tuch sind 4 Pfennig, von jedem Ballen vom oder zum Berg sind 3 Pfennig, von jedem großen Pferd sind 6 ½ Pfennig, von jedem Klepper sind 3 Pfennig, vom Fußreisenden ist 1 Pfennig, vom belasteten Träger sind 20 Pfennig, von jedem größeren Stück Vieh sind 2 Pfennig, von Hammeln, Schafen, Schweinen ist eine Poysane oder ein Ortunicium, von einer *ledun* mit Falken und Habichten sind 2 Pfennig, von jeder Saumlast Unessbarem ist 1 Pfennig und von einer Saumlast Essbarem sind 2 Pfennig einzuziehen. Einheimische waren für die letzten beiden Posten zollfrei. Der Tarif steht als singuläres Zeugnis da und kann weder durch Vergleichstarife aus dem entsprechenden Zeitraum noch durch Rechnungslegungen in größere Zusammenhänge gestellt werden. Er weist einzig auf ein gewisses Verkehrsaufkommen und auf einen nicht unerheblichen Warenverkehr hin, die eine detaillierte Reglementierung erforderten.

telalterlichen Verkehrspolitik und am Rande -geschichte im Allgemeinen geworfen werden. Dabei richtet sich die Wiedergabe der einzelnen Bereiche grob an den Vorgaben von Jean-François Bergier aus, der drei übergeordnete Quellenkategorien entworfen hat⁷⁶:

1. *Interne Quellen*: Das Hauptmerkmal der internen Quellen ist ihre Bezugnahme auf einen oder mehrere erhebende verkehrspolitische Akteure oder auf ein dem Verkehrssystem inhärentes Element. Die Gruppe fasst insbesondere Quellen, die einen bestimmten Punkt im Verkehrssystem (Zollstätte, Geleitzahlstelle, Suste, Brücke, Markt etc.) oder einen als administrative Einheit fungierenden, kürzeren oder längeren Straßenabschnitt betreffen: etwa Zollrechnungen, Zolltarife, politische und administrative Quellen, welche sich auf den Bau (Straßenbauvertrag, Straßenbauanweisung), den Unterhalt und die Verwaltung einer Straße oder eines Verkehrsinfrastrukturelements beziehen sowie lokale Quellen verschiedenster Couleur, beispielsweise die Statuten von Transportorganisationen (Saum-, Rod- oder Transportordnungen) u. ä. Diese sogenannten internen Quellen werden schließlich um verkehrsspezifische Einträge etwa in übergeordneten Rechnungsserien, die im Einzelfall nicht zwingend allein verkehrsspezifische Posten erfassen, doch ebenfalls wertvolle Informationen liefern können etc., ergänzt.
2. *Externe Quellen*: Bei dieser zweiten Quellengruppe handelt es sich um Zeugnisse, die nicht vollständig dem Verkehrssystem zuzuordnen sind und zumindest teilweise auch einem komplementären Bereich des Straßen- und Verkehrswesens entspringen. So fallen etwa Kaufleutekorrespondenzen oder bi- und multilaterale Verträge zur Transportregelung diesem Quellentypus zu. Auch Dokumente zu Verfahren, Protokolle und Proteste, die sich aus unvollkommen erfüllten Vertragssituationen ergeben, lassen sich der Gruppe zuschlagen (z.B. bei Geleitbruch, Transportverspätungen, Schäden an Transportgütern, Missachtung von Zollbefreiungen etc.).
3. *Vermischte Quellen*: Die letzte Kategorie verkehrshistorisch relevanter Quellen umfasst schließlich weitere Zeugnisse, die auf indirekte Weise meist beiläufig Informationen zum Verkehrswesen oder zur Verkehrspolitik des Mittelalters liefern. Es kann sich hierbei etwa um Itinerare, Reiseberichte, Zeugenaussagen und weitere schriftliche Quellen verschiedenartiger Ausrichtung handeln⁷⁷.

Ergänzt werden die in den beschriebenen Schriftquellen fassbaren Informationen durch die Befunde der Archäologie zu erhaltenen Straßenzügen, Brücken und weiteren Bauten der Verkehrsinfrastruktur, wobei die Geländebefunde im Fall der in der vorliegenden Studie diskutierten Untersuchungsräume weitestgehend den Dokumentationen des *In-*

76 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 9f.

77 So enthält etwa der Reisebericht von Felix Fabri höchst interessante Informationen zum mittelalterlichen Straßenbau. Fabri berichtet, wie Erzherzog Sigmund von Tirol im Jahr 1484 den Weg über den Brenner herstellte. Seinen Schilderungen zufolge war die Sprengtechnik dem mittelalterlichen Straßenbau nicht fremd: »Nicht allein für Menschen und Pferde, auch für Lastwagen hat er Wege geschaffen über die abschüssigen Felsen, indem er sie durch Feuer, Schwefel und Eisen spalten und an verschiedenen Stellen große Mengen wegräumen ließ.« Vgl. dazu GASNER, *Zum deutschen Straßenwesen*, S. 65.

ventars historischer Verkehrswege der Schweiz zu den Kantonen Bern und Wallis zu entnehmen sind⁷⁸.

Die IVS-Kompendien, deren historische Kapitel als primäre Quelle für – insbesondere auch lokale – Informationen zu verkehrspolitischen Maßnahmen bernischer und Walliser politischer Kräfte dienen, leiten von der allgemeinen Quellentypologie zu den wichtigsten, für die beiden Untersuchungsgebiete konkret zu beachtenden Quellen und Quellensammlungen über. Neben den erwähnten Inventaren, deren Verdienst aus wissenschaftlicher Sicht vor allem darin besteht, die bisweilen weit verstreuten Quellen zu einzelnen Punkten und Strecken des Verkehrsnetzes zusammengetragen und übersichtlich geordnet zu haben, werden in der vorliegenden Arbeit überwiegend Einzelurkunden mit konkretem Bezug zu ausgewählten verkehrspolitischen Maßnahmen aus der Kategorie der bereits erörterten internen Quellen diskutiert.

Für die Stadt Bern sind die wichtigsten Dokumente bis zum Jahr 1390 in der Sammlung der ›*Fontes rerum Bernensium*‹ ediert⁷⁹. Diese wird ergänzt und umfassend erweitert durch die Reihe der ›*Rechtsquellen des Kantons Bern*‹, die nicht nur die bernische Handfeste und die Satzungsbücher der Stadt vollständig enthalten⁸⁰, sondern zahlreiche weitere, verkehrspolitisch relevante Dokumente zum Regalienwesen sowie zu Verfassung, Wirtschaft und Politik der Berner Bürgerschaft und des sich im Verlauf des Mittelalters stetig erweiternden Herrschaftsgebietes⁸¹. Daneben bieten die seit dem Jahr 1465 weitgehend lückenlos erhaltenen Ratsmanuale, die Berchtold Haller um 1900 auszugsweise und nach Sachgebieten geordnet publiziert hat, mit den Rubriken ›*Wege und Straßen*‹, ›*Zoll, Weggeld, Fuhrlohne*‹, ›*Schiffahrt, Schiffbau und Flößerei*‹ und ähnlichen Themenblöcken weitere wertvolle Informationen zur bernischen Verkehrsorganisation im Mittelalter⁸².

Dagegen lassen sich Quellen zur mittelalterlichen Verkehrspolitik im Untersuchungsraum Wallis primär über die von Jean Gremaud zusammengetragene, mit dem Jahr 300 einsetzende und bis zum Jahr 1457 reichende achtbändige Quellensammlung

78 *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Bern* (im Folgenden zit. als IVS BE); *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Wallis* (im Folgenden zit. als IVS VS). – Die IVS-Dokumentationen sind mittlerweile auf der Homepage des schweizerischen Bundesamts für Straßen (ASTRA) einschließlich Kartenmaterialien und unter Verwendung verschiedenster Suchmodi einsehbar [www.ivs-gis.admin.ch].

79 *Fontes Rerum Bernensium. Berns Geschichtsquellen bis 1390*, 10 Bde. (im Folgenden zit. als FRB).

80 *Die Rechtsquellen des Kantons Bern*, 1. Teil: Stadtrechte, 2. Teil: Rechte der Landschaft (im Folgenden zit. als SRQ BE). Für eine detaillierte Auflistung der in dieser Untersuchung verwendeten Bände sind die Angaben in der Rubrik der gedruckten Quellen innerhalb der Bibliographie zu konsultieren.

81 Eine Übersicht der bernischen Finanzquellen findet sich bei GERBER, *Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern*, S. 18f.; eine Übersicht der bernischen Verwaltungsquellen bei STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, S. 11–13.

82 HALLER, *Bern in seinen Ratsmanualen*, 3 Bde., die genannten Kapitel in Bd. III, S. 1–34; daneben vgl. etwa Bd. II, S. 474–491 (Brücken); Bd. III, S. 34–40 (Räumung und Verbauung von Aare und Gürbe), S. 108–110 (Hospize und Alpenübergänge), etc.

›Documents relatifs à l’Histoire du Vallais‹ erschließen⁸³. Für die Analyse der Verkehrsorganisation des folgenden Zeitraums wird verstärkt auf die Walliser Landratsabschiede zurückgegriffen⁸⁴. Überdies werden zum Bezug von weiterführenden Einzelinformationen in der Abhandlung untergeordneter Analysebereiche die chronikalische Überlieferung⁸⁵, Reiseberichte⁸⁶ und Landschaftsbeschreibungen sowie Quellensammlungen und Archivalia höchst unterschiedlicher Provenienz herangezogen.

Für die Skizzierung der übergeordneten Entwicklung der verfassungsgeschichtlichen und rechtlichen Basis auf der Reichsebene finden die großteils in der Reihe der ›Monumenta Germaniae Historica‹ edierten Quellen, etwa Reichslandfrieden⁸⁷ und Fürstenprivilegien⁸⁸, sowie weitere Rechtsquellen⁸⁹ Verwendung. Auf Dokumente, welche die Eidgenossenschaft betreffen, wird lediglich vereinzelt Bezug genommen⁹⁰.

In Anbetracht des Umstandes, dass für das Forschungsfeld der mittelalterlichen Verkehrspolitik auf Quellenebene anspruchsvolle Voraussetzungen bestehen, sind die vorhandenen Zeugnisse umso sorgfältiger zu reflektieren. Entsprechend müssen die vielen kleinen »Indizien«, die oft nicht aus einzelnen Quellengattungen extrahierbar sind, – um Arnold Esch zu zitieren – durch »kombinatorisches Vermögen« erst zum Sprechen gebracht werden⁹¹.

83 GREMAUD, Documents relatifs à l’Histoire du Vallais, Bd. I: 300–1255, Bd. II: 1255–1300, Bd. III: 1300–1330, Bd. IV: 1331–1350, Bd. V: 1351–1375, Bd. VI: 1375–1402, Bd. VII: 1402–1431, Bd. VIII: 1432–1457 (im Folgenden zit. als GREMAUD).

84 Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500, 8 Bde. (im Folgenden zit. als LA).

85 Etwa STUDER (Hg.), Die Berner-Chronik des Conrad Justinger.

86 Z. B. ESCHER (Hg.), Ein Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf; STUMPF, Gemeiner loblicher Eydnoschafft. Einführend zu diesen sowie weiteren ersten Reiseberichten zum Wallis: Arnold, 2000 Jahre Pass- und Fremdenverkehr im Wallis, S. 51–61.

87 Z. B. Constitutio pacis, 15. August 1235 [Mainzer Reichslandfrieden], in: MGH Const. II, Nr. 196, S. 241–247, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263.

88 Z. B. Statutum in favorem principum, 1231/32, in: Ebd., Nr. 171, S. 211–213.

89 Z. B. ECKHARDT (Hg.), Sachsenspiegel, Tl. 1: Landrecht, Tl. 2: Lehnrecht.

90 Wichtige Dokumente sind ediert bei NABHOLZ/KLÄUI, Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

91 ESCH, Mittelalterlicher Passverkehr, S. 37.

3. Geographie und Chronologie

Der fragmentarische Forschungsstand und die komplexe Quellenlage schaffen eine schwierige Ausgangslage für die angestrebte Analyse der mittelalterlichen Verkehrspolitik in den Territorien Bern und Wallis. Da die Räume zudem über verschiedenartige naturräumliche, wirtschaftliche und politische Voraussetzungen verfügten und die korrespondierenden politischen Akteure abweichenden verfassungsrechtlichen und politisch-herrschaftlichen Rahmenbedingungen unterlagen, weisen bereits ausgewählte Teilbereiche der Verkehrspolitik gewichtige regionale und zeitliche Unterschiede auf.

Ungeachtet dieser herausfordernden Vorgaben setzt sich die vorliegende Untersuchung das Kernziel, die mittelalterlichen Verkehrsorganisationen der Gebiete der heutigen Kantone Bern und Wallis – wo sinnvoll und möglich –, mittels ausgewählter Akteure, Objekte und Maßnahmen einem Vergleich zu unterziehen. Dieser komparative Ansatz bietet sich zum ersten insofern an, als die Gebiete mit den zahlreichen Pässen im Bereich der heutigen Kantonsgrenze einen gemeinsamen verkehrsmäßigen Interessensbereich aufweisen. Dabei gilt jedoch zu beachten, dass der nördliche Alpenkamm zunächst die beidseitigen Talschaften verband und sich erst allmählich zur politisch-wirtschaftlichen Grenze entwickelte⁹². Diesen Befund stützt etwa das Bestehen eines grenzüberschreitenden »Passstaates« der Herren vom Turn im 14. Jahrhundert⁹³. Überdies weist die Geschichte der beiden Räume auf vielfältiger Ebene und über die Jahrhunderte hinweg Verschränkungen auf: Diese reichen von den Transitwegeinteressen Herzog Berchtolds V. von Zähringen, die 1211 in einen Kriegszug ins Wallis mündeten⁹⁴, über die 1252⁹⁵ einsetzenden Bündnisse zwischen der Stadt Bern und dem Bischof von Sitten sowie die Etablierung von Walliser Adel im Berner Oberland⁹⁶, bis hin zu den

92 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 65.

93 DERS., Die Passwege, S. 453–461.

94 GREMAUD I, Nr. 266, S. 166.

95 STUDER (Hg.), Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, S. 26: *Do man zalte von gots geburt MCCL jar, der bischof von sitten mit dem lande wallis ze einem teile, und die von bern zem andren teil, hatten ein bündnisse sament zechen jar, als dis brief wisent so in der stat kisten ligent*. Für die Urkunde vgl. FRB II, Nr. 325, S. 350; sowie GREMAUD I, Nr. 551. Das Bündnis wurde am 17. Juli 1252 in Leuk abgeschlossen. Als Verbindungen standen Gemmi und Sanetsch im Vordergrund. Sollten sich Misslichkeiten einstellen, wollte man sich auf den Passhöhen zur Aussprache treffen (vgl. AERNI, Die Passwege, S. 326). Damit erweist sich die frühe lokale und regionale Bedeutung der Pässe, welche jedoch im transalpinen Verkehr insgesamt unbedeutend blieben. Ferner bestanden im Übergangsbereich zwischen dem Bistum Sitten und dem zum Bistum Lausanne gehörenden Berner Oberland Bezüge, welche auf noch nicht scharf begrenzte Einflussphären hinweisen (ausführlich: Ebd., S. 326–328). Vgl. auch HOPPELER, Berns Bündnis mit dem Bischof von Sitten.

96 IVS BE, Strecke BE 13, S. 1/6: Eine freiherrliche Adelsfamilie, deren Ursprünge ins Wallis nach Raron reichen, waren die Herren von Brienz-Ringgenberg. Im 12. und 13. Jahrhundert hatten sie Besitz im Berner Oberland, im Wallis (vgl. FRB I, Nr. 21, S. 420), aber auch in Unterwalden und in Uri. IVS BE, Strecke BE 58, S. 2/2: Auch die Anwesenheit der Herren von Raron als Inhaber der Herrschaft Mannenberg-Reichenstein von der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts bis fast zur Mitte des 15. Jahrhunderts belegt die herrschaftlichen Verknüpfungen über die Pässe hinweg. – Vgl. auch den Artikel von Christian PFISTER, »Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung« im Abschnitt »Gesellschaft, Wirt-

kriegerischen Ereignissen des Hoch- und Spätmittelalters⁹⁷, aber auch gemeinsamen verkehrspolitischen Projekten in den Jahren 1397⁹⁸ oder 1519⁹⁹. Diese Verbindungen sowie die vergleichbaren Raumgrößen lassen durchaus einen Erkenntniszuwachs im Hinblick auf das Funktionieren des Verkehrsgefüges erwarten.

Gleichermaßen als fruchtbar erweisen dürfte sich die Gegenüberstellung der beiden Hauptträger von Verkehrspolitik, ihrer verkehrspolitischen Zielobjekte und Initiativen in den benannten Gebieten: Während auf bernischer Seite die sich im Verlauf des Mittelalters ein beachtliches Territorium erwerbende Stadt Bern im Zentrum der Betrachtung steht, konzentriert sich die komparative Analyse auf Walliser Seite auf den Fürstbischof von Sitten als weltlichen Herrscher über die Grafschaft Wallis beziehungsweise ab dem späten Mittelalter verstärkt auch auf den sogenannten Landrat, der in verschiedenen verkehrspolitischen Kompetenzfeldern schrittweise zum bischöflichen Rechtsnachfolger aufrückte. Ein weiterer, gewichtiger Akteur der Walliser Verkehrspolitik war zwar das ab dem 11. Jahrhundert ins Unterwallis vorstoßende Grafen- und nachmalige Herzogshaus Savoyen, doch wird eine mit Blick auf Bern durchgehend komparative Studie bei diesem Handlungsträger durch den Umstand erschwert, dass eine Walliser Verkehrspolitik unter der Ägide Savoyens nur bis zur Verdrängung durch die politischen Kräfte des Oberwallis aus dem Rhonetal im späten Mittelalter verfolgt werden kann. Da der herrschaftliche Einschnitt zu einem Zeitpunkt erfolgte, als entscheidende (verkehrs-)politische Umschichtungsprozesse noch nicht vollständig abgeschlossen waren, stützt sich der Vergleich der Ausformung der Verkehrspolitiken in den beiden Untersuchungsgebieten auf die erstgenannten Mächte. Die Entwicklungen lassen sich für das fürstbischöfliche Wallis – trotz Modifikationen im politischen Gefüge – umfassend bis zum Ende der Untersuchungsperiode im 16. Jahrhundert demonstrieren, da ungeachtet der durchaus feststellbaren Kompetenzverschiebungen eine herrschaftliche Kontinuität gegeben ist.

Die Festlegung des Untersuchungszeitraums vom 12. Jahrhundert bis in die Frühe Neuzeit hinein stellt durchaus ein bewusst gewähltes Intervall dar, denn auf der einen Seite ist seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts in verschiedenen Gebieten Europas eine Straße und Verkehr betreffende Trendwende zu beobachten. Thomas Szabó hat diesen unter den Zeichen eines wirtschaftlichen Umbruchs stehenden Vorgang als »Neuentdeckung«¹⁰⁰ oder »Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert« bezeichnet¹⁰¹. Unter dem

schaft und Kultur vom Hochmittelalter bis ins 18. Jahrhundert« im Artikel »Bern (Kanton)«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel (Kanton)–Bümpliz, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 252–290, S. 267f., hier: S. 267: Nach 1300 besiedelten Walser das hintere Lauterbrunnental vom Lötschental her.

97 So unterstützten z. B. die Berner 1418 Witschard von Raron gegen die Walliser Zenden. Vgl. FIBICHER (Hg.), Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 44.

98 SRQ Bern III, Nr. 111, S. 329–331.

99 RIGGENBACH, Das Lötschensaumwegprojekt, Vertragsentwurf abgedruckt auf S. 164–168.

100 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

101 DERS., Die Entdeckung der Straße, S. 914: In der davorliegenden Zeit haben die Straßen die Schwelle der Schriftlichkeit in der Regel nicht überschritten.

Eindruck eines allmählich sich abzeichnenden ökonomischen Aufschwungs, der im Handel zu einer außergewöhnlichen Akkumulation von Reichtum führte und die regionalen Herrschaften in unerwarteter Weise am Profit teilhaben ließ, begann sich die öffentliche Gewalt zunehmend für das Verkehrsnetz zu interessieren. Das Interesse erwachte zunächst am Bestand der Straßen an und für sich¹⁰², die wieder »Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns« wurden¹⁰³. Dieser Vorgang widerspiegelt sich umso klarer in den überlieferten Quellen, zumal er in einer Zeit des Prozesses allgemeiner Verrechtlichung und Verschriftlichung erfolgte¹⁰⁴.

Der sprunghafte Anstieg verkehrsrelevanten Schriftgutes lässt sich auch in den beiden Untersuchungsgebieten feststellen: So fehlen aus dem frühen Mittelalter noch Hinweise zu Straßen und Verkehr im Walliser Fürstbistum. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden erstmals auf ein reges Verkehrsaufkommen auf der Walliser Rhonetalroute hin und lassen gleichzeitig verkehrspolitische Aktivitäten fassbar werden¹⁰⁵. Auch die Passpolitik der zähringischen Stadtgründer Berns mit ihren Versuchen der Etablierung einer alpenquerenden Nord-Süd-Transitachse ist diesem Intervall zuzuordnen¹⁰⁶. Als Grundmuster ist eine klare Kausalkette zu erkennen: Wachsendes Verkehrsvolumen und sich ausbreitende Städtenetze erforderten per se optimaler ausgebaute Straßennetze und mit diesen verbundene Verkehrsinfrastrukturen. Diese Notwendigkeit zog unweigerlich ein gesteigertes Interesse der wirtschaftlichen und politischen Kräfte nach sich, die sich fortan in der Organisation und Regelung sowie in der fiskalischen Abschöpfung und Nutzung des Verkehrsgefüges engagierten.

Auf der anderen Seite wird der Endpunkt der Analyse – je nach Untersuchungsgegenstand – vom endenden 15. bis ins 16. Jahrhundert hinein gelegt, weil sich hier – so die Hypothese dieser Studie – bereits neuartige, auch das Verkehrswesen erheblich tangierende Entwicklungen abzuzeichnen begannen. Während die Stadt Bern bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts ihre größte territoriale Ausdehnung erreichte¹⁰⁷, wies der mit der Territorialisierung verbundene »Prozess der Herrschaftsdurchdringung«¹⁰⁸ auch Rückwirkungen auf die Verkehrsorganisation auf. So fand die Machtausdehnung des bernischen Stadtstaates ab dem späten Mittelalter allmählich ihren Ausdruck in der Entwicklung eines radial organisierten Straßensystems, das in seinen Grundzügen bis zum 16. Jahrhundert ausgeformt war. Das Rückgrat des bernischen Verkehrsnetzes bildete

102 DERS., Der Übergang von der Antike zum Mittelalter, S. 29.

103 DERS., Die Entdeckung der Straße, S. 914.

104 Diese Entwicklung findet sowohl auf Reichs-, besonders aber auf überregionaler und regionaler Ebene ihren Niederschlag. Für den lokalen Bereich setzt BARRAUD, Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz, S. 41, den Anstieg der Rechtsquellen, die sich ausführlich mit Wegen und Wegerechten beschäftigten, in die Zeit zwischen 1300 und 1600.

105 So ortet etwa BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, bes. S. 580–582, mehrere Schriftstücke auf der Nord- und Südseite des Simplon, die auf eine erhöhte Bedeutung des Übergangs schließen lassen.

106 Etwa IVS BE, Strecke BE 32, S. 3/5, u. ö.; oder AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, 28–31.

107 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 212: Im Jahr 1555 konnte Bern seinen letzten Gebietszuwachs verzeichnen.

108 Ebd., S. 216.

eine Reihe übergeordneter Straßen, welche die städtische Zentrale spinnenartig mit der Landschaft verbinden¹⁰⁹. Dagegen erfolgten im Wallis herrschaftliche sowie – simultan laufend – verkehrsrechtliche Kompetenzverschiebungen vom bischöflichen Landesherren hin zum im späten Mittelalter erstarkenden Landrat, den sogenannten Zenden und den Gemeinden¹¹⁰. Die verkehrspolitischen Zentralisierungstendenzen des spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Stadtstaates Bern fanden dergestalt ihr Pendant in einem Dezentralisationsprozess, der die Walliser Verkehrsorganisation spätestens ab dem ausgehenden Mittelalter erfasste.

Markiert wird das Ende des Untersuchungszeitraums – wie dessen Beginn mit Europas »Neuentdeckung der Straße« – wiederum durch einen auf europäischer Ebene einsetzenden Umwälzungsprozess, der im Gefolge eines gesellschaftlichen und politischen Wandels in den folgenden Jahrhunderten eine grundlegende Umformung der auch das Verkehrswesen betreffenden Kommunikationsstrukturen generieren sollte. Neben der Entstehung einer breiten Öffentlichkeit modifizierte die sogenannte »Kommunikationsrevolution«¹¹¹ Infrastruktur und Medien und schuf etwa mit der Institutionalisierung des Postwesens feste Raumverbindungen in einer bislang unbekanntem Dichte, Frequenz, Effizienz und Rationalität¹¹².

109 GROSJEAN (Bearb.), Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, S. 40: Die alte Tangente quer durch das Seeland konnte ihre Bedeutung trotz dieser zentralistischen Bestrebungen aufrechterhalten. In den Aufzeichnungen des Berner Arztes Thomas Schöpf von 1577 figuriert sie im Rang einer Königsstraße (*regia via*).

110 FIBICHER (Hg.), Walliser Geschichte, Bd. 3.1, S. 16; DERS. (Hg.), Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 225; und CARLEN, Markt und Marktrecht, S. 52: Die scharfen Auseinandersetzungen zwischen Bischof und Landleuten hatten zur Folge, dass die Hoheitsrechte mit Verkehrsbezug bis zum 16. Jahrhundert, mit Ausnahme des Münzrechts, in die Hände des Landrats glitten.

111 POHL (Hg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft; NORTH (Hg.), Kommunikationsrevolution. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts; BEHRINGER, Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit.

112 HÜBNER, Boten- und Nachrichtenorganisationen in den schweizerisch-oberdeutschen Städten, Manuskriptfassung, S. 5f.

4. Aufbau, Fragestellungen und Methodik

Im ausgedehnten Intervall zwischen der hochmittelalterlichen »Neuentdeckung der Straße« und der frühneuzeitlichen »Kommunikationsrevolution« unterlagen verschiedene, das Verkehrswesen determinierende Bereiche auf überregionaler, regionaler und lokaler Ebene mehr oder weniger umfassenden Wandlungsprozessen. Für ein vollumfängliches Verständnis der Verkehrspolitik der beiden Untersuchungsgebiete ist es deshalb unumgänglich, sich in einem ersten Teil der Untersuchung sowohl den Umweltbedingungen und den naturräumlichen wie klimatischen Gegebenheiten als auch den wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Grundvoraussetzungen jeglichen Verkehrs zu widmen. So zeitigten etwa die sich wandelnden klimatischen Bedingungen massive Rückwirkungen auf die Begehbarkeit von Pässen und die Schiffbarkeit von Gewässern. Eine Umgestaltung erfuhr im Verlauf des Mittelalters auch das rechtliche System von Zuständigkeiten für die Verkehrswege, die Verkehrsinfrastruktur und die gesamte Verkehrsorganisation auf Reichsebene. Die Analyse dieses komplexen Gebildes erweist sich vor dem Hintergrund der Erfassung regionaler und lokaler verkehrspolitischer Maßnahmen als elementar, bestimmten doch die Verkehrsregalien auf Jahrhunderte hin nicht selten über Sein oder Nichtsein im verkehrspolitischen Gefüge des gesamten Reichs. Ein zwischengeschaltetes Kapitel dient sowohl der Schaffung einer operablen Basis für die regionalen Fallanalysen des anschließenden Hauptteils als auch dem Versuch, die von der Forschung bislang weitestgehend gemiedene Definition mittelalterlicher Verkehrspolitik vorzunehmen.

Der zweite zentrale, sich auf diese Vorgaben stützende und konkret die Verkehrspolitik der beiden Untersuchungsgebiete Bern und Wallis fokussierende Block der Untersuchung wird in drei heuristischen Kategorien abgehandelt: In einem ersten Teil werden die politischen Akteure und die wirtschaftlichen sowie am Rande auch die geistlichen Instanzen als Träger verkehrspolitischer Initiativen diskutiert. Eine zweite Einheit handelt sodann die entsprechenden Objekte der Verkehrspolitik ab, während im abschließenden Block konkrete Maßnahmen, die zur Durchsetzung verkehrspolitischer Ziele Anwendung fanden, präsentiert werden¹¹³. Unter Verkehrsorganisation/Verkehrspolitik wird dabei ein weites politisches Betätigungsfeld verkehrsorganisatorischer Aktivitäten subsumiert, das überdies an zahllosen Schnittstellen wirtschaftliche Implikationen aufweist. Das Hauptaugenmerk richtet sich dabei insbesondere auf die sogenannten großen Akteure der bernischen und Walliser Verkehrspolitik im Mittelalter, denn diese zentralen Handlungsträger erlauben über ausgedehnte Zeitspannen hinweg die Feststellung einer gewissen Systemhaftigkeit und Permanenz verkehrspolitischer Initiativen sowie die Verortung von politischen Grundmustern. Ergänzend werden weitere ausgewählte, überregional, regional und lokal verkehrspolitisch aktive Personen, Personen-

113 SCHIEDT/PFISTER, Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz, S. 5: »Die Verkehrsinfrastruktur – namentlich deren Finanzierung – sowie die gegenseitige Beeinflussung der Verkehrs- und der Raumentwicklung finden [...] kaum Beachtung. Auch wissen wir noch zu wenig über die verschiedenen Akteure [...].«

gruppen und Instanzen der beiden Untersuchungsgebiete präsentiert, die während der mittelalterlichen Jahrhunderte in verschiedenen Bereichen des verkehrspolitischen Systems aktiv waren. Die entsprechenden Abhandlungen zu den Zielobjekten, auf die sich politischen Initiativen in den benannten Untersuchungsgebieten richteten, und zu den konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen dienen neben der Beantwortung der Frage, was mittels der ergriffenen politischen Initiativen konkret geregelt wurde, zumindest punktuell auch der Erforschung der regionalen und lokalen Verkehrsorganisationen, die vielfach zugunsten der großen Transit- und Fernstraßen vernachlässigt worden sind¹¹⁴. Die drei heuristischen Einheiten werden jeweils mit Exkursen zu verwandten Themenfeldern beschlossen, die auf weiterführende Forschungsbereiche hinweisen.

Abschließend wird eine kritisch vergleichende Verortung der Verkehrspolitik der beiden Räume vorgenommen, deren flankierendes Gerüst in folgenden Fragen besteht: Wo bestanden im Einzelnen Unterschiede in der Verkehrsorganisation der zu vergleichenden Räume und welcher Natur waren diese? Wie setzte sich die Verkehrspolitik jeweils zusammen und von welchen Komponenten wurde sie vorrangig determiniert? Sind Entwicklungslinien und Konjunkturen erkennbar? Umfassend soll darüber hinaus unter Berücksichtigung der Grundlagen und Vorbedingungen sowie der verkehrspolitischen Betätigungen der in Augenschein genommenen politischen Akteure und Objekte ebenso wie der in der Praxis durchgeführten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen die Frage beantwortet werden, ob in einer Zeit ohne moderne staatswirtschaftliche und -politische Institutionen generell eine systematische Verkehrspolitik möglich war. Gab es ein System von Zuständigkeiten für die Verkehrswege¹¹⁵ und für weitere Elemente des Verkehrssystems im Mittelalter? Handelte es sich bei den untersuchten Maßnahmen nicht vielmehr um ein mehr oder weniger unsystematisches, zufälliges und nicht allein zum Zweck des Verkehrs generiertes, loses Maßnahmenbündel? Lässt sich mittelalterliche Verkehrspolitik nicht vielmehr alternativen Bereichen der vormodernen (herrschaftlichen) Politik unterordnen?

Die weitestgehend fehlende Möglichkeit der Zuhilfenahme quantitativer und/oder statistischer Methoden zur Beantwortung dieser Fragestellungen erfordert eine geschickte Kategorisierung der fassbaren Informationen sowie den Entwurf präzise umrissener analytischer Blöcke. Denn wo quantitative Zahlenreihen vorhanden sind, interessiert ihr Aussagewert im Rahmen der vorgegebenen Fragestellungen nur am Rande. So erweisen sich etwa Zollquellen grundsätzlich als von zweitrangiger Wichtigkeit, da diese in erster Linie Informationen zur inneren Verkehrsstruktur, zur Intensität von Warenströmen – die nebenbei bemerkt höchst unterschiedlich interpretiert werden können, zu Warenarten und – unter Verlängerung des Untersuchungszeitraums wie allenfalls im Vergleich mit anderen Zollerhebungsstätten – auch zu Konjunkturen von Stra-

114 SCHIEDT, *Verkehr im Gebirge*, S. 172. – Die Erforschung lokaler Wegenetze vorangetrieben haben neben BADER, *Ländliches Wegerecht*, passim und DERS., *Rechtsformen und Schichten der Liegenschaftsnutzung im mittelalterlichen Dorf*, bes. S. 190–234; etwa BARRAUD, *Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz*, passim; STROMER, *Wege zum Dorf*; und SCHIEDT, *Das ländliche Wegenetz*.

115 Diese Frage hat bereits DENECKE, *Methoden und Ergebnisse*, S. 448, in den Raum geworfen. Grundsätzlich diskutiert wird die Problematik bei SCHÖPFER PFAFFEN, *Verkehrspolitik im Mittelalter*?

ßenzügen und Passrouten liefern¹¹⁶. Insgesamt wird die Schwerpunktsetzung zwar eindeutig auf die möglichst lückenlose Erfassung aller möglichen und gleichzeitig fassbaren Erscheinungsformen von Verkehrspolitik gelegt, doch verunmöglichen bereits die unterschiedlichen Überlieferungslagen und zeitlichen Diskongruenzen eine flächendeckende Analyse.

Die Erforschung der verkehrsorganisatorischen Netzwerke und Maßnahmen ausgewählter Räume wird dergestalt nicht nur durch interdisziplinäre Erfordernisse und quellentypische Probleme erschwert, sondern auch durch den hohen Grad an Komplexität und Vielschichtigkeit, den Verkehrssysteme als Zielobjekte einer jeden Verkehrspolitik – zeitlichem und räumlichen Wandel unterworfen – aufweisen. Das entworfene Bündel an Fragestellungen soll zumindest einen Teil dieser Verflechtungen von Verkehr, Wirtschaft und Politik aufdecken und einen vertieften Einblick in die reiche Vielgestaltigkeit des mittelalterlichen Verkehrswesens im schweizerischen Alpenraum liefern. Die Analyse der hoch- und spätmittelalterlichen bis frühneuzeitlichen Verkehrspolitik innerhalb der Gebiete der heutigen Kantone Bern und Wallis beschränkt sich dabei auf einen Teilbereich einer umfassenden Verkehrsgeschichte, die wiederum den menschlichen Verkehr im Sinne der Raumüberwindung von Personen, Gütern, Nachrichten als Element der übergeordneten Strukturgeschichte begreift¹¹⁷.

116 Zum Umgang mit Zollquellen, vorgeführt an konkreten Beispielen: HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon; DERS., Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe. Für weiterführende Informationen zu den Verkehrskonjunkturen im Alpenraum vgl. FÜRTER, Transitverkehr in den Alpen; sowie in allgemeinerer Form: SCHÖPFER PFAFFEN, Der transalpine Fernhandel im Mittelalter, S. 99.

117 TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, S. 175.

II. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien der mittelalterlichen Verkehrspolitik

1. Grundlagen und Voraussetzungen

Anlage, Bau und Unterhalt von Straßen und Wegen sowie von Verkehrsinfrastrukturbauten als elementare Bestandteile überregionaler, regionaler und lokaler Verkehrsgefüge wurden während der mittelalterlichen Jahrhunderte notwendigerweise maßgeblich von den sich teilweise wandelnden Umweltbedingungen und klimatischen Gegebenheiten, die insbesondere für Verkehrstechnik und -politik des in der (hoch-)alpinen Zone gelegenen Walliser Verkehrswesens von großer Bedeutung sind, mitbeeinflusst. Die naturräumlichen Voraussetzungen in den zu vergleichenden Untersuchungsräumen gestalten sich allein aufgrund der abweichenden topographischen Verhältnisse höchst unterschiedlich. Daneben determinieren die variierenden herrschaftlichen Bezugsrahmen, welche die praktischen Felder verkehrspolitischer Aktionsradien bereits im Vorfeld erheblich einzuschränken oder zu erweitern vermochten, die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen der Akteure aus Politik und Wirtschaft. Überdies sind die verkehrspolitischen Spielräume – zumindest theoretisch – durch das im Verlauf des Mittelalters wichtigen Modifikationsprozessen unterliegende verfassungsrechtliche, von der Reichsebene ausgehende Regalienwesen beeinflusst. Neben Naturraum, Klima, Politik und Verfassung wurde das alpine Verkehrswesen schließlich maßgeblich von den europäischen, aber auch von den regionalen sowie von den lokalen Wirtschafts- und Handelsnetzen mitgeformt. Diese entscheidenden Voraussetzungen und ihre rückwirkenden Einflüsse auf die bernische und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters sollen im Folgenden ausführlich erörtert werden.

1.1 Die Umweltbedingungen

1.1.1 Der Naturraum und die Verkehrsgeographie

Der Raum der heutigen Schweiz setzt sich insgesamt aus unterschiedlich ausgeprägten geographischen Zonen zusammen: Zum ersten aus den südwestlich/nordöstlichen verlaufenden Jurahöhen im Westen, die auf ihrer Ostflanke abrupt und scharf abgrenzend auf das Mittelland als die zweite geographische Zone der Schweiz hin abfallen. Die französisch-schweizerischen Juraketten sind ein Mittelgebirgszug mit maximalen Erhebungen von rund 1.700 Metern und einer Gesamtfläche von 14.000 km², wobei rund ein Drittel des gesamten Gebietes der Schweiz als Terrain zugerechnet werden kann. Der Jurabogen als grenzübergreifende, sich zwischen Genf und Basel erstreckende Region bildet wie die Alpen eine verkehrstechnische Barriere. Die lokale Entwicklung der jurassischen Gebiete und Talschaften wurde wesentlich von den an ihrem Südfuß gelegenen Städten, zu deren Herrschafts- oder Einzugsgebiet sie gehörten, modelliert. Das Städtennetz, das erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts Gestalt annahm, blieb stets locker und schwach ausgeprägt. Die oft als Hauptorte von Herrschaften fungierenden Kleinstädte zählten meist nur ein paar hundert Einwohner. Über diese festen Orte und ihr Hinterland übten die größeren Städte am Jurafuß und außerhalb der Region liegende

Zentren wirtschaftliche Macht aus, indem sie weitgehend unangefochten Investitionstätigkeit, Geldflüsse und Warenmärkte kontrollierten¹¹⁸.

Das angrenzende Plateau des Mittellandes als zweite geographische Zone, die mit rund 30 % der schweizerischen Gesamtfläche eine Großlandschaft bildet, erstreckt sich mit einer Länge von rund 300 Kilometern vom Genfersee bis zum Bodensee. Die Breite dieser Region schwankt zwischen etwa 40 Kilometern im Westen und 70 Kilometern gegen Osten. Mit einem im Vergleich zu den höher gelegenen schweizerischen Gebieten von Jura und Alpen milden Klima und dem dichten Gewässernetz bildete das Mittelland innerhalb der Eidgenossenschaft stets einen Gunstraum menschlicher Siedlung. Die naturräumlichen Verhältnisse wie eine hohe Bodenfruchtbarkeit, die Waldreserven und regelmäßig fließende Gewässer waren nicht nur in demographischen Belangen, sondern auch der wirtschaftlichen Entwicklung förderlich. Das dichte mittelländische Verkehrsnetz auf den Gewässern und zu Land bildete die räumliche Basis des städtischen Handels, der sich im Mittelalter zu entfalten begann. Bereits um 1500 existierten über 130, großteils an schiffbaren Gewässern gelegene Mittellandstädte, welche die nun ebenfalls vorhandenen überregionalen und regionalen Handelsströme kanalisiert¹¹⁹. Das ab dem späten Mittelalter überwiegend bernische Mittelland bildete – aufgrund der günstigen naturräumlichen Konstanten – verkehrstechnisch betrachtet einen Transitkorridor von Südwesten nach Nordosten¹²⁰, dessen Längsrichtung »für große, durchgehende Straßen« in erster Linie einen Ost-West-Verkehr begünstigte¹²¹.

Die Abgrenzung des schweizerischen Mittellandes zu den südlich gelegenen Alpen als dritte geographische Zone der Schweiz gestaltet sich topographisch fließend. Voralpen und Alpen als ein Wechselspiel von Bergen und Tälern nehmen den flächenmäßig größten Teil der heutigen Schweiz ein¹²², denn ein Großteil ihres Territoriums lässt sich dem alpinen Raum zuschlagen. Oberflächenformen, Gewässernetze, Klima, Böden, Flora und Fauna formen ein komplexes System naturräumlicher Präliminarien mit durchaus variierenden Bedingungen für die Besiedlung sowie für die Bewirtschaftung des Gebietes. Die entsprechenden Lebensräume weisen deshalb eine ausgeprägte Vielfalt auf¹²³. Die Gebirgskämme sind durch die inneralpinen Abschnitte der Rhone, des Urserentals und des Rheins in Nord- und Südalpen gegliedert. Neben diesen naturräumlichen Gegebenheiten, die erhebliche Rückwirkungen auf die regionalen Verkehrssysteme des Alpenraums zeitigten, bieten insbesondere die beiden Quertäler von Rhone und

118 André BANDELIER, Artikel »Jura (Region)«. Einleitung, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 7: Jura–Losbigen, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2008, S. 19–23, hier: S. 19.

119 Christian LÜTHI, Artikel »Mittelland (Region)«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 8: Locarnini–Muoth, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2008, S. 615f.

120 BOLLIGER/VON RÜTTE, Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte, S. 8.

121 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 2.

122 BERGIER, Die Schweiz 1350–1650, S. 895f.

123 Margrit IRNIGER, Abschnitt »Klima, Böden, Flora und Fauna« im Kapitel »Der Naturraum« im Artikel »Alpen«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 1: Aa–Basel (Fürstbistum), hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2001, S. 208–210, hier: S. 208.

Rhein und die daran anschließenden Langtäler »für die Feinerschließung des inneralpinen Raumes ideale topographische Voraussetzungen«. Und schließlich verbinden zahlreiche Übergänge des Nord- und Südalpenkamms die Gebirgsränder mit der inneralpinen Talfurche¹²⁴. Die Lage der Alpen zwischen dem norditalienischen und dem oberdeutschen Städtenetz ließ einzelne Segmente der geographischen Zone trotz verkehrsbehindernder topographischer Bedingungen – regional und zeitlich variabel – zu Transiträumen par excellence werden. Die gesamten »schweizerischen Achsen für den Fernverkehr [...]« wurden dergestalt »durch den Grundriss und die Gliederung der Gebirge bestimmt«, »die ein [natürliches] Wegkreuz für den Transitverkehr vorgaben«¹²⁵.

Die Alpenpässe stellten für die Geschicke des mittelalterlichen Wallis einen strategisch, politisch und wirtschaftlich gewichtigen Faktor dar. Mindestens rund zwei Dutzend größere Pässe führen ins Rhonetal oder – je nach Ausgangsort – aus diesem heraus. Ein Übergang öffnet sich gegen Osten, zwölf führen nach Süden, fünf Pässe gehen nach Norden und mindestens weitere fünf verbinden Walliser Quertäler miteinander¹²⁶. Bis auf den bereits in römischer Zeit begangenen Großen St. Bernhard wiesen die Walliser Übergänge für den internationalen Transit grundsätzlich eine ungünstige Ausgangslage auf: Denn wer vom Mittelland aus nach Süden reiste, der hatte jeweils zwei Gebirgsketten zu überwinden¹²⁷. Und je größer die Distanz zwischen den beiden Erhebungen ausfiel, umso beschwerlicher erwies sich die Errichtung einer dauerhaften Fernhandelsverbindung¹²⁸. Bedeutend optimalere Voraussetzungen eröffneten sich dem Warentransitverkehr von Südosten in Richtung Westen, da nach der Bezwingung des Simplonpasses allein das von einer großen Landstraße durchzogene und aus diesem Grund transportgeeignete und wagengängige Rhonetal durchquert werden musste¹²⁹.

Diese von der Topographie vorgezeichnete Hauptroute führt durch das gesamte Walliser Rhonetal, das mit dem durch den Hauptfluss und seine lateralen Zuflüsse als Einheit definierten Territorium der Diözese Sitten korrespondiert¹³⁰. Das Gebiet lässt sich

124 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 58f.

125 DERS., Artikel »Pässe«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 9: Mur-Privilegien, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2009, S. 562–565, hier: S. 562.

126 CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 91.

127 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 24: »Die Gangbarmachung der Schöllenen reduzierte im 13. Jahrhundert die Alpenquerung an der zentralsten Stelle der Schweizeralpen auf einen Pass, womit der Verkehr vom Mittelland aus über die Zwei-Passverbindungen gegenüber dem aufkommenden Gotthard zurückbleiben musste.« – WIDMER, Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum, S. 62: In welchem Ausmaß die hohen Gebirgsgzüge die soziale und wirtschaftliche Verflechtung behindert haben, ist eine offene Frage.

128 KALBERMATTER, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, S. 400: Sehr eng beieinander liegen Grimsel- und Griespass, weshalb ihnen im regionalen Handelsverkehrssystem eine zentrale Funktion zufiel. – Für den internationalen Transit erwies sich jedoch der Zufahrtsweg im Norden als zu ausgeht.

129 Ebd., S. 400, Anm. 33: »Die an sich günstige Linie von Chur nach Bouveret mit der Furka als einzigem Hindernis spielte keine Hauptrolle, da der Transit vom Bodensee zum Genfersee leichter durchs Mittelland erfolgte.«

130 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 16.

einerseits weiter in die rund um das Rhonebett gelegenen Bereiche aufteilen, andererseits in die zahlreichen, mit kleineren Flüssen und Bächen ausgestatteten Seitentäler. Von den Schuttfächern dieser Lateralgewässer hin und her gedrängt, änderte die Rhone immer wieder ihren Lauf¹³¹. Die große, durch das Tal führende Walliser Landstraße musste aus diesem Grund in mittelalterlicher Zeit immer wieder verlegt, das heißt etwa näher an die Berghänge gesetzt werden, um dem mäandrierenden Fluss mit der Neuanlage von Trasierungen auszuweichen.

Im Gegensatz zu dem für den Transit weitestgehend ungünstigen Zwei-Pass-Routen-Verkehrssystem des Wallis herrschten im bernischen Mittelland, das keine nennenswerten Erhebungen vorzuweisen hat¹³², ideale Voraussetzungen für den Ost-West-Verkehr¹³³: Wer in dieser Richtung nach Italien reiste, der hatte mit dem Großen St. Bernhard oder den savoyischen Westalpenpässen wie dem Mont Cenis lediglich eine beschwerliche Passhöhe zu überwinden. Die Hügelzüge des Mittellandes und die dazwischen liegenden Täler prägten den Verlauf der alten, überregionalen Landverkehrswege entscheidend¹³⁴. Bereits Emil Audétat beschrieb die drei wesentlichen, fast parallel laufenden, großen Handelsstraßen, die das Territorium im Mittelalter in Längsrichtung durchquerten, mitsamt den wichtigsten Knotenpunkten: Die »Seestraße« dem Jurafuß entlang, die Straße über Murten, Aarberg und Solothurn und die Straße über Freiburg i. Ü., Bern und Burgdorf nach Olten¹³⁵. Ein bedeutender Teil des Verkehrs vom südlichen Deutschland nach Lyon bis Barcelona wickelte sich auf den beschriebenen Parallelstraßen ab¹³⁶. Mit diesem Transitstraßennetz verknüpften sich auf bernischem Territorium verschiedene Königsstraßen regionalen Gewichts. Es waren dies vor allem die Linienführungen, die von Bern aus nach Murten¹³⁷, Freiburg i. Ü.¹³⁸, Thun¹³⁹, Langnau¹⁴⁰, Burgdorf¹⁴¹ und Langenthal¹⁴² sowie nach Solothurn¹⁴³ führten. Das aus dieser Konstellation resultierende sternförmig von Bern ausstrahlende Straßennetz formte sich vermutlich seit den Städtegründungen allmählich aus (vgl. Karte 1.9 im Anhang)¹⁴⁴. Dies mag umso erstaunlicher erscheinen, als die Stadt Bern denkbar ungünstige Voraussetzungen aufwies, um zu einem regionalen Zentrum aufzurücken, denn die zähringische Gründung war nicht unmittelbar an einer der beschriebenen großen Transitrouten gelegen¹⁴⁵.

131 BUMANN, Brig-Glis, S. 13.

132 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 2f.

133 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 24.

134 EGLI/MARCONI, Der Aareraum, S. 52.

135 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 58f., 102f.

136 IVS BE, Strecke BE 2, S. 1/4.

137 Ebd., Strecke BE 28.

138 Ebd., Strecke BE 26.

139 Ebd., Strecke BE 10.

140 Ebd., Strecke BE 8 und BE 9.

141 Ebd., Strecke BE 4.

142 Ebd., Strecke BE 5.

143 Ebd., Strecke BE 1.

144 BOLLIGER/VON RÜTTE, Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte, S. 10.

145 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 211.

Während das Walliser Rhonetal vollständig von den im tiefen Alpenraum vorherrschenden Bedingungen geprägt war, nahm das mittelalterliche Territorium Berns im Verlauf des Untersuchungszeitraums vor allem kontinuierlich anwachsende Teile des Mittellandes ein. Im späten Mittelalter traten mit dem fortschreitenden Territorialexport weitere Regionen hinzu, die nun auch den Alpen und Voralpen sowie den Juraketen zugerechnet werden können, wobei sich dieser Prozess der Ausdehnung und Entfaltung des bernischen Stadtstaates bis in die beginnende Frühe Neuzeit hinein erstreckte. Die Analyse der verkehrspolitischen Parameter der erst spät gewonnenen Gebiete am Jurasüdfuß und in der Waadt spielt deshalb zur Nachzeichnung der grundlegendsten Entwicklung der bernischen Verkehrspolitik im Mittelalter im Vergleich zu den bereits früh in den bernischen Einflussbereich aufrückenden Regionen wie das Berner Oberland eine marginale Rolle. Aufgrund der stark abweichenden topographischen Voraussetzungen nahm die Ausformung der Verkehrsorganisation in den einzelnen geographischen Zonen grundsätzlich einen unterschiedlichen Verlauf¹⁴⁶. Indes weisen jedoch nahezu alle Regionen des bernischen Territoriums ein wichtiges gemeinsames Merkmal auf: den Anschluss an größere oder kleinere Wasserstraßennetze.

1.1.2 Das Wasserstraßennetz

Flüsse und Seen gehören zu den »meistbegangenen Verkehrsstraßen des Mittelalters«¹⁴⁷. Dass die ausgedehnten Gewässer des schweizerischen Mittellandes von Schiffen befahren wurden, ist zwar gemeinhin bekannt, doch nur selten wird das Wasserstraßennetz des Alpenraums mit einem eigentlichen Wassertransportwesen in Verbindung gebracht. Gleichwohl nahm die Schifffahrt in der alpinen Zone – zumindest in einzelnen Regionen – eine mehr oder minder ausgeprägte Rolle innerhalb des Verkehrssystems ein, etwa in der Versorgung von inner- und außerhalb der Alpen liegenden Städten. Überdies garantierten die alpenländischen Schiffstransporteinrichtungen vielerorts den Anschluss an die regionalen und überregionalen ökonomischen Systeme, was sie eine entscheidende Stütze der gesamtwirtschaftlichen Verflechtungen werden ließ¹⁴⁸.

Die naturräumlichen Voraussetzungen der Flussschifffahrt – neben der Wassertiefe, spielten das Gefälle, die Fließgeschwindigkeit, die Breite und das Abflussverhalten sowie die Dauer der Niedrigwasserperiode eine Rolle¹⁴⁹ – hatten jedoch zur Folge, dass sich

146 BOLLIGER/VON RÜTTE, *Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte*, S. 8.

147 AUDÉTAT, *Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns*, S. 6.

148 BRÖNNIMANN, *Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen*, S. 119; MATHIEU, *Urbanisierung in den Alpen von 1500 bis 1800*, S. 342f.: Die räumliche Verteilung der Städte in den Alpen und in deren Vorland zeigt, dass mehr als die Hälfte der Siedlungen an schiffbaren Gewässern gegründet worden sind. Es ist daher anzunehmen, dass die Möglichkeit des Wassertransports im Sinne eines Standortvorteils durchaus die wirtschaftliche Entwicklung fördern konnte, wenn auch der Wasserverkehr vielerorts naturräumlich sehr eingeschränkt war. Vgl. dazu auch HANS STADLER, Artikel »Flüsse«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, hier: S. 585.

149 BRÖNNIMANN, *Die flöß- und schiffbaren Gewässer in den Alpen*, S. 127. Vgl. dazu auch DIRLMEIER, *Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb*, S. 69f.

nicht alle alpinen Gewässer im selben Maß für den nautischen Verkehr eigneten¹⁵⁰: Indes eine durchgehende Schifffahrt auf der Rhone oberhalb des Genfersees im Wallis – darüber sind sich alle Autoren einig – stets ohne verkehrstragende Bedeutung blieb¹⁵¹, besaß das Gebiet des Kantons Bern mehrere große und wichtige, häufig Standort prägende Schifffahrtswege (vgl. Karte 1.1 im Anhang). Diese fungierten als regionale Verbindungslinien der Alpentäler mit dem Alpenvorland und als Etappen der alpenquerenden Transitwege¹⁵².

Die im Hinblick auf den Warenverkehr maßgeblichen bernischen Wassertransportstraßen waren die vom Messeort Genf via Lausanne–Morges herführende Jurasüdfußlinie vom Neuenburgersee durch die Zihl, den Bielersee¹⁵³ und weiter durch die Aare bis zum Rhein sowie die Linie aus dem Berner Oberland mit Brienz- und Thunersee¹⁵⁴, dem Aarelauf über Bern und Aarberg¹⁵⁵ nach Solothurn¹⁵⁶. Die Aare stellte wohl den wichtigsten sowie den am kontinuierlichsten und dichtesten frequentierten bernischen

150 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]: Dieser Sachverhalt führte in Transportorganisation und -technik zu verschiedenen Ausprägungen. So wurden die Gebirgsflüsse generell nur in Ausnahmefällen und auf kurzen Strecken für die Schifffahrt genutzt (Hochwassergefahr, Geschiebe, starke Veränderungen der Wasserrinnen). Strömung und die nicht durchgehend vorhandenen Treidelwege verunmöglichten zudem die Bergfahrt für längere Transportdistanzen, da diese nicht kalkulierbar oder unrentabel war.

151 Aus diesem Grund sind denn auch die Umladeorte für den Salztransport in der Frühen Neuzeit eindeutig am See situiert, obschon die Rhone mindestens von und bis Vouvry schiffbar war. Von Vouvry aus ließ Kaspar Stockalper vom Thurm 1651 bis 1659 einen Kanal bis Collombey bauen, womit das obere Ende der Salzschifffahrt – jedoch nur für kurze Zeit – zwanzig Kilometer ins Walliser Rhonetal hineinreichte. Vgl. IVS VS, Strecke (Le Rhône; Bouveret–Saint-Maurice), S. 1/2; BRÖNNIMANN, Die flöß- und schiffbaren Gewässer in den Alpen, S. 137. – Vereinzelte Zeugnisse legen jedoch nahe, dass die Rhone im Mittelalter und auch noch im 16. Jahrhundert zumindest zeitweise bis Martigny und seltener bis Sitten befahren worden ist. Die vereinzelt Hinweise, dass ein Schifffahrtsverkehr in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts unter erheblichen Einschränkungen sogar bis Brig möglich gewesen sein soll, können dagegen nicht hinreichend bestätigt werden. Summa summarum ist ein durchgehender Schifffahrts- und Flößereiverkehr auf der mittelalterlichen Rhone nicht feststellbar. Vgl. dazu auch S. 194f. mit Anm. 981–986.

152 Zur Bedeutung der Wasserwege des Mittellandes: AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 84; BERGIER, Die Schweiz 1350–1650, S. 914. »Die westliche und nördliche Schweiz war ein Land der Binnenschiffer.« – Vgl. auch Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

153 IVS BE, Strecke BE 2166.

154 GEISER, Brienzensee und Thunersee; LIECHTI/MEISTER/GWERDER, Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzensee.

155 TANNER, Geopolitische Dynamik und Verkehr, S. 64–66: Aarberg dürfte aufgrund seiner Verkehrslage bereits im 14. Jahrhundert eine große Bedeutung zugefallen sein. Eine Rolle hierbei spielten der Aareübergang an der großen Transversalstrecke aus der Westschweiz nach Solothurn, die Verbindung nach Bern sowie weitere Linienführungen von eher regionaler Bedeutung (Burgdorf, Nidau, Biel und Neuenburg). Mit der teuren und langwierigen Einverleibung Aarbergs (1358–1379) in den bernischen Territorialverband erhielt Bern Zugriff auf eine wichtige Ost-West-Transversale und Verbindungen ins nördliche Fürstbistum Basel sowie nach Neuenburg.

156 Zu den verschiedenen bernischen Schifffahrtswegen vgl. BAERISWYL, Stadtbach, Brunnen und Gewerbekanal, S. 54–62, bes. S. 62f.; sowie IVS BE, Strecken BE 11.1 (Freienhof–Neuhaus–Unterseen;

Verkehrsweg dar¹⁵⁷, denn über das Berner Oberländer Seegebilde bestand ein Südanchluss in Richtung Grimselpass sowie von Bern aus ein Nordanschluss, der bis nach Koblenz¹⁵⁸ und zu den im späten Mittelalter wichtigen Zurzacher Messen führte¹⁵⁹. Auf dem von Bern nordwärts führenden Aareabschnitt galt es für den Verkehr – ganz im Gegensatz zum schwer schiffbaren Streckenteil zwischen Thun und Bern – nur sehr wenige bedeutende natürliche Hindernisse zu überwinden: Schwierige Passagen für den Schifftransport stellten auf dieser Passage lediglich die Aareschlucht bei Brugg und die weiter flussaufwärts liegenden Stromschnellen von Altenburg dar¹⁶⁰.

Neben der Schifffahrt ließ der Verkehr auf dem Wasserstraßennetz weitere Gewerbe- bezweige aufblühen. Die wichtigsten neben dem Schiffbau waren die Fischerei¹⁶¹, Fähr¹⁶²- und Treideldienste sowie die vor allem seit dem 13. Jahrhundert verstärkt fassbare, im

Seeweg), BE 12.1 (Brienzersee), BE 80 (Thun–Bern; Aare), BE 82 (Büren a. A.–Murgenthal; Aare), BE 501 (Bern–Büren a. A. [–Koblenz]; Aare), BE 501.1 (Bern/»Ländtetor«), BE 2166 (Bielersee).

157 BAERISWYL, Stadtbach, Brunnen und Gewerbekanal, S. 62.

158 Zu dieser Strecke vgl. APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 4f.

159 Vgl. IVS BE, Strecke BE 11.1 (Freienhof–Neuhaus–Unterseen; Seeweg), Strecke BE 12.1 (Unterseen–Brienz [Zollhaus–Tracht]; Land- und Seeweg), Strecke BE 80 (Thun–Bern; Aare) und Strecke BE 501 (Bern–Büren a. A. [–Koblenz]; Aare). – Die Zurzacher Messebesucher aus Freiburg, Bern und Solothurn benutzten für ihre Fahrten vorwiegend die Aare bis an die Schifflände von Klingnau. Siehe dazu IVS BE, Strecke BE 82 (Büren a. A.–Murgenthal; Aare), S. 2/3; MÜLLER, Flussschifffahrt in alter Zeit, S. 7, 14; SCHRAG, Handel, Messen und Märkte.

160 IVS BE, Strecke BE 82, S. 1/3.

161 Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, hier: S. 586: Die Fischerei entwickelte sich im Hochmittelalter zum eigenen Regalrecht, das meist in die Hände weltlicher und geistlicher Herrschaften fiel. Wie die übrigen Regalien gingen die entsprechenden Kompetenzen im Verlauf des späten Mittelalters vermehrt an die Stände und weitere partikuläre Mächte über. Freie Fischerei war nun nahezu unmöglich.

162 Edgar RUHWEDDEL, Artikel »Fähre, Fährrecht«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1042–1045, hier: Sp. 1042f.: Als Fähre (mhd. *vere*, *ver*) wird unabhängig von seiner Größe ein Fahrzeug bezeichnet, das unter der nautischen Leitung eines Fährmanns dem Übersetzen eines Wasserweges dient. Das Recht, eine Fähre zu betreiben, wird Fährgerechtigkeit oder Fährgerechtsame genannt. Es war häufig an den Besitz eines bestimmten Ufergrundstückes gekoppelt. Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, Abschnitt »Wasserwege und Gewerbe am Fluss«, S. 587: Die meisten Fährten – vom kleinen Weidling für den Personentransport bis zu den großen Schiffen, die Fuhrwerke und Viehherden aufzunehmen vermochten – wurden im 13./14. sowie im 19. Jahrhundert durch Brücken ersetzt. Eine hervorgehobene Bedeutung kam im schweizerischen Kontext während des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit etwa dem Fahr von Stilli zu, mit dem die drei Flüsse Aare, Reuss und Limmat in einem gequert werden konnten, wovon vor allem der Zurzacher Messeverkehr profitierte. Zur Fahr von Stilli vgl. BAUMANN, Die Flussgewerbe im Aargau; DERS., Von Fährleuten, Schiffern und Fischern.

schweizerischen Raum freie¹⁶³ Flößerei¹⁶⁴ als besondere Form der Längsschiffahrt. Diese wurde aufgrund der waldreichen Oberläufe¹⁶⁵ der Aare und der weniger wasserreichen Zuflüsse der Saane und Emme im Mittelland begünstigt, doch erst in der Neuzeit im großen Stil betrieben¹⁶⁶. Unweit der Ufer folgten den Fluss- und Seenrouten des bernischen Territoriums, die bis in die Frühe Neuzeit hinein größtenteils unverbaut blieben – wenn auch bereits im Mittelalter an exponierten Stellen Uferbefestigungen vorgenommen wurden¹⁶⁷ – schon früh Landstraßen mit Bedeutung für den seit dem hohen Mittelalter quellenmäßig fassbaren Fernverkehr.

163 Heinz DOPSCH, Artikel »Flößerei«, in: Lex.MA, Bd. IV (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 578–579; Anne-Marie DUBLER, Artikel »Flößerei«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 562–564: Auf den großen Strömen und Flüssen war die Flößerei grundsätzlich frei. Im Gegensatz zu den deutschen Territorien, wo sie wie etwa in Baden-Württemberg ein landesherrliches, regales Monopol bildete, fuhren die Flößer im Gebiet der heutigen Schweiz als selbständige Frachtführer im Auftrag von Händlern oder auf eigene Rechnung. Auf der unteren Aare schlossen sich die Flößer im späten Mittelalter gleichwohl zu monopolistischen Zünften zusammen und kontrollierten bestimmte Streckenabschnitte.

164 Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, Abschnitt »Wasserwege und Gewerbe am Fluss«, S. 587: Die Flößerei brachte Brenn- und Bauholz aus den Alpen und Voralpen in die mittelländischen Städte und weiter ins Ausland. Sie versorgte etwa Eisenöfen und Glashütten. Die frühe Industrie führte dergestalt zu einem kleinen Aufschwung der Flößerei. Vgl. auch Hermann KELLENBENZ, Artikel »Flößerei«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1139–1141, hier: Sp. 1139; Anne-Marie DUBLER, Artikel »Flößerei«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 562–564, hier: S. 562: Die Flößerei war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts die wichtigste und billigste Transportart für Holz, denn die Städte des Mittellandes bezogen ihr Bau-, Nutz- und Brennholz bevorzugt aus den Wäldern der alpinen und voralpinen Zone. Das Material gelangte über Holzriesen oder durch Trift (Flößen auf Wildbächen bei Hochwasser) oder durch Klusen (Schwemmen mittels Stauwasser) zu den Talflüssen. Hier wurden die Baumstämme meist zu Flößen zusammengebunden und vom Frühling bis Herbst flussabwärts transportiert. Die Wintermonate eigneten sich aufgrund des niedrigen Wasserstandes schlecht zur Beförderung des Holzes. Auf den Seen wurden die Flöße gerudert.

165 Anne-Marie DUBLER, Artikel »Flößerei«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 562–564, hier: S. 563: Der steigende Holzbedarf zwang vor allem die Städte Zürich und Bern ab dem Ende des 16. Jahrhunderts Forstgesetze zu erlassen, die zum Teil rigorose Verbote der Holzflößerei festschrieben respektive diese patentpflichtig machten (Bern 1641, 1725, 1747). Der Erfolg der Maßnahmen hielt sich jedoch in Grenzen. Vgl. dazu auch BRETSCHER, Zur Flussschiffahrt im Alten Bern, S. 122: Als Strafe wurde die Konfiskation angedroht. Zur mit der Flößerei in enger Verbindung stehenden bernischen Waldwirtschaft im Übergang vom Spätmittelalter zur Frühen Neuzeit s. a. STUBER, Waldwirtschaft.

166 IVS BE, Strecke BE 82, S. 2/3: So stammen denn auch die ersten konkreten Hinweise zur Flößerei aus dem 16. Jahrhundert. Überdies ließ erst die Gründung von Holzexportgesellschaften im 19. Jahrhundert das Gewerbe zu einem lukrativen und breit betriebenen Geschäft werden. Vgl. auch Anne-Marie DUBLER, Artikel »Flößerei«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 562–564, hier: S. 563.

167 Hans VON RÜTTE, Artikel »Brienzersee«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel (Kanton)–Bümpliz, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2002, S. 697: So soll

Durch die sich im Verlauf des Mittelalters wandelnden klimatischen Bedingungen unterlagen die Abflussmengen vieler Wasserläufe teils massiven Schwankungen mit mehr oder weniger restriktiven Auswirkungen auf ihre Befahrbarkeit¹⁶⁸. Auf den meisten alpinen Flüssen rückte die Grenze der Schiffbarkeit im Verlauf des Spätmittelalters und in der Frühen Neuzeit immer weiter ins Flachland hinein. Bedingt durch diese Entwicklung wurden neue Impulse für eine technische Weiterentwicklung der Flussschifffahrt vermutlich weitestgehend ausgebremsst oder sogar verhindert. Dagegen erhöhte sich die Bedeutung der Landwege – zumindest für Leichttransporte – vielerorts wieder¹⁶⁹, was einmal mehr den umfassenden Einfluss der klimatischen Verhältnisse auf die alpinen Verkehrsnetze eindrücklich dokumentiert.

1.1.3 Die klimatischen Prozesse

Die sich im Verlauf des Mittelalters manifestierenden klimatischen Prozesse zeitigten nicht nur Rückwirkungen auf die alpinen Wasserläufe. Zu Beginn des betrachteten Untersuchungszeitraums beeinflusste die hochmittelalterliche Gunstphase des sogenannten »mittelalterlichen Klimaoptimums«, welches von ca. 900 bis ins 13. Jahrhundert dauerte¹⁷⁰, den gesamten Alpenraum maßgeblich. Diese Wärmeperiode mit einem Maximum im 13. Jahrhundert stellte vermutlich einen gewichtigen Faktor für die positive wirtschaftliche Entwicklung, die außerordentlichen Städtegründungen sowie für das Bevölkerungswachstum auf dem gesamten europäischen Kontinent dar. Ausdruck fand die klimatische Gunstphase im Gebiet des heutigen Kantons Bern in einem kontinuierlichen Bevölkerungswachstum und in der Gründung einer Reihe von befestigten Plätzen und Markorten am Jurasüdfuß und im Seeland (u. a. La Neuveville, Le Landeron, Erlach, Aarberg, Nidau, Büren, Wangen an der Aare usw.) sowie entlang der Stufe zwischen tieferem und höherem Mittelland (Murten, Oltigen, Gümmenen, Laupen, Burg-

etwa im Hochmittelalter auf Veranlassung des Klosters Interlaken der Fluss Lütchine eingedämmt worden sein, um Überschwemmungen des zwischen Thuner- und Brienersee gelegenen Gebiets des sogenannten »Bödéli« zu verhindern.

168 BERGIER, *Die Schweiz 1350–1650*, S. 896.

169 GLAUSER, *Verkehr im Raum Luzern-Reuss-Rhein*, S. 2–19; BRÖNNIMANN, *Die flöß- und schiffbaren Gewässer in den Alpen*, S. 173.

170 Neueste Forschungen des mit einem Team von Spezialisten aus England, Wales und den USA zusammenarbeitenden WSL (Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft) lieferten unlängst aufschlussreiche Erkenntnisse über die Ursachen der mittelalterlichen Wärmeperiode, indem Jahrringdaten von Bäumen aus Marokko mit den Zuwachszonen von Stalagmiten aus Schottland verglichen und eine bislang einmalige Rekonstruktion des jährlichen NAO-Index (Nord-Atlantische Oszillation), der dem Druckgefälle zwischen Azorenhoch und Islandtief entspricht, zurück bis ins 11. Jahrhundert erstellt wurde. Das Druckverhältnis beeinflusst maßgeblich das Klima in Europa, da Islandtief und Azorenhoch entscheiden, ob es im Winter warm und feucht oder kalt und trocken ist. Die Studie zeigt, dass der NAO-Index zwischen 1000 und 1400 n. Chr. extrem hoch war. Zwischen den Azoren und Island blies die im Winter warme Atlantikluft auf den kalten europäischen Kontinent und erwärmte das Festland. Vgl. etwa TROUET/ESPER/GRAHAM et al., *Pervasive Positive North Atlantic Oscillation Mode*; TROUET/ESPER/GRAHAM/BAKER et al., *A multi-proxy Reconstruction of Winter NAO Variability*.

dorf). Auch im Wallis war die Zeit des 11. bis 14. Jahrhunderts geprägt von einem demographischen Aufschwung, der sich insbesondere in der Evolution der bäuerlichen Ökonomie manifestierte (Erschließung neuen Baulandes, technische Neuerungen etc.). Erst im 14. Jahrhundert nahmen die Bevölkerungszahlen mit der einsetzenden Klimaverschlechterung und den regelmäßig grassierenden Pestwellen wieder ab¹⁷¹.

Hinsichtlich der angestrebten komparativen Untersuchung der bernischen und Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters als entscheidend erweist sich, dass das Klimaoptimum im gesamten Alpenraum eine Begehung höher gelegener Gebiete und Passübergänge ermöglichte. Interessant scheint in diesem Zusammenhang insbesondere die Existenz von Höhenrouten und Höhengründungen in (hoch-)mittelalterlicher Zeit. So führte der Verkehr vom Wallis nach Italien über die Saaser Pässe ursprünglich von Visp aus über Höhenwege in Richtung Saastal. Erst seit der Zeit um 1300 wurde der via Stalden nach Eisten führende Talweg ins Saastal allmählich wichtiger. Entlang der älteren Höhenroute lassen sich mehrere heute aufgegebene Dauersiedlungen nachweisen. Auch das 1280 erstmals erwähnte Gantertal im Simplongebiet hatte in den mittelalterlichen Jahrhunderten – vor allem bis 1350 – eine Reihe weilerartiger Dauerwohnsiedlungen (Grund, ze Brunnu etc.) vorzuweisen und wurde intensiv viehwirtschaftlich genutzt. Nach dem mittelalterlichen Klimaoptimum senkte sich die Obergrenze der Dauersiedlung wieder, bis das Gantertal um 1600 schließlich nur noch in den Sommermonaten bewohnt und bewirtschaftet wurde¹⁷².

Eine klimatische Abkühlungsphase setzte um 1300 ein. Aufgrund der sich allmählich ausbildenden hohen Gletscherstände wird die gesamte nachfolgende Periode als »Kleine Eiszeit« bezeichnet. Sie dauerte – in drei Hochphasen (1300–1500, 1560–1670 und 1800–1860) unterteilt – bis 1860 an¹⁷³. Der Höhepunkt dieser Kälteperiode war eine merkliche Abkühlung um 1550¹⁷⁴. Auf vielen Übergängen der südlichen Walliser Seitentäler nach Italien, die in Höhen von 2800 bis 3500 Metern führen, verringerte sich das Verkehrs-

171 DUMONT/ZURFLUH (Hg.), *L'arc alpin. Histoire et géopolitique*, S. 30; EGLI/MARCONI, *Der Aareraum*, S. 54f. Vgl. auch Christian PFISTER, »Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung« im Abschnitt »Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur vom Hochmittelalter bis ins 18. Jahrhundert« im Artikel »Bern (Kanton)«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 2: Basel (Kanton)–Bümpliz, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 252–290, hier: S. 267. Zum Wallis vgl. hierzu DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 247.

172 Vgl. IVS VS, *Strecke VS 242*, S. 1/3; AERNI, *Simplon – Passwege und Museen*, S. 26. – Auf die Zeit des Klimaoptimums beziehen sich überdies prägnanterweise zahlreiche Sagen und Legenden. Vgl. RÖTHLISBERGER, *Blüemlisalpsagen und Gletscherpässe*.

173 Einige Autoren bezeichneten bisher lediglich den Zeitraum von 1560 bis 1860 als »Kleine Eiszeit«. Vgl. WANNER/LUTERBACHER et al., *Klimawandel im Schweizer Alpenraum*, S. 76f. und 101–103, zum »mittelalterlichen Klimaoptimum« und der »Kleinen Eiszeit« generell, ebd., S. 73–87.

174 BITZ, *Straßen haben eine Geschichte*, S. 13. PFISTER, *Nacheiszeitliche (Ober-)Walliser Klimageschichte*, S. 6: Der Begriff der »Kleinen Eiszeit« leitet sich von der in der Zwischenkriegszeit gewonnenen Erkenntnis ab, dass die Gebirgsgletscher nicht Überreste der letzten Eiszeit darstellen, sondern nach dem nacheiszeitlichen Klimaoptimum vor rund 3.000 Jahren entstanden sind. Gemäß Pfister gestalteten sich die Klimaverhältnisse des Intervalls zwischen 1300 und 1860 jedoch alles andere als durchwegs kalt, sondern gliederten sich in Reihen kalter und warmer Schwankungen ohne langfristige Trends.

aufkommen in der klimatisch kühleren Phase markant. Dieses allmähliche Verweisen von Linienführungen bis in die Neuzeit hinein wird sowohl von Quellenzeugnissen als auch von der Archäologie belegt. So hat etwa seit dem Hitzesommer 2003 ein schmelzendes Eisfeld im Berner Oberland vor- und frühgeschichtliche Funde freigegeben. Entgegen anfänglicher Hypothesen stammen die vormodernen Gegenstände aus dem frühen und nicht – wie zunächst angenommen – aus dem späten Mittelalter, wie neuere Forschungsergebnisse dokumentieren. Die Fundstücke belegen einen bisher unbekanntem Passübergang zwischen den Kantonen Bern und Wallis. Auf dem auf 2756 m Höhe gelegenen Schnidejoch zwischen Lenk und Sitten kamen unter anderem prähistorische Kleidungsstücke, Köcher und Pfeile, bronzene Gewandnadeln sowie römische Schuhnägel zum Vorschein. Das bis vor wenigen Jahren vollständig vom Gletscher bedeckte Schnidejoch war demnach in früheren Zeiten ein lange genutzter und später allmählich in Vergessenheit geratener Verkehrsweg. Unter solchen Gesichtspunkten waren Orte wie Zermatt (mit Weisstor- und Theodulpass, Col d'Hérens, Triftjoch etc.) oder Gruben-Meiden im Turtmanntal (mit Augstbord-, Forcletta- und Meidpass etc.) im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit zwar nicht Marktflecken, aber durchaus gut frequentierte Verkehrsknotenpunkte¹⁷⁵. Die im Verlauf des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit zunehmend eingeschränktere Begehbarkeit der Höhenrouten dokumentiert auch folgender, durch historische Quellen belegbarer Zusammenhang: Im Mittelalter hatte der Ortsgeistliche von Zermatt mit acht auserlesenen Männern jährlich eine Prozession nach Sitten durchzuführen, wobei zur Erfüllung dieser Pflicht jeweils der kürzeste Weg über den Col d'Hérens mit seiner Höhe von 3462 m benutzt wurde. Da der Pass allmählich nur noch unter großen Gefahren überschritten werden konnte, erwirkte die Gemeinde Zermatt im Jahr 1665 vom Bischof die Erlaubnis, diese Prozession in die Landeshauptstadt durch eine Prozession nach Täsch im Mattertal zu ersetzen¹⁷⁶. Das Ausklingen des Klimaoptimums zeitigte indes auch Rückwirkungen auf den Seeschiff-

175 Vgl. MEYER, Zermatt in alten Zeiten, S. 266–272; DERS., Das Turtmanntal, S. 308–312. – Ein zwar weniger spektakulärer, doch ähnlich aufsehenerregender Fund wie auf dem Schnidejoch wurde bereits 1985 am Rand des Oberen Theodulgletschers gemacht. Neben Kleiderresten, Schuhen, menschlichen Gebeinen und Maultierknochen wurden drei Dutzend Münzen aus dem Wallis, Savoyen und der Lombardei geborgen. Die unter dem Etikett »Söldner vom Theodulpass« bekannt gewordenen Funde haben sich der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zuordnen lassen, womit der Nachweis der Begehung des heute in Gletschergebiet liegenden Terrains um den Theodulpass noch in der zweiten Phase der Kleinen Eiszeit belegt ist. Vgl. dazu KALBERMATTER, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, S. 399. – Ein vom Schweizerischen Nationalfonds (SNF) unterstütztes interdisziplinäres Projekt (»Modelling archaeological potential of high altitude passes and trails in the Pennine Alps using GIS tools [Valais and borders]«) wird bis 2013 ein Modell des archäologischen Potenzials der höher gelegenen Pässe und Verkehrswege im Wallis und in den benachbarten Regionen erstellen. Ich danke Muriel Eschmann Richon, wissenschaftliche Mitarbeiterin des Projekts, für die Einsichtnahme in den Forschungsplan dieses interessanten Unterfangens.

176 MEYER, Zermatt, S. 269. Vgl. auch LÜTHI, Zermatt, S. 101–104; KALBERMATTER, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, S. 398: Auch über das Neue Weisstor (3498 m) führte via Findlen noch im 19. Jahrhundert ein Wallfahrtsweg. Heute existiert keine Verbindung mehr über den Gebirgsriegel, der früher die Beziehungen zwischen Zermatt und Macugnaga sicherte.

fahrtsverkehr, denn neben den bereits erwähnten Pegelschwankungen beeinträchtigten oder verhinderten die kalten Winter durch das Zufrieren der Seen den ganzjährigen Gütertransport zu Wasser¹⁷⁷.

Neben den durch den klimatischen Wandel sowie die vorgegebenen Umweltbedingungen verursachten Veränderungen in den Verkehrsbeziehungen über die Wasserstraßen, Landwege und Pässe wirkten sich aber auch sozioökonomische und politische Faktoren – im Einzelfall mehr oder weniger einschneidend – auf deren Benutzbarkeit und Nutzung aus¹⁷⁸. Überlagerte doch der Kulturraum zu einem gewissen Grad die geographischen Zonen und die natürlichen Gegebenheiten. Dadurch vermochte er die Entstehung von Straßen- und Wegenetzen sowie von Verkehrsinfrastrukturbauten als elementare Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik mancherorts ebenso entscheidend mitzudeterminieren wie der Naturraum und das Klima.

1.2 Die Herrschaftsverhältnisse

Um die das verkehrspolitische Gebilde formenden Einzelaktionen unterschiedlichster, im bernischen wie im Walliser Untersuchungsraum tätigen Akteure ins gesamtpolitische Gefüge des jeweiligen Gebietes einordnen und vergleichend diskutieren zu können, bedarf es zunächst einer Darstellung der Entwicklung und Ausformung der politisch-herrschaftlichen Verhältnisse des betrachteten Zeitraums in den wichtigsten Grundlinien. Beide im Zentrum der vorliegenden Studie stehenden Gebiete beeinflusste zunächst der Umstand, dass nach dem Tod des letzten hochburgundischen Königs im Jahr 1032 seine Herrschaft durch Erbfolge an Kaiser Konrad II. gelangte, der 1034 zum burgundischen König gekrönt wurde¹⁷⁹. Der Voralpen- und Alpenraum teilte nunmehr die Geschicke des römisch-deutschen Reichs, das von diesem Zeitpunkt an grosso modo als übergeordnete Instanz sowohl das nachmalige bernische Territorium als auch die Grafschaft Wallis mehr oder minder nachhaltig beeinflusste. Neben der wachsenden Präsenz des Reichs bestimmten vor allem die in diesem Zeitraum einsetzende großräumige Erschließung des Alpenraums durch den Adel und geistliche Stiftungen sowie die Überlagerung der Siedlungsstrukturen durch das sich allmählich ausformende Städtenetz die beiden Gebiete zum Beginn des Untersuchungszeitraums grundlegend¹⁸⁰.

1.2.1 Bern von den Zähringern bis zum größten Stadtstaat nördlich der Alpen

Maßgeblich am Städtegründungsboom im Voralpenraum beteiligt war das Adelsgeschlecht der Zähringer, welches durch das rheinfeldische Erbe zum mächtigsten Grafenhaus des westlichen Mittellandes aufrückte. Die Dynastie begann – im Unterschied zu

177 IVS BE, Strecke BE 2166, S. 1/3.

178 IVS VS, Strecke VS 26, S. 1/17.

179 STRAHM, Geschichte der Stadt und Landschaft Bern, S. 24.

180 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 29.

anderen feudalen Herrschaften – einen »Flächenstaat« aufzubauen¹⁸¹, indem sie das höhere Mittelland mit Städten und Marktorten ausstattete. Wichtige zähringische Gründungen waren die Städte Burgdorf (1175 erstmals erwähnt), Freiburg i. Ü. (1120) und Bern (1191). Bereits 1127 hatte der deutsche Kaiser die Zähringer zu den Vertretern der Reichsgewalt in Burgund (Rektorat) erhoben, was der Dynastie einen gewaltigen Machtzuwachs bescherte. Der Hohenstauferkaiser Friedrich I. schränkte jedoch den Einflussbereich der Zähringer auf das Mittelland sowie auf das Nordalpengebiet zwischen dem Saane-Aare-Lauf und Zürich ein, so dass ihre Herrschaft im Osten und Westen von den wichtigsten Alpenübergängen abgeschnitten wurde¹⁸².

1.2.1.1 Das Ringen um die Macht und die Ausformung einer städtischen Erwerbspolitik

Nach dem jähen Ende der Bemühungen um die dauerhafte Einbindung des Aareraums in eine fest gefügte zähringische Herrschaft durch den Tod des kinderlosen Herzogs Berchtold V. im Jahr 1218 und dem deutlichen Schwinden königlicher Präsenz seit dem Ende des staufischen Herrscherhauses (1250/54)¹⁸³ waren es insbesondere die Grafen von Savoyen, die Grafen von Habsburg und späteren Herzoge von Österreich sowie die Grafen von Kyburg, die sich rivalisierend um die Bildung umfassender Herrschaftsbereiche innerhalb des nachmaligen bernischen Gebietes bemühten¹⁸⁴. Seit dem frühen 14. Jahrhundert traten Städte wie Bern ins Ringen der Kräfte ein. »Die Kommunen, ursprünglich als Stabilisierungsfaktoren innerhalb des königlichen beziehungsweise des zähringischen Besitzes gedacht, wurden durch ihre Politik, ähnlich wie die großen Dynastien, zu den Erben des königlichen Einflusses im westlichen Mittelland.«¹⁸⁵ Der Grundstein für die spätere Entwicklung der Stadt Bern ist nach Barbara Studer Immenhauser denn auch bereits im Jahr 1191 anlässlich ihrer Gründung gelegt worden. So bildete der Befund, dass die Aarestadt nicht auf zähringischem Allod, sondern auf Reichsboden errichtet worden ist und damit nach dem Aussterben der zähringischen Dynastie ans Reich fiel, also »königliche Stadt«¹⁸⁶ wurde, die Basis für das später »im Vergleich mit anderen Städten so viel autonomere Handeln Berns und garantierte der Bürgerschaft zusammen

181 GEUENICH/ZOTZ, Die Zähringer, S. 28–37; zur Ausdehnung der Zähringer Herrschaft im Südwesten des Reiches um das Jahr 1200 vgl. v. a. die Karte auf S. 31.

182 STRAHM, Geschichte der Stadt und Landschaft Bern, S. 26, 30f.

183 ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, S. 472: Kritisch wurde die Lage Berns nach 1245, als die Staufer Italien fokussierten, prekär nach 1250/54 mit dem Wegfall einer wirksamen Königsherrschaft, denn die antistaufischen Kräfte im Mittelland erstarkten im Gefolge dieser Entwicklung.

184 In bescheidenerem Umfang finden sich entsprechende Initiativen auch bei den Grafen von Neuenburg, den Grafen von Greyerz oder einzelnen Freiherreneschlechtern, etwa den im Berner Oberland sitzenden Weissenburgern.

185 ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, S. 470f.

186 Zum Status der Stadt Bern als königliche Stadt und zu der erst allmählich einsetzenden Entwicklung hin zum Status einer »Reichsstadt«: Rainer Christoph SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt. Zum Weiterwirken der Reichsbindung über das Mittelalter hinaus: DERS., Bern, die Eidgenossen und Europa.

mit zahlreich weiteren Privilegien eine eigenständige Politik, die nicht auf die Wünsche des Landesherrn Rücksicht zu nehmen brauchte«¹⁸⁷.

Bereits im 13. Jahrhundert suchte Bern seine Freiheiten und die relative Autonomie nicht nur durch Anlehnung an das staufische Königshaus und das benachbarte Grafenhaus Savoyen¹⁸⁸ zu sichern, sondern bemühte sich zusätzlich, mit Bündnissen¹⁸⁹, Burgrechten¹⁹⁰ oder Schirmverträgen die Rückendeckung seiner Nachbarn zu erwerben und seine Einflussnahme auf die Landschaft zu intensivieren¹⁹¹. Bemerkenswert sind die Bündnisse und Burgrechte Berns vor allem deshalb, weil die Stadt diese ohne reichsrechtliche Abstützung, ja geradezu im Widerspruch zum Reichsrecht abschloss¹⁹². Im

187 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 212: Die Erhebung zur königlichen Stadt erfolgte durch die Goldene Handfeste, die – am Ende des Interregnums in einer »verbesserten Version« – die rechtliche Grundlage von Berns Status und Handeln bildete. Zur Handfeste: Rainer Christoph SCHWINGES, Erfolgreich gefälscht – die Goldene Handfeste, S. 230–233.

188 SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt: Seit der Anerkennung Graf Peters II. von Savoyen als zeitweiliger Stellvertreter des königlichen Stadtherrn durch Bern gefährdete das Grafenhaus die Zugehörigkeit der Stadt zum Königsgut. Zu einer zumindest vorübergehend ungefährdeten Einbindung ins Reichsgut kam Bern erst wieder durch die Erhebung Rudolfs von Habsburg zum König und mit dem Erlöschen des savoyischen Protektorats nach der Königswahl in den Jahren 1273/74. Die mehrmals erneuerten Schutzverträge änderten nichts an Berns Status und Selbstverständnis als königliche Stadt (SRQ BE I/3, Nr. 10 [1256]; in Verbindung damit vgl. auch Nr. 13 und 18). Eigeninteressen, die man bis 1273 auch durch die nota bene gefälschte Goldene Handfeste unterstrich, und königliche Interessen mussten sich nicht ausschließen. Die Fälschung, die 1274 von König Rudolf privilegiert wurde, zeigt ebenso die Sicherung geltenden Rechts wie den Erhalt der unmittelbaren Königsherrschaft.

189 ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, S. 473: Bei den Bündnissen handelte es sich meist um bilaterale Verträge zwischen gleichberechtigten Partnern mit der Zusage gegenseitiger Hilfeleistungen in Notsituationen. Darüber hinaus listen beide Parteien jeweils auf, wer von den Verpflichtungen ausgenommen sein sollte (in der Regel der König und das Reich, unmittelbare Herren und ältere Bündnispartner).

190 Ebd.: Bei den Burgrechten handelt es sich um Übereinkünfte, die Adlige samt *familia*, geistliche Niederlassungen oder kleinere Kommunen ins Bürgerrecht der Stadt aufnehmen. Die Gültigkeitsdauer dieser Verträge konnte durchaus variieren. Der von der Stadt dadurch gebotene Schutz und Schirm in ihrem Rechts- und Besitzstand wurde vom Vertragspartner in der Regel durch militärische und fiskalische Dienste abgegolten.

191 Ebd., S. 476: Am 17.07.1252 schließen beispielsweise die Stadt Bern und Fürstbischof Heinrich von Sitten ein auf zehn Jahre hin gültiges Bündnis ab. Oder am 4.04.1296 nimmt die Aarestadt Bischof Bonifaz von Sitten, Graf Jocelinus von Visp und die Gemeinde Leuk für einen Zeitraum von zehn Jahren ins Burgrecht auf. Die Bündnisse und Burgrechte Berns waren von sehr unterschiedlicher Verlässlichkeit. Einzelne Koalitionen spiegeln lediglich begrenzte politische Interessengemeinschaften. Das gilt etwa auch für das Burgrecht mit Bischof Bonifaz, das ausdrücklich gegen die Oberländer Herren von Weissenburg, Wädenswil und Raron geschlossen wurde.

192 Ebd., S. 473f.: Der Spruch der Fürsten auf dem Wormser Hoftag Heinrichs (VII.) von 1231 entzog den Städten das Recht, Bündnisse, Einungen oder Eidgenossenschaften ohne Zustimmung ihres Herrn einzugehen. Hinter der Nichtbeachtung Berns steht wohl das Bestreben, in Zeiten von Thronvakanz und Königsferne verlässliche Partner zu verpflichten und den Landfrieden zu sichern. Zugleich lasse die Wahl der Bündnispartner erkennen, dass die Stadt um ihres Schutzes willen einen Einflussgürtel angestrebt habe. Die wichtigsten Bündnisse, Burgrechte und Schirmverträge Berns im 13. und 14. Jahrhundert werden im Artikel von Zahnd verzeichnet und durch Kartenmaterialien veranschaulicht (S. 474, 480, 485f., 500f.).

ausgehenden 13. Jahrhundert begann die nunmehr in ihrer Ausgangsposition gefestigte Aarestadt mit dem Aufbau eines eigenen Herrschaftsgebietes außerhalb der Stadtmauern, indem sie die östlich an das Stadtgebiet angrenzenden Kirchspiele Bolligen, Muri, Vechigen und Stettlen – bezeichnenderweise nach ihrem Sieg gegen eine gegnerische Koalition aus welschburgundischem Adel und österreichischem Freiburg i.Ü.¹⁹³ bei Oberwangen – erwarb¹⁹⁴. In den folgenden Jahrhunderten sicherte sich Bern auf Kosten der umliegenden Mächte, insbesondere der habsburgischen, kyburgischen und savoyischen Dynastien sowie der mit ihnen verbundenen Adligen und Städte, ein umfangreiches Territorium (vgl. Karte 1.2 im Anhang)¹⁹⁵. Die Schwächen der benachbarten Herrschaften ermöglichten der Aarestadt insbesondere nach 1380 eine ausgesprochen expansive Politik, die sich hauptsächlich durch Eroberungen und Käufe großflächiger Territorien sowie bedeutender Städte auszeichnete. Wichtige Etappen in diesem Prozess sind der Erwerb der Reichspfandschaft Oberhasli (1334) sowie der Städte Laupen (1324), Aarberg (1358/79), Thun¹⁹⁶ und Burgdorf (1384/85), wobei die letztgenannten Zugewinne den Weg ins Berner Oberland und ins Emmental öffneten. Nach dem Sempacherkrieg traten 1389 weitere oberländische Gebiete sowie Erwerbungen am Bielersee und im Seeland hinzu. Nur wenig später gelangen auch der ehemals kyburgische Besitz im Emmental, die Landschaft Frutigen (1400)¹⁹⁷, Teile der vormaligen Landgrafschaft Buchsgau im Mittelland und der habsburgische Aargau in bernische Hände, wobei die Erwerbungen insgesamt nur zum Teil auf kriegerische Auseinandersetzungen¹⁹⁸ zurückzuführen sind¹⁹⁹.

193 Neben Freiburg i. Ü. gehörten der Herr der Waadt, Ludwig von Savoyen, die Grafen von Greyerz und Nidau, die Freiherren von Cossonay, die Herren von Weissenburg, Bremgarten und Montenach zu Berns Gegnern von 1298.

194 STRAHM, *Geschichte der Stadt und Landschaft Bern*, S. 42; HESSE, *Expansion und Ausbau*, S. 338; ZAHND, *Bündnis- und Territorialpolitik*, S. 477: Wahrscheinlich stammten die gewonnenen Gebiete aus dem Besitz Ulrichs von Montenach. Auf Berns Seite standen in Oberwangen Solothurn, Biel, das Haslital, die Grafen von Kyburg und Aarberg. Der mit Bündnissen erfochtene Sieg wurde folglich zum Landerwerb eingesetzt. Bündnispolitik und Herrschaftszugewinne waren damit aufs engste verknüpft.

195 HESSE, *Expansion und Ausbau*, S. 330: »Profitieren konnte Bern dabei von seiner Umgebung, die durch kleinräumige Adels- oder Klosterherrschaften sowie durch seine Lage an der Grenze zwischen den zwei großen Dynastien, Habsburg und Savoyen, geprägt war.«

196 Die Zähringergründung Thun als Schlüssel zum Berner Oberland wurde von der Stadt Bern schon bald als »existenzsicherndes Hinterland« erkannt. In der Seestadt liefen wichtige Verkehrswege zusammen. Ein erstes Ziel der Stadt Bern bestand deshalb darin, in Thun nie eine eigene Territorialpolitik aufkommen zu lassen. Letztlich gelang die Inbesitznahme der Konkurrentin 1323 teilweise und 1385 endgültig. Vgl. MÖSCHING/VON RÜTTE, *Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) im Berner Oberland*, S. 19.

197 AERNI, *Zur Entwicklung der Verkehrslinien*, S. 33: Der im Wallis beheimatete Freiherr Anton von Turn verkaufte der Stadt Bern die Landschaft Frutigen mit der Tellenburg, in Folge dessen das Territorium der Aarestadt von der Grimsel bis zum Rawil an die Landschaft Wallis grenzte.

198 Z. B. auf den Laupenkrieg 1339, den Burgdorfer- und den Sempacherkrieg 1383/1389 sowie auf die Eroberung des Aargaus im Jahr 1415.

199 HESSE, *Expansion und Ausbau*, S. 331; ZAHND, *Bündnis- und Territorialpolitik*, S. 471, 496f.: Die neben der militärischen Eroberung, die eine verhältnismäßig geringe Rolle spielte, eingesetzten Mittel waren äußerst vielfältig. Als Erfolg versprechend erwiesen sich seit dem 14. Jahrhundert der Kauf von

1.2.1.2 Die expansive Territorialpolitik und emanzipative Bestrebungen

Zu Beginn des 14. Jahrhunderts räumten die politischen Verhältnisse in Burgund Berns Bemühungen um Selbstbehauptung, die Ausgestaltung seiner Autonomie und die Verstärkung seines Einflusses auf das Umland einen nicht unerheblichen Spielraum ein. Zugleich standen die größten Rivalen der Aarstadt distanziert abwartend oder von internen Problemen in Beschlag genommen gegenüber, weshalb kleinere Herren, Städte und Gemeinden zunehmend das Einvernehmen Berns suchen. So betrieb die jüngere Linie des Grafenhauses Savoyen – als Herren der Waadt²⁰⁰ – nach 1285 kaum mehr eine eigenständige Politik im Aareraum. Daran änderte sich nach dem Tod Rudolfs von Habsburg ungeachtet der savoyischen Teilnahme an der antihabsburgischen Koalition von 1291 und der kurzen Erneuerung des Protektorats über Bern in Vertretung des Reichs 1291–1293 nichts mehr²⁰¹.

Einhalt zu gebieten vermochte der Aarstadt nur noch die stärkste Macht des nördlichen Alpenvorraums und bedeutendste Nachbarin Berns, die sich seit 1298 wieder im Besitz der Reichskrone wähnte – die Dynastie der Habsburger. Der wachsenden Präsenz des Königshauses im Aareraum sowie im Berner Oberland begegnete die Stadt Bern nicht nur mit der Erweiterung ihres unmittelbaren Herrschaftsbereichs, sondern auch mit einer massiven Verstärkung des Einflusses in Burgund, was insbesondere durch den Abschluss weiterer Bündnisse und Burgrechte glückte²⁰². In den Konflikten, die Bern aufgrund seiner Erwerbs-, Bündnis- und Burgrechtspolitik in den zwanziger und dreißiger Jahren des 14. Jahrhunderts auszutragen hatte, ging es letztlich immer um die Kernfrage, wem sich nun der Aareraum unterzuordnen habe – der Stadt Bern oder dem Haus Österreich²⁰³. Eine erste Entscheidung fiel im Laupenkrieg nach erfolglosen Verhandlungen zwischen diversen Verhandlungspartnern (1338), welche Berns »Ausgreifen auf das Umland insgesamt einen Riegel zu schieben« gedachten. Der unerwartete Sieg der Aarstadt²⁰⁴ besiegelte einmal mehr die Erfolglosigkeit des Hauses Habsburg in der Einschränkung der bernischen Expansionspolitik, während es Bern in der Folgezeit gelang, seine Stellung durch die eng geknüpften Bande mit den burgundischen Bundesgenossen und mit Rückendeckung des Hauses Savoyen²⁰⁵ sowie der Waldstätte²⁰⁶ weiter

Herrschaftsrechten, vor allem gezielt vom burgundischen Kleinadel, der vielfach mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und die Schaffung von politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten durch Bündnisse, Burgrechte und Schirmverträge. So deuten die Vertragstexte nicht selten auf machtpolitische Abhängigkeiten hin. Zur Verschuldung des Adels vgl. RAISER, Städtische Territorialpolitik im Mittelalter, S. 15f.

200 Zu Savoyen und der Waadt vgl. ANDENMATTEN, *La maison de Savoie et la noblesse vaudoise*.

201 ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, S. 477f.

202 Ebd., S. 479.

203 Ebd., S. 481f.: Das Ringen um Lehensleute, Bündnispartner und Verbürgrechte zwischen den beiden Parteien fand seinen markanten Ausdruck in den Frontwechslern des Hauses Kyburg.

204 Vgl. ebd., S. 484f.

205 Zu Berns Beziehungen mit dem Haus Savoyen: ANDENMATTEN, *Berne et la Maison de Savoie*.

206 Zu Berns Beziehungen mit den Waldstätten: ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, S. 490–504.

auszubauen²⁰⁷. Noch waren aber die verschiedenen Güter und Rechte, über die Bern am Ende des 14. Jahrhunderts verfügte, weit davon entfernt, einen einheitlichen Herrschaftsbereich zu bilden, denn die Stadt besaß in den unterschiedlichst strukturierten Reichslehen, Pfandschaften, Kastvogteien, Schirmgebieten, Besitzungen verburgrechter Adliger und Kirchen höchst unterschiedliche Kompetenzen und Möglichkeiten im Bereich der Herrschaftsausübung²⁰⁸.

Das bis 1415 geknüpfte Netz von Abhängigkeiten, die wachsende Stärke Berns sowie die gleichzeitige Schwäche benachbarter Herrschaften bildeten jedoch die Grundlage für die Verdichtung des noch lockeren Herrschaftsgefüges der Aarestadt zum eigentlichen Territorialstaat im 15. und 16. Jahrhundert. Diese nach Christian Hesse zweite Phase der bernischen Territorialpolitik²⁰⁹ weist denn auch einen deutlichen Paradigmenwechsel auf²¹⁰, der sich dadurch auszeichnet, dass Bern das in einem relativ kurzen Intervall erworbene, ausgesprochen große Herrschaftsgebiet durch die Schaffung eines einheitlichen Raums sowie einer greifenden Verwaltungsstruktur umzuformen und damit seine Herrschaft dauerhaft zu konsolidieren vermochte (vgl. Karte 1.2 im Anhang). Mit der damit einhergehenden Vereinheitlichung im Innern fand schließlich auch eine klare Abgrenzung gegenüber den benachbarten Territorien statt²¹¹. Parallel zu diesen nicht immer konfliktfreien Bestrebungen, die Landeshoheit in allen Gebieten durchzusetzen²¹², versuchte Bern unter Zuhilfenahme eines Bündels verschiedenartiger Maßnahmen, seine Herrschaft weiter auszudehnen²¹³. Die Reformation von 1528²¹⁴ und die im

207 Ebd., S. 486.

208 Ebd., S. 504.

209 HESSE, Expansion und Ausbau, S. 331f.: Berns Territorialpolitik kann nach Hesse im Wesentlichen in zwei Phasen unterteilt werden. Die erste Phase, der Aufbau des Territoriums, begann – wie oben dargelegt – kurz vor 1300 und dauerte bis zur Eroberung des habsburgischen Aargaus 1415. Die anschließende zweite Phase – der Ausbau und die herrschaftliche Durchdringung des Territoriums – fand ihr Ende in der Mitte des 16. Jahrhunderts mit dem Erwerb der Landschaft Saanen. Vgl. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 212–219, mit vier Phasen des bernischen Territorialisierungsprozesses: 1. Außenpolitische Absicherung durch Bündnisse und Verträge (1200–1300), 2. Eroberung des Territoriums (1300–1460), 3. Die Jahrzehnte der Herrschaftsdurchdringung (1460–1528), 4. Abrundung des Territoriums und Schaffung der Grundlage für den frühneuzeitlichen Staat während und nach der Reformation (1528–1550).

210 HESSE, Expansion und Ausbau, S. 332f.

211 Ebd., bes. S. 336.

212 Ebd., S. 333: Die zweite Hälfte des 15. und die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts waren geprägt vom Bestreben der Stadt Bern, die Gebiete mediater Herrschaft direkt ihrer Landeshoheit zu unterstellen. Unter der Herrschaft Berns besaßen die unterschiedlichsten Herren, Städte oder geistlichen Gemeinschaften, entweder aus der Herrschaft selbst oder von außerhalb, Grundbesitz und verschiedene Rechte. Es muss deshalb innerhalb des bernischen Herrschaftsgebietes zwischen »immediaten« (die Stadt übte direkt die Herrschaft aus) und »mediaten« Gebieten unterschieden werden (die Stadt wirkte über Dritte ein) unterschieden werden.

213 So kaufte es entweder ganze Herrschaften, verbleibende Hochgerichte oder besonders häufig niedere Gerichtsrechte sowie Teile davon. Vielerorts kaufte Bern zudem die Eigenleute ganzer Herrschaften los, um die Zahl der verpflichtbaren Steuer- und Wehrpflichtigen zu erhöhen.

214 Zur Reformation in Bern: Heinrich SCHMIDT, Macht und Reformation in Bern; HOLENSTEIN, Die gewaltsame Durchsetzung der Reformation im Berner Oberland; MONBARON, Les voies zwingliennes

Gefolge der Säkularisation durchgeführte Auflösung der geistlichen Institutionen führte die Aarestadt schließlich ans Ziel²¹⁵, wobei die Aufhebung der Klöster »keineswegs ein[en] abrupte[n] Einschnitt, sondern de[n] Endpunkt eines länger dauernden Prozesses« darstellte²¹⁶. Wenige Jahre später gelang es dem städtischen Landesherrn erneut, sein Untertanengebiet noch einmal gewaltig zu vergrößern, das heißt zu verdoppeln, indem im übergeordneten Kontext der Reformationskämpfe das gesamte Waadtland zwischen dem Neuenburgersee und Genf erobert wurde (vgl. Karte 1.3 im Anhang)²¹⁷. Der Umfang des bernischen Stadtstaates wuchs dergestalt im Verlauf des 15. und 16. Jahrhunderts durch Kauf, Eroberung und Säkularisation noch einmal sprunghaft an. Das Territorium der Aarestadt umfasste auf dem Höhepunkt seiner Ausdehnung ein Konglomerat von unterschiedlichen Herrschaften, Städten, Tal- und Dorfschaften, die sich ursprünglich durch vielfältige öffentliche und private Herrschafts- und Rechtsformen ausgezeichnet hatten²¹⁸. In der Mitte des 16. Jahrhunderts verfügte die Stadt schließlich über ein Untertanengebiet, das rund 9.000 Quadratkilometer abdeckte und dessen direkt unterstellte Territorien in fünfzig Vogteien verwaltet wurden²¹⁹.

Entscheidend für Berns verfassungsrechtliche Entwicklung im Spätmittelalter war neben der Loslösung aus der Abhängigkeit der maßgeblichen adligen Lehensverbände der Häuser Savoyen und Habsburg, dass es Rat²²⁰ und Bürgerschaft gelang, im Verlauf des 13. und 14. Jahrhunderts auch eine weitestgehende Autonomie vom königlichen Stadtherrn zu erlangen. So entwickelte sich die Territorialisierung zum integralen Mittel der Emanzipation aus dem Königsgut heraus²²¹. Neben der für den Berner Prozess entscheidenden Nutzung des äußeren Spielraumes – gelegentlich sogar mit Hilfe des Königs – führte der »Weg vom königlichen Diktat zur reichsstädtischen Selbstbestimmung« auch über den Erwerb der königlichen Ämter und Rechte – etwa der für die bernische Verkehrspolitik nicht unerheblichen Regalien – in der Stadt. Dabei ermöglichten generell die Wahlen neuer Herrscher sowie zusätzliche »Verfassungskrisen« auf Reichsebene den partikulären Kräften – Städten wie Territorialherren – die Ausnutzung dieser offenen Situationen zur Durchsetzung eigener Belange. Für Bern handelte es sich um die fast

du bonheur; SCHWEIZER, Säkularisation; LEUZINGER, Die Aufhebung des Zisterzienserinnenklosters Fraubrunnen.

215 HOLENSTEIN, Die Stadt und ihre Landschaft, etwa S. 348–350: Die Einführung der Reformation erhöhte den städtischen Handlungsspielraum in der Landschaft zusätzlich.

216 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 217f.

217 Ebd., S. 219; zur Eroberung der Waadt: TAPPY, la conquête bernoise et les Etats de Vaud.

218 Anne-Marie DUBLER, Herrschen und Verwalten im Staat Bern. Herrschaftsvielfalt als Erbe und wie Bern damit umging. Unpublizierter Vortrag vom 17.10.2008 im Historischen Verein des Kantons Bern.

219 STUDER IMMENHAUSER, Die Organisation des bernischen Territoriums, S. 79.

220 Zum Rat, dem Schultheißenamt, weiteren politischen Ämtern sowie der verfassungsrechtlichen Entwicklung vgl. GERBER, Politisches Leben, S. 226–230; STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 13–193, 16–52; BRAUN-BUCHER, Schultheiß, Räte und Bürger, S. 30–38. Zur allgemeinen Entwicklung und Ausformung städtischer Räte vgl. BADER/DILCHER, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 537–545.

221 SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt, S. 14.

immer pauschal bestätigten Privilegien der Handfeste sowie um weitere emanzipative Schritte²²². Die Stadt am Aarelauf stieg dadurch in den privilegierten Kreis der Reichsstädte auf, was ihr im Bündnis mit den eidgenössischen Orten eine große Handlungsfreiheit gegen innen und außen eröffnete²²³. Den Aktionsradius der Stadt Bern von Beginn an erheblich erweitert hatte dabei die königserferne Lage des burgundischen Raumes²²⁴.

Letzterer Herrschaftsraum hatte zunächst auch die Geschichte der Landschaft Wallis im Mittelalter entscheidend geprägt. Eine weitere wichtige Parallele zum bernischen Territorium lässt sich im Übrigen in der für das Walliser Rhonetal ebenso fassbaren formellen Anbindung an das römisch-deutsche Reich feststellen. Den wohl wichtigsten Faktor in der Formierung von Herrschaftsbereich und Landeshoheit im Wallis stellte jedoch eine dritte starke Macht dar – das Grafen- und nachmalige Herzogshaus von Savoyen, das sich im Landstrich zwischen Rhonequell und Genfersee eine besondere Stellung erwerben sollte.

1.2.2 Das Wallis von der hochburgundischen Grafschaft bis zum Reformationszeitalter

Im Jahr 999 gab der letzte König von Hochburgund, Rudolf III., die Grafschaft Wallis²²⁵ Bischof Hugo von Sitten²²⁶ zu Lehen²²⁷. Von nun an übten die geistlichen Oberhirten der Diözese gleichzeitig die höchste weltliche Gewalt²²⁸ im Rhonetal aus – nach der Eroberung des Burgunderreiches durch Kaiser Konrad II. (1034) als unmittelbare Lehensempfänger des Reichs²²⁹. Neben dem Fürstbischof von Sitten erwarben sich weitere Mächte mehr oder weniger ausgedehnte Grundbesitzungen in den um die Rhone gelegenen Ge-

222 Ebd., S. 14–16, mit Beispielen.

223 GERBER, Politisches Leben, S. 226.

224 SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt, S. 10.

225 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 19: Bereits in karolingischer Zeit existierte eine Grafschaft Wallis (*comitatus Valissorum*, 839). Auch im zweiten Königreich Burgund begegnet uns das Wallis weiterhin als Grafschaft (*comitatus Valensis*, 985, 999, 1025). Die entsprechenden Urkunden finden sich bei: GREMAUD I, Nr. 40, 67, 71, 80.

226 Bischof Heliodor (565–585) hatte den Bischofssitz im 6. Jahrhundert von Martigny (Octodurus) – dem Zentrum der römischen Verwaltung – nach Sitten (Sedunum) verlegt. Es mag dabei unter anderem der Angriff der Langobarden auf Martigny 574 eine Rolle gespielt haben. Das zentraler gelegene Sitten mit den Hügeln Tourbillon und Valeria lag strategisch günstiger.

227 ÉVÉQUOZ, Essai sur l'histoire de l'organisation communale, S. 21: Das Original des Diploms ist nicht erhalten. Überliefert ist lediglich eine Abschrift des Jahres 1477: GREMAUD I, Nr. 71. – BÜTTNER, Vom Bodensee und Genfer See, S. 91; SCHMID, Wallis und die Grafen von Savoyen, S. 9–13; FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 9: König Rudolf III. hatte gegen den machthungrigen Adel einen schweren Stand, weshalb er zur Festigung seiner Herrschaft burgundische Bischöfe, die keine Dynastien begründen konnten, zu weltlichen Fürsten erhob. Zur Grafschaftsverleihungsurkunde des Sittener Bischofs: BÜTTNER, Zur Urkunde des Königs Rudolf III., S. 158–163.

228 Erst zu Beginn des 13. Jahrhunderts wird es möglich, die vom Bischof beherrschten Territorien quellenmäßig präziser zu fassen. Vgl. GREMAUD I, Nr. 265, S. 197.

229 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 45; und WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis. – In ehemaligen Römerstädten gelangten die Bischöfe durch königliche Privilegien früh in den Besitz

bieten zwischen dem Goms und dem östlichen Ende des Genfersees: Über bedeutenden Besitz verfügten bis zum Ende des 11. Jahrhunderts etwa die Abtei St. Maurice, das Domkapitel von Sitten sowie die Grafen von Savoyen²³⁰, die den *pagus caputlacensis* – das Chablais – beherrschten.

1.2.2.1 Die Bischöfe von Sitten zwischen dem Reich und Savoyen

Bereits Graf Humbert Weißhand (gest. 1046), dem Stammvater der Savoyer²³¹, gelang es, seinen Grundbesitz in östliche Richtung auszudehnen und sich im Unterwallis festzusetzen²³². Um die Wende vom 11. zum 12. Jahrhundert stieß die savoyische Dynastie weiter ins bischöfliche Wallis vor und zog wichtige Besitzungen und Rechte an ihr Hausgut, bis sie im westlichen Wallis unterhalb der Morge von Conthey zum größten Grundbesitzer aufrückte. Die Grafen dehnten ihre Macht punktuell sogar bis ins Oberwallis hinein aus – nach Niedergesteln, ins Lötschental, nach Mörel und ins passpolitisch wichtige Binntal²³³. Die bischöfliche Grafschaft erstreckte sich nunmehr über das obere Rhonetal bis zum Kreuz von Ottans²³⁴, das in der Nähe von Vernayaz am Ufer des Flüsschens Trient stand (vgl. Karte 1.4 im Anhang)²³⁵. Da die savoyischen und die bischöflichen Besitzungen insgesamt bereits zahlreiche Verschachtelungen aufwiesen, waren Konflikte, über deren Ausgang sich nicht selten die jeweiligen Beziehungen zum Reich und seinen Partnern als ausschlaggebend erwiesen, vorprogrammiert.

In den 1184/85 zwischen Savoyern und Staufern entflammenden Auseinandersetzungen stellte sich der Fürstbischof von Sitten auf die Seite Friedrichs I., der daraufhin im Jahr 1189 die Grafschaft Wallis unmittelbar ans Reich zog, um sie vor den savoyischen Ansprüchen zu schützen. Das Verhältnis zwischen der Königsdynastie und dem Haus Savoyen hatte sich bereits in den letzten Jahren unter Friedrich I. wegen Widersetzlich-

von Grafengerichtsbarkeit und Regalrechten. Seit dem Investiturstreit mehrten sich die Rechte bischöflicher Stadtherrn erneut. Vgl. PLANITZ/ECKHARDT, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 182.

230 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 10. Zum Domkapitel von Sitten vgl. VON ROTEN, Zur Zusammensetzung des Domkapitels.

231 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 45: Durch die Unterstützung Konrads II. bei der Eroberung Burgunds verschaffte sich Graf Humbert dessen Wohlwollen, was ihm beachtliche Teile des burgundischen Erbes einbrachte. Humbert gelang es darüber hinaus, seinen Sohn Aimo im Jahr 1037 auf den Bischofsstuhl von Sitten zu heben, ein Umstand, welcher der Ausdehnung nach Osten gewiss nicht abträglich war.

232 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 20f.: Es ist nicht im Detail bekannt, welche Mittel und Wege die Savoyer fanden, sich im Unterwallis zu etablieren. Eine nicht unerhebliche Rolle muss ihre Schutzherrschaft über die Abtei St. Maurice gespielt haben. BÜTTNER, Vom Bodensee und Genfer See, S. 93, mutmaßt, dass die Grafen von Savoyen wohl vom Gebiet um Maurienne aus über den Großen St. Bernhard ins Wallis vorstießen.

233 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 13; CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 45, 72: Die Situation war für Savoyen umso günstiger, als die Lenzburger Grafen ihren Versuch aufgaben, im Wallis Fuß zu fassen.

234 Ausführlich zum symbolträchtigen Weiler: PAYOT, Ottan, un village disparu.

235 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 9: Das hölzerne Kreuz markierte damit die Grenze zwischen savoyischem und bischöflichem Territorium.

keiten gegen Befehle und Nichterscheins auf dem Hoftag verschlechtert. Das Fürstengericht sprach den Grafen von Savoyen daraufhin alle Allodialbesitzungen und Lehen ab. Als nach dem Tod des schließlich der Reichsacht verfallenen Grafen Humbert III. im Jahr 1189 für dessen Sohn ein Ausgleich mit Heinrich VI. gefunden wurde, behielt der Staufer die Verfügung über das Bistum Sitten dem Reich vor. Die Reichsunmittelbarkeit des bischöflichen Territoriums wurde demzufolge zu diesem Zeitpunkt betont²³⁶. Nicht zuletzt dürfte diese protektionistische Maßnahme auch von (verkehrs-)politischen Eigeninteressen Friedrichs I. und seines Sohns Heinrich geleitet worden sein, denn durch ihre Parteinahme war sowohl der Nordanstieg zum Simplonpass²³⁷ als auch der Zugang zu weiteren Walliser Pässen gesichert. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts gelang es jedoch dem Haus Savoyen, sich zwischen den König und den Sittener Bischof zu schalten. Noch vor dem Jahr 1224 erwarben sich die Grafen das Recht, den Fürstbischof mit ausgewählten Regalien zu investieren. Da sich die beiden Parteien überdies weitere Besitzungen und Rechte überließen, kam es zumindest bis zum Jahr 1415 zu einer eigentümlichen gegenseitigen Belehnungspraxis²³⁸.

Robert Walpen postuliert, dass das bischöfliche Wallis seit dem Jahr 1032 nur noch »nominell« zum römisch-deutschen Reich gehört, »faktisch aber einen Teilbereich des entstehenden savoyischen Staates« gebildet habe, und dass es sich – abgesehen von der kurzen Episode einer realen Reichsunmittelbarkeit gegen Ende des 12. Jahrhunderts – erst im 15. Jahrhundert der savoyischen Vorherrschaft entledigen konnte²³⁹. Für diese These spricht zwar die regelmäßige Besetzung des Bischofstuhls von Sitten mit savoyischen Parteigängern²⁴⁰, dagegen jedoch sowohl die wechselseitige Belehnung der Grafen

236 GREMAUD I, Nr. 176, S. 122–126: Bischof Wilhelm (1184–1196) erhielt von König Heinrich VI. die Reichsunmittelbarkeit zugesprochen. – BÜTTNER, Vom Bodensee zum Genfer See, S. 106. Zur Vorgeschichte vgl. ÉVÉQUOZ, Essai sur l'histoire de l'organisation communale, S. 21f.

237 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 65.

238 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 13. Nach jedem Regierungswechsel trafen sich die beiden Fürsten auf der Brücke über die Morge und leisteten sich gegenseitig den Lehenseid. Vgl. dazu GREMAUD III, Nr. 1284, S. 168–170 (1308): *Recognoscentes prefatus episcopus nomine suo et ecclesie Sedun. se tenere, velle tenere et se tenere debere in feudum rectum a dicto dno comite regaliam, stratam publicam a cruce de Ottans superius vsque ad finem diocesis ecclesie Sedun., comitatum Morgie [Fluss Morge] et officium chertrarum [sic] seu cancellarie Sedun., et se debere confitetur predicto dno comiti nonaginta lb. Maur. [moneta Mauriciensium]. De placito in morte episcopi Sedun. Versauice antedictus dnos comes recognouit se tenere et tenere velle et tenere debere a dicti dno episcopo et ecclesia Sedun. feudum Chillonis [Chillon] et quicquid est de feudo. Promittentes predicti dnos comes et episcopus quod si ad ipsorum vel eorum alterius noticiam denuerit quod alter eorum ab altero plus teneat in feudum quam superius sit recognitum et expressum, illud bona fide et omni dolo remotis et fraude manifestabunt et veraciter recognoscent. Actum apud aquam que dicitur Morgia, inter Contegium [Conthey] et Sedunum [Sitten], vbi testes interferuerunt vocati et rogati dnos Eduardus de Sabaudia [Eduard von Savoyen-Achaia, Fürstbischof von Sitten] filius dicti dni comitis [...].*

239 WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis, passim und bes. die Schlussbemerkung, S. 157.

240 Die Besetzung des Sittener Stuhls mit Parteigängern und Familienmitgliedern stellte grundsätzlich ein probates Mittel adliger Machtpolitik im Wallis dar. Vgl. ANDENMATTEN/BRAUN/COUTAZ/KALBERMATTER/ZENHÄUSERN/VANNOTTI et al., Das Bistum Sitten, S. 127–283; CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 71f.; TRUFFER, Die Bischöfe von Sitten, S. 139–177; MOOYER, Verzeichnisse der

und Bischöfe und die ausgedehnte bischöfliche Grundherrschaft²⁴¹, als auch das eigenständige politische Handeln (Gerichtsbarkeit, Verwaltung) der Fürstbischöfe ebenso wie die zahlreich ausgefochtenen Konflikte um Besitzungen und Rechte. Savoyische Übergriffe hat es freilich immer wieder gegeben, doch standen dem Bischof von Sitten als Fürst des deutschen Reiches bis in die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts (1613/1649) »alle der königlichen Gewalt zustehenden Rechte und Einkünfte in der Grafschaft Wallis, soweit diese nicht durch geistliche und weltliche Immunitäten oder durch allodiale Herrschaften eingeschränkt waren«, zu²⁴².

Im 13. und 14. Jahrhundert präzisierte sich die expansive savoyische Politik und avisierte allmählich Ziele, die weit über die bischöfliche Regalieninvestitur hinausreichten. Zum ersten kauften die Grafen – wo immer sich Gelegenheiten boten, doch mit eindeutig auf das Gebiet zwischen Martigny und Sitten gerichtetem Fokus – Herrschaften auf²⁴³. Weiter stellten sich die Savoyer, um Parteigänger und Unterstützer zu gewinnen, bei inneren Konflikten stets gegen den Sittener Fürstbischof auf die Seite des Adels oder der Kommunen. Zum dritten befestigten sie bis zum Ende des 13. Jahrhunderts das erworbene Territorium im Unterwallis mit Burgen und weiteren Bauten. Das sich ausfor-

deutschen Bischöfe, S. 101f.: Von Bischof Hugo (993/994–1018/1020) bis und mit Matthäus Schiner (1499–1522) herrschten 44 Bischöfe, unter denen folgende aus dem freiherrlichen Oberwalliser Adel stammten: Amadeus von Turn (1162–1168), Heinrich I. von Raron (1243–1271), (Heinrich II. von Raron, 1273–1274 Elekt), Aimo von Turn (1323–1338), Wilhelm I. von Raron (1391–1402), Wilhelm II. von Raron (1402–1417/18) und Wilhelm III. von Raron (1437–1451). Die Inhaber des Bischofssitzes in Sitten kamen jedoch im Mittelalter überwiegend aus dem savoyisch-französischen Einflussbereich. Erst 1457 stieg mit Walter Supersaxo (auf der Flüe) von Ernen erstmals ein Oberwalliser Bauernsohn zum Fürstbischof von Sitten auf.

241 AMMANN, Zur Geschichte der Rechte, S. 244: Die ausgedehnten Güter des Bischofs stellten im Verlauf der Jahrhunderte einen bedeutsamen Faktor für die Bewahrung und tatsächliche Ausübung der gräflichen Rechte dar. Wahrscheinlich um die Mitte des 11. Jahrhunderts trat der Landesherr einen bedeutenden Teil seines grundherrlichen Besitzes an das Domkapitel in Sitten ab, doch verfügte die bischöfliche Tafel auch in der Folgezeit über weit verstreute Güter, vor allem im Gebiet oberhalb der Morge von Conthey. Selbst außerhalb der Grafschaft und Diözese besaß sie Liegenschaften und Einkünfte, etwa in den Gegenden von Greyerz und Vully, in Ouchy, zwischen Vevey und Villeneuve sowie im Berner Oberland (GREMAUD I, Nr. 379, 570; II, Nr. 648, 671, 690; FRB II, Nr. 119, 356, 440, 487, 535) oder im Aostatal.

242 AMMANN, Zur Geschichte der Rechte, S. 242f.: Zu diesen Rechten (Regalien) gehörte die Gerichtsbarkeit, welche die eigentliche Substanz der landesherrlichen Gewalt des Bischofs darstellte. Immunitätsrechte innerhalb der Grafschaft fielen der Abtei St. Maurice und dem mächtigen Grafenhaus Savoyen zu. Spuren von Allodialherrschaften finden sich gemäß Ammann insbesondere in Saxon, Ayent, Granges, Gesteln und Raron.

243 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 21: So überließen etwa die Herren von Saillon 1222 und 1232 ihre Rechte in mehreren Etappen Graf Thomas I. von Savoyen (GREMAUD II, Nr. 697). 1263 und 1277 kauften Peter und Philipp von Savoyen zudem die strategisch günstig gelegene Burg von Saxon. In anderen Fällen sind es meist kleinere Käufe in Gebieten, wo Savoyen bereits eine weitgehende Kontrolle ausübte, welche die Position des Grafenhauses weiter festigten. Ein typisches Beispiel hierfür ist das Entremont.

mende »Valais savoyard«²⁴⁴ als harmonisches Ensemble von festen Orten und kleineren Städten begann, scharf mit dem bischöflichen Zentrum Sitten zu konkurrieren. Ergänzend verlieh auf ökonomischer Ebene ein Netz von neu gegründeten Messen und Märkten den savoyischen Grafen Mittel und Rüstzeug im wirtschaftlichen Wettstreit mit dem bischöflichen Wallis. Die »grande affaire« der savoyischen Walliser Politik des 13. und beginnenden 14. Jahrhunderts bestand summa summarum in der fortschreitenden Eingrenzung der Macht des Fürstbischofs von Sitten, die ergänzt wurde durch Versuche der Schmälerung des mailändischen Einflusses im Oberwallis²⁴⁵.

Die aus der expansiven Politik Savoyens und der bischöflichen Gegenwehr resultierenden Spannungen gipfelten in zahllosen kriegerischen Auseinandersetzungen, welche ab dem Jahr 1260, als Peter II. von Savoyen ins Unterwallis einfiel und die bischöflichen Herrschaften Martigny und Ardon/Chamoson besetzte, die Grafschaft verwüsteten. Der Savoyer zwang Bischof Heinrich von Raron schließlich einen Tauschvertrag auf²⁴⁶, der den Landeshirten zur Aufgabe seiner Güter unterhalb der Morge verpflichtete, während ihm der Graf seine vereinzelt Besetzungen im oberen Landesteil abtrat²⁴⁷. Die durch das Abkommen festgelegte Grenzziehung wurde bereits unter dem Nachfolger Graf Peters II.²⁴⁸, seinem Bruder Philipp, wieder aufgehoben²⁴⁹. Gleichwohl markierte diese *de facto* Festsetzung eines Limes zwischen savoyischem (Provinz der Grafschaft Savoyen) und bischöflichem Machtbereich bei der Morge von Conthey unter dem Diktat des Grafen am Ende des 13. Jahrhunderts eindeutig die kontinuierlich anwachsende Macht des Herrscherhauses im westlichen Wallis²⁵⁰, die sich bis 1475/76 sowie im Walli-

244 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 21. Zur savoyischen Verwaltung vgl. ebd., S. 24–27; und FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 16; CASTELNUOVO/GUILLERÉ, Les finances et l'administration de la maison de Savoie, S. 33–125: Der savoyische Herrschaftsbereich zeichnete sich durch eine straffe und »moderne« Verwaltung aus, welche sich insbesondere unter dem tatkräftigen Grafen Peter II. – der »kleiner Karl der Große« genannt wurde – ausbildete. Mittelpunkt der Kastlaneien bildete jeweils eine starke Burg, in welcher ein Burgvogt/Kastlan residierte. Im Unterwallis gab es sechs, später acht Kastlaneien, die in erster Linie die Verwaltungsbezirke der Grafen von Savoyen darstellten. Als der Bischof von Sitten die Verwaltung reorganisierte, folgte er dem savoyischen Vorbild, indem er im Verlauf des 14. Jahrhunderts das Erbmeiertum in den Verwaltungsbezirken durch Kastlaneien ersetzte. Dies ermöglichte ihm, seine landesherrliche Stellung zu festigen und den Einfluss des auf den Erbmeiertümern sitzenden Adels zu schwächen. Vor der Errichtung der Meiertümer hatte der Fürstbischof mit Hilfe von Vizedomini regiert.

245 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 22f.

246 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 161: Bischof Heinrich von Raron (1243–1271) stand im Kampf zwischen Innozenz IV. und Friedrich II. auf päpstlicher Seite, während der Graf Peter von Savoyen, der Eroberer des Waadtlandes, zur kaiserlichen Partei gehörte. Vgl. VAN BERCHEM, Les dernières campagnes de Pierre II.

247 GREMAUD II, Nr. 668, 745.

248 Zu Peter II. vgl. ANDENMATTEN/BAGLIANI/PIBIRI (Hg.), Pierre II de Savoie.

249 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 15.

250 DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 16f., 21f.: *De iure* wurde diese Aufteilung erst 1384 in einem weiteren Vertrag besiegelt, der die Morge als Trennscheide zwischen zwei einigermassen homogener politischer Territorien festlegte. Vgl. GREMAUD VI, Nr. 2371, S. 286.

ser Chablais bis ins 16. Jahrhundert hinein zu einem von Kastlaneien strukturierten Territorium verfestigen sollte (vgl. Karte 1.5 im Anhang).

Jahrzehnte politischer und kriegerischer Wirren folgten insbesondere den Ereignissen, die 1349/50 mit einer Fehde zwischen Bischof Witschard Tavel – dem Kanzler des »grünen Grafen«²⁵¹, Amadeus VI. von Savoyen – und Peter II. von Turn um das Meiertum Leuk²⁵² ihren Ausgang nahmen und die erst nach dem Tod Amadeus VII., des »roten Grafen«, durch den Friedensschluss seiner Mutter, Bonne de Bourbon, mit den Zenden im Jahr 1392 einen Abschluss finden sollten. Auf militärischer Ebene wurde Savoyen bereits im Jahr 1388 durch seine Niederlage in Visp entscheidend zurückgedrängt. Der vier Jahre später geschlossene Friede hatte zwar ganze 83 Jahre Bestand²⁵³, doch fanden die savoyischen Walliser Ambitionen und der jahrhundertelange Zweifrontenkrieg erst mit den Burgunderkriegen²⁵⁴ unter dem starken Bischof Walter Supersaxo, der dem Herzog von Savoyen im Verbund mit den Zenden und im militärischen Zusammenspiel mit der Stadt Bern 1475/76 das Unterwallis bis zum Engnis von St. Maurice entriss und 1477 bis Massongex als Untertanenland annektierte, ihr endgültiges Ende. Der bischöfliche Landesherr rechtfertigte den Anschluss mit der sogenannten Karolina. Seine Argumentation besagte, dass er bloß einen Teil jener Gebiete zurückerobert habe, die sich Savoyen im Verlauf der Zeit widerrechtlich angeeignet habe, da Karl der Große Bischof Theodul die Grafschaft Wallis bis Eau-Froide bei Villeneuve einst übertragen habe. Obschon Supersaxo fast gleichzeitig auf die Schenkungsurkunde Rudolfs III. von Hochburgund stieß, interpretierte er die tatsächliche Verleihung der Grafschaft nur als Bestätigung der sagenhaften Schenkung Karls des Großen²⁵⁵. Das Ende der savoyischen Herrschaft er-

251 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 21: Den Beinamen »grüner Graf« erhielt Amadeus VI. aufgrund seiner Vorliebe für grüne Kleidung.

252 Ebd., S. 21: Das Meiertum Leuk umfasste den heutigen Bezirk gleichen Namens und grenzte im Norden an Peter von Turns Besitzungen im Kandertal sowie im Osten an seine Herrschaften Gesteln und Löttschen.

253 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 45.

254 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 61: Herzogin Jolanda von Savoyen und Karl der Kühne von Burgund versuchten mehrfach, den Großen St. Bernhard als wichtigen Übergang für die Söldnerzufuhr und damit auch das Unterwallis in ihre Gewalt zu bringen. Die Zugriffe wurden jedoch erfolgreich abgewehrt.

255 Ebd., S. 61–63, auch zur Legende Karls des Großen und Bischof Theoduls, die während des gesamten Mittelalters bedeutsam war. Sie besagte, dass Kaiser Karl der Große die Grafschaft Wallis dem ersten Bischof im Wallis (Martigny), dem heiligen Theodul, und seinen Nachfolgern geschenkt hatte. Durch die Tatsache, dass die beiden Männer ein Zeitraum von vier Jahrhunderten trennte, ließ man sich nicht beirren. Noch 1521 wurde die sogenannte Karolina von Kaiser Karl V. 1521 bestätigt. Vgl. dazu insbesondere WERDER, Das Nachleben Karls des Großen, S. 301–476; WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis; SCHMID, Wallis und die Grafen, S. 17–20. – DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge, S. 24: Die administrativen Methoden in den eroberten Gebieten wurden massiv vereinfacht, denn die »Patrioten« verwarfen die modernsten Elemente des savoyischen Systems. FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 54–61; CARLEN, Kultur des Wallis 1500–1800, S. 16: Das Untertanenland wurde zunächst von den Kastlänen der sieben Zenden verwaltet. Diese wählten 1488 schließlich erstmals einen Landvogt, der in St. Maurice Wohnsitz nahm und das Gebiet zwischen Conthey (Gundis) und Massongex verwaltete. Das eroberte Territorium wurde in die sechs Banner Gundis, Ardon, Saillon (mit Leytron, Fully

folgte nicht abrupt, sondern wurde von mehrere Dezennien umfassenden Umwälzungen geopolitischer, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Natur allmählich eingeleitet. Überdies war eine Verdrängung der Savoyer wohl auch nur möglich geworden, da sowohl die europäischen als auch die regionalen Konjunkturen das Interesse der Dynastie am Wallis gemindert hatten²⁵⁶. Erst 1528 verzichtete das Herzogshaus Savoyen vertraglich auf seine ehemaligen Besitzungen oberhalb von Massongex. 1569 wurde schließlich im Vertrag von Thonon die Morge von Saint-Gingolph als Grenze zwischen der Landschaft Wallis und dem Herzogtum Savoyen festgelegt. Die Walliser mussten den Savoyern als Entschädigung das in der Zwischenzeit ebenfalls eroberte östliche Chablais zurückerstatten. Dem Bischof und den Zenden fielen indes die Landvogteien Monthey und St. Maurice als permanente territoriale Zugewinne zu (vgl. Karte 1.6 im Anhang)²⁵⁷.

1.2.2.2 Der Aufstieg und Niedergang der Walliser Freiherrengeschlechter

Neben dem Bischof von Sitten und der savoyischen Dynastie bildete bis ins späte Mittelalter hinein der mächtige Landadel, zu dem sich die Freiherren von Turn²⁵⁸ im 13./14. Jahrhundert sowie die Freiherren von Raron²⁵⁹ zu Beginn des 15. Jahrhunderts aufgeschwungen hatten, eine nicht zu unterschätzende Komponente im Walliser Macht-

undRIDdes), Entremont (mit Bagnes und Saxon), Martigny und St. Maurice geteilt. Vgl. DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 5: Die neu gewonnenen Gebiete waren mit den Zenden nicht gleichberechtigt und bildeten bis zur französischen Revolution die von den sieben Zenden gemeinsam verwaltete Landvogtei St. Maurice.

256 DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 263 und 283.

257 CARLEN, *Kultur des Wallis 1500–1800*, S. 16; und DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 5: Die letzte territoriale Erweiterung auf Kosten Savoyens gelang den Zenden im Verbund mit Bern, als dieses 1536 die Waadt eroberte. »Halbwegs als Beschützer vor den protestantischen Bernern aufgenommen, jedoch mit der festen Absicht, die gewonnenen Gebiete zu behalten«, stießen die Walliser bis zum Genfersee vor und zogen darüber hinaus einen Teil der savoyischen Gebiete am südlichen Seeufer an sich. Der neue Besitz mit den Landvogteien Monthey, Évian und Hochtal (St-Jean-d'Aulps) wurde wie St. Maurice als Untertanenland behandelt. 1569 konnte Herzog Emmanuel Philibert die Rückerstattung des Hochtals und Évians durchsetzen. Monthey und der Zugang zum See verblieben dagegen in der Hand der Zenden. Die Landschaft Wallis setzte sich nun aus den sieben Zenden, den beiden Landvogteien Monthey und St. Maurice, dem Lötschental als Untertanenland der fünf oberen Zenden sowie der Kastlanei Vouvry-Le Bouveret und der Großmeierei Nendaz-Hérémece zusammen.

258 Zu den Freiherren von Turn vgl. FIBICHER, *Walliser Geschichte*, Bd. 2, S. 17; JOSSEN, *Freiherren – Grafen – Prioren – Volk*, S. 11–23; SIEGEN, *Gemeinde und Priorat Niedergesteln*, S. 452f.: Als Meier von Sitten besaßen die Freiherren von Turn ursprünglich einen Herrschaftssitz namens Majoria in der Bischofsstadt. Von diesem Gebäude soll der Name »von Turn« herführen. Zu anderen Namensherleitungen vgl. SIEGEN, *Gemeinde und Priorat Niedergesteln*, S. 452f. Majoria war von 1373 bis 1788 Residenz der Bischöfe von Sitten. Heute ist im erhaltenen Gebäude das Kantonale Kunstmuseum untergebracht. Später wurde der Sitz in Niedergesteln – die einst mächtige, doch heute nur noch aus Ruinen bestehende Gestelnburg – Stammresidenz der Familie von Turn.

259 Zu den Freiherren von Raron vgl. FIBICHER, *Walliser Geschichte*, Bd. 2, S. 41–52; und v. a. HAUSER, *Geschichte der Freiherren von Raron*; sowie einführend JOSSEN, *Freiherren – Grafen – Prioren – Volk*, S. 100–111.

gefüge²⁶⁰. Die von Turn als das im 13. Jahrhundert bedeutendste Oberwalliser Adelsgeschlecht rückten zu den nach dem Bischof reichsten Grundherren der Grafschaft und damit zu den schärfsten Konkurrenten des Landesherrn auf. Im Jahr 1296 verbündete sich der amtierende Fürstbischof Bonifaz von Challant mit der Stadt Bern und den Walliser Landleuten, um die Vorstöße der Turnschen Dynastie auszubremsen. Die Bündnispartner besiegten die gegnerische, aus savoyischen, Walliser und Berner Oberländer Alliierten bestehende Adelskoalition um Freiherr Peter IV. von Turn in der Schlacht bei Leuk.

Trotz dieser schweren Niederlage erklommen die Freiherren erst in der nachfolgenden Zeit den Gipfel ihrer Macht. Ein bezeichnender Ausdruck dieses erneuten Aufschwungs stellt das Episkopat Aimos, des jüngeren Sohns von Peter von Turn, in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts dar, das die Familie fünfzehn Jahre lang die Geschicke des Wallis an entscheidender Stelle mitbestimmen ließ²⁶¹. Auch Aimos älterer Bruder Johann I. (1308–1323/24) hegte ehrgeizige Pläne – sowohl nach Norden als auch nach Süden hin. Als Herr des Kandertales – mit der Felsenburg bei Kandersteg, der Tellenburg bei Frutigen und der Herrschaft Mülönen – sowie als Statthalter von Como und später von Mailand festigte er die Stellung seiner Familie weiter. Unter seinen Nachkommen verwickelten jedoch die fortwährenden territorialen Ambitionen die Freiherren in neue Kämpfe mit dem Bischof von Sitten und dem mächtigen Bern. Der Niedergang der Turnschen Dynastie und ihres über den vom Stammsitz Niedergesteln aus durch das Lötschental über den Nordalpenkamm bis ins Berner Oberland gespannten »Passstaates« wurde schließlich von Johanns²⁶² Enkel Anton eingeläutet, der den jahrzehntelangen Konflikt mit dem Landesherrn und der Aarestadt im Jahr 1375 mit dem berüchtigten Bischofsmord zu einem für die von Turn verhängnisvollen Ende führte²⁶³. Maßgeblich an diesen Auseinandersetzungen beteiligt waren die Walliser Landleute – nunmehr organisiert in den sogenannten Zenden (vgl. Karte 1.7 im Anhang). Unmittelbar nach der Freveltat drängten sie Anton von Turn bis Conthey zurück und besetzten die freiherrliche Besitzung Lötschental. Anton von Turn verkaufte daraufhin seine Güter und Rechte

260 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 46: Neben den einheimischen Adelsfamilien, die im Lehensverhältnis zum Bischof, dem Haus Savoyen sowie weiteren Herren standen, ließen sich seit dem 11. Jahrhundert Zweige oberitalienischer Grafenfamilien (Biandrate, Castello etc.) im Wallis nieder und gelangten zu wirtschaftlichem und politischem Ansehen.

261 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 17f.

262 Zu Johann I. von Turn vgl. VAN BERCHEM, Jean de la Tour-Châtillon, S. 1–91.

263 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 32f.; JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 19–23; VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 312f.: Dem Niedergang vorangegangen waren Erbschaftsstreitigkeiten zwischen der Genfer Familie Tavel, welcher der amtierende Bischof Witschard entstammte, und den Turn. Während dem Bischof die Unterstützung der Gemeinden sicher war, standen Anton von Turn die Savoyer zur Seite. Anton überfiel 1364 das Tavelische Schloss Gradetsch im heutigen Granges, woraufhin die Gefolgsleute des Bischofs im folgenden Jahr Gräfin Isabella von Biandrate in Naters ermordeten und mit ihrem Sohn Anton in die Rhone warfen. 1367 belagerten schließlich die Landleute die Turnsche Gestelnburg während acht Wochen, ohne sie jedoch brechen zu können. Nach einer 1370 geschlossenen Friedenspause holte Anton von Turn zum Gegenschlag aus, indem er am 8. August 1375 den auf der Burg Seta weilenden Bischof zwang, über die Ringmauer in den Tod zu springen.

dem Grafen von Savoyen, verließ das Wallis und verbrachte seinen Lebensabend am savoyischen Hof²⁶⁴. Der Kleinstaat der Familie von Turn, der sich »wie ein Keil« ins bischöfliche Territorium geschoben hatte, war damit beseitigt²⁶⁵.

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts hatten sich die Walliser Landleute mit den Freiherren von Raron erneut gegen ein reich begütertes Adelsgeschlecht durchzusetzen, das nach der Ausschaltung und dem Wegzug der von Turn zur mächtigsten Adelsfamilie des Wallis aufgestiegen war. Ihre Meriten erwarb sich die Dynastie zunächst in dem von 1384 bis 1392 heftig ausgefochtenen Kampf der Landleute gegen Savoyen, während dessen sie den Patrioten als Anführer der antisavoyischen Partei zur Seite standen²⁶⁶. Der gemeinhin als ehrgeizig beschriebene und reich begüterte Witschard von Raron, welcher als bischöflicher Landvogt amtierte und wohl 1391 zum Landeshauptmann aufstieg, unterstützte im Jahr 1413 mit einer Truppe von 700 Mann einen Feldzug König Sigismunds in Italien²⁶⁷. Zum Dank verlieh ihm der König zunächst die Grafschaft Biandrate und am 13. März 1414 schließlich die Landeshoheit über das Wallis. Eine derartige Machtfülle in den Händen eines einzelnen Adligen wurde von den zu diesem Zeitpunkt selbstbewusst auftretenden Landleuten nicht goutiert. Bereits im darauffolgenden Jahr kam es zu Unruhen, die sich vor allem gegen den Bischof, einen Neffen Witschards, richteten. Witschard selbst, der auf das Bischofsschloss Seta geflohen war, musste schließlich den Forderungen der Aufständischen nach kommunaler Mitbestimmung zwischenzeitlich Rechnung tragen. 1416 lockte er Vertreter der Landleute in einen Hinterhalt und ließ sie durch Söldner überfallen, woraufhin sich diese vom Haus Raron lossagten und ihm den Kampf erklärten. Witschard und sein bischöflicher Neffe befanden sich bereits unter dem Schutz Savoyens, als die Patrioten seine – bis dahin als »unneinnehmbar« titulierte – Burg Beauregard²⁶⁸ am Eingang zum Val d’Anniviers zerstörten. Der Friedensschluss des Hauses Savoyen mit den Walliser Zenden vom 21. Juni 1417 besiegelte das Schicksal der von Raron, die das Land in Richtung Bern verließen. Das letzte Aufbäumen des Geschlechts erfolgte ein Jahr später, als unter der Führung Witschards ein Zangeneinfall über Grimsel und Sanetsch ins Wallis unternommen wurde, der kläglich scheiterte²⁶⁹.

Dieser als »Raronhandel« bezeichnete Konflikt hatte die Eidgenossenschaft tief gespalten, weshalb auch die anschließenden Friedensverhandlungen nur schleppend vorangetrieben werden konnten. Erst im Jahr 1420 besiegelte ein eidgenössisches Schieds-

264 JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 22; FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 33.

265 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 33.

266 Ebd., S. 41; JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 102–106: Neben dem Stammsitz in Raron besaßen die Freiherren vor allem Besitzungen im Mittelwallis. So amtierte Peter von Raron als Viztum von Leuk und Herr Anniviers. Weiter besaß er in der Talebene zwischen Siders und Sitten sowie rund um die Hauptstadt ausgedehnte Ländereien und Besitzungen. Ein Sohn (Wilhelm I. von Raron, 1392–1402) und ein Enkel (Wilhelm II. von Raron, 1402–1417) Peters regierten nacheinander als Fürstbischöfe von Sitten.

267 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 17f.; JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 106.

268 Vgl. dazu DONNET/BLONDEL, Châteaux du Valais, S. 58f.

269 JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 106–109; VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 18. Vgl. auch WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis, S. 41–52.

gericht den Friedensschluss²⁷⁰, der Witschard von Raron die Rückerstattung seiner Besitzungen einräumte. Ungeachtet dieses Erfolgs war seine politische Macht wie die der gesamten Freiherrenfamilie von Raron im Wallis gebrochen. Die Landleute hatten der Dynastie letztlich ein ähnliches Schicksal wie den von Turn bereitet. Das letzte große einheimische Adelsgeschlecht war damit aus dem Kampf um die weltliche Macht in der Landschaft ausgeschieden. Von nun an standen sich nur noch zwei Rivalen gegenüber – der Fürstbischof, nunmehr im Selbstverständnis als »Graf und Präfekt«²⁷¹, und die in den sogenannten Zenden (vgl. Karte 1.7 im Anhang) organisierten Landleute, die bereits die Zeit unmittelbar nach den Rarnerkriegen für Kompetenzerweiterungen zuungunsten des bischöflichen Landesherrn nutzten²⁷².

1.2.2.3 Die Formierung und Etablierung der kommunalen Bewegung

Bereits in den vorangegangenen Jahrzehnten der wechselvollen Allianzen und Bündnisse zwischen Landleuten, Bischof, Savoyen, Freiherrengeschlechtern und externen Alliierten²⁷³ waren die Zenden immer stärker als selbstbewusste politische Macht aufgetreten: Sie betrieben eine eigenständige Bündnispolitik²⁷⁴, stellten sich wechselweise gegen Bischof und Adel²⁷⁵, akzeptierten weder die lediglich ein Jahr währende, im Jahr 1365 erfolgte kaiserliche Ernennung des Grafen von Savoyen zum königlichen Stellvertreter im Bistum Wallis²⁷⁶ noch die bischöfliche 1414 auf befristete Zeit vollzogene Er-

270 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 51f.

271 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 71; und DERS., Kultur des Wallis 1500–1800, S. 1, 83: Witschard Tavel (1342–1375), der die Rechte studiert hatte, führte den zusätzlichen, dem klassischen römischen Recht entnommenen Titel eines Präfekten hinzu. Der Grafentitel bezeichnete die Bischöfe als Landesherrn, der Titel eines Präfekten wies sie als einzig dem König unterstehende Herren, als Reichsfürsten, aus. Seit Philipp von Chamberlhac (1338–1342) ließen einzelne Bischöfe als Zeichen der weltlichen Gewalt auf dem Regalinsiegel das Schwert darstellen.

272 WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis, S. 53: So ertretzten die Landleute nach den Rarnerkriegen etwa vom Bischof das Recht, Kastlan und Meier zu wählen (1435).

273 Nach 1351 trat Savoyen an die Seite des Bischofs, die Landleute nahmen Partei für Peter von Turn. Nachdem sich der Bischof 1364 mit dem Sohn Peters von Turn, Anton, zerstritten hatte, unterstützten die Zenden den Bischof, während der Freiherr sich an Savoyen anlehnte.

274 1351 schlossen die Oberwalliser Zenden etwa einen ewigen Bund mit der Waldstätte, Zürich und Luzern ab (NABHOLZ/KLÄUI, Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft, S. 14–19). 1355 schlossen die Zenden Leuk, Raron, Visp, Naters-Brig und Goms ein antisavoyisches Schutzbündnis ab (GREMAUD V, Nr. 2029).

275 Als im April 1354 Karl IV. in Zürich weilte, hatten sich einige Zenden (Leuk, Siders und Sitten) auf die Reichsunmittelbarkeit berufen und vom König verlangt, dass der Graf von Savoyen diese anzuerkennen habe. – Nach der Ermordung Bischof Witschards durch die Herren von Turn akzeptierten die Zenden den neuen Bischof Eduard von Savoyen unter Berufung auf das große Schisma nicht als Landesherrn an (GREMAUD VI, Nr. 2542), bis er 1385 das Wallis endgültig verließ (*imperio et sede episcopali Sedunensis vacantibus* [...]). Vgl. TRUFFER, Das Wallis zur Zeit Bischof Eduards von Savoyen-Achaia, S. 276. Ebenso verfuhr die Patrioten mit dem von Savoyen (Graf Amadeus VII.) eingesetzten Landvogt (1385). Nach der Eroberung des Unterwallis oberhalb der Morge hatte der Landrat – in Kooperation mit dem Domkapitel – sogar interimistisch die Regierungsgeschäfte übernommen (1384). Vgl. ebd.

276 Karl IV. entzog dem Grafen von Savoyen diese Rechte bereits ein Jahr später wieder.

hebung Amadeus VI. zum Landvogt, womit faktisch die Regierungsgewalt in savoyische Hände gelangt war²⁷⁷. Einen kleinen Wendepunkt hatte das Jahr 1392 markiert, als mit Wilhelm von Raron nach fast einem halben Jahrhundert der Unterwerfung unter landesfremde Fürstbischöfe ein Einheimischer zum Bischof von Sitten ernannt wurde²⁷⁸. Wie bereits ausgeführt – währte aber auch dieses Wohlwollen der Landleute nicht lange.

Im Jahr 1355 finden die Zenden, deren Entstehungsgeschichte weitestgehend im Dunkeln liegt, erstmals urkundlich Erwähnung²⁷⁹. Ideen der italienischen Kommunalbewegung wirkten auf den Emanzipationsprozess dieser territorialen Gebilde von Bischof und Adel ebenso ein wie deren Bündnisse mit den Innerschweizer Orten. Die sieben Zenden Goms (mit den rivalisierenden Hauptgemeinden Ernen und Münster), Naters/Brig, Visp, Raron²⁸⁰, Leuk, Siders und Sitten bildeten allmählich einen losen, in föderalistischer Manier verknüpften Bund von unabhängigen Kleinstaaten (vgl. Karte 1.7 im Anhang), deren Gemeindevertreter sich seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts regelmäßig im Landrat versammelten. In einem schleichenden Prozess hatte sich dieses Gremium, das seit dem 13. Jahrhundert ursprünglich als rein bischöflicher, aus Domkapitel und Adel rekrutierter Rat fungiert hatte, zum Entscheidungsorgan der Landschaft gewandelt²⁸¹. Ungeachtet der einenden Funktion dieser übergeordneten Institution ging die Selbständigkeit der einzelnen Zenden bisweilen so weit, dass sie auf eigene Faust Kriege führten und Abkommen mit ausländischen wie eidgenössischen Machthabern abschlossen²⁸². Gegenüber dem bischöflichen Landesherrn, der die übergeordnete Insti-

277 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 21, 26.

278 DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 271: Wilhelm wurde zunächst nur von den Oberwalliser Zenden als Bischof anerkannt. Im Jahr 1393 folgte schließlich die gesamte Diözese, nachdem der von Avignon unterstützte Kandidat seine Verzichtserklärung hatte verlautbaren lassen.

279 Vgl. GREMAUD V, Nr. 2029: Die Nennung erfolgte im Bündnis der Gemeinden oberhalb und unterhalb der Massa gegen Savoyen und Karl IV. Vgl. dazu IVS VS, *Strecke VS 2.1*, S. 1/5. – FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 19f., führt die Zenden auf die bischöflichen Verwaltungskreise zurück. Der Name sei wahrscheinlich von »zehn« abgeleitet, denn ursprünglich gab es zehn Zenden: Ernen-Goms, Mörel, Naters-Brig, Visp, Raron, Leuk, Siders, Sitten, Ardon-Chamoson und Martigny. Die Zenden benannten sich nach ihren Hauptorten, in denen die bischöflichen Viztume, Meier und Kastläne zu Gericht saßen. Die beiden Zenden unterhalb der Morge fielen 1384 an Savoyen, und Mörel schloss sich im 15. Jahrhundert Raron an. So verblieben noch sieben Zenden. Vgl. auch CARLEN, *Kultur des Wallis im Mittelalter*, S. 46, der Möglichkeiten für die Entstehung der Zenden anführt: die bischöflichen Meier- und Vizedominatsbezirke, die Großpfarreien oder die Centenen. Zur Entstehung der Zenden vgl. auch IMESCH, *Der Zenden Visp*, S. 1–9, und das Nachwort des Herausgebers Louis CARLEN, S. 10f.

280 DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 1–3, hier: S. 2, Anm. 2: Der Zenden Raron bildete geographisch und staatsrechtlich am wenigsten eine Einheit. Er umfasste den Drittel Raron unterhalb von Visp, den Drittel Mörel (oberes Drittel) zwischen Goms und Brig, der eine relativ große Eigenständigkeit bewahrte [heute Bezirk östlich Raron], und das Lötschental (unteres Drittel), welches Untertanengebiet der fünf oberen Zenden war. Auch in den übrigen Zenden gab es Teilgebiete geringeren Rechts.

281 SCHNYDER, *Reformation und Demokratie*, S. 2; DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 273.

282 DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 3f.; FAYARD DUCHÊNE, *L'Etat patricien*, S. 344f.: An der Spitze der weitgehend souveränen Zenden standen der Zendenrat, der Meier (Leuk, Raron, Drittel Mörel und Goms) oder der Kastlan (übrige Zenden) als Vorsitzende und oberste Richter sowie Zendenhauptmänner und Bannerherren als oberste militärische Führer wählte. Selbst die Zenden bildeten aber

tution des Landrats mindestens einmal im Jahr²⁸³ einberief und präsierte, traten sie jedoch vorrangig als Einheit auf. Entsprechend hatten die entsandten Abgeordneten in diesem Gremium eine abgestimmte Meinung zu vertreten. Neben dem Bischof stieg der Landeshauptmann²⁸⁴ allmählich zum wichtigsten Mann der Landschaft Wallis auf. So verdrängte der zum bischöflichen Statthalter aufgestiegene Amtsinhaber den bischöflichen Landesherrn Schritt für Schritt bei der Einberufung und Leitung der Ratstage sowie bei der Erledigung der laufenden Regierungsgeschäfte²⁸⁵. Spätestens seit dem 16. Jahrhundert wuchs der bischöfliche Gegenspieler machtmäßig endgültig über den Fürstbischof hinaus. Diese Entwicklung widerspiegelt sich prägnant in der Übernahme des Landratspräsidiums, das dem Landeshauptmann nun als Haupt der Zendenabgeordneten zufiel. In Ausübung der exekutiven und richterlichen Gewalt bildete er fortan die Regierungsspitze der Landschaft Wallis²⁸⁶.

Die Kompetenzen von Bischof und Domkapitel wurden im Verlauf des späten Mittelalters grundsätzlich erheblich eingeschränkt. So ging etwa das Recht, den Landeshauptmann und dessen Stellvertreter zu ernennen, ebenso wie die Wahl weiterer wichtiger Amtsträger auf die Zenden über. Dem bischöflichen Landesherrn blieb lediglich das formelle Bestätigungsrecht. Auch gelang es den Zenden, eine verstärkte Mitsprache im Prozedere der Bischofswahl durchzusetzen²⁸⁷. Bischöfliche Kompetenzverluste manifestierten sich insgesamt vor allem in den Bereichen der Rechtsprechung, der Verwaltung der Untertanengebiete sowie in der Außenpolitik. Diese die wachsende Macht der Gemeinden repräsentierenden Transformationsprozesse der letzten mittelalterlichen

nicht immer eine fest gefügte Einheit, und ihre Teilbezirke (Drittel, Viertel, Gumpert [im Zenden Brig, von lat. *comparis*]) schlugen zuweilen eigene Wege ein. Die Bestrebungen der einzelnen Zenden, Separatverträge abzuschließen, wurde im 16./17. Jahrhundert erfolgreich eingedämmt. Zur gesamten Entwicklung vgl. LIEBESKIND, Das Referendum der Landschaft Wallis.

283 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 20; DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 4: Der Landrat versammelte sich grundsätzlich zweimal im Jahr (Mailandrat und Weihnachtslandrat). Im 16. Jahrhundert wurden ergänzend außerordentliche Ratstage für dringende Geschäfte abgehalten.

284 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 3f.: Das Amt hatte, wie durch seine Bezeichnung bereits signalisiert wird, ursprünglich militärischen Charakter. Es entstand im 14. Jahrhundert, in der Zeit der kriegerischen Auseinandersetzungen mit Savoyen. In diesem Sinn war Simon ab Wyler als *capitaneus Alleanorum* im Jahr 1388 der erste Landeshauptmann des Wallis. Bereits 1354 war Johann von Attinghausen *rector Vallesii* genannt worden. Über die militärische Komponente des Amtes hinaus kam den Landeshauptmännern seit dem 15. Jahrhundert die Rolle des weltlichen Statthalters des Bischofs zu. Das Eigentümliche am Amt des Landeshauptmanns im Wallis war die Synthese der »scheinbar unversöhnlichen« Posten des in der Pflicht der Zenden stehenden *capitaneus* und des bischöflichen *ballivus*. Bereits diese Verbindung bedeutet nach von Roten einen »Sieg der Zenden über den Bischof«. Die Verschmelzung der beiden Ämter bestand vielleicht bereits im Jahr 1392, trat dann aber einige Jahre zurück, um sich schließlich nach 1418 wieder zu etablieren. Bereits im ausgehenden 15. Jahrhunderts schwindet das Charakteristikum des bischöflichen Statthalters, und die Funktion des Landeshauptmanns als Zendenoberhaupt tritt deutlich akzentuierter hervor.

285 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 46; DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 4.

286 CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 46; FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 52; VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 4; SCHNYDER, Reformation und Demokratie, S. 29.

287 DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 4.

Jahrhunderte, die im bischöflichen Territorium zweifellos auch von »der äußeren Bedrängnis des Landes« forciert wurden²⁸⁸, machten sich in der anderen großen Landesherrschaft der Diözese auf unterschiedliche Art und Weise bemerkbar: Zwar haben die Gemeinden im savoyischen Wallis auch das »Wort ergriffen«, doch erfolgte die allmähliche Emanzipation hier nach Pierre Dubuis auf einer viel subtileren Ebene, die weitaus weniger Spuren hinterließ als der Kampfgeist der Oberwalliser Zenden²⁸⁹.

Nach dem zähen Ringen mit den Prälaten aus dem Haus Raron verbrieften die siegreichen Gemeinden ihre Rechte 1446 in den sogenannten »Artikeln von Naters«²⁹⁰, doch gelang es den tatkräftigen Bischöfen Asperlin (1451/54–1457) und Walter Supersaxo (1457–1482)²⁹¹, die Stellung des Tisches von Sitten wieder zu festigen. Unter ihren Nachfolgern Jost von Silenen (1482–1496) und Nikolaus Schiner (1496–1499) machte die Emanzipation der Zenden – nicht zuletzt aufgrund der expansiven Südpolitik und der mit ihr verbundenen Wirren²⁹² – wiederum bedeutende Fortschritte²⁹³. Selbst Kardinal Matthäus Schiner (1499–1522) vermochte nun diese Entwicklung nicht mehr zu stoppen, so dass die Anhänger des bischöflichen Widersachers Georg Supersaxo im Jahr 1517 den sogenannten »Landfrieden der Landleute« verkünden konnten, wodurch der Bischof seine weltlichen Kompetenzen erneut stark beeinträchtigt sah²⁹⁴. Daraufhin trat während des 16. Jahrhunderts eine Gefechtpause ein²⁹⁵. Immerhin erwirkten die Patrio-

288 Ebd., S. 5.

289 DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 278f., mit Beispielen.

290 Vgl. dazu CARLEN, *Das Walliser Landrecht*, S. 401–414.

291 Zur Persönlichkeit Walter Supersaxos vgl. DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 275f.

292 Nach den großen Erfolgen im Westen in der Zeit der Burgunderkriege wandten die Walliser vor und im Zuge der eidgenössischen Expansionspolitik in Norditalien ihre Kräfte ebenfalls nach Süden. Die Züge der von Silenen ins Eschental im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts erwiesen sich aber als ebenso erfolglos wie letztlich auch alle späteren Aktionen im eidgenössischen und europäischen Zusammenhang. Zu den Walliser Zügen ins Eschental unter Jost und Albin von Silenen vgl. FIBICHER, *Walliser Geschichte*, Bd. 2, S. 65–72; und v.a. EHRENZELLER, *Die Feldzüge der Walliser und Eidgenossen ins Eschental*. Zum Machtkampf zwischen Matthäus Schiner und Georg Supersaxo und deren Verortung zwischen Mailand und Frankreich sowie innerhalb der eidgenössischen Südpolitik vgl. FIBICHER, *Walliser Geschichte*, Bd. 2, S. 79–96; FAYARD DUCHÊNE, *L'Etat patricien*, S. 348–356. Zur Persönlichkeit von Kardinal Schiner vgl. ARNOLD, *Matthäus Schiner*; und v.a. BÜCHI, *Kardinal Matthäus Schiner*.

293 FIBICHER, *Walliser Geschichte*, S. 65, 70, 72: Bevor der Landrat seine Einwilligung zur Wahl des Urners Jost von Silenen als Bischof gab, musste sein Bruder Albin 1482 beispielsweise ein Wahlabkommen unterzeichnen, das die weltliche Gewalt des neuen Bischofs stark zugunsten der Zenden beschneidete. 1489 drängten die Zenden den Bischof sogar zum Rücktritt. Obschon sich diese Bemühungen als vergeblich erwiesen, schränkten die Landleute die bischöflichen Hoheitsrechte im folgenden Jahr erneut ein. Die Zenden zwangen den Bischof, die Verwaltung des Unterwallis an sie abzutreten. Von nun an bezog der Landesherr seine Einkünfte aus seinen ehemaligen Herrschaften Ardon/Chamoson und Martigny, während den Zenden alle Abgaben aus den übrigen Gebieten zufließen. 1495 verbot der Landrat, dass Walliser Söldner französische Dienste annehmen, was einen großen Erfolg des bischöflichen Widersachers Georg Supersaxo bedeutete.

294 Ebd., S. 95.

295 Eine nach der Vertreibung des Sittener Bischofs, Kardinal Matthäus Schiner, während des Prozesses an der römischen Kurie entstandene Zusammenstellung dokumentiert die Rechte und Einkünfte des Bischofs im 16. Jahrhundert: IMESCH, *Rechte und Einkünfte des Bistums Sitten*, S. 162–171.

ten²⁹⁶ – nicht zuletzt aufgrund des Übergreifens der Reformation auf das Wallis²⁹⁷ – auch in dieser Zeit verschiedentlich Einbrüche in die bischöflichen Rechte, bis schließlich das Episkopat von Hildebrand Jost (1613–1638) mit der Verabschiedung des sogenannten *Conclusum* (1613) die nahezu vollständige Abtretung der Landesherrschaft an den Landrat brachte. Das Schriftstück besiegelte die exklusive Souveränität der Zenden. Symbolträchtig wurde festgelegt, dass der Bischof von Sitten sein Schwert und den Schlüssel von Majoria – bischöfliche Residenz und Sitz des Landrats zugleich – als Zeichen der weltlichen Macht künftig vom Landeshauptmann entgegenzunehmen habe²⁹⁸.

1.2.3 Bernische und Walliser Politik, Herrschaft und Territorialisierung im Vergleich

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die beiden Untersuchungsgebiete im Verlauf des Mittelalters vollkommen verschiedenartige Prozesse der herrschaftlichen Formierung und territorialen Ausgestaltung durchliefen. In Bern, das sich bis zur beginnenden Frühen Neuzeit das größte städtische Territorium nördlich der Alpen erwarb, wurde die dauerhafte und umfassende Durchsetzung der Landeshoheit sowie die Intensivierung und Verdichtung der Herrschaft über das ausgedehnte Herrschaftsgebiet besonders im späten Mittelalter durch außen- und innenpolitische Ereignisse begünstigt. Außenpolitisch war wichtig, dass sich keine andere Macht, die in der Lage gewesen wäre, Berns Ambitionen einzuschränken, dauerhaft in seiner Nähe etablieren konnte; innenpolitisch war entscheidend, dass es dem Rat gelang, die städtischen Rechte auch in den Herrschaften seiner adligen Mitglieder weitestgehend durchzusetzen²⁹⁹. Und schließlich erwies sich das Einrichten einer landschaftlichen Administration, deren Hauptcharakteristikum im Unterschied zu vielen fürstlichen Territorien das Fehlen einer institutionalisierten Zusammenkunft der Landstände in Form eines Landtages war, als besondere Triebfeder des städtischen Aufschwungs³⁰⁰.

Dagegen bildete das Wallis noch im späten Mittelalter politisch keine besitz- und herrschaftsmäßige Einheit³⁰¹. Weder der bischöfliche Landesherr noch die Grafen von Savoyen als einflussreichste Machthaber setzten – wie die Stadt Bern durch ein geschicktes Ausspielen konkurrierender Mächte³⁰² und eine diversifizierte Erwerbspolitik – die Landeshoheit durch. Im Umfeld des Zweifrontenkriegs der beiden politischen Haupt-

296 Der deutsche Terminus Landleute erscheint seit dem Konflikt von 1368 zwischen dem Wallis und den Waldstätten. Im Französischen wird der Ausdruck mit *patriotes* übersetzt und zielt vielmehr auf die in den Kämpfen gegen den Bischof führenden lokalen Eliten, die bis zum 17. Jahrhundert Schritt für Schritt die politischen Spitzen der Landschaft erklommen. Vgl. dazu FAYARD DUCHÊNE, *L'Etat patricien*, S. 344.

297 Zur Reformation im Wallis vgl. POSSA, *Die Reformation im Wallis*; SCHNYDER, *Reformation und Demokratie*; DELALOYE, *L'évêque, la Réforme et les Valaisans*.

298 DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 4f.; FAYARD DUCHÊNE, *L'Etat patricien*, S. 373f.

299 HESSE, *Expansion und Ausbau*, S. 348. Zum sogenannten Twingherrenstreit vgl. SCHMID, *Der Twingherrenstreit*, S. 335.

300 HESSE, *Expansion und Ausbau*, S. 348.

301 CARLEN, *Kultur des Wallis im Mittelalter*, S. 46.

302 STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, S. 212.

protagonisten gelang es Zenden und Landrat sukzessive, die Ausschaltung des Hauses Savoyen durchzusetzen sowie allmähliche Beschränkungen der weltlichen Macht des Fürstbischofs von Sitten und damit herrschaftliche Kompetenzverschiebungen einzuleiten. Der Kampf gegen die weltliche Macht des Bischofs sollte noch im Wallis des 16. und beginnenden 17. Jahrhunderts eine Triebkraft der staatlichen Entwicklung rund um das aufstrebende Walliser Patriziat darstellen, denn das Spätmittelalter und die äußerst lang andauernde und vor allem politisch begründete Reformation³⁰³ mit ihren verschiedenen Einbrüchen in die bischöflichen Rechte hatten noch keine definitive Entscheidung gebracht³⁰⁴. Indes hatten sich die Gemeinden des Wallis im Verlauf der beschriebenen Machtkämpfe ein großes Maß an Unabhängigkeit errungen, weshalb der bischöfliche Verzicht auf die Karolina, welcher weltliche und geistliche Macht im Wallis der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts endgültig schied, im Prinzip nur noch eine Formsache war³⁰⁵.

Das entscheidende Merkmal des Territorialerwerbsprozesses im bischöflich-savoyischen Wallis bestand darin, dass dieser sich grosso modo zwischen ausgewählten politischen Kräften abspielte. Obschon etwa vor der Konsolidierung der stadtbernischen Macht³⁰⁶ vom Wallis aus auch Ausgriffe ins Berner Oberland unternommen wurden – man denke etwa an den »Passstaat« der Herren von Turn³⁰⁷ – kann eine der bernischen Territorialisierung³⁰⁸ entsprechende dauerhafte Gebietserweiterung für die Walliser Träger der Verkehrspolitik – mit Ausnahme der Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen, jedoch außerhalb des Rhonetals – nicht festgestellt werden. Vielmehr vollzogen sich Territorialerwerb und Herrschaftsausweitung verschiedenster im Walliser Rhonetal ansässiger Mächte in einem sich im Vergleich zum Prozess in Bern nur minimal modifizierenden Gebiet.

1.3 Das Wirtschaftsgefüge

Die politischen Systeme der Untersuchungsgebiete wurden nicht nur von den zugrundeliegenden herrschaftlichen Strukturen, sondern auch von intern und extern verursachten wirtschaftlichen und handelsbezogenen Prozessen geformt. Wie die vorgegebenen Konstanten von Umwelt und Klima erweiterte und beschränkte das zeitlich variable Wirtschaftsgeflecht den möglichen Aktionsradius der verkehrspolitischen Akteure auf höchst unterschiedliche Art und Weise. Insgesamt bilden »Handel und Verkehr [...] zwei Themenkreise, die in enger Wechselbeziehung zueinander stehen; Handel lässt sich ohne Verkehr nicht abwickeln, und andererseits zieht Verkehr unweigerlich auch Güteraus-

303 FAYARD DUCHÊNE, *L'Etat patricien*, S. 356.

304 Ebd., S. 343; DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 3, 7.

305 SCHNYDER, *Reformation und Demokratie*, S. 289–319.

306 Zum Beispiel des Oberlandes vgl. AERNI, *Zur Entwicklung der Verkehrslinien*, S. 31–33.

307 Vgl. dazu DERS., *Die Passwege*, S. 453–461.

308 Zum Territorialisierungsprozess der Stadt Bern en détail vgl. STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, insbes. S. 199–223. Zu den Gründen für die exzeptionelle Größe des bernischen Territoriums vgl. ebd., S. 219–223.

tausch nach sich.«³⁰⁹ Verkehrsschwankungen waren damit sowohl von regionalen Umständen abhängig, die von naturräumlichen Bedingungen, über kriegerische Behinderungen des Verkehrs bis hin zum Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur reichen konnten, besonders aber auch von den Konjunkturen des überregionalen sowie des großen europäischen Handels.

1.3.1 Die europäischen Wirtschaftskonjunkturen

Zu Beginn des Untersuchungszeitraums bewirkte die einsetzende europäische Klimagunst einen demographischen Aufschwung, der die Wirtschafts- und Verkehrsverflechtungen des rasch wachsenden Städtensetzes bereits während der Renaissance des 12. Jahrhunderts massiv anschwellen ließ. Einen weiteren sprunghaften, von einem grundlegenden Wandel der Handelsmethoden begleiteten Anstieg des Handelsvolumens auf lokaler, regionaler, überregionaler und »internationaler« Ebene erfuhr Europa im »langen 13. Jahrhundert«³¹⁰. Diese europäische »Handelsrevolution« wurde in erster Linie durch ein erhebliches Bevölkerungswachstum – in den meisten Gebieten Europas wurde das demographische Niveau des frühen 14. Jahrhunderts bis ins 17. Jahrhundert nicht mehr erreicht – sowie durch den enormen Anstieg der in Umlauf befindlichen Geldmenge ermöglicht³¹¹. Dem massiven Aufschwung folgte im 14. Jahrhundert ein wirtschaftlicher Schrumpfungsprozess – ausgelöst durch Klimaverschlechterungen, Hungersnöte und Pestwellen sowie die damit einhergehenden demographischen Einbrüche. Nicht zuletzt zeitigte die depressive wirtschaftliche Entwicklung auch massive Rückwirkungen auf das Handelsroutennetz. Eine grundsätzliche wirtschaftliche Expansionsphase, die gleichzeitig eine im Besonderen für den bernischen Transitkorridor wichtige Konjunktur des transalpinen Fernverkehrs auslöste, setzte erst wieder ab etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts ein³¹².

Diese langfristigen Schwankungen der gesamteuropäischen Wirtschafts- und Verkehrssysteme wurden auf regionaler und lokaler Ebene durch kürzere Intervalle einnehmende Modifikationen von Handelsströmen ergänzt. Dergestalt konnten einzelne Passagen und Übergänge des Alpenraums während einzelner Dezennien trotz Transitbaisen ein durchaus intensives Verkehrsaufkommen aufweisen. Dies war etwa der Fall, wenn alternative, außerhalb des Untersuchungsgebietes situierte Linienführungen we-

309 WYSS, Handel und Verkehr, S. 155.

310 Der Wandel umfasste etwa die seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts von Italien ausgehende Einführung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs durch den Wechsel. Vgl. dazu DENZEL, *The European Bill of Exchange*, S. 156–167, mit mannigfachen Details zur Entstehungsgeschichte; und DERS., *Das System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs*, S. 17–51 (allgemeine Erläuterungen), 51–62 (Mittelalter).

311 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum* [engl. Originalausgabe: *Power and Profit. The Merchant in medieval Europe*], S. 12; Klaus AERNI, Artikel »Pässe«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 9: *Mur-Privilegien*, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2009, S. 562–565, hier: S. 563: Die neuen Transportbedürfnisse bewirkten etwa die Instandstellung alter Saumwege und zahlreiche Neubauten.

312 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 12; HASSINGER, *Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe*, S. 452.

gen kriegerischen Interventionen oder aus politischen Gründen nicht mehr oder nur in eingeschränktem Ausmaß begangen werden konnten. So kam der Gotthardhandel im Gefolge der Schlacht von Sempach 1385 zum Erliegen, und es entstand ein Bedürfnis nach alternativen Transalpinrouten. Auf diese Entwicklung darf nicht allein der Ausbau des Septimers zu einer wagengängigen Passstrecke in den Jahren 1387–1390 bezogen werden. Vermutlich können auch die Bestrebungen, die 1397 zum Vertrag über den Passverkehr auf der Grimsel-Gries-Route führten, als Antwort auf diese Behinderungen im innerschweizerischen Raum verstanden werden³¹³. Überdies modifizierte eine wichtige Paradoxie der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte, derzufolge die spätmittelalterliche Depression zwar das insgesamt recht unbedeutende Gewerbe beeinträchtigte, doch den Handel in Umkehrung der europäischen Verhältnisse in ungeheuren Maßen begünstigte, das Gesamtbild. Die Bedeutung dieses Antizyklus für das Verkehrswesen liegt wohl vor allem darin begründet, dass der Aufschwung der Genfer Messen, aber auch der eidgenössischen Märkte- und Messeorte sonderbarerweise mit dem Tiefpunkt einer europäischen Wirtschaftsflaute koinzidierte³¹⁴.

Neben die generellen wirtschaftlichen Tendenzen tritt ein sich im Verlauf des Mittelalters verändernder geographischer Handelsrahmen. Noch in der Mitte des 14. Jahrhunderts fiel den südlichen, durch die Apenninen getrennten Zentren des Städtegürtels um die Becken von Po und Arno das größte wirtschaftliche Gewicht sowie die herausragende Rolle in der Generierung der europäischen Transitverkehrsströme zu³¹⁵. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts setzte schließlich eine Schwerpunktverlagerung der europäischen Wirtschaftsproduktion in nördlich gelegene Regionen ein, unter anderem in den für die Verkehrsflüsse durch das bernische Territorium relevanten süddeutschen Raum. Die Städte nördlich der Alpen gewannen dadurch wirtschaftlich massiv an Bedeutung³¹⁶. Während im 13. Jahrhundert noch die Routen von Flandern in die Toskana, die etwa den Großen St. Bernhard überquerten, eine das Wallis stark tangierende, wichtige Rolle spielten, bot sich am Ende des 15. Jahrhunderts ein neues Bild der zentralen Handelsrouten: Ein Bündel von überregionalen Transitwegen führte nun strahlenartig von den süddeutschen Wirtschaftszentren weg, wobei ein Großteil des europäischen Verkehrs über die Messeorte von Genf und Lyon hin zu den älteren norditalienischen Standorten floss³¹⁷.

313 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 291; IVS BE, *Strecke BE 17*, S. 3/4 u. ö. Vgl. auch das entsprechende Kapitel dieser Untersuchung.

314 IMBODEN, *Kaspar Jodok von Stockalper*, S. 13; BERGIER, *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz*, S. 147.

315 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 25: »Au sud des Alpes, l'Italie et son quadrilatère urbain – Venise, Milan, Gênes, Florence – constitue depuis le X^e siècle au moins l'une des régions les plus actives de l'Europe, et bientôt le relais essentiel vers l'Orient: c'est d'elle que rayonnaient toutes les voies transalpines, d'elle aussi que sont parties presque toutes les impulsions du trafic, au moins jusqu'au XVI^e siècle.«

316 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 14, 291f.: Die Region um das Pobecken war am Ende des 15. Jahrhunderts immer noch von großem wirtschaftlichen Gewicht, jedoch hatten insbesondere die Zentren südlich des Apennin von Genua bis Perugia bereits massiv an Bedeutung verloren.

317 Ebd., S. 110, 293f., 296: Seit dem letzten Drittel des 13. Jahrhunderts hatte neben den Landrouten der Atlantikhandel über den kostengünstigen und schnellen Seeweg vom Mittelmeer nach Brügge einen Aufschwung erlebt. Möglich geworden war dies aufgrund navigatorischer Verbesserungen sowie der

1.3.2 Die überregionalen Messesysteme

Das im expansiven 13. Jahrhundert entwickelte Netzwerk von Wochenmärkten und bedeutenden Messen³¹⁸ nimmt eine Schlüsselrolle in der Generierung der großen europäischen Handelsströme ein³¹⁹. Zu Beginn des Untersuchungszeitraums erlangten die Champagnemessen³²⁰, deren wirtschaftliche Bedeutung ab der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts kontinuierlich anstieg, eine wichtige internationale Stellung, welche sie während der kommenden eineinhalb Jahrhunderte zu behaupten vermochten³²¹. Der Große St. Bernhard spielte in dieser Konstellation als kürzeste Verbindung zwischen den italienischen Wirtschaftszentren und Flandern eine herausragende Rolle. Sein Aufschwung war eng mit der Blütezeit der Messen in der Champagne verknüpft³²². Spätestens im 13. Jahrhundert erreichten schließlich auch der Simplonpass und weitere Walliser Alpenübergänge – nicht zuletzt auf Initiative der mailändischen Kaufmannschaft hin – europäische Geltung³²³, denn die intensive Nutzung der Rhonetalroute und des von ihr ausgehenden Passsystems war wohl insgesamt an die Transitverkehrsströme von und zu diesen Messen rückgekoppelt³²⁴.

Bereits der Niedergang der Champagnemessen³²⁵ am Ende des 14. Jahrhunderts beeinflusste die bis anhin fiskalisch einträgliche Transitverkehrsfrequenz über die Walliser

kastilischen Eroberungen von Sevilla und Cadiz. Die ersten genuesischen Galeeren waren in den siebziger Jahren des 13. Jahrhunderts aufgebrochen. Seit dem frühen 14. Jahrhundert stachen regelmäßig Flotten von Venedig und Barcelona sowie von Genua aus in Richtung Norden in See. Als Konsequenz fielen beispielsweise die Tuchverkäufe auf den Champagnemessen drastisch ab. Die Erschließung des direkten Seeweges ging »auf Kosten des transalpinen Verkehrs«: Thomas SZABÓ, Artikel »Verkehr, -swege (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1539–1541, hier: Sp. 1540.

318 Jan A. VAN HOUTTE, Artikel »Messe (Handelsmesse) (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 6 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 558–560; hier: Sp. 558: Die Messe (von lat. *missa*, ähnlich *feria*; *foire*, *fair*, *fiera*, *fiesta*, aber unterschieden von *nundinae* [Wochenmarkt]), war ein Waren- bzw. Geldmarkt, der entweder einmal oder an mehreren Tagen im Jahr abgehalten und meist – im Gegensatz zum Wochen- oder täglichen Marktverkehr – durch besonders günstige Rechtsbestimmungen gefördert wurde. Unter den sogenannten Jahrmärkten stiegen wiederum nur einige, die sich durch ihre besondere überregionale Bedeutung auszeichneten, zu Messen auf.

319 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 37.

320 Vgl. Michel BUR, Artikel »Champagnemessen«, in: Lex.MA, Bd. II (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1685–1689.

321 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 108f.

322 Für die Bedeutung des Passes bezeichnend ist insbesondere der ausgedehnte Grundbesitz des Hospizes auf der Passhöhe. Vgl. dazu QUAGLIA, La Maison du Grand-Saint-Bernard, S. 24–27 und Tafel VII, D; die Ausführungen von AMMANN, Zur Geschichte der Westschweiz, S. 36–40; ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 25–220; DERS./KALBERMATTER, Les dépendances du Grand-Saint-Bernard, S. 221–254, und bes. die Liste der Besitzungen S. 223–225.

323 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 121–132.

324 BERGIER, Die Schweiz 1350–1650, S. 913.

325 KUNZ, Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter, S. 6: Die Bedeutung der flandrischen Tuche im europäischen Textilhandel und die Wichtigkeit der Champagnemessen als Tauschplatz für Waren aus Nord und Süd wurde durch die Initiative der italienischen Händler, sich in Eigeninitiative mit englischer

Alpenpässe negativ. Eine besonders einschneidende Wirkung zeitigte schließlich die Verdrängung der ab dem 14. Jahrhundert als Nachfolgemessen der Champagnemessen fungierenden Genfer Messen durch das von den französischen Königen protegierte Lyon als Hauptmessestadt³²⁶. Der überregionale Handel verlagerte sich nun schwergewichtig auf die savoyischen Westalpenpässe. Jean-François Bergier sieht für die Zeit nach dem Aufschwung der Genfer Messen nur einen leichten Bedeutungsverlust für den Simplonpass und den Großen St. Bernhard, eine erneute Blüte am Ende des 15. und schließlich einen erheblich vermindertes Verkehrsvolumen zu Beginn des 16. Jahrhunderts³²⁷. Diese Entwicklung scheint unter Berücksichtigung der Lage der Pässe zu den jeweiligen Messeplätzen durchaus möglich. Dagegen spricht Alain Dubois dem Simplon nach dem Zurücktreteten Genfs hinter Lyon jede Bedeutung ab und billigt nur noch dem Großen St. Bernhard »eine bescheidene Stellung« zu³²⁸. Ungeachtet dieser Nuancierungen gilt grundsätzlich als erwiesen, dass die Konjunkturen der Walliser Pässe insgesamt aufs Engste mit dem italienischen Handel nach dem transalpinen Europa und seinen großen Messeorten verknüpft waren³²⁹.

Im Gefüge der beschriebenen Messesysteme nehmen die italienischen Kaufleute eine vor allem für die Walliser Verkehrspolitik durchgehend bedeutende Rolle ein³³⁰. Bereits

Wolle zu versorgen und diese weiter zu verarbeiten, unterminiert. Um 1260 zeichnete sich bereits der Niedergang dieses Warenssektors in der Champagne ab. Als Finanzplatz konnten sich die Messen noch bis um 1320 behaupten.

326 BERGIER, *Die Schweiz 1350–1650*, S. 914f.: Ab 1262 sind die Genfer Messen in Urkunden bestätigt; sie dürften jedoch wesentlich älter sein. Um 1450 erreichten die dortigen Geschäfte ihren Höhepunkt. Zwischen 1462 und 1464 beschleunigten insbesondere die Maßnahmen König Ludwigs XI. zugunsten der Lyoner Messen ihren Niedergang. Das verzögerte Reagieren der Stadt Genf und des in seinen Wegzollerhebungen geschädigten Herzogs von Savoyen besiegelte die Abwanderung. Nach 1480 kam es zwar nochmals zu einem kleinen, durch den Zustrom der süddeutschen Kaufleute bewirkten Aufschwung, doch bereits nach 1550 lassen sich die Messen nicht mehr nachweisen. Umfassend zu den Genfer Messen DERS., *Les foires Genève et l'économie internationale*.

327 DERS., *Die Schweiz 1350–1650*, S. 23, 28f.

328 DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 9f. – Für Aufschlüsse zu den Warenströmen über die Pässe Großer St. Bernhard, Simplon und Jougne im Zusammenhang der Messen von Genf und Lyon vgl. HASSINGER, *Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon*, bes. ab S. 354. – KUNZ, *Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter*, S. 4f.: Ausdruck für den Bedeutungsverlust des Simplons im 15. Jahrhundert waren etwa der Wegzug der Malteser und das gleichzeitige Verschwinden ihres 1235 erstmals erwähnten Hospizes (vgl. GREMAUD I, Nr. 406) um die Jahrhundertmitte.

329 HASSINGER, *Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon*, S. 314; NETHING, *Der Simplon*, S. 17: Trotz des Niedergangs der Genfer Messen konnte sich ein durch das Wallis und über seine Pässe führender Warenverkehr behaupten. Noch 1362 durchliefen mehrere Tausend Warenballen den Zoll von Brig und zwischen 1379 und 1384 wurden beim Zoll von Sitten durchschnittlich 1.700 Warenballen pro Jahr, 1388 eine Durchgangsmenge von 1.884 Warenballen verzeichnet. Dieser Befund wird durch ein Dokument des Jahres 1362 gestützt, das besagt, dass Johann Esperlin seinem Schwiegersohn den Anteil von einem Denar pro Ballen und Pferd am Zoll der Suste von Brig vermachte, der ihm jährlich satte 25 lb einbringen sollte (GREMAUD V, Nr. 2075, S. 227–231, hier: S. 228).

330 Vgl. dazu SCHÖPFER PFAFFEN, *Das mittelalterliche Wallis im Fokus des transalpinen Fernverkehrs*, S. 24–28. Allgemein zum Gewicht der italienischen Kaufleute in Europa vgl. MELIS, *I Mercanti Italiani nell'Europa medievale*.

an den Geschäften der Genfer Messen beteiligte sich auch die aufstrebende süddeutsche Kaufmannschaft zusehends reger. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts fuhren diese Kaufleute schließlich in Scharen zu den Schweizer Messen, wodurch die verkehrsgeographisch günstig beim Zusammenfluss von Aare und Rhein gelegenen, 1363 erstmals erwähnten Zurzacher Messen³³¹ einen raschen Aufschwung erlebten. Durch diese Ausrichtung der süddeutschen Händler erfuhren im Besonderen die Ost-West-Achsen durch das Mittelland, die – im europäischen Kontext betrachtet – einer Südwest-Nordost-Verbindung zugerechnet werden müssen, eine rege Benutzung, da die süddeutschen Kaufleute nicht nur Zuzach besuchten, sondern von dort aus nach Italien und Frankreich sowie nach Spanien weiterreisten³³². Die Bedeutung vor allem des Lyoner Messe- und Handelsverkehrs für die Stadt Bern unterstreichen im Besonderen ihre zähen Verhandlungen um die Vormachtstellung der konkurrierenden Märkte der südfranzösischen Metropole und der Genfer Messen mit dem französischen König, den savoyischen Herzögen und der Stadt Genf in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts³³³. Aber auch die latente verkehrspolitische Rivalität mit der Stadt Solothurn, welche in den 1480er Jahren in einen scharfen Konflikt um die Linienführung in Richtung Messestädte mündete³³⁴, sowie die Erteilung von Zollfreiheiten für Kaufleute deutscher Herkunft³³⁵ sind Ausdrücke für den Stellenwert, den die Aarestadt diesem Verkehr beimaß. Andere, grundsätzliche Vorstöße sind jedoch bisweilen schwierig einer bestimmten Achsenrichtung, etwa von und zu den beschriebenen Messen zuzuordnen. Nach Rolf Peter Tanner könnten etwa die territorialen Zugewinne der Stadtrepublik Bern sowohl der Transversalachse durch das Mittelland als auch den »Kreuzungspunkten, den points obligés mit den Nord-Süd-Verbindungen« gegolten haben³³⁶.

Die großen Messen erweisen sich insgesamt als Brennpunkte von Handel und Verkehr mit mehr oder minder erheblichen Rückwirkungen auf die fassbaren verkehrspolitischen Aktivitäten der untersuchten Gebiete. Als Terrain des internationalen Geschäftslebens, das sich an dieser limitierten Anzahl von Orten abspielte, benutzte der zu- und abfließende Messeverkehr nur ausgewählte, wie das Messesystem selbst Modifizierungen unterliegende Handelsrouten. Auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des zielgerichteten Straßen- und Brückenbaus sowie auf die Erschließung der Alpenpässe entlang dieses zu den Handelsknotenpunkten führenden Straßennetzes nahmen Initianten aus Wirtschaft und Politik entscheidend Einfluss, indem sie die auf dem Weg

331 Die Zurzacher Messen setzten in der Mitte des 14. Jahrhunderts ein und entwickelten sich allmählich zum Hauptmarkt der Nordschweiz. Vgl. dazu AMMANN, Die Zurzacher Messen im Mittelalter; LANDOLT, Die Genfer und die Zurzacher Messen, S. 240. Für die nachmittelalterlichen Jahrhunderte vgl. BODMER, Die Zurzacher Messen 1530 bis 1856.

332 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 33–35.

333 Ebd., S. 35–41.

334 GERBER, Zölle und Verkehr; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen.

335 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt, S. 22.

336 TANNER, Geopolitische Dynamik, S. 60f.

zu den Messen vorhandenen Handelshemmnisse beseitigten und die sich bietenden Handelsvorteile möglichst gewinnbringend nutzten.

1.3.3 Die regionalen und lokalen Handelsnetze

Insgesamt kam nur sehr wenigen Tälern des Alpenraums konstant die Funktion von Transithandelsräumen zu, deren Bevölkerung sich mit dem Unterhalt der Routen und der Abwicklung der Transporte Verdienste erwerben konnte³³⁷. Demgegenüber spielten zahlreiche sekundäre Pässe und ihre komplexen Straßennetze, obgleich sie vom internationalen Handel nur zeitweise genutzt wurden, innerhalb des Wirtschafts- und Verkehrsgefüges eine tragende Rolle als Zubringer des großen Handels³³⁸. Überdies erlangten die ausgewählten Linienführungen und Pässe, die sich eine Führungsrolle im regionalen und lokalen Handelsverkehrswesen zu erkämpfen vermochten, oftmals eine erstrangige Bedeutung im Prozess der wirtschaftlichen Verflechtung der Untersuchungsgebiete mit nördlichen und südlichen Nachbarn. Nur sehr wenige Quellen informieren indes über den Umfang dieses Handels und Verkehrs. Quantitative Aspekte bleiben in den meisten Fällen gänzlich unerwähnt³³⁹.

Mit Blick auf den Überschneidungsbereich der Untersuchungsgebiete kann festgestellt werden, dass Bern zwar stets Handelsinteressen mit dem Raum Wallis verbanden, enge und dauerhafte Beziehungen entwickelten sich jedoch nicht. Der Grund dafür liegt wohl in der Politik der Aarestadt begründet, die insgesamt sehr stark von alternativen, die eigenen Herrschaftsgebiete fokussierenden wirtschaftlichen Motivationen determiniert wurde³⁴⁰. Bis nach der verheerenden savoyischen Niederlage von 1388 wurde zudem die wachsende Eigenständigkeit der Zenden in Bern mit Misstrauen beobachtet, vermutlich aus Sorge, die erfolgreiche Kommunalbewegung könnte auf das Berner Oberland³⁴¹ überschwappen und die zu diesem Zeitpunkt noch wenig gefestigte städtische Herrschaft erschüttern. Spätestens die Periode nach dem Walliser Friedensschluss von 1392 stand jedoch im Zeichen des sich Arrangierens mit den geänderten Gegebenheiten, worauf möglicherweise nicht zuletzt auch der 1397 abgeschlossene Handelsvertrag hinweist³⁴². Ungeachtet dessen vermochte sich ein dauerhafter und bedeutender Warenverkehr während des gesamten Mittelalters nicht zu etablieren.

337 Klaus AERNI, Artikel »Pässe«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 9: Mur-Privilegien, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2009, S. 562–565, hier: S. 563.

338 BERGIER, *Die Schweiz 1350–1650*, S. 914.

339 WIDMER, *Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum*, S. 65f.

340 Ebd., S. 72f.: Bern ging zwar bereits ab 1252 Verbindungen mit den Sittener Bischöfen und Walliser Adligen ein, doch waren diese Abkommen meist Produkte »momentaner Umstände«, verfolgten Berner Interessen im Oberland und blieben ohne weitreichende Konsequenzen. Vgl. dazu z. B. GREMAUD II, Nr. 1086; GINGINS-LA-SARRA, *Développement de l'indépendance du Haut-Vallais*, S. 14–16; VAN BERCHEM, *Guichard Tavel*, S. 61, 149–151.

341 Ansätze waren auch hier durchaus vorhanden. Vgl. dazu BRÜLISAUER, *Die Täler im Oberland*, S. 197–199.

342 SRQ BE I/3, Nr. 111, S. 329–331.

Dagegen unterhielten sowohl Bern als auch das Wallis während des gesamten Mittelalters enge, auf den innerschweizerischen Raum ausgerichtete Handelsbeziehungen, die kontinuierlich interregionale Verkehrsströme erzeugten. Im Wallis spielte zudem der Warenhandel mit den südlich angrenzenden oberitalienischen und Tessiner Tälern eine nicht unerhebliche Rolle. Ein bedeutendes regionales Verkehrsaufkommen und ein reger Warentausch manifestierte sich schließlich auch zwischen den städtischen Zentren des Mittellandes und den voralpinen Zonen, etwa dem ab dem späten Mittelalter zum stadtbernischen Territorium gehörenden Berner Oberland, sowie weiteren Regionen des ausgedehnten Herrschaftsgebietes.

1.4 Die Reichsebene: Verfassung, Recht und Tendenzen der politischen Praxis

Neben den beschriebenen Wirtschaftsgefügen, den politischen Systemen, den naturräumlichen und klimatischen Bedingungen wurden die alpinen Verkehrsorganisationen in den mittelalterlichen Jahrhunderten von einem weiteren grundlegenden Gebilde entscheidend beeinflusst – dem römisch-deutschen Reich als ferne, doch maßgebliche übergeordnete herrschaftliche Instanz.

»Den Mittelpunkt der Reichsverfassung bildete das Königtum«³⁴³, das in mittelalterlicher Zeit weder praktisch noch gedanklich von den ihm untergebenen partikulären Kräften ernsthaft in Frage gestellt wurde. Das dynastische Wechselspiel des deutschen Königtums sowie die daraus folgende Diskontinuität und fehlende Stetigkeit des politischen Zentrums³⁴⁴ und der Verwaltung als zentrale Machtmittel³⁴⁵ zeitigten in allen Regionen des Reichs entscheidend Rückwirkung auf das Schicksal der Gemeinwesen. Besonders in der sogenannten Periode der »offenen Verfassung« standen die deutschen Könige einer äußerst vielgestaltigen und komplexen politischen Landschaft gegenüber, deren Durchdringung und Beherrschung sich als schwierig erwies – vor allem in den königsfernen Territorien³⁴⁶. Ungeachtet dieser mangelnden Dichte des politisch-admi-

343 MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung, S. 155.

344 Vgl. hierzu PEYER, Das Reisekönigtum des Mittelalters, S. 1–21.

345 MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung, S. 157: Die königliche Macht gründete vor allem auf dem Königsgut sowie den überlieferten Königsrechten des Hochmittelalters.

346 SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt, S. 7f.: Die Durchsetzung der königlichen Macht ist keineswegs eine im gesamten Reich einheitlich zu beantwortende Frage. Der König vermochte das Reich nie flächendeckend zu beherrschen, sondern lediglich in das Gebilde hineinzuregieren, und dies auch nur in punktueller Manier. Die Weite des Territoriums verhinderte eine effektive Durchdringung. Eine flächenartige Herrschaft oder Verwaltung kann deshalb nirgends festgestellt werden. Die Wahl des Herrschers war das beinahe einzige staatstragende Verfahren, der Apparat des Königs minimal und auch die Verpflichtungen der Reichsteile waren gering. Im ausgehenden Mittelalter, besonders ab 1470, trat als Resultat modernisierender Prozesse ein neuer, den bisherigen Zustand verdichtender Zustand an denjenigen dieser »offenen Verfassung«, die sogenannte »gestaltende Verdichtung«. Peter Moraw meinte damit zum einen den Aufstieg der habsburgischen Großdynastie zum bald für Jahrhunderte alleinigen Königs- und Kaiserhaus, zum anderen ein höheres Maß an Mitverantwortung für eine

nistrativen Wirkens war das Königtum die einzige, breit abgestützte Legitimationsinstanz für Herren und Obrigkeiten im Reich³⁴⁷. Neben »allgemein akzeptierten Merkmalen wie der Rechts- und Friedenswahrung« trug vor allem das Denken und Handeln der mittelalterlichen Gesellschaft nach Normen und Privilegien zur Kontinuität der Institution des römisch-deutschen Königtums bei³⁴⁸. »Unter diesen Umständen ist das deutsche Königtum wohl nicht zuerst als Machtinstanz, sondern als Rechtsinstanz zu begreifen.«³⁴⁹

Einen wichtigen Bestandteil der Königsrechte bildeten die sogenannten Regalien³⁵⁰, wobei im vorliegenden Fall insbesondere die untergeordnete Kategorie der Verkehrsregalien interessiert: Es sind dies das Straßen- und das Strom- oder Wasserregal, das Zollregal, das Geleitregal, das Brückenregal, Fähr- und Floßregalien sowie am Rande auch Markt- und Messeregalien³⁵¹. Die Regalität eines Rechts bedeutete die ausschließliche Zuständigkeit des obersten Trägers der öffentlichen Herrschaft oder die eines Beliehenen, dieses Recht anzuwenden. Territorialfürstliches Recht war damit abgeleitetes regales Recht³⁵².

Die Verfassungsgesetze mit Bezugnahme auf die Verkehrsregalien setzen mit der *sententia de regalibus* des Stauferkaisers Friedrich I. von 1158 ein, welche die königlichen Rechte in Italien umschreibt. Von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der verkehrspolitischen Kompetenzen der Landesherrlichkeiten sind zwei spätere Gesetze seines Enkels Friedrich II.: Die *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* von 1220 zugunsten der geistlichen Fürsten und das *Statutum favore principum*, das bereits 1231 von König Heinrich VI. auf einem Reichstag beschlossen und 1232 von seinem Sohn

wachsende Zahl von Reichsgliedern sowie eine viel konkretere Form von Konsens über den Zusammenhang des Reichs.

347 MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung, S. 155–157.

348 SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt, S. 7f.

349 MORAW, Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung, S. 155.

350 THIEME, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 57–88; Wilhelm WEGENER, Artikel »Regalien«, in: HRG, Bd. IV: Pronotarius Apostolicus–Strafprozessordnung, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1990, Sp. 472–478, hier: Sp. 472f.: Der Begriff Regalien umfasste ursprünglich alle Hoheitsrechte des Königs, die ihm im *regnum* zustanden. Erstmals wird im sogenannten Wormser Konkordat von 1122 bei vom König an geistliche Fürsten übertragenen Rechten der Ausdruck (*iura*) *regalia* gebraucht. Zu den Regalien werden alle Hoheitsrechte der höchsten weltlichen Herrschaft gezählt, auch wenn diese Rechte in der Regel an partikuläre Herrschaftsträger weiterverliehen wurden. Da das Mittelalter keine eigentlichen »Staatseinkünfte« kannte, wurde bei denjenigen königlichen Rechten, die primär der materiellen Stütze seiner Herrschaft dienten, die nutzbare Seite in den Vordergrund gestellt.

351 Zum Marktregal und Marktwesen vgl. Rolf SPRANDEL, Artikel »Markt (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 6 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 308–311; Edith ENNEN, Artikel »Markt und Stadt«, in: HRG, Bd. III: List–Pronotar, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1984, Sp. 330–337.

352 Dieter HÄGERMANN, Artikel »Regalien, -politik, -recht. I Definition; Deutschland und Reichsitalien«, in: Lex.MA, Bd. 7 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 556–558, hier: Sp. 557.

bestätigt wurde³⁵³. Die Analyse dieser normativen Quellen auf Reichsebene lässt bezeichnende Rückschlüsse zu verkehrspolitischen Zuständigkeitsbereichen und Kompetenzverschiebungen gewinnen, da die verkehrsbezogenen Königsrechte per se ein Bündel wichtiger Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik indizieren. Für eine umfassende Betrachtung dieses politischen Spektrums ist jedoch nicht nur die rechtsrelevante Textüberlieferung, sondern auch die jeweils gültige Verfassungswirklichkeit bedeutsam. Weitere verkehrsmäßige Praktiken und Rechte schlossen sich an die Verkehrsregalien und den Umgang mit diesen an und vervollständigen dergestalt das von ihnen vorgezeichnete Bild des Umgangs mittelalterlicher Herrschaft mit dem Verkehrswesen.

1.4.1 Die Verkehrsregalien

Während Marktrecht, Münze und Zoll zu den sogenannten »älteren Regalien«³⁵⁴ gehörten, bildeten die Rechte auf Straßen, Ströme sowie die Verkehrsinfrastruktur zu Wasser und zu Land, das Geleit und weitere, neu entstehende Zölle und zollverwandte Abgaben die Gruppe der sich nicht formierenden »jüngeren Regalien«, welche erst die Juristen des 12. Jahrhunderts für die Königsmacht reklamierten³⁵⁵. Parallel zur wachsenden Bedeutung von Handel und Verkehr häufen sich die Erwähnungen der Verkehrsregalien in den normativen Quellen, war doch mit den entstprechenden Befugnissen eine weitgehende Regelung und Kontrolle dieses Bereichs möglich³⁵⁶. Deshalb setzte der König die Verleihung von Regalien verstärkt als politisches Instrument staatlicher Verwaltung ein³⁵⁷. Die Ordnung darf jedoch keinesfalls idealisiert werden: Regale gerieten oft in eigennützige Hände, die den fiskalischen und machtpolitischen Vorteil der Rechte geschickt auszuschöpfen wussten, denn eine Überwachung der Durchführung von Seiten des Königs war vielerorts schlichtweg unmöglich³⁵⁸.

Die normativen Texte zu den Verkehrsregalien offenbaren denn auch einen allmählichen, sich im Gleichschritt mit den allgemeinen politischen Entwicklungen vollziehenden Übergang dieser ursprünglich königlichen Rechte an die Landesherren³⁵⁹. Wie die Dokumente aus dem 13. Jahrhundert verdeutlichen, war die Hoheit über die öffentliche Straße zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend an die *domini terrae* übergegangen. Voraussetzung dafür war, dass verschiedene Rechte bereits im 11. und 12. Jahrhundert Teil

353 PLANITZ/ECKHARDT, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 135f.

354 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 284: Die Bezeichnung »ältere Regalien« zielt auf die Möglichkeit ihrer teilweisen Herleitung von Einrichtungen des römischen Staates.

355 THIEME, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 61: Eine weitere bekannte Unterscheidungsmöglichkeit ist diejenige zwischen »höheren« und »niederen« Regalien.

356 Die Wurzeln des Regalienwesens dürften aber noch weiter zurückreichen, mindestens bis an die Wende zum 12. Jahrhundert. Vgl. FRIED, Der Regalienbegriff im 11. und 12. Jahrhundert, S. 450–528.

357 THIEME, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, S. 75f.

358 Ebd., S. 85.

359 SCHNEIDMÜLLER, Konsensuale Herrschaft, S. 76: Die Idee einer Teilhabe der Fürsten am Reich erfuhr insbesondere im ausgehenden Investiturstreit sowie in den Auseinandersetzungen um Rechtmäßigkeit und Legitimation des Königtums im Gefolge der Doppelwahl von 1198 zugespitzte Formulierung. Neu war vor allem die Apperzeption und Verschriftlichung der Rechte.

der Reichsbelehnung geworden waren³⁶⁰. Das Straßen- und Verkehrswesen geriet dergestalt »in den Sog der Territorialisierung«³⁶¹, bis sich schließlich im 15. Jahrhundert der Mehrheit dieser Rechte aus der Territorialhoheit ableiten ließ³⁶². Lange wurde diese Veräußerung von Hoheitsrechten durch den König an Landesherren und Städte³⁶³ als »Verfallsprozess« betrachtet, der die öffentliche Gewalt geschmälert habe. Heute spricht man viel eher von einer »Dezentralisation der Verwaltung«³⁶⁴ oder von »konsensualer Herrschaft«³⁶⁵, denn obschon sich die Landesherren ihre Standeskompetenzen in vielen Entscheidungen zu sichern wussten, blieben sie durchaus an den Konsens ihres Königs gebunden³⁶⁶. Das System funktionierte nur, weil »mangels fester Strukturen der Reichsverfassung« »keine Rechtsposition auf Dauer abgesichert« war. So nutzten die königsfernen Städte und Herren durch ihre regionale oder rechtliche Stellung die Beziehung zu König und Reich zur Wahrung ihrer Autonomie gegenüber umliegenden Machthabern³⁶⁷.

1.4.2 Das Straßenregal

Die Termini »Straße« und »Weg« bezeichnen einen aus dem bewirtschafteten oder ungenutzten Land durch bauliche Maßnahmen herausgegrenzten Bodenstreifen, der als Verkehrsraum von der Allgemeinheit zu gleichem Recht benutzt wird. Wie bereits die historische Terminologie verdeutlicht (lat. *via, strata*; ital. *via, strada*; dt. *weg, straze*; engl. *way, straeta, stret, lane*; frz. *voie, route, rue, chemin* etc.), handelt es sich um ein altes Erbe. Weite Teile der Grundstruktur des europäischen Straßennetzes wurde von den Römern geschaffen, erfuhren aber im Verlauf der mittelalterlichen Jahrhunderte eine umfassende Um- und Neuprägung, welche die originären Züge weitgehend überdeckte³⁶⁸.

360 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 333f.

361 BRANDSTÄTTER, *Straßenhoheit und Straßenzwang*, S. 201–228.

362 Wilhelm WEGENER, Artikel »Regalien«, in: HRG, Bd. IV: *Pronotarius Apostolicus–Strafprozessordnung*, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1990, Sp. 472–478, hier: Sp. 474f.

363 BADER/DILCHER, *Deutsche Rechtsgeschichte*, S. 410.

364 THIEME, *Die Funktion der Regalien im Mittelalter*, S. 66–68. Ähnlich urteilt MITTEIS, *Zum Mainzer Reichslandfrieden von 1235*, S. 52f., der die fürstliche Verwaltung als Auftragsverwaltung betrachtet. Das Reich war immer noch Quelle allen Hoheitsrechts, durch die Teilhabe der Fürsten zwar dezentralisiert, jedoch nicht aufgelöst.

365 SCHNEIDMÜLLER, *Konsensuale Herrschaft*, S. 81: Bernd Schneidmüller spricht von staufischen Prinzipien einer »konsensualen Herrschaft« des 12. und frühen 13. Jahrhunderts, an welche Rudolf von Habsburg und seine Fürsten anknüpften, in »Mitteln wie Zielen der Politik«.

366 Ebd., S. 79f.

367 BADER/DILCHER, *Deutsche Rechtsgeschichte*, S. 416; EISENHARDT, *Deutsche Rechtsgeschichte*, S. 53: Als typisch für das mittelalterliche Recht wird das Fehlen einer begrifflich-instrumentellen und systemhaften Geschlossenheit angesehen, was sich am Beispiel der Verkehrsregalien gut dokumentieren lasse.

368 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: *Lex.MA*, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 220.

Hatten sich die Karolinger im frühen Mittelalter noch darum bemüht, die öffentlichen Straßen³⁶⁹ funktionstüchtig zu halten³⁷⁰, so lassen sich bei ihren Nachfolgern kaum mehr entsprechende Bemühungen feststellen: Den in den folgenden Jahrhunderten fassbaren Initiativen fehlten vereinheitlichende Konzepte, die den systematischen Einsatz der Kräfte gebündelt und den Rückgriff auf allgemein akzeptierte Prinzipien erlaubt hätten³⁷¹. Erst im 12. Jahrhundert nahm die obrigkeitliche Sorge um den Verkehr und das Straßennetz wieder deutlich zu. Dies sei geradezu Herrscherpflicht, formulierte Friedrich II. im Jahr 1219. Ausgangspunkt dieser neuen Entwicklung war Italien, dessen Kommunen die Bedeutung sicherer Verkehrswege früh erkannt hatten. Dies mag auch der Grund dafür sein, dass ausgerechnet die Regalienreihe des Reichstages von Roncaglia (1158) die Straßen explizit miteinschließt: *regalia sunt [...] vie publice*³⁷².

Zweifellos begünstigte der seit dem 12. Jahrhundert im Gleichschritt mit dem Landesausbau und den Siedlungsgründungen, aber auch mit dem Ansteigen des Handelsvolumens stark um sich greifende Straßenbau den Übergang der Straßenhoheit an die Territorialherren. So heißt es etwa in den Statuten der Bischofsstadt Sitten (1217): *Item a cruce de Ottans superius per totum episcopatum strate sunt episcopi*³⁷³. Zwar sind Urkunden, in denen anlässlich der Regalienverleihung die öffentlichen Straßen ausdrücklich erwähnt werden, selten, doch dürften die Straßen und Wege in aller Regel »als Zubehör herrschaftlicher Rechte betrachtet« worden sein³⁷⁴. Der allmähliche Übergang der Straßenhoheit an untergeordnete Gewalten zeigt sich auch in der Verwischung von Unterschieden zwischen den königlichen Straßen und den gemeinen Landstraßen. So erscheinen in den Quellentexten des 13. Jahrhunderts die Termini *Königsstraße*, *Herzogsstraße* und *unsere Straße* bereits weitgehend gleichwertig³⁷⁵. Seit dem 14. Jahrhundert wurde die Hoheit über die Straßen im eigenen Territorium mit Nachdruck reklamiert. Die Terri-

369 Rolf SPRANDEL, Artikel »Markt (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 6 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 308–311, hier: Sp. 308: In der Karolingerzeit wurde die *strata publica* bereits mit der *strata regia* identifiziert.

370 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 221. Zum frühmittelalterlichen und karolingischen Straßenwesen vgl. GASNER, Zum deutschen Straßenwesen, S. 28–43.

371 Thomas Szabó hat gezeigt, dass unter den Ottonen in verstärktem Ausmaß verkehrsbezogene Rechte an geistliche und weltliche Hoheitsträger übertragen wurden. Zunehmend wurde damit das in der Karolingerzeit noch enge Verhältnis zwischen Königtum und Verkehrsnetz gelockert. Die Straßen rückten in den Hintergrund des königlichen Interesses. Nachgeordnete Gewalten traten an seine Stelle und übernahmen etwa die Instandhaltung von Brücken. Vgl. SZABÓ, Der Übergang der Antike zum Mittelalter, S. 26f.

372 MGH Const. I, Nr. 175. Neben dem lateinischen Originaltext liefert Kroeschell eine Übersetzung: KROESCHELL, Deutsche Rechtsgeschichte, Bd. 1, S. 179–181. Im Frieden von Konstanz hat Barbarossa der Lega auch das Brückenregal überlassen, mit dem Vorbehalt, dass die Kommunen während der Italienzüge Straßen und Brücken in Stand zu setzen hatten. In den folgenden Jahrzehnten sollten schließlich praktisch alle italienischen Kommunen Verkehrsrechte erhalten und ihre Straßenpolitik sukzessive in den *contado* ausdehnen.

373 GREMAUD I, Nr. 265.

374 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 209.

375 Ebd.; und GASNER, Zum deutschen Straßenwesen, S. 62.

torialgewalten legten nun in Eigeninitiative neue Straßen an, organisierten zunehmend deren Instandhaltung – auch wenn diese erst seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts intensiviert wurde – und kombinierten Siedlungs-, Burgen- und Straßenpolitik zum Ausbau ihrer Territorien. Darüber hinaus trafen sie allgemeine Verfügungen zur Straßensicherung und reklamierten vielerorts die Kontrolle über die Transportorganisation. Indes vermochte sich das Königtum durch die ursprüngliche Definition der Straße als königliches Regal und den seit dem 12. Jahrhundert wieder verstärkt ins Bewusstsein gerückten öffentlichen Charakter der großen Durchgangsstraßen eine gewisse letztinstanzliche Kontrolle über das Straßenwesen zu sichern und aufrecht zu erhalten³⁷⁶. Mit der Auffassung von der dem Königtum unterstellten Straße als *bonum commune* ging schließlich ein besonderer, mit den Forderungen von Reisesicherheit und Hindernisfreiheit der Verkehrswege verbundener Straßenfriede einher³⁷⁷, worauf Wendungen wie *offen, frie und keiserliche stras* Bezug nehmen³⁷⁸.

1.4.3 Anwendungspraxis

1.4.3.1 Straßenbau und Straßenunterhalt

Überregionale, aber auch regionale und lokale Verkehrssysteme unterliegen einem wirtschaftlich motivierten Bauzwang³⁷⁹, der sich mit jeder Steigerung des Verkehrsaufkommens dringlicher manifestiert³⁸⁰. Diese Konstellation ließ die Errichtung und den Unterhalt von neuen Straßen, Wegen und Verkehrsinfrastrukturbauten während der mittelalterlichen Jahrhunderte ins Aktionsfeld verschiedenster lokal, regional und überregional agierender Instanzen rücken³⁸¹.

Einerseits wurden diese Aufgaben im lokalen Bereich meist den Anliegern angelastet. Die Leistungen der Kommunen wurden – falls nicht wie im späten Mittelalter vermehrt üblich durch eigens engagiertes Personal – grundsätzlich nach zwei unterschiedlichen

376 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 212: Der Anspruch des Königs auf die Oberhoheit über die Reichsstraßen wirkte besonders auch in der Forderung nach, dass dem Monarchen innerhalb der Territorien das Postregal und die Organisation des Postwesens zustehen.

377 ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 108: Bereits in fränkischer Zeit wurde das Verbauen der öffentlichen Straße unter Strafe gestellt. Beseitigte der Verursacher ein Hindernis nicht, stand es den Passanten in der Regel zu, den Durchgang freizuräumen.

378 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 210f., mit Anm. 68: Aufgrund ihrer Bedeutung zeichneten sich diese Hauptstraßen in der Regel durch eine größere Breite aus. Regelmäßig sind bereits in den Volksrechten überliefert. Doch auch zahlreiche spätere Rechtsquellen enthalten entsprechende Hinweise. Der Sachsenspiegel bietet zudem bereits eine Verkehrsordnung, indem er festlegt, dass die königliche Straße so breit sein solle, dass ein Wagen dem anderen ausweichen könne. Darüber hinaus habe der unbeladene dem beladenen Wagen Platz zu schaffen und den Vortritt zu geben, ebenso der Berittene dem Wagen und der Fußgänger dem Berittenen.

379 WARNKE, Soziologie der mittelalterlichen Architektur, S. 20.

380 Ebd., S. 128.

381 Für Informationen zu bekannten und herausragenden Straßenbauunternehmungen im gesamten Alpenraum vgl. SCHÖPFER PFAFFEN, Der transalpine Fernhandel im Mittelalter, S. 106–108.

Systemen erbracht. Das eine erforderte die Instandsetzung der an die Güter anstoßenden Straßen oder Wege durch den Eigentümer oder Nutznießer der Liegenschaften des entsprechenden Routenabschnitts, das andere bedingte die turnusgemäße gemeinschaftliche Verrichtung der Straßenarbeiten durch alle Anlieger beziehungsweise Nutzer nach festgesetzten Regeln. So enthält etwa der Schwabenspiegel eine Straßenunterhaltungspflicht, die festlegt, dass *ein ieglich man sol wege machen vor siner tor vnde vor sinem göte, siben schübe, daz ander teil sol div gemeinde machen*³⁸². Diesem Unterhaltssystem liegt die Vorstellung zugrunde, dass die Anstößer die Verkehrswege am intensivsten nutzen und deshalb auch die regelmäßige Instandhaltung tragen müssen³⁸³.

Andererseits wird die Verleihung des Straßen-, vor allem aber die Zusprache des Zollregals auf normativer Ebene vielfach mit der Verpflichtung zu einem regelmäßigen Straßenunterhalt verbunden (z. B. im Mainzer Reichslandfrieden von 1235). Indes flossen die Erträge aus den verkehrsbezogenen Abgaben (Weggelder und Zölle) in der verkehrspolitischen Praxis nicht immer und vollständig ins Verkehrssystem zurück. Nicht selten wurden Verkehrseinnahmen aus der Kasse des Regalinhabers gänzlich anderen Zwecken zugeführt³⁸⁴. Mit dieser lokalen Erfordernissen genügenden Organisation war ein Straßenbau überregionalen Stils nur schwer zu realisieren. Dies beweist der Umstand, dass eine stattliche Anzahl von herrschaftsübergreifenden Straßenbauprojekten des Mittelalters, deren Rahmenbedingungen in detaillierten Vereinbarungen und Aufgaben zuweisenden Verträgen zwischen politischen Instanzen festgelegt wurden, letztlich an der Umsetzung scheiterte³⁸⁵.

Bereits früh und intensiv der Umsetzung eines regelmäßigen Unterhalts ihrer Verkehrsnetze widmeten sich die Städte, wenn auch zunächst bevorzugt nur die innerstädtischen Wegenetze im Fokus der Bemühungen standen, während die Instandhaltung der Landstraßen in den kommunalen Untertanengebieten erst allmählich, meist im Verlauf des späten Mittelalters, systematisch reglementiert, organisiert und realisiert wurde³⁸⁶. Die anfallenden Kosten wurden in beiden Fällen entweder von der Stadtkasse beglichen oder von den Anliegern sowie von untergebenen Städten und Dörfern getragen, deren Straßenbau- und -unterhaltungspflichten nicht selten in den städtischen und örtlichen Sta-

382 GASNER, Zum deutschen Straßenwesen, S. 101f.

383 Ebd., S. 103f.; BAVIER, Die Straßen der Schweiz, S. 36: Neben der Beaufsichtigung und Entlohnung der Arbeiten versuchten die Obrigkeiten, die Anlieger zum optimaleren Unterhalt der Wegnetze anzuhalten, indem sie die Regelung trafen, dass Schäden, welche Reisende durch einen in ihrem Gebiet mangelhaft unterhaltenen Weg erlitten, zu übernehmen seien. Ebd., S. 109: Erst seit der Mitte des 16. Jahrhunderts kommt es in den ländlichen Gemeinwesen ab und an zu Ablösungen der Straßen- und Brückenpflicht der Anlieger durch die Zahlung von Geldbeiträgen, oder es werden Wegmacher erwählt, deren Besoldung aus verkehrsbezogenen Gebühren sowie Natural- und Geldabgaben der Gemeindeglieder bestritten wurde.

384 HITZER, Die Straße, S. 151. Regelung im Mainzer Reichslandfrieden: MGH Const. II, Nr. 196, S. 241–247, hier: Art. 7, S. 233, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263, hier: Art. 7, S. 258.

385 Die bekanntesten alpinen Straßenbaunachweise aus dem Mittelalter behandelt ausführlich: SZABÓ, Die Straßen in Deutschland und Italien, S. 81–87.

386 Am frühesten vollzog sich der Ausgriff ins Umland in Italien. Eine exemplarische Nachzeichnung der Entwicklung für eine Region bietet ORTALLI, Strade, traffici, viabilità in area veneta.

tuten fixiert waren³⁸⁷. Mischsysteme dieser Varianten waren vielmehr die Norm denn die Ausnahme. Erst im Verlauf des späten Mittelalters führten zunächst die Städte und schließlich auch die ländlichen Gemeinden die Ämter der Wege- beziehungsweise Straßenmeister sowie der Wegemacher ein, die sich von nun an für Bau und Unterhalt eines großen Teils des Verkehrsnetzes verantwortlich zeichneten. Das Straßenbeaufsichtigungsrecht ging an die städtischen Obrigkeiten über, die den besoldeten Bau- und Wegemeistern weiteres Personal, etwa Unterbaumeister, Knechte und Pflasterer sowie nicht selten weitere, in alternativen Ressorts tätige Beamte, zuteilten³⁸⁸. Gleichzeitig begannen die in den Straßenbau eingebrachten Investitionen in der Regel die eingenommenen Verkehrsabgaben zahlenmäßig zu überflügeln³⁸⁹.

Im alpinen Pässstraßenbau, der seinen Bauherren aufgrund der schwierigen naturräumlichen Bedingungen einen besonderen Aufwand abverlangte, engagierten die zuständigen Landesherren kennzeichnenderweise vielfach private Unternehmer zur Durchführung der Bauprojekte: So übernahm im Jahr 1387 Jakob von Castelmur gegen die Bewilligung eines Zolls die Verpflichtung, einen Weg über den Bündner Septimerpass zu bauen³⁹⁰. Die Kosten solch anspruchsvoller Unternehmungen wurden insgesamt oder teilweise durch neu eingerichtete Zölle sowie Weg- und Sustgelder oder ähnliche Gebühren aufgefangen. Darüber hinaus hatten sich vielfach die Anlieger und/oder die projektführende Parteien maßgeblich an den Erstellungskosten zu beteiligen. In seltenen Fällen sicherten sich die Erbauer bereits in mittelalterlicher Zeit Zuschüsse übergeordneter Instanzen, wie sie sich die Talschaft Urseren im Jahr 1480 von der Tagsatzung in Luzern zur Reparatur der wassergeschädigten Verkehrswege und Brücken über den Gotthard zusprechen ließ³⁹¹.

387 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

388 GASNER, Zum deutschen Straßenwesen, S. 124f., 130, 135: In der beginnenden zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts ist in Köln erstmals ein *reparator* oder *factor viarum* bezeugt. Das 1415 begonnene Bürgerbuch von Freiburg i. Ü. verzeichnet ebenfalls einen *paviator*. LAY, Die Geschichte der Straße, S. 84: Außerhalb des deutschen Raums ist ein Pflasterer bereits für das Jahr 1281 belegt. Auch für das Jahr 1302 erwähnt eine Urkunde vier vereidigte *paviors* in London. – Darüber hinaus sind aus dem 14. Jahrhundert eine Reihe von Stadtrechnungen überliefert, die bereits beachtliche Posten für Wegbesserungen enthalten. Zu den Dokumenten aus Freiburg i. Ü. vgl. HÜBNER, Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland, S. 257–287.

389 GASNER, Zum deutschen Straßenwesen, S. 102, 109; WARNKE, Soziologie der mittelalterlichen Architektur, S. 123.

390 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

391 BAVIER, Die Straßen die Schweiz, S. 26, 40f. – Eine weitere Möglichkeit der Finanzierung von Straßen- und Brückenbauten bestand etwa darin, die Reparatur zu einem Objekt religiöser Bußleistung zu erheben. Einen Verkehrsweg oder ein Verkehrsinfrastrukturobjekt in gutem Zustand zu halten, galt in diesem Sinn als frommes Werk. Vgl. dazu LAY, Die Geschichte der Straße, S. 118) Überdies weist das Ablasswesen vielfach Querbezüge zum mittelalterlichen Verkehrssystem auf: So sammelte etwa der Bischof von Merseburg im Jahr 1434 gegen eine Ablassgewährung Spenden für Straßen in der Umgebung von Leipzig. Dazu SPRANDEL, Gewerbe und Handel 1350–1500, S. 346. Ausgewählte geistliche Korporationen widmeten sich eigens dem Brückenbau. So errichtete die Bruderschaft der sogenannten

1.4.3.2 Straßenzwang

Wie die bisherigen Ausführungen verdeutlichen, entwickelte sich die Straße – im späten Mittelalter verstärkt – zu einem »Wirtschaftsfaktor ersten Ranges«³⁹². Aus diesem Grund erwies sich ein regelmäßiger Unterhalt für die lokalen und regionalen, über ein ausgewähltes Objekt oder einen Abschnitt des Straßennetzes verfügenden Herrschaftsträger in dem Sinne als unabdingbar, als diese Funktion nicht nur zur generellen Gewährleistung des »freien« Verkehrsflusses sondern auch aus fiskalischen Gründen möglichst kontinuierlich aufrecht zu erhalten war. Die verkehrsbezogenen Abgaben als die zur Pflege der Verkehrswege eingesetzten Einnahmequellen verführten die Straßenherren bisweilen zu einem gegen die Straßenbenutzer obrigkeitlich ausgeübten Zwang, die eigene Linienführung zu befahren oder zu begehen. Durch die Anwendung solcher Maßnahmen beabsichtigten die lokalen und regionalen Herren, möglichst hohe, von den Straßenbenutzern – insbesondere von den Kaufleuten auf ihre hoch taxierbaren Waren – zu begleichende Verkehrsgebühren in die eigene Kasse zu schwemmen.

Diese Entwicklung hin zum regionalen Straßenzwang, welche sich seit dem ersten Drittel des 13. Jahrhunderts abzuzeichnen begann, zählt zu den »charakteristischen Merkmalen mittelalterlicher Wirtschafts[- und Verkehrs]politik«³⁹³. Ex negativo belegen auch die rechtlichen Gegenmaßnahmen des Königtums die weitreichende Bedeutung dieses verkehrspolitischen Instruments für die landesherrlichen und städtischen Regalinenhaber: So beurkundete Heinrich (VII.) im Jahr 1224 auf Anfrage des Erzbischofs von Salzburg den ergangenen Rechtsspruch, der ein allgemeines Verbot aussprach, Kaufleuten die Benutzung der königlichen und öffentlichen Straßen zu verwehren³⁹⁴. Auch in der *Constitutio in favorem principum* von 1231 und gleichlautend in der entsprechenden Erneuerung Friedrichs II. von 1232 wurde fixiert, dass neue Märkte die alten nicht schädigen dürfen (§ 2). Insbesondere habe dies nicht dadurch zu geschehen, dass jemand gegen seinen Willen gezwungen werde, einen bestimmten Markt zu besuchen (§ 3). Ein Straßenzwang zugunsten neu angelegter Straßen dürfe dabei nicht mittels Umleitung der *strate antique* erwirkt werden (§ 4). Die Reisenden sollten vielmehr frei wählen dürfen, ob sie nach Anlage einer neuen Straße die alte oder die neue Linienführung benutzen

Brückenbrüder (*Frères Pontifes*) in den Jahren 1177–1188 die Brücke von Avignon. Vgl. LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe*, S. 33. – Finanzmittel weniger frommen Ursprungs beabsichtigten die geistlichen Verfasser der *Reformatio Sigismundi* mit den öffentlichen Einnahmen aus Bordellen dem Straßenbau zuzuführen. Vgl. SPRANDEL, *Gewerbe und Handel 1350–1500*, S. 346.

392 Adalbert ERLER, Artikel »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. V: Strafrecht – Zycha. Register, hg. von DEMS. und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 35–37, hier: Sp. 35.

393 BRANDSTÄTTER, *Straßenhoheit und Straßenzwang*, S. 221; CERWINKA, *Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter*, S. 131.

394 ZEUMER, *Studien zu den Reichsgesetzen*, S. 103. Vgl. MGH Const. II, Nr. 285, S. 401f.: Die Frage des Erzbischofs: *an hominibus alicuius iter et actus et via in stratis regalibus et publicis quoad mercimonia sua deportanda et alias negotiationes faciendas a domino terre vel a quodam alio valeat vel debeat interdicti*. Das Urteil: *quod illud nulli liceat*.

wollen: *strate antique non declinentur nisi de transeuncium voluntate*³⁹⁵. Auch der »Mainzer Reichslandfrieden« von 1235 widmete sich in einem Passus, in dem festgelegt wurde, dass *man die rehten lantstraze vare, und niemen den andren mit gewalt dwinge von der rehten straze*, dem Straßenzwang³⁹⁶. Und schließlich beurkundete Friedrich II. im Jahr 1236 – erneut auf Ersuchen des Salzburger Erzbischofs hin, *si generaliter homines euntes per stratam publicam ad forum debeant ab eadem strata publica revocari et cogi per aliquos ire per via privatas ad fora sua* – den Spruch: *quod non licet alicui prohibere hominibus nec revocare eos a strata publica, quin vadant ad forum, ubi possint sua comoda exercere*³⁹⁷. Alle aufgeführten reichsrechtlichen Bestimmungen setzten noch voraus, dass die Straßennutzung ein königliches Regal war, und dass der König allein die Hoheit über die alten, königlichen oder öffentlichen Straßen ausübte³⁹⁸.

Im Verlauf des späten Mittelalters verstärkten sich mit der Verdichtung des Städte- und Märkte- und damit verbunden des Straßennetzes der »faktische Straßenzwang«³⁹⁹ sowie parallel dazu die rechtlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Privilegien der alten, »rechten« Straßen⁴⁰⁰. Besonders die Inhaber von Zoll- und Geleitrechten sowie die an der Strecke liegenden Städte und größeren Ortschaften bekundeten ein nachhaltiges Interesse daran, dass die auf ihren Straßen reisenden Händler nicht auf alternative Linienführungen auswichen⁴⁰¹, führte doch der faktische Straßenzwang ein

395 MGH Const. II, Nr. 171, S. 211–213: § 2. *Quod nova fora non possint antiqua aliquatenus impedire.* § 3. *Item nemo cogatur ad aliquod forum ire invitus.* § 4 *Item strate antique non declinentur nisi de transeuncium voluntate.* Vgl. dazu ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 102; Adalbert ERLER, Artikel »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von DEMS. und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 35–37, hier: Sp. 35f.; und BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 222.

396 MGH Const II, Nr. 196, S. 241–247, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263, c. 21. ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 103: Die neuen Straßen werden in der lateinischen Textfassung durch den ausgeübten Zwang zu Zwangsstraßen (*stratae coactae*).

397 ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 103; BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 222: Diese Entscheidungen verbieten freilich nicht den Straßenzwang, sondern sie fixierten ihn zugunsten jener alten Verbindungen, die den Status von öffentlichen Straßen besitzen und den *viae privatae* gegenübergestellt werden.

398 ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 104. Vgl. dazu auch Adalbert ERLER, Artikel »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von DEMS. und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 35–37, hier: Sp. 36, dem die zeitliche Dichte der Verbotsbestimmungen auffällt. Er führt diese Häufigkeit auf die zunehmenden Missachtungen zurück. Die intensiviertere Straßenbautätigkeit und das verstärkte Anlegen neuer Linienführungen in diesem Zeitraum dürften erheblich dazu beigetragen haben.

399 Adalbert ERLER, Artikel »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von DEMS. und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 35–37, hier: Sp. 36.

400 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 222f.

401 Ebd.: Die in diesem Zusammenhang in der Literatur häufig genannte Folgewirkung, die Straßeneinhaber hätten sich trotz des Einbezugs von Abgaben nicht um die Instandhaltung gekümmert, noch dazu, wo sie aus dem Grundruhrrecht materielle Vorteile aus schadhafte Straßen ziehen konnten, ist

Bündel erheblicher wirtschaftlicher Vorteile (Niederlags- und Stapelrecht [*depositio rerum* oder *mercium*]⁴⁰², Verbot des Fürkaufs, Zölle usw.), insbesondere für die Knotenpunkte mit sich: Ein rechtlicher wie faktischer Straßenzwang gehörte deshalb zu den Kernpunkten ihrer verkehrspolitischen Agenda⁴⁰³. Dass der Straßenzwang im späten Mittelalter so häufig praktiziert wurde, ist aber auch auf den bereits beschriebenen Übergang der Regalien an die partikulären Machthaber zurückzuführen. Besonders häufig umfassten die landesherrlichen und städtischen Verkehrslenkungsmaßnahmen neben konkreten Geboten und Verboten⁴⁰⁴ der Straßennutzung günstige Tarifangebote für Zoll und Geleit. Eine Parallele zum Straßenzwang bot überdies die Ersetzung des freiwilligen Geleits durch das Zwangsgeleit, das enge Verbindungen zum erstgenannten verkehrspolitischen Instrument aufweist⁴⁰⁵. Der überwiegende Teil der zahlreichen, von den Landesfürsten und Städten in Konkurrenz zu benachbarten Herrschaftsträgern verordneten spätmittelalterlichen Straßenzwangsmaßnahmen dienten in der Regel dazu, Umfahrungen und damit gleichzeitig finanzielle Einbußen zu verhindern. Dagegen reagierten die politischen Instanzen auf wirtschaftliche Veränderungen, wie sie etwa Bedeutungsgewinne oder -verluste von Städten und Märkten darstellten, ergänzend mit eigens vorgenommenen Straßenverlegungen, die nicht selten von entsprechenden Zwangsmaßnahmen begleitet wurden⁴⁰⁶. Ihr Lenkungssystem konnte sich damit sowohl

wohl kaum flächendeckend zutreffend, was bereits die im 13. Jahrhundert vielfach nachweisbaren landesfürstlichen Maßnahmen zur Förderung des Verkehrs belegen.

402 Friedrich-Wilhelm HENNING, Artikel »Niederlage«, in: HRG, Bd. III: List–Pronotar, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1984, Sp. 987–991, hier: Sp. 990: »Straßenzwang und Niederlage konnten, mussten aber nicht kombiniert sein.«

403 Dazu CERWINKA, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, S. 131–146; BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 225f.: Die mit Niederlags- und Stapelrechten ausgestatteten Städte benutzten das Instrument des Straßenzwangs besonders häufig, um optimal von den durch diese Privilegien gebotenen Möglichkeiten zu profitieren, denn zur Durchsetzung der Ansprüche musste die Stadt ein Stapelgebiet im Umkreis der Siedlung beherrschen. Einführend zum Stapelrecht: SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 36; Friedrich-Wilhelm HENNING, Artikel »Stapelrecht«, in: HRG, Bd. IV: Pronotarius Apostolicus–Strafprozessordnung, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1990, Sp. 1921; DERS., Artikel »Niederlage«, in: HRG, Bd. III: List–Pronotar, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1984, Sp. 987–991. Für umfassende Ausführungen zu Definition, Entstehung und Geschichte des Stapel- und Niederlagsrecht europäischer Städte vgl. GÖNNEWEIN, Das Stapel- und Niederlagsrecht.

404 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 189 mit Bsp. (1278). Ebd., S. 359: 1258 erwirkt der Bischof von Chur von Karl IV. den Befehl an die Reichsstädte, die bischöfliche Straße zu befahren. Zur Durchsetzung der Regelung sollte es dem Bischof zustehen, andere Wege zu sperren.

405 Adalbert ERLER, Artikel »Straßenzwang«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von DEMS. und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 35–37, hier: Sp. 36.

406 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 223f.: Es ist im Einzelfall freilich schwer zu entscheiden, wie lange ein Straßenstück tatsächlich schon in Gebrauch stand, denn viele der seit dem Hochmittelalter neu errichteten Straßen erhielten allmählich selbst den Status von »rechten« Straßen.

auf althergebrachte als auch auf neu installierte Linienführungen und Streckenabschnitte beziehen.

Insgesamt entwickelt sich der Straßenzwang für die partikulären Mächte zu einem maßgeblichen verkehrspolitischen Instrument, den fiskalisch einträglichen Verkehr in die eigenen Territorien und Städte zu lenken, denn sein Einsatz versprach nicht nur auf der Ebene der Zollpolitik veritable Profite⁴⁰⁷. Langwierige Konflikte mit Nachbarterritorien sowie innerterritoriale Streitigkeiten um die Benutzung der »rechten« Straße waren jedoch durch die Lenkungsmaßnahmen vorprogrammiert. Auch die Straßenbenutzer, die hohe Verkehrsabgaben vielfach durch Umfahrungsversuche auf Nebenwegen zu vermeiden suchten, provozierten häufig Prozesse und Gegenverordnungen von Seiten der Straßenherren. In summa war der Erfolg der spätmittelalterlichen Straßenzwangsmethoden von höchst unterschiedlichen naturräumlichen, herrschaftlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Faktoren abhängig, und das Ausweichen des Verkehrs auf andere Routen war in vielen Fällen trotz erheblicher Aufwendungen kaum zu verhindern. Insbesondere beim Sonderfall der Wasserstraßen erwiesen sich die Beeinflussungen des Verkehrsaufkommens durch Umleitungen oder Neuanlagen aufgrund der natürlichen Vorbedingungen als nicht im selben Maß durchführbar wie bei den Landstraßen⁴⁰⁸. Grundsätzlich verschärfte »die Ausgestaltung eines Systems von Straßen und Niederlagen« insgesamt zweifellos den verkehrspolitischen »Wettbewerb«. In diese grundlegenden Zusammenhänge sind denn auch die sich seit der Mitte des 14. Jahrhunderts mehrenden Straßenzwangmaßnahmen zu stellen⁴⁰⁹.

1.4.4 Das Geleitregal

Zwischen der Straßenhoheit, die Lenkungsmaßnahmen erst ermöglicht, und dem Geleit als weiterem verkehrsregalen Recht des Mittelalters besteht eine enge Verbindung, aber entgegen Hans Conrad Kalisch, für den sich die Straßenhoheit »aus Gericht über Straßenfrevl und den nutzbaren Regalien von Zoll und Geleit«⁴¹⁰ zusammensetzt, ist zu betonen, dass es sich um getrennte Hoheitsrechte handelt⁴¹¹. Folglich unterscheiden die

407 Ebd.: Verschiedene weitere Maßnahmen versprachen einen Wettbewerbsvorteil: etwa günstige Tarife, gut ausgebaute Straßen und eine erhöhte Sicherheit. Der Förderung des Verkehrs konnten auch Privilegien für einzelne Städte dienen, sich gerade nicht an Straßenzwangsvorschriften halten zu müssen. Auch Straßensperren zur wirtschaftlichen Schädigung von Kontrahenten sind letztendlich als Straßenzwang zu bezeichnen, wenn dadurch die Kaufleute genötigt wurden, andere Wege zu benutzen.

408 Vgl. dazu DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, S. 69f.

409 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 223f.

410 Ebd. mit der zitierten Arbeit von Kalisch: KALISCH, Über das Verhältnis des Geleitregals zum Zollregal. Auch ZEUMER, Studien zu den Reichsgesetzen, S. 104, fasste Zoll- und Geleitrecht als Bestandteile des allgemeinen Straßenregals auf.

411 MGH Const. II, Nr. 196, S. 241–247, S. 243, Art. 7: Durchaus unklar war etwa im Mainzer Reichslandfrieden (1235) die Abgrenzung zum Zoll fixiert worden, wenn es hieß, dass wer Zölle und Abgaben erhebe, Straßen und Brücken instand halten solle, aber auch den Reisenden und Fahrenden (*transeuntes et navigantes*), von welchen er Zoll beziehe, Frieden, Sicherheit und Geleit in ihrem Zuständigkeitsbereich geben solle (*pacem, securitatem et conductum [...] quatenus durat districtus eorum*). Nach dieser

spätmittelalterlichen Quellen entsprechend vielfach zwischen den Begriffen⁴¹², auch wenn die Rechte sich häufig in einer Hand vereinigten⁴¹³.

1.4.5 Begriffe und Geltungsbereiche

Geleit (lat. [*salvus/securus*] *conductus, ducatus*; mhd. *geleite, fürleite, teilballe*) bedeutet seinem allgemeinen Wortsinn nach »Begleitung«⁴¹⁴. Das regale Geleitrecht (*ius conductus, ius conducendi*) erteilt demgemäß seinen Inhabern die Autorisierung, Reisenden innerhalb des korrespondierenden Streckenabschnittes, Verkehrsraums oder Herrschaftsgebietes, auf welchen sich das Regalrecht bezieht, sichernde Begleitung zu gewährleisten. Das Geleit, das in allen friedenssichernden mittelalterlichen Rechts- und Ordnungsinstrumenten – etwa in Landfrieden oder in Stadt- und Landrechten⁴¹⁵ – erscheint, ist

Auffassung hätte allein die Zolleinhebung zum Schutz der Kaufleute verpflichtet, was freilich im Widerspruch zur gleichzeitigen Erwähnung des Geleitregals steht. Tatsächlich wurde aber der Schutz der Reisenden zunehmend ausschließlich mit dem Geleitrecht verknüpft. Kalisch betonte wohl aus diesem Grund die enge Verbindung zwischen den beiden Rechtsformen. Vgl. dazu auch BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 208f.

412 Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1483; Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollgeleit«, HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1757–1759, hier: Sp. 1758: Aufgrund des ab dem 12. Jahrhundert anzutreffenden Phänomens, dass an Zollstellen neben dem Zoll auch die Bezahlung des Geleitgeldes verlangt wurde und aus dem Besitz des Zolls auch das Recht oder die Pflicht zur Erteilung von Geleit hergeführt wurde, vermutete man eine Verwandtschaft von Geleit- und Zollregal. Das Geleit wird aber im Vergleich zu den zentralen Zöllen nur nebenbei und unsystematisch erwähnt. Diese »begriffliche Unschärfe« findet sich neben den die Rechte eindeutig getrennt aufführenden Belegen noch in der Folgezeit, weshalb vor allem bis zum späten Mittelalter Zoll und Geleit oft synonym verwendet werden. In der Dissertation von Hans Conrad Kalisch wurde die Zusammengehörigkeit von Zoll und Geleit als so eng verknüpft dargestellt, dass das mittelalterliche Geleitgeld bei ihm zum »Geleitzoll« wurde (KALISCH, Über das Verhältnis des Geleitregals zum Zollregal, S. 23). Diese Idee fortführend legte Ludolf Fiesel in seinen Arbeiten (vgl. die Angaben in Anm. 419) die vielfältigen Geleittypen nach ihren Zwecken fest und definierte so das »Zollgeleit«. Eine quellenkritische, diese juristisch konstruktive Sichtweise revidierende Arbeit zum Thema wäre wünschenswert.

413 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 217, mit Anm. 106: Kontrahenten passten ihre Argumentation in Konfliktfällen der jeweils gültigen Rechtssituation flexibel an, indem sie etwa die eigenen Ansprüche auf das Geleitrecht mit dem Besitz von Zöllen zu reklamieren versuchten.

414 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 364, 405; FIESEL, Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, S. 501f., 99, Anm. 16; Meinrad SCHAAAB, Artikel »Geleit«, in: Lex.MA, Bd. 4 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1204f., hier: Sp. 1204; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 1f.: Der Etymologie nach ist Geleit lediglich ein »Mitgehen in anderweitig bestimmter Richtung«, abgeleitet von ahd. *letjan* (bestimmen und zeigen des Wegs). Der wörtliche Sinn von »geleiten« ist das, was wir heute »begleiten« nennen, wobei sich die Bedeutung stetig ausgeweitet und teilweise »bis zur Unkenntlichkeit verändert« habe.

415 Anne-Marie DUBLER, Artikel »Geleit«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 5: Fruchtbarkeit–Gyssling, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2006, S. 181f., hier: S. 181.

eine vielfältige Rechtsform, die zahlreiche Wandlungen erfuhr und verschiedenste Spezialformen ausbildete. Seit seiner Entstehung um die Jahrtausendwende erweiterte sich der Anwendungsbereich des Rechtsgebildes, bis das Geleit im späten Mittelalter im Zenit seiner kulturellen Bedeutung und geographischen Verbreitung stand. Die wichtigsten Wirkungsbereiche des Geleits sind Markt und Stadt, Gerichts- und Prozesswesen, Krieg und Fehde sowie Reise- und Handelsverkehr⁴¹⁶, denn seit dem hohen Mittelalter erfolgte eine rechtliche und funktionale Ausdifferenzierung des Geleits nach praktischem Bedarf⁴¹⁷, wobei das Geleitwesen aus thematischen Gründen lediglich unter dem letztgenannten Gesichtspunkt betrachtet werden soll.

Das als Straßen-, Kaufmanns- oder (seit Kalisch⁴¹⁸ und Fiesel⁴¹⁹ eher irreführend) als Zollgeleit bezeichnete verkehrspolitische Instrument, das meist an die größeren Fernhandelsrouten gebunden war, unterscheidet sich deutlich von den vielfältigen Formen des finanziell nicht nutzbaren, nichtregalen Geleits, die im Spätmittelalter stets deutlich vom regalen Verkehrsgeleit abgehoben werden⁴²⁰. Da das verkehrsbezogene Geleit entwicklungsgeschichtlich einen Sonderfrieden darstellt, der vor allem Bezüge zum Königsfrieden (Straßenfriede für den Weg zum König und zum Markt) aufweist⁴²¹, werden seine engeren Ursprünge allgemein im fränkischen Königsschutz für fremde Kaufleute vermutet⁴²². Schon bald verband sich mit dieser regalen Schutzpflicht das Recht des Ge-

416 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. XIX.

417 KINTZINGER, Cum salvo conductu, S. 328: Das Geleit konnte so vielgestaltig sein wie die Gelegenheiten, anlässlich derer es gegeben wurde. Vor allem rechtshistorische Fragestellungen provozierten eine funktionale Differenzierung der Ausprägungsformen des Geleits.

418 KALISCH, Über das Verhältnis des Geleitregals zum Zollregal.

419 Die Arbeiten von Ludolf Fiesel haben zur Erhellung der Zusammenhänge um die Entstehung des Rechtsbegriffs Geleit wesentlich beigetragen: FIESEL, Das öffentliche Geleit im frühen Mittelalter, Bd. 1: Die kirchlichen Empfehlungsbriefe und das kirchlich-klösterliche Geleitwesen, Bd. 2: Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitrecht, Bd. 3: Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits; DERS., Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits; DERS., Woher stammt das Zollgeleit?; DERS., Die Geleitzölle im griechisch-römischen Ägypten und im germanisch-römischen Abendland.

420 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 218f.; KINTZINGER, Cum salvo conductu, S. 329: Das Straßengeleit galt prinzipiell als genuin »landesfürstliches« Regal, doch sei es für Städte durchaus nicht ausgeschlossen gewesen, dieses Recht zu erwerben und auch jenseits der städtischen Mauern ausüben.

421 Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1481f.

422 Meinrad SCHAAB, Artikel »Geleit«, in: Lex.MA, Bd. 4 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1204f.; BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 206: Es existieren frühmittelalterliche Nachweise für *conductus*, die sich auf den Schutz von Kaufleuten beziehen und die ein Teil von Marktprivilegien darstellen. Bereits 1156 findet sich das Geleit als ein vom König verliehenes Recht in Italien, obschon es zwei Jahre später auf dem Reichstag von Roncgalia noch nicht explizit als Regal definiert und allenfalls dem Straßenregal zugeordnet wird. Einige Jahrzehnte später findet sich das Geleit auch nördlich der Alpen, wo das Recht im Jahr 1180 erstmals anlässlich der Belehnung des Erzbischofs von Köln mit dem Herzogtum Westfalen aufleuchtet.

leitherrn zur Erhebung von Geleitgeld (*guidagium*)⁴²³ auf den Durchgangsverkehr, wobei sich bereits bis zum 9. Jahrhundert eine Unterscheidung zwischen schriftlichem Geleit (Ausstellung eines Geleitbriefs) und personalem Geleit (bewaffnete Begleitung) herauskristallisierte⁴²⁴. Reisende und besonders Kaufleute sollten gegen die Begleichung dieses Entgelts sicheres Geleit auf einer ausgewählten Route haben⁴²⁵. Die Gebühr diente – zumindestens anfänglich – ausschließlich dieser Wegsicherung und nicht wie Zölle, Weg- und Brückengelder dem Unterhalt der Verkehrsträger⁴²⁶. Schäden, die der Geleitempfänger durch die Vernachlässigung der herrscherlichen Pflichten des Geleitherrn erlitt, hatte Letzterer grundsätzlich zu entschädigen. Doch konnte der Straßennutzer nur auf Schadensersatz hoffen, wenn er auch die Geleitstraße benutzt hatte, da das Kaufmannsgeleit an bestimmte Strecken gebunden war⁴²⁷. Indes konnten Ansprüche rechtlicher oder pekuniärer Natur an den Geleitgeber – so Martin Kintzinger – durchaus nicht ohne weiteres abgeleitet werden. Vielfach blieben die Forderungen nach Verfolgung und Bestrafung von Übeltätern unerhört. Durchaus wirksam konnte jedoch ein Ansehensverlust sein, der dem Herrscher durch die Klagen geschädigter Geleitnehmer

423 Sachsenspiegel, Landrecht II 27, § 2; Schwabenspiegel, Landrecht, § 194; sowie Mainzer Reichslandfrieden, MGH Const. II, Nr. 196, S. 241–247, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263, § 7. Dazu BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 209, mit Anm. 56: Die seit dem 13. Jahrhundert aufkommenden Geleitgelder wurden meist an den Zollstellen eingehoben, bisweilen in der Form eines Gesamtzolls. So genehmigte König Adolf den Grafen von Savoyen neben dem alten Zoll von Les Clées aufgrund des Aufwands für die Straßensicherung zusätzlich einen neuen Zoll, wofür der Graf die Kaufleute wiederum durch das gesamte Gebiet zu geleiten hatte. Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollgeleit«, HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1757–1759, hier: Sp. 1757: Die Bezahlung der Geleitgelder erfolgte vielfach an einer Zollstelle. Die Bezahlung des Zolls bezog sich aber auf die Passierung eines Punktes, die des Geleits auf die Begehung einer Strecke. In den meisten Fällen wurde eindeutig zwischen den Rechten und Abgabensystemen unterschieden.

424 FIESEL, Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitsrecht, S. 7f. Dazu KINTZINGER, Cum salvo conductu, S. 329: Alle Geleitformen bis auf das Ehrengelait konnten als personales oder schriftliches Geleit realisiert werden. Meinrad SCHAAB, Artikel »Geleit«, in: Lex.MA, Bd. 4 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1204f., unterscheidet zwischen »schriftlichem« und »lebendigem« Geleit. STRAUBE, Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, S. 27f., zwischen letzterem und »totem« Geleit.

425 Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1481f.

426 Anne-Marie DUBLER, Artikel »Geleit«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 5: Fruchtbarkeit–Gyssling, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2006, S. 181f., hier: S. 181.

427 Sachsenspiegel, Landrecht II 27, § 2. Vgl. auch MGH Const. III, Nr. 351, S. 334f. – Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1484: Eine solche Schadensersatzpflicht erkannte noch der Reichsabschied von Augsburg des Jahres 1559 an.

entstand⁴²⁸. Nicht selten stellte sich in solchen Fällen schließlich doch noch der gewünschte Erfolg ein. Ob der »theoretisch-rechtlichen Geleitpflicht« auch praktisch entsprochen wurde, bildete indes einen Gradmesser »für die Autoritätsgeltung, die Stabilität, das politische Gewicht und die faktische Macht« von Herrschaft⁴²⁹.

1.4.6 Rechtsnorm und Anwendungspraxis

Im Verlauf des 13. Jahrhunderts wurde das Geleit, das auf reichsrechtlicher Ebene erstmals im Frieden von Konstanz (1183) in Erscheinung tritt⁴³⁰, – unbeschadet des königlichen Geleitrechts⁴³¹, mit dem es konkurrierte – zu einem landesherrlichen Hoheitsrecht⁴³². So fixiert die *Constitutio in favorem principum* von 1231 und wörtlich gleichlautend die Erneuerung durch Friedrich II. von 1232, dass das *conductum principum* den *domini terrae per terram eorum* zustehe, doch nur als ein ihnen persönlich vom Reich verliehenes und deshalb nicht weiter übertragbares Recht⁴³³. Einerseits wurde mit dem staufischen Privileg die landesherrliche Mediatisierung des königlichen Geleitrechts reichsrechtlich festgeschrieben, andererseits war damit aber noch keine Lösung der zwischen Zentral- und Partikulargewalten gespaltenen Kompetenzfragen erreicht⁴³⁴. 1234 wies Heinrich (VII.) nochmals darauf hin, dass niemand Geleit geben dürfe, es sei denn, er trage das Recht vom Reich zu Lehen⁴³⁵. Ausdrücklich wurde auch im Mainzer Reichslandfrieden von 1235 die Oberhoheit des Königs in der Wahrnehmung reichsrechtlicher Geleitkompetenzen betont⁴³⁶. Nicht die Unentschiedenheit der Situation,

428 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 322.

429 Ebd.

430 MGH Const. I, Nr. 292, S. 407.

431 Die verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen des Geleits als Instrument königlicher Politik im spätmittelalterlichen Westeuropa zeigt der Artikel von KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, auf.

432 Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1485.

433 MGH Const. II, Nr. 171, S. 211–213, Art. 14. Vgl. auch KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 335: Auffälligerweise ohne spätere königliche Bestätigung geblieben, wurde das Privileg im Jahr 1431 im Auftrag der Reichsfürsten übersetzt, um seinen fortwährenden Bestand in Erinnerung zu halten. Vgl. dazu auch BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 206f.: Die Behandlung des Geleits im *Statutum* von 1231/32 hat wohl dazu geführt, dass das Regal in der Literatur vielfach als fürstliches und insbesondere herzogliches Attribut angesprochen wird, das dann allmählich auf die Grafen übergegangen sei, wovon aber keine Rede sein könne. Naturgemäß müsse sich die Wahrnehmung dieses Rechts zunächst auf die *viae publicae* bezogen haben. Und dann dürften all jene sich zur Ausübung berechtigt gefühlt haben, die in der Lage waren, Schutz und Schirm zu gewähren.

434 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 335; Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1483.

435 MGH Const. II, Nr. 319, Art. 12: *Quod nullus conductum alicui praebeat, nisi forte conductum a nobis et ab imperio iure possideat foedali.*

436 MGH Const. II, Nr. 196, S. 241–247, Arenga, S. 241, Z. 30f.: *ad commissam nobis rem publicam gubernandam [...].* Ebd., Art. 12: *Firmiter inhibemus, ne quis conductum alicui precio prebeat, nisi ius conducendi teneat ab imperio iure foedali.* Vgl. auch Art. 7 und 9.

wohl aber die Gewichtung der Partikularinteressen änderte sich in den Landfriedensregelungen des 13. Jahrhunderts, die deutlicher als zuvor die divergierenden Absichten beider Seiten akzentuierten⁴³⁷. Der »Dualismus zwischen zentralem Autoritätsanspruch und lokaler Durchsetzung – und damit zwischen königlicher Herrschaft und territorialfürstlicher Macht« – bestimmte die spätmittelalterliche politische Praxis. Das Reich verlegte, installierte und verbot Geleitsstrecken oder erhöhte die entsprechenden Abgaben, und die Könige gingen immer wieder – zumindest in den königsnahen und -offenen Gebieten – gegen »unrechte« Geleite vor⁴³⁸. Die Politik des Königs erwies sich jedoch als zu inkonsequent und als zu wenig flächendeckend⁴³⁹. Zudem ließ sich dieser im Reich aus Gründen der Praktikabilität vielfach vertreten⁴⁴⁰. Und da das Geleit vielerorts von weit geringerer fiskalischer Bedeutung als die Zölle war⁴⁴¹, reduzierten sich die direkten königlichen Einflussnahmen allmählich, bis die Inhaber die Geleitsverhältnisse besonders im 15. Jahrhundert weitgehend in Eigenregie gestalteten, indem sie etwa die Abgaben erhöhten oder neue Hebestellen einrichteten⁴⁴². Erst mit der fortschreitenden Ausformung der Territorialstaaten im 16. Jahrhundert gelang es den Landesherren, ihre Position vollends durchzusetzen. Mit dem Reichsabschied von 1548 wurde das landesherrliche Geleitrecht anerkannt: Das Reich war infolgedessen grundsätzlich nicht mehr in der Lage, in den landesfürstlichen Gebieten Geleit zu üben und Geleitgelder zu erheben. Das Geleitrecht des Königs wurde auf die reichsunmittelbaren Gebiete beschränkt⁴⁴³. Diese Verengung bedeutete zwar einen Kompetenzverlust für das Reich, brachte aber zugleich rechtliche Klarheit⁴⁴⁴.

437 Vgl. die Landfrieden von 1281 und 1287: MGH Const. III, Nr. 279–81, S. 277 und Nr. 390, S. 373. Dazu auch Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1483.

438 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 331, 342.

439 BRANDSTÄTTER, *Straßenhoheit und Straßenzwang*, S. 217f.: In Auseinandersetzungen um das Geleitrecht wurde seit dem 14. Jahrhundert immer wieder auf die erforderliche Belehnung durch das Reich verwiesen, auch ohne dass die Konfliktparteien tatsächlich den Nachweis erbringen konnten. Andere Geleitanbieter besaßen zwar Geleitrechte zu Lehen, die sich aber nur auf bestimmte Strecken bezogen, im Verlauf der Zeit aber auch für andere Routen in Anspruch genommen worden waren. Da oftmals urkundliche Belege fehlten, versuchten die Streitparteien ihre Ansprüche auf das Geleit zum Teil einfach mit Hinweisen auf die allgemeine Landeshoheit, die Gerichtshoheit oder sogar die Grundherrschaft zu stützen. Das Gegenüber von Berechtigung und Anspruch, von alten Rechtsverhältnissen und jüngeren Entwicklungen, von Kauf, Tausch, Teilung und Kompromiss wurde so zum Gegenstand zahlreicher Schiedsgerichte.

440 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 322.

441 Im spätmittelalterlichen Bern waren dagegen die Geleitgeldeinnahmen höher als die Zolleinnahmen.

442 BRANDSTÄTTER, *Straßenhoheit und Straßenzwang*, S. 214.

443 Bernhard KOEHLER, Artikel »Geleit«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1481–1489, hier: Sp. 1483.

444 KINTZINGER, *Cum salvo conductu*, S. 336f.: Der Vorgang erfasste sämtliche zwischen der Zentralgewalt und den Partikulargewalten strittigen, ursprünglich reichsrechtlichen Kompetenzen. Keine war aber in derselben Weise betroffen wie das Geleit. Im Verlauf der Entwicklung – von den Anfängen

Durch die Mediatisierung blieb der König zwar nominell oberster Inhaber des Geleitrechts – ein Umstand, der im verbreiteten Rechtssprichwort »Der Kaiser bringt das Geleit mit sich« trefflich Ausdruck findet⁴⁴⁵ –, faktisch verschoben sich aber die rechtlichen und praktischen Kompetenzen auf die Ebene der Landesherrschaft⁴⁴⁶. Zudem bedurfte praktischer Geleitschutz vor Ort zwangsläufig territorialer Mitwirkung, und die Geleite der Territorien und Städte wurden stets auch durch deren Verfassungssituation beeinflusst. So entwickelten sich im Bereich des Stadt-, Markt- und Versammlungsfriedens die städtischen Geleitarten. Die allgemeine Verfassungsentwicklung lässt allerdings seit dem Ende des 13. Jahrhunderts die ursprünglich deutlichen Unterschiede zwischen den typisch städtischen und den territorialen Geleitarten verblassen⁴⁴⁷.

Seit dem späten Mittelalter sind überdies vermehrt landesherrliche Bemühungen um die Rationalisierung der Geleitausübung feststellbar⁴⁴⁸. So wurde etwa zur Kostenreduktion nur noch auf einer einzigen Straße oder auch nur noch zu festgelegten Zeiten Geleit angeboten, wodurch die grundsätzlich freie Wahl zwischen mehreren Geleitstraßen erhebliche Einschränkungen erfuhr. Zudem wurden Reisende auf Nebenwegen ins Geleit gewiesen und mit Bußzahlungen belegt. Die allgemeine Entwicklung tendierte zunehmend in Richtung Zwangsgeleit oder zumindest hin zu einer eingeschränkten Geleitfreiheit, wie sie in vielen Regionen besonders während der Messezeit Gültigkeit besaß. Darüber hinaus lässt sich im Verlauf des Mittelalters grundsätzlich ein allmählicher Prozess der Ablösung der bewaffneten Geleiteskorte zunächst durch den Geleitbrief oder das Geleitschreiben und schließlich durch eine spezifische Geleitgebühr konstatieren. Mit der fortschreitenden Formierung der Territorialherrschaften verloren die von den Landesherren nun oft als reine Verkehrssteuer für die Benutzung ihrer Verkehrswege erhobenen Geleitgelder letztlich ihre Schutzgeldfunktion⁴⁴⁹. Da im späten Mittelalter das Geleitrecht nicht mehr zwingend mit dem Territorium des Geleitherrn korrespondieren musste, waren einzelne mächtige Fürsten und Städte⁴⁵⁰ in der Lage, ihren

im 11./12. Jahrhundert bis zum Abschluss im 16. Jahrhundert – wurde das Recht zunächst faktisch, dann auch rechtlich gespalten. Nur beim Geleitrecht konnte das Königtum bis in das 15. Jahrhundert hinein überhaupt einen Anspruch auf Vorrang behaupten. Ebd., S. 331: Das im Gegensatz zum königlichen Geleit viel verpflichtendere fürstliche Geleit bot schließlich eine faktische Sicherheit, zu der königliches Geleit kaum in der Lage war.

445 SCHMIDT-WIEGAND (Hg.), Deutsche Rechtsregeln und Rechtssprichwörter, S. 127.

446 KINTZINGER, Cum salvo conductu, S. 333f.

447 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 82–84.

448 Ebd.

449 GERBER, Markt und Münze, S. 199f., mit Anm. 6.

450 BRANDSTÄTTER, Straßenhoheit und Straßenzwang, S. 218f.: Auch bedeutenden Städte errangen Geleitrechte. Besaß die Stadt ein Untertanengebiet, so übte sie meist das Geleitrecht in diesem Territorium aus. Ob die Städte eine aktive Straßenpolitik betreiben konnten, hing aber von mehreren Faktoren ab. Verpachtungen und Verpfändungen von Geleitrechten erfolgten vorzugsweise in den Gebieten, in denen die Ausübung des Geleits unstrittig war, während im gegenteiligen Fall das Geleit bei Veräußerungen von Herrschaftsrechten oftmals ausgenommen wurde.

Geleitseinflussbereich erheblich auszudehnen⁴⁵¹, teils bis in fremde Herrschaftsgebiete hinein. So diente das Herrschaftsinstrument auch der Durchsetzung territorialer Herrschaftsansprüche gegen konkurrierende Gewalten⁴⁵². Schließlich bemühten sich die spätmittelalterlichen Geleitherren zur längerfristigen Erhaltung des durch ihr Territorium fließenden Transitverkehrs um gegenseitige Vereinbarungen. Vor allem ab dem 14. Jahrhundert wurde das Geleit in diesem Sinne zum Gegenstand nachbarschaftlicher Absprachen⁴⁵³. Von den Eidgenossen wurde es erstmals im *Pfaffenbrief* des Jahres 1370 für den Nord-Süd-Verkehr über den Gotthard überregional geregelt⁴⁵⁴. Solche bi- und multilateralen Verträge forderten die Gewährleistung des sicheren Durchzugs und Maßnahmen gegen die willkürliche Vermehrung der Hebestellen sowie maßlose Erhöhungen der geforderten Geleitgelder und Zölle.

1.4.7 Das Zollregal

Es gibt kaum einen Tätigkeitsbereich der vormodernen Staatsgewalt, der – ungeachtet aller revidierenden Forschungsergebnisse – immer noch derart entschieden negativ bewertet wird wie das Zollwesen⁴⁵⁵. Das Urteil, die Territorialherren hätten das Zollregal übermäßig fiskalisch ausgebeutet und dadurch Handel und Verkehr ernsthaft behindert, stützt sich bevorzugt auf eine Reihe zeitgenössischer Zeugnisse ab, deren Toposhaftigkeit gerne übersehen wird. Oft zitiert wird etwa der Bericht des Engländer Thomas Wikes aus dem Jahr 1260. Wikes kam als Gefolgsmann des Richard von Cornwall ins Reich, dessen Rheinzölle er als *furiosa Teutonicorum insania* umschreibt. Die Tatsache, dass König Richard mit einem Programm gegen die fürstlichen Zölle am Rhein seine eigene Herrschaft zu legitimieren suchte, macht Wikes – was in der Regel unerwähnt bleibt – freilich zu einem durchaus voreingenommenen Zeugen⁴⁵⁶. Am Befund, dass der

451 So reichten die Geleitrechte der Grafen von Savoyen, den wichtigsten Geleitherren zwischen dem Jura und den Alpen, weit über das eigene Territorium hinaus.

452 Ebd.: Die Mächtigeren dürften einfach Geleitrechte wahrgenommen und verfestigt haben, ebenso wie deren gewohnheitsmäßige Ausweitung auch innerhalb von Territorien durchaus belegt ist. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurden im 15. und 16. Jahrhundert Geleitbücher und -verzeichnisse zur dauerhaften Inventarisierung angelegt.

453 Ebd.; WIEDERKEHR, *Das freie Geleit*, S. 82–84: Von einigen Ausnahmen abgesehen war die finanzielle Belastung durch Geleitgelder eher gering, und so reichten die Erträge kaum aus, um den organisatorischen Aufwand zu decken. Zur Reduzierung der Kosten einigte man sich etwa auf ein wechselseitiges Geleit, wobei die jeweiligen Geleitgrenzen im gegenseitigen Einverständnis überschritten wurden: Das Geleit von einer Amtsstadt zur anderen wurde auf dem Hinweg von einem Geleitherrn, auf dem Rückweg vom anderen übernommen. Daneben kam auch das Doppelgeleit durch zwei geleitberechtigten Herren vor. Um den zum Teil endlosen Streitigkeiten um die Geleitrechte zu begegnen, fielen sogar Vorschläge, dass auf bestimmten, strittigen Strecken keine der Konfliktparteien geleiten sollte.

454 NABHOLZ/KLÄUI, *Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, S. 33–36 (*Pfaffenbrief*), hier: S. 34f., Art. 7.

455 DIRLMEIER, *Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte*, S. 19.

456 Ebd., S. 19f. Ähnlich oft zitiert werden aus dem 15. Jahrhundert die Bemerkungen des Verfassers der *Reformatio Sigismundi* zum Zustand des deutschen Zollwesens: *in iglicher stauden ist schir ein zoll; es mag schir ein lant das ander wyder getrosten noch zü staten sten, noch nymant dem andern kein*

mittelalterliche Handel durch »tarifäre Handelshemmnisse«⁴⁵⁷ belastet (nicht verhindert) wurde, und dass die Zolleinkünfte für Finanzhaushalt und Territorialpolitik⁴⁵⁸ von Fürsten und Städten⁴⁵⁹ gewichtige Faktoren darstellten⁴⁶⁰, ist zwar nicht zu rütteln, doch dürfen indes die positiven und steuernden Effekte von Zöllen auf die Entwicklung von lokalen, regionalen und überregionalen Handels- und Verkehrsbeziehungen und damit auf die Gestaltung von städtischen und territorialen Wirtschaften schlechthin nicht unterschätzt werden⁴⁶¹.

1.4.8 Begriffe und Geltungsbereiche

Zölle sind generell als Abgaben zu definieren, die fällig werden, wenn Waren, Last- und Reittiere sowie Personen einen bestimmten Punkt oder eine ausgewählte Strecke des Verkehrssystems passieren oder begehen. Im römischen Reich waren für die verschiedenen Zölle die Begriffe *vecitgal* (von lat. *vehi* = fahren), *portorium* (von lat. *porta* = Eingang oder lat. *portus* = Hafen) und *quadragesima* (der vierzigste Teil des Wertes einer Fracht) sowie schließlich auch *teloneum* (von gr. *telos* = Ziel, Zahlung) – zunächst nur für das Zollhaus, später auch im übertragenen Sinne für die Abgabe selbst – in Gebrauch. Letzterer Terminus fand in den Formen *t(h)eloneum/t(h)olonium* als Bezeichnung für verschiedene Verkehrsabgaben Aufnahme in die Urkunden der fränkischen und deutschen Könige, so auch in die roncagliische Regalienaufzählung von 1158, wo die Zölle als *vectigalia, que vulgo dicuntur tholonea* aufgeführt werden⁴⁶². In der Volkssprache wird der lateinische Begriff in der Regel als mhd. *zol* wiedergegeben⁴⁶³.

Im hohen und späten Mittelalter wurde einerseits zwischen den sogenannten »großen Zöllen« (*telonea magna*) und den »kleinen Zöllen« (*telonea parva*) unterschieden. Erstere belasteten die Frachten nach Warenart und/oder Gewichtseinheit und generierten entsprechend hohe Einnahmen. Die kleinen Zölle – in deutschen Urkunden als *leuszoll*,

recht pfennigwert geben, da Zoll groß ursach an seind. Vgl. KOLLER (Hg.), Reformation Kaiser Siegmunds, S. 256 und 258f. – Allgemein zu diesem Befund vgl. auch LANDOLT, Straßenbau und Straßenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit, S. 37.

457 Vgl. auch POHL, Einführung, in: DERS. (Hg.), Die Auswirkung von Zöllen, S. 7–18, hier: S. 8. HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 286f., führt die Klagen zur Schädigung des Fernhandels durch die Zölle auf die Dichte des Zollnetzes zurück.

458 HASSINGER, Die Bedeutung des Zollregals, S. 151–184.

459 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1755: Für viele Landesherren stellten die Zolleinnahmen die einzige Möglichkeit des unmittelbaren Bargeldeinzugs dar.

460 LANDOLT, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter, S. 1.

461 IRSIGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren, S. 40.

462 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1753: In Bayern und Österreich war ergänzend auch der Begriff *muta* (Maut) in Gebrauch.

463 MGH Const. I, Nr. 175, S. 244.

leiszoll, *lusezoll* (von *lutzelzoll* = minderer Zoll) geführt – wurden hingegen als eine nach benutztem Transportmittel veranschlagte Benutzungsgebühr viel niedriger tarifiert⁴⁶⁴. Andererseits ist auf funktionaler Ebene zwischen zwei größeren Zollkategorien zu differenzieren – den Marktzöllen und den Passier- oder Transitzöllen, die auch als Verkehrs zölle bezeichnet werden⁴⁶⁵. Beide Systeme weisen zahlreiche lokale und regionale sowie nach Funktionen determinierte Unterkategorien auf, wobei die Grenzen zwischen den verschiedenen Rubriken im Einzelfall fließend sind⁴⁶⁶. Abgesehen vom Marktzoll wurden diese Zölle ursprünglich vielfach in der Form von Naturalien und in der Regel nach dem Transportmittel erhoben. Die Naturalzölle traten jedoch im 14. und 15. Jahrhundert fast vollständig hinter die Geldzölle zurück⁴⁶⁷, die als spezifischer Zoll auf die Gewichtseinheit oder als Wertzoll⁴⁶⁸ veranschlagt wurden. Die Höhe der Zolltarife variierte lokal, wobei die verschiedenen Zollarten der Kasse des Zolleinnehmers Einnahmen höchst unterschiedlichen Ausmaßes bescherten⁴⁶⁹. Der durchschnittliche Abstand zwischen den Zollstätten betrug am viel befahrenen Rhein lediglich 10 Kilometer, während die Entfernung auf den alpinen Linienführungen mit etwa eine Tagesetappe umfassenden 25 bis 40 Kilometern erheblich länger bemessen war⁴⁷⁰.

Der Rechtsanspruch, Zölle einzufordern, verpflichtete aufgrund seiner in den entsprechenden Gesetzestexten festgeschriebenen Zweckgebundenheit zu Gegenleistung

464 STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 7; Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Strafrecht–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1753.

465 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 86: Marktzölle wurden ähnlich den modernen Umsatz- und Verbrauchssteuern auf (in der Stadt) verkaufte Handelsgüter erhoben. Verkehrs zölle wurden in erster Linie zum Unterhalt von Straßen und Verkehrseinrichtungen erhoben.

466 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 285: Der Marktzoll war ursprünglich nicht an den Marktort selbst gebunden, sondern an dessen Einzugsbereich. Erst die Konzentration des Handels auf den Märkten band ihn an diese. Die wichtigste Quelle für das deutsche Zollwesen des 10. Jahrhunderts, das Weistum von Raffelstetten (*Inquisitio de theloneis Reffelstettensis* 903–906, in: MGH Capit. II, Nr. 253, S. 249–252) über die Zollverhältnisse in den drei Grafschaften an der Donau zwischen Passauer- und Wienerwald, zeigt noch keine klare Trennung von Markt- und Passierzoll auf. Entwicklungsgeschichtlich schieden sich also die Marktzölle von den Passierzöllen vor allem in der Ausbildung des Städtewesens.

467 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Strafrecht–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1755: Der Marktzoll war stets ein Geldzoll, in der Regel vier Pfennige vom Wertpfund (Pfundzoll).

468 Ebd.: Nur bei den Marktzöllen wurde auf den eigentlichen Wert der Ware abgestellt, da sich der fällige Pfundzoll nach dem Umsatz richtete.

469 Ernst PITZ, Artikel »Zoll (Mittel- und Westeuropa)«, in: Lex.MA, Bd. 9 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 666–669, hier: Sp. 667f.: So setzten die Könige und die von ihnen beliebigen Zollherren die Tarife höchst uneinheitlich, jeweils den örtlichen Bedürfnissen der Händler entsprechend, fest.

470 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Strafrecht–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1756.

gen: An verkehrsgünstigen und gut kontrollierbaren Punkten etwa als Passier-, Brücken-, Fluss-, Markt-, oder Stadtzoll erhoben, sollten die eingenommenen Verkehrsabgaben insbesondere dem Bau und Unterhalt von Straßen und Verkehrsinfrastrukturbauten zugeführt werden. Die Verleihung von Zollprivilegien an Landesherren und Städte war darum vielfach an die Auflage der Wegbesserung gebunden. Besonders im Fall des alpinen Straßenbaus flossen landesherrliche Zollrechte auf einzelne Linienführungen auch an Privatunternehmer, wobei eine solche Verbindung von Zoll und Straßenunterhalt von Kaufleuten finanzierte Arbeiten nicht ausschließt. Als Private erhielten etwa Heinrich Kunter an der Brennerstraße (1314) und Jakob von Castelmur an der Septimerstraße (1387) Zollprivilegien verliehen⁴⁷¹.

1.4.9 Rechtsnorm und Anwendungspraxis

Im römischen Reich hatten die Zolleinnahmen einen wichtigen Teil der öffentlichen Einkünfte generiert. Inzwischen gilt es als gesichert, dass das Zollwesen des fränkischen und des römisch-deutschen Königtums trotz rechtlicher Modifikationen aus diesem Vorgängersystem abzuleiten ist⁴⁷². Als bedeutend erweist sich hierbei, dass durch die Verdinglichung des Zollrechts der ursprüngliche Charakter der Zölle als indirekte Steuern aufgehoben wurde. In den mittelalterlichen Jahrhunderten werden sie zunächst zu Verkehrsabgaben der meist landfremden Kaufleute, die sich mit den Zahlungen den Schutz des Königs und der von ihm eingesetzten Zollherren erkaufte⁴⁷³, denn das Recht, neue Zollstätten zu errichten, bestehende zu verlegen oder aufzuheben, die Be-

471 Thomas SZABÓ, Artikel »Straße (westlicher Bereich)«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

472 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1759–1761: Dafür sprechen die Terminologien, die Hinweise auf frühe Zölle in den römischen Kontinuitätszonen und die Parallelen des frühen Zollrechts der nichtfränkischen Teile Italiens. Die Herleitung eines originär germanischen Zolls aus einem nicht nachgewiesenen Bodenregal muss dagegen abgelehnt werden. Vor allem für das 9. Jahrhundert ist die Übernahme der römischen Zölle als wichtiges Instrument der weltlichen Fürsten zum Ausbau der Landeshoheit nachgewiesen: HASSINGER, Die Bedeutung des Zollregals, S. 152f. Vgl. auch Ernst PITZ, Artikel »Zoll (Mittel- und Westeuropa)«, in: Lex.MA, Bd. 9 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 666–669, hier: Sp. 667; und Marco POLLI-SCHÖNBORN, Abschnitt »Altertum und Mittelalter« im Artikel »Zölle«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]: Berechtigt zum Zoll war in der fränkischen Zeit der Graf für den König, in nachfränkischer Zeit prinzipiell der Inhaber der hohen Gerichtsbarkeit. Der Zoll wies damit enge Verschränkungen mit der Institution der Grafschaft auf.

473 Ernst PITZ, Artikel »Zoll (Mittel- und Westeuropa)«, in: Lex.MA, Bd. 9 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 666–669, hier: Sp. 667f.; IRSIGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren, S. 41: Mit der Entrichtung des Zolls erlangte der Kaufmann das Recht, unter dem Schutz des Königs oder des Zollherrn entweder die Zollstätte oder die zugehörige Grafschaft zu passieren sowie auf dem Markt (bzw. den Märkten) der Grafschaft Handel zu treiben. Seit der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts bildete sich daher eine enge Verbindung von Markt und Zoll heraus, wobei es auch Märkte ohne ausdrückliches Zollrecht gab.

fugnis von bestehenden Zollrechten Befreiungen zu erteilen sowie die Tarifhoheit, kurz die allgemeine Aufsicht über Erhebung und Verwaltung von Zöllen, war ein Hoheitsrecht der deutschen Könige⁴⁷⁴, ein *jus regium vel regale*. So wird der Zoll bereits in der ersten Regaliendefinition, im Privileg von Paschalis II. an Heinrich V. von 1111, neben den (Wasser-)Straßen und dem Geleit⁴⁷⁵ ebenso wie im umfangreicheren roncagliesen Katalog der Regalien von 1158 aufgeführt⁴⁷⁶.

Die Bestimmung von Inhabern und Umfang des Zollregals sind im Einzelnen strittig⁴⁷⁷. Erwiesen ist dagegen, dass die königlichen Machtbefugnisse im Verlauf des Mittelalters auf rechtlicher Ebene erhebliche Einschränkungen erfuhren⁴⁷⁸. Das aufs engste mit dem Straßenregal verknüpfte Zollregal⁴⁷⁹ ging wie die Straßenhoheit allmählich in die Hände der Landesherren und Städte über⁴⁸⁰. Gleichzeitig zeichnete sich die Tendenz ab, den Zoll auch als *beneficium* zu verleihen und entsprechend die Erbllichkeit der Lehensform zu begründen⁴⁸¹. Für die geistlichen Fürsten wurde diese Verleihungspraxis mit dem Wormser Konkordat bestätigt. Von diesem Zeitpunkt an waren sie ihrerseits in der Lage, untergeordnete Privilegien zu erteilen, ohne die königliche Hoheit über das Zollregal zu verletzen⁴⁸². Unter Friedrich II. kam es zu weiteren Einbrüchen in das königliche Zollrecht, die reichsrechtlich schriftlich fixiert wurden: Die *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* bestätigte den geistlichen Fürsten ihren Zollbesitzstand und sicherte ihnen zu, dass keine Neueinrichtungen ohne ihre explizite Einwilligung statthaft waren. Darüber hinaus bekräftigte das Dokument Barbarossas Eingeständnis, dass königlichen Beamten in Bischofsstädten keine Zollbefugnisse zufallen sollten⁴⁸³. Im *Statu-*

474 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1763.

475 MGH Const. I, Nr. 86, S. 90.

476 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1762f.

477 Ebd., Sp. 1759.

478 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1753f.; STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 10f.

479 SCHNYDER, Mittelalterliche Zolltarife, S. 151: »Das Korrelat zum Straßensystem bildete das Zollwesen.«

480 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 285.

481 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1761. So ausdrücklich z. B. im Sachsenspiegel, Lehnrecht, 11, § 3.

482 Ernst PITZ, Artikel »Zoll (Mittel- und Westeuropa)«, in: Lex.MA, Bd. 9 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 666–669, hier: Sp. 668; HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 287.

483 MGH Const. II, Nr. 73, S. 86–91.

tum in favorem principum von 1232⁴⁸⁴ fehlen aufschlussreiche Bestimmungen zu territorialherrlichen und städtischen Zollrechten⁴⁸⁵.

Im Gegensatz dazu verlangt jedoch die von Friedrich II. bestätigte Konstitution Heinrichs (VII.) 1234, alle – *absque consensu et conniventia principum* – errichteten Zollstellen aufzuheben. Die Regelung anerkannte damit nicht allein die entsprechenden Initiativen der geistlichen, sondern auch diejenigen der weltlichen Fürsten. Die gesetzlichen Bestimmungen und insbesondere die eigenständigen Einrichtungspraktiken der partikulären Mächte belegen, dass sich das im frühen Mittelalter noch weitmaschige Zollnetz im Gleichschritt mit der generellen Steigerung des Verkehrsaufkommens stark verdichtet hatte. Der Mainzer Reichslandfrieden des Jahres 1235 negierte jedoch daraufhin die Rechtmäßigkeit aller seit dem Tod Heinrichs VI. ohne königliche Genehmigung errichteten Zölle und setzte ihre Beibehaltung dem Straßenraub gleich⁴⁸⁶. Theoretisch durfte damit auch weiterhin kein Zoll ohne königliche Genehmigung errichtet werden⁴⁸⁷. Tatsächlich hatte das Königtum nach dem Interregnum seine Rechte am Zollregal wieder auszubauen versucht, einmal durch Errichtung neuer Reichszölle am Rhein, mehr noch aber durch Zuschläge auf verliehene und verpfändete Zölle, die zunächst zur Schuldentilgung an die Zollinhaber, unter König Heinrich (VII.) auch an Dritte verliehen worden waren. Seit Rudolf von Habsburg zwang jedoch der steigende Geldbedarf die Könige wieder verstärkt zur Verleihung, Verpachtung, Verpfändung und zum Verkauf von königlichen Zöllen, wobei sich die resultierenden regionalen und lokalen Zollorganisationen mit Blick auf Hierarchie und Personal teils erheblich unterschieden⁴⁸⁸.

484 Ebd., Nr. 171, S. 211–213.

485 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 287, meint, dass Friedrich das Zollregal den untergeordneten weltlichen Mächten stillschweigend zubilligte, was bezweifelt werden kann. Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1763, sieht dagegen schlichtweg keine Mitwirkungsbefugnis bei der Ausübung des Zollregals. Eine summarische Zusammenfassung des *Statutum*-Inhalts liefert: Walter KOCH, Artikel »Statutum in favorem principum«, in: Lex.MA, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 75f.

486 MGH Const. II, Nr. 196 und 196a, S. 241–263, hier: S. 143f. (lat.), S. 257f. (dt.).

487 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 287: Anlässlich dieser Gelegenheit wurde den Zollinhabern gleichzeitig in Erinnerung gerufen, dass sie zur Erhaltung der Verkehrswege und zum Schutz und Geleit der Reisenden – auch im Fall von Fehden – verpflichtet waren.

488 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1754: Die Verwaltung der Zölle übertrugen die Inhaber des Zollregals ihren Kammern. Letztere wiederum setzten Zöllner als Vorsteher der örtlichen Zollstätten entweder dienstrechtlich gegen Verrechnung und auf Besoldung ein, oder sie verpachteten den Zoll, womit der Inhaber auf eigene Rechnung arbeitete und selbst wieder eigenes Personal bestellen konnte. Der seit dem 13. Jahrhundert in Erscheinung tretende, seit dem 15. Jahrhundert Gegenschreiber genannte Zollsreiber hatte den Zöllner nicht nur zu unterstützen, sondern auch zu kontrollieren. Weitere nachgeordnete Bedienstete waren die Nachschreiber, Bescher und Nachgänger, welche sich etwa der praktischen Untersuchung der zollpflichtigen Güter widmeten. Zu den lokalen Mautschreibern und Gegenschreibern in Hessen, Sachsen und Niederbayern vgl. HESSE, Amtsträger der Fürsten im spätmittelalterlichen Reich, S. 347–349.

Seit dem 13. Jahrhundert wurden im Besonderen die Reichsstädte Nutznießer dieser für das Königtum letztlich nachteiligen Zollpolitik. Die Entwicklung beschleunigt haben muss die zugrunde liegende Konstellation, dass die Könige die eigenmächtige Errichtung und Erhöhung von Zöllen auf praktischer Ebene kaum zu unterbinden vermochten⁴⁸⁹. Grundsätzlich galten damit zwar weiterhin die für das Königtum günstigen Bestimmungen des Reichslandfriedens von 1235⁴⁹⁰, doch waren die Könige aufgrund der gegenläufigen, breit um sich greifenden landesfürstlichen und städtischen zollpolitischen Praktiken gezwungen, im Einzelfall mit den Zollinhabern über die Einhaltung der Anordnungen zu paktieren. Dies war umso mehr erforderlich, als die Landesherren die in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts einsetzenden territorialen Landfrieden, zu deren Finanzierung eigens Zölle geschaffen wurden, instrumentalisiert hatten, um sich die eigenmächtig errichteten Zölle gegenseitig zu garantieren oder um Konkurrenten auszuschalten⁴⁹¹. Andererseits wurde jedoch der König besonders in Streitfällen weiterhin gerne und oft als Legitimationsinstanz herangezogen⁴⁹².

Karl IV. ging zwar weiter gegen unrechte Zölle vor, doch schreckte er bei von politischen Zwecken bestimmten Zollverleihungen nicht vor weiteren Beeinträchtigungen der königlichen Zollfreiheiten zurück. Ob schließlich die Goldene Bulle⁴⁹³ (Kap. IX) die Zolloberhoheit prinzipiell dem König zuschrieb und den Kurfürsten lediglich Besitzstand und Einkünfte ihrer Zölle bestätigte, oder ob das Dokument den kurfürstlichen Besitz aller Zölle besiegelte, die sie tatsächlich und rechtlich schon lange vorher besessen haben, ist umstritten. 1314 hatte Ludwig der Bayer dem Erzbischof von Trier ein Mitwirkungsrecht in der Errichtung neuer Zollstellen im erzbischöflichen Territorium erteilt. Karl IV. erstreckte diese Befugnis 1346 in der *commissio maior* an seinen Großonkel Balduin von Trier auf das gesamte Reich. Erst unter König Wenzel erhielten 1380 auch die Kurfürsten von Köln und Pfalz dieses Recht zugesprochen⁴⁹⁴. Klarheit schaffte

489 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1764; Rudolf von Habsburg und Albrecht I. verfügten etwa – zumal in der Zeit des Interregnums viele widerrechtliche Zölle entstanden waren – die Aufhebung von neueren, unrechtmäßigen Zöllen.

490 Ebd.

491 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 288. Der Reichslandfrieden von 1287 kam deshalb nicht umhin, alle bis 1250 unzulässig entstandenen Zölle anzuerkennen. MGH Const. II, Nr. 74: Der König durfte prinzipiell seine Erlaubnis zur Errichtung neuer Zollstätten oder zur Änderung der Tarife nur noch dann verweigern, wenn diese Maßnahmen einem bereits bestehenden Zoll zum Nachteil gereichten.

492 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 287.

493 Zur Goldenen Bulle vgl. die Arbeit von HOHENSEE, Die Goldene Bulle.

494 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1765, vertritt die erstgenannte Position, während HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 288; und Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1754, letztere Position einnehmen.

erst die Wahlkapitulation Karls V. von 1519, indem sie das Zollrecht als ein *ius reservatum limitatum*, ein von Kaiser und Kurfürsten gemeinsam ausgeübtes Recht definierte⁴⁹⁵. Ungeachtet dessen konnte man sich noch 1524 nicht zur Einrichtung eines gemeinsamen Reichszolls durchringen⁴⁹⁶. Auf rechtlicher Ebene bewahrte sich das römisch-deutsche Königtum die Zollhoheit damit verhältnismäßig lange, wohingegen die Territorialherren und Städte in der realpolitischen Praxis des späten Mittelalters mehr oder weniger frei über ihre Zollstellen verfügten.

1.4.9.1 Zollbefreiungen und Zollverträge

Die Verkehrszölle des Mittelalters sollten grundsätzlich nur kaufmännische Warentransporte belasten, während die unmittelbar zwischen Produzenten und Verbrauchern für den Eigenbedarf abgeschlossenen Kaufhandlungen zollfrei blieben⁴⁹⁷. War der Gültigkeitsradius eines solchen Zollprivilegs im frühen Mittelalter meist noch kleinräumig begrenzt und sein Zweck auf die Optimierung der Verkehrsbedingungen ausschließlich der näheren Umgebung eines Markortes fixiert⁴⁹⁸, zeichnete sich im 11., vor allem aber im 12. Jahrhundert die Tendenz ab, alle Märkte eines Herrschaftsbereichs einheitlichen Zollbedingungen zu unterwerfen. Dies führte zu einer Schaffung untertanenbezogener Freihandelsräume, innerhalb derer ausschließlich die fremden Händler zu Zollzahlungen verpflichtet waren⁴⁹⁹. Die Landesherren gewährten ihren Städten und Bürgern Zollbefreiungen, die sich teils nur auf die Waren des eigenen Bedarfes, teils aber auch auf gewerbliche Erzeugnisse bezogen. Auch die Gemeinden des städtischen Umlandes waren an den Zollstätten in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft vielfach zollfrei, da diese nicht selten Straßen- und Verkehrsinfrastrukturunterhaltsarbeiten zu leisten hatten⁵⁰⁰. Und schließlich existierten zahlreiche Bestimmungen, die – wie etwa der Artikel 27 des

495 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1754f.: Die Sicherung des Zollregals bei der Errichtung von Zollstätten und der Erhöhung der Zollarife lag nun auch im Interesse der Kurfürsten, deckten doch die Zölle im ausgehenden Mittelalter bis zu 50 % ihrer Einkünfte.

496 Mathias SCHMOECKEL, Artikel »Zollregal«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1759–1769, hier: Sp. 1766: Trotz der in Europa im Verlauf der Frühen Neuzeit teilweise eingeführten Grenzzölle wurden die territorialen Binnenzölle noch Jahrhunderte lang beibehalten.

497 Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1756.

498 STOLZ, Zur Entwicklung des Zollwesens, S. 24.

499 IRSIGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren, S. 43.

500 Ebd., S. 25; BAVIER, Die Straßen der Schweiz, S. 41: Bisweilen erlangte eine Gemeinde oder Einzelperson die Zollfreiheit erst nach Entrichtung einer jährlichen Abgabe.

Sachsenspiegels Pfaffen, Ritter und deren Gesinde – ganze Berufsstände oder Geistliche von jeglichen Zollzahlungen befreien⁵⁰¹.

Das Vorbild für bilaterale, ganze Herrschaftsbereiche umfassende Zollbefreiungen boten die königlichen Zollvergünstigungen für den kaufmännischen Handelsverkehr von einem Reichsort zum anderen⁵⁰². Entsprechende realpolitische Maßnahmen indizieren die wachsende Einflussnahme der aktivsten Wirtschaftskräfte auf die Zoll- und Verkehrspolitik der Könige. Im späten Mittelalter zeichnete sich ein ähnliches Wechselspiel zwischen Kaufmannschaften unterschiedlicher Herkunft und den Territorialherren oder Städten wichtiger Transiträume ab⁵⁰³. Ansätze zu einer genuin städtischen, vom Reich oder den Territorien gelösten Zollpolitik unter weitgehender oder völliger Ausschaltung des stadtherrlichen Einflusses finden sich zuerst im »wirtschaftlich früher und intensiver durchbildeten Westen und Süden des Reiches«, wo auch die ersten Zollverträge abgeschlossen wurden. Daneben bildete der Verzicht auf oder die Reduktion von Messe- und Markt Zollabgaben gewiss eines der wirksamsten verkehrspolitischen Mittel der Messe- und Marktstädte, Fernhandelsströme und regionalen Güter austausch in die eigenen Einflussgebiete hinein zu lenken⁵⁰⁴.

Das System der herrscherlich initiierten, jedoch von Beginn an den Interessen der Kaufleute Rechnung tragenden gegenseitigen Zollbefreiungen hat vor allem Nürnberg seit der Mitte des 12. Jahrhunderts umfassend praktiziert und in beeindruckender Weise weiterentwickelt. 1332 ließ sich die Stadt ihre bislang erworbenen Zollprivilegien von Ludwig dem Bayern zusammenfassend bestätigen. Das gesamte Netz umschloss insgesamt 69 Orte, zu denen unter anderem Bern, Murten, Solothurn, Schwyz, St. Gallen und Basel gehörten. Im 14. und 15. Jahrhundert baute die Stadt dieses System durch den Abschluss zusätzlicher Verträge weiter aus⁵⁰⁵. Ähnliche, doch im Hinblick auf ihre

501 Sachsenspiegel, Landrecht II 27, § 2. Vgl. auch STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 24: Ähnlich forderte das österreichische Landrecht von 1237 (Art. 68), dass kein Edelmann für seinen Bedarf an Lebensmitteln eine Maut zu bezahlen habe, und zwar mit Rücksicht auf seine Waffendienste. – 1323 machte ein Vikar des Papstes Johannes XXII. von Avignon, Fulco de Veyry, mit seiner Eskorte, die eine gute Vierzigenschaft Ritter umfasste, am Simplon halt. Richard von Simplon forderte pro Pferd drei Pfennige Zoll, wogegen Fulco, der sich von jeglichem Zoll befreit wähnte, Einspruch erhob: *Dni, nos sumus de familia dni nostre pape et a nobis pedagium exigere non debetis*. Daraufhin erwiderten Richard und weitere Männer aus Simplon: *Non nescimus quis sit vester papa, nec ipsum habemus pro papa, quousque ad Romam fuerit, nec per ipsum faceremus nec magis nec minus; et si ipsum per istum locum transire contingeret, pedagium ab ipso haberemus et a cardinalibus etiam; et vis etiam solvetis, velitis vel nolitis*. Der Klage des päpstlichen Vikars beim Domkapitel in Sitten verdanken wir die Kunde von diesem Ereignis. Vgl. GREMAUD III, Nr. 1486; LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 95.

502 Dabei bezogen diese auch nichtkönigliche Orte ein, die ältere Zollprivilegien besaßen.

503 IRSIGLER, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren, S. 42 und 46.

504 Ebd., S. 47.

505 Ebd., S. 44f., 47: Inhaltlich orientierten sich alle Zollverträge und Zollordnungen des 12./13. Jahrhunderts weitestgehend an den Interessen der Kaufleute. AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung, bes. S. 20–22. Ammann konnte gute Gründe geltend machen, dass der Großteil der Vergünstigungen, vor allem die gegenseitige Zollfreiheit mit den Reichs- und Stauferstädten, auf die Förderung Nürnbergs durch Friedrich I. und Friedrich II. zurückging. Die Stadt hatte wohl bereits vor 1163 ein generelles Privileg erhalten.

Größe keinesfalls vergleichbare Beziehungsnetze wechselseitiger Zollfreiheiten oder -ermäßigungen, die sich nahezu ausnahmslos in den räumlichen Grenzen der Nürnberger Verträge formierten, konnte Hektor Ammann für Bern und weitere Städte feststellen⁵⁰⁶. Keines dieser Gebilde konnte auch nur annähernd die Bedeutung des Nürnberger Zollfreiheitsnetzes erreichen. Die Erklärung für den zollpolitischen Erfolg der süddeutschen Stadt liegt denn auch in der äußerst bewusst und gezielt betriebenen Verkehrspolitik ihrer initiativen Kaufmannschaft begründet.

1.4.9.2 Zollverwandte Abgaben

Ein abschließender Blick auf die mittelalterlichen Straßen diversifiziert das sich um die regionalen Verkehrssysteme rankende Abgabengeflecht weiter, denn neben die verkehrsbezogenen Passierzölle (*teloneum*) und die bereits erwähnten Geleitgelder (*guidagium*, *fürleite*) treten seit dem 12. und 13. Jahrhundert kleinere, besonderen Aufgaben in der Verwaltung von Verkehrswegen und -infrastrukturen zufließende Spezialgebühren. Es handelt sich dabei etwa um gesondert verliehene Weggelder (*pedagium camini*, *teloneum vie*⁵⁰⁷), deren Beziehung zum Straßenregal in den meisten Fällen unklar bleibt. Aus diesem Grund ist anzunehmen, dass es sich bei den zollverwandten Taxen um Abgabesysteme handelte, die aus den lokalen Erfordernissen heraus entstanden sind. Die Weggelder können weiter unterteilt werden in die sogenannten *pedagia magna* des Fernhandels und in die auf Waren des Lokalwarenverkehrs sowie des regionalen Handels mittlerer Reichweite erhobenen *pedagia minuta/parva*, von welchen wiederum die jüngeren *pedagia camini*, die nur von der Transporteinheit erhoben wurden, zu unterscheiden sind⁵⁰⁸. Schließlich existierten zahlreiche weitere, teils ebenfalls als »Zölle« titulierte Abgaben, die etwa für das Überschreiten einer Brücke (*Pontaticum*, *teloneum pontis*, *muta pontis*, *precium pontis*, seit dem 14. Jh. auch *bruckzoll*⁵⁰⁹) oder als Steg-, Wasser-, Fahren-, Hafens-, Lade-, Lagerungs-, Sust- und Transportgebühren verliehen wurden⁵¹⁰. Das gemeinsame Charakteristikum dieser alternativen Verkehrstaxen, die theoretisch dem Unterhalt von Brücken, Straßen und Verkehrsinfrastruktur oder etwa dem Betrieb

506 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung, S. 32–36.

507 STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 6: Der Begriff leitet sich von lat. *pedes* (Fuss) ab und meint daher eine Abgabe auf das Beschreiten der Straßen durch Mensch und Tier.

508 HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 320: Über die *padagia minuta* und die *pedagia camini* besitzen wir nur sehr vage Kenntnisse, da sich bei ihnen die ältere Form der Verrechnung, das Einlegen des Geldes in eine Kasse ohne begleitende Aufzeichnungen, länger hielt. Zudem wurden diese »Zölle« häufiger als die großen, besonders in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, verpachtet.

509 STOLZ, Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens, S. 6; Andreas EICHSTAEDT, Artikel »Zoll«, in: HRG, Bd. V: Straftheorie–Zycha. Register, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 1753–1757, hier: Sp. 1453.

510 HASSINGER, Die Bedeutung des Zollregals, S. 182.

eines Transport- oder Fährdienstes zu dienen hatten⁵¹¹, bestand darin, dass ihre Verwaltung überwiegend lokalen Autoritäten oblag⁵¹².

1.4.10 Das Strom- oder Wasserregal

Verkehrsbezogene Abgabensysteme rankten sich nicht nur um Landstraßen und Wege, sondern auch um das mittelalterliche Wasserstraßennetz, das ab dem 12./13. Jahrhundert als elementarer Bestandteil des gesamten Verkehrsgefüges die Integration der Landschaft in die regionalen Wirtschaftsstrukturen entscheidend stützte. Das Strom- oder Wasserregal war wie das Straßenregal aufs engste mit dem Zollregal verbunden⁵¹³. Und wie die Landstraßen befanden sich auch die Wasserstraßen in Reichsbesitz, da das korrespondierende Recht dem König als Träger der höchsten weltlichen Herrschaft zufiel⁵¹⁴.

1.4.11 Rechtsnorm und Anwendungspraxis

Die Könige des Reichs adaptierten die römische Rechtsanschauung der *flumina publica* als grundsätzlich jedem Benutzer offen stehende Verkehrswege. Als wichtig erweist sich hierbei, dass bereits im frühen und hohen Mittelalter entsprechende Regelungen sowohl für nord- als auch für südalpine Flüsse bezeugt sind⁵¹⁵. Mit Konrad III.⁵¹⁶ setzt schließlich »eine beachtliche Reihe staufischer Privilegien und gesetzlicher Maßnahmen« ein, die Niederschlag und Verbreitung in verschiedenen Rechtsbüchern – etwa im Sachsenpiegel, im Deutschenspiegel und im Schwabenspiegel – finden sollten⁵¹⁷.

In der *constitutio de regalibus* von 1158 – »zeitlicher und sachlicher Ausgangspunkt [...] jeglicher mediävistischer Regaliendiskussion«⁵¹⁸ – werden dem königlichen Wasserregal neben den schiffbaren Flüssen und den Gewässern, durch die sie schiffbar werden (*Regalia sunt hec: [...] flumina navigabilia, et ex quibus fiunt navigabilia*⁵¹⁹) im unmittelbaren Anschluss *portus* und *ripatica* (Häfen und Uferrechte) als weitere explizit er-

511 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 168.

512 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 128.

513 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 285.

514 Gerold NEUSSER, Artikel »Stromschifffahrtsrecht«, in: HRG, Bd. V, hg. von Adalbert ERLER, Ekkehard KAUFMANN und Dieter WERKMÜLLER, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 49–51.

515 SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 198f.

516 So dokumentiert etwa eine Urkunde Konrads III., die er im Januar 1147 in Speyer für südburgundische Bischöfe ausstellte, auf bemerkenswerte Art und Weise die gestaffelte Verleihung der Königsrechte von Münze, Zoll, Fluss und Leinpfaden: HAUSMANN (Bearb.), Die Urkunden Konrads III und seines Sohnes Heinrich (MGH DD regum et imperatorum Germaniae IX), Nr. 165.

517 SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 199.

518 Ebd., S. 185.

519 MGH Const. I, Nr. 175.

wähnte wasserbezogene Rechte zur Seite gestellt⁵²⁰. Bereits in seinem Wormser Diplom des vorangegangenen Jahres hatte Friedrich I. nördlich der Alpen vor den versammelten Reichsfürsten einen Rechtsspruch zu den Mainzöllen gefasst, der verfügte, dass der Kaufleuterverkehr auf dem Fluss selbst sowie auch auf seinen ebenfalls als königliche Wege geltenden Treidelpfaden nicht behindert werden dürfe (*ripa fluminis quae via regia esse dinoscitur*)⁵²¹. Auch der Wasserlauf selbst wird rechtlich als *libera et regia strata* klassifiziert, wie eine die Flusskorrekturen im Unterlauf des Rheins betreffende Konsultation Friedrichs I. von 1165 bekräftigt⁵²².

Gemeinsam verdeutlichen die aufgeführten sowie weitere Dokumente⁵²³ dieser Epoche des gesamteuropäischen Verkehrsaufschwungs den Anspruch der Reichsgewalt auf die Hoheit über das gesamte schiffbare Wasserstraßennetz sowie auf das verbundene Nutzungssystem, wodurch sich die Vorstellung von der Stromfreiheit im Verlauf des 13. Jahrhunderts im allgemeinen Bewusstsein zu verfestigen begann. Berücksichtigt man zusätzlich die diesbezüglichen Aussagen der deutschen Rechtsbücher⁵²⁴ und die daraus resultierende Aufnahme ins *ius commune*⁵²⁵, dann kann eine reichsweite Formierung des Wissens um die regale Stromfreiheit, welche »freien Schifffahrtsverkehr sowie die Transportsicherheit« und »den fiskalischen Nutzen der Wasserwegzölle« garantieren sollte⁵²⁶, gerade für das 13. Jahrhundert angenommen werden⁵²⁷. Das Stromregal samt seiner Forderung nach der freien Schifffahrt hatte sich als ein von den deutschen Herrschern zur

520 Eine Übersetzung der Textpassage findet sich bei WEINRICH, Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte, S. 247.

521 APPELT (Hg.), Die Urkunden Friedrichs I. (MGH DD regum et imperatorum Germaniae X,1), Nr. 165.

522 MGH Const. I, Nr. 228, S. 323f.

523 Beispiele bei SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 191f.

524 So formuliert etwa der Sachsenspiegel im Landrecht die allgemeine Zugänglichkeit der Gewässer, *dat is gemene to varene unde to vischene dar inne*, sowie der Uferwege als *deme rechten stade*: Sachsenspiegel, II 28, § 4, S. 158. An etwas späterer Stelle verweist der Text zudem auf den *alten Frieden des Landes Sachsen* und zählt die verschiedenen Friedensbereiche auf: II 66, § 1, S. 185: [...] *unde des koninges straten in watere unde in velde, de scolen stede vrede hebben, unde allet dat dar binnen kumt*. Die schiffbaren Ströme erscheinen als *des koninges straten in watere* beziehungsweise als *des küniges strāze in wazzere*. Weitere Beispiele bei SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 192f.

525 APPELT (Hg.), Die Urkunden Friedrichs I. (MGH DD regum et imperatorum Germaniae X,2), Anmerkungen zu Nr. 237, S. 28.

526 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

527 SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 193. – Weitere Belege – etwa die Ausführungen im großen Mainzer Reichslandfrieden von 1235 – dokumentieren die Entwicklung. Das genannte Gesetzeswerk traf Regelungen für alle Zölle, und zwar solche zu Lande und zu Wasser (*omnia telonea tam in terris quam in aquis*), womit der öffentliche und königliche Charakter der Wasserstraßen unterstrichen wird: MGH Const. II, Nr. 196, c. 7, S. 243. Zusätzliche Nachweise bei SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 193–195.

»ungehinderte[n] [...] Benutzung der Wasserstraßen« sowie der diese säumenden Uferstraßen⁵²⁸ verliehenes Recht etabliert⁵²⁹.

Zwar zeichnet sich auch die nachstaufische Zeit durch zahlreiche Bemühungen der Könige um die Gewährleistung der Stromfreiheit aus⁵³⁰, doch hatten sich nun die fiskalischen Erschwernisse für die Handelsschifffahrt in Form von neu errichteten Zöllen sowie von Stapel- und Umladewängen im Gleichschritt mit dem stark anwachsenden Verkehrsaufkommen vermehrt. Spätestens an dieser Stelle ist deshalb – wie bei den übrigen Verkehrsregalien – nach der Realisierung des königlichen Anspruchs zu fragen, denn die Mehrzahl dieser Einnahmequellen entzog sich der Nutzung durch das Reich, da sie vergeben, verleht, verpfändet, usurpiert und teils gegen oder ohne königliche Genehmigung angelegt worden war. Der bereits im frühen und hohen Mittelalter einsetzende Prozess hatte letztlich dazu geführt, dass sich die Wasserzollstellen im späten Mittelalter fast überwiegend im Besitz der Territorialherrschaften befanden. Ungeachtet der vorgebrachten Belege für ein Königsrecht an schiffbaren Strömen und Flüssen waren die stromregalen Hoheitsrechte dem König weitestgehend entglitten, denn die Landesherren hatten den funktionellen Charakter des Rechts zur Ausdehnung und Verfestigung ihrer Herrschaft erkannt und genutzt⁵³¹. Ein Großteil der mit den Wasserstraßen verbundenen Transportorganisationen gerieten entsprechend unter frühstaatliche Kontrolle. »In diesem Zusammenhang setzten die Schifferzünfte auf den Flüssen und Seen Monopole durch, die allerdings hinsichtlich der lokalen Transporte und v. a. zur Überwindung von Flusshindernissen immer wieder durchbrochen wurden.«⁵³² Das Wasserregal erweist sich damit wie die übrigen Verkehrsregalien als ein vom römisch-deutschen König im Verlauf des Mittelalters in ansteigendem Maß verliehenes Instrument der Landesherren⁵³³. Die realpolitischen Nutzungsmöglichkeiten, die der Rechtsgelehrte Noë Meurer in seinem Traktat von 1570 (*Wasser Recht und Gerechtigkeit* [...]) aufzählt, waren vielfältig, wenngleich zumeist kleinräumig orientiert: *Leinpfad, Schiffung, Fischentzen, Vogelweid, Gold und Salmen Gründen, Eyßbrüch, Altwassern*, dazu noch *Wildpreth*, Fisch und Kiesgründe, aber auch Mühlenanlagen, Fährstellen, Wasserableitungen usw.⁵³⁴

Ein wichtiger Aspekt, den Friedrich Pfeiffer in seiner großen Untersuchung über die ›Rheinischen Transitzölle im Mittelalter‹ wiederholt anklingen lässt, bleibt hervorzuheben: Das Königtum ist und bleibt trotz vielfältiger Verluste – vor allem im Bereich des

528 Der den Treidelweg beziehungsweise Leinpfad bildende Uferstreifen gehörte zum Schifffahrtsweg und unterstand wie der Fluss königlichem Recht. Vgl. dazu LAMPRECHT, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter, Bd. 2: Statistisches Material, S. 238.

529 Dieter WERKMÜLLER, Artikel »Leinpfad«, in: HRG, Bd. II: Haustür–Lippe, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1978, Sp. 1831–1837, hier: Sp. 1832.

530 Beispiele bei SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 195f.

531 Ebd., S. 197, 199.

532 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

533 TRAEBER, Das Wasserregal über den Thuner- und Brienzersee, S. 13.

534 MEURER, Wasser Recht Unnd Gerechtigkeit fürnehmlich des Weitberühmbten und Goltreichen Rheinstrohms, 2. Traktat, S. XXVIIIv.

Wasseroollwesens – die einzige greifbare überregionale »Normierungs- und Legitimationsinstanz«⁵³⁵. In dieser Hinsicht ist zwar kaum von einer praxisbezogenen königlichen Oberhoheit mehr zu sprechen, doch spielte das Wissen um das einstige Königsrecht sowohl in den Rechtstexten als auch im allgemeinen Bewusstsein eine entscheidende Rolle. So leitete etwa die Stadt Bern ihr Stromregal ausdrücklich aus dem Königsrecht ab⁵³⁶ und nutzte und schützte das Privileg noch im späten Mittelalter unter der Einwilligung des Herrschers weiter⁵³⁷. Auch die Berner Oberländer Stadt Unterseen zehrte, als sie sich im Jahr 1434 zur Lösung eines Konfliktes um den freien Aaredurchgang mit den Klosterherren von Interlaken an Kaiser Sigismund wandte, von der königlichen Stromhoheit, indem sie gerade diese Instanz als Kompetenzinhaber heranzog. Gegen die klösterlichen, verkehrsbehindernden Fischereivorrichtungen im Aareabschnitt zwischen den Berner Oberländer Seen führte die Streitpartei das Argument ins Feld: *si verbarrent des riches strass in der Are*⁵³⁸. Im gewässerreichen schweizerischen Mittelland treten den schiffbaren Flüssen als besonders »geeignete Regalobjekte«⁵³⁹ insgesamt knapp über hundert Seen zur Seite. Vor allem Gewässer, die wie Thuner- und Brienersee über eine Anbindung an ein schiffbares Flusssystem verfügen oder die aufgrund ihrer Größe eine herausragende Funktion im Verkehrsnetz einnehmen, wurden wohl entweder im Verbund mit dem zugehörigen Gewässer oder als eigenes Regalrecht verliehen⁵⁴⁰. Wenn die wasserregalen Kompetenzen des Reichs selbst im königsfernen bernischen Herrschaftsbereich des ausgehenden Mittelalters noch präsent waren, dann erstaunt es schließlich kaum, dass das Stromregal – im Gegensatz zu den übrigen Regalien – nicht Eingang in den kurfürstlichen Besitzkatalog der Goldenen Bulle fand⁵⁴¹.

Die aufgeführten Nachweise verdeutlichen, dass die reichsweite schützende Hoheit über die schiffbaren Gewässer ungeachtet der Verleihung an Landesherren und Städte über das späte Mittelalter hinaus dem König zukam. Erst mit dem Westfälischen Frieden, der den Landesherren alle Regalien bestätigte, ging schließlich auch das Wasserregal an die partikulären Mächte über⁵⁴². Konsequenterweise bot die bisweilen langlebige Erinnerung an den Regalcharakter dieses Rechts die Chance, diesen zumindest partiell zu

535 PFEIFFER, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, bes. S. 685.

536 SRQ BE IX/2, S. 477.

537 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 266–268.

538 TRAEER, Das Wasserregal, S. 20.

539 Ebd., S. 10.

540 Hans STADLER, Artikel »Seen. Hoheitsrechte«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

541 Hermann KELLENBENZ, Artikel »Flößerei«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1139–1141, hier: Sp. 139.

542 Gerold NEUSSER, Artikel »Stromschiffahrtsrecht«, in: HRG, Bd. V, hg. von Adalbert ERLER, Ekkehard KAUFMANN und Dieter WERKMÜLLER, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 49–51, hier: Sp. 49f.: Das Stromregal wurde bis ins 19. Jahrhundert infolge der Zersplitterung der landesherrlichen Gewalt durch unterschiedliche Stromhoheiten belastet. Dieser Umstand manifestierte sich in erster Linie in zahlreichen Zöllen und Abgaben. Das Recht beinhaltete auch die Stromgerichtsbarkeit.

reklamieren. Insofern war das Stromregal – viel mehr noch als das Zollregal – eines der dauerhaftesten Königsrechte⁵⁴³.

1.4.11.1 Wasserbezogene Regalien

Dem Stromregal als *regalium maior* untergeordnet sind – wie bereits angedeutet – eine Reihe von weiteren Einzelrechten: Neben der freien Schifffahrt sowie der Erhebung von Zöllen⁵⁴⁴ waren dies etwa die Rechte zur Errichtung und fiskalischen Nutzung von Wasser- und Verkehrsbauten. Daneben zählten auch die Rechte zum Betrieb von Fähren, zur Erhebung von zollähnlichen Abgaben (Brücken-, Hafen- und Fährgelder) sowie das Recht der Grundruhr, das Leinpfadrecht und das Recht zur Aneignung von im Strom entstehenden Inseln zu den sich um das Wasserregal gruppierenden Nutzbarkeiten. In enger Beziehung zum Regal standen schließlich das Recht zur Fischerei⁵⁴⁵, zur Flößerei, zur Anlage und zum Vertrieb von Mühlen sowie die Verpflichtung zu Anlage und Unterhalt von Deichen und ähnlichen Wasserbauten⁵⁴⁶. Die aufgeführten Rechte sind größtenteils den sogenannten, sich im Besitz der Landesherren befindlichen *regalia minora* zuzuordnen⁵⁴⁷. Der jeweilige Regalienherr konnte sein Recht entweder selbst nutzen, oder – was sehr häufig geschah – die Ausübung des Regals durch Lehen, Erblehen oder Privileg an untergeordnete Kompetenzen weiter verleihen⁵⁴⁸. Die große Bedeutung der Wasserregalien mit Verkehrsbezug wird durch den Befund, dass der kostengünstigere Transport auf dem Wasserweg – zumindest im überregionalen Warenverkehr – bis weit in die Neuzeit hinein dem Landweg vorgezogen wurde, eindrücklich unterstrichen⁵⁴⁹.

Welche Einzelposten aus dem Gesamtbündel wasserbezogener Regalien regional zur Anwendung kamen, hängt stark von den jeweils vorherrschenden naturräumlichen Bedingungen ab. Während die Flößerei im gesamten Alpen- und Voralpenraum betrieben wurde, spielte sich im betrachteten Untersuchungsgebiet eine Schifffahrt überregionaler

543 SCHNEIDER, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, S. 199f.

544 Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, Abschnitt »Wasserwege und Gewerbe«, S. 587: Abgaben, die auf die Längsschifffahrt erhoben wurden, waren ursprünglich Abgeltungen von Leistungen, etwa die Offenhaltung einer Fahrrinne, welche die örtlichen Schiffer oder die Flussanwohner erbrachten. Erst später trat der fiskalische Zweck in den Vordergrund.

545 Dazu TRAEBER, Das Wasserregal, S. 15f.

546 Gerold NEUSSER, Artikel »Stromschifffahrtsrecht«, in: HRG, Bd. V, hg. von Adalbert ERLER, Ekkehard KAUFMANN und Dieter WERKMÜLLER, unter philologischer Mitarbeit von Ruth SCHMIDT-WIEGAND, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1998, Sp. 49–51, hier: Sp. 49; HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 285.

547 Zur Entwicklung der Lehre von den Regalien seit dem Hochmittelalter und zusammenfassend zum Übergang der Regalien vom Reich auf die Territorien: STOLLEIS, Geschichte des öffentlichen Rechts in Deutschland, Bd. 1: Reichspublizistik und Policeywissenschaft, S. 166–168.

548 Edgar RUHWEDDEL, Artikel »Fähre, Fährenrecht«, in: HRG, Bd. I: Aachen–Geistliche Bank, hg. von Adalbert ERLER und Ekkehard KAUFMANN, mitbegründet von Wolfgang STAMMLER, Berlin 1971, Sp. 1042–1045, hier: Sp. 1044.

549 BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter, S. 122.

Ausprägung lediglich auf dem Fluss- und Seesystem des Mittellandes ab. Entsprechend findet sich eine Infrastruktur nur in den hinreichend ausgestatteten Räumen. Auch Fähren und Treidelwege spielten deshalb im gewässerreichen bernischen Herrschaftsgebiet eine hervorragende Rolle, während ein ausgedehntes Brückennetz sowohl in Bern als auch im Wallis erforderlich war.

Der als Knotenpunkt zwischen Wasser- und Landweg fungierende Brücke kam im Rahmen der mittelalterlichen Verkehrspolitik grundsätzlich eine besondere Position zu. Ihre Schlüsselrolle wird bereits dadurch betont, dass sie zu den am häufigsten erwähnten Regalrechten gehört⁵⁵⁰. Auf fiskalischer Ebene war der Brückenzollertrag – nach den Vorgaben des allgemeinen Zollregals – zumindest theoretisch für den aufwendigen Brückenunterhalt bestimmt, den Hochwasser und Eisgänge in der Regel zu einem kostspieligen Unterfangen werden ließen, denn erst ab dem späten Mittelalter begannen die Brückenbauer, die hölzernen durch steinerne Pfeiler zu ersetzen⁵⁵¹. Ob mit den bereits ab dem Hochmittelalter zahlreicher errichteter Brücken primär Lücken im Fernhandels- oder regionalen Handelsnetz geschlossen werden sollten⁵⁵², ist umstritten, da der Transitverkehr nur punktuell und nicht flächendeckend zum Bau von Brücken führte. Nicht zu unterschätzen sind überdies die vielen weiteren Funktionen der Brücke – etwa als »Mittel der Territorialpolitik« etc.⁵⁵³

Insgesamt bot das mittelalterliche Regaliensystem einen bunten Strauß an verkehrspolitischen Möglichkeiten, die den landesherrlichen, städtischen und auf untergeordneter Ebene den lokalen Regaliennutznießern zur Verfügung standen. Die Grundlagen und Vorbedingungen der verkehrspolitischen Praxis des Mittelalters variierten jedoch sowohl auf der Ebene der Diachronie als auch im Hinblick auf die zu untersuchenden Räume und Regionen erheblich. Im Einzelfall komponierten sich diese variabel aus naturräumlichen und klimatischen Bedingungen, Herrschaftsgeflechten und Wirtschaftsgefügen sowie aus dem nun hinlänglich bekannten Verfassungssystem. Möglicherweise liegt in der feststellbaren komplexen Vielfalt auch die Ursache dafür begründet, dass die Frage, ob die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen des Mittelalters Teil eines geschlossenen und kontinuierlichen verkehrspolitischen Systems bildeten, von der Forschung bis anhin nicht eingehend diskutiert wurde.

1.5 Definitivischer Exkurs: Verkehrspolitik im Mittelalter

Das Hauptaugenmerk des Themenfeldes richtete sich bislang auf verschiedene Bereiche der Handels- und Wirtschaftspolitik, wobei die Verkehrspolitik meist als ein untergeordneter Bestandteil der erstgenannten politischen Domäne begriffen wurde. In diesem

550 Hans STADLER, Artikel »Brücken«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel–Bum, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 726–728, hier: S. 726.

551 ELLMERS, Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa, S. 73.

552 WARNKE, Soziologie der mittelalterlichen Architektur, S. 14f.

553 Hans STADLER, Artikel »Brücken«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel–Bum, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 726–728, hier: S. 726f.

Rahmen wurden selbst handels- und wirtschaftspolitische Maßnahmen nicht als »Teil eines geschlossenen handelspolitischen Systems«, sondern aus der jeweiligen politischen Struktur und Situation heraus⁵⁵⁴, als »eher zusammenhanglos und von den Notwendigkeiten des Augenblicks« bestimmt verstanden⁵⁵⁵. Eingriffen in Wirtschaftsprozess, -struktur und -ordnung wurde jede gestaltende Absicht, etwa Förderung wirtschaftlichen Wachstums oder Strukturänderung, abgesprochen und eine statische Einstellung zu den wirtschaftlichen Teilgebieten und -bewegungen unterstellt. Die Diskussion, ob beziehungsweise inwieweit es im Mittelalter bereits eine Wirtschaftspolitik gegeben habe, konzentrierte sich vor allem auf die Ausbildung der Landesherrschaft. Otto Brunner ging bei der Charakterisierung der mittelalterlichen Wirtschaftspolitik der Territorien von ihrer Verfassung aus, die noch keine flächenhafte Politik erlaubte. Fiskalische und im modernen Sinn »volkswirtschaftliche« Maßnahmen schienen ihm in den Territorien untrennbar verwoben. Jüngere regionale Darstellungen für Westeuropa haben gerade auch dort den Fiskalismus in erster Linie als Kennzeichen dieser Politik erkannt⁵⁵⁶.

Rechtlich wird durch das systemhaft anmutende Gesamt der Verkehrsregalien vordergründig eine gewisse Regelmäßigkeit vorgezeichnet, denn die regalen Verkehrsrechte lieferten feste Rechtsformen zur Regelung des überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrsaufkommens. Obschon aber diese Normen einen elementaren Bestandteil herrschaftlicher Verkehrsorganisation bildeten, decken sie nicht das gesamte Spektrum der mittelalterlichen Verkehrspolitik lückenlos ab, waren doch auch nicht mit verkehrsregalen Rechten ausgestattete wirtschaftliche Akteure sowie kleinere regionale und lokale politische Instanzen in die Verkehrsorganisation involviert. Und schließlich stellten die Regalrechte auch integrale Komponenten der Handels-, Wirtschafts- und Fiskalpolitik sowie begünstigende Faktoren der Macht- und Territorialpolitik beim Ausbau von Landesherrschaften sowie bei der Ausdehnung von Stadtherrschaften auf das umliegende Territorium dar, wobei fiskalische, wirtschaftliche, politische und verkehrspolitische sowie weitere Motive oft eng verknüpft erscheinen⁵⁵⁷.

Diese Grundlagen berücksichtigend soll nun auf generalisierender Ebene eine definitorische Umschreibung der Verkehrspolitik im Mittelalter vorgenommen werden, wobei das vermutete verkehrspolitische System einer Gegenüberstellung der hypothetisch an-

554 BRUNNER, Politik und Wirtschaft, S. 419f.

555 CERWINKA, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, S. 132.

556 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 274.

557 DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, S. 221; HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 276: Für das deutsche Königtum und besonders für die Territorien hat Ulf Dirlmeier zahlreiche Beispiele für eine betont fiskalische, aber mit der Förderung einzelner Wirtschaftssubjekte oder -zweige doch auch bereits in Ansätzen auf die Idee des *bonum commune* zielende Wirtschaftspolitik eruiert. Dirlmeier hat erstmals festgestellt, dass die fiskalischen Interessen der Landesherrn durchaus mit der Verpflichtung zur Gemeinnützigkeit vereinbar waren. Er schlug dafür die Bezeichnungen »konstruktiver Fiskalismus« oder »wirtschaftspolitischer Fiskalismus« vor. Deren ältere, auf Bewahrung der Ordnung gerichtete Form, mit der sich Dirlmeier kaum befasste, müsste man demnach auch besonders kennzeichnen, etwa als »konservative mittelalterliche Wirtschaftspolitik«.

genommenen Verkehrspolitik und der realpolitisch in den überlieferten Quellen fassbaren Verkehrsorganisationen dient: Unter *Verkehrspolitik des Mittelalters soll die Gesamtheit der Maßnahmen* verstanden werden, *durch welche politische und wirtschaftliche Kräfte im weitesten Sinn den Verkehr und seine Erscheinungsformen in einer bestimmten Personen und Institutionen günstigen Weise zu generieren, fördern, beschränken, lenken oder regeln suchten*⁵⁵⁸. Zu den Hauptinstrumenten der Verkehrspolitik gehörten die Verkehrsregalien, aus welchen sich die verkehrspolitischen Subdisziplinen der Zoll-, Geleit-, und (Wasser-)Straßenpolitik ableiten lassen. Diese werden ergänzt durch eine Verkehrsinfrastruktur- sowie eine Märkte- und – wo vorhanden – Messepolitik.

Akteure: Die Umschreibung verhüllt die diachrone Komponente, denn die politischen Kräfte und das Verkehrswesen standen im Verlauf des Mittelalters auf sich gegenseitig beeinflussenden Ebenen miteinander in Beziehung. Neben dem König waren es in steigendem Ausmaß die Territorialherren und Städte, die einen maßgeblichen Einfluss auf den Verkehr ausübten. Wie die Umschreibung des verkehrsregalen Systems gezeigt hat, lassen sich ab dem hohen Mittelalter zunehmend verkehrspolitische Kompetenzverschiebungen zugunsten der Letzteren feststellen. Generell wurde durch diese Entwicklung eine Verteilung der verkehrspolitischen Aufgaben zwischen dem König und den partikulären Mächten in die Wege geleitet. Diese beruhte aber nicht nur auf politischen und verfassungsgeschichtlichen Veränderungen, sondern auch auf wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Prozessen. Da keine Rechtsposition dauerhaft abgesichert war, beriefen sich die Rechtsträger weiterhin auf die Rechtsbestätigung durch das Reich, das allein als überregional wirksame übergeordnete Gewalt akzeptiert war⁵⁵⁹. Wie der König im Reich erhielten die Landesherren und Städte im Verlauf des Mittelalters innerhalb ihrer Territorien Partner und Gegner, etwa in Form der Landstände, adliger und geistlicher Herrschaften sowie von Talschaften, Gemeinden und Städten. Diese beteiligten sich an den Maßnahmen der überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrsorganisation und übten in einem festgesetzten Gewaltbereich selbständig Herrschaftsrechte aus, die örtlich, sachlich oder personell beschränkt sein konnten⁵⁶⁰. Dieser Vorgang lässt sich meist mühelos in die allgemeine politisch-herrschaftliche Entwicklung einordnen. Da sich die verkehrspolitischen Kompetenzverschiebungen unter anderem an den jeweiligen machtpolitischen Verhältnissen ausrichteten, musste sich verkehrspolitische Konkurrenz besonders drastisch auswirken, wo zwei Parteien machtpolitisch annähernd gleichwertig gestellt waren oder wo Überschneidungsbereiche in der Ausbildung von Herrschaften existierten, wie dies etwa beim Bischof von Sitten und den Grafen von Savoyen im Wallis der Fall war. Weil der zu regelnde, seit dem 12. Jahrhundert stark angewachsene Verkehr durch die zunehmende kommerzielle Verdichtung auch enge Verflechtungen mit den wirtschaftlichen Bewegungen aufwies, beteiligten sich Wirtschaftskräfte, insbe-

558 Die vorliegende Definition führt Klaus Brandstätters Ausführungen zur städtischen Verkehrsorganisation des Mittelalters weiter. Vgl. BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation.

559 BADER/DILCHER, Deutsche Rechtsgeschichte, S. 416f.

560 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 86.

sondere Kaufleute, die ein wesentliches Interesse an der Regelung des Verkehrs manifestierten, an verkehrspolitischen Maßnahmen des herrschaftlichen Sektors. Bisweilen initiierten die Handelsleute als externe Komponente sogar verkehrsorganisatorische Maßnahmen der politischen Systeme. Beeinflussungen und Interessen, Reagieren und Agieren gestalteten sich hier durchaus wechselseitig. Im späten Mittelalter nahmen die Einwirkungen der verkehrspolitischen Akteure auf die wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Verhältnisse ein gesteigertes Ausmaß an, und es können da und dort Institutionalisierungstendenzen sowie ein korporativ organisiertes, städtisches und ländliches Verkehrsgewerbe mit spezialisiertem Personal und Monopolrechten festgestellt werden.

Objekte: Die von den beschriebenen Akteuren geregelten verkehrspolitischen Objekte werden partiell über das System der Verkehrsregalien erschlossen. Grundsätzlich können sie als diejenigen politischen Objekte definiert werden, die den Verkehr und die verbundenen Wirtschaftsgefüge tangierten: Es sind dies etwa die (Wasser-)Straßen, die Pässe, die Verkehrsinfrastrukturbauten (Brücken, Hospize, Herbergen, Gasthäuser, Susten etc.), das Geleit (Verkehrsschutz), die Zölle und alternative verkehrsbezogene Abgaben sowie die Verkehrsträger im weitesten Sinn. Weitere verkehrspolitische Objekte lassen sich auf personeller und institutioneller Ebene ansiedeln: So sind etwa Regelungen, welche die Kompetenzen von Zöllnern und Geleitherren umschreiben, überliefert, oder Statuten von Transportgenossenschaften. Und auch städtische Institutionen erfüllten verkehrspolitische Aufgaben, die quellenmäßig Niederschlag gefunden haben. Der gemeinsame Nenner aller Objekte besteht darin, dass sie von einem Akteur oder mehreren Akteuren der mittelalterlichen Verkehrspolitik geplant, gebaut, initiiert, organisiert oder geregelt wurden.

Maßnahmen: Die wichtigsten Maßnahmenbündel der Verkehrspolitik im Mittelalter konzentrieren sich 1. auf die überregionale, regionale und lokale Organisation des Verkehrs (z. B. Verkehrsschutz, Zollbefreiungen, Zollverträge etc.), 2. auf den Bau und Unterhalt von verkehrsbezogenen Einrichtungen und Verkehrsträgern (z. B. Straßen, Brücken, Susten, Schiffe etc.) sowie 3. seit dem 13. Jahrhundert immer häufiger auf die – nicht selten konkurrierende – Lenkung des Verkehrs (z. B. Straßenzwang, Niederlags- und Stapelrechte). Die Grenzen zwischen den drei Teilbereichen gestalten sich im Einzelfall fließend, und die zur Durchführung eingesetzten Mittel können von Vertragsabschlüssen über restriktive Maßnahmen zur Ausschaltung eines Konkurrenten bis hin zum Kampf um ein abgesichertes Monopol oder zum Bemühen um politischen Schutz gegen rivalisierende Personen und Institutionen reichen. Die Ziele und Möglichkeiten der unterschiedlichsten Akteure klafften vor allem geographisch und politisch-herrschaftlich auseinander. Die Maßnahmen kleinerer Akteure bezogen sich auf einen ausgewählten verkehrspolitischen Teilbereich, ein bestimmtes Objekt und auf einen eingegrenzten Raum. Darüber hinaus vermochten externe Störfaktoren, etwa Kriege oder Verlagerungen wirtschaftlicher Schwerpunkte, den Handlungsspielraum und damit das mögliche Maßnahmenbündel erheblich einzuschränken.

Handlungsrahmen und Motive: Aufgaben wirtschafts- und verkehrspolitischer Art resultierten grundsätzlich aus der herrscherlichen Verpflichtung, Recht und Frieden zu wahren. Seit dem 13. Jahrhundert bezogen deshalb die Bemühungen um den Landfriede-

den Maßnahmen zur Sicherung des Wirtschafts- und Verkehrslebens mit ein⁵⁶¹. Darüber hinaus beanspruchten die politischen Kräfte – ob nun König und Reich oder Territorialherren und Städte – mit ihren verkehrsbezogenen Rechtsverordnungen, Geleitsverträgen, Zollprivilegien und Rechtsverleihungen, vor allem aber in ihren Verträgen zum umfassenden Schutz des Handelsverkehrs⁵⁶², das allgemeine Wohlergehen um damit einen Gemeinschaftszweck zu fördern (*utilitas imperii, utilitas rei publicae, bonum publicum*)⁵⁶³. Die Tatsache, dass wechselseitige Verträge zur Verkehrssicherheit gelegentlich von der allgemeinen Friedenswahrung und den generellen politisch-herrschaftlichen Interessen abwichen, deutet bisweilen auch auf eine Auffassung des Verkehrs- und Wirtschaftslebens als eigenständigen Bereich hin⁵⁶⁴. Zudem verfolgten die verkehrspolitischen Maßnahmen der Herrschenden über die eher unterschweligen Motivationen des allgemeinen Nutzens sowie der Rechtsbewahrung hinaus gleichermaßen eigennützige Zwecke.

So stellten herrschafts- und machtpolitische Bestrebungen sowie das fiskalische Interesse am Verkehr die eigentlichen Triebfedern verkehrspolitischer Eingriffe dar. Die direkte Einflussnahme auf den Handelsverkehr und die Verkehrseinrichtungen sowie auf die zugeordneten und herrschaftlich direkt unterstellten Gebiete und Personenkreise vollzog sich dabei häufig nach dem Umfang des jeweils vorhandenen verkehrsregalen Bündels, das planmäßige Eingriffe in wirtschaftliche Vorgänge erlaubte⁵⁶⁵. Überdies wurden die Interessensfelder bereits im Vorfeld entscheidend von den machtpolitischen Verhältnissen und der Struktur des Territoriums, das meist keine geschlossene Fläche bildete, sondern enge Verzahnungen herrschaftlicher Rechtsbereiche aufwies, determiniert. Diese zeitgegebenen Voraussetzungen bedingten einen zumeist punktuellen Ansatz wirtschaftlicher Absichten sowie den Zug zur bewussten Konkurrenz, die sich aufs engste mit territorialpolitischen Absichten verknüpfen ließ. Wertet man aber diese Vorstöße bloß als machtpolitisches Hilfsmittel, so bleiben sie aber lediglich in Ansätzen erklärbar.

561 KELLENBENZ, Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter, S. 521.

562 DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, S. 189: Die Vorstellung geordneter wirtschaftlicher Verhältnisse als Grundlage für das Gemeinwohl wird durch die konkreten, in großer Anzahl vorhandenen wirtschaftlichen Beschlüsse der königlichen und territorialen Landfrieden ebenfalls untermauert. Seit dem Beginn des 13. Jahrhunderts gehören dazu etwa die Regelung der Verkehrsabgaben sowie die Befriedung der Verkehrswege zu Wasser und zu Land.

563 Ebd., S. 182.

564 Ebd., S. 196f., 222.

565 Ebd., S. 222.

2. Die verkehrspolitischen Akteure

»La compréhension de l'évolution des systèmes économiques passe par l'analyse des espaces dans lesquels ils s'inscrivent [...].«⁵⁶⁶

Die vorstehende Definition bildet den Ausgangspunkt und die Diskussionsgrundlage der regionalen Fallanalysen zur bernischen und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters. Das einzusetzende heuristische Gerüst liefern dabei die drei grundlegenden Analysekatoren der *verkehrspolitischen Akteure*, *Objekte* und *Maßnahmen*. Insgesamt dient die komparativ angelegte Untersuchung der Beantwortung der Kernfrage, ob die politische Praxis des Mittelalters in summa ein systematisches und kontinuierliches System von verkehrspolitischen Zuständigkeiten kannte.

Die bernische und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters wird zunächst mittels ausgewählter, in den Untersuchungsgebieten verkehrspolitisch aktiver Instanzen aus den Bereichen von Wirtschaft und Politik veranschaulicht. Nur am Rande Berücksichtigung finden die von geistlichen und kirchlichen Institutionen – etwa den Kanonikern des Hospizes auf dem Großen St. Bernhard, als deren Hauptwohltäter ab dem 12. Jahrhundert die Grafen von Savoyen auftreten – praktizierten verkehrspolitischen Maßnahmen⁵⁶⁷. Als Hauptakteure der mittelalterlichen Verkehrspolitik innerhalb der beiden Untersuchungsgebiete im Zentrum der Ausführungen stehen die das Erbe der Zähringer antretende Stadt Bern, die Bischöfe von Sitten als weltliche Herrscher über das Oberwallis, die konkurrierenden Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen im Unterwallis sowie der Walliser Landrat, der sich im späten Mittelalter zum politischen Organ der Landschaft entwickelte. Ergänzend sind in beiden Untersuchungsgebieten verschiedenste politische Instanzen regionalen und lokalen Ranges, die sich der Regelung und Organisation des Verkehrs widmeten, fassbar. Neben – zum Teil »kantonsübergreifend« – passbeherrschenden Adelsgeschlechtern betätigten sich Talschaften, Gemeinden, Städte und die Zenden sowie die für den Alpenraum wichtigen Transportorganisationen im verkehrspolitischen Sektor. Auch das Wirtschaftsgefüge war in der alpenländischen Verkehrspolitik vertreten: Während im Wallis vor allem die italienischen Kaufleute ihren Einfluss geltend machten, stellten im bernischen Herrschaftsbereich die süddeutschen Händler eine nicht zu unterschätzende Komponente dar. Und schließlich verweisen institutionelle und personelle Kompetenzen verkehrspolitischer Spezialdisziplinen auf die nicht unbedeutende Ebene der lokalen Umsetzung normativer Satzungen. Die Ausführungen zu den Akteuren beschließend handelt ein prosopographischer Exkurs die Frage nach der Möglichkeit von Karrieren im Verkehrsgefüge ab.

566 LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau*, S. 120.

567 IVS VS, *Strecke VS 41*, S. 3/4.

2.1 Die zentralen Akteure

2.1.1 Die Zähringer Herzöge

Die Zähringer als das mächtigste Adelsgeschlecht des westlichen Mittellandes im ausgehenden 12. Jahrhundert begannen – im Unterschied zu benachbarten feudalen Mächten – einen »Flächenstaat« aufzubauen⁵⁶⁸. Zu den von den Herzögen zum Landesausbau eingesetzten politischen Mitteln gehörten neben einer Siedlungs-⁵⁶⁹, Städte- und Marktgründungspolitik maßgeblich auch wirtschafts- und verkehrspolitische Aktivitäten⁵⁷⁰. So stattete etwa Berchtold V. von Zähringen das von ihm gegündete Bern bis zu seinem Tod im Jahr 1218 mit verschiedenen Privilegien aus, welche der städtischen Bürgerschaft eine wirtschaftliche Entfaltung ermöglichten. Im Bereich des Verkehrswesens gehörten hierzu neben Zollbefreiungen während der Markttag etwa die Nutzungsrechte an der Wasserkraft der Aare und am Stadtbach⁵⁷¹. Dies mag umso mehr erstaunen, als das zähringische Bern im Unterschied zu anderen Städten des Mittellandes an keiner überregionalen Handelsstraße lag. Und auch die Aare war kaum ein von Fernkaufleuten rege frequentierter Fluss. Um der verkehrsgeographisch ungünstigen Lage entgegenzuwirken, schuf die Dynastie auf der Grenze zwischen höherem und tieferem Mittelland eine unter ihrer Kontrolle stehende neue West-Ost-Verkehrslinie⁵⁷², die sogenannte »zähringische Städtelinie« Burgdorf–Bern–Freiburg⁵⁷³.

Daneben behinderte ein politisches Moment weiterführende verkehrspolitische Expansionen der Dynastie: Durch die Beschränkung des burgundischen Rektorats auf das Mittelland und das Nordalpengebiet unter Friedrich I. sowie durch den Druck regionaler Kräfte⁵⁷⁴ auf beiden Seiten ihres beachtlichen Herrschaftsgebietes sahen sich die Zähringer Herzöge von den wichtigsten transalpinen Passübergängen abgeschnitten⁵⁷⁵.

568 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 31.

569 Ebd., S. 30f.: Durch die Siedlungspolitik des Hauses Zähringen wurden zähringischen Dienstleuten im Berner Oberland und in Uri größere Güter zugewiesen.

570 DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, S. 4: Dass die Zähringer verkehrslenkend ins Straßennetz eingriffen, beweist auch die Tatsache, dass sie in der Mitte des 12. Jahrhunderts die Rheintalstraße vom Rand des Kaiserstuhls mit einem beträchtlichen Umweg durch Freiburg i. Br. leiteten, um die Stadt vor dem verkehrsgeographisch günstiger gelegenen, dem Bischof von Basel gehörenden Breisach zu schützen.

571 SRQ BE, I/1, 1, Art. 1–6, Art. 40, S. 3–5, S. 17f.

572 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 30: Damit wurden die Zähringer unabhängig von der zum großen Teil durch geistliche Territorien und damit durch kaiserliche Gebiete führenden Jura-südfußlinie (Solothurn–Seeland–Broyetal–Lausanne), die ihrem Ursprung nach in die gallorömische Zeit zurückgeht.

573 GROSJEAN (Bearb.), Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, S. 143.

574 IVS BE, Strecke BE 32, S. 3/5: Zur Zeit der Städtegründungen lag die Grenze der Machtsphären der Zähringer auf der einen Seite und diejenige der Grafen von Nidau und Neuenburg auf der anderen Seite im Seeland zwischen Murten und Aarberg. Vgl. auch GROSJEAN (Bearb.), Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, S. 32–34.

575 Detailliert: IVS BE, Strecke BE 10, S. 2/3; AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 30; DERS., Die Passwege, S. 452; und BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, S. 583.

Es scheint, dass das Herrschergeschlecht diesen Makel durch eine gezielte Intensivierung verkehrspolitischer Maßnahmen zu beseitigen suchte. Einerseits erfolgte in Anbindung an die zähringische Städtelinie der Ausbau der Strecke von Bern über die benachbarte Zähringer Gründungsstadt Thun ins Berner Oberland. In diesen Rahmen der Etablierung einer überregionalen Nord-Süd-Achse sind vermutlich auch die zahlreichen kriegerischen Expeditionen Berchtolds IV. und Berchtolds V. ins Wallis⁵⁷⁶, ins Waadtland, gegen die Bischöfe von Sitten und Lausanne sowie gegen den burgundischen Adel einzuordnen. Im Fall des Wallis besiegelte die am 7. Mai 1189 in Basel ausgestellte kaiserliche Urkunde, welche das Bistum Sitten unmittelbar dem Reich unterstellte, zumindest zwischenzeitlich die Ambitionen der Zähringer⁵⁷⁷ wie auch diejenigen der Savoyer⁵⁷⁸. Unter der beschriebenen nord-süd-bezogenen Zielsetzung stand möglicherweise auch der letzte Walliser Zug der Zähringer von 1211, der mit einer Niederlage der herzoglichen Truppen endete⁵⁷⁹. Letztlich erwies sich die zähringische Machtbasis als zu schwach, um einen südwärts führenden Übergang auf Kosten des Walliser Bistums zu gewinnen⁵⁸⁰. Nach den Zähringern und noch vor der Ausdehnung des stadtbernischen Herrschaftsgebietes verfügten insbesondere die Kyburger als zähringische Haupterben sowie das zwischen den beiden Oberländer Seen gelegene Kloster Interlaken über ausgedehnte

576 BARTLOME/ZAHND, Gründung und Sage, S. 22: Ein undatierter Hinweis Konrad Justingers in seiner Chronik aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, dass Herzog Berchtold V. als erster einen Feldzug über die Grimsel unternommen habe, steht wohl auch in direktem Bezug zu Justingers Gegenwart: Nach einem wenig erfolgreichen Vorstoß über die Grimsel im Spätherbst 1419 stand Bern in Verhandlungen über die Beilegung des Krieges mit dem Wallis. Vgl. dazu FELLER, Geschichte, Bd. I, S. 249–254.

577 BÜTTNER, Vom Bodensee zum Genfer See, S. 106f.: Von den möglichen Anrechten der Zähringer, die sich aus einem Vertrag von 1156 herleiteten, war unter Heinrich VI. bereits keine Rede mehr.

578 VAN BERCHEM, Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire, S. 51.

579 GREMAUD I, Nr. 226.

580 AERNI, Die Passwege, S. 452f.: Über den beim Kriegszug Berchtolds benutzten Pass gehen die Meinungen auseinander: Das erwähnte *Gestinun*, bei welchem die Schlacht stattgefunden haben soll (GREMAUD I, Nr. 266, S. 166), kann sowohl für Niedergesteln und damit für den Lötschenpass, aber auch für Obergesteln im Goms und damit für die Grimsel sprechen (so z. B. STUMPF, Gemeiner loblicher Eydgnoschafft, S. 342; oder AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 12, 46). William A. B. Coolidge (COOLIDGE, Das »Gestinum« vom Jahre 1211, S. 174f.) stellt fest, dass noch im Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf, der 1544 in Brig die *Chronica Brigianorum* abschrieb (ESCHER [Hg.], Ein Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf, S. 242f.), nicht zwischen Ober- und Niedergesteln unterschieden wurde. Dübi vermutet, dass die Abschrift der Briger Chronik durch Stumpf den dortigen Kastlan veranlasste, sich ebenfalls eine Abschrift des heute verschollenen Werks anzufertigen, worin er durch einen Zusatz das Ereignis von 1211 bewusst nach Obergesteln verlegt habe (DÜBI, Der Ort der Niederlage Bechtolds V. von Zähringen, S. 21), worin ihm die spätere Geschichtsschreibung folgte. Dübi konnte Coolidges Argumentation stärken, indem er auf ein altes Volkslied hinwies, dass den Kriegszug des Zähringers im Lötschberggebiet verortet (DÜBI, Die Berner Alpenpässe, S. 2). Doch wurde auch diese Argumentation durch neuere textkritische und namenkundliche Forschungen wiederum in Frage gestellt (z. B. SANTSCI, Les »Annales de Brigue«, S. 106f.; und AEBISCHER, La christianisation du Valais, S. 203–205). Die Frage, wo die historische Schlacht stattgefunden hat, wird sich kaum eindeutig klären lassen.

Grund- und Herrschaftsrechte und damit über Verkehrsinteressen entlang der Grimselpassroute⁵⁸¹.

Verkehrspolitische Ausbaumöglichkeiten aus dem Berner Oberland heraus boten sich den Zähringern doch noch – wenn auch in nördliche Richtung führende, was die parallel zur Erschließung der Oberländer Achse, in Zusammenarbeit mit den Herren von Eschenbach forcierte zähringische Ausgestaltung der Anschlussroute Oberland–Brüning–Zürich beweist⁵⁸². Andererseits weckte wohl auch diese Linienführung bei der Zähringerdynastie Hoffnungen auf die Beherrschung einer Nord-Süd-Route, denn die Lenzburger Erbschaft der Reichsvogtei Zürich, die 1173 auch Uri umfasste, eröffnete den Herzögen wiederum Zugänge zum Zentralalpenraum⁵⁸³. Heinrich Büttner betrachtet es deshalb als wahrscheinlich, dass die im 12. Jahrhundert ins Urserental eingewanderten Walser mit Berchtold V. von Zähringen zusammenspannten. Das gemeinsame Ziel der Zusammenarbeit sei in der Eröffnung einer neuen Transitstrecke zu suchen. Indizien für diese mögliche These liefern insbesondere bauarchäologische Befunde: »Die Bautechnik der frühesten Schöllenenbrücke ist nicht bekannt, jedoch gleicht die Konstruktion der Twärrenbrücke [...] den alten Wegkonstruktionen an der Gemmi und muss mit jenen technischen Hilfsmitteln und Methoden erbaut worden sein, wie sie im Wallis für den Bau der Wasserfuhren angewendet worden sind. Die Überwindung der Schöllenen wäre demnach der Zusammenarbeit von Walserbautechnik und der von Berchtold V. verkörperten zähringischen Politik zu verdanken.«⁵⁸⁴

Der Tod Herzog Berchtolds V. im Jahr 1218 verhinderte die Konsolidierung des zähringischen Herrschaftsgebildes, in welchem neben dem Gotthard vielleicht auch die Parallelen Grimsel–Gries/Albrun/Simplon oder Gemmi/Lötschen–Monte Moro/Antrona/Simplon verstärkt oder weiter westlich gelegene Südübergänge⁵⁸⁵ betont worden wären⁵⁸⁶, denn die Passpolitik der Zähringer hatte im Verbund mit einer breit gefächerten Territorialpolitik eindeutig die Nord-Süd-Achse forciert. Nicht zuletzt belegt diese konkurrierende Ausgestaltung von transalpinen Routen durch Adelsgeschlechter in der

581 IVS BE, Strecke BE 10.1, S. 3/4.

582 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 30: Damit wurden folgende Stationen gesichert: Reichsvogtei Zürich, Schnabelburg am Albis, Zisterzienserkloster Kappel, Burg Eschenbach, Luzern, Höfe in Obwalden, Kastvogtei Interlaken und Reichsland Hasli.

583 IVS BE, Strecke BE 10, S. 2/3; BÜTTNER, Vom Bodensee zum Genfer See, S. 104f.: Darüber hinaus konnten die Zähringer vom Aussterben der staufertreuen Lenzburger keinen weiteren Nutzen ziehen, da deren Rechte und Besitzungen an allen entscheidenden Stellen zum staufischen Machtbereich gezogen wurden.

584 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 31; BÜTTNER, Vom Bodensee zum Genfer See, S. 109.

585 Vgl. IVS BE, Strecke BE 56, S. 2/2: Die im Vergleich zu den weiteren Festungen auffallende Größe der im Schwarzenburger Land gelegenen Grasburg lasse eine bis in die zähringische Zeit zurückreichende Anlage plausibel erscheinen. Die Größe der Burg ließe sich gut mit der Lage an einem wichtigen Verkehrsweg koppeln. Es könne deshalb vermutet werden, dass die Zähringer allenfalls auch hier einen Zugang in Richtung Süden schaffen wollten.

586 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 31.

Zeit des Landesausbaus eindeutig das in diesem Zeitraum rasch ansteigende Gewicht des überregionalen Verkehrssystems.

2.1.2 Die Stadt Bern

Die strategisch-verkehrspolitische Leitidee der Errichtung eines südwärts führenden überregionalen Transitweges griff als Erbin der Zähringer zunächst auch die Stadt Bern auf. Nach dem Erwerb des Oberhasli, der Eroberung Thuns, der Zurückdrängung der Parteigänger der Habsburger aus dem Oberland und der Herren von Turn ins Wallis (Verkauf der Herrschaft Frutigen an Bern im Jahr 1400) sowie der Ausdehnung ins Saanenland hatte Bern seine Herrschaft im Oberland am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts konsolidiert. Da die Linienführung in Richtung Grimselpass nun unter der Kontrolle der Aarestadt stand, fokussierte sich auch die städtische Passpolitik auf diesen Übergang⁵⁸⁷.

Ungeachtet der südwärts führenden Territorialerwerbe misslangen jedoch die stadtbernischen Versuche, eine überregionale Nord-Süd-Verkehrsachse zu etablieren. Die Ursachen des Scheiterns der bernischen transalpinen Verkehrspolitik des Mittelalters liegen nach Klaus Aerni in naturgeographischen und topographischen Schwierigkeiten der Berner Pässe⁵⁸⁸, im politischen Widerstand der benachbarten Herrschaften sowie in einer möglicherweise ungenügenden Konsequenz der bernischen Passpolitik begründet⁵⁸⁹. Den Schlusspunkt dieser Entwicklung stellte der wenig erfolgreiche Versuch Berns dar, sich in die Walliser Wirren um das Freiherrengeschlecht von Raron einzumischen. Diese Krise führte die Berner Obrigkeiten wohl zur Erkenntnis, dass ihre verkehrspolitischen Möglichkeiten nicht im Süden lagen. Die Eroberung des Aargaus (1415) und die Gebietsgewinne in der Waadt (1475/1536) sowie die für den im Westen von Bern gelegenen Transitraum günstige gesamteuropäische Umleitung der überregionalen Handelsverkehrsströme richteten die bernischen verkehrspolitischen Interessen im ausgehenden Mittelalter endgültig auf die Ost-West-Achse durch das Mittelland, wo die Zufahrten zum Gotthard und zum Großen St. Bernhard kontrolliert und fiskalisch genutzt werden konnten⁵⁹⁰. Insofern provozierte vor allem das Wechselspiel des europäischen Wirtschaftsverkehrs eine nebengeordnete Rolle der Berner Alpenpässe im internationalen

587 Vgl. das Kapitel zum Grimselpassstraßenbauprojekt von 1397. – AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 57, 70, 72; DERS., Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 34f.: Die übrigen bernischen Passwege ins Wallis besaßen um 1400 lediglich eine Bedeutung im Rahmen des interregionalen Warenaustauschs mit den südlich anschließenden Territorien. Dies gilt sowohl für die Unterwalliser Pässe Saanetsch und Rawil als auch für den Lötschenpass (1352 erstmals erwähnt) und die sogenannte »Alte Gemmi« (1318 Erwähnung des Hospizes), die wie die beiden erstgenannten Pässen über »gebahnte Wege« verfügte.

588 Vgl. ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 218, der darauf hinweist, dass die von Bern ausgehenden Handelswege im Schweizer Alpenraum die ungünstigsten Längen- und Steigungsverhältnisse aufweisen.

589 AERNI, die bernische Alpenpasspolitik, S. 70

590 Ebd., S. 72; DERS., Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 38, 44.

Nord-Süd-Verkehr der Epoche⁵⁹¹. Obschon sich demgemäß die Stadt Bern zwischenzeitlich nicht scheute, die Pässe auf ihre verkehrspolitische Agenda zu setzen⁵⁹², spielte eine aktive Passpolitik beim Ausbau des bernischen Territoriums zum größten Stadtstaat nördlich der Alpen keine tragende Rolle⁵⁹³.

Der in Ost-West-Richtung durch das Mittelland fließende Verkehr stieg angeregt durch Städtegründungen bereits zu Beginn des 14. Jahrhunderts erheblich an. In der Blütezeit der Messen von Genf sowie der süddeutschen und der nordschweizerischen Handelszentren verstärkte sich diese Tendenz – nahezu parallel zur verkehrspolitischen Neuausrichtung der Stadt Bern – zunehmend. Diese den überregionalen Verkehr durch das Mittelland belebende Konstellation ließ die Stadt Bern – ohne selbst Großhandel zu betreiben – zahlreiche verkehrsfördernde und zollpolitische⁵⁹⁴ Maßnahmenpakete entwickeln. Zwecks weiterer Transitsteigerung setzte sie sich insbesondere für die Sicherheit der durchziehenden Kaufmannschaft ein⁵⁹⁵. Ermöglicht wurde dies insbesondere durch den Erwerb der regalen Geleit- und Zollrechte im Verlauf des 14. Jahrhunderts⁵⁹⁶. Die seit 1465 weitgehend lückenlos überlieferten Ratsmanuale, Missiven und städtischen Mandate zeichnen die zahlreichen verkehrspolitischen Initiativen des bernischen Rats zur Verbesserung der Straßen und zur Förderung von Handel und Verkehr im gesamten bernischen Herrschaftsgebiet des späten Mittelalters nach⁵⁹⁷. Die Berner Obrigkeit

591 IVS BE, Strecke BE 10, S. 2/3: Die Berner Pässe standen vor allem im Schatten der Bündner Pässe und des Großen St. Bernhard. Kurz nach 1200 trat durch die Erschließung des Gotthardpasses eine weitere konkurrierende Route hinzu. Vgl. auch BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 106.

592 Vgl. die Kapitel zum Ausbau der Grimsel (1397) und des Lötschenpassaamwegs (1519).

593 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 215f.; BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 106f.: Auch in Thun, wo die Berner Passwege zusammenliefen, lassen die Archivalien nicht erkennen, dass das Berner Oberland auf den internationalen Alpen transit hin orientiert gewesen wäre.

594 IVS BE, Strecke BE 32, S. 5/5: Bezeichnend hierfür ist die Tatsache, dass allein auf der Strecke Murten–Aarberg in kurzen Abständen drei Zollstellen entstanden: in Murten, Kerzers und Aarberg. Vgl. ebd., Strecke BE 33, S. 3/4: In Büren wurden sogar zwei Zollstellen eingerichtet, eine zu Wasser und eine zu Land.

595 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 38: Durch entsprechende Verträge mit Frankreich, den Grafen von Savoyen und Greyerz, den Herren von Grandson, mit süddeutschen Städten und der burgundischen Eidgenossenschaft gelang es der Stadt Bern, dem Ost-West-Verkehr den notwendigen Schutz zu vermitteln.

596 Vgl. SRQ BE I/3, Nr. 27, S. 64–66 [Reichspfandschaft am Zoll, 1315], *48 (37b), S. 84 [Reichspfandschaft am Zoll, 1331], Nr. 67 c), S. 146 [Bestätigung des Zolls 1348], Nr. 80g), S. 196 [Geleitrecht, 1365]. Vgl. FRB IV, Nr. 621, S. 639f., Nr. 626, S. 644; und WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 664: König Heinrich VII. hatte im Jahr 1312 den Zoll in Bern zunächst für 120 Mark an Hugo von Buchegg, Schultheiß in Solothurn, versetzt. 1315 löste Bern die Pfandschaft für 240 Mark ein. Vgl. auch AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 28.

597 Die Ratsmanuale verzeichnen in knapper Form, sozusagen als Beschlussprotokoll, die vom Kleinen Rat als dem eigentlichen Führungsgremium der Stadt getroffenen Entscheidungen. Berchtold Hallers verdienstvolle Auszüge aus den Ratsmanualien haben nur einen geringen Teil des außergewöhnlichen reichen Materials bekannt gemacht, bleiben aber unentbehrlich: HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 1–13 (Wege und Straßen), S. 13–19 (Zoll, Weggeld, Fuhrlohne), S. 19–34

scheute auch nicht vor einer aggressiven Verkehrspolitik gegen die mit der nördlichen Route konkurrierende Stadt Solothurn zurück⁵⁹⁸, um den Handelsverkehr in ihre Stadt zu lenken. Und schließlich ist auch der Aufschwung der Gerberei (ab dem 13. Jh. belegt, 1332 erste Gerberordnung), dem bedeutendsten bernischen Exportgewerbe des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit, auf die Entwicklung des Gebietes zwischen Boden- und Genfersee zum Transitraum par excellence zurückzuführen⁵⁹⁹. Ausdruck der wachsenden Handelstätigkeit und der Institutionalisierungstendenzen innerhalb der bernischen Verkehrspolitik sind der Bau eines städtischen Kauf- und Zollhauses⁶⁰⁰ um 1373 sowie die Einführung von zwei neuen Jahrmärkten im Jahr 1439⁶⁰¹. Bereits in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verdichteten sich mit der nun einsetzenden Rückläufigkeit des Transitverkehrs durch das Mittelland die Anzeichen, dass die wirtschaftliche Blüte Berns ihren Zenit überschritten hatte⁶⁰².

Summa summarum gilt, dass während sich das zähringische Bern in erster Linie der Passpolitik gewidmet hatte, für das in dessen Nachfolge stehende königliche Bern mit dem zunehmendem Ausbau des Territorialstaates eine Auffächerung der bernischen ver-

(Schifffahrt, Schiffbau, Flößerei etc.), S. 108–110. (Hospize und Alpenübergänge), Bd. II, S. 474–491 (Brücken), hier: Bd. III, S. 1: 1479 forderte Bern beispielsweise Solothurn auf, seine Untertanen zur Verbesserung der Wege anzuhalten. – Neben den Ratsmanualen sind auch die Missiven eine für die Kenntnis der bernischen Straßen- und Verkehrspolitik ergiebige Quellengattung. Die bernischen Briefbücher sind bereits von Aloys Schulte verwertet worden (SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 480f., S. 193–195: Empfehlungsschreiben für Berner Kaufleute in den Süden, aber auch umgekehrt für Mailänder, Genueser und Florentiner Kaufleute nach Norden, Mahnungen zur Sicherung von Verkehrswegen, Protest wegen Handelsbehinderungen im Pferde- und Ochsenhandel über die Grimsel). Auch in der Empfängerüberlieferung finden sich in den Berner Missiven verkehrsrelevante Einträge, etwa die 1492 an Thun ergangene Aufforderung Berns, bei der Besserung der Grimselstraße mitzuhelfen, da das Hasli allein nicht in der Lage sei: *es sei die straß über die Grymslen [...] nit also versorget, das winter und summer die gebrucht mog werden, und das dadurch der kouffmanschaft eine merkliche hinderung begegne*. Stadtarchiv Thun, Missiven 4, Nr. 228; Missiven 3, Nr. 381, zit. nach ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 218. Seit der Mitte des 15. Jahrhunderts respektive dem Jahr 1528 wurden Verordnungen und Mandate der stadtbernischen Obrigkeiten zusätzlich in den sogenannten Mandaten- und Polizeibüchern gesammelt. Vgl. dazu SCHOTT-VOLM, Gute Policey, Gemeinwohl und Gesetzgebung, S. 42f. – Betraf eine Verkehrsfrage mehrere eidgenössische Parteien, wurde sie oft auch auf den Tagsatzungen erörtert. Vgl. die Eidgenössischen Abschiede 1421 bis 1477: SEGESSER (Bearb.), Amtliche Sammlung der Älteren Eidgenössischen Abschiede.

598 Vgl. dazu das Kapitel zu Berns und Solothurns ausgedehntem Konflikt um die überregionalen Handelsstraßen.

599 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 119; Urs Martin ZAHND, Abschnitt »Vom Hochmittelalter bis zum Ende des Ancien Régime« im Artikel »Bern. Gemeinde«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel–Bum, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 234–251, S. 236–242, hier: S. 238.

600 SRQ BE IX/2, Nr. 263 und 685f.

601 GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 165. Gerber zeigt en détail auf, welche gesellschaftlichen Veränderungen der von Süddeutschland ausgehende Aufschwung in der Stadt Bern nach sich zog. Vgl. ebd., S. 166–185.

602 Ebd., S. 185: Ausdruck für diesen Niedergang war etwa das Verschwinden der 1420 gegründeten Kaufleutesgesellschaft und die Verlegung des Hauptsitzes der Diesbach-Watt-Gesellschaft nach St. Gallen (um 1450).

kehrspolitischen Aktivitäten in eine (Wasser-)Straßen-, Verkehrsinfrastruktur-, Geleit- und Zollpolitik konstatiert werden kann. Auf der einen Seite hing diese Intensivierung der verkehrspolitischen Organisation mit dem quellenmäßig hervorragend nachweisbaren, angestiegenen Verkehrsvolumen durch den Transitkorridor des Mittellandes zusammen. Auf der anderen Seite bildete Berns Straßen- und Verkehrspolitik nach der Ausschaltung konkurrierender Herrschaften ein ideales Macht- und Verwaltungsmittel zur Organisation und herrschaftlichen Durchdringung der erworbenen Gebiete. Wie in alternativen politisch-herrschaftlichen Bereichen beanspruchte die Aarestadt auch im verkehrspolitischen Sektor eine möglichst weitreichende Oberhoheit. Die spätmittelalterliche Machtausdehnung des bernischen Stadtstaates fand auf verkehrspolitischer Ebene Ausdruck in der bereits erwähnten Entwicklung eines radial organisierten Straßensystems, dessen Gerüst übergeordneter Straßen die Hauptstadt spinnenartig mit der Landschaft verbanden. Die alte Tangente quer durch das Seeland konnte ihre Bedeutung trotz dieser zentralistischen Bestrebungen bis in die Neuzeit hinein aufrechterhalten, wenn auch nicht in derselben Intensität wie noch zu Beginn des 15. Jahrhunderts⁶⁰³.

2.1.3 Die Bischöfe von Sitten

Im fürstbischöflichen Wallis gestaltete sich die Ausformung der verkehrspolitischen Strukturen im Vergleich zur bernischen Entwicklung mehrfach phasenverschoben und grundlegend unterschiedlich. Als beeinflussende Komponente sehr stark ins Gewicht fallen die abweichenden Transitverkehrskonjunkturen. Der Handelsverkehr durch das Rhonetal erfuhr bereits ab dem 12. Jahrhundert einen starken Anstieg⁶⁰⁴, der mit der Blütezeit der Messen in der Champagne⁶⁰⁵ und der Messen von Genf⁶⁰⁶ im 13./14. Jahr-

603 IVS BE, Strecke BE 32, S. 5/5 u. ö.; GROSJEAN (Bearb.), Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, S. 40: In den Aufzeichnungen des Berner Arztes Thomas Schöpf von 1577 figuriert die Route im Rang einer Königsstraße (*regia via*). Vgl. auch KLÖTI, Selbstdarstellung Berns auf alten Landkarten, in: HOLENSTEIN/ENGLER/FURRER, Berns mächtige Zeit, S. 137–140, hier: S. 138.

604 BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, S. 578–581: Die 1189 erfolgte unmittelbare Unterstellung des Bistums zum Reich Sitten kann als entscheidender Schritt der Konsolidierung staufischer Machtpolitik im Oberwallis und damit auch zur Sicherung von Rhonetalroute und Transitverkehr angesehen werden. Büttner vermutet, dass im 12. Jahrhundert das südlich des Passes, besonders im Bistum Novara begüterte und stauferfreundliche Grafengeschlecht der Biandrate den Simplon kontrollierte. Ebd., S. 583: Auch der Bischof von Sitten besaß in dieser Zeit Rechtsansprüche in den Tälern südlich der Monte Rosa-Gruppe bis ins Aostatal hinein (GREMAUD I, Nr. 275, S. 205). LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88, sieht in den Beziehungen zwischen dem Oberwallis und italienischen Adelsfamilien, etwa der Rodis-Baceno, der Ornavasso oder Biandrate, eine »cause locale« für ein gesteigertes Verkehrsaufkommen über den Simplonpass.

605 LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88. Die Messen setzten etwa zwischen 1145 und 1160 ein. THÉVENAZ MODESTIN/MOREROD, La Suisse est née de deux cols; DIES., Gotthard- und Simplonachse, sehen für den Gotthard und den Simplon eine parallele Entwicklung im 12. und 13. Jahrhundert: Beide erlebten mit den Messen in der Champagne einen Aufschwung und formten konkurrierende Routen aus. Vgl. auch DIES., Trafic commercial et crises politiques vus de Villeneuve et Saint-Maurice, S. 191–205.

606 Zu den Genfer Messen vgl. BERGIER, Les foires de Genève et l'économie internationale.

hundert seine Höhepunkte erreichte⁶⁰⁷. Bereits nach dem Niedergang der Genfer Messen versiegten die überregionalen Verkehrsströme allmählich wieder, wobei nicht selten politische Machtkämpfe und kriegerische Wirren⁶⁰⁸ zwischen den Bischöfen von Sitten, den Grafen von Savoyen und den Zenden, später der Bischöfe mit Mailand sowie Rechtsunsicherheiten die noch verbliebenen Handelsreisenden auf alternative Routen verwiesen⁶⁰⁹. Erst der »roi du Simplon« oder der »Fugger der Alpen«, Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691) verhalf den Walliser Übergängen sowie dem Simplonpass im Besonderen wieder zu internationaler Geltung⁶¹⁰.

Die variierenden, in den beiden Untersuchungsgebieten fassbaren Tendenzen lassen sich dergestalt eindeutig auf den Zustrom auswärtiger Kaufleute zurückführen: Das Wallis profitierte sehr früh (12./13. Jh.) vom starken Zulauf der zu den Messen strömenden italienischen Kaufleute. Dagegen erlebte Bern einen vergleichbaren Aufschwung erst mit der wachsenden Querung seines Territoriums durch die Kaufmannschaft der aufstrebenden süddeutschen Städte (14. Jh.), welche zwar bereits im davorliegenden Zeitraum auf den Mittellandrouten nachweisbar sind, doch längst nicht in derselben Zahl wie im späten Mittelalter⁶¹¹.

2.1.3.1 Die bischöflichen Verkehrsregalien

Da serielle Quellenbestände zur Walliser Verkehrspolitik im bischöflichen Herrschaftsgebiet des 13. und 14. Jahrhunderts fehlen, lassen sich lediglich punktuell Anknüpfungs-

607 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 88.

608 Wie stark der Handel durch die kriegerischen Auseinandersetzungen in Mitleidenschaft gezogen werden konnte, zeigt etwa folgender Eintrag der Zollabrechnungen von St. Maurice aus dem Jahr 1375: [...] *propter guerras illorum de Vallesio et domini de Turre* [Herren von Turn], *qui dominus de Turre dominum episcopum Sedunensem interfecit propter quod nulli mercatores transire ibidem potuerint nec auferunt*. Zit. nach TRUFFER, *Das Wallis zur Zeit Bischof Eduards von Savoyen-Achaia*, S. 6. Für die Zenden dürfte allerdings der Simplonverkehr auch noch in den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts eine beträchtliche Bedeutung besessen haben. Dass kriegerische Aktionen zudem nicht immer negative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zeitigten, wenn die äußeren Umstände eine gegenläufige Entwicklung provozierten, zeigen THÉVENAZ MODESTIN/MOREROD, *La Suisse est née de deux cols*, auf: Die Autoren haben für die Jahre 1291–93 und 1298 für den Simplonverkehr mittels der Zollrechnungen der Kastläne von St. Maurice und Chillon sowie der Stadtrechnungen von Villeneuve (ungewöhnlich angestiegene Straßenbau und -unterhaltsaktivitäten in Villeneuve) einen erheblichen Anstieg des Transitverkehrs eruieren können. Dass dieser Verkehr sich nicht auf den Großen St. Bernhard bezogen hat, weisen die Autoren unter Hinzuziehung der Zollrechnungen von Bard südlich des Passes nach. Die zu dieser Zeit latenten kriegerischen Auseinandersetzungen im Wallis (Bischof Bonifaz von Challant gegen Peter von Turn und Amadeus V. gegen den Bischof) verhinderten den internationalen Handel nicht, da gleichzeitig am Gotthard der Transit blockiert gewesen sein muss: 1291 dürfte die Revolte in der Leventina der Grund gewesen sein, 1298 die Thronstreitigkeiten zwischen Albrecht von Habsburg und Adolf von Nassau.

609 DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 9.

610 BUMANN, *Brig-Glis*, S. 18; SCHÖPFER PFAFFEN, *Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik*, in Druckvorbereitung.

611 AMMANN, *Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg*, S. 19 u. ö.

punkte zur Nachzeichnung der verkehrspolitischen Maßnahmen im Gefolge des beschriebenen verkehrsmäßigen Aufschwungs finden. Indes erweisen sich die zahlreich gebotenen Indizien als zur Genüge »beredsam«, um die grundlegendsten Entwicklungen nachzeichnen zu können⁶¹².

Nach den ältesten Satzungen des Sittener Stadtrechts von 1217 war der Fürstbischof von Sitten als weltlicher Herrscher über die Grafschaft Wallis sowohl der Inhaber des Straßenregals als auch des Geleitrechts, wobei sich die Nutzbarkeiten vom Kreuz von Ottans an aufwärts nahezu über das gesamte Bistum erstreckten. Von der bischöflichen Straßen- und Geleithoheit nicht tangiert wurde im beginnenden 13. Jahrhundert die von Visp aus durch das Saastal über den Antronapass (2844 m) in Richtung Italien führende Strecke: *Item a cruce de Ottans superius per totum episcopatum strate sunt episcopi, ex alia parte intransibibus quam d'Androna [Antronapass], et debet servare et defendere; et si mercatores fuerint capti, vel damnum passi, debeat ea querere episcopus tanquam res suas proprias. [...] Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus*⁶¹³. Mit dem Straßenregal fiel dem Bischof wohl auch die Zollhoheit zu, die ihm im Zusammenspiel mit dem Geleitrecht weitreichende Kompetenzen über die Verkehrsinfrastruktur, vor allem über die für den regionalen und überregionalen Handel wichtigen, dem Transportgewerbe⁶¹⁴ dienenden Sustbauten, eröffnete. So forderte der Bischof im Jahr 1328 – gestützt auf diese Rechtstitel – die Einkünfte der Suste des Dorfes Ernen, das Verfügungsrecht über das Gewicht und das sogenannte Ballenteileramt (*partinora*)⁶¹⁵. Da die Sittener Statuten unter den Warenzöllen Handelsgut nennen, das *de Lombardia per Sedunum* geführt wurde, von welchem pro Ballen ein Pfennig Zoll zu erheben sei⁶¹⁶, ist davon auszugehen, dass der Simplon und weitere Walliser Pässe wie der genannte Antronapass wohl spätestens ab der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts als Fernhandelsstraßen dienten⁶¹⁷. Zumindest ein Interesse des Sittener Bischofs an diesem Raum belegt die frühe freie Rechtsstellung der zur Erbleihe durch den Bischof angesiedelten Bauern in Lauinen am Simplonaufstieg⁶¹⁸. Und auch der Erwerb von Gütern im Tal der Doveria von der Brücke bei Crevola in Italien bis nach Brig durch Bischof Bonifaz von Challant

612 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 97.

613 GREMAUD I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197.

614 Auf die bischöfliche Kontrolle des Transportgewerbes weist etwa ein Dokument vom 16. November 1378 hin: Bischof Eduard verlieh einem gewissen Martin, Gerichtsdiener von Naters, und seinem Sohn Johannes gegen die Vergütung eines festgesetzten Betrages ein Warentransportrecht und vermerkt nachdrücklich, dass *cum mensa episcopalis pro qualibet sosta habeat ballam chariare in quolibet turno charriagii et turni ballarum et fardellarum unum turnum* (GREMAUD VI, Nr. 2279). Auf ähnliche Art und Weise verleiht der Bischof Transportrechte im Raum Sitten: Ebd., Nr. 2273 (1378); Nr. 2354 (1382).

615 Ebd., III, Nr. 1554.

616 Ebd., I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 199.

617 Ebd., S. 197: Ein Artikel der Stadtrechte scheint die regelmäßige Präsenz von Kaufleuten in der Stadt zu belegen. Die Passage regelt den Fall derjenigen Handelstreibenden, die in Sitten verstarben. Es wurde festgelegt, dass ihre Waren und Güter nicht von den Erben eingefordert werden konnten, sondern an den Fürstbischof fielen.

618 DERS., *Nécrologes de l'église cathédrale de Sion*, Nr. 18, S. 369; BÜTTNER, *Die Erschließung des Simplon*, S. 582: Die Siedlung oberhalb von Brig, die bereits um 1165/75 entstanden war, wurde vom

(1293–1308) deutet auf landesherrliche Bemühungen um den Pass und den darüber fließenden Verkehr hin⁶¹⁹, obschon der Stuhl von Sitten dieser Rechte südlich der heutigen Landesgrenze wieder verlustig ging⁶²⁰. Insgesamt dürften vor allem die Konflikte mit dem Haus Savoyen die verstärkte Erschließung von Oberwalliser Südrouen – sowohl zur Abwicklung des Transitverkehrs als auch zur Gewährleistung des regionalen Warenhandels – befördert haben⁶²¹.

Die unter Bischof Heinrich von Raron (1243–1271) neu gesetzten Sittener Statuten des Jahres 1269 erwähnen – neben einem Handelsverkehrszufluss vom Großen St. Bernhard und von Ottans her – von Gstein, also über den Simplonpass, sowie von der *Forcla de Conches* [Furkapass] auf den Markt von Sitten führende Warenströme⁶²². Unerwähnt bleiben neben den Saaser Pässen die zahlreichen weiteren Passagen, die das bischöfliche Wallis südwärts mit den italienischen, nordwärts mit den Oberländer Tälern und ostwärts mit der Innerschweiz verbinden, denn diese Übergänge dienten wie der genannte Furkapass überwiegend dem interregionalen und lokalen (Waren-)Verkehr. Seine verkehrsregalen Rechtsbefugnisse nutzte der Bischof vermutlich in erster Linie und in engem Zusammenwirken mit den italienischen und vor allem den mailändischen Kaufleuten⁶²³, um den durch sein Herrschaftsgebiet führenden fiskalisch einträglichen Transithandelsverkehr zu fördern und abzuschöpfen, wobei Pass-, Straßen-, Zoll- und Geleitpolitik sich hier sehr oft als eng verschränkt erweisen.

2.1.3.2 Die regalen Investiturrechte Savoyens

Das Grafenhaus Savoyen nahm eine wichtige, doch eigentümliche Rolle im Hinblick auf die verkehrsrechtlichen Kompetenzen des Bischofs von Sitten ein. Eine entscheidende Rolle bei der die Regalienvergabe determinierenden Konstellation spielten dabei die bereits im 12. Jahrhundert eng verwobenen Herrschaftsgefüge.

Bischof 1181 privilegiert. Vgl. dazu auch BORTER, 400 Jahre Burgerschaft und Bauernzunft Ried-Brig, S. 7.

619 GREMAUD II, Nr. 1020; III, Nr. 1187.

620 Dazu CARLEN, Der Simplon, S. 22f.

621 LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88.

622 GREMAUD II, Nr. 751, S. 139–145, hier: S. 140: *ut nullus sit socius de mercibus que causa vendi infra patriam veneunt a pertica montis Jovis [Großer St. Bernhard] et ab Octans [Weiler Ottans] superius, et ab aqua dicitur Lyestinaschi [Gstein am Simplonpassweg] et a forcla de Conches [Furkapass] inferius, nec alibi infra dominium et districtum dni episcopi*. Vgl. dazu VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 123; und CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 93: Im beginnenden 13. Jahrhundert setzte sich das Kloster Disentis im Wesentlichen aus Walliser Mönchen zusammen. Auch bestanden enge Beziehungen zwischen dem Goms und dem Disentiser Klosterstaat. Dies lässt vermuten, dass der Furkapass bereits im 12. Jahrhundert reger begangen wurde. In den eidgenössischen Bündnissen von 1351, 1352, 1358 und 1408 wird die vermutlich für den Regionalhandel wichtige Bedeutung der Furka neben der Erwähnung der Pässe Gotthard und Oberalp festgehalten. Auf den Verkehr über die Furka deutet auch eine Stelle der Satzung der Talleute von Urseren, wo es heißt: *die von wallis durch unser tal farent und fil wandlung bant mit iren soem rossen*.

623 LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88: »Les marchands lombards ont-ils assez rapidement vu les avantages du Simplon, voie la plus directe entre le Milanais et le nord-est de la France.«

Im Jahr 1179 wurde auf Vermittlung des Erzbischofs von Tarentaise hin, welchem der Bischof von Sitten auf geistlicher Ebene unterstand, ein Vertrag zwischen Graf Humbert von Savoyen und dem Fürstbischof geschlossen, wonach der Savoyer die Verpflichtung übernahm, den Bischof *ad stratam suam conservandam* zu unterstützen⁶²⁴. Nach dem Heranziehen des Bistums ans Reich im Jahr 1189 erfolgte die Regalienverleihung durch den deutschen König, welcher noch Bischof Wilhelm (1184–1196) mit diesen Rechten investierte. Wohl in erster Linie bedingt durch die königsferne Lage der Landschaft Wallis erwies sich aber der Schutz des Reichs in der Beschränkung der savoyischen Politik nicht fortwährend als wirksam: So berichtet eine Urkunde aus dem endenden 13. Jahrhundert – ohne Angabe eines präzisen Datums – vom bereits durch Bischof Landrich von Mont (1206–1237) getätigten Verkauf der Regalrechte an den Grafen von Savoyen⁶²⁵. Auch ein Passus der Sittener Statuten des Jahres 1217, die wohl auf älterem Gewohnheitsrecht beruhen⁶²⁶, verpflichtet die Gemeinde zur Unterstützung des Bischofs beim *placitum de regalibus*, was den Schluss zulässt, dass schon zu dieser Zeit regelmäßig mit den Savoyern über die Regalieninvestitur verhandelt wurde⁶²⁷. Als gesichert gilt dagegen die 1224 zwischen Bischof Landrich von Sitten und Graf Thomas von Savoyen geschlossene Vereinbarung, die den Fürstbischof seine Regalien und das Lehen Mörel aus den Händen Savoyens empfangen ließ, wofür er ein *homagium* zu leisten sowie einen festgesetzten Betrag zu entrichten hatte. Im Gegenzug belehnte der Sittener Bischof den Savoyer mit dem am Genfersee gelegenen Schloss Chillon⁶²⁸.

Diese wechselseitige Belehnungspraxis wurde während des gesamten 13. Jahrhunderts praktiziert⁶²⁹, doch liefert erst das Dokument zum Belehnungsakt des Jahres 1293 – auch im Hinblick auf die interessierenden Verkehrsregalien – detailliertere Auskünfte darüber, wofür die Bischöfe von Sitten den Savoyern den Huldigungseid zu schwören hatten: Der Bischof anerkannte, vom Grafen *regaliam et stratam publicam a cruce de Octans* [Weiler Ottans] *superius usque ad finem diocesis nostre, item officium cartarum seu cancellarie et feudum de Morgia* [Mörel] zu Lehen zu haben⁶³⁰. Zum einen fällt auf, dass aus dem Bündel der Verkehrsrechte nur das Straßenregal explizit Erwähnung fand, was darauf schließen lässt, dass die übrigen Verkehrsregalien – etwa das Geleitrecht – unter dem allgemeinen Terminus der *regalia* zusammengefasst wurden. Zum anderen beanspruchte der Graf von Savoyen verglichen mit den zahlreichen Regalien, wie sie etwa in Zusammenstellungen des Bischofs von Lausanne über seinen Regalbesitz

624 GREMAUD I, Nr. 160, S. 109.

625 Ebd., II, Nr. 1041.

626 CARLEN, Der Simplon, S. 22.

627 GREMAUD I, Nr. 265.

628 Ebd., Nr. 309.

629 So sind gegen Ende des Jahrhunderts folgende gegenseitige Belehnungen bekannt: Graf Philipp und Bischof Heinrich von Raron (1243–1287) im Jahr 1268 (GREMAUD II, Nr. 745), Graf Philipp und Bischof Peter von Oron (1274–1287) im Jahr 1275 (ebd., Nr. 834), Graf Amadeus V. und Peter zu unbekanntem Zeitpunkt (ebd., Nr. 1041) und schließlich Graf Amadeus und Bischof Bonifaz von Challant (1290–1308) im Jahr 1293 (ebd., Nr. 1040).

630 Ebd., II, Nr. 1040, S. 445. Vgl. dazu VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 122.

figurieren, insgesamt die Investitur für nur sehr wenige Rechte, von denen ihm überdies die Hochgerichtsbarkeit und die Kanzlei praktisch verloren gingen, als der reichstreue Bischof Aimo von Turn in den Jahren 1327 und 1330 die savoyischen Investiturrechte zum Teil erfolgreich anfocht⁶³¹. Obschon sich damit zwischenzeitlich ein bischöflicher Widerstand gegen die Verleihungspraxis geregt hatte⁶³², setzte sich die savoyische Investitur mit dem Straßenregal unter dem grafenfreundlichen Bischof Guichard/Witschard Tavel (1342–1375) wieder unvermindert fort, und die Straßenhoheit des Bischofs wurde weiterhin als savoyisches Lehen anerkannt⁶³³. Daran änderte sich auch nichts, als die Landleute in ihrem Kampf gegen den Landesherrn und Savoyen sowie die Fürstbischöfe in Verteidigung innerterritorialer Absichten verstärkt das Argument der Reichsunmittelbarkeit heranzogen. Noch 1415 empfing Bischof Wilhelm von Raron die Regalien aus den Händen von Herzog Amadeus VIII. Die entscheidende Zäsur setzte demzufolge vermutlich erst die Eroberung des savoyischen Unterwallis durch den Bischof und die Patrioten, woraufhin im Jahr 1487 wieder der König die Investitur Bischof Josts von Silenen ausführte⁶³⁴.

Die beschriebene Entwicklung im Wallis verdeutlicht, wie das *prima vista simple* Rechtssystem der Verkehrsregalien unter Einbettung in die jeweilige machtpolitische

631 WIEDERKEHR, *Das freie Geleit*, S. 142f.

632 VAN BERCHEM, *Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire*, S. 56–58: Das Reich spielte im Wallis aufgrund der häufigen Besetzung des Stuhls von Sitten mit savoyischen Parteigängern und Familienmitgliedern zeitweise eine nur bescheidene Rolle. Trotzdem erscheinen in den Urkunden der Kanzlei von Sitten sowie in kommunalen Dokumenten jeweils die Namen der herrschenden Könige, was die Zähigkeit des Zugehörigkeitsgefühls zum Reich unterstreicht. Letzteres wurde wohl insbesondere bei der Abwehr von fremden Zugriffen verstärkt betont, findet sich jedoch auch im regulären Kontext, etwa in den Statuten der Leuker Fuhrleute von 1310 (GREMAUD III, Nr. 1311): [...] *Henrico regnante* [König Heinrich VII., 1308–1313], *Aymone episcopante* [Bischof Aimo Châtillon, 1308–1323]. In einer Übereinkunft zwischen Graf Amadeus V. von Savoyen und Bischof Bonifaz von Challant, deren Vidimus erhalten geblieben ist und die vor das Jahr 1293 datiert werden kann, forderte der Graf den Besitz der Regalienrechte mit Verweis auf Bischof Landrichs Regalienverkauf an Savoyen ein, während Bischof Bonifaz die Gültigkeit des Verkaufs bestritt, indem er sich auf die sogenannte Karolina sowie auf die Reichsbelehrnung berief (GREMAUD II, Nr. 1040). Ein Schiedsgericht bestätigte jedoch die bischöfliche Regalienausübung und das savoyische Investiturrecht. Der Tod Amadeus V. im Jahr 1323 markierte daraufhin einen Schritt in Richtung Unabhängigkeit von Savoyen. Das Domkapitel wählte mit Aimo von Turn ein Mitglied einer reichsnahen Familie zum Bischof. Er verweigerte 1323 zunächst das traditionelle Homagium und schloss 1327 gegen den Savoyer gerichtete militärische Schutzbündnisse ab. Indes erfolgte kurz darauf (3.12.) am Ufer der Morge die gegenseitige Belehnung. Als Reichslehen explizit von diesem Akt ausgenommen waren das bischöfliche Territorium und die bischöfliche Kanzlei, eine Restriktion, die der Graf offenbar respektierte. Auch später berief man sich neben der Karolina verstärkt auf den Reichsunmittelbarkeitsakt. So wird das Bistum Sitten etwa in einer französischen Verleihungsurkunde des Jahres 1333 als reichsunmittelbar aufgeführt.

633 Vgl. GREMAUD II, Nr. 1040 (1293); III, Nr. 1284 (1308); V, Nr. 2191 (1327).

634 VAN BERCHEM, *Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire*, S. 58f.: Die bischöfliche Berufung auf den König diente hier der Absicherung von innerterritorialen Eigeninteressen. Die 1521 von Karl V. und 1627 von Ferdinand vorgenommenen Bestätigungen der Karolina und der Verleihungsurkunde Rudolfs III. von Burgund sind ebenso in den Kontext des Kampfes gegen die aufstrebenden Gemeinden zu stellen.

Situation durchaus zu komplexen und rechtlich nicht immer zweifelsfrei geklärten Ausprägungen führen konnte. Erweist sich doch das Haus Savoyen während mehrerer Jahrhunderte als eine nicht nur hinsichtlich des Straßenregals zwischen den Bischof von Sitten und das Reich geschaltete Macht. Eine ähnliche Rolle nimmt Savoyen im Übrigen – wenn auch nur kurzfristig – gleichermaßen in Bern ein: Der in der Zeit des Interregnums (1268) abgeschlossene Schirmherrschaftsvertrag der Stadt mit Graf Philipp von Savoyen offenbart, dass der Savoyer der Aarestadt an des Königs Statt Zoll-, Münz-⁶³⁵ und Gerichtsregalien verlieh⁶³⁶.

Eine direkte verkehrspolitische Betätigung im Oberwallis räumte das Investiturrecht den Grafen indes nicht ein, denn die Verwaltung des Straßenregals oblag allein dem Fürstbischof von Sitten, und die verkehrsbezogenen Einkünfte flossen in ungeschmälerter Form ins bischöfliche Säckel. Das Belehnungsrecht eröffnete den Savoyern jedoch einen Rechtstitel, mit dem sich die Dynastie wohl weiterführende verkehrspolitische Kompetenzen im Oberwallis anzueignen hoffte⁶³⁷. Die überlieferten Quellen bieten zahlreiche Indizien für die eigenständige und von Savoyen unabhängige in der Nutzung der Verkehrsregalien entfaltete Verkehrspolitik auf bischöflichem Territorium. So bekräftigt etwa ein das Sittener Marktrecht betreffendes Dokument aus dem Jahr 1262 diese ungebundene Ausübung der verkehrsregalen Rechte: Ein Vertreter des Grafen von Savoyen beklagte sich beim Erzbischof von Tarentaise, dass die Sittener Bürger den Edlen von Martigny als savoyischen Lehensnehmern das Amt der Aufsicht über die Messen in der Hauptstadt Sitten entzogen hätten, ein Anspruch der letzteren seit *tempore a quo non estat memoria* zugestanden sei. Regelmäßige Messen in Sitten dürften seit den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts existiert haben. Ohne einen kontinuierlichen Verkehrsfluss über die Oberwalliser Pässe hätten diese Messen wohl kaum Bestand gehabt, da die über den Großen St. Bernhard reisenden Kaufleute – allein zum Besuch dieser Messen – keine Wegschleife über Sitten in Kauf genommen haben dürften⁶³⁸.

2.1.3.3 Das bischöfliche Verkehrslebenssystem

Die dem Bischof von Sitten durch die Ausübungsbefugnis der verkehrsregalen Rechte innerhalb seines Territoriums auferlegten Verpflichtungen von Straßenbau und -unterhalt, Straßensicherheit durch Geleiteskorten sowie Schadenersatz etwa im Fall von Delikten hatten ihren Gegenpart in den verkehrsbezogenen Abgaben, die der Bischof für

635 Im bischöflichen Wallis hingegen war das Münzrecht, das *ius cudendi monetam*, während des gesamten Mittelalters nicht mit dem Regalienwesen verbunden. Das im Territorium zirkulierende Geld stammte zu einem Großteil aus der Prägestelle der Abtei St. Maurice, die über ein Münzrecht verfügte (*moneta Mauriciensium*), das sodann de iure in den Besitz der Savoyer überging. Der Mauriciensische Denar wurde jedoch weiterhin in der Abtei geprägt. Daneben waren viele Fremdwährungen im Umlauf. Vgl. HOPPELER, Das Unter-Wallis und dessen Beziehungen zum Hochstift Sitten, S. 158f., mit weiteren Details zur Rechtsausübung.

636 FRB II, Nr. 709. Für die Erneuerung von 1291: Ebd., III, Nr. 514.

637 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 129.

638 GREMAUD II, Nr. 687, S. 73–77. Vgl. dazu LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88.

die Pflege und den Schutz seines Verkehrsnetzes beziehen konnte. Dem bischöflichen Fiskus fiel jedoch in der Regel nur ein Teil dieser Gebühren zu, da die Weiterbelehnung der Verkehrsrechte auf bestimmten Straßenabschnitten oder Knotenpunkten im Verkehrssystem die gängige Praxis war. Die Archive des bischöflichen Wallis haben jedoch keine Geleit-, Zoll- oder Sustrechnungen überliefert, die quantitativ präzise Angaben zu den durch das bischöfliche Wallis fließenden Warenströmen, zu den Schwankungen des Verkehrsvolumens und gleichzeitig zu den entsprechenden Verkehrseinnahmen eruieren ließen⁶³⁹. Es liegen jedoch ab dem späten 13. Jahrhundert und besonders für die ersten Dezennien des 14. Jahrhunderts zahlreiche Dokumente zu Sust- und Zollrechtsverleihungen vor, die Verkaufs-, Tausch- und Transfervorgänge dokumentieren und damit wertvolle Detailinformationen zur bischöflichen Praxis der Verkehrsorganisation liefern.

So verleiht der Bischof von Sitten im Jahr 1294 Maurice von Verbier und seinen Erben den Zoll von Sitten (*pedagio nostro totali Sedun.*) gegen eine jährliche Zahlung von 20 *lib. Maur. [libri Mauriciensium monetae]*⁶⁴⁰. Im Jahr 1330 überträgt der Landesherr einem Sittener Bürger namens Nycholetus Blattere das Amt des Ballenteilers in der Suste der Hauptstadt⁶⁴¹. Ein Jahr später erhalten die Brüder Jacquemodus und Franciscus von Verbier den gesamten bischöflichen Zoll in Sitten zu Lehen⁶⁴². Diese und zahlreiche weitere Belege stehen für die direkte bischöfliche Vergabe von verkehrsrelevanten Rechten sowohl an adlige als auch an bürgerliche Lehensnehmer. Komplexere Verleihungsvorgänge sind – wie auf der Ebene der Regalieninvestitur – auch innerhalb des bischöflichen Verkehrslehenssystems belegt: So wird im Jahr 1333 der Lombarde Franchodo Curti als Inhaber des Zolls in Brig genannt. Die Verleihung der Zollrechte übernimmt Peter III. von Turn⁶⁴³. Da der amtierende Bischof Aimo (1323–1338) ebenfalls der Familie von Turn entstammte⁶⁴⁴, ist anzunehmen, dass dieses Recht aus seiner Hand an den freiherrlichen Neffen weitergereicht worden ist⁶⁴⁵.

Aufnahme in den Kreis der bischöflichen Lehensempfänger fanden schließlich auch die Gemeinden: 1339 verließ der Landesherr *in Mutatione dni* den Zoll der Kastlanei Granges gegen eine jährliche Gegengabe von einem Pfund Pfeffer [!] und eine Abgabe von 15 *solidi* an die *consules et procuratores* der gleichnamigen Gemeinde. Die Vereinbarung schloss eine Verpflichtung zum Straßenunterhalt mit ein und regelte das anzuwendende lokale Zolltarifsystem präzise⁶⁴⁶. Zahlreiche weitere, äquivalente Einzelbeispiele

639 Viele wertvolle Quellen sind wohl dem Sittener Stadtbrand von 1788 zum Opfer gefallen, der die bischöflichen Residenzen Tourbillon und Majoria verwüstete. Vgl. dazu PERROLLAZ, Die große Feuersbrunst zu Sitten, am 24. Mai 1788; DERS., L'incendie de Sion (24 mai 1788). Zur damit verbundenen gesteigerten Bedeutung des Domkapitelsarchivs: RÜCK, Das Archiv des Domkapitels von Sitten.

640 GREMAUD II, Nr. 1052.

641 Ebd., III, Nr. 1584.

642 Ebd., IV, Nr. 1624.

643 Ebd., Nr. 1653.

644 Zu Bischof Aimo von Turn vgl. ANDENMATTEN/BRAUN/COUTAZ/KALBERMATTER/ZENHÄUSERN/VANNOTTI et al., Das Bistum Sitten, S. 178–181.

645 Zu den Verwandtschaftsverhältnissen vgl. JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 20.

646 GREMAUD IV, Nr. 1744.

zur bischöflichen Verkehrslehenspraxis im gesamten Herrschaftsgebiet ließen sich anführen. Vielmehr bleibt abschließend anzumerken, dass dieses Korpus des gesamthaft überlieferten verkehrsrelevanten Schriftgutes zur bischöflichen Verkehrspolitik in eindrücklicher Weise die umrissenen Walliser Transitkonjunkturphasen – wenn auch nur konturierend und nicht quantifizierend – nachzeichnet⁶⁴⁷. Dabei bleibt das Handelsvolumen – insbesondere der konfliktgeladenen und verkehrsquellenarmen Periode ab der Mitte des 14. Jahrhunderts – jedoch nur sehr schwer abschätzbar⁶⁴⁸.

2.1.3.4 *Der savoyische Hauptkontrahent*

Der Bischof von Sitten war – wie bereits die Ausführungen zur savoyischen Regalieninvestitur verdeutlicht haben – nicht der einzige Herrschafts- und Rechtsinhaber, der sich um den Verkehr auf der Rhonetalroute bemühte. Besonders in den Gebieten unterhalb von Sitten legten die Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen ein uneingeschränktes ökonomisches und damit nicht allein rechtliches Interesse am überregionalen Handelsverkehr an den Tag. So ordnete ein gräflicher Beamter im Jahr 1325 den extensiven Bau von Rhonebrücken auf Kosten der Gemeinden der savoyischen Kastlaneien im Chablais und im Unterwallis an. Die neuen *pontes boni et firmi* sollten den Kaufleuten einen uneingeschränkten Zugang zum Markt von Saillon gewährleisten⁶⁴⁹. Die Einrichtung neuer Messen an diesem Ort belegt, wie die Grafen den auf der rechten Seite der Rhone gelagerten Flecken in scharfer Konkurrenz zur Bischofsstadt Sitten zu einem savoyischen Handelszentrum auszubauen beabsichtigten⁶⁵⁰.

Nach Thévenaz-Modestin und Morerod hat sich das Haus Savoyen – wie die Habsburger an der Gotthardroute – um eine möglichst umfassende Kontrolle des internationalen Verkehrsaufkommens auf der Walliser Rhonetalstrecke bemüht⁶⁵¹. Dass die Anstrengungen der Grafen dabei über die Grenze ihres Herrschaftsbereichs hinausreichten, belegt sowohl die Investitur des Sittener Bischofs mit dem Straßenregal als auch die regelmäßige Belegung des Stuhls von Sitten durch savoyische Parteigänger und Familienmitglieder. Und schließlich weist wohl auch das kontinuierliche, gegen den Fürstbischof gerichtete gräfliche Paktieren mit regionalen und lokalen Oberwalliser Machthabern wirtschaftliche und verkehrspolitische Implikationen auf. Da sowohl der Bischof von Sitten als auch der Graf von Savoyen über Passagen der großen Landstraße durch das Wallis verfügten, bildete diese einen zentralen Überschneidungsbereich ihrer politischen und wirtschaftlichen Interessen. In erster Linie buhlten die beiden Machthaber

647 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 95.

648 WIDMER, *Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum*, S. 64. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels*, Bd. I, S. 468–471, geht detailliert auf die vor allem durch Auseinandersetzungen bedingten Behinderungen des Handelsverkehrs zwischen 1340 und 1370 ein, überspringt jedoch die quellenarme Zeit bis 1400 kommentarlos.

649 GREMAUD III, Nr. 1520; LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 95.

650 IVS VS, *Strecke VS* 619, S. 2/3.

651 THÉVENAZ-MODESTIN/MOREROD, *La Suisse est née de deux cols*; DIES., *Trafic commercial et crises politiques vus de Villeneuve et Saint-Maurice*.

dabei um die Gunst der durchziehenden Kaufmannschaft, die lukrative Geschäfte in Aussicht stellte. Diese Konstellation zog zwangsweise Rivalitäten nach sich, und vielleicht kann die Zähigkeit, mit welcher die Savoyer versuchten, ihren Einflussbereich auf das Oberwallis auszudehnen – zumindest ansatzweise – auch auf die Kontrolle der einträglichen Simplonroute bezogen werden⁶⁵².

2.1.4 Der Walliser Landrat

Sowohl die verkehrsregalen Kompetenzen des Fürstbischofs von Sitten im Oberwallis als auch die verkehrspolitischen Zuständigkeiten der Grafen von Savoyen im Unterwallis gingen im Gleichschritt mit der allgemeinpolitischen Entwicklung ab dem späten Mittelalter allmählich an die Zenden und den Walliser Landrat über⁶⁵³, welche nun ihrerseits Bestimmungen zum rechtlichen Schutz der Straße⁶⁵⁴ und zur Organisation des Handelsverkehrs aufstellten. Zumindest die bischöflichen Machtbefugnisse reichten aber zu Beginn des 16. Jahrhunderts noch aus, um aufgrund des schlechten Straßenzustandes mahndend auf Landrat und Gemeinden einzuwirken⁶⁵⁵.

Insgesamt ergriffen die spätmittelalterlichen Fürstbischöfe im Verbund mit dem Walliser Landrat zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes und zur Behebung des stockenden Transitverkehrs. Um etwa die Begehung des Simplonpasses wieder attraktiver zu gestalten, sollte die Landstraße ausgebaut und in Siders eine neue Brücke erstellt werden⁶⁵⁶. Gleichzeitig stellte der Landrat die Kaufleute aus der Lombardei unter seinen besonderen Schutz⁶⁵⁷. Zu Beginn der Frühen Neuzeit wurden diese Versuche, den überregionalen Handelsverkehr zu steigern, schließlich nur noch dann unternommen, wenn andere wichtige Alpenübergänge unbegebar waren⁶⁵⁸. Insofern waren

652 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 129. DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 267, negiert diese These zwar nicht, doch relativiert er sie in dem Sinne, dass es für die Grafen ausgereicht habe, St. Maurice und Chillon zu besitzen, um die wichtigsten Verkehrsströme lenken und fiskalisch abschöpfen zu können. Dies mag zwar für den Warenverkehr von Frankreich über den Großen St. Bernhard weithin Gültigkeit besitzen. Indes hat sich aber der von Oberitalien über die Oberwalliser Pässe, insbesondere den Simplon, ins Rhonetal strömende Handelsverkehr von dort aus gewiss nicht kanalisieren lassen, es sei denn die Kaufleute reisten zu den westwärts gelegenen Messen. Und schließlich grenzte das Simplongebiet an das Savoyen meist feindlich gesinnte Mailand. – Zur Wirtschaftspolitik der Grafen von Savoyen im Oberwallis vgl. etwa den Bündnisvertrag Graf Philipps und Bischof Rudolfs (GREMAUD V, Nr. 2175).

653 FIBICHER, *Walliser Geschichte*, Bd. 2, S. 225; DERS., *Walliser Geschichte*, Bd. 3.1, S. 16; und CARLEN, *Markt und Marktrecht*, S. 52: Die verkehrsbezogenen Hoheitsrechte gelangten mit Ausnahme des Münzrechts seit dem 16. Jahrhundert in die Hände des Landrats.

654 Vgl. dazu CARLEN, *Zur Geschichte der Furkastraße*, S. 272.

655 Z. B. LA I, 33–35, 52–55, 57, 350–352, 592. Vgl. BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 6.

656 LA II, 199f. [1525].

657 LA II, A 20 [1530]. Bezeichnend für den Rückgang des Handelsverkehrs über den Simplon sind zudem die Angaben zum Verfall und die Zweckentfremdung des Hospizes auf dem Simplon: Ebd., A 23 [1602].

658 Ebd., A 9 [1554]: Dies geschah etwa, als Heinrich II. den Krieg in Italien wieder aufnahm, woraufhin die Landstraße instandgestellt werden sollte. Ähnliche Maßnahmen wurden ergriffen, als die Pässe zwischen Savoyen und dem Piemont aufgrund einer Seuche gesperrt waren (ebd., A 5 [1598]).

die verkehrspolitischen Initiativen, die Bischof Matthäus Schiner, seine Nachfolger und das Gremium des Landrats mit Blick auf den großen Warentransit ergriffen⁶⁵⁹, von keinem durchschlagenden Erfolg gekrönt⁶⁶⁰. Ungeachtet regelmäßiger obrigkeitlicher Anordnungen zur Ausbesserung befand sich die Walliser Landstraße in einem bedenklichen Zustand⁶⁶¹. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnen die Landratsabschiede denn auch nur noch selten fremde Waren und Händler⁶⁶², weshalb die Zenden im Jahr 1572 anlässlich des Ausbaus einer Straße betonten, sie wollten dies tun, *ob schon kouffmannsguott hie wenig durchzugs heig*⁶⁶³. Etwas länger mag der Große St. Bernhard seine Stellung im internationalen Handelsgefüge behauptet haben, nicht zuletzt da die Kriege der Walliser die Gegend unterhalb von Martigny nur geringfügig in Mitleidenschaft zogen. Obschon nur annähernde Aussagen möglich sind⁶⁶⁴, unterstreichen die Rechnungslegungen des Zolls von St. Maurice mit der erst um 1560 einsetzenden Einnahmenbaisse diese These⁶⁶⁵.

Grundsätzlich ist jedoch kaum umstritten, dass das Wallis seit dem sich neigenden Mittelalter ein vom europäischen Güterverkehr kaum mehr berührtes Alpental war. Das sinkende Verkehrsaufkommen und das Abflauen der verkehrsbezogenen Einnahmen bewirkten, dass die zuständigen politischen Instanzen der Verkehrsorganisation insgesamt ein geringeres Maß an Aufmerksamkeit zukommen ließen. Ungeachtet dessen war es durchaus möglich, dass auch in der nachmittelalterlichen Zeit verschiedentlich einzelnen Passagen und Übergängen während einiger Jahre oder Dezennien ein intensiveres Verkehrsaufkommen zuteil wurde. Dies war etwa der Fall, wenn alternative, inner- und außerhalb des Wallis liegende wichtige Pässe mit Transitfunktion aufgrund kriegerischer Interventionen oder aus politischen Gründen (Bündnissysteme, Reformation etc.) nicht mehr oder in geringerem Ausmaß begangen werden konnten. Überdies besaß der Handelsverkehr regionalen Ranges etwa für die Gommer und Saaser Pässe stets eine herausragende Bedeutung: Man denke etwa an den Export von Viehüberschüssen auf die

659 Als zusätzliche Maßnahme wurden etwa die Fuhrlöhne in Sitten niedrig gehalten.

660 DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 10.

661 Ebd., S. 10f., mit Anm. 10: Die landrätlichen Anordnungen wiederholten sich fast jährlich, doch wirkten sich im Besonderen die geringen Einkünfte aus den Zöllen und dem Transportwesen äußerst negativ auf den Straßenzustand aus.

662 LA II, 70 [1521]: Bern beschwerte sich aufgrund von Behinderungen deutscher Kaufleute im Wallis. Ebd., S. 192 [1525]: Den Genfer Kaufleuten wurde auf ihren Wunsch hin der Warentransit durch das Wallis genehmigt. Ebd., S. 199f. (1525): In Brig wurden Warenballen angehalten, die mailändischen Kaufleuten gehörten.

663 Ebd., A 10 [1572], ähnlich A 11 [1577].

664 DUBUIS, Fin du Moyen Age, S. 278: Nach der Eroberung des Unterwallis erfolgte im administrativen Gebahren der neuen Herren ein Paradigmenwechsel, denn die ausgefeilten savoyischen Verwaltungsmethoden wurden von den Zenden nicht weitergeführt. Die Vereinfachung führte auch zu einer Reduktion der überlieferten Informationen.

665 DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 11: Zusätzlich wurde der Große St. Bernhard dadurch begünstigt, dass die savoyischen Pässe nach der Eroberung des Herzogtums durch Frankreich und im Gefolge der italienischen Kriege unsicher geworden waren.

nahe gelegenen italienischen Märkte. Diese sekundären Übergänge⁶⁶⁶ wurden zudem durch den Umstand begünstigt, dass die Eschentaler Wirren in den ersten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts vor allem den Simplonverkehr geschwächt hatten⁶⁶⁷.

Noch in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts gelangte etwa ein Teil des von Mailand ins Wallis importierten italienischen Salzes über Monte Moro- und Antronapass und weiter durch das Saastal ins Rhonetal. Der Zwang zum Transport des italienischen Salzes über diese Alpenübergänge wurde einigen Walliser Importeuren von Seiten Mailands auferlegt. Offenbar geschah dies bisweilen aber erstaunlicherweise auch auf den Druck der Säumer des zum Simplonpass führenden Val Divedro hin, die wohl zu verhindern suchten, dass die Oberwalliser Transporteure das lebensnotwendige Importgut in Eigenregie vom Städtchen Domodossola aus ins Wallis führten. Die oberitalienische Metropole machte vor allem in den siebziger Jahren des 16. Jahrhunderts ihre Salzkauangebote mehrfach von diesem Straßenzwang abhängig⁶⁶⁸.

Dagegen bescherte der Warenhandel zwischen Italien und dem Berner Oberland sowie dem innerschweizerischen Raum den Zenden Brig und Goms anhaltend Einkünfte aus dem resultierenden Verkehrsaufkommen⁶⁶⁹. So berichten die Walliser Quellen des 16. Jahrhunderts mit Blick auf diese Transporte zwar immer noch von Susten und Zollrechten, aber das waren nach Maria Clotilde Daviso di Charvensod »plus des souvenirs que des réalités«⁶⁷⁰ – Relikte glanzvollerer Zeiten des Walliser Verkehrswesens, zumindest wenn der große, überregionale Transithandel ins Auge gefasst wird.

666 Die detaillierte Analyse regionaler Verkehrsnetze wird vor allem durch den Umstand erschwert, dass diese der Kompetenz verschiedener kleinerer verkehrspolitischer Akteure unterlagen. Historisch verwertbare Quellen zur realen Verkehrsintensität, die von Jahrzehnt zu Jahrzehnt teils erheblich schwankte, sind deshalb für diese sekundären Übergänge kaum oder nicht vorhanden.

667 Im Verbund mit der um die Mitte des 16. Jahrhunderts bereits feststellbaren klimatischen Abkühlungsphase dürften die passzuführenden Talrouten auf diesen Linienführungen, etwa im Saastal, zuungunsten der Höhenwege verstärkt in den Fokus der verkehrspolitisch aktiven Kräfte geraten sein. – IVS VS, Strecke VS 1, S. 4/13: Auch mit den zeitgenössischen topographischen Karten lässt sich der Niedergang des Simplonverkehrs im 16. Jahrhundert illustrieren. Die älteste Walliser Karte, vom Walliser Johann Schalbetter aufgenommen und 1545 von Sebastian Münster veröffentlicht, stellt den *Sempronij mons* (Simplonpass) in deutlich kleinerer Schrift dar als den *albrun berg* (Albrunpass) und den *antrun berg* (Antronapass). Auch auf der Walliser Karte von Johannes Stumpf (1544) erscheint der Simplon in derselben Form wie die übrigen Walliser Pässe.

668 DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, S. 232f., 237, 247.

669 FAYARD DUCHÊNE, L'Etat patricien, S. 421: So importierten die Gommer etwa Berner Oberländer und Innerschweizer Käse über Furka und Grimsel und transportierten ihn dann weiter über den Gries nach Italien.

670 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 559.

2.2 Die passbeherrschenden Akteure

2.2.1 Die Freiherren von Turn

Dass die zwischen den Einflussphären größerer politischer Instanzen liegenden Herrschaftsgebiete noch im 14. Jahrhundert nicht scharf abgegrenzt waren⁶⁷¹, belegen von passbeherrschenden Mächten entlang der Alpenübergangsrouten raumübergreifend etablierte »Passstaaten«. Einen solchen »Pass-« oder »alpinen Sattelstaat« errichteten die Walliser Freiherren von Turn, denen gemäß Victor van Berchem »parmi les familles féodales du Vallais« »[le] rôle plus considérable« zukomme⁶⁷², zwischen 1302 und 1312⁶⁷³ (vgl. Karte 1.8 im Anhang).

Das Geschlecht hatte sich um 1170 in Niedergesteln niedergelassen und erlangte in der Folgezeit zahlreiche wichtige bischöfliche Ämter⁶⁷⁴. Als entscheidend für den Ausgriff über die Lötschenpassroute ins nachmalig bernische Oberland erwies sich die Heirat Johanns von Turn mit Elisabeth von Wädenswil-Unspunnen, die ihn als Mitherrscher und später vermutlich auch als alleinigen Herrn von Frutigen und Mülenen-Aeschi etablierte⁶⁷⁵. Johanns Sohn, Peter III. von Turn, erbte im Jahr 1327 den Besitz der Herren von Wädenswil im Berner Oberland, wodurch der Turnsche Passstaat sich nun vom an der Rhone gelegenen Niedergesteln über den nördlichen Alpenkamm bis an den Thunersee erstreckte. Das Herrschaftsgebilde der Freiherren von Turn umfasste unter dem auch Perrod genannten Peter III. insgesamt folgende Gebiete und Rechte (vgl. Karte 1.8 im Anhang)⁶⁷⁶:

671 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 66: »Kantonsübergreifende« Konvergenzbereiche machten sich bereits vor dem 14. Jahrhundert bemerkbar: 1254 übertrug Ritter Werner von Kien seinen gesamten Besitz von Strättligen an aufwärts Bischof Heinrich von Sitten zum Schutz vor anderen mächtigen Territorialherren und erhielt das Gebiet sodann als Lehen zurück. Im selben Jahr wandte sich Graf Hartmann von Kyburg gegen Bern, Murten, das Reichsland Hasli und den Bischof von Sitten. Im Friedensschluss von 1257 regelten der Bischof und der Graf ihre gegenseitigen Ansprüche: Der Bischof von Sitten erhielt die Kastvogtei über die Augustinerprobstei Därstetten.

672 VAN BERCHEM, Jean de la Tour-Châtillon, S. 3.

673 KALBERMATTER, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, S. 394.

674 FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 17: So amtierten sie etwa als Meier von Sitten.

675 JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 19.

676 AERNI, Die Passwege, S. 453f.: Zwischen der Familie von Turn und dem Haus Wädenswil hatten bereits im 12. Jahrhundert enge Beziehungen bestanden. Damals gehörten die noch dünn besiedelten Lüttschinentäler zum Herrschaftsbereich der von Herzog Berchtold V. von Zähringen ins Oberland abgezogenen Herren von Wädenswil, welche die Nachfolge der Herren von Unspunnen angetreten hatten. Zwischen den von Wädenswil, die an einer verstärkten Besiedlung ihrer Täler interessiert waren, und den von Turn bzw. auswanderungswilligen Lötschentalern, scheinen Übereinkünfte zur Erschließung des Lauterbrunnentales geschlossen worden zu sein. Fassbar wird die Auswanderungsbewegung aus dem Lötschental ins Berner Oberland erstmals in einem die Alp Seffinen betreffenden Lehensvertrag aus dem Jahr 1295 (FRB III, Nr. 628, S. 618–620). Neben dem im Vertrag erwähnten Gimmelwald bestanden in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts weitere Walsersiedlungen in Mürren, Lauterbrunnen, Trachsellauenen, Sichelauenen, Amerten, in weiteren Teilen der Kirchgemeinde Gesteig sowie auf der Planalp bei Brienz (Urkunde von 1346: FRB VII, Nr. 210, S. 217).

1. Die Herrschaft Niedergesteln (seit dem Ende des 12. Jahrhunderts als bischöfliches Lehen im Verbund mit der Kastlanei⁶⁷⁷),
2. das Lötschental als bischöfliches Lehen,
3. die Herrschaft Laupen als Reichslehen (seit 1310)⁶⁷⁸,
4. die Mitherrschaft über die Herrschaft Mülener-Aeschi⁶⁷⁹,
5. die Mitherrschaft über Frutigen,
6. die Lötschersiedlungen im Lauterbrunnental und auf der Planalp (entstanden um 1250),
7. den Zoll in Brig (bezeugt 1333)⁶⁸⁰,
8. das Amt des Mistral im Val d'Hérens (bezeugt 1335),
9. das Vitztum von Sitten während des Episkopats von Bischof Aimo IV. von Turn (1323–1338),
10. die Herrschaft in Fey sowie das Mistralamt in Fey und Nendaz (bezeugt 1342),
11. die Herrschaft im Ort und Gebiet von Arbaz (bezeugt 1342),
12. die Mitherrschaft von Isérables (bezeugt 1345) sowie
13. die Herrschaft im Mattertal um 1350 (aufgeführt im Testament Perrods von 1350)⁶⁸¹.

Ausgedehnte Rechte im Mattertal – Grundbesitz und Vizedominatsrechte – gelangten nach dem Tod des Amtsinhabers Jocelm von Castello 1265 durch Erbschaft an seine Neffen, die Brüder Heinrich und Rudolf von Raron, deren Mutter wohl eine Schwester Castellors war. Nach Rudolfs Tod erscheint seine Witwe Nantelma, eine Tochter Girolds

677 Philipp KALBERMATTER, Artikel »Niedergesteln«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 9: Mur-Privilegien, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2009, S. 250. – Wahrscheinlich handelte es sich hierbei um ein sogenanntes »aufgetragenes Lehen« (*feudum oblatum, fief de reprise*), bei dem der Eigentümer eines Allods dieses durch *werpitio* (frz. *déguerpissement*) feierlich abtrat. Dadurch wurde der Inhaber des Allods Vasall und erhielt daraufhin das Gut zum Lehen zurück. Für mögliche Gründe vgl. GANSHOF, Was ist das Lehenswesen, S. 130f.

678 1324 wurde die Herrschaft an Bern verkauft: FRB V, Nr. 379, S. 422; GREMAUD III, Nr. 1509, S. 474.

679 Vgl. auch AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 116: Von Mülener bis an den Thunersee reichte vielleicht bereits seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine hölzerne Talsperre, die sogenannte Letzi von Mülener, die schließlich durch einen 1,45 Meter breiten und 3–5 Meter hohen gemauerten Wehrwall ersetzt wurde. Zur Letzi vgl. auch GUTSCHER, Landmauern, Landwehren – die Letzi von Mülener, S. 478.

680 GREMAUD IV, Nr. 1653: Das Dokument belegt die 1333 erfolgte Verpachtung des Zolls durch Peter von Turn an einen Lombarden. Fünf Jahre später ist als Inhaber des Briger Zolls ein bischöflicher Beamter (Girardinus Bremus) belegt. Da aber zu diesem Zeitpunkt der Bischof von Sitten der Familie von Turn entstammte (Aimo von Turn), lag wohl noch kein Verlust der Familie vor. Vgl. ebd., IV, Nr. 1713: *Item damus Girardino Bremono pedagatori nostro de Brigo quicquid recuperavit uel habuit de pedagio nostro de Brigo a dicto festo Beati Yllarii citra vsque ad tempus obitus nostri*. Im Jahr 1300 hatte sich der Zoll noch in den Händen Bischof Bonifaz von Challant befunden, der ihn damals an den Grafen von Visp verliehen hatte. Ebd., II, Nr. 1140.

681 Ebd., IV, Nr. 1971: [...] *castrum meum de Castellione* [Stammburg Niedergesteln] *una cum vallibus de Liech* [Lötschental], *de Schauson* [Nikolaital/Mattertal] *et de Praborny* [Zermatt] [...]. Die Aufzählung der Herrschaftsrechte und die nachfolgenden Ausführungen erfolgen grosso modo nach AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 66–68; sowie nach DERS., Die Passwege, S. 455f.

von Turn, mehrfach in der Funktion der *vicedominissa* für ihren noch minderjährigen Sohn Anton. Da letzterer bereits in jungen Jahren verstarb, erbte 1303 schließlich sein Cousin Peter, Seneschall in Sitten, das Vizedominat *ratione successionis*.⁶⁸² Da die genannten Brüder von Raron im Mattertal auch das Meiertum versahen, dürfte die bereits erwähnte Nantelma nach dem Tod ihres Gatten Rudolf im Jahr 1268 ein nicht unbeträchtliches Erbe angetreten sein. Dieser verlieh ihr *quidquid iuris, rationis, possessionis et dominiü [...] ex quacunq[ue] causa et ex quocunq[ue] modo in tota parochia et valle de Chauson [Mattertal], tam in monte quam in plano [...]*⁶⁸³. Ihr Schwager Heinrich übergab 1272 seine Rechte im Tal zwar dem Domkapitel, doch dieses verlieh sie 1297 ebenfalls an Rudolfs Witwe⁶⁸⁴, die damit fast den gesamten Besitz der von Raron in der Talschaft in ihrer Hand vereinigte. Eine derartige weibliche Machtpolitik verleiht der These, dass Nantelma von Turn-Raron zumindest einen Teil des Besitzes der von Raron auf unbekannte Art und Weise in die eigene Familie überführte, einiges an Plausibilität. Denn um 1350 befand sich das Tal in Turnschem Besitz und gleichzeitig sind auch keine Rechte der von Raron mehr nachweisbar⁶⁸⁵. Jedenfalls eröffnete die Kontrolle des Mattertals der Familie von Turn bedeutende Verkehrsverbindungen nach Süden, aber auch einen Anschluss zu den eigenen angrenzenden Besitzungen, die wiederum den nördlichen Alpenkamm überspannten.

Der neben den Vispertalpassagen auch die Lötschenpassroute einschließende alpenquerende Passstaat der Freiherren von Turn war jedoch ein kurzlebiges Gebilde, das sich zwischen der Stadt Bern und ihren Ausburgern im Norden sowie dem Fürstbischof von Sitten und den Oberwalliser Zenden im Süden auf die Dauer nicht halten konnte. Der schleichende politische Niedergang der Dynastie beschleunigte die Zersetzung des ehemals umfassenden Herrschaftsgebietes, von dem insbesondere die Aarstadt profitierte, indem sie sich schrittweise den nördlich des Lötschentals gelegenen Teil der ehemals Turnschen Besitzungen aneignete⁶⁸⁶. Gleichzeitig schwand auch die Macht des einst gro-

682 GREMAUD III, Nr. 1187; HOPPELER, Untersuchungen zur mittelalterlichen Rechtsgeschichte des Walliser Rhonetals, S. 242f.

683 GREMAUD II, Nr. 737: Leider ist das Dokument nur unvollständig überliefert.

684 Ebd., Nr. 792, 1095.

685 HOPPELER, Untersuchungen zur mittelalterlichen Rechtsgeschichte des Walliser Rhonetals, S. 246; AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 66–68; DERS., Die Passwege, S. 455f.

686 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 69; DERS., Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 116; und DERS., Die Passwege, S. 457f.: 1324 musste Perrod von Turn das Reichslehen Laupen an Bern verkaufen (FRB V, Nr. 379, S. 422). 1331 befand sich Mülener mit seiner Letzi pfandrechtmäßig im Besitz eines Berners (SRQ BE Frutigen, S. 18f.). Im Laupenkrieg stand Perrod auf gegnerischer Seite, und in der Folge geriet die Herrschaft Frutigen in Pfandbesitz der in Bern verbürgerten Weissenburger. In diesem Zusammenhang wurden 1352 erstmals die Grenzen der Herrschaft Frutigen umschrieben, welche im Süden über die Schneeberge im Gasterntal beim Kreuz verlaufe (*et nivos in Gastron ad crucem*: FRB VII, Nr. 684, S. 656f.). Mit der Erwähnung des Kreuzes ist – so Aerni – die Höhe des Lötschenpasses gemeint, womit ein »sehr alter baulicher Wegbegleiter am Passweg« lokalisierbar werde. 1346 erfolgte der Verkauf der Rechte und der Walser Eigenleute in den Lüttschinentälern und auf der Planalp (Brienz) sowie auf der halben Balm Rothenfluh an das Augustinerkloster Interlaken (FRB VII, Nr. 219, S. 217). Damit wurden die ehemaligen Lötscher und Untertanen der von Turn zu Gotteshausleuten. 1352 überließ Johannes, der letzte Freiherr von Weissenburg, die ihm von Perrod von Turn

ßen Adelsgeschlechts im Wallis. Da Bischof und Zenden stets zu befürchten hatten, dass Anton von Turn über Lötschen- oder Gemmpass zu einem Vorstoß ins Wallis ausholen könnte, schlossen Leuker und Lötschentaler am 27. März 1366 einen Schutzvertrag ab⁶⁸⁷. Das Abkommen verpflichtete erstere, alle Übergänge vom Wuchkenkrachen (nach Aerni nicht lokalisierbar, wohl die Gemmi) bis zum *Bassya de Champilz* [Gampel]⁶⁸⁸ zu sperren. Letztere übernahmen die Hut aller Wege und Übergänge von Gampel bis oberhalb der Gandegg (Lötschenpass). Ein weiterer Passus sah vor, dass die Turnschen Untertanen aus dem Lötschental ihrem Herrn nur innerhalb der Herrschafts- und Gerichtsgrenzen zu Hilfe eilen durften, um ihre Unterstützung eines möglichen Angriffs der Herren von Turn ins Wallis zu verhindern. Wie stark sich die herrschaftlichen Bande bereits gelöst hatten, zeigt ein Vertrag des folgenden Jahres, der die Bewohner des bernischen Gastern- und des Walliser Lötschentales sowie der Gemeinde Leuk um der Friedenssicherung willen auf die Dauer von fünf Jahren gegen die Familie von Turn vereinte⁶⁸⁹.

Im Jahr 1375 erhoben sich schließlich die Zenden gegen den Freiherrn von Turn, der seinen Walliser Besitz daraufhin an die Grafen von Savoyen verkaufte⁶⁹⁰. Anton von Turn verblieb lediglich noch ein kleiner Besitz im Oberland, wo er 1391 mit der Auslösung der Herrschaft Frutigen aus dem Besitz der Herren von Brandis einen letzten Versuch zur erneuten Sicherung seiner Herrschaft unternahm. Doch der Machtzerfall war nicht mehr aufzuhalten: 1395 verkaufte Anton von Turn schließlich die letzten, ihm im Gebiet der Lötscherkolonien des Lauterbrunnentales verbliebenen Grund- und Herrschaftsrechte⁶⁹¹. Im Jahr 1400 fiel schließlich auch die Herrschaft Frutigen an Bern⁶⁹². Bern setzte auf der sogenannten Tellenburg einen Kastlan als Landvogt ein und etab-

pfandweise übergebene Herrschaft Frutigen für fünf Jahre der Stadt Bern (FRB VII, Nr. 684, S. 656f.). In der im Vertrag enthaltenen Umschreibung von Frutigen verlief die Grenze *niveos montes in Gastron ad crucem*. Damit ist – gemäß Klaus Aerni – erstmals in der schriftlichen Überlieferung das Gebiet des Lötschenpasses umschrieben. Im Oktober desselben Jahres verkauften die Herren von Brandis die pfandweise von den Weissenburgern übernommene Herrschaft Mülönen-Aeschi an Bern (FRB VII, Nr. 702, S. 673–675), etc. Die Herrschaft der Herren von Turn war damit bis zur Jahrhundertmitte bereits erheblich geschrumpft.

687 GREMAUD VI, Nr. 2355, S. 537.

688 Nach ebd., Register.

689 Ebd., VI, Nr. 2356, S. 542; AERNI, Die Passwege, S. 459: Die Leuker verpflichteten sich, vom *Lyebenstein* (wohl Gemmi) bis Gampel alle Zugänge zum Lötschen- und Gasterntal zu sperren, während die Gemeinden von Lötschen und Gastern dasselbe für alle Übergänge vom *Bassia de Champiz* [Gampel] taleinwärts zugunsten derer von Leuk versprochen. Interessant an diesem Vertrag erscheint Aerni die enge Verbindung des Gastern- und des Lötschentals, was nahe lege, dass die Bewohner des Gasterntals aus dem Lötschental eingewanderte Walser waren. – Ebd., S. 460f.: Im Jahr 1380 wurden die früheren Verträge – freilich ohne Beteiligung des Gasterntals – durch einen weiteren ergänzt, welcher den neu eingetretenen Rechtsverhältnissen Rechnung trug: GREMAUD VI, Nr. 2317, S. 197.

690 GREMAUD VI, Nr. 2214, S. 35; AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 118.

691 SRQ BE Interlaken, Nr. 77a, S. 90–92; AERNI, Die Passwege, S. 461.

692 SRQ BE Frutigen, Nr. 10, S. 47; AERNI, Die Passwege, S. 461: Anton von Turn stand bis zum Jahr 1415 zwar ein Auslöserecht zu, doch verstrich auch diese letzte Chance ungenutzt, da er als letzter seines Geschlechts 1405 in Bresse verstarb.

lierte seine Hoheit über das Frutigland⁶⁹³. Besonders für das Lötschental änderten sich durch den Wegzug der von Turn die herrschaftlichen Konstellationen grundlegend: Am 11. November 1375 musste sich die Talschaft der Herrschaft der fünf Oberwalliser Zenden als Untertanengebiet unterwerfen⁶⁹⁴. Nicht zuletzt zeitigten die Entwicklungen auch Rückwirkungen auf das Verkehrsnetz, denn Gemmi und Lötschen standen von diesem Zeitpunkt an als Grenzpässe zwischen dem bernischen Territorium und der Landschaft Wallis⁶⁹⁵.

Weiterführende und konkrete verkehrspolitische Aktivitäten der Walliser Freiherrenfamilie von Turn lassen sich während des Bestehens ihres Passstaates zwar nicht fassen, doch wirft das Herrschaftsgebilde, über das sie zeitweilig verfügten, ein bezeichnendes Licht auf die verkehrs- und insbesondere passpolitischen Möglichkeiten, die sich ihnen mit dem Besitz des Lötschentals, des Zolls in Brig sowie des weitere Pässe erschließenden Mattertals eröffneten. Mit großer Wahrscheinlichkeit blieben diese Optionen realpolitisch nicht ungenutzt – zumindest während rund eines Jahrhunderts.

2.2.2 Die Grafen von Savoyen

Auch der Herrschaftskomplex der Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen wird gelegentlich als »Passstaat« bezeichnet⁶⁹⁶. Die Rechte, die sich die Savoyer im Verlauf des 12. Jahrhunderts erwarben, umfassten bereits Gebiete westlich und nördlich des Genfersees, Teile des Unterwallis sowie das Aostatal⁶⁹⁷. In den folgenden Jahrhunderten erfolgte eine weiträumige Ausdehnung des savoyischen Territoriums bis in die östliche Provence, ins Piemont und in die westliche Schweiz⁶⁹⁸.

Unter Graf Thomas I. von Savoyen (1189–1233) wurde eine weitsichtige Politik in die Wege geleitet, die in ihren Grundzügen auch für die nachfolgenden Grafen des 13. und

693 AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 69f.

694 GREMAUD VI, Nr. 2202, S. 2. Dazu AERNI, Die Passwege, S. 459f.: Die Zenden hatten das Tal sogleich nach der Ermordung Bischof Tavel besetzt und nahmen am 16. November 1375 die Huldigung der Lötschentaler als Untertanen entgegen (Talarchiv Lötschen A 1). Wie eine spätere Urkunde verzeichnet (GREMAUD VI, Nr. 2236, S. 97), wurden die Lötscher beim Friedensschluss als *bona patriotas* aufgenommen. Die Friedensbedingungen setzten fest, dass sie im ersten Jahr nicht gegen die von Turn zu kämpfen, sondern ausschließlich die Pässe zu bewachen hatten. Beim Eindringen eines fremden Heeres sollten sie zur Verteidigung des Landes ausziehen. Die bisherigen Privilegien der Lötscher besaßen auch weiterhin Gültigkeit. Ihr Rechtsstatus war jedoch nicht mit demjenigen der Zenden gleichgesetzt.

695 AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 118.

696 HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 319; Marco POLLI-SCHÖNBORN, Abschnitt »Altertum und Mittelalter« im Artikel »Zölle«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]. Allgemein zum savoyischen Herrschaftskomplex: DEMOTZ, La politique internationale du Comté de Savoie; DERS./BRONDY/LEGUAY, La Savoie de l’an mil à la Réforme; zum Walliser Kontext: REICHENBACH, La formation territoriale du Valais, S. 25–39; DUBUIS, Le Valais savoyard, S. 105–115; DERS., Une économie alpine à la fin du Moyen Age, Bd. 1, S. 145–153.

697 Vgl. TOBACCO, La formazione della potenza sabauda, z. B. S. 134.

698 Bernard DEMOTZ, Artikel »Savoyen«, in: Lex.MA, Bd. 7 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1415–1422, hier: Sp. 1422.

14. Jahrhunderts verbindlich bleiben sollte. Sie zielte auf die Errichtung eines mächtigen alpinen Territorialstaates, der sich im Raum des Königreichs Burgund entfalten sollte, aber auch bereits das Ausgreifen in den piemontesischen Bereich einschloss. Im Gleichschritt mit der territorialen Expansion nahm Thomas I. den Aufbau einer modernen fürstlichen Verwaltung in Angriff, die sein Sohn Peter weiter ausbaute und perfektionierte⁶⁹⁹. Die savoyischen Besitzungen wurden in Kastlaneien organisiert, deren Anzahl sich zu Beginn des 15. Jahrhunderts auf mehr als 170 belief⁷⁰⁰.

Die komplexe Organisation der savoyischen Verwaltung⁷⁰¹ hat sich auch in ihrer administrativen Regelung des Verkehrs- und insbesondere des Zollwesens niedergeschlagen, denn seit der Mitte des 13. Jahrhunderts unterwarfen die Grafen die gesamte Rechnungslegung ihrer Kastlaneien einer zentralen Verwaltung. Dass sich dieses ausgefeilte Verwaltungs- und Finanzwesen ausschließlich am englischen Vorbild orientiert habe, wie von der Forschung oft postuliert wurde, muss aufgrund der geographischen Lage des savoyischen Territoriums angezweifelt werden. Viel eher müssen auch Anlehnungen an Herrschaftsformen des französischen (Provence) oder des italienischen Sprachraums in Betracht gezogen werden⁷⁰². Die auf Pergament geschriebenen Zollrechnungen wurden aneinandergereiht, zu sogenannten *rotuli* aufgedreht, an die Rechnungskammer in Chambéry weitergeleitet, kontrolliert und sodann im gräflichen Archiv verwahrt. Bisweilen wurden sie als Abschnitt in die Rechnungen einer Kastlanei integriert, konnten aber durchaus auch eine eigene Rolle bilden. In der gesamten savoyischen Verwaltung nahmen nicht alle Zölle denselben Stellenwert ein. Die wichtigsten oblagen der direkten Verwaltung der Grafen, während die weniger bedeutenden Zölle meist verpachtet wur-

699 Ebd., Sp. 1417–1419: Die Verwirklichung dieses politischen Konzepts stieß vor allem auf den Widerstand der Bischöfe, die zum Teil bereits unter Rudolf III. eigene Komitatsrechte empfangen hatten (Tarentaise, Sitten, Lausanne) und als geistliche Reichsfürsten unter Barbarossa in unmittelbare Lehnbeziehungen zum Reich eingetreten waren. Daneben fand es aber ebenso Konkurrenten in großen Laienadligen.

700 Zur Organisation der savoyischen Kastlaneien DUBUIS, *Fin du Moyen Age*, S. 264, 267.

701 AMMANN, *Zur Geschichte der Westschweiz*, S. 1: »Der Großteil der Westschweiz hat unter den Savoyern den Übergang in die staatliche Form der neueren Zeit erlebt.« Dies gilt für Freiburg, die Waadt, Genf und Teile des heutigen Kantons Bern ebenso wie für das Unterwallis. Wichtig hierfür war der Umstand, dass die Grafen von Savoyen einen »Beamtenstaat« und eine Verwaltungsorganisation unter straffer Leitung einrichteten. Mit dieser Administration eng verknüpft war die Durchsetzung einer »territorialen Wirtschaftspolitik«. Das überlieferte Quellenmaterial für den schweizerischen Raum setzt zur Zeit Graf Peters des Großen, des Eroberers der Waadt und des »Schöpfers der Machtstellung des savoyischen Hauses in der Westschweiz«, ein. Der zentralen Organisation entsprechend fließen für die ehemals savoyischen Herrschaftsbereiche die Quellen zahlreicher und reichhaltiger, als dies bei anderen Dynastien der Fall ist.

702 Zu erstgenannten Postulaten, zur savoyischen Verwaltung und zur angeblichen Rolle Graf Peters II. vgl. BAUTIER/SORNAY, *Les sources de l'histoire économique*; BOUSSARD, *Les institutions financières de l'Angleterre au XII^e siècle*; PERRET, *Introduction*, in: DERS./OURSEL/MARIOTTE/ROUBERT/CHAMSON, *Archives de l'ancien duché de Savoie*, Bd. I: *Archives de cour*, S. XI^f. Dagegen: RÜCK, *Die Ordnung der herzoglich savoyischen Archive*; DERS., *Les registres de l'administration capitulaire de Lausanne*, S. 154^f.; und bes. CASTELNUOVO/GUILLERÉ, *Les finances et l'administration de la maison de Savoie*, S. 43 und 53^f.

den. Spuren der letzteren Kategorie lassen sich in den Rechnungen der Kastläne nur finden, wenn die jährliche Pachtsumme erwähnt wird (z. B. Zoll in St. Rhémy). Seit 1257 sind Rechnungen einzelner Ämter, wenige Jahre später auch Rechnungen von Zöllen für verschieden lange Zeiträume erhalten, denen die Gesamteinnahme, bisweilen auch der Tarif und die Einnahme von einzelnen Warengruppen beziehungsweise Waren und schließlich deren Menge zu entnehmen ist. Die Verrechnung gegenüber der Zentrale in Chambéry setzte die Führung eines Journals mit Eintragung der einzelnen Vorgänge bei jedem Zoll voraus. Davon sind nur wenige Beispiele erhalten. Die noch geringe Differenzierung der spezifischen Zölle begünstigte diese Art der Verrechnung. Sie galt vor allem für die großen (Geleit-)Zölle (*pedagia magna*) des Fernhandels. Über die kleinen Zölle (*pedagia minuta*), vorwiegend von den Waren des Lokalhandels und des Handels mittlerer Reichweite eingezogen, weiß man weniger, da sich bei ihnen die ältere Form der Verrechnung, das Einlegen des Geldes in eine Kasse ohne Aufzeichnungen länger hielt. Überdies wurden diese Zölle häufig, besonders in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, verpachtet. Dasselbe gilt für die jüngeren Weggelder (*pedagia camini*), die nur auf die Transporteinheit erhoben wurden⁷⁰³. Savoyen besaß in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts neben den Zöllen auf der Südseite des Großen St. Bernhard (z. B. Bard) den 1174 erstmals genannten Zoll bei St. Maurice⁷⁰⁴ im Engnis des Walliser Rhonetals, wo die Straße über den Fluss setzt. Ferner zählen die Zölle in Villeneuve und Chillon (1150 erwähnt) am Genfersee, seit der Mitte des 13. Jahrhunderts die Jurazölle in Les Clées (Castrum Cleratum) und Lignerolles mit identischem Wegzoll sowie die Zölle der Westalpenpässe (z. B. Montmélian etc.) zum ausgedehnten alpinen savoyischen Zollnetz⁷⁰⁵. Die Zollrechte, die sich das Haus Savoyen entlang der großen Fernhandelsstraßen erwarb und durch die Gründung neuer Städte sowie durch Privilegienverleihungen an auswärtige Kaufleute förderte, waren gemäß Demotz vor 1300 wenig zahlreich, dafür aber gewinnbringend, während für die darauffolgende Zeit eher das Gegenteil behauptet werden kann⁷⁰⁶.

Die aktive savoyische Förderung des Verkehrswesens ist auf die Politik der administrativen Präsenz und auf lebhaftes fiskalische Bedürfnisse zurückzuführen. Zweifellos waren die verkehrspolitischen Interessen Savoyens jedoch auch von territorialpolitischen Motivationen mitbestimmt. Die seit dem 13. Jahrhundert stark hervortretende,

703 DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali, S. 108–115; FOURNIER, Walliser Pässe, S. 455f.: Die Pergamentrotuli sind heute zu einem großen Teil im Archivio di Stato di Torino (ASTo) aufbewahrt, da im 16. Jahrhundert die piemontesische Metropole die alte Hauptstadt Chambéry ersetzte. Das Bundesarchiv, das Staatsarchiv Lausanne sowie das Staatsarchiv Bern besitzen kleinere Teile der Turiner Akten in Abschriften oder Photographien (das Staatsarchiv Bern etwa die Rechnungen zur Kastlanei Grasburg 1314–1423). HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 320.

704 Die Quellen zur Zollstelle wurden ausführlich ausgewertet von MORENZONI, Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice.

705 Zu den Waadtländer Zöllen vgl. BERGIER, Péages au Pays du Vaud, S. 286–295; und die entsprechenden Passagen bei DAVISO DI CARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali.

706 Bernard DEMOTZ, Artikel »Savoyen«, in: Lex.MA, Bd. 7 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1415–1422, hier: Sp. 1419.

verkehrsfördernde Politik, die das Herrscherhaus als typischen »Passstaat« kennzeichnet, umfasste neben dem Zollwesen die Einrichtung von Fährstellen, Brücken, Hospizen und Susten, also eine Optimierung der Verkehrsinfrastruktur, den Einsatz professioneller Führer, Geleitherren, Säumer und Fuhrleute, die Etablierung neuer Linienführungen sowie den Ausbau von Passzugängen⁷⁰⁷. Die Alpenpässe verschafften »dem Passstaat Savoyen nicht nur seine große politische Bedeutung«, sondern bildeten »mit ihrem Fernverkehr auch die Grundlage seines wirtschaftlichen und finanziellen Wohlergehens«⁷⁰⁸. Graf Amadeus VIII. von Savoyen – der nachmalige Basler Gegenpapst Felix V. – verlieh seinem Passstaat, als er im Jahr 1415 von König Sigismund zum Herzog erhoben wurde und diese Standeserhebung festlich begangen werden sollte, gar kulinarischen Ausdruck, denn der neugebackene Herzog bestellte bei seinem Maître de Cuisine ein riesiges Tortengebilde in Form des Reliefs des Herzogtums⁷⁰⁹.

2.2.3 Die Grafen von Biandrate

Neben der Etablierung von flächendeckenden Passstaaten, wie sie die Grafen von Savoyen und die Freiherren von Turn verwirklichten, strebten auch kleinere Adelsgeschlechter – wenn auch in bescheidenerem Rahmen – danach, ihre Herrschaftsrechte über Passschwellen und Territorialgrenzen hinweg zu spannen. Beste Voraussetzungen zur Realisierung dieses Ziels boten die besonders rege vom regionalen Handelsverkehr genutzten Passagen zwischen dem Wallis und dem Eschental⁷¹⁰. Vor allem vom Val d'Ossola über den südlichen Alpenkamm ausgreifend setzten sich begüterte, kaisertreue Adelsfamilien bereits in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts in den angrenzenden Oberwalliser Tälern fest. Die von Zähringern und Savoyern bedrängten Sittener Fürstbischöfe

707 Ebd., Sp. 1417 und 1421: Eine durch die Savoyer neu eingerichtete Linienführung war etwa die Achse Lanslebourg–Seehospiz am Mont Cenis.

708 Ebd., Sp. 1418f.; AMMANN, Geschichte der Westschweiz, S. 51: Daneben warfen gewinnbringende militärische Interventionen, bei denen die großen Mächte Europas auf die Savoyer als »Türhüter der Alpen« angewiesen waren, sowie die straff organisierten Domänen des Hauses reiche Erträge ab.

709 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 231.

710 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 129f.: Überdies sind auch die vor und nach dem 13. Jahrhundert zahlreich ins Wallis eingewanderten »Lombarden« ein Beleg für das Verkehrsaufkommen zwischen Oberitalien und dem Rhonetal. Die Italiener hielten gemeinsam mit den Juden das Geldwechselmonopol. Das Lombardenhaus in Sitten erscheint seit 1291 und wird im 14. Jahrhundert oft erwähnt. CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, S. 63: Im Wallis lassen sich Lombarden in Brig, Leuk, Turtig, Siders, Sitten, Conthey, Leytron, Ardon, Chamoson, Saillon, Martigny, Sembrancher und St. Maurice nachweisen. Vgl. GREMAUD III, Nr. 1211, 1368, 1419, 1576; IV, Nr. 1667, 1703, 1946; V, Nr. 2181. Meist waren sie als Händler und/oder im Bankengeschäft tätig. So errichtete etwa die Bank der Thome, Alfieri und Asinari, Geldwechsler aus Asti in Freiburg im Uechtland, 1304 eine Filiale in Conthey. KUNZ, Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter, S. 20, bezeichnet die Lombarden sogar als »Katalysatoren« des Wirtschaftslebens der alpinen Welt. Eine Regionalstudie zum Thema liefert: DUBUIS, Lombards et paysans dans le vidomnat d'Ardon-Chamoson et dans la paroisse de Leytron. Das Geschäft der Lombarden florierte vor allem im 14. Jahrhundert. Später wurde es vom bürgerlichen Großhandel stark konkurrenziert.

(v. a. Wilhelm [1184–1196] und Landrich von Mont [1206–1236]) statteten den immigrierten italienischen Adel großzügig mit Lehen und Ämtern aus⁷¹¹.

Entscheidend für die Etablierung dieser Geschlechter im Wallis waren neben wirtschaftlichen Gründen, innerfamiliären Auseinandersetzungen und Heiratsstrategien, insbesondere aber die Siedlungs- und Alpenpasspolitik der jeweiligen Protagonisten⁷¹². Auf diesem Weg rückten die Grafengeschlechter der Castello⁷¹³ und Biandrate⁷¹⁴ zu den bedeutendsten italienischen Adelsgeschlechtern im Oberwallis auf. Ungeachtet der Kriege und Umwälzungen des 13. Jahrhunderts bewahrten sich beide Familien auch Besitzungen und Herrschaftsrechte am Südhang der Alpen⁷¹⁵. Die Grafen von Biandrate waren vermutlich Nachfahren der Grafen von Pombia und nannten sich seit dem 11. Jahrhundert nach der zwischen Novara und Vercelli am Ufer der Sesia bei Biandrate gelegenen Burg⁷¹⁶. Vom 11. bis zum 14. Jahrhundert verfügten sie an rund 200 Orten über Besitzungen, vor allem im heutigen Piemont, nördlich und südlich des Po sowie in den Alpentälern⁷¹⁷.

711 SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 147f.; VAN BERCHEM, *Guichard Tavel*, S. 129f.: Ein Teil der Geschlechter erlangte Bürgerrechte in Sitten, andere ließen sich vor allem in den Hauptorten des Tals nieder. Wieder andere hielten sich lediglich zeitlich begrenzt im Wallis auf. So waren die Castello Inhaber des Vizedominats Sitten und der Meierei Visp. Nach ihnen vereinigten die Biandrate die Meierei Visp, diejenige von Naters sowie das Vizedominat des Goms in ihren Händen. Vgl. dazu etwa GREMAUD II, Nr. 787; III, Nr. 1292, 1449, 1497; IV, Nr. 1624, 1653, 1858, 1872; V, Nr. 2063, 2100, etc. SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 150–152: Eine weitere italienische, im Wallis angesiedelte Adelsfamilie waren die Ornavasso, die besonders in Naters und im Goms bischöfliche Lehen empfangen und Ämter bekleideten. Ebd., S. 157: Sehr früh eingewandert waren überdies die Manegoldi aus Naters. Sie erwarben die Meiertümer Naters und Ernen und benannten sich in der Folgezeit nach ihrem jeweiligen Wohnsitz: von Mühlebach, von Fiesch, von Brig, von Naters oder als de Saxo nach der Burg Uff der Flüe in Naters oder einfach Lombard. Weitere Familien listet CARLEN, *Zur Geschichte der Grafen von Biandrate*, S. 19, auf.

712 CARLEN, *Zur Geschichte der Grafen von Biandrate*, S. 19.

713 SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 148f.: 1145 und 1152 bestätigte Friedrich Barbarossa der Grafenfamilie Castello große Besitzungen im Eschental. Die Castello (mit ihren drei Linien: Barbavara, Crollamonte und Cavalcasella) benannten sich nach dem Kastell St. Angelo auf einer Insel des Langensees gegenüber Pallanza. Ebd., S. 153f.: Nach Schmid leiten sich auch die Herren von Morgia (Mörel) von der Familie Castello her. Mörel gehörte ursprünglich zum savoyischen Herrschaftsbereich. Die Grafen belehnten die Bischöfe von Sitten mit der Herrschaft Mörel, welche dieses wiederum den de Morgia zur Verwaltung übertrugen. Auch diese Familie war, wie alle italienischen Adelsfamilien im Wallis, dies- und jenseits der Alpen begütert.

714 Die Biandrate haben aufgrund ihrer Bedeutung auch in der älteren Walliser Geschichtsschreibung Beachtung gefunden: So veröffentlichte GINGINS-LA-SARRA, *Quellenmaterial aus Walliser Archiven zur Geschichte der Biandrate*; und verfasste den Artikel *Notice sur l'histoire des comtes de Biandrate*. Neben ihm befassten sich auch Jean Gremaud, Sigismund Furrer und Ferdinand Schmid mit der italienischen Adelsfamilie: GREMAUD, *Le dernier des Biandrate en Vallais*; FURRER, *Die Biandrate*; SCHMID, *Verkehr und Verträge*.

715 Die Biandrate besonders in den zum Monte Rosa ansteigenden Sesiatälern.

716 SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 155; Philipp KALBERMATTER, Artikel »Blandrate [Biandrate]«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 2: Basel (Kanton)–Bümpliz, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 475.

717 CARLEN, *Zur Geschichte der Grafen von Biandrate*, S. 20.

Im 12. Jahrhundert gewannen die Grafen von Biandrate bedeutende Rechte im Val d'Ossola, wo sie maßgebliche Kräfte, wie den Bischof von Novara und das Kloster S. Pietro in cielo d'oro zu Pavia, zurückdrängen. Der Kaiser bestätigte Graf Wido von Biandrate im Februar des Jahres 1156 Besitzungen und Rechte und verlieh ihm das wichtige Geleitrecht im Bistum Novara⁷¹⁸. 1158 übertrug er dem Grafen überdies die Regalien von Chieri und 1159 weitere Rechte im Bistum Novara. Dieses Bündel an Verleihungen, das vermutlich auf ein gesteigertes Verkehrsaufkommen im Herrschaftsgebiet der Biandrate hinweist, eröffnete dem Grafengeschlecht weitreichende Möglichkeiten zur Kontrolle des Fernverkehrs, nicht zuletzt auch des in Richtung der Alpenpässe führenden. Möglicherweise sicherten und beaufsichtigten die Grafen – wie bereits mehrfach gemutmaßt wurde – im Auftrag Friedrichs I. den Simplonpass⁷¹⁹.

Seit dem beginnenden 13. Jahrhundert ist die Familie Biandrate schließlich auch im Wallis nachweisbar, wo sie sich bis zum Ende des 14. Jahrhunderts Besitzungen und Rechte in der Simplonregion, in Brig/Naters, in Visp und den Vispertälern, in Sitten, im Goms und wohl auch bei Mörel erwarb⁷²⁰. Vermutlich führte letztlich eine Kombination wirtschaftlicher⁷²¹ und politischer⁷²² Beweggründe zur Festklammerung der Biandrate

718 Ebd., S. 23: Es waren dieselben Rechte, die der Kaiser auch den Kaufleuten der Städte Ivrea, Vercelli und Novara verlieh.

719 Bereits Heinrich Büttner verortete die Grafen von Biandrate im Rahmen der Alpenpasspolitik Friedrichs I.: BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, S. 578–580. CARLEN, Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, S. 20; DERS., Der Simplon, S. 23f.: Im Hochmittelalter spielte die Familie eine überregionale Rolle, zunächst in Anlehnung an Mailand, dann an die ihr verwandten Markgrafen von Montferat und in der kaiserlichen Italienpolitik von Heinrich V. bis Friedrich II. Wido von Biandrate (gest. nach 1167) war Legat Friedrichs I. und Guido von Biandrate, der 1157 das mailändische Heer gegen Pavia befehligt hatte, genoss beim Kaiser ebenso wie bei Mailand hohes Ansehen. Das Ausgreifen der Biandrate ins Wallis hätte entsprechend eine Sicherung der Alpenpässe zwischen Italien und dem Wallis im Auftrag der Staufer bedeutet, wodurch die Machtstellung der Staufer und der Biandrate gleichzeitig gestützt wurde.

720 GREMAUD I, Nr. 281, S. 209, Nr. 309, S. 241; BÜTTNER, Die Erschließung des Simplon, S. 583.

721 CARLEN, Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, S. 22f.; SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 145f.: Die Politik der Städte Novara, Vercelli und Mailand sowie der ersten lombardischen Liga insgesamt führte dazu, dass 1168 die Burg Biandrate zerstört wurde und das Geschlecht der Biandrate in Abhängigkeit von Novara, Vercelli und Asti, später der Grafen von Savoyen geriet. Das Herrschaftsgebiet der Biandrate südlich der Alpen wurde durch die Expansion der Kommunen dezimiert, so dass die Familie ins Wallis ausgriff. Bereits nach 1155 besaß zudem der kaisertreue Guido von Biandrate, der Große, einen Teil des Ossolates, namentlich die Gebiete des linken Toce-Ufers ab Montecreste, nachdem er kurzfristig das gesamte Tal beherrscht hatte. Nach 1168 entriß die Stadt Novara den Söhnen des verstorbenen Guido das untere Ossola, und 1223 fiel auch das obere Ossola an den Bischof von Novara zurück. Schließlich wurden, als Graf Wido 1172 starb, seine Gebiete unter den Söhnen aufgeteilt, was zu einer weiteren Schwächung des Hauses führte. Es besteht also durchaus die Möglichkeit, dass einzelne Glieder der Familie nach dieser Besitzverminderung nördlich der Alpen nach einem Ausgleich suchten.

722 CARLEN, Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, S. 23f.: Graf Guido von Biandrate hatte zunächst sowohl beim Kaiser als auch bei Mailand hohes Ansehen genossen. Die Kommune unterstützte ihn bei der Verteidigung seiner Herrschaftsrechte im Gebiet von Novara. Einer der Söhne Guidos, Rainer von Biandrate, wandte sich jedoch aufgrund des harten Vorgehens des Kaisers gegen die ver-

in den Einzugsbereichen des Simplonpasses und der von Visp aus zugänglichen Saaser Übergänge⁷²³. In den Sittener Statuten von 1217 wurde bekanntlich der Antronapass außerhalb des bischöflichen verkehrsregalen Geltungsbereichs verortet⁷²⁴. Es ist anzunehmen, dass die Passage bereits zu diesem Zeitpunkt unter der Kontrolle der ins Wallis eingewanderten italienischen Adelsfamilie der Castello stand, deren dortige Nachfolge schließlich die Grafen von Biandrate antreten sollten.

2.2.3.1 *Das Meiertum Visp*

Die Herrschaft über die Saaser Pässe Antrona und Monte Moro⁷²⁵ scheint eng mit dem Besitz des Meiertums Visp, das die Drittel Visp, Stalden und Saas umfasste, verbunden gewesen zu sein. Im Jahr 1248 stieg Peter von Castello durch seine Heirat mit der Erbin des Meiertums zum Meier von Visp auf. Da Graf Humbert von Biandrate ihm überdies das südlich der Alpen gelegene Anzascatal verpfändete, konnte Peter von Castello die Verkehrsströme beidseits der Passschwelle kontrollieren⁷²⁶.

Neue Erbin des Meiertums wurde Peters Tochter, Aldisia/Aldis von Castello, die am 8. Juli 1250 Gottfried von Biandrate ehelichte und diesem damit das Meieramt sicherte. Da sein Schwiegervater ihm auch das Valle Anzasca zurückerstattete, folgten die Biandrate den Castello in der Herrschaft über die Saaser Pässe⁷²⁷. Gottfried beherrschte damit ein Gebiet, welches sich von der Rhone bei Visp über den Brückenort Stalden, durch das Saastal und schließlich über die Saaser Pässe bis nach Macugnaga und ins Anzascatal an der Tosa erstreckte⁷²⁸. Da vor der bischöflichen Verwaltungsreorganisation nach savoyischem Vorbild in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts dem Erbmeiertum in den einzelnen Verwaltungsbezirken noch politisches Eigengewicht zugerechnet werden kann, dürfte diese Passherrschaft den Biandrate einen nicht unerheblichen verkehrspolitischen Handlungsspielraum eröffnet haben.

Als Graf Gottfried von Biandrate im Jahr 1270 verstarb, nutzten die Bewohner des Valsesia dieses Ereignis, um sich – unterstützt durch das im unteren Ossolatal immer mächtiger werdende Novara – der Herrschaft der Grafenfamilie zu entziehen. Um Tot-

wandte Markgrafenfamilie von Montferrat vom Herrscher ab. Die Walliser Biandrate, die vom Bruder Rainers abstammten, von Graf Uberto und seinem Sohn Gozzio, konnten sich deshalb im Wallis nach neuem Grundbesitz und Rechten orientiert haben. Andererseits wandte sich Mailand bereits 1156 gegen das staufertreue Novara und die Grafen von Biandrate. Vielleicht wollte sich die Grafenfamilie schon damals durch Erwerbungen im Wallis absichern.

723 GREMAUD II, Nr. 1020f.; CARLEN, Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, S. 23.

724 GREMAUD I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197.

725 Neben diesen beiden Hauptpässen haben zahlreiche weitere Übergänge das Saastal mit den südlich angrenzenden italienischen Talschaften sowie mit den benachbarten Walliser Seitentälern verbunden. Insgesamt wurden ca. 32 Übergänge benutzt: LE COMTE, Etude monographique de la vallée de Saas, S. 5–8.

726 GINGINS-LA-SARRA, Quellenmaterial aus Walliser Archiven zur Geschichte der Biandrate, S. 20

727 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 150; BLONDEL, Le bourg de Viège, S. 314f.: Nach dem Erwerb des Meiertums Visp nannten sich die Biandrate auch Grafen von Visp.

728 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 149f.

schlag, Brand, Überfällen und fortwährenden Handelsbehinderungen beizukommen, wurde schließlich am 16. August des Jahres 1291 in Saas Almagell ein Friedensvertrag zwischen Graf Jocelm von Biandrate, seinen Anhängern aus Saas, Stalden, St. Niklaus und Zermatt⁷²⁹ sowie den Bewohnern des Valle Anzasca und Macugnaga geschlossen⁷³⁰. Besonders der regionale Warenverkehr der Anzaser und Macugnager in und durch die Vispertäler sowie die Transporte der Walliser in die norditalienischen Talschaften sollten wieder schadlos abgewickelt werden können. Anzasca und Macugnaga erscheinen im Abkommen bereits unter der faktischen Oberhoheit von Novara, dem zur Heeresfolge verpflichtet sie erwähnt werden. Da die Anzasker und Macugnager – wie im Vertrag ausgeführt wird – eine größere Summe zu bezahlen hatten, vermutet Schmid einen Loskauf von der Herrschaft des Grafengeschlechts. Es kann sich hierbei aber auch um eine einfache Reparationszahlung handeln⁷³¹.

Jocelm von Biandrate herrschte rund zehn Jahre später zwar immer noch über das Meiertum Visp und damit wohl auch über die Saaser Pässe, verkaufte jedoch um das Jahr 1300 eine Alp namens *Mundmar* mit allen Rechten der »ganzen Gemeinde von Saas innerhalb Martiswald [unterhalb Saas Balen], und ihren Erben«⁷³². Falls dieses *Mundmar* bis an die Passhöhen hinaufreichte oder die Gebiete des Aufstiegs tangierte – was jedoch nicht zu belegen ist, dürften mutmaßlich verkehrskontrollierende Funktionen im Hinblick auf die Saaser Pässe an die Gemeinde Saas übergegangen sein⁷³³. Die Macht der Biandrate endete 1365 mit der Ermordung Isabellas von Biandrate und ihres Sohns bei der Brücke in Naters durch die Gegner der von Turn⁷³⁴.

2.2.3.2 Die Bedeutung der Saaser Pässe

Welches qualitative und quantitative Gewicht dem mittelalterlichen Handelsverkehr über die Saaser Pässe zuzurechnen ist, bleibt nicht zuletzt aufgrund der lückenhaften Quellenlage kaum abschätzbar⁷³⁵. In den Jahren 1250 und 1267 wurden in Verträgen

729 Das Mattertal bildete ein eigenes Meiertum (verbunden mit den Familien von Turn, von Raron und Asperlin/Esperlin).

730 GREMAUD II, Nr. 1021, S. 425–429. Vgl. dazu SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 168f., S. 173, Anm. 1: Der Vertrag ist im Archiv von Valeria als 1311 ausgestelltes Vidimus erhalten.

731 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 173.

732 Zit. nach JOSSEN/IMSENG/IMSENG, Saaser Chronik, S. 18. Talarchiv Saas, C 1, nach SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 156. IMSENG, Mittelalterliche Ferntransporte – Simplon oder Antrona?, S. 92, expliziert das unsichere Datum des Rechtsgeschäfts.

733 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 173; Talarchiv Saas, C b 1 und C b 3: Diesen Kauf verteidigten die Saaser seit 1528 stets gegen Bischof und Landrat.

734 GREMAUD V, Nr. 2101; SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 156; BLONDEL, Le bourg de Viège, S. 315: Das Meiertum Visp fiel nach dem Niedergang der Biandrate bis 1378 an die Familie Compeys. Franz von Compeys hatte 1337 Isabella geheiratet, woraufhin diese ihm das Meiertum übertragen hatte. 1378 belehnte Bischof Eduard von Savoyen Peter von Chevron-Vilette mit dem Meiertum Visp. Im Jahr 1500 gingen die Rechte an die Gemeinde über.

735 BLONDEL, Le bourg de Viège, S. 313, urteilt für das Mittelalter insgesamt folgendermaßen: »[...] la voie [...] qui remontait la vallée de Saas pour passer le col du Monte Moro, très fréquentée dès le Moyen

zwischen den Bischöfen von Sitten und Novara sowohl *Passo d'Antrona* [Antronapass] als auch *Passo di Macugnaga* [wohl Monte Moropass] als offene Übergänge bezeichnet⁷³⁶. Aufgefundene Trassereste lassen zudem annehmen, dass der Monte Moropass bereits vor der Zeit der Walserwanderungen⁷³⁷ ausgebaut worden war⁷³⁸. Auch der aus der Region Visp ins Simplongebiet führende Bistinenpass soll bereits im 13. Jahrhundert ein als Alternativroute zum Simplon benutzter Saumweg gewesen sein, konnte doch auf dieser Linienführung der Zoll in Brig umgangen werden⁷³⁹. Eine erstaunliche Koinzidenz liegt schließlich darin begründet, dass exakt im Zeitraum des beschriebenen »Saaserhandels« (1270–1291) zwischen den Fürstbischöfen von Sitten und der oberitalienischen Kaufmannschaft eine Reihe von Verkehrsverträgen abgeschlossen wurden, die in erster Linie die Simplonroute betrafen. Sofern diese zeitliche Übereinstimmung nicht dem Zufall geschuldet ist, dürften die unter der Kontrolle der Biandrate stehenden Pässe Monte Moro und Antrona zumindest in der Periode vor dieser Krisenzeit ebenso wie Simplon und Großer St. Bernhard als Transitwege für den Handel der italienischen Kaufleute gedient haben⁷⁴⁰. Im darauffolgenden Zeitraum sicherten sich jedoch die Händler – bis auf die von 1278 bis 1290 dauernde Sedisvakanz des Sittener Stuhls – verstärkt den Zugang zum Simplonpass durch Abkommen mit den Walliser Landesfürsten⁷⁴¹. Ergänzend sind zwar durchaus weitere Separatabkommen der Kaufmannschaft mit den jeweiligen Herren der Vispertäler und der Saaser Pässe denkbar, doch sind für den entsprechenden Zeitraum keine diesbezüglichen Vertragswerke zur Regelung des überregionalen Transitverkehrs überliefert.

àge par les marchands lombards, sans omettre le chemin de la vallée de Saint-Nicolas, conduisant au col de Saint-Théodule.« Vgl. auch IMSENG, Mittelalterliche Ferntransporte – Simplon oder Antrona?

736 GREMAUD II, Nr. 729 (1267), S. 115 [GREMAUD zitiert den Vertrag aus einer Monographie heraus]: *Oltra la via del Sempione stavano aperti i passi di Formazza* [Albrun, Gries], *di Devero, d'Antrona et di Macugnana* [Monte Moro] [...]. Das Jahr 1250 erwähnt etwa BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispertal, S. 35.

737 Zu den Wanderungen vgl. etwa WAIBEL/WAIBEL, Zwischen Visp und Macugnaga, S. 22f. – Beachtenswert ist der von Silke La Rosée in ihrer Dissertation ausgearbeitete neue Ansatz zur Erklärung der Migrationsbewegungen der Walser. Zusammenfassend: LA ROSÉE, Wie der Walser entstand, S. 4–27. Die Dissertation wird in den Blättern aus der Walliser Geschichte 2011 publiziert: DIES., Die Rechte der Walser in den ennetbirgischen Siedlungsgebieten in ihrer rechtshistorischen Relevanz, Diss., Innsbruck 2004 (Blätter aus der Walliser Geschichte XLIII), Brig 2011.

738 CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 100.

739 IVS VS, Strecke VS 244, S. 3/3.

740 BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispertal, S. 35f.: In dieser Zeit dürften vor allem die Höhenwege begangen worden sein. Neben den Saaser Pässen gab es mit dem Theodulpass auch im Mattertal einen Übergang, der als südwärts führender Handelsweg diente. Dieser überragte mit seiner Höhe von 3317 Metern die benachbarten Pässe.

741 IVS VS, Strecke VS 11, S. 1/7; und ebd., Strecke VS 21, S. 4/8 u. ö.: Die von 1267 bis 1300 zwischen den Bischöfen von Sitten und den Städten und Kaufleuten von Mailand und Novara geschlossenen Verträge zur Förderung des Verkehrs werden in der IVS-Dokumentation auch auf die Saaser Pässe bezogen. In den Abkommen finden diese Pässe jedoch nicht explizit Erwähnung. Viel eher lässt die häufige Erwähnung verkehrsbezogener Einrichtungen in Brig darauf schließen, dass sich diese Vertragswerke in erster Linie oder nur auf die Simplonroute bezogen. Vgl. dazu das Kapitel zu den Verträgen der Sittener Bischöfe mit der italienischen Kaufmannschaft.

Gegen Ferdinand Schmid's These, der Verkehr über die Saaser Pässe habe sich nach dem Jahr 1300 auf einen Lokalhandel reduziert, spricht insbesondere der 1351 beschlossene Bau einer Suste in Visp *supra cristam de Vesbia*, an einem als *Pflanzetta*⁷⁴² bezeichneten Ort im oberen Stadtteil, wo bereits mehrere Gebäude standen und der Höhenweg von Saas über Gspon–Visperterminen sowie der Saumweg nach Stalden ihren Ausgang nahmen. Wichtig scheint überdies, dass der Bau dieses Warenlagers auf die Initiative der Stadt Mailand hin entstand⁷⁴³: Der Vertrag zur Errichtung der Suste, die ein bischöfliches Lehen der Platea (am Hengart) bilden sollte, wurde zwischen Johann de Platea und Abgeordneten der Mailänder Handelsgesellschaften abgeschlossen. Dem Erbauer des Gebäudes wurde das Recht eingeräumt, einen Pfennig pro Warenballen, der das Gebiet von Visp in Richtung Frankreich oder Lombardei passierte, zu erheben⁷⁴⁴. Entsprechend belegt das Abkommen, dass neben dem Simplon auch die Saaser Pässe – zumindest um die Mitte des 14. Jahrhunderts – noch oder wieder vom Handelsverkehr überregionaler Ausstrahlung genutzt wurden. Diese Hypothese wird durch folgenden Befund gestützt: Wenn die mittleren Distanzen aller Sustorte zwischen St. Maurice und Brig in Rechnung gezogen werden, zeigt sich, dass Visp keine notwendige Etappe zwischen Leuk/Agarn und Brig darstellte. Aus diesem Grund wurde das neue Sustgebäude wohl auch *supra cristam*, über dem Markt von Visp mit Anschluss an die Höhenwege in Richtung Saastal errichtet⁷⁴⁵. Das Städtchen an der Vispa war überdies bereits seit dem hohen Mittelalter ein regionaler Handelsplatz und wichtiger Markttort. Jeweils am 10. August fanden die Messen von St. Lorenz statt, auf deren Besuch während 14 Tagen ein eigens eingerichteter Zoll erhoben wurde⁷⁴⁶. In den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts wurde der Saumweg über den Antronapass von den Saasern und ihren italienischen Nachbarn ausgebaut⁷⁴⁷, was wohl in erster Linie auf eine anhaltende, zumindest regionale Bedeutung des Passverkehrs hinweist⁷⁴⁸. Grundsätzlich dürfte der Anstieg des überregionalen Verkehrsvolumens in der Region der Saaser Pässe – parallel zur Entwicklung des Simplonverkehrs – ins 13. und 14. Jahrhundert zu setzen sein. Der Monte Moro wurde im 15. und

742 IVS VS, Strecke VS 21, S. 4/8: Die Suste ist auch auf Matthäus Merians Ansicht von Visp aus dem 16. Jahrhundert eingetragen als *L = Flantzeten*. BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispertal, S. 35: Der quadratische, dreistöckige Turm der Suste stammt wohl aus dem 12. Jahrhundert.

743 IVS VS, Strecke VS 11, S. 1/7.

744 BA Visp E 5, nach ebd., Strecke VS 21; BLONDEL, Le bourg de Viège, S. 323; GREMAUD V, Nr. 1985. – Wohl durch Heirat gelangt die Suste schließlich in den Besitz des Wifredus von Silenen *alias Platea* und seines Bruders Erlinus (1378) (GREMAUD VI, Nr. 2255). Bereits im darauffolgenden Jahr erscheinen Visper Sustrechte aber auch in den Händen von Johann, Ulrich und Anton von Raron (ebd., Nr. 2288).

745 LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 96: Lugon nimmt überdies an, dass die gesamte Topographie Visps auf eine Nord-Süd-Achse gegen die Saaser Pässe hin ausgerichtet war.

746 BLONDEL, Le bourg de Viège, S. 316.

747 JOSSEN/IMSENG/IMSENG, Saaser Chronik, S. 24.

748 IVS VS, Strecke VS 22, S. 5/7.

16. Jahrhundert schließlich hauptsächlich von den Wallisern Pilgern nach Varallo (*Fral*) im äußeren Valsesia genutzt⁷⁴⁹.

Letztlich wird die Frage, wie sich die mittelalterlichen Transitquantitäten en détail auf die Walliser Pässe verteilen, aufgrund des Mangels an quantifizierenden Quellen⁷⁵⁰ ungeklärt bleiben müssen, doch lassen die kontinuierlichen Erwähnungen des Großen St. Bernhard und des Simplonpasses während mehrerer Jahrhunderte im Hinblick auf den überregionalen Transitverkehr zumindest bei diesen Übergängen auf eine im gesamten Mittelalter herausragende Stellung schließen. Dagegen bleibt die überregionale Bedeutung der Saaser Pässe in den verschiedenen Phasen der Walliser Transitverkehrsgeschichte – nicht zuletzt auch aufgrund des Fehlens von weiterführende Anhaltspunkte liefernden Quellen, etwa zu Transportgenossenschaften – insgesamt nur sehr schwer einschätzbar.

2.2.4 Die Herren von Rodis-Baceno

Auch über den Albrunpass (2409 m) mit seinem Ausgangspunkt Binn auf Walliser und dem Zielort Baceno⁷⁵¹ auf italienischer Seite waren im ausgehenden 13. Jahrhundert adlige Machtsphären verknüpft⁷⁵². So spielte das nördlich und südlich der Alpen mit Besitz ausgestattete Adelsgeschlecht der Geldwechsel betreibenden Rodis-Baceno in der Verkehrsorganisation rund um den Gommer Übergang eine besondere Rolle⁷⁵³.

Bereits im Jahr 1267 erscheint ein gewisser Guidobono von Baceno neben weiteren Familienmitgliedern im Vertrag von Lattinasca (Gstein), der zwischen den Bischöfen

749 LE COMTE, *Etude monographique de la vallée de Saas*, S. 9. – Zur Bedeutung der Talroute vgl. das Kapitel zur Chibrücke.

750 Vgl. dazu auch Anm. 639.

751 STUDER (Hg.), *Die Berner-Chronik des Conrad Justinger*, S. 283: Baceno wird in der Berner Chronik von Konrad Justinger als *betsch* erwähnt. Die Nennung des Örtchens erfolgt in Bezugnahme auf den Zug einer aus Bernern und Solothurnern bestehenden Truppe, die im November 1425 über Grimsel und Albrun zog und die in Domodossola eingeschlossene Freischar der Innerschweizer befreite.

752 IVS VS, *Strecke VS 7*, S. 7/11: Zu Beginn des Jahrhunderts gehörte das passpolitisch wichtige Binnental noch zum Besitzstand der Grafen von Savoyen im Oberwallis. Als Lehensträger setzten die Grafen die Herren von Turn ein. Schließlich erwarb der Bischof von Sitten das Tal und ließ dort seine Meier wirtschaftliche und verwaltungsrechtliche Funktionen sowie die hohe und niedere Gerichtsbarkeit ausüben. Bischof Boso von Granges (1237–1243) verließ das Meieramt 1243 an Ritter Peter von Mühlebach. Sein Sohn Johannes musste dem Bischof das Lehen 1271 zurückerstatten. Seit dem 14. Jahrhundert ließ der Bischof das Tal durch einen Mistral verwalten. Im 15. Jahrhundert trat an dessen Stelle ein von der Gemeinde erwählter Meier, der formell vom Bischof eingesetzt wurde. 1429 gab sich die Talschaft eigene Gemeindefestsetzungen. Binn bildete ein Viertel des unteren Zenden Goms und besaß als Meiertum eine rechtliche Sonderstellung.

753 RIZZI, *Beziehungen zwischen Wallis und Ossola*, S. 133–147: Die Familie Rodis-Baceno, deren Ursprünge größtenteils unbekannt sind, besaß bereits zu Beginn des 13. Jahrhunderts Ländereien und Rechte im Antigorio und Formazza. 1210 bestätigt ein Diplom Ottos IV. Guido von Rodis (Stammvater der Dynastie) seine Lehen. Die entsprechende Urkunde offenbart die wachsende Bedeutung der Familie im Tal.

von Novara und Sitten geschlossen wurde⁷⁵⁴. Als bedeutsamer erweist sich schließlich, dass Guglielmo von Baceno am 2. August 1284 in dem von einer Gruppe Walliser und Ossoloner Adliger ohne fürstbischöfliche Beteiligung geschlossenen Abkommen genannt wird⁷⁵⁵. Überdies agierte ein de Baceno 1291 als Schiedsrichter im sogenannten »Saaserhandel«⁷⁵⁶. Dass Guidolino von Rodis am 15. März desselben Jahres am Abschluss eines Vertrags zwischen Bischof Bonifaz von Challant und Mailänder Kaufleuten partizipierte⁷⁵⁷, bezeugt neben den weiteren genannten Beteiligungen das Interesse des Adelsgeschlechts am Verkehr über die Walliser Pässe oder zumindest an den um den südlichen Alpenkamm gelegenen Regionen⁷⁵⁸. In den Jahren 1296 und 1298 verliehen die Herren von Baceno den seit einigen Jahren aus dem Binntal nach Ausone und Agaro gezogenen Siedlern ihren dortigen Grundbesitz als Erblehen. Die Familie der Herren von Rodis-Baceno muss also bereits um das Jahr 1300 beidseits des Albrunpasses ausge dehnte Herrschaftsrechte besessen haben⁷⁵⁹. Überdies gelang es Guidolino von Rodis in diesem Zeitraum, von Bischof Bonifaz das Meiertum Ernen, das zuvor ebenfalls einem italienischstämmigen Geschlecht zugefallen war, zu erwerben⁷⁶⁰. 1328 bestätigte Bischof Aimo von Turn der Familie diesen Besitz und verlieh ihr wichtige Verkehrsrechte am Ausgangsort der Passlinienführung: *Majorie debet manere Widolino et Georgio eius nepote et eorum heredibus in perpetuum in feudum homagii ligii. Item sustam, pondus et partironam de Aragon [Ernen] in augmentum feudi*⁷⁶¹. Mit dem Gewinn von Sust, Zoll und Ballenteileramt in Ernen verwalteten die Rodis-Baceno nun sowohl in Baceno am Südfuß⁷⁶² als auch im Goms am Nordfuß des Albrunpasses verkehrsbezogene Rechte, die ihnen letztlich die Kontrolle der vornehmlich dem interregionalen Warenaustausch dienenden Passage einräumten⁷⁶³. Die anlässlich der Einsetzung ins Meieramt bereits

754 Der Vertrag wurde publiziert von RIZZI, *Il trattato di Lattinasca*, S. 36–41.

755 Der Vertrag wurde publiziert von IMESCH, *Vertrag zwischen Wallis und Ossola*, S. 63–69.

756 GREMAUD I, Nr. 1021.

757 Ebd., Nr. 1017.

758 RIZZI, *Beziehungen zwischen Wallis und Ossola*, S. 135.

759 Ebd., S. 139.

760 GREMAUD III, Nr. 1286, 1424, 1489: Die Familie Rodis-Baceno wird in der Folgezeit mehrfach als Inhaberin des Meiertums von Ernen erwähnt. – SCHMID, *Verkehr und Verträge*; IVS VS, *Strecke VS 7*, S. 6/11: Das Meiertum Ernen, das damals weite Teile des Goms umfasste, wird 1135 erstmals erwähnt. 1215 kaufte die Familie Manegoldi aus Naters das Meiertum, verlor es aber im Jahr 1271 an den Bischof von Sitten. Neben Ernen kann auch das westlicher gelegene Grengiols als Ausgangspunkt der Albrunroute genutzt werden. Grengiols (1228 *Griniruel*, 1297 *Graniols*) stand seit dem 11. Jahrhundert unter der Herrschaft Savoyens und seiner Vasallen, der Herren von Gradetsch, sowie später der Herren von Mörel. Am Ende des 13. Jahrhunderts gründete Bischof Bonifaz von Challant auch hier ein Meiertum, das bald in zwei Teile zerfiel und schließlich dem Meiertum Mörel einverleibt wurde.

761 GREMAUD III, Nr. 1554.

762 SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels*, Bd. I, S. 480; IVS VS, *Strecke VS 7*, S. 7/11.

763 CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe*, S. 96f.; Arthur FIBICHER, Artikel »Albrunpass«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 1: Aa–Basel (Fürstbistum), hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2001, S. 171; SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 157. Zu von den Nachkommen Guidolinos getätigten Rechtsgeschäften rund um das Meiertum vgl. GREMAUD IV, Nr. 1857, 1874, 1986. Vgl. auch IVS VS, *Strecke VS 7*, S. 6/11: Beim Verkauf des Meiertums leisteten die Gemeinden des Goms

teilweise bestehende Herrschaft über die von Ernen durch das Binnental nach Baceno führende Albrunroute dürfte die weiteren bischöflichen Verleihungen an die Rodis-Baceno befördert haben⁷⁶⁴. Auf diesen Grundlagen aufbauend wird Guidolino von Rodis in jenen Jahren zum »Schöpfer einer ehrgeizigen transalpinen Politik«, wobei sich seine Position durch den drohenden Untergang der Bischofsgrafschaft im Val d'Ossola und den wachsenden Einfluss der Stadt Novara zusätzlich verfestigte⁷⁶⁵.

So betrieben kleinere Adelsgeschlechter, die in den Besitz von Verkehrsrechten lokaler und regionaler Strahlkraft gelangten, am Albrunpass wie auch an weiteren, die Alpen querenden Passagen im Verlauf des Mittelalters ihre eigene Passpolitik. Meist handelte es sich dabei ausschließlich um kurze Phasen aktiver Eingriffe ins verkehrspolitische Geschehen. Da entsprechende Aufschlüsse – ebenso wie bei den Rodis-Baceno – vielfach nur über eine Verkettung weniger, nur punktuell fassbarer verkehrspolitischer Maßnahmen dieser Familien gewonnen werden können, liegt auch hier der Schluss nahe, dass die lückenhafte Quellenlage das jeweils zu zeichnende Gesamtbild nachhaltig beeinflusst.

2.2.4.1 Die Bedeutung des Albrunpasses

Die ökonomische Bedeutung des Albrunpasses lässt sich nur schwer ermitteln, denn der Übergang selbst findet erst im späten Mittelalter und auch dann nur vereinzelt in den Quellen Erwähnung⁷⁶⁶. So ist beispielsweise im Jahr 1355 ein *Mercator lanarum et aliarum mercaturarum* am Albrun bezeugt⁷⁶⁷. Im 14. und 15. Jahrhundert erscheint der Warentransit über den Pass schließlich als Verhandlungsobjekt in verschiedenen Abkommen zwischen Oberwalliser Gemeinden und dem (oberen) Val d'Ossola. 1379 werden etwa in Binn Streitigkeiten zwischen der Gemeinde Gremgiols und den Ortschaften von Münster an aufwärts sowie den Gemeinden des Ossolatal vertraglich beigelegt. Die vorgängigen Auseinandersetzungen zwischen Einheimischen und Händlern bezogen sich hauptsächlich auf Viehtriebe und Diebstähle. Interessant scheint, dass im Vertragswerk eine *communitas* mit *mercandia sua* erwähnt wird⁷⁶⁸. Zwei Jahre später erhielten die Gemeinden oberhalb des Flüsschens Massa vom Hof in Mattarella einen Geleitbrief, der ihnen für den Warentransport durch das Eschental den freien Durchzug garantierte,

finanzielle Beiträge und erwarben sich damit das Recht, bei der Wahl des Meiers *ob Deysch* [Flurname für einen Ort in der Nähe von Gremgiols] *uff* mitzubestimmen.

764 RIZZI, Beziehungen zwischen Wallis und Ossola, S. 138–143: Eine Rolle bei der Etablierung ihrer Herrschaft spielte wohl auch die Belehnungspolitik der Rodis, denn als Lehensherren verliehen sie ihren Siedlern alle Grundstücke, Nutznießungen, Gebäude und Weideland etc. als attraktive Erblehen.

765 Ebd., S. 136: Daraufhin gelang es den Rodis, auch an der Passpolitik am Gotthard und an den aus der Leventina erreichbaren Pässen mitzuwirken.

766 IVS VS, Strecke VS 7, S. 6/11 und 8/11.

767 Der Albrun wird nach SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 470, 473, mit dieser Nennung 1355 erstmals in den schriftlichen Quellen erwähnt. Dem *mercator*, einem Bürger von Chaumon, der elf oder dreizehn Ballen Barchenttuch von Mailand nach Frankreich transportierte, wurde diese Ware im *Ernenthal* geraubt. Daraufhin setzte sich der französische König Johann II. in Bern für seinen Untertanen ein.

768 GREMAUD VI, Nr. 2294; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 473.

ein Recht, das vielleicht auch am Albrun Gültigkeit besaß⁷⁶⁹. Im Jahr 1403 wurde in Binn, Baceno und Crodo erneut verhandelt, wobei die aus den Absprachen hervorgegangenen Dokumente nicht zwischen der Benutzung von Albrun- und Griespass unterscheiden lassen⁷⁷⁰. Der Zug der Berner und Solothurner über den Albrun im Jahr 1425 muss schließlich ein außerordentliches Ereignis gewesen sein, wie das Alprecht der Gemeinde Binn von 1447 indirekt bestätigt. Die Satzungen erwähnen jedoch keine große, durch das Tal führende »Warenstraße«⁷⁷¹.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts behindern die Wirren um das Eschental und das Herzogtum Mailand großräumig, doch wohl nur kurzfristig den noch vorhandenen überregionalen Handelsverkehr durch das Oberwallis. Gerade in solchen Krisenzeiten begingen die italienischen Kaufleute bevorzugt Linienführungen regionaler Prägung wie den *per montem Albrum in valle Bundoli* [Binntal] führenden Pass. So empfahl Mailand seinen Handelsgesellschaften: *abbandonarono il passo del Sempione e presero a passare per le valli di Antigorio e di Binn, per essere cammino più comodo, più sicuro e più trattabile*⁷⁷². Spätestens als im Jahr 1529 die Kirchgemeinde Münster von Bischof Adrian I. von Riedmatten das Recht zugesprochen erhielt, zur Bestreitung des Wegunterhalts im Goms alle Wegzölle für sich zu nutzen, kam dem Albrunpass neben den konkurrierenden Obergommer Pässen allmählich (wieder) eine nur nebengeordnete Bedeutung zu⁷⁷³.

2.2.5 Die Herren von Eschenbach

Neben politischen Einflüssen entschieden auch die naturräumlichen Voraussetzungen darüber, ob sich Adelsdynastien grundsätzlich Möglichkeiten zur Etablierung passübergreifender Herrschaften boten. So eröffnete die geringere Zahl vorhandener Pässe im nachmalig bernischen Herrschaftsgebiet nur sehr wenige Anknüpfungspunkte zum Aufbau solcher Gebilde. Überdies wurden die Einzugsbereiche der wenigen, vom Handelsverkehr tangierten Übergänge hier vielerorts bereits sehr früh von kommunalen Kräften und Talschaften kontrolliert⁷⁷⁴. Im Berner Oberland machte sich zudem in direktem Anschluss an das habsburgische Intermezzo in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts nahezu bündig der Herrschaftsanspruch Berns bemerkbar⁷⁷⁵. Die Aarestadt rückte zunächst zum »Ansprechspartner der Reichsfreien« im Oberland auf, indem sie unge-

769 GREMAUD VI, Nr. 2331.

770 Ebd., VII, Nr. 2557; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 474; IVS VS, Strecke VS 7, S. 8/11.

771 Nach SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 474. Vgl. auch IVS VS, Strecke VS 7, S. 9/11.

772 Archivio di Stato di Milano, Cancelleria Generale dello Stato, Mappen 183, 185; zit. nach RIZZI, Beziehungen zwischen Wallis und Ossola, S. 137 [leider ohne exakte Datumsangabe]: Das Ziel der Händler war nach Rizzi der Sittener Markt.

773 IVS VS, Strecke VS 7, S. 9/11.

774 BRÜLISAUER, Die Täler im Oberland, S. 197: Etwa in Frutigen (1260) und im Hasli (1275) sehr früh, etwas später in Saanen (1312), im Obersimmental oder in Grindelwald und Wilderswil (1348).

775 Zu Berns Stellung im Oberland ebd., S. 199–201.

achtet ihrer Rolle als dominierende Macht »weniger die direkte Herrschaft« als die »Stärkung ihrer militärischen Schlagkraft und die Gewährleistung von Frieden und Sicherheit« anstrebte⁷⁷⁶.

Vor der habsburgischen und bernischen Machtausdehnung gelang es auf diese Weise ungeachtet der erwähnten Einschränkungen auch in diesem Gebiet einer Adelsfamilie, ihre Einflussbereiche über den, wenn auch nur für den regionalen Handelsverkehr bedeutsamen Brünigpass hinweg zu verschränken. Nachdem Herzog Berchtold V. von Zähringen als Rektor von Burgund im sogenannten Raronkrieg von 1190/91 mehrere Aufstände des burgundischen Adels niedergeworfen hatte, zog er – um seine Macht zu festigen – Anhänger aus entfernteren Herrschaftsgebieten ins Berner Oberland. Zu ihnen gehörten die in der Ostschweiz begüterten Edlen von Wädenswil sowie die Herren von Eschenbach⁷⁷⁷. Die urkundliche Ersterwähnung des Brünigpasses illustriert denn auch bereits, wie die Herren von Eschenbach allmählich ihre Machtsphären über die Passschwelle spannten. Als Walter von Eschenbach der zwei Jahrzehnte zuvor von seinem Geschlecht auf Interlakner Klostergrund gegründeten Stadt Unterseen (*stat ze Inderlappen*)⁷⁷⁸ im Jahr 1299 ihre Freiheiten bestätigte, garantierte der Eschenbacher den Bürgern auf der Strecke von Thun bis auf die Passhöhe das Geleitrecht: *so sol ich si geleiten mit ir lib und mit ir gûte, ob sich unz uf en Bruningen, nitsich uns uber den se, zweles endes si varn wellent*⁷⁷⁹. Grundsätzlich gewann Freiherr Berchtold III. von Eschenbach schon anlässlich der königlich autorisierten Stadtgründung im Jahr 1279 die Kontrolle sowohl über den Aareübergang zwischen dem Thuner- und dem Brienersee als auch über die Straßen zu mehreren Berner Pässen⁷⁸⁰. Im ausgehenden 12. Jahrhundert hatten die Eschenbach-Wädenswiler durch ihre Heiratspolitik oberländischen Besitz (Unspunnen und Oberhofen) erworben, der ihnen im 13. Jahrhundert schließlich den Zugang zur bedeutsamen erblichen Kastvogtei über das Kloster Interlaken ebnete⁷⁸¹. Zugleich besaß die ursprünglich in Eschenbach bei Luzern beheimatete Familie eine starke Stellung im

776 Ebd., S. 201.

777 Ein Stammbaum der Eschenbacher findet sich bei TATARINOFF, Die Entwicklung der Probstei Interlaken im XIII. Jahrhundert, Anhang.

778 SRQ BE Interlaken, Nr. 10: König Rudolf erlaubt Berchtold III. von Eschenbach im Jahr 1279 den Bau einer Feste zwischen den beiden Seen.

779 SRQ BE Interlaken, Nr. 16, S. 21f.

780 GUTSCHER/STUDER, Gegner am Rande: Kleinstadtgründungen, S. 190f. Habsburgische Begehrlichkeiten im Oberland sind nicht von der Hand zu weisen, doch bleibt mit Blick auf die Verkehrskontrolle unklar, ob die Legitimation der Eschenbachischen Gründung den Habsburgern hier bereits zu diesem Zeitpunkt konkrete verkehrspolitische Möglichkeiten einräumte.

781 SRQ BE Interlaken, II/6, Einleitung, S. XXVI; ebd., Nr. 17f., S. 22–24. Die erbliche Vogtei fiel den Eschenbach-Wädenswilern aus dem Besitz der von Unspunnen zu (FRB V, Nr. 34, S. 34–36), wobei die Einzelheiten nur aus einem späteren Zeugnis fassbar werden. Eine Rolle spielte allenfalls auch die Stiftung der Probstei Interlaken durch Seliger von Oberhofen, woraufhin zunächst diese Familie die Kastvogtei über die geistliche Einrichtung ausgeübt hatte. Vgl. dazu SCHWEIKERT, Die deutschen, edelfreien Geschlechter des Berner Oberlandes, S. 39. SRQ BE Interlaken, Nr. 18, S. 24: Walter IV. von Eschenbach erneuerte und bekräftigte in einem Vertrag mit der Probstei Interlaken den Erblehensvertrag mit dem Kloster von 1280 (1300) (FRB IV, Nr. 16).

Reusstal bis zum Albis (Schnabelburg) sowie im Unterwaldner Gebiet. Sie stellte den Abt des Klosters Murbach im Elsass sowie den Probst des murbachischen Hofes St. Leodegar in Luzern⁷⁸². Das eschenbachische Herrschaftsgebiet des 12. und 13. Jahrhunderts erstreckte sich damit weit über die Passschwelle des Brünig hinweg.

Die Beteiligung Walters IV. von Eschenbach an der Ermordung König Albrechts im Jahr 1308 bedeutete jedoch das unausweichliche Ende der passbeherrschenden Adelsdynastie, nachdem der Freiherr bereits in der davorliegenden Zeit einsetzender adliger Finanznöte auf das Recht der Interlakner Kastvogtei hatte verzichten müssen⁷⁸³. Mit den Habsburgern, die sich des eschenbachischen Besitzes bemächtigten⁷⁸⁴, setzte sich eine über den Brünig greifende Adelherrschaft für die nächsten Jahrzehnte fort⁷⁸⁵. Politische Konflikte und kriegerische Interventionen behinderten jedoch den vorhandenen Warenverkehr in diesem Zeitraum erheblich. Insgesamt kam dem Brünigpass – sowie weiteren Oberländer Pässen – während des gesamten Mittelalters eine wohl eher regionale Bedeutung zu, der diskutierten Passage besonders für den Viehexport vom Oberland in Richtung Innerschweiz und von dort teils über den Gotthard nach Italien.

2.3 Die externen Akteure

Im Gegensatz zu den sich um die Pässe gruppierenden Adelsgeschlechtern weist eine weitere Akteurgruppe der mittelalterlichen Verkehrspolitik des Alpenraums in erster Linie aus den alpinen und voralpinen Regionen heraus. Obschon sie lediglich als externe Komponente auf die Verkehrsgefüge alpenländischer Transiträume einwirkten, gelang es insbesondere städtischen Kaufmannschaften – zumindest während einzelner Dezenenien – die Verkehrspolitik der beiden diskutierten Untersuchungsgebiete maßgeblich mitzuformen. Während in der Phase der Walliser Verkehrskonjunktur oberitalienische Handelsgesellschaften ein besonderes Interesse am Verkehrsnetz des Rhonetals bekundeten, nahmen im bernischen Herrschaftsgebiet die süddeutschen und vor allem die nürnbergischen Kaufleute in der spätmittelalterlichen Phase der Intensivierung des Handelsverkehrs eine prägende Rolle ein.

782 BÜTTNER, Vom Bodensee zum Genfer See, S. 105.

783 FRB IV, S. 256. Dazu SCHWEIKERT, Die deutschen, edelfreien Geschlechter des Berner Oberlandes, S. 42f.

784 SRQ BE, Interlaken, Nr. 20: Vereinbarung betreffend die Güter der Mörder König Albrechts (1309), darunter Walter von Eschenbach (vgl. auch FRB IV, Nr. 346); Nr. 21: Nutzungen der Herzöge von Österreich in den eschenbachischen Gütern Unterseen, Grindelwald, Lütschental, Wilderswil, Richenschwanden und Oberhofen (wohl 1309) (vgl. auch FRB IV, Nr. 357).

785 IVS BE, Strecke BE 13, S. 2/6f.: Auf einen regionalen Güterverkehr von Obwalden ins Berner Oberland deutet eine Maßnahme Herzog Leopolds des Jahres 1318 hin, welche seinen Oberländer Amtleuten, besonders jenen in Unterseen, nahelegte, die Ausfuhr von Lebensmitteln aufgrund des Krieges mit der Waldstätte zu unterbinden (FRB V, Nr. 6, Nr. 38; SRQ BE, Interlaken, Nr. 28, S. 33).

2.3.1 Die italienischen Kaufleute

Die oberitalienischen Kommunen entwickelten bereits im hohen Mittelalter eine Straßen- und Verkehrspolitik, die neben dem eigenen Herrschaftsgebiet auch außerhalb ihres Territoriums liegende Verkehrsräume einbezog⁷⁸⁶. So unterstützten diese Städte und ihre Kaufmannschaften spätestens ab dem 12. Jahrhundert durch zahlreiche Initiativen maßgeblich den Ausbau und die Absicherung der Transitwege im Walliser Rhonetal⁷⁸⁷. Neben weiteren oberitalienischen Kommunen entsandte vor allem die mailändische *universitas mercatorum*⁷⁸⁸ – nicht zuletzt aufgrund der ungünstigen Verkehrslage ihrer Stadt – seit dem 13. Jahrhundert in regelmäßigen Abständen Prokuratoren und weitere Bevollmächtigte ins Wallis, um mit den regionalen und lokalen Eliten der Walliser Politik die Transitverkehrsbedingungen auszuhandeln⁷⁸⁹.

Mit dem Interesse dieser mailändischen *pressure group* an der Rhonetalroute war gleichzeitig das Startsignal für den handelsmäßigen Aufschwung des Simplon⁷⁹⁰ und weiterer Walliser Pässe gegeben, der markiert wird durch eine Reihe von Verträgen italienischer Kaufleute mit den Bischöfen von Sitten und kleineren Herrschaftsträgern im

786 BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 200: Der Vorsprung der oberitalienischen Kommunen im Vergleich zu den nordalpinen Städten lässt sich hauptsächlich auf verfassungs- und wirtschaftsgeschichtliche Entwicklungen zurückführen. So war etwa durch den frühen Übergang von Regalien an die oberitalienischen Städte eine herrschaftliche Voraussetzung für direkte verkehrspolitische Aktivitäten bereits früh gegeben. Entsprechend sind seit dem 12. Jahrhundert zahlreiche Maßnahmen zur Förderung von Handel und Verkehr zu erkennen. Eine ähnliche Vorreiterrolle fällt den Kommunen in der regelmäßigen Instandhaltung des Straßennetzes zu. Sie richteten früh eigene Wegeämter ein, wobei auch hier das Hinterland der Pflege abhängiger Gemeinden überlassen wurde. Die Mailänder *Statuti delle Strade* von 1346 listen jene Örtlichkeiten auf, die zu Beiträgen für den Straßenerhalt verpflichtet waren. Ebenso halten die 1451 neu erlassenen Bestimmungen im Abschnitt *De viis publicis muniendis et pontibus manutenedis* fest, ob die Stadt selbst, einzelne Personen oder Gemeinden die Kosten für Instandhaltungsarbeiten zu tragen hatten. Vgl. dazu auch FRANGIONI, Milano e le sue strade, S. 33.

787 BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 215.

788 Ebd., S. 204: Wie in den übrigen oberitalienischen Städten nehmen auch in Mailand die Korporationen der Kaufleute in der Ausformung der wirtschaftspolitischen Grundlinien eine zentrale Rolle ein. Sie adaptieren die ursprünglich bischöflichen Prärogativen im Bereich von Handel und Verkehr. Dementsprechend bezeichnen die aus dem ausgehenden 14. Jahrhundert stammenden *Statuta mercatorum Mediolani*, die zum Teil ältere Zustände widerspiegeln, die Regelung des Verkehrswesens als Kompetenzfeld der Kaufleute, der *Camera dei mercanti*. Hier wie in anderen Kommunen wählten die Vertreter der Kaufmannschaft jährlich die am besten für den Handel geeigneten Wege aus, die sodann durch Kaufleute auch zu benutzen waren, wollten sie den Schutz der Gemeinschaft genießen. Vgl. auch SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 552; SOLDI RONDININI, Le vie transalpine del commercio milanese, S. 375; FRANGIONI, Milano e le sue strade, S. 34, 41.

789 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 407; FRANGIONI, Milano e le sue strade, S. 35: Diese Politik fand bekanntlich seit dem 14. und 15. Jahrhundert auch durch territoriale Eroberungen Unterstützung.

790 BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 47: Im Hochmittelalter war dem Simplon noch nicht die Funktion einer großen Handelsroute zugefallen.

Ober- und Unterwallis⁷⁹¹ sowie mit den Grafen von Savoyen im Unterwallis⁷⁹². Auch die Grafen von Savoyen versuchten durch Vergünstigungen wiederholt, den Mailänder Transit verstärkt auf von ihnen kontrollierte Passlinienführungen, etwa den Mont Cenis oder den Großen St. Bernhard, zu ziehen. Mailand hielt sich aber stets alle Optionen offen, um nicht auf einen Alpenübergang allein angewiesen zu sein. Insgesamt blieb der Simplon für die oberitalienische Stadt die wichtigste Verbindung in den Westalpen, wenn auch der direkte Seehandel nach Flandern sowie die Konkurrenz des Gotthard und der Bündner Pässe den Transit seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts nachhaltig beeinträchtigten⁷⁹³.

2.3.1.1 Verkehrsverträge mit den Bischöfen von Sitten

Seit den siebziger Jahren des 13. Jahrhunderts sind die ersten detaillierten, aus den kaufmännischen Interventionen resultierenden Abkommen überliefert. Die Verträge haben eine minutiöse Regelung des Transitverkehrs und der Transportorganisation zum Gegenstand⁷⁹⁴: So geht es etwa um den freien Verkehr von Gütern, Geleitzsicherungen, Privilegien, Garantien, den Ersatz bei Schädigungen, den Bau und die Instandhaltung von Straßen und Verkehrsinfrastrukturbauten und zum Teil auch um die Festlegung von Niederlagsorten sowie – zur Vermeidung willkürlicher Erhöhungen – um die Fixierung von Zolltarifen, Sust- und Transportgebühren und weiteren verkehrsbezogenen Abgaben⁷⁹⁵. Zur Abrundung sicherte sich Mailand den reibungslosen Ablauf seines Handelsverkehrs durch weitere Schutzprivilegien mit Herrschaftsträgern nördlich der Alpen, welche die Anschlussrouten der Simplonpassstraße kontrollierten, ab⁷⁹⁶.

791 Die im Wallis mit dem Straßenunterhalt betrauten Einzelpersonen wurden bisweilen in die Verhandlungen der lombardischen Prokuratoren miteinbezogen.

792 Die Kaufleute schlossen die Verträge zunächst im eigenen Namen, dann auch namens der Städte ab. Im Zeitraum der ersten Vertragsabschlüsse zwischen den Walliser Machthabern und den italienischen Kaufleuten berichten die Quellen auch von den ersten berühmten Reisenden, welche den Simplonpass begangen haben: 1254 Erzbischof Odo von Rouen, 1275 Papst Gregor X., der vom Konzil in Lyon nach Rom zurückkehrte, 1391 der spätere Kaiser Karl IV. Vgl. GREMAUD II, Nr. 833; SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels*, Bd. I, S. 219; CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe*, S. 98.

793 FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, S. 65; BRANDSTÄTTER, *Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation*, S. 206f.: Deshalb ist etwa im Jahr 1393 ein Versuch festzustellen, den Pass wieder verstärkt nutzbar zu machen. In einer an den Grafen von Savoyen gerichteten Erklärung von Kaufleuten aus Mailand, aber auch aus anderen Teilen Ober- und Mittelitaliens heißt es, dass der Transport von englischen Tuchballen bis vor etwa dreißig Jahren vorrangig durch das Wallis, dann aber vor allem über den Gotthard erfolgt sei. Um nun diese Route wieder aufzuwerten, schlugen sie eine adäquate Zollsenkung vor.

794 BRANDSTÄTTER, *Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation*, S. 205f.

795 Vgl. dazu ebd., S. 201; DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*, S. 546–549; und LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*. Zu Mailands zahlreichen Verträgen und Abkommen vgl. etwa SOLDI RONDININI, *Le vie transalpine del commercio milanese*, S. 343–484, 388–399; FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, passim.

796 SOLDI RONDININI, *Le vie transalpine del commercio milanese*, S. 393f.; FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, S. 38–43.

Sigismund Furrer verortet bereits im Jahr 1250 – bedauerlicherweise ohne Quellenachweis – ein Abkommen zwischen Bischof Heinrich von Raron (1243–1271) und den großen Handelsgesellschaften von Mailand, dessen Ziel in der Förderung des Simplonverkehrs bestanden habe⁷⁹⁷. Gesichert ist dagegen seine Beurkundung eines Transit- und Zollvertrags zwischen dem bischöflichen Seneschall und den mailändischen Kaufleuten vom 25. Juli 1270. Die in diesem Vertrag getroffenen Vereinbarungen sahen vor, dass der im Dienste des Sittener Bischofs stehende Amtsträger auf verschiedene Waren zwölf, sechs oder zwei Pfennige pro Ballen zu Gunsten des Landesherrn verzollen durfte. Auf französisches, golddurchwirktes Tuch, Seide und Gewürze und auf jedes Geleitpferd standen ihm zwei Pfennige, auf weitere Ballen je ein Pfennig zu. Unter der Bedingung, dass der Seneschall seinem Herrn den Einzieher stellte, sollte ein Siebtel aller Einnahmen als Salär in seine Privatkasse fließen. Als Gegenleistung waren er und seine Erben beauftragt, *adiuvare et manutere ipsos mercatores in omnibus negociis mercatorum sive mercature in districto domini episcopi et alibi ubicumque poterint justicia mediante*⁷⁹⁸.

In den darauffolgenden Jahren (1271–1273) kam erneut ein umfassender Transit- und Zollvertrag zwischen den Vertretern der Kaufleute von Mailand und des toskanischen Pistoia mit dem verkehrspolitisch aktiven Fürstbischof Rudolf Valpelline von Sitten zustande⁷⁹⁹. Die Händler sprachen dem bischöflichen Landesherrn – in der Meinung, dass dieser die Straßen und Brücken nur unter Aufwendung von großen Beträgen unterhalten konnte – *stratas et pontes reficere et in bono statu conservare sine maximis et immoderatis expensis* – zwölf Pfennige Zollabgaben auf jeden französischen Tuchballen und denselben Betrag für jedes eskortierte Pferd zu. Für weitere Waren wollten die Kaufleute mit folgenden Beträgen aufkommen: Für Wolle, Wachs, Waffen etc. sechs Pfennige pro Ballen, für Metalle zwei pro Ballen. Nicht einbegriffen waren hier die drei Pfennige pro Ballen, welche die Kaufleute in Sitten zu entrichten hatten, die zwei Pfennige, welche sie in Brig bezahlen mussten, sowie je ein Pfennig Brückengeld in Riddes und Granges sowie ein Wiener für die Suste in Martigny pro Ballen und Geleitpferd. Alle weiteren Zölle – bis auf die in der Zeit des Vorgängerbischofs vereinbarten – wurden durch den Vertrag annulliert. Der bischöfliche Seneschall namens Wilhelm und seine Erben erhielten gegen die Verpflichtung zum Schutz und zur Unterstützung der Handelsgesellschaften im bischöflichen Territorium – ähnlich wie 1270 – von jeder Balle, auf die der Landesherr zwölf Pfennige erhob, zwei Pfennige, auf jedes Geleitpferd zwei Pfennige und

797 FURRER, Geschichte des Wallis, Bd. I, S. 103. – Ein Handel und Verkehr über den Simplonpass betreffendes Dokument aus dem 16./17. Jahrhundert weist zudem – wenn auch nur vage – auf einen noch früheren, wohl verloren gegangenen Vertrag des Jahres 1008 mit einer mailändischen Handelsgesellschaft hin: StoA, Nr. 1235a.

798 GREMAUD II, Nr. 765. Vgl. SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 161f.; und DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 547.

799 Bischof Heinrichs Nachfolger auf dem Stuhl in Sitten, Bischof Rudolf von Valpelline (1271–1273), schenkte dem Transithandel große Aufmerksamkeit. Am 7. Oktober 1271 schloß er in Aosta mit Graf Philipp von Savoyen ein Schutzbündnis ab, das neben den Bistümern Genf, Lausanne, Aosta und Sitten auch das Ossola und die Leventina umfasste. Vgl. GREMAUD V, Nr. 2175 [Supplément]. Bereits am 22. Juli desselben Jahres hatte er Aymon d'Ayent zu Leuk einen Heller für Wägelohn und Einmagazinerung zugestanden. Vgl. ebd., II, Nr. 778.

von jeder anderen Balle einen Pfennig zugesprochen. Der Fürstbischof seinerseits hatte den *ligatori ballarum* von Brig am Fuß des Simplonpasses aufzutragen, dass Ballen nur mit der Zustimmung der Kaufleute auf- und zugebunden werden durften. Weiter sollten die *ponderatores ballarum* von Brig jedes Jahr auf den Rat von zwei oder drei mailändischen Kaufleuten hin, einen Eichenmeister wählen, der dem bischöflichen Meier von Naters den Amtseid zu schwören hatte. Den *vecturales*, den Fuhrleuten des bischöflichen Wallis, verbot ein Passus des Vertragswerks strikte, ohne Zustimmung des Landesherrn Bündnisse unter sich abzuschließen, da diese den italienischen Händlern zum Schaden gereichen konnten. Das Abkommen mit den mailändischen und pistoischen Kaufleuten wurde auf die Dauer des Episkopats von Rudolf von Valpelline festgelegt, wohingegen die enthaltene Übereinkunft mit dem Seneschall und seinen Erben auf ewig Gültigkeit besitzen sollte. Nach Schmid bildete der erste Vertrag mit dem bischöflichen Seneschall wohl die Grundlage dieses zweiten, der nun – vermutlich aufgrund von Straßenunterhaltsschwierigkeiten – abgeändert und erweitert wurde. Die Stadt Mailand ratifizierte die Vereinbarungen und ergänzte die zu leistenden verkehrsbezogenen Abgaben um sechs Pfennige bei Sitten und vier bei Riddes für jedes Geleitpferd sowie um einen Wiener pro Ballen Ware an die Reparatur der Straße zwischen Agarn und Visp sowie unterhalb von Vétroz⁸⁰⁰.

Unter dem nächsten Sittener Fürstbischof, Peter von Oron (1274–1278), und bis zum Ende der folgenden Sedisvakanz im Mai 1290 wurde kein weiteres Vertragswerk auf landesherrlicher Ebene abgeschlossen. Dagegen sind für diesen Zeitraum Dokumente überliefert, welche die Veräußerung von Zöllen und weiteren verkehrsbezogenen Rechten an Einzelpersonen, Adelsgeschlechter und Gemeinden belegen⁸⁰¹. Erst in der Zeit der Herrschaft von Bischof Bonifaz von Challant kam es am 15. März 1291 zu einem weiteren Transitabkommen zwischen den Prokuratoren der Kaufleute von Mailand, Quirico de Monteoliveto und Marco Lignatio, und dem Oberwalliser Landesherrn. Die Vereinbarungen sahen die Behebung von Missständen im Straßennetz, die Sicherung des Verkehrs und die Förderung des Handels im bischöflichen Territorium vor⁸⁰². Beide Vertragsparteien verpflichteten sich, dass in den vierzig, einem Delikt folgenden Tagen von keiner Seite Repressalien, Pfändungen und Handelsverbote erfolgen durften. Vielmehr sollte die geschädigte Partei das Delikt nach einem Schadensfall bei der Gegenpartei

800 GREMAUD II, Nr. 805. Vgl. dazu SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 164; LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 91f.

801 GREMAUD II, Nr. 831 [Jérémie, die Nichte des Peter Jocator, verkauft Wilhelm von Aosta, Leiter des Hospitals in Sitten, alle ihre Rechte an der Suste in Sitten (19.08.1276)], Nr. 838 [Bischof Peter verleiht einem Sittener Bürger einen Zoll (29.02.1276)], Nr. 933 [Vereinbarung zwischen Wilhelm von Aosta, Inhaber des Sittener Hospitals, und Peter, dem Neffen von Peter Jocator, betreffend das Zollrecht bei der Sittener Suste (8.04.1285)], Nr. 970 [Stefan, Brückenzöllner von Riddes, verpfändet seine Zollrechte an Wilhelm von Drone, Bürger von Sitten (8.09.1287)], Nr. 996 [Peter, Neffe des Peter Jocator, bestätigt, als Verkaufssumme für die Sittener Suste von der Stadt Sitten 60 Pfund erhalten zu haben (1.04.1290)]; Nr. 1067 [Bischof Bonifaz gibt den Sittener Bürgern sustbezogene Rechte zu Lehen (13.06.1295)].

802 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 165: Bischof Bonifaz von Challant entstammte einer reich begüterten Adelsfamilie aus dem Aostatal.

einklagen, Gegenrecht und Bestrafung beantragen und Wiedererstattung fordern. Erst nach einer Frist von zwei Monaten durften Strafe, Pfändung und Verbot schließlich fällig werden. Alle Kaufleute, die ihre Zugehörigkeit zur mailändischen Kaufmannschaft beweisen konnten, mussten vom Sittener Bischof für erlittene Verluste entschädigt werden. Weiter verpflichtete sich der Landesherr vertraglich zu einem fortwährenden Straßenunterhalt und zur regelmäßigen Instandsetzung aller Brücken⁸⁰³ von der Morge bis Agarn und von Agarn bis Visp, wofür die Handelstreibenden im Gegenzug die gewohnten, das will heißen die unter Bischof Heinrich von Raron vereinbarten Tarife und Zölle zu entrichten hatten. Erneut wurde detailliert dargelegt, welche Beträge an welchem Ort auf welche Waren oder zu welcher Zweckbestimmung erhoben werden sollten: So wurde bei der Brücke von Riddes ein Pfennig pro Ballen, für den Unterhalt der Brücke von Granges und Martigny je ein Pfennig pro Ballen, für die Suste und jedes Geleitpferd von Martigny ebenso wie für die Reparatur der Straße von Agarn bis Visp ein Wiener zugesprochen. Für die Reparatur des Weges bei Vétroz durfte wiederum *Oberto de Ganio* [Humbert de Gavio] einen Wiener auf jeden Warenballen erheben. Daneben wurden auch die Vereinbarungen mit dem bischöflichen Seneschall und die Regelungen für die *ligatori* und *ponderatores ballarum* in Brig sowie für die *victurales de terra dni episcopi* erneuert. Die Vertreter der mailändischen Kaufleute stimmten überdies einer Erhöhung der Zölle unter folgenden Bedingungen zu: Zum einen musste der Bischof die Susten von Martigny, Sitten und Agarn ausbessern. Zum anderen hatte er seine Untertanen dahingehend zu instruieren, Ballenführern oder Kaufmannsboten in Abwesenheit der besitzenden Händler keine Waren abzukaufen oder einzutauschen. In Friedenszeiten hatte der Bischof überdies auf allen Straßen vom *cruce de Ottans usque ad aquam de Morgia* [Flüsschen Morge] die Verkehrssicherheit zu garantieren. Auch das Aufsichtsrecht über die Transportorganisationen fiel dem Landesherrn zu, denn er sollte dafür sorgen, dass von Sitten bis Agarn, von Agarn bis Brig und von Brig bis zur Kirche von Simplon-Dorf die Ballen nur an den dafür vorgesehenen Etappenorten (*a dicto loco*, gemeint sind die Susten) sowie an den von den Kaufleuten bestimmten Destinationen abgeladen wurden. Zuwiderhandelnden drohte eine Geldbuße. Schließlich sollten auch Separatverträge und Dienstverhältnisse mit der Stadt Mailand sowie jegliche Behinderungen der Kaufleute durch eine, in den nächsten acht Tagen geplante bischöfliche Verkündigung verboten werden⁸⁰⁴.

Es scheint sehr wahrscheinlich, dass Bonifaz von Challant gängigen Praktiken entgegenzuwirken versuchte, indem er quasi ein Monopolrecht für verkehrspolitische Verhandlungen mit der mailändischen Kaufmannschaft reklamierte. Vermutlich sah sich der Landesherr aufgrund der vorangegangenen Sedisvakanz und den damit verbundenen Geldnöten (*debitis soluendis predecessorum nostrorum [...] ecclesie nostre tempore vacationis sedis episcopalis*) aber gleichzeitig gezwungen, weiterhin verkehrspolitische Kompetenzen zu veräußern, was etwa ein Dokument vom 29. Mai 1294 belegt: Neben ande-

803 Besondere Erwähnung findet die Brücke von Riddes.

804 GREMAUD II, Nr. 1017, S. 414–422. Vgl. dazu SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 164–167; LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 93.

ren Rechten verließ der Bischof den Wegzoll in Sitten gegen eine Pauschalsumme von 200 Pfund weiter⁸⁰⁵.

Am 20. Juli 1321 schlossen die Prokuratoren der mailändischen Kaufleute erneut ein Abkommen mit dem Fürstbischof von Sitten ab. Die Linienführungen, auf die sich die Regelungen beziehen, erstrecken sich von Martigny bis Visp, von Visp nach *laquenesta* [Gstein, Weiler auf der Südseite des Simplonpasses], und von Visp auf den Gipfel des *mons Noveni*, nahe eines *Robevo de Bonteva* genannten Sees. Die Strecke von Martigny nach Gstein ist dergestalt eindeutig als Simplonroute zu identifizieren. Die zweite Linienführung bleibt dagegen rätselhaft: Beim genannten *mons Noveni* könnte es sich einerseits um den Nufenen handeln, was der aufgeführte Terminus auf den ersten Blick vermuten lässt. Andererseits könnten mit *mons Noveni* – da Visp als Weggabel erscheint – auch Monte Moro- oder Antronapass gemeint sein. In der Nähe des letzteren Passes findet sich tatsächlich ein kleiner See, dessen Name auf den topographischen Karten nicht aufgeführt ist⁸⁰⁶. Für die Saaser Pässe spricht zudem der Befund, dass spätestens um 1300 die Macht des Grafengeschlechts der Biandrate im Einzugsbereich der Übergänge geschwunden war. Auch das nahe gelegene Mattertal leuchtet erst um 1350 im Testament Perrods von Turn als Einflussosphäre seiner Familie auf. Und Aimo von Turn saß bekanntlich erst ab dem Jahr 1323 auf dem Bischofsstuhl von Sitten. In der dazwischen liegenden Zeit dürften vielleicht die Bischöfe von Sitten Hand auf das Einzugsgebiet der über die Vispertäler erreichbaren Pässe gelegt haben, weshalb die Saaser Übergänge für den vorliegenden Vertrag – der noch unter dem aus dem Aostatal stammenden bischöflichen Vorgänger Aimos abgeschlossen wurde – durchaus in Betracht zu ziehen sind⁸⁰⁷. Denn erst während des Episkopats des von Turn fiel zumindest ein Teil der Vispertäler – unter die Kontrolle des Freiherrengeschlechts.

2.3.1.2 Verkehrsverträge mit bischöflichen Lebensnehmern

Dass bilaterale Verkehrsverträge bisweilen auf untergeordneter Ebene auch mit Einzelpersonen abgeschlossen wurden, beweist ein am 14. Januar 1272 zwischen den mailändischen Kaufleuten und dem bereits mehrfach erwähnten Sittener Bürger Humbert de Gavio und seinen Erben geschlossenes Separatabkommen. Der Vertrag spricht der Familie für *omni tempore usque in perpetuum* einen Wiener auf jeden über die *stratam Vallesii* nach Frankreich oder in die entgegengesetzte Richtung transportierten Warenballen zu. Im Gegenzug sollte Humbert den Unterhalt der Straßen und Brücken unterhalb von

805 GREMAUD II, Nr. 1052, S. 458. Die Veräußerung von Rechten wie SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 167f., mit einer »Handelsstockung« in Verbindung zu bringen, scheint zu weit gegriffen.

806 StAVS, Fonds Joseph de Lavallaz, P 37, zit. nach LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 94.

807 Testament Perrods von Turn: GREMAUD IV, Nr. 1971. Zu Bischof Aimo von Turn und seinem Vorgänger aus dem Aostatal namens Aimo Châtillon vgl. CARLEN, Artikel »Aimo Châtillon (†1323). 1308–1323 Bischof von Sitten« und Artikel »Aimo von Turn (†1338). 1323–1338 Bischof von Sitten«, S. 735–736; und v. a. ANDENMATTEN/BRAUN/COUTAZ/KALBERMATTER/ZENHÄUSERN/VANNOTTI et al., Das Bistum Sitten, S. 177–181.

Vétroz (*es Valos sive Langhenum*) garantieren⁸⁰⁸. Ohne Zweifel waren sich die Kaufleute – um die Begehbarkeit der gesamten Rhonetalroute zu gewährleisten – der Notwendigkeit des Unterhalts einzelner Streckenabschnitte bewusst. Bischöfliche Garantien allein genügten den Kaufleuten von Mailand vermutlich nicht. Interessant scheint überdies, dass der besagte, an einen Bürger der Bischofsstadt verliehene, unterhalb der Morge von Conthey zu lokalisierende Weg den Einflussbereich der Grafen von Savoyen durchzog⁸⁰⁹.

Eine ähnliche Übereinkunft wurde am 10. August 1336 zwischen einem mailändischen Prokurator namens Bartholomeus de Salaris und den bischöflichen Lehensnehmern Ulrich und Nicolaus d'Ayent geschlossen⁸¹⁰. Das Abkommen sah vor, dass die beiden Brüder in Leuk ein neues Sustgebäude (*noua domus seu sustam*) errichten. Das geplante Warenlager sollte aus Kalkstein und Sand gemauert werden (*murata tota*) und sein Dach sollte mit Steinplatten (*lapibus qui vulgo vocantur less*) gedeckt werden. Als Fassungsvermögen des Gebäudes wurden 200 Ballen angestrebt. Vorgesehen waren zudem zwei mit starken Schlössern versehene Türen oder Tore (*due porte [...] cum claudibus* [sic] *et clausuris sufficientibus*), wobei die eine für die Ein- und die andere für die Ausfuhr der Warenballen vorgesehen war. Die Brüder hatten künftig ohne Verzögerung für jeden in der Suste entstandenen Schaden an Kaufmannsware aufzukommen. Als Gegenleistung wird Ulrich und Nicolaus d'Ayent vom Prokurator der mailändischen Kaufleute die Erhebung von einem Heller auf jeden Ballen Ware in beidseitige Verkehrsrichtung eingeräumt. Gleichzeitig verlieh ihnen der bischöfliche Landesherr das Recht, einen Pfennig auf jeden Ballen für das Wiegen der Waren in der alten Suste (*prioris suste de Ayent* [Agarn]) sowie zusätzliche Abgaben für weitere Sustdienste zu erheben. Diese gemeinschaftlichen Zugeständnisse sollten wohl die Finanzierung des neuen, qualitativ hochwertigeren und sichereren Gebäudes tragen, dessen Errichtung vom mailändischen Prokurator – vielleicht aufgrund eines angestiegenen Verkehrsaufkommens – gewünscht wurde. Die gesamte Vorgehensweise wird als *augmentum feudi homagii ligii* des bischöflichen Landesherrn begriffen. Der Vertrag beweist damit hinlänglich, wie umfassend die mailändische Verkehrspolitik bisweilen in fremde Verkehrssysteme einzugreifen pflegte⁸¹¹. Überdies stellen die getroffenen Vereinbarungen insgesamt ein wichtiges Indiz für die Permanenz der Walliser Verkehrskonjunktur während der ersten Dezenen des 14. Jahrhunderts dar.

Ein zwei Jahre später abgeschlossener Pachtvertrag zwischen den beiden Bauherren aus Leuk und einem mailändischen Bürger namens Jean Crecho de Canturio bezeugt die tatsächliche Fertigstellung der neuen Suste bis spätestens zu diesem Zeitpunkt. Die Gründe für die im Jahr 1336 erfolgte Abtretung des neuen, beim *pons de Leucha* [Leuk] gelegenen Gebäudes und der dazugehörigen Sustrechte gegen eine jährliche Zahlung von

808 GREMAUD II, Nr. 787. Nach LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 92, handelt es sich hierbei mit großer Wahrscheinlichkeit um die sumpfige Zone, welche Praz-Pourris heißt. Vgl. auch SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 163.

809 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 92.

810 Der Vertrag wurde zwar *secundum ordinationem dni episcopi Sedun.* abgeschlossen, doch werden den Brüdern in ihrem Zuständigkeitsbereich weitgehende Kompetenzen eingeräumt.

811 GREMAUD IV, Nr. 1694.

vierzig Pfund bleiben unklar. Es wird aber präzisiert, dass die einzuziehenden Gebühren sich insgesamt auf drei Heller pro Ballen belaufen sollten. Daneben werden ein Zollrecht und weitere Gebäude *circa dictam sustam* erwähnt, die auf zusätzliche Herbergsfunktionen des Sustortes schließen lassen⁸¹². Bereits am 23. April 1339 finden *antiqua* und *noua suste* erneut in einem Dokument Erwähnung: Nun ist es wieder Ulrich d'Ayent, der vom Bischof das Recht verliehen erhält, auf jeden, die Gegend von Leuk passierenden Ballen einen Pfennig *pro antiqua susta et pro pondere* zu erheben. Es scheint also, dass die alte Suste trotz des Neubaus weiterhin benutzt wurde. Darüber hinaus durfte Ulrich einen Heller für die neue Suste als erweitertes Lehen sowie drei weitere Heller für Gewicht- und Sustrechte einziehen⁸¹³. Die Abgaben bei den Leuker Warenlagern wurden also innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums um das Doppelte angehoben. Es würde zu weit führen, auf eine Hebung des Transitvolumens im selben Ausmaß zu schließen, doch dürfte durchaus ein fortwährend reges Handelsverkehrsaufkommen bestanden haben⁸¹⁴. Trotz Pestwellen, kriegerischer Wirren und dem Abflauen des Champagne-Verkehrs floss der überregionale Transit in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts weiterhin durch das Rhonetal, was die nicht abreissenden Vertragsabschlüsse mit der Mailänder Kaufmannschaft belegen: Man denke etwa an das bereits erwähnte Visper Sustbau-Abkommen mit Johann de Platea von 1351⁸¹⁵. Einen weiteren Ausdruck für die wirtschaftliche Dynamik der Epoche stellt die flächenmäßige Verdoppelung der Bischofsstadt Sitten zwischen 1286 und 1312 dar⁸¹⁶.

Die Leuker Suste ging schließlich in den Besitz der Freiherren von Raron über. 1398 verpachtete Peter von Raron das Gebäude, ein Hospiz und eine Herberge gegen eine jährliche Zahlung von 12 mauriciensischen Pfund an einen gewissen Yannin aus Raron, Schneider in Sitten, und seine Gattin, wobei er sich den Ware Zoll vorbehielt. Überdies legte Peter im Vertrag fest, dass die Herbergseinnahmen aus der in die Pachtzeit fallenden Rompilgerfahrten – wohl vor allem des im Jahr 1400 bevorstehenden *annus sanctus* – zum Teil ihm als Lehensherrn zufließen sollten⁸¹⁷.

812 Ebd., Nr. 1718. Vgl. auch ebd., II, Nr. 778: Im Jahr 1271 wird erstmals eine Suste in Leuk erwähnt, als Bischof Rudolf das Gebäude und die Sustrechte, auf jeden Warenballen zwei Heller zu erheben, an Aymon d'Ayent verlieh. Eineinhalb Jahre nachdem Aymon dem Bischof 50 Pfund für die Sustrechte bezahlt hatte, erstattete dieser dem Bischof die Rechte für eine Summe von 85 Pfund zurück, welche er wiederum dem Bischof geliehen hatte. Der Landesherr war sich offenbar der gestiegenen Rentabilität der Suste bewusst, da er nicht zögerte auf diesen Titel einen 20% höheren Betrag zu leihen. Vgl. ebd., II, Nr. 797.

813 Ebd., IV, Nr. 1752, 1753.

814 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 96. – Ein ähnlicher Fall von Abgabenerhöhung findet sich in Granges: Während der Zoll 1271 einen Pfennig pro Ballen betrug, waren es 1339 bereits zwei Pfennige: GREMAUD IV, Nr. 1744 [die Gemeinde Granges nimmt vom Bischof ein Zollrecht zu Lehen (16.03.1336)].

815 BA Visp E 5; GREMAUD V, Nr. 1985; IVS VS, Strecke VS 21. – Darüber hinaus sind die zahlreichen lombardischen Kaufleute und Darlehensgeber, die sich seit den letzten Jahrzehnten des 13. Jahrhunderts im Wallis niederließen, ebenso ein Beweis für den verkehrsmäßigen Aufschwung, pflegten sie doch oft enge Geschäftskontakte zu ihren Herkunftsorten.

816 LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 98: In derselben Zeit wurde das imposante Schloss Tourbillon gebaut.

817 GREMAUD VI, Nr. 2480.

Allgemeine Bestimmungen zum Handelsverkehr zwischen nördlich und südlich des Alpenkamms ansässigen Vertragspartnern lassen sich zwar noch im verkehrsschwächeren 15. Jahrhundert fassen, doch bildeten die vereinbarten Regelungen zu diesem Zeitpunkt meist nur noch einen Bestandteil allgemeiner Vereinbarungen. So legte etwa ein Friedensvertrag des Bischofs von Sitten mit Mailand aus dem Jahr 1448 fest, dass die Transportgüter in Susten gelagert werden müssen, dass die Straßen von den zuständigen Parteien in ihren Gebieten selbständig zu unterhalten seien und dass die Weggelder nicht erhöht werden dürfen. Ebenso garantierte ein weiteres, sechs Jahre später geschlossenes Abkommen zwischen dem Walliser Landesherrn und dem mailändischen Herzog den Kaufleuten Sicherheit auf den Verkehrswegen des bischöflichen Herrschaftsgebiets⁸¹⁸. Zwar erhielten sich die Kaufleute ihre grundsätzlichen Kompetenzen zum Schutz des Mailänder Handels aufrecht, doch wurde mit der Errichtung der Herrschaft Visconti das Zeitalter der eigenständig abgeschlossenen separaten Handelsverträge besiegelt⁸¹⁹.

2.3.1.3 Verkehrsverträge mit den Grafen von Savoyen

Auch mit den Grafen von Savoyen als Herrscher über den westlichen Einzugsbereich der Simplonpassroute schlossen die mailändischen Kaufleute Vertragswerke zur Regelung des Transitverkehrs ab. Die Fürsten bemühten sich im Gegenzug ihrerseits, den Handelsgesellschaften mit Privilegien und Vergünstigungen möglichst vorteilhafte Verkehrsbedingungen zu bieten.

So vereinbarten am 22. November 1276 Jean Liprandi und Henry Arcuri als Vertreter der Kaufleute von Mailand mit Graf Philipp von Savoyen, dass in St. Maurice und Ville-neuve der über das *rectum pedagium* hinaus verlangte sogenannte *surepesio* auf Tuch von 33 % auf 25 % gesenkt wurde. Die entsprechende Abgabe auf Wolle sollte von 33 % auf 20 % reduziert werden⁸²⁰. Auch die unter savoyischer Kontrolle stehenden Gemeinden beteiligten sich des Öfteren an Vertragsabschlüssen: Die an die Zollrechnungen angehängten Abrechnungen zum *pedagium camini* der Stadt St. Maurice belegen für den Zeitraum von 1276 bis 1282 die Bereitschaft der Kaufleute von Mailand, zwei zusätzliche Pfennige Abgaben für den Unterhalt der Straße von Bex nach Martigny zu entrichten⁸²¹. Überdies räumte Graf Aymon von Savoyen den mailändischen Kaufleuten, vertreten durch Bertrando Solario und Contino Dal Pozzo, noch am 14. Juli 1336 ein wichtiges Privileg zum *guidonagium* oder *conductus* von der Morge von Conthey bis nach Genf und weiter bis zur Saône ein. Das Abkommen sah vor allem Entschädigungen bei Schadensfällen und weitere Sicherheitsgarantien für die Warentransporte vor⁸²². 1338 wurde sogar der Zöllner von St. Maurice zum Bischof von Novara und zu Azzo Visconti von Mailand geschickt, um zu

818 BERGIER, Les foires Genève et l'économie internationale, S. 280f.

819 BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 204.

820 Zit. nach DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 548, Anm. 6: Vertrag zwischen Philipp von Savoyen und den mailändischen Kaufleuten vom 22. November 1276.

821 Ebd., S. 549, Anm. 6^{bis} und 9.

822 Privileg Aymons von Savoyen vom 14. Juni 1336, von Amadeus VI. am 23. Mai 1347 bestätigt. Vgl. CIBRARIO, Delle finanze, Bd. XXXVI, Dok. VI, S. 249.

bestätigen, dass die Reparaturen im savoyischen Bereich der Rhonetalroute weiterhin gemäß den mit Ludwig II. von Savoyen⁸²³ geschlossenen Vereinbarungen vollzogen worden waren⁸²⁴. Die aufgeführten Beispiele verdeutlichen, dass die Grafen von Savoyen neben den Bischöfen von Sitten zu den Hauptvertragspartnern der mailändischen Kaufmannschaft in der Absicherung ihres in Richtung Frankreich führenden Warenverkehrs gehörten.

Insgesamt zeigen die beschriebenen Vertragswerke auf, dass sich die in den überlieferten Quellen fassbare Walliser Zoll-, Geleit- und Straßenpolitik in hohem Maß auf die italienische Kaufmannschaft und ihren fiskalisch wie ökonomisch wertvollen Gütertransport ausgerichtet hat. Das ab dem 12. Jahrhundert gesteigerte Verkehrsaufkommen erforderte anhaltend eine intensive Reglementierung des Verkehrswesens, die sich für den Simplonpass und die Rhonetallinienführung insgesamt im 14. Jahrhundert ungeachtet der sinkenden Bedeutung der Champagnemessen noch halten konnte. Insgesamt erweist sich damit die »technique des routes« als ein hochgradiges Politikum, das von einheimischen Machthabern ebenso mitgestaltet wurde wie von auswärtigen Kräften⁸²⁵. Ein derart enges Zusammenspiel von Wirtschaft und Politik läßt sich im gesamten Alpenraum beobachten. Im späten Mittelalter fanden die lombardischen Kaufleute schließlich würdige Nachfolger in den süddeutschen Händlern⁸²⁶, die sich nun ihrerseits dem italienischen Vorbild folgend möglichst flächendeckend günstige Konditionen für ihren Verkehrs auszuhandeln suchten.

2.3.2 Die süddeutschen Kaufleute

Bern lag im Unterschied zu anderen größeren Städten des schweizerisch-oberdeutschen Raums mindestens bis zum 14. Jahrhundert weder an einer überregionalen Handelsstraße, noch war der Warenumschlagsplatz und Stapelort im städtischen Mattequartier ein bedeutender Knotenpunkt an einem von Fernkaufleuten frequentierten Fluss. Diese Konstellation erklärt denn auch die in den davor liegenden Jahrhunderten nur vereinzelt getroffenen bernischen Maßnahmen zur Organisation des überregionalen Warenverkehrs. So legte etwa die zwischen 1250 und 1273 gefertigte die Goldene Handfeste fest, dass alle fremden Kaufleute während der bernischen Markttag jeweils einem eigens vom König verliehenen Marktrecht unterstanden. Dies garantierte den Marktbesuchern freies Geleit und den Schutz der gehandelten Waren⁸²⁷. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts

823 Es handelt sich hierbei um den Sire de Vaud und zu diesem Zeitpunkt beherrschenden Berater Graf Aymons von Savoyen. 1343–1348 war er zudem Vormund von dessen Sohn, Graf Amadeus VI. Vgl. Bernard DEMOTZ, Artikel »Ludwig II. von Savoyen«, in: Lex.MA, Bd. 5 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 2198f.; und Bernard ANDENMATTEN, Artikel »Savoyen, Ludwig II. von (Waadt)«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

824 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 128.

825 BERGIER, Le trafic à travers les Alpes, S. 47.

826 Wie in vielen Bereichen des Geistes-, Kultur- und Soziallebens fand auch im Handelssektor das »Modell Italien« seine Nachahmer in Europa. Vgl. BRAUDEL, Modell Italien 1450–1650.

827 GERBER, Markt und Münze, S. 199f.; MORGENTHALER, Bilder aus der älteren Geschichte der Stadt Bern, S. 138f.; WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 668–673.

schloss die Stadt zudem Verträge mit den Grafen von Savoyen, die den Kaufleuten weiterführenden Rechtsschutz garantieren sollten⁸²⁸.

Erst die Ausdehnung des städtischen Einflussbereichs an die wichtigen Handelsrouten am Jurasüdfuß und im Aargau zwischen 1358 und 1415 sowie die Gründung der Genfer Messen⁸²⁹ ermöglichte der bernischen Bürgerschaft, intensiver Anteil am Handelsverkehr zu nehmen, besonders an demjenigen der aufblühenden süddeutschen Wirtschaftszentren⁸³⁰. Der Transitzkorridor im Mittelland begann nun für die *koufflüt von schwaben, peyern und anderswohär*, die *von Genff heruss* kommen⁸³¹, einen ähnlichen Stellenwert einzunehmen wie die Rhonetalroute in den Jahrhunderten zuvor für die Mailänder Händler. Ein bedeutender Teil des Verkehrs vom südlichen Deutschland nach Lyon und weiter bis Barcelona wickelte sich nun auf den drei parallel laufenden Mittellandtransversalen ab⁸³², wobei im Verlauf des späten Mittelalters vermehrt auch die Route über Bern, die sich zu einem Umschlag- und Lagerplatz für den Handel zwischen Deutschland, Südfrankreich und Spanien entwickelt hatte, gewählt wurde⁸³³. Schultheiß und Rat reagierten auf die wachsenden Warenströme, indem sie zusätzliche Jahrmärkte einrichteten: *uf Martini* (11. November) und *mitten meyen* (Sonntag, um den 15. Mai)⁸³⁴. »Ziel dieser Jahrmärkte war es, einerseits die nach Genf reisenden oberdeutschen Kaufleute dazu zu bewegen, ihre Kaufmannswaren auch in Bern zum Verkauf anzubieten, andererseits sollte für die städtischen Kaufleute ein Anreiz geboten werden, sich vermehrt am internationalen Warenhandel zu beteiligen.«⁸³⁵

2.3.2.1 Die Zollbefreiungen der Nürnberger Kaufleute

Als initiativ erwiesen sich auch die süddeutschen Kaufleute selbst, indem sie sich ihre Handelsverbindungen durch privilegierende Verträge mit verschiedenen Städten und Fürsten abzusichern suchten. Um die Gunst Berns warben vor allem die Nürnberger Kaufleute. Diese spielten in der Aarestadt zwar stets eine außergewöhnliche Rolle⁸³⁶, doch wurde das Betreiben einer eigenständigen, auf den überregionalen Handel ausge-

828 So 1291/92 und 1296/97: FRB III, Nr. 523, 533, 650.

829 AMMANN, Freiburg und Bern und die Genfer Messen.

830 GERBER, Die städtische Wirtschaft, S. 197: Auch die Eröffnung des Gotthardpasses im 13. Jahrhundert zog keinen belebenden Effekt auf das bernische Verkehrsgefüge nach sich. Vgl. auch AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 60f., 98–101; ZAHND, Bern im Spätmittelalter, S. 206–209.

831 StAB Zollbuch I, 143, zit. nach AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 90.

832 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 58f., 102f.

833 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg, S. 19.

834 SRQ BE I/1, 2, Nr. 214, S. 150f.

835 GERBER, Markt und Münze, S. 201: Die Jahrmärkte waren im Unterschied zu den mit regionalen Produkten operierenden Wochenmärkten vornehmlich auf den Handel mit Fernhandelsgütern spezialisiert.

836 Ebd., S. 200: Gegenseitige Zollbefreiungen unterhielt der bernische Rat seit 1367 auch mit der an der wichtigen Handelsstraße nach Genf gelegenen Kleinstadt Aubonne. Vgl. FRB IX, Nr. 72, S. 72.

richteten Verkehrspolitik grundsätzlich erst nach dem Erwerb der regalen Zoll- und Geleitrechte⁸³⁷ möglich.

Bezeichnend ist, dass die Stadt Bern den Nürnberger Händlern bereits im Jahr 1314 eine Befreiung von sämtlichen Zöllen innerhalb ihrer Stadtmauern eingeräumt hatte⁸³⁸. Es müssen zu diesem Zeitpunkt verstärkt Kaufleute aus der süddeutschen Stadt, die vermutlich auch in Solothurn und Murten Zollbefreiungen genossen, durch das bernische Territorium gezogen sein. Bei den Nürnberg privilegierenden Städten handelte es sich um eine einheitliche Gruppe von Zähringer Gründungen, alle an Teilsträngen der großen Straße durch das schweizerische Mittelland liegend, die 1218 mit dem Aussterben des Geschlechts in die Hand Friedrichs II. gelangten und Reichsbesitz wurden. Nürnberg hat seine Zollfreiheiten mit großer Wahrscheinlichkeit von Friedrich verliehen erhalten, denn an die Zähringer ist kaum zu denken. Überdies ist mit dem Übergang Murten an Savoyen im Jahr 1255 der Endpunkt für eine mögliche Verleihung gegeben. Der offensichtlich zusammenhängende Block von verkehrspolitisch bedeutenden Rechten wurde demzufolge vermutlich zwischen 1150 bis 1250 unmittelbar oder mittelbar durch das Reich geschaffen⁸³⁹. Belegt ist vor 1332 allerdings nur die Berner Zollfreiheit der Nürnberger⁸⁴⁰. Da die Zollfreiheitsorte selbst kaum einen wirtschaftlichen Anreiz boten, dürften hinter dem Interesse der Nürnberger und weiterer handelstreibender Städte⁸⁴¹ Ansprüche zu suchen sein, die aus dem bernischen Raum hinausweisen. Sie zielten mit großer Wahrscheinlichkeit auf ihre weiter entfernten Handelsdestinationen, die zunächst im französischen Rhonetal oder am Mittelmeer⁸⁴², später auch an den Genfer und Lyoner Messen zu verorten sind. Jedenfalls benutzten die Nürnberger Kaufleute – so Hektor Ammann – die Handelsstraßen nach Südfrankreich sehr früh im 13. oder sogar bereits im 12. Jahrhundert⁸⁴³. Erst mit der Verdichtung des überregionalen Verkehrsaufkommens wurde jedoch die durchziehende Kaufmannschaft auch für Bern bedeutsam. Das einzige Verzeichnis der von der Aarestadt verliehenen Zollfreiheiten ist erst spät, in einer Zollordnung um 1435, überliefert. Neben einigen benachbarten Orten – Freiburg i. Ü.⁸⁴⁴, Laupen und Burgdorf, ausnahmslos Zähringer Gründungen –

837 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 63.

838 FRB IV, Nr. 573. Vgl. AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 65, Anm. 1: Bern gelangte nachweisbar erst im darauffolgenden Jahr in den nominellen Besitz des Zolls. Da es aber bereits 1314 darüber verfügte, ist ein früherer Erwerb anzunehmen.

839 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg, S. 32.

840 Ebd.: Ähnliches dürfte für das nachträglich eingefügte, wirtschaftlich mehr oder weniger bedeutungslose Reichsland Schwyz gelten, das mit Friedrich II. in guten Beziehungen stand. Hier könnte sich die Zollfreiheit auf die von Zürich herführende Zubringerrouten zur Gotthardstraße bezogen haben.

841 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 112: So findet sich unter den *Memoriam*, die der Rat der Stadt Bern Kaiser Sigismund anlässlich seines Besuchs in Bern unterbreitete, eine Bitte um Milderung der Zölle für die Kaufleute aus Basel, Konstanz und Straßburg.

842 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg, S. 23.

843 Ebd., S. 32.

844 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 88: Bern und Freiburg i. Ü. gewährten sich in einem Bündnis von 1403 gegenseitig Zollfreiheiten. Der Rat von Freiburg betonte 1414, dass diese Regelung auch für den Weinhandel Gültigkeit besitze.

werden die Städte Besançon, Hagenau und Nürnberg aufgeführt, wobei Nürnberg dieses Privileg am längsten zufiel⁸⁴⁵: Die nürnbergischen Zollrechte in Bern wurden bis 1458 gewährt⁸⁴⁶.

Die von ihren Zollfreiheiten in Solothurn, Bern und Murten herführende Vorzugstellung der Kaufleute von Nürnberg im Transitkorridor des Mittellandes führte schließlich auch zu Konflikten. So entbrannte in den Jahren 1425 bis 1433 ein heftiger Streit zwischen den Städten Burgdorf, Nürnberg und Nördlingen zu den in Burgdorf⁸⁴⁷ und Kirchberg erhobenen Zöllen. Ein Nürnberger Bürger namens Berthold Kegler hatte bei diesen Ortschaften Zollzahlungen entrichten müssen, woraufhin die Kaufmannschaft von Nürnberg mehrmals bei Bern vorstellig wurde und erklärte, dass sie in Burgdorf seit Gedenken nie Zölle habe zahlen müssen. Vielmehr sei sie mit dem *zoller* um ein kleines Geschenk übereingekommen. Darüber hinaus sei gegen die Entrichtung eines festgesetzten Betrags der Transport mit Wagen für das gesamte Jahr zollfrei gewesen. Da aber nun seit sieben oder acht Jahren ein immer höherer Zoll entrichtet werden müsse, wolle man sich nun nach anderen Linienführungen umsehen⁸⁴⁸. Die Stadt Bern entschied 1433 in ihrer Rolle als Schiedsrichterin, dass sowohl die Kaufleute von Nürnberg als auch diejenigen von Nördlingen, Konstanz und Ravensburg bei der Durchfahrt in Burgdorf und Kirchberg regulär Verkehrsabgaben zu begleichen hatten⁸⁴⁹. Der Beschluss zeigt, dass die angedrohten Maßnahmen der süddeutschen Kaufleute die Stadt in den Jahren des noch regen Verkehrsflusses durch das bernische Territorium kaum zu schädigen vermochten. Überdies blieben Berns unmittelbare Interessen gewahrt, zumal die Nürnberger in der Aarestadt selbst weiterhin zollfrei blieben.

2.3.3 Der allgemeine Schutz des Handelsverkehrs

Neben den Maßnahmen zum süddeutschen Handelsverkehr lassen sich im bernischen Herrschaftsgebiet des späten Mittelalters weitere, generell auf den Schutz des durch das Territorium fließenden Transits abzielende verkehrspolitische Initiativen der städtischen Obrigkeiten fassen: 1318 widmete sich die Aarestadt in einem auf fünf Jahre hin mit Freiburg i. Ü., Solothurn und Murten abgeschlossenen Vertrag der Verkehrssicherung und der Protektion der Kaufleute in den jeweiligen Territorien⁸⁵⁰. Das zehnjährige Bündnis mit Freiburg aus dem Jahr 1364 beinhaltete ähnliche Zielsetzungen⁸⁵¹. Auch

845 WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 666f.; SRQ BE I/2, Nr. 29, S. 20: *Item dis stet gend keinen zoln: Friburg, Löupen, Burgdorff, Bisuntz* [Besançon], *Hagenöw, Nürenberg*. StAVS, Zollbuch I, 23 u. ö., nach AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 111.

846 AMMANN, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg, S. 39.

847 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 34: Burgdorf hatte das Recht der Zollerhebung im Jahr 1335 den kyburgischen Inhabern im Verbund mit dem Zins eines neu eingeführten Jahrmarktes abgekauft (FRB VI, Nr. 244).

848 IVS BE, Strecke BE 2, S. 1/4; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 80f., 106–108; BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 43f.

849 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 493, Bd. II, Nr. 384, S. 261.

850 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 36.

851 FRB VIII, S. 544. Vgl. dazu IVS BE, Strecke BE 26, S. 3/4.

1388 schloss Bern im Verbund mit anderen Städten zwei Abkommen zum freien und ungehinderten Durchzug der Kaufleute ab: Das eine mit Theobald von Neuenburg, das zweite mit dem Grafen von Mömpelgard (Montbéliard)⁸⁵². Im beginnenden 15. Jahrhundert findet die Vertragsreihe ihre Fortsetzung im 1406 vereinbarten Burgrecht mit Neuenburg und in einem Abkommen mit Konrad von Freiburg, Graf in Neuenburg. Beide Bündnisse sollten ebenfalls den freien Kauf, den Schutz des Handelsverkehrs sowie die Aufrechterhaltung der Zölle gewährleisten⁸⁵³. Schließlich wurde im Verbund mit den an der Linienführung ansässigen Herrschaften auch die Sicherheit des in Richtung des Rheins fließenden Verkehrs ins Auge gefasst⁸⁵⁴. Im Jahr 1466 versprach Bern überdies dem Italiener Peter Ogulinus Geleitschutz, und zwei Jahre später vereinbarte es mit den Städten Erlach und Neuenburg erneut eine umfassende Inschutznahme der im mittel-ländischen Transitraum reisenden Kaufleute. 1467/68 empfahlen die bernischen Obrigkeiten dem Neuenburg beherrschenden Markgrafen von Röteln die florentinischen und lucchesischen Kaufleute⁸⁵⁵. Auch als den Florentinern 1467 in Neuenburg ein hoher Zoll abgefordert wurde, setzte sich Bern für die betroffenen Kaufleute ein, indem es zu ihren Gunsten intervenierte: Es sei doch zu *beider nutz* – so Berns Argumentation, wenn zur Aufrechterhaltung des Handelsverkehrs mit den Zöllen Maß gehalten werde. 1481 unterstützte die Aarestadt auch die Genuesen, und 1498 garantierte sie – auf eine florentinische Anfrage nach sicherem Kaufleutegeleit auf bernischem Territorium – einen eigens zur Verfügung gestellten städtischen Geleitdienst⁸⁵⁶. Entsprechend geleitete Bern im Gegensatz zum entsprechenden Boykott der Tagsatzung bereits in den Jahren 1491/92 die *Lamparter*⁸⁵⁷. Auf einen spezifischeren Handel zielte schließlich das 1448 vereinbarte Abkommen mit Herzog Philipp von Burgund und dem Prinzen von Oranien, den Eigentümern des für die bernische Salzversorgung wichtigen Salzhofs von Salins, mit dem die Aarestadt ihre Salzversorgung sicherte. Im Gegenzug sprach sie den burgundischen Kaufleuten in ihrem gesamten Territorium Zollfreiheiten zu⁸⁵⁸.

Alle diese Verträge und Privilegierungen entwerfen ein anschauliches Bild des verkehrspolitischen Interesses, das die Stadt Bern dem spätmittelalterlichen Ost-West-Handelsverkehr durch das Mittelland zuwandte. Obschon die italienischen und burgundischen Kaufmannschaften – besonders in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts – im bernischen verkehrspolitischen Maßnahmenbündel ebenfalls Berücksichtigung fanden, dürften insgesamt die süddeutschen und vor allem die Nürnberger Kaufleute, die den größten Zustrom fremder Kaufleute nach Bern stellten, eine bedeutendere Rolle einge-

852 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 113.

853 Ebd., mit Anm. 5: Politische Zusammenschlüsse, die auch Garantien für einen freien Durchzug des Handelsverkehrs boten, sind des Weiteren die Burgrechte mit den Grafen von Aarberg und Greyerz.

854 Ebd., S. 113

855 StAB B VIII 6 ›Gleits-Brieffen-Buch‹; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 100.

856 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. II, S. 196.

857 Ebd., Bd. I, S. 481.

858 Ebd., S. 114: Für die bernische Salzversorgung aus Burgund waren die aus dem Seeland nach Burgund führenden Handelswege besonders wichtig.

nommen haben. So belegen sowohl der Hausbesitz zahlreicher Nürnberger in der Aarestadt als auch die regelmäßigen wechselseitigen Botengänge ebenso wie bernische Schenkungen an Nürnberg die überaus engen Beziehungen eindeutig⁸⁵⁹. 1374 bedankte sich die süddeutsche Stadt bei Bern für seinen Einsatz zugunsten eines Nürnberger Bürgers, der in der Stadt von zwei Frankfurtern seiner Güter beraubt worden war. Nicht zu vergessen ist schließlich das Reisebüchlein Ulmann Stromers, in dem für die Preisberechnung des Transports eines Ballens Safran von Spanien nach Deutschland auch eine Verbindung über Bern aufleuchtet⁸⁶⁰.

Der zentrale handelspolitische Erfolg der bernischen Obrigkeiten in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ist jedoch im Bereich des überregionalen Messeverkehrs anzusiedeln, innerhalb dessen die süddeutschen Kaufleute ebenfalls eine nicht unerhebliche Rolle spielten: Die scharfe Konkurrenz der Genfer und Lyoner Messen hatte zu anhaltenden Streitigkeiten geführt, woraufhin Bern in langwierige Verhandlungen mit dem französischen König Ludwig XI., den savoyischen Herzögen und der Stadt Genf eintrat. Mit der schließlich beim französischen König Karl VIII. 1494 erwirkten Aufhebung des zehn Jahre zuvor getroffenen Entscheids, die Messen von Lyon nach Bourges zu verlegen, feierte Bern seinen größten diplomatischen Erfolg in diesem Ränkespiel. Denn die frühere Bestimmung hatte die bernischen finanziellen und ökonomischen Interessen empfindlich getroffen, da die süddeutschen, nördlich des Jura reisenden Kaufleute auf dem Weg nach Bourges das bernische Territorium nicht mehr gequert hatten⁸⁶¹. Die Aarestadt vermochte zwar nicht zu verhindern, dass die für sie wichtigen Genfer Messen ihre frühere Bedeutung weitgehend an Lyon abtreten mussten, doch wahrte sie ihre eigenen Interessen zumindest, indem sie sich weiterhin den für ihr Territorium günstigeren Lyoner Verkehr zu sichern suchte. So benutzen noch im beginnenden 16. Jahrhundert süddeutsche Kaufleute die Fernstraßen durch das Mittelland, wenn auch nicht mehr im selben Ausmaß wie zur Blütezeit der Messen von Genf⁸⁶².

Insgesamt zeigen die vielfältigen Vertragswerke der Walliser und Berner politischen Instanzen, dass sowohl den italienischen als auch den süddeutschen handelstreibenden Städten sowie in bescheidenerem Rahmen Kaufleutegruppen aus weiteren europäischen Regionen ein großes Gewicht in der Ausgestaltung der Verkehrspolitik des Alpenraums zufiel. Externe Wirtschaftskräfte sicherten sich in der alpenländischen Verkehrspolitik des Mittelalters durch ihre Eigeninitiativen und Einflussnahmen auf die lokalen und regionalen Machthaber nicht nur den freien Durchzug, sondern umfassende Vergünstigungen sowie ein regelmäßig unterhaltenes Verkehrsnetz. Vor allem im Wallis beteiligten sich die Kaufleute auch finanziell am Bau und Unterhalt von Straßen und Verkehrs-

859 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 35.

860 FRB IX, Nr. 845; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 490, 493, Bd. II, S. 261.

861 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 94, mit Anm. 2: Da die exakten Zolleinnahmen Berns für die Jahre der Verlegung der Messen nicht überliefert sind, lässt sich eine allfällige Abnahme nicht nachweisen.

862 Ebd., S. 91–95; BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 35–41.

infrastrukturen und beeinflussten das Verkehrsgefüge dieses alpinen Transitraums nachhaltig.

2.4 Die regionalen und lokalen Akteure

Welchen Anteil die (Berg-)Bevölkerung aus eigenen Kräften an der Entwicklung des transalpinen Verkehrs nahm, und inwieweit sie durch eigene Initiativen den Fernverkehr förderte, ist eine offene Frage⁸⁶³. Dass ein Teil der Bevölkerung in den Ortschaften, die sich zu Stapelplätzen entwickelt hatten, Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten anbot und die Bauern entlang von Passrouten im Dienst des überregionalen Handelsverkehrs standen, ist dagegen hinreichend dokumentiert. Diese Fuhrleute, Säumer, Ballen- und Bergführer waren für die Sicherheit der Warentransporte oft unabdingbar. Am Großen St. Bernhard werden sogenannte *marrones* (einheimische Führer) bereits um 900, 905, 943 und 1128/29, als einige von ihnen von einer Schneelawine ins Tal gerissen wurden, erwähnt⁸⁶⁴. Ballenführer, Fuhr-⁸⁶⁵ und Schiffler organisierten sich im Verlauf des Mittelalters in den zur Diskussion stehenden Untersuchungsgebieten ebenso wie in den Bündner Tälern, am Gotthard, im Val d'Ossola und andernorts genossenschaftlich. Da die Mitglieder der Korporationen ihre Rechte sowohl herrschaftlich als auch in Richtung »Kundschaft« abzusichern hatten, beteiligten sie sich – sofern auch das Verkehrsaufkommen entsprechend hoch war – umfassend an der Verkehrspolitik einer Region⁸⁶⁶. Neben diesen Gemeinschaften betätigten sich auf regionaler und lokaler Ebene schließlich auch Gemeinden, Städte oder Talschaften sowie kleinere Herren und Lehensnehmer immer wieder auf vielfältige Art und Weise an den Maßnahmen des verkehrspolitischen Sektors.

863 BERGIER, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung, S. 120.

864 QUAGLIA, Les services du passage du Saint-Bernard, S. 44; GLAUSER, Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, S. 15; SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 119.

865 Armando SERRA, Artikel »Fuhrwesen, -gewerbe«, in: Lex.MA, Bd. 4 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1012–1014, hier: Sp. 1013: Der Transport mit Saumtieren, der zur Zeit der Champagnemessen seinen Höhepunkt erreichte, wurde im 14. Jahrhundert – wo topographisch möglich – allmählich durch Karren ersetzt, da besser ausgebaute Straßen und mehr Brücken neuralgische Punkte des Transports auf dem Landweg entschärfen.

866 Zum Thema der alpinen Transportgenossenschaften sind zahlreiche Arbeiten entstanden, die zunächst besonders den ostalpinen Raum behandelten: BÖRLIN, Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz; MEYER, Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation in der Leventina; PFISTER, Das Transportwesen der internationalen Handelswege in Graubünden; MÜLLER, Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der Schweiz; DERS., Das Rodwesen Bayerns und Tirols; STOLZ, Zur Geschichte der Organisation des Transportwesens im Tirol; DERS., Neue Beiträge zur Geschichte des Niederlagsrechts und Rodfuhrwesens im Tirol; DERS., Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol; SCHNYDER, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe, S. 22–34; GLAUSER, Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660; CARONI, Soma et alpis et vicanale; DERS., Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften; DERS., Über innere Verfassung und Haftungspraxis der Liviner Säumergenossenschaften. Zu den Westalpen vgl. etwa: BERGIER, Les foires Genève et l'économie internationale, S. 195–202.

2.4.1 Die Transportorganisationen

Transporteure und Schiffer erwarben sich im Verlauf des Mittelalters besonders entlang der großen Transitverkehrsrouten »Monopole« über bestimmte Straßen-, Fluss- und Seeabschnitte. Die Dienstleistungen dieser im bäuerlichen Nebengewerbe betriebenen⁸⁶⁷ lokalen Transportdienste des Alpenraums⁸⁶⁸ stützten nach Peter Spufford die Expansion von Handel und Verkehr im 13. Jahrhundert grundlegend⁸⁶⁹. Die Säumer-, Fuhr- und Schifflauteorganisationen einzelner Ort- und Talschaften waren zunächst durch den Erwerb landesherrlicher Privilegien in den Besitz von Sust- und Transportrechten gelangt. Im Gegenzug hatten die genossenschaftlichen Vereinigungen neben dem Warentransport weitere Pflichten zu erfüllen und Abgaben zu übernehmen. Sehr oft oblag ihnen der Unterhalt eines bestimmten Straßen- oder Uferabschnittes oder die Instandhaltung von Gebäuden der Verkehrsinfrastruktur. So verpflichteten sich etwa die Ballenführer von Brig im späten Mittelalter zum regelmäßigen Unterhalt der Landstraße zwischen Brig und *Tennen* (Tännu unterhalb von Visp)⁸⁷⁰.

2.4.2 Technische Aspekte des alpinen Transportwesens

2.4.2.1 Rod- und Strackfuhr

Grundsätzlich kamen in den Verkehrssystemen der Einzugsbereiche der alpinen Passübergänge sowie auf den Zubringerrouten der voralpinen Fluss- und Seegebilde zwei unterschiedliche Arten der Warenbeförderung zur Anwendung⁸⁷¹:

1. Die ausschließliche Beförderung durch ortsansässige Gemeindegäumer, Fuhrleute oder Schiffer auf der Grundlage eines von ihnen beanspruchten Transportmonopols, wobei die gesamte Transportstrecke eines Transitraums in mehrere Teile (*longeria*), die bisweilen den Territorien der Einzelgemeinden entsprachen, zersetzt wurde. Durch das Laderecht der Kommunen auf den eigenen Teilstrecken strukturierte sich der Warentransport als Etappenverkehr. Die Transporteure führten die Waren –

867 Vgl. dazu SCHIEDT, Verkehr im Gebirge, S. 175f.; CARONI, Soma et alpis et vicanale: Die vom Autor zitierte Passage »soma et alpis et vicanale« aus den Statuten von Osco am Gotthardpass umschließt treffend den engen Zusammenhang zwischen Saum-, Alp- und Weiderechten. Vgl. auch SIMONNETT, Verkehrsverlust und Re-Agrarisierung, S. 217.

868 SCHIEDT, Verkehr im Gebirge, S. 175f., mit Anm. 16: Eine solche Transportorganisation wird gemeinhin fast ausschließlich mit dem Gebirgsverkehr gleichgesetzt. Sie fand sich aber auch entlang wichtiger Routen außerhalb des Hochalpenraums. Da das Volumen der überregionalen Transporte meist nicht sehr hoch war, konnte eine entsprechende Transportkapazität nicht an vielen Orten zur Herausbildung eines professionalisierten Transportgewerbes führen.

869 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 148.

870 1597 einigten sich die Vertreter des Nachbarzensus Visp und die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig über die gegenseitigen Rechte (StoA, Nr. 1341). IVS VS, Strecke VS 11.2, S. 1–2/5: 1609 waren die Ballenführer von Brig auch für die Straße bis zum Simplon (GA Niedergesteln E 4) und 1673 gar *von den Thänfußoren biss nacher Daffeder* [Varzo] unterhaltspflichtig (ABS 204/19, 384).

871 Vgl. BERGIER, Les foires Genève et l'économie internationale, S. 195f.

meist in Tagesetappen zu rund 30 Kilometern – von Gemeinde zu Gemeinde und von Port zu Port. An einer kommunalen Suste angekommen, wurde das Kaufmannsgut umgeladen und am folgenden Tag von den Säumern der nächsten Gemeinde weiterbefördert. Innerhalb der Genossenschaften zirkulierte das Transportrecht meist nach einem vorgegebenen Turnus ausschließlich unter den Transportberechtigten. Die Vorstellung fest eingerichteter Fuhrbetriebe trägt diesem flexiblen Transportsystem kaum Rechnung. Vielmehr dürften sich ausgewählte Personenkreise das Privileg zur Beförderung ursprünglich über die private Ausstattung mit erforderlichen Voraussetzungen – wie den Besitz von Lasttieren etc. – erworben haben. Im mittelalterlichen Wallis praktizierten vor allem die Transportgenossenschaften bevorzugt diese Art des Warentransports, die gemeinhin als Rodfuhr bezeichnet wird (*conducere merchanzias per ordinem, per partitam*)⁸⁷².

2. Daneben bestand eine mittelalterliche Transportorganisation, welche die Gemeindegüter ohne Halt passierte und größere Transitstrecken – etwa die Route von Sitten nach Domodossola oder umgekehrt – in einem Zug bewältigte⁸⁷³. Für diese von einheimischen, aber auch von fremden Säumern durchgeführte, als Strackfuhr (*conducere merchanzias ad forleytum*) bezeichnete direkte Warenbeförderung war vielerorts die Abgabe der sogenannten »Fürleite« als Ersatzleistung an die auf den Transport der entsprechenden Waren verzichtenden Inhaber des Rodfuhrrechts zu entrichten⁸⁷⁴. Breitenwirkung erlangte dieser Transportmodus verstärkt wohl erst ab dem späten Mittelalter⁸⁷⁵.

Die erste Variante des Warentransports entsprach insbesondere den ökonomischen Interessen der ansässigen Bevölkerung, die sich im Transportwesen wertvolle Zusatzver-

872 So erfolgte der Transport auf der oberen Walliser Rhonetalroute in folgenden Etappen: Die Fuhrleute aus Sitten beförderten bis Leuk (26 km), diejenigen von Leuk nach Brig (28 km) und die Ballenführer aus Brig auf die Simplonpasshöhe (32 km). Auf der italienischen Seite sowie von der Hauptstadt Sitten bis zum Genfersee wurde der Transport auf dieselbe Art und Weise fortgeführt. Die Etappenorte waren mit Susten ausgestattet. – Urs Alfred Müller-Lhotska vertritt in seiner Dissertation zum Pferd in der Schweiz die These, dass die bis zum späten Mittelalter getätigte Schonung der Hufe einen rationellen Einsatz der Tiere verlangte. Er sieht darin einen der trivialen Gründe dafür, dass der Saumtransport im Turnus stattfinden musste. Der Sachzwang dürfte deshalb älter sein als die soziale Komponente der gleichmäßigen und gerechten Zuweisung der Aufträge. Vgl. MÜLLER-LHOTSKA, Das Pferd in der Schweiz.

873 Eine überregionale Verständigung der Transporteure wurde in diesem Transportgewerbe im Sinne der wettbewerblichen Einheitlichkeit gängiger Usus. So beklagten sich etwa die Walliser Fuhrleute im Jahr 1503 bei Landrat und Bischof, dass die Urner Transporteure die Tarife nicht respektierten. Daraufhin wandte sich Bischof Schiner am 30. Juli des Jahres in der Sache an den Rat von Luzern. Vgl. LA I, 44–46.

874 CARONI, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, S. 86, mit Anm. 14, S. 87, mit Anm. 15; LANDOLT, Straßenbau und Straßenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit, S. 45.

875 Ebd., S. 89; SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 149: Fernspediteure fanden sich nachweislich beispielsweise am Südfuß des Großen St. Bernhard in Aosta, wo die Bergstraße die Talsohle erreichte und wieder Karren benutzt werden konnten. Von Bedeutung war aber auch die Strackfuhr von Altdorf nach Bellinzona. Der alte Rodbetrieb dürfte parallel dazu jedoch weiterhin bestanden haben, denn ein Zusammenspiel der Organisationsformen formte sich vielerorts als gängige Praxis aus.

dienste erwarb. Dagegen zeugen zahlreiche Klagen bei den zuständigen übergeordneten Instanzen, dass die Beförderungen nicht immer zur Zufriedenheit der kaufmännischen Kundschaft durchgeführt wurden. So unternahmen Transporteure nicht selten Versuche, die Etappenorte künstlich zu vermehren. An einem zwischen zwei regulären Etappen liegenden Streckenort luden sie zu diesem Zweck die Waren ohne Einwilligung des Besitzers ab, wogen das Gut und luden es sodann wieder auf, um abschließend zusätzliche Gebühren erheben zu können. Im Transithandelsabkommen des Jahres 1291 sicherte deshalb der Bischof von Sitten als über die Walliser Transportrechte verfügender Lehnsherr der mailändischen Kaufmannschaft vertraglich festgelegte Gegenmaßnahmen zu. So wurden Zuwiderhandelnden harte Strafen in Aussicht gestellt⁸⁷⁶. Dagegen bleibt die Bedeutung der Strackfuhr als Alternative des alpinen Warentransports aufgrund der oft von außerhalb des Transitraums eingeleiteten Organisation, die vor Ort nur selten Spuren in den regionalen und lokalen Quellen hinterlassen hat⁸⁷⁷, schwer abschätzbar. Als gesichert gilt jedoch, dass die direkte Beförderung der Handelsgüter den Anforderungen der fremden Kaufleute vielmehr entsprochen haben wird als die etappenweise vorgenommene Rodfuhr.

2.4.2.2 Verkehrsmittel und Transportkosten auf dem Landweg

»Jeder Transport der vorindustriellen Zeit, den der Mensch nicht auf seinem eigenen Rücken ausführen wollte, beruhte auf den Leistungen des Tieres und hing damit von der Vieh- und Pferdehaltung ab.«⁸⁷⁸ Während Sklaven noch im Beförderungsgewerbe des frühen Mittelalters auch im Alpenraum eine Rolle gespielt hatten, entwickelte sich in der nachfolgenden Zeit das mit einem Bastsattel ausgestattete Saumtier zum vormodernen Transportmittel schlechthin, ermöglichte es doch – auch an schwer zugänglichen hochalpinen Passagen – eine größtmögliche Mobilität. Ungeachtet dieses Vorzugs waren seiner Tragkraft⁸⁷⁹ und – wohl in exponentiellem Anstieg zur Länge der zu bewältigenden

876 GREMAUD II, Nr. 1017, S. 414–422, hier: S. 417: *curare et facere quod a civitate Seduni usque ad locum de Ayerto [Agarn] non discaregentur alique balle nec a dicto loco de Ayerto [Agarn] usque ad Brigam, nec a dicto loco de Briga usque ad eccelsiam de Semplono, sed fiat iter per ductores ballarum cum ipsis ballis [...] sine discaregatione in itinere predicto [...] nisi solummodo in Ayerto [Agarn] et in Briga et ad dictam ecclesiam de Semplono et quod teneatur [...] episcopus punire et condempnare illos qui contra fecerint.*

877 Serielle Quellen zu dieser Art von Transporten lassen sich im Wallis wohl erst für das 18. Jahrhundert fassen. So verzeichnet etwa das Speditionsbuch der in Brig am Fuß des Simplonpasses ein Handels-, Speditions- und Finanzunternehmen betreibenden Fratelli Loscho solche überregionalen Transporte (AGVO/FGA, Speditionsbuch, FL-13). Die Überlieferung dieser ausschließlich zu privaten Nutzungszwecken gefertigten Quellen besitzt ohnehin Seltenheitswert. Verfügte doch der Quellentypus über eine relativ kurze Geltungsdauer: Sobald die enthaltenen Geschäftsgänge abgeschlossen waren, wurde annulliert. Das Dokument verkam zum reinen Archiv.

878 GLAUSER, Ochsen und Pferde, Zitat S. 109.

879 HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon, S. 321 und S. 366, mit Anm. 41: Die Lastkraft von Maultier und Pferd (*soma, charge, corgia* etc.) hing nicht nur von der Leistungsfähigkeit des Tieres ab, sondern auch vom spezifischen Gewicht sowie der Form und Verpackungs-

Strecke – seiner Geschwindigkeit zweifellos Grenzen gesetzt⁸⁸⁰. Indes bleibt das Saumtier neben dem zugkräftigen Ochsen bis weit in die Neuzeit hinein das wesentlichste Transportmittel zur Bewältigung des überregionalen Transithandelsverkehrs im Gebirge⁸⁸¹. In den ältesten überlieferten mittelalterlichen Zolltarifen des Alpenraums sind neben menschlichen Säumern Ochsen, Rinder, Pferde, Maultiere und Esel als zur Warenbeförderung eingesetzte Lasttiere registriert⁸⁸². Dagegen wurde das als Statussymbol der Oberschichten geltende, im Unterhalt teure Pferd in mittelalterlicher Zeit vorwiegend als Reittier eingesetzt. Insofern darf es zu Recht als »Porsche des Mittelalters« bezeichnet werden⁸⁸³. Die Intensivierung der Großvieh- und Pferdehaltung – zuungunsten der Schafhaltung – ab dem hohen, besonders aber ab dem späten Mittelalter stützte das seit dem 12. Jahrhundert stark anwachsende Verkehrsaufkommen entscheidend⁸⁸⁴.

art der Waren. Diesen Umständen Rechnung tragend vermochte ein Saumtier neben Ballen auch Fässer, Truhen, Säcke u. ä. (*balle, trosseli, fardelli, fassi, sachi* etc.), welche auf beiden Seiten befestigt wurden, zu tragen. Dergestalt konnte ein zusätzliches kleineres Gewicht auf den Rücken gebunden werden. Regional waren jeweils spezifische Saumgewichte im Gebrauch: So bildete etwa ein Sack englischer Wolle zu 364 Pfund (rund 165,5 kg) einen Saum, der sich weiter in zwei Ballen teilte: BALDUCCI PEGOLLOTTI, *La pratica della mercatura*, S. 257: *1 sacco di lana, che se ne fanno 2 balle, che sono una carica, cioè 1 soma*. Nach Hassinger gehörte dieses Saumgewicht wie der 157,5 bis 167,5 Kilogramm wiegende Sack burgundischer Wolle zu den höher veranschlagten Gewichten, wohingegen das Genfer Saumgewicht zu 127 Kilogramm zu den niedrigen gezählt werden könne. Vgl. auch BERGIER, *Les foires Genève et l'économie internationale*, S. 349. – DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali*, S. 199, setzt den Saum mit 120 bis 166 Kilogramm an. Und SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 150, postuliert, dass ein Packpferd eine *charge* Tuch, Tierhäute oder Schnittware mit einem Gewicht von vier Quantal (ca. 400 Pfund, 195 kg) zu tragen vermochte. Erst für das 17./18. Jahrhundert liegen exakte Angaben für das Wallis vor: IMBODEN, *Der Transit am Simplon*, S. 194, mit Anm. 34: Normalerweise wurde eine Saumlast zu ca. 21 Rubben (altes Säumermaß) oder 150 bis 170 Kilogramm bemessen. Bei Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691), dem Briger Multiunternehmer, schwanken die Saumlasten zwischen 20 und 30 Rubben. Der Schnitt liegt damit bei 25 Rubben oder relativ hohen 210 Kilogramm. Vgl. neuerdings auch IMBODEN/SCHÖPFER PFAFFEN, *Packages in the Alpine long-distance trade, die für den Simplontransit des 17./18. Jahrhunderts die häufigsten Saumgewichte in einem Spektrum von 170 bis 200 Kilogramm verorten*.

880 In der Strackfuhr musste die Ladung entsprechend niedriger bemessen werden, da die zu bewältigende Strecke länger ausfiel als in der Rodfuhr. Vgl. GLAUSER, *Ochsen und Pferde*, S. 111.

881 Dietrich DENECKE, Artikel »Wege und Wegenetz«, in: *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, begründet von Johannes HOOPS, zweite völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage unter Mitwirkung zahlreicher Fachgelehrter und redaktioneller Leitung von Rosemarie MÜLLER, Bd. 35, Berlin/New York, S. 626–648, hier: S. 641.

882 GLAUSER, *Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter*, S. 12; DERS., *Ochsen und Pferde*, S. 111: Es sind dies folgende Zolltarife: Montjovet im unteren Aostatal (vor 1254), Ivrea am Eingang zu Aostatal (1257), Rivoli am Eingang zum Tal Susa und der Tarif des Mont Cenis (1265). Die Tarife sind teils abgedruckt und werden behandelt bei DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali*, S. 165f., S. 386–390 (Montjovet), S. 376–378 (Ivrea), S. 185–189, 342f. (Rivoli).

883 Zitat von Stefan Weinfurter, wiedergegeben in: Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Protokoll Nr. 394 über die Arbeitstagung auf der Insel Reichenau vom 4.–7. Oktober 2005. Thema: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, S. 2.

884 Zu den wirtschaftlichen Gründen hierfür vgl. Renate EBERSBACH/Heide HÜSTER-PLOGMANN/Peter LEHMANN, Artikel »Hausrind«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 6: Haab–Juon, hg. von

Eine marktorientierte Pferdehaltung setzte aber im Raum der heutigen Schweiz erst im ausgehenden 14. und im 15. Jahrhundert ein⁸⁸⁵. Auf technischer Ebene dürfte insbesondere die spätmittelalterliche Verbreitung des Hufeisens und des sogenannten Ochsen- schuhs im bäuerlichen Alltag eine tragende Rolle gespielt haben⁸⁸⁶. Ähnlich zeitigte die Ablösung des Jochs durch das bequemer anliegende Kummetsgeschirr bei den Zugge- spannen Breitenwirkung, doch erst erst seit dem späten Mittelalter. Und nicht zuletzt erhöhte die Erfindung der Sturzfelge die Tragkraft der für die Transporte eingesetzten Wagen wesentlich⁸⁸⁷.

Letztere Innovationen weisen auf die unteren Talstufen hin, wo sich das Alpenvor- land ohne merklichen Höhenunterschied in den Alpenraum hinein erstreckte. Auch auf die passzuführenden Straßen und Wegen wurden im Verlauf des Mittelalters immer häu- figer von Wagen und Karren befahren, die über ein gesteigertes Fassungsvermögen⁸⁸⁸ verfügten. Insbesondere zweirädrige, meist von Ochsen geführte Zuggefährte waren in diesen höher gelagerten Talstufen bisweilen im Einsatz⁸⁸⁹. Einzig im Hochgebirge wur- den Karren nur sehr spärlich für den Transport von Kaufmannswaren eingesetzt. In den steilen Gebieten der hochalpinen Zone war ihre Verwendung schlicht unmöglich⁸⁹⁰. Da-

der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2007, S. 158–160; Peter LEHMANN/Barbara STOPP, Artikel »Schaft«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]. BERGIER, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung, S. 120: Im savoyischen Chablais und im Freiburger- land wurde der Anbau von Hafer im 14. und 15. Jahrhundert überdurchschnittlich gefördert, ein Umstand, der unter anderem mit der Verpflegung der Tiere entlang der Straßen zu den Walliser und den westalpinen Pässen in Verbindung zu bringen ist.

885 Peter LEHMANN/Karlheinz STEPPAN, Artikel »Pferd«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 9: Mur–Privilegien, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2009, S. 680–682, hier: S. 682.

886 GLAUSER, Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, S. 12; DERS., Ochsen und Pferde, S. 110: Zwar lassen sich einige Hufeisenfunde bereits dem 9. Jahrhundert zuordnen, doch fand diese Neuerung erst im 12./13. Jahrhundert breiter Verwendung, zunächst aber nur in adligen und geistlichen Kreisen. Als Äquivalent wurde für die Rinder der sogenannte Ochsenschuh, der über die Klaue gelegt wurde, gefertigt. Für die Tiere, die unbeschlagen waren, bevorzugte man wohl Wege mit eher weichem Belag, um Hufe und Klauen zu schonen.

887 ELLMERS, Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa, S. 329.

888 Im Vergleich zu den im Saumtiertransport bewältigten Gewichten (vgl. oben Anm. 879) betrug ein mittelalterlicher Wagensaum bei der damaligen Zugkraft des Pferdes, welche sich bis ins 19. Jahrhundert noch erheblich steigern sollte, nach Hassinger nur 4 bis 4,5 Zentner (bis 250 kg). Vgl. HASSINGER, Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe, S. 464. SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 150, veran- schlagt dagegen die Leistungsfähigkeit eines zweirädrigen, mit zwei bis drei Pferden bespannten Karrens mit rund 585 bis 780 Kilogramm und diejenige eines zweiachsigen Wagens mit 1300 bis 1500 Kilogramm, was wiederum Lieferungen von ca. 13 bis 16 Saum (zu 100 kg) Salz, 50 bis 100 Stoffballen oder eineinhalb Tonnen Stein entsprechen könne. Erst die Entwicklung der beweglichen Vorderachse sollte schließlich noch höhere Ladungen ermöglichen. Es bleibt anzumerken, dass ein Fuhrwerk mit eisenbeschlagenen Rädern und eisernen Achsen, einem großen Pferdegespann und zugehörigem Geschirr eine kostspielige Investition war, die den Transportunternehmen einen erheblichen Kapitaleinsatz abverlangte.

889 GLAUSER, Ochsen und Pferde, S. 115: In den tiefer gelegenen Gebieten, wo der Radpflug für das Umbrechen der Felder benutzt wurde, standen Zugtiere meist in größerer Zahl zur Verfügung.

890 DERS., Die Transit-Infrastrukturen im hohen Mittelalter, S. 12.

gegen stoßen die vierrädrigen Wagen, die aufgrund ihrer bis um das Jahr 1500 starren Vorderachse nicht universell einsetzbar waren, erst im 15. Jahrhundert, als die Straßen und Wege ein zusammenhängendes, fahrbares Netz zu bilden beginnen, auch bis in den Alpenraum vor⁸⁹¹. In den Wintermonaten bot schließlich der Schlitten – aus klimatischen Gründen wohl seit dem späteren Mittelalter verstärkt – eine nützliche Ergänzung zu den bereits genannten Landtransportmitteln. Insgesamt kann durchaus behauptet werden, dass insbesondere »die Messen der Champagne vom 11. bis zum 14. Jahrhundert ihre Güter auf dem Rücken der Saumtiere umgeschlagen haben«⁸⁹². Die Entwicklung in Richtung Wagenverkehr setzte in den höher gelegenen Zentral- und Westalpen, wo sich der Saumverkehr länger und extensiver bis weit in die Neuzeit hinein behaupten konnte, ungleich später ein als in den geringere Höhen aufweisenden Ostalpen und voralpinen Zonen⁸⁹³.

Der Warentransport zu Land war nicht billig, so dass die Beförderung grundsätzlich nur bei teuren Luxusgütern größere Gewinne in Aussicht stellte. Als die Firma del Bene auf den Messen von Troyes im Jahr 1319 die feinsten französischen Tuche ankaufte und nach Florenz bringen ließ, beliefen sich die Kosten für Transport, Verpackung, Wegzölle und Versicherung durchschnittlich auf zusätzliche 16 % bis 20 % des Warenwertes⁸⁹⁴. Alain Dubois' Untersuchung zum Salztransport ins Wallis des 16. Jahrhunderts befördert weitaus spektakulärere Transportkosten zu Tage⁸⁹⁵, und neueste Forschungen zum alpinen Speditionsgeschäft des Ancien Régime bestätigen, dass die Warentransportkosten vor dem Bau der modernen Passstraßen und der zuführenden Eisenbahnlinien unverändert hoch blieben⁸⁹⁶. Kostengünstiger und effizienter wurden die Transporte wohl

891 Ebd., S. 112f.; DERS., Ochsen und Pferde, S. 115.

892 DERS., Ochsen und Pferde, S. 119; SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 151.

893 GLAUSER, Ochsen und Pferde, S. 119.

894 SAPORI, Una compagnia di Calimala, nach SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 150.

895 DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis, gemäß Tabelle im Anhang: Dubois berechnet die Kostenfaktoren der Transporte des französischen Salzes von Peccais nach Le Bouveret in Prozent: Dabei betragen die Posten der Zölle und Weggelder sowie des Transports im 16. und beginnenden 17. Jahrhundert im Schnitt zwischen etwas mehr als 50 % und ca. 80 % der Gesamtkosten (Gewinne der Händler und Varia, Verzinsung der von den Salzhändlern investierten Gelder, Steuern, Ankaufspreis in der Saline, Zölle/Wegegelder, Transportkosten).

896 So belaufen sich die Speditionskosten an der Simplonpassstrecke vor dem Bau der Straße ab 1801 generell auf einen erheblichen Anteil des Warenwertes, wie die Rechnungslegungen zum Speditionsgeschäft des Handels-, Speditions- und Kreditunternehmens der Fratelli Loscho aus Brig bezeugen. Am 6. Dezember 1796 hatten die Fratelli etwa für eine am 6. Dezember 1796 in Richtung Varzo aufgegebene Spedition eines 162 Pfund wiegenden Ballen Tuchs an den Transporteur Joseph Anton Jordan folgende Ausgaben zu entrichten: Die *vittura* (Transport) wird zu 40 Batzen kreditiert. Daneben fallen nicht näher ausgewiesene Abgaben für *dazio* (Zölle) und *schneveg* (Schneewegereiarbeiten) zu 2 Batzen und 2 Denar an. Vgl. AGVO/FGA, Libro d'Entrata e Sortita, FL-9, S. 347. Um die von den Loscho beglichene Kosten in Relation zum zeitgenössischen Wirtschaftsleben zu setzen, darf folgendes gelten: Für das Wallis des ausgehenden 18. Jahrhunderts sind bis anhin keine Lohnserien bekannt, weshalb ein Vergleich mit den vorhandenen Lausanner Zahlen nahe liegt. Vgl. IMBODEN, Ein Handelshaus, S. 129: 1750 Franken entsprachen im Jahr 1796 etwa 34,2 Jahreslöhnen eines Lausanner Spitalkochs. Entsprechend der im *Libro mastro per li pelli* (AGVO/FGA, Libro Mastro per li pelli che havemo in sotietà questo ano

nur in den topographisch günstiger gelegenen Teilen des Verkehrsnetzes, die durch nachhaltige Eingriffe, etwa in der Form von Straßenverbesserungen sukzessive ausgebaut werden konnten, so dass zumindest abschnittsweise die Verwendung von Wagen und Karren möglich wurde.

2.4.2.3 Transportkosten und Verkehrsmittel auf dem Wasserweg

Grundsätzlich nutzten die Reisenden des Mittelalters Landstraßen, Flüsse und Seen als sich ergänzende Möglichkeiten der Raumüberwindung für Mensch, Tier und Gut⁸⁹⁷. Hinsichtlich des Warentransports gilt jedoch, dass wo immer geeignete wassergebundene Linienführungen zur Beförderung vorhanden waren, diese auch bevorzugt genutzt wurden⁸⁹⁸, denn der über das Wasserstraßennetz abgewickelte Austausch gestaltete sich generell weitaus preiswerter als der beschwerliche Transport auf dem Landweg⁸⁹⁹. So dürften Schiffer durchschnittlich etwa einen Siebtel der Summe verlangt haben, die Fuhrleute für die Spedition derselben Warenmenge entlang der Uferstraßen beanspruchten. Überdies war die Benutzung der Wasserwege vor allem für Schwertransporte weit- aus vorteilhafter, da die meisten Straßen für Karren und Wagen aufgrund des Land-

N^{er} 1 principato nel ano 1780, FL-6) überlieferten Währungsrelationen für die Jahre 1781 bis 1816 können die 51,16 Franken Jahreslohn des Spitalkochs in Walliser Pfund/Batzen umgerechnet werden. Den vorhandenen Relationen gemäß entspricht im Jahr 1808 ein Schweizer Franken 2,56 Lire (*abusivo*). 1 Lira (*abusivo*) wiederum entspricht im am 17. Februar 1781 0,54 Walliser Pfund. Das Walliser Pfund wird – wie im *Libro mastro per li pelli* zweimal belegt – zu 10 Batzen gerechnet. Für den Lausanner Spitalkoch ergibt sich damit in Walliser Währung ein Jahreslohn von 71,03 Pfund und entsprechend ein Monatslohn von rund 60 Walliser Batzen. Die 42 Batzen Transportkosten entsprechen damit rund zwei Dritteln des erwähnten Monatslohns.

897 Robert-Henri Bautier hat in seiner Analyse der gegenseitigen Ergänzung von Straße und Fluss im mittelalterlichen Frankreich prägnant herausgearbeitet, wie der Flusstransport im Allgemeinen bevorzugt wurde. Von dieser grundsätzlichen Präferenz ausgeschlossen sind Güter von allerhöchstem Wert. Vgl. BAUTIER, *La circulation fluviale dans la France médiévale*, S. 7–36; wiederabgedruckt in: DERS., *Sur l'histoire économique de la France médiévale*, S. 7–36.

898 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 151, mit Einzelbeispielen für einen billigeren Transport zu Wasser aus dem franko- und anglophonen Raum. – Ob Land- und Seerouten sich konkurrierten oder ergänzten, dürfte jedoch im Einzelfall zu betrachten sein. Ebd., S. 146f. wird anhand von Fallbeispielen eine allgemeine Tendenz zur Ergänzung und Vernetzung der Land- und Wasserwege festgestellt. Grundsätzlich dürfte die Beförderungsart vom Warenwert und Warenvolumen abhängig gewesen sein.

899 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz* online [www.hls.ch]; Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: *Historisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 4: Duda-Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, Abschnitt »Wasserwege und Gewerbe«, S. 587: Dagegen erwies sich der Transport gegen die Flusslaufrichtung, die durch Stacheln oder Treideln erfolgte, als äußerst aufwendig. Seit den spätmittelalterlichen Optimierungen der Verkehrsmittel wurde die Flussschifffahrt deshalb zunehmend durch den Landverkehr konkurrenziert. Nach 1850 brachte die Eisenbahn die Binnenschifffahrt fast vollends zum Erliegen. – Zu den Antriebs- und Steuertechniken der Binnenschifffahrt generell vgl. ELLMERS, *Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa*, S. 312–314.

schaftsreliefs nur schwer befahrbar blieben⁹⁰⁰. Entsprechend stellte Jean-François Bergier fest, dass die alpinen Wasserstraßen flussabwärts bevorzugt zur Beförderung schwerer und wenig wertvoller Güter genutzt wurden. Dadurch wiesen sie ein hohes regional geprägtes Verkehrsaufkommen auf. Diese Tendenz, die für weite Teile des Alpenraums Gültigkeit besitzt, berücksichtigt den Holz- und Baumaterialtransport durch die Flößerei, die Eisen- und SalzschiFFfahrt ebenso wie Teile des Lebensmittelimportes (z. B. Wein, Getreide, Reis). Auf diese Massengüter konzentrierte sich das Interesse der verkehrspolitischen Kräfte bei der Einrichtung von Zollstellen entlang der voralpinen und alpinen Wasserwege ebenso wie bei ihren Initiativen zur Fluss- und Seeverkehrssicherung⁹⁰¹.

Dagegen stellte Georges de Manteyer bereits in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts die These auf, dass der Lauf von schiff- und nicht schiffbaren Gewässern in den Alpen auch die Etablierung von Passrouten mitbestimmte. Viel eher hat jedoch der Transitverkehr die Inwertsetzung der Gewässer zur Transportnutzung gefördert, da bei rege benutzten Alpenübergängen die Wasserwege sehr nahe als Zubringer anschließen. Manteyers Grundgedanke finde – so Stefan Brönnimann – mehr Zuspruch im Alpenvorland, wo Fritz Glauser festgestellt habe, dass zumindest bis zum hohen Mittelalter die Wasserstraßen den Verlauf der überregionalen Verkehrsrouten bestimmten. Zu begründen sei dies dadurch, dass die Wasserwege, die bergwärts meist nicht genutzt werden konnten, ein flussparalleles Landwegnetz erforderten⁹⁰².

Wie die vom Chronisten Konrad Justinger überlieferte Katastrophe bei der Fähre von Detligen im Jahr 1311 dokumentiert, war die Reise auf Wasserwegen nicht ungefährlich⁹⁰³. So berichtet der bernische Stadtschreiber Justinger, dass an einem Dienstag zahlreiche Landbewohner aus der Umgebung der Zisterzienserabtei Frienisberg den Wochenmarkt in Bern besuchen wollten. Bei der Überquerung der Aare zerschellte die hoffnungslos überladene Fähre und riss 72 Menschen in den Tod. Diebold Schilling hat das Unglück in der sogenannten Spiezer Bilderchronik von 1485 anschaulich illustriert. Vielleicht ließ der Autor seine Impressionen zu einer weiteren, anlässlich des Abfassungszeitpunktes erst wenige Jahre zurückliegenden großen Schiffskatastrophe, die er

900 BERGIER, *Die Schweiz 1350–1650*, S. 914: Im Mittelland wie in den Alpen stellten daher die »Lasttiere die Könige des Transportverkehrs« zu Land dar.

901 BERGIER, *Les foires Genève et l'économie internationale*, S. 138; DERS., *Le trafic à travers les Alpes*, S. 42.

902 BRÖNNIMANN, *Die flöß- und schiffbaren Gewässer in den Alpen*, S. 172: Vgl. DE MANTEYER, *Les voies fluviales primitives et leurs cols dans les Alpes*, S. 8–41; GLAUSER, *Verkehr im Raum Luzern-Reuss-Rhein*, S. 13.

903 STUDER (Hg.), *Die Berner-Chronik des Conrad Justinger*, S. 44, Nr. 80; FRB IV, 470; vgl. zum Schiffsunglück bei Justinger auch JOST, *Konrad Justinger*, S. 199–201, 276. – Diebold Schillings Spiezer Bilderchronik. Faksimile-Ausgabe der Handschrift Mss. hist. helv. I. 16 der Burgerbibliothek Bern, Bildband, fol. 57r; BLOESCH/HILBER (Bearb.), *Diebold Schillings Berner Chronik (1483)*, Bd. 4, S. 937: Auch die Berner Chronik des Diebold Schilling berichtet von einem Schiffsunglück des Jahres 1480, bei dem aufgrund eines schweren Aufpralls von Schiffen an einem Wangener Brückenjoch 200 Reisläufer ertrunken sind.

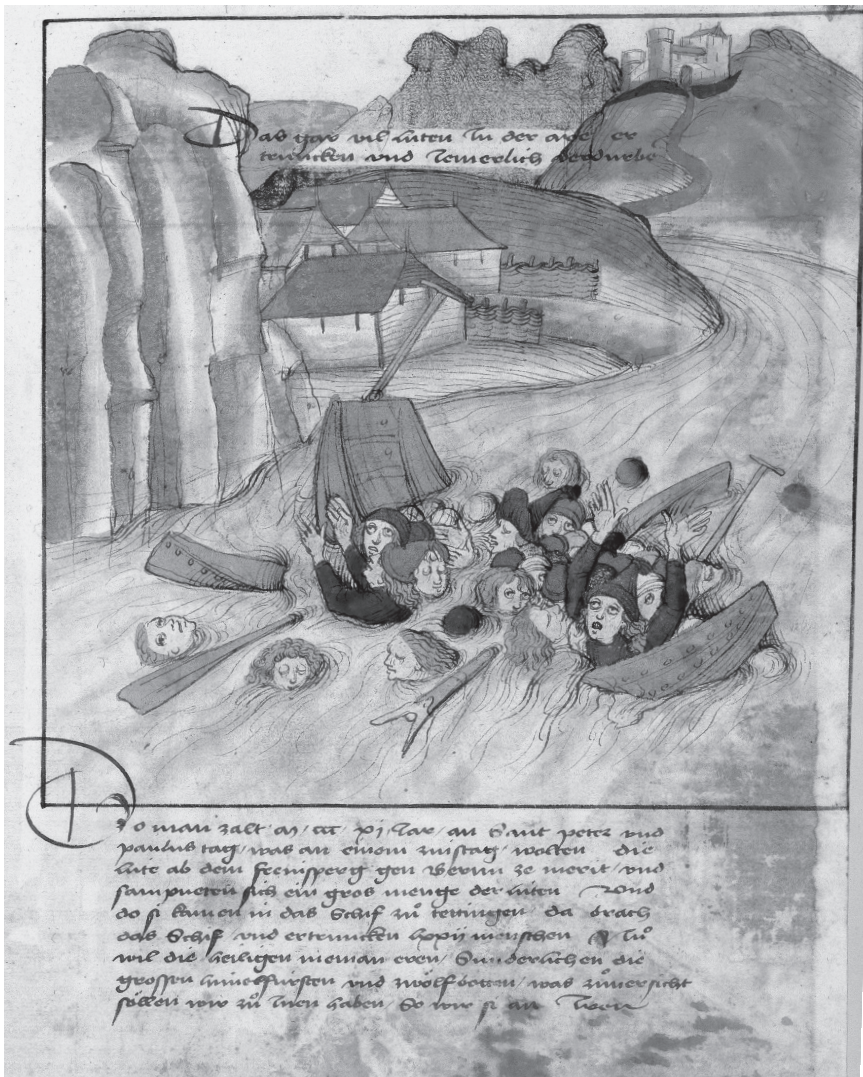


Abb. 1: Das Fährunglück auf der Aare bei Detligen (1311),
Diebold Schilling Spiezzer Bilderchronik, Burgerbibliothek Bern, Mss.h.h.I.16, p. 151

in seiner Berner Bilderchronik ebenfalls abbildete, miteinfließen⁹⁰⁴. Eine gänzlich anders gelagerte Gefahr ging von den Schiffluten selbst aus: So erhielt der Vogt von Nidau im Jahr 1486 eine Meldung, dass *die Schifflüt an furungen des wins mercklich schaden*

904 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 31. Zu weiteren bernischen Schiffsunfällen: MÜHLETHALER, Von Schiffs-katastrophen und den zwei ältesten Stadtbildern von Wangen a. A., S. 130–139.

biderben lüt zufügen, in dem das si den vin in den fässern ziechen, woraufhin Rat und Schultheiß zu Bern bei erneuter Zuwiderhandlung eine Strafe von zehn Pfund androhten. Auch zehn Jahre später beschäftigten ähnliche Probleme die bernischen Obrigkeiten, welche den Vogt desselben Ortes auffordern mussten, die Schiffer von Twann und Nidau bei den Heiligen schwören zu lassen, den Wein nicht zu vermischen und *in Bescheidenheit zu trinken*⁹⁰⁵.

2.4.2.4 Die bernischen Schiffstypen

Der auf der Aare als dem wichtigsten Wassertransportweg im bernischen Herrschaftsraum gebräuchlichste Schiffstyp war gemäß Alfred Bretscher der relativ einfach und preiswert anzufertigende Weidling, ein Schiff mit flachem, vorne und hinten hochgezogenem Boden und geraden, gegen außen geneigten Seitenwänden. Diese Beschaffenheit verlieh dem Boot den für die Schifffung der voralpinen Gewässer notwendigen geringen Tiefgang⁹⁰⁶. Mit angenommenen sechs Metern Ladefläche gehörten die Bern-Weidlinge zur Kategorie der kleineren Transportschiffe, was entweder auf eine bisweilen geringe Verkehrsfrequenz, auf sicherheitstechnische Überlegungen oder aber auf den erleichterten Rücktransport mehrerer kleiner Fahrzeuge mittels Treideln zurückgeführt werden kann⁹⁰⁷. Die Ladefähigkeit dieser Schiffe betrug schätzungsweise 180 bis 230 Zentner (zu 50 kg)⁹⁰⁸. Für jeden Weidling war wohl ein Meister vorgesehen, dem mehrere Knechte zur Seite standen. Die Ausrüstung der Schiffe bestand aus Rudern, Stachel (*Schalte*), Schöpfkelle und Treidelseilen⁹⁰⁹. Die Weidlinge wurden aus Fichtenholz gebaut, da das Dählenholz (Föhre, Kiefer) den Schiffen der gnädigen Herren vorbehalten war⁹¹⁰, deren Erlaubnis für jedes zu bauende Schiff eingeholt werden musste⁹¹¹.

905 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, S. 20f. Im bernischen Wassertransportwesen war die Problematik des Alkoholkonsums über Jahrhunderte hinweg konstant vorhanden. Vgl. dazu etwa die *ordnung wegen der schiffart auff der Aaren von Thun nach Bern* von 1681 (SRQ BE VIII/1, Nr. 134, S. 273–275, hier: S. 273); vgl. auch StAB P 8.285–289; ebd., RM 192.98: Die Schiffleute haben sich, so die bernische Obrigkeit, *vor trunckenheit sich treüwlich zü hüeten, by straaft der gefangenschaft für daß erste, und der einstellung ihres dienst für daß andere mahl*.

906 BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 118: Nach der Schiffsordnung von 1618 waren die Bern-Weidlinge normiert, wohl um die Konkurrenz unter den Schiffleuten zu mäßigen, aber auch um die Sicherheit zu gewährleisten.

907 Ebd., S. 119. – Die von Bretscher errechneten Schiffsmaße stammen aus dem frühen 17. Jahrhundert, doch liefern sie den einzigen detaillierten Nachweis zur technischen Ausgestaltung der Aareschiffe.

908 Ebd., S. 121.

909 Ebd.

910 Ebd., S. 120; HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 27: *Der thälen halb, dheine bouwen, dann Mb. [mine herren] schiffen, sonst dheine zu ander lütt schiffen an Mb. [mine herren] erloupnus in iren höltzern*.

911 BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 122: Zwischen 1535 und 1564 wurden laut Ratsmanualen 151 Schiffe für die Aare und die Juragewässer bewilligt, darunter 25 Fährschiffe und vier Zurzachschiiffe. Vgl. HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 19–34.

Größere, die bernischen Gewässer des späten Mittelalters befahrende Schiffe waren die sogenannten »Böcke«⁹¹² des Brienzer- und Thunersees sowie die mit Segeln ausgestatteten »barques« der Juraendseen, die aufgrund günstiger Windverhältnisse den Einsatz dieses Schiffstypus ermöglichten⁹¹³. Überdies verkehrten auf allen Seen des bernischen Herrschaftsgebietes größere Marktorte anstrebende »Märitschiffe« (Marktschiffe). Einen besonderen Status besaßen die sogenannten Zurzachschiffe, die hauptsächlich für den Transport des bernischen Exportgutes Leder an die seit dem Jahr 1363 stattfindenden nordschweizerischen Messen von Zurzach bestimmt waren⁹¹⁴. Dagegen erscheinen die sogenannten Abfuhrschiffe, welche den bernischen Herrschaftsbereich verließen, erst spät in den Urkunden. Ihre Ausfuhr war bewilligungspflichtig und unterlag der strengen Kontrolle des städtischen Rates⁹¹⁵, dessen Politik auf die Schonung der Wälder abzielte. Beim Bezug des entsprechenden Patents in der Kanzlei waren für einen ganzen »Nauen« – einen weiteren, in den Quellen figurierenden Schiffstypus – vier Kronen, für einen halben »Nauen« zwei Kronen zu entrichten. Die Amtleute entlang der Aarestädte erhielten die Weisung, kein Schiff passieren zu lassen, das nicht über eine solche besiegelte Erlaubnis verfügte⁹¹⁶.

Im Jahr 1525 wurde festgelegt, dass *dhein schiff, nüw noch alt in frömbde lannd verkoufft werden*⁹¹⁷. Das Verbot hatte zur Folge, dass die Schiffe aareaufwärts wieder in die Heimathäfen getreidelt werden mussten. Unglücklicherweise liefern die Quellen nur sehr wenige Aufschlüsse dazu, wie die Schiffer die Rücktransporte auf diesem beschwerlichen Weg technisch bewältigten⁹¹⁸. Vermutlich mussten sie auf weite Strecken hin dem

912 LIECHTI, Die Entwicklung der Schifffahrt auf den Seen des Berner Oberlandes, S. 40: Die sogenannten »Böcke« verfügten über eine Tragfähigkeit von 10 bis 30 Tonnen.

913 IVS BE, Strecke BE 2166, S. 1/3.

914 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 33: *dem Schultheis zu Thun, das er mit [...] dem Schiffmann, rede und verschaffe, das er die meyster gerberhandwerchs mit schiffen und vor allen andern versäche* (1562). – AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 119: Daneben wurden bernische Gerbereiprodukte – etwa von Bartholomäus May oder im beginnenden 16. Jahrhundert durch die Vöhlin – auch nach Italien verkauft. ZAHND, Geschichte der Berner Zunft zum Mittellöwen, Bd. 1: Die Berner Zunft zum Mittellöwen im Spätmittelalter, S. 79: Die Familie May war ursprünglich im Gebiet des Comersees beheimatet und ließ sich im 14. Jahrhundert in Bern nieder.

915 StAB Ob. Spruchbuch. MM 177; Druck: SRQ BE IX/1, Nr. 156, S. 338f.: Auch 1544 wurde die Schiffsausfuhr ohne ausdrückliche Erlaubnis von Schultheiß und Rat verboten: *Was aber von schiffen usserhalb unser landen und gepieten gehörend und gefürt werden, söllend sy ân unser erlaubnus nit machen*. Vgl. dazu auch ebd., S. 343 das Dokument zur Konfiskation eines Schiffes, das ein Genfer in der Gegend von Lausanne unerlaubt hatte bauen lassen (1595), die Ermahnung an die alte Ordnung, dass Schiffmacher ohne Erlaubnis von Rat und Schultheiß keine Schiffe bauen dürfen (1625) (SRQ BE XI 1, S. 343), sowie das Schiffsausfuhrverbot von 1637 (ebd., S. 365).

916 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 28f.: Der Stadt Basel wurde 1555 und 1556 zweimal ein Schiff gebaut, während Neuenburg im Breisgau dasselbe Anliegen von der Stadt Bern bereits 1553 aufgrund Holz Mangels verwehrt worden war. Zum Schutz des Waldbestandes und den späteren Waldschutzordnungen vgl. FRB IV, Nr. 169; SRQ BE IX/1, S. 338f.

917 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 23; BRETSCHER, zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 122f.

918 BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 124.

Ufer an den für das Treideln günstigsten Stellen folgen, denn in Gebieten, wo die Flüsse häufig ihren Lauf änderten, war das Einrichten eines Treidelpfades nahezu unmöglich⁹¹⁹. An anderen Flussabschnitten wurden jedoch eigens Wege zum Treideln angelegt: So beabsichtigte vermutlich auch die von Bern im Jahr 1505 erlassene Anordnung, den von der Hauptstadt nach Thun führenden Uferweg der Aare auszubessern und zu unterhalten, die Neuanlage, viel eher aber die Wiederaufnahme und Instandsetzung eines bereits bestehenden Treidelweges⁹²⁰. Der flussaufwärts getätigte Wassertransport forderte den zuständigen Instanzen ebenso wie den Anliegern erhebliche Aufwendungen ab, denn das Schleppen der Boote durch Schiffergesellen und Tiere beanspruchte die Treidel- oder Reckwege ebenso wie die anstoßenden Liegenschaften in nicht unerheblichem Ausmaß. Ein permanenter und aufwendiger Unterhalt war deshalb unabdingbar⁹²¹.

2.4.3 Der Walliser Landtransport

Im Gegensatz zur Stadt Bern stand dem Bischof von Sitten kein ausgedehntes, zum Wassertransport geeignetes Verkehrsnetz zur Verfügung. Vielmehr determinierte die durch das Rhonetal führende große Landstraße mit ihren zahlreichen Zubringern zu alpenquerenden Pässen das Transportwesen seines Territoriums, das auf weite Strecken hin nach dem Prinzip der Rodfuhr organisiert war. Der bischöfliche Landesherr sah sich als Nutznießer der Verkehrsregalien auch im Besitz der Transportrechte – zumindest bis zum späten Mittelalter⁹²². Wie die Verkehrsverträge insbesondere mit der mailändischen *universitas mercatorum* verdeutlicht haben, nahm die durchziehende italienische Kaufmannschaft bisweilen maßgeblich Einfluss auf die Organisation des lokalen Transportwesens und gestaltete den Parcours der Güter entscheidend mit.

2.4.3.1 Die Transporteure auf der Simplonpassroute

Auf der sowohl durch das savoyische als auch durch das bischöfliche Wallis sowie weiter durch das Val d'Ossola nach Italien führenden Simplonpassstrecke existierten verschiedene, von ihren Lehensherren mit Sust-, Niederlags- und Transportrechten ausgestattete Ortschaften: Villeneuve⁹²³ am Genfersee, St. Maurice⁹²⁴, Martigny, Sitten, Agarn/

919 IVS BE, Strecke BE 3, 2126: Dass das Treideln auch auf Seen praktiziert wurde, beweist die Existenz eines entsprechenden Pfades am Nordufer des Bielersees. Die Ufer- und Durchgangsrechte bestanden bis ins erste Drittel des 20. Jahrhunderts.

920 StAB A II 58, Ratsmanual 128, S. 26; HALLER, Bern in seinen Ratsmanualen, Bd. III, S. 22f.

921 IVS BE, Strecke BE 501, S. 1/2.

922 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 123.

923 Zollrechnung von Villeneuve, ASTo, sezioni riunite, inv. 69, zit. nach DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 558, Anm. 28.

924 Zollrechnung von St. Maurice, ASTo, sezioni riunite, inv. 69, f. 161, 1311–12, zit. nach DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 558, Anm. 29: Die Suste war gemauert, mit *scindulae* bedeckt und hatte zwei geschlossene Eisentüren. Für jeden im Gebäude zwischengelagerten Ballen war ein Heller zu entrichten. Die Ballen mit Häuten oder gesalzenem Fisch zum Inhalt mussten jedoch wegen des Gestanks draußen bleiben (*pro sosta domus in qua reponuntur balle et levantur pro qualibet balla unus*

Leuk⁹²⁵ – wo noch heute ein Dorf mit Namen Susten existiert, Brig – von wo aus die Waren mit Maultieren weiter befördert wurden, Simplon⁹²⁶ und Gondo sowie auf italienischer Seite Varzo (mit erhaltenem Sustgebäude), Domodossola, Vogogna, Mergozzo und Pallanza – wo der Umstieg auf den Seetransport erfolgte⁹²⁷.

An diesen privilegierten Punkten entstanden – vermutlich im Gleichschritt mit dem Verkehrsaufschwung des 12. und 13. Jahrhunderts – genossenschaftlich organisierte Transportorganisationen, die den Fuhr- und Saumverkehr auf der gesamten Linienführung nach jeweils lokal festgelegten Regeln bewältigten. Dem Transportrecht entsprach die Transportpflicht, denn es sollte möglichst vermieden werden, dass Waren in den mit Niederlagsrechten ausgestatteten Susten liegen blieben. Überdies hatten die Mitglieder der Gemeinschaften in der Regel für jeglichen Verlust von Kaufmannsgütern die Haftung zu übernehmen⁹²⁸. Die Niederlagsorte ihrerseits hatten den Händlern und Kaufleuten eine sichere Lagerung der Waren, die kontrollierte Justierung der Gewichte und – im Fall des Verkaufs – eine amtliche Überwachung zu garantieren. Im Gegenzug fiel der Suste und/oder ihrem Lehensherrn das Recht zu, für die angebotenen Dienste verschiedene Abgaben, etwa wie Zoll-, Waage-, Lade- und Lagergebühren einzuziehen⁹²⁹. Wann die Warenlager und Umschlagplätze im Einzelfall entstanden sind, lässt sich nur annäherungsweise nachweisen, denn im Normalfall liefern lediglich die Datierungen der frühesten überlieferten Transportordnungen Anhaltspunkte.

Die ältesten Ordnungen aus dem Raum der heutigen Schweiz datieren auf das Jahr 1237 und stammen aus dem in der Leventina gelegenen Osco⁹³⁰. Nur wenig später – im Jahr 1273 – erließen auch die Obrigkeiten der Gemeinden Étroubles und St. Rhémy an der Linienführung zum Großen St. Bernhard gemeinsam mit *burgenses et maroni* [Führer] eine Satzung, die sich ausführlich mit den Erfordernissen des Warentransits befasst⁹³¹. Auch die Fuhrleute von Leuk gaben sich bereits im Januar 1310 Statuten⁹³², und die früheste Transportordnung von St. Maurice wurde nur zehn Jahre später aufgestellt⁹³³. Grundsätzlich entstanden die korporativ organisierten Transportorganisationen wohl bevorzugt an denjenigen Routen des alpinen Raums, die ein kontinuierliches

obulus maur. [Mauriciensium monetae] pro sosta exceptis ballis alecium et pellium, que non debent sostam quia non reponuntur in domo soste).

925 GREMAUD II, Nr. 778; IV, Nr. 1694, 1718.

926 Ebd., II, Nr. 805, 1017.

927 DAVISO DI CHARVENSD, La route du Valais, S. 558f.

928 Zu den Susten auf der Simplonpassroute vgl. ARNOLD, Der Simplon, S. 33–37; BUMANN, Brig-Glis, S. 104; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 459f.; NOTHING, Der Simplon, S. 17f.

929 CARLEN, Der Simplon, S. 30: Rechtsgeschichtlich sind die entsprechenden Abgaben aus dem Entgelt für den Marktfrieden hervorgegangen.

930 DERS., Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, S. 10.

931 QUAGLIA, Les services du passage du Saint-Bernard, S. 44; GLAUSER, Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, S. 15.

932 GREMAUD III, Nr. 1311 [Vertrag zwischen der Gemeinde Leuk und den *vectuarii seu charrotons* der gesamten Pfarrei Leuk].

933 Ebd., V, Nr. 2187, S. 461–464.

Transitverkehrsaufkommen, zumindest aber einen sehr intensiven Warenverkehr regionalen Ausmaßes zu bewältigen hatten.

2.4.3.2 Die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig

Besonders detailliert wird die Organisation des Transports von Transitgütern für den Zusammenschluss der Ballenführer oder *Gmeinenführer* respektive *communes vectores* von Brig am Fuß des Simplonpasses – wie sie in den Beschlüssen der Genossenschaft⁹³⁴ aus den Jahren 1555 und 1584 genannt werden – beschrieben⁹³⁵. Die spätestens seit dem Ende des 15. Jahrhunderts fassbare Vereinigung besaß das ausschließliche Transportmonopol zur Spedition von Handelsgütern ausländischer Kaufleute auf den Simplonpass.

Die Gemeinschaft der Ballenführer wies eine hierarchische Organisation auf: An ihrer Spitze standen zwei Prokuratoren und zwei Straßenvögte. Die Prokuratoren hatten die Mitgliederregister zu führen, die Gelder der Genossenschaft zu verwalten und die gewissenhafte Einhaltung der Statuten und Verordnungen durch die Mitglieder zu überwachen. Jeweils im Dezember mussten sie der Vollversammlung Bericht und Rechnung vorlegen. Die Straßenvögte – der eine oberhalb, der andere unterhalb der sogenannten *Brigeri* (Suone/Wasserleitung) domiziliert – hatten sommers wie winters alle Straßen und Wege des Streckenabschnitts instandzuhalten. Und schließlich wählten die Ballenführer anlässlich ihrer jährlichen Zusammenkunft einen in der Briger Suste⁹³⁶ Wohnsitz nehmenden Ballenteiler (*partitor ballarum*), der die Transporte nach einem vorgegebenen Turnus den transportberechtigten Korporationsmitglieder zuzuweisen hatte.

Die strengen Satzungen aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts fordern, dass alle im Städtchen Brig eintreffenden Warenballen zwingend im offiziellen Sustgebäude deponiert werden mussten. Daraufhin markierte der Ballenteiler jedes Stückgut mit seinem Zeichen und ermittelte das Warengewicht, das der Berechnung des Sustgeldes diene, welches der Kaufmann zu entrichten hatte. Da italienische Händler ihre Waren biswei-

934 CARLEN, Zur Geschichte von Brig, S. 35: Wie bei einer großen Zahl westschweizerischer Marktstädte war das Gewerbe in Brig nur schwach entwickelt. Eigentliche Zünfte gab es wohl nicht, und Gewerbetreibende waren im günstigsten Fall in Bruderschaften zusammen geschlossen. Einzig bei den Ballenteilern sind Ansätze einer Zunftordnung zu erkennen, obschon wesentliche Merkmale dieser Einrichtung fehlen.

935 StoA, Nr. 3812: Die Quelle, auf die sich die folgenden Ausführungen beziehen, liegt in einer beglaubigten Abschrift vom 15. Oktober 1656 im Stockalperarchiv in Brig vor, welche angeblich auf das Begehren der Ballenführer hin ausgestellt wurde. Vgl. IMESCH, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig, S. 282. Die unter der angegeben und weiteren Signaturen (zu beachten ist v.a. StoA, Nr. 1235) überlieferten Dokumente des Stockalperarchivs nehmen allesamt Bezug auf die Ballenführer und das Sustgebäude in Brig. Unter der zweitgenannten Signatur sind überdies lateinische Fassungen von Ballenführerordnungen aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts überliefert. Insgesamt weisen zahlreiche Indizien auf wesentlich ältere, jedoch nicht überlieferte Transportordnungen der Ballenführer von Brig hin (vgl. unten Anm. 1257), die bei der Abfassung der Statuten aus dem 16. Jahrhundert mit großer Wahrscheinlichkeit als Vorlage dienten.

936 Die Suste wird 1331 im Kontext von zu erstellenden Dammbauten am Flüschen Saltina erstmals erwähnt. Vgl. GREMAUD IV, Nr. 1627; und Nr. 1686 (1335).

len wohl auch von Nichtgenossenschaftlern über den Pass führen ließen, wurden die Säumer beauftragt, unterwegs zu prüfen, ob die Ballen der übrigen Führer das erforderliche Zeichen des Teilers tragen. Transporteure, die dieses Erkennungsmerkmal nicht vorweisen konnten, sollten zur Umkehr gezwungen werden. Wer Kaufmannsgut, *es sy soumen, burdinen oder trossen* [Packeinheiten], ohne Wissen und Zustimmung des Ballenteilers über den Berg führte, sollte der Ware verlustig gehen und ohne Verzug einer harten Strafe verfallen⁹³⁷. Dem Briger Ballenteiler, der zumindest im 16. Jahrhundert über zusätzliche Kompetenzen in der Abwicklung der Zollmodalitäten⁹³⁸ verfügte, fiel damit ein nicht unerhebliches Maß an gesellschaftlicher Macht zu, bestimmte er doch, ob die durch einen *eyd* auf die Einhaltung der Statuten verpflichteten Säumer sich mit den Warentransporten Zusatzverdienste erwerben konnten oder nicht.

Unter den Ballenführern bestand ein festgesetzter Turnus des Beförderungsrechts, so dass jedes Mitglied der Gemeinschaft im gleichen Maß in den Genuss von Transporten kam. Auch beim morgendlichen Aufbruch war die festgelegte Reihenfolge einzuhalten. Wollte ein Säumer ausnahmsweise früher losmarschieren, hatte er unter Anführung treffender Gründe am Vorabend beim Ballenteiler vorstellig zu werden. Die maximale Frist zur Beförderung der Transitgüter bis zur Suste auf der Passhöhe, wo die Ballenführer von Simplon-Dorf⁹³⁹ die Waren übernahmen, betrug drei Tage⁹⁴⁰. Der Wechsel hatte *hiedisent dem brugli by der susten auffem berg* stattzufinden⁹⁴¹. Gleichzeitig fassten die Briger Ballenführer wenn möglich aus Italien kommende Ballen zum Rücktransport ins Tal. Die Güter mussten spätestens am nächsten Tag in der Suste in Brig eintreffen oder *gan Visp* übergeben werden. Wer die Kaufmannsgüter zu spät deponierte oder weiterreichte, blieb für einen Monat vom Transportrecht ausgeschlossen. Streng verboten war es schließlich auch, am Taferna genannten Streckenabschnitt vor dem Erreichen der Passhöhe zu überholen, um sich eine Ladung für den Rückweg zu sichern. Ein ganzes Jahr Ausschluss vom Transportrecht drohte, wenn ein Führer seine Waren bereits unter-

937 Wenn aber die *Lamparten* selbst ihre Ware *auf ihr ruggen selber trugen, sollen sie darumb nit bekimmert werden*. Verboten war jedoch, dass sich Träger von den Kaufleuten anstellen ließen und die fremde Ware um einen Taglohn über den Berg führten. Gegen diese richtete sich der drastische Beschluss: Wenn ein Führer oder Schneeweger einen Träger trifft, der *ein burde auff seinem ruggen truge, sol der führer, so ihn beträtte, dieselbe verschlan und die burde verfallen sein, da man nit will, das sy gmeinen fureren ihr firleitienen hinweg tragen*.

938 Die Statuten verpflichteten die Säumer zu kontrollieren, ob die Kaufleute den Zoll beglichen. Der Zöllner in Brig hatte mit dem Ballenteiler gewisse *wordtzeichen* zu verabreden, durch welche sich die Säumer in Gegenwart der Kaufleute betreffend Zollaustände verständigen konnten. Stand die Zahlung noch aus, sollen die Ballenführer *mit gutter bscheidenheit das gutt aufrächt arrestieren und zurück thun zfaren*. Der Zuträger war *nach gebir der sach* zu belohnen.

939 Die Briger Gemeinschaft bemühte sich wohl generell um eine reibungslose Zusammenarbeit mit den Amtskollegen von Simplon. So sollte sich der Prokurator bei der Genossenschaft in Simplon-Dorf erkundigen, ob die dortigen Ballenführer in ihrer Versammlung neue Bestimmungen zu Wechselplatz und Suste erlassen hatten.

940 blieb die Ware unterwegs länger in einer Suste liegen, verlor der betreffende Führer seinen Anteil am Transport für drei Tage.

941 Die *welschen* Führer hatten ihren Wechselplatz in der Engi (Engiloch), wo kein Briger Führer wechseln sollte, *sondern hiedisent ohn allen trug und fortheil by genempter buß dryer theilen*.

halb der Passhöhe an die Führer von Simplon-Dorf weiterreichte oder die Ballen gar zum Transport weiter verdingte. Dagegen hatte der Ballenteiler genau darauf zu achten, dass die Handelsgüter die Suste in der Reihenfolge wieder verließen, wie sie eingetroffen waren, um nicht einzelne Kaufleute zu übervorteilen⁹⁴².

Die Mitglieder der Gemeinschaft der Ballenführer von Brig nahmen auch aktiv an der Ausgestaltung der Verkehrsorganisation Anteil. So beklagten sich einige unter ihnen an der Jahresversammlung von 1584 über diejenigen Säumer, die mit alten, schwachen oder kranken Gäulen Transporte durchführten. Es seien bereits Tiere auf der Strecke zusammengebrochen, was die nachfolgenden Führer behindert habe. Um diesen Missstand zu beheben, schrieben die Korporationsmitglieder Folgendes in ihren Statuten fest: Wer in Zukunft am Transport teilhaben wolle, der müsse mit *wärschaften und mit hauptprästen lädigen rhossen versechen sein*. Künftig hatten alle Säumer ihre Lasttiere dem Ballenteiler vorzuführen, der gemeinsam mit den Verwaltern der Korporation entschied, ob die Tiere für den Saumtransport geeignet seien. Um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten, wurde überdies jeder Ballenführer verpflichtet, jährlich unter der Kontrolle der Straßenvögte *ein gutten volkomen tagwan* an der Straße zu leisten oder einen Betrag in die Gemeinschaftskasse zu legen. Wer sich weigerte, von dem sollten die geforderten *12 groß ohn gnadt (wie gmeldet) inzogen werden, und überdas des nächsten jahrstheil verfellet han*⁹⁴³. Aufwendungen der Transportgemeinschaft erforderte neben den Straßen und Wegen auch die Suste in Brig, was ein entsprechendes Traktandum innerhalb der Verordnungen nahelegt. Da das Gebäude reparaturbedürftig war, mussten sich die Ballenführer verpflichten, die Hälfte der Kosten für die Instandsetzung und den Unterhalt zu tragen. Ausdrücklich festgehalten wird, dass der sogenannte *kleine Zoll* dazu nicht eingesetzt werden durfte, da dieser den Führern allein zum Erhalt der Sustrechte zustand⁹⁴⁴.

Die Mitgliedschaft an der Genossenschaft der Briger Ballenführer konnte – zumindest im 16. Jahrhundert – nur durch Erbschaft erworben werden, und zwar unter der Einschränkung, dass nur der Sohn oder die Tochter dem Vater, der Mutter, dem Großvater oder der Großmutter folgen durfte⁹⁴⁵. Ausnahmen wurden nur in seltenen Fällen gestattet⁹⁴⁶. Diese Restriktionen sollten wohl die finanzielle Attraktivität des Amtes sichern, denn nur wenn alle Mitglieder der Gemeinschaft durch die Zuteilung einer ausreichenden Zahl an Transporten hinreichend entlohnt werden konnten, gestaltete sich

942 Ein Vorrecht hatten lediglich die sogenannten *Maulballen*, die ohne Verzug weiter zu spedieren waren.

943 Ferner hatten auch alle Nutznießer des Alpweges *über d'Flüe auf den Bleicken und über den Simpillberg* [Simplon] einmal pro Jahr ein Tagwerk an der Straße oder Geldzahlungen zu leisten.

944 Zu den Briger Sustrechten um die Mitte des 16. Jahrhunderts vgl. StoA, Nr. 1273. Für das Jahr 1584 vgl. StoA, Nr. 3812.

945 Vgl. dazu StoA, Nr. 1235.

946 IMESCH, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig, S. 281–289, hier: S. 282: So wurde am 1. April 1492 der bekannte Politiker Georg Supersaxo in Kreis der Ballenführer aufgenommen. Die Verwalter erklärten, dies geschehe *ex singulari charitatis affectu, exque speciali gratia, quibus erga ipsum Georgium inclinati sunt et facere exhibereque affectarint*.

die Abwicklung des Güterverkehrs auch reibungslos⁹⁴⁷. In die *fuereren trucken* [Truhe, Schatulle], aus welcher wohl auch die Saläre der Säumer bezogen wurden, floss gemäß der Statuten aus dem 16. Jahrhundert neben dem bereits erwähnten Zoll ein Teil des Weggeldes⁹⁴⁸, wobei die entsprechenden Tarife zwischen der Kaufmannschaft von *Lyon* sowie den *Lampartern* und *Biangern* (italienischen) Händlern differenzieren, die in unterschiedlichem Ausmaß zur Kasse gebeten wurden⁹⁴⁹. Und schließlich bemühte sich die Gemeinschaft der *communes vectores* von Brig auch um die Koordination mit den westlichen Anschlusstransporteuren, indem sie beschloss, dass die Verwalter mit den Führern von Visp einen Vertrag zur *firleittinen* [Transport] abschließen sollten. Nachgewiesen ist ein Abkommen erst im Jahr 1597, als im Haus des Landeshauptmanns Peter Stockalper zwischen den Vertretern des Zendens Visp und den Ballenführern von Brig entsprechende Vereinbarungen getroffen wurden⁹⁵⁰. Eine beglaubigte Abschrift dieser Beschlussfassungen sollte in die *fuereren trucken* [Truhe, Schatulle] des Briger Sustgebäudes gelegt werden.

Die Ballenführer von Brig sind noch im 17. und 18. nachweisbar⁹⁵¹. Als gesichert gilt, dass der Multiunternehmer Kaspar Stockalper vom Thurm (1609–1691) die Mitglieder der Korporation in seine Dienste stellte⁹⁵². So erwirkten die *communes vectores* im Jahr 1653 auf den Antrag Stockalperts hin beim Bischof von Sitten die Erlaubnis, unter Berücksichtigung gewisser Ausnahmefälle auch an Sonn- und Festtagen Waren transportieren zu dürfen⁹⁵³. Ob das Briger Handels-, Speditions- und Finanzunternehmen der Fratelli Loscho im ausgehenden 18. Jahrhundert weiterhin auf die Transportdienstleistungen der Ballenführer zurückgriff, ist (noch) nicht belegt⁹⁵⁴, doch ist ein fortwährendes Bestehen der Gemeinschaft der *communes vectores* zumindest bis zum Bau der Simplonpassstraße durch Napoleon in den Jahren 1801 bis 1805 wahrscheinlich.

947 Dass nicht immer alle Mitglieder der Genossenschaft beschäftigt werden konnten, darauf deutet folgende Abmachung hin: *Ein jeder fuerer sol auch (so es gefordret wird) nach absterben seiner drostung andre gnugsame drostung stellen (also daß alwegen dry fuer gnugsame drostungen lebend standen), ob man ihm den theil schuldig süge wüter zgeben, und wo die drostungen nit gnugsam weren, ist er vor wüterem empfachen dieselben schuldig zu verbesren, obschon die zall verfilte werde.*

948 ARNOLD, Der Simplon, S. 99.

949 ABS 204/10, p. 508–511: Erst im Jahr 1598 legte der Landrat einen allgemein verbindlichen Transporttarif für die Strecke Simplon–St. Maurice/Le Bouveret fest, der für alle Abschnitte der Rhonetaroute die Höhe der zu begleichenden Abgaben differenziert nach Ross- und Wagenverkehr fixierte. So hatte der Kaufmann für *ein zillig soumb von achtzeben Ruben* etwa für die Strecke Simplon–Brig 12 Batzen zu bezahlen. Überstieg die Last das ordentliche Gewicht von 18 Ruben, so sollte der Führer ein Aufgeld erhalten.

950 StoA, Nr. 1341.

951 StoA, Nr. 437, 1235a, 1235b, 2036, 2073, 2351, 3812, 7626a, 14322a.

952 SCHÖPFER PFAFFEN, Kaspar Stockalperts Verkehrspolitik.

953 StoA, Nr. 610a (Fonds Hugo Paul Gutzwiller).

954 Die letzten überlieferten Quellenbelege im Stockalperarchiv beziehen sich auf die 1750er Jahre: StoA, Nr. 14322a. Zum Unternehmen der Fratelli Loscho vgl. SCHÖPFER PFAFFEN/IMBODEN, The Fratelli Loscho in Brig, S. 219–249.

2.4.3.3 Die Transporteure im Val d'Ossola

Auf der Südseite des Simplonpasses, im Val d'Ossola oder Eschental, fließen die Quellen zur Organisation der überregionalen Warentransporte bereits für das 14. Jahrhundert reichlich. Neben den *Statuti della Valle di Divedro* von 1321⁹⁵⁵, welche die Organisation des Warentransportes von Mailand nach Domodossola und weiter über den Simplon ins Oberwallis nachzeichnen, bezeugen verschiedentlich Gemeindegesetze⁹⁵⁶ die Existenz von korporativ organisierten Transportgemeinschaften⁹⁵⁷.

Die in den Jahren 1321/22 bezeichnenderweise *in valle diveriy* [Val Divedro] [...] *in sosta Lomis de Vallis* erlassenen Statuten der Talschaft Divedro⁹⁵⁸, welche insgesamt die Ortschaften Iselle, Trasquera, Bertonio, Varzo, Crevoladossola, Preglia und Masera umfasst⁹⁵⁹, stellen eine ganze Reihe von Bestimmungen zum überregionalen Warentransport nach Brig und Domodossola auf. Das Regelwerk besteht hauptsächlich aus verkehrsbezogenen Artikeln, die im Besonderen Rechte und Pflichten der *partitores ballarum* und der *vecturales/vectuales* aufs Genaueste festlegen. Die *penis* [wohl Verpflichtungen] der von den Gemeindevertretern gewählten Ballenteiler, die den Fuhrleuten und Säumern vorstanden und als Sustverwalter amtierten, beziehen sich vor allem auf die sichere Abwicklung der Warentransporte. Die Kaufmannsgüter sollten unter der Aufsicht der Teiler möglichst unbeschadet ins vermutlich in Varzo befindliche Sustgebäude befördert werden. Die *partitores* hatten die Warenballen mit einem Zeichen zu versehen (*de ballis signandis per partitorem*), nach genauen Vorgaben zu wägen (*de pondere ballarum et non ruboz*) und die Ballenführer in die Transporte einzuweisen (*de divisione Pallar[um]*). Keinesfalls war es ihnen erlaubt, zu schwere Transporteinheiten an *portatori* und *pedestri* zu übergeben (*maior ponderis rub* [Rubben = Saumgewichtseinheit] *VIII ad libraro XII onz* [Unzen]). Auch die Führer, die sich ausschließlich an die Weisungen der örtlichen Ballenteiler zu halten hatten (*aliquis vecturalis vallis diveriy non posit nec debeat se vare [sic] portare nec ducere aliqua ballam [...] in intus vel in foris nisi pro peso et partita et de licentia partitores que sit comparata ex confines ossule*), unterlagen einem Bündel von Vorschriften. Diese besagten etwa, dass die Waren nur mit der ausdrücklichen Erlaubnis des besitzenden Kaufmanns transportiert (*de ballis non dimitendis sine licentia*) und nicht in den Privathäusern gelagert werden durften (*de ballis non tenendis in domibus*). Des Weiteren war der Tausch oder die Abtretung von zugeteilten Führen (*volte*) strengstens verboten (*de volta ballarum in intus non amittendo*). Auch der Einhaltung der vorgeschriebenen Transportintervalle wurde Wert beigemessen (*de Horis caricandis ballas*): So musste der Warenverkehr etwa an Festtagen ruhen (*de festibus*

955 StoA, Nr. 1200 [unpaginiert].

956 Im Eschental hatten sich die Bewohner der Gemeinden Varzo, Domodossola, Vogogna und Mergozzo in Transportorganisationen zusammengeschlossen.

957 DEL PEDRO, *Via delle genti e delle mercanzie*, S. 44: So enthalten auch die Statuten von Domodossola des Jahres 1425 Bestimmungen zum Simplonwarentransport.

958 Der Name leitet sich ab vom Flüsschen Doveria, welches das Tal durchfließt.

959 BAZZETTA DE VERMENIA, *Storia della città di Domodossola e dell'Ossola superiore*, S. 331: Im Jahr 1386 wurden erneut Statuten erlassen, die sich wohl an die hier vorliegenden anlehnten.

celebrandis). Die Ballenführer wurden instruiert, keine *balles vel merchantias* ohne die ausdrückliche Erlaubnis des Teilers *in valle de Rodano* [Rhonetal] *vel in alys partibus* weiter zu reichen, wobei der Ballenteiler die pro Fuhr erlaubten Gewichte der nach Norden und Süden geführten Ballen und *fardelli* festsetzte (*de pondere ballarum et ruboz; de ballis ducendis a XVIII rub supra* etc.). Spezielle Passi regelten schließlich neben den Verkehrsabgaben (*quid solvatur pedagiario pro qualibet bestia; de transeuntibus sine solut[ione] Pedaggy; in quo loco debeat colligere pedagijs; de deposito faciendo per pedagiarias*) und den pro Saum zu erhebenden Transportgebühren (*de solutione sommas transeuntias per valle divery tam in intus quam in foris*) die Straßenunterhaltungspflichten der *vecturales* (*de labore strate*)⁹⁶⁰ sowie den allgemeinen Umgang mit den Straßen und Sustgebäuden (*de non faciendo fossate in strade et non stenendo aliquid super tecto soste comis*). Die Ballenteiler der Talschaft Divedro hatten diese Statuten anlässlich ihrer Amtseinführung in Anwesenheit der Führer zu verlesen⁹⁶¹. Die Transporteure sollten jedes Jahr an Ostern einen Treueid leisten, der sie dazu verpflichtete, nicht *contra dicte statuta* zu handeln und die *partitores* in ihrem *regimine* zu unterstützen. Schließlich wurde eine jährliche Versammlung der *consules et credentary*, den Herren über *sosta* und *pedaggio*, welche sowohl dem *Dux Mediolani* als auch dem Bischof von Novara jährlich einen Zins sowie weitere Abgaben für diese Lehen zu entrichten hatten, beschlossen⁹⁶². Anlässlich dieser am Festtag des Apostels Andreas (wohl am 30. November) in der gemeinsamen Suste abgehaltenen Zusammenkunft fiel die Wahl der Ballenteiler für das neue Jahr an.

Ähnlich befassten sich auch die Statuten von 1374 der südlich von Domodossola gelegenen Gemeinde Vogogna mit dem Transitverkehr, denn neben den Zöllen handelt die Quelle detailliert von Transportorganisation und Warenlagerung. Wie in der Talschaft Divedro amtete auch in Vogogna ein *praeceptor ballarum*, der die Fuhren auf die *carratores* verteilte, die nördlich bis nach Domodossola – also bis zum Aktionsfeld der Transporteure von Divedro – und südlich bis Mergozzo weiterspedierten. Überdies normierten die Statuten das Laden, die Gewichte, die Transportintervalle und die Verantwortlichkeiten der Wagenführer für ihre Transitgüter⁹⁶³. Das Transportmonopol der Fuhrleute von Vogogna wies wohl Überschneidungsbereiche zum Speditionsradius der Korporation von Domodossola (*corporazioni dei vecturales e dei partitores ballarum*)

960 [...] *quilibet vecturalibus teneat et debeat ire ad laborem strade [...] fuerit concorditer ordinatus per consules partitore et vecturales vel maiori parte vecturalibus [...]*. Die Straßenarbeiter wurden vom partitor ausgewählt, der diesen weitere Fuhren verweigern konnte, falls sie sich der auferlegten Unterhaltungspflicht entzogen.

961 *De statutis legiendibus vecturales: [...] quolibet partitore teneatur et debeat in initio suo offity infra octo dies [...] legere vel legi facere in publica vicinania vecturalibus omnia et singula [...] statuta [...]*.

962 [...] *debeat solvi Homines Vallis divery salary sive Censu Mmi [maximi] domini D. Ducis mediolani [Herzog von Mailand] ex ficto eos soste et Pedaggy [...]. et ex quod d [dicto] ficto debeat solvi [...] D [domino] epo [episcopo] Novariens [Bischof von Novara] omni anno libras XXXiiii et sol [solidi] XII imp [imperiales] als salary sive censu etc.* – Das Val Divedro bildet einen Seitenarm des Val d'Ossola. Letzteres Territorium wurde von den Signori und Herzögen von Mailand bis zum Ende des 15. Jahrhunderts als grafschaftliches Lehen an die Bischöfe von Novara verliehen.

963 *Statuta Voconiae*, in: BIANCHETTI, L'Ossola inferiore, Bd. II: Documenti, S. 532–535, 538.

auf, wie die rund ein halbes Jahrhundert später gesetzten Statuten der Stadt von 1425 und 1429 belegen. Das Regelwerk enthüllt an der Spitze dieser benachbarten Transportorganisation abermals einen *partitor*, welcher die Fahrten der *vecturales* und *bubulci* steuerte⁹⁶⁴. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass sich das Transportnetzwerk in den Jahrzehnten von 1374 bis 1425 so umfassend wandelte, dass die Kompetenzen und Streckenabschnitte den in den einzelnen Gemeindekreisen tätigen Gemeinschaften in einem neuen Modus zufielen.

Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass die Organisation der Transportgenossenschaften nördlich wie südlich des Alpenkammes – sowohl für Säumer als auch für Fuhrleute – eine ähnlich gestaltete hierarchische Ausformung im Rahmen des jeweils vorgegebenen herrschaftlichen Systems erfuhr. Nach Daviso di Charvensod dürften jedoch die *vecturales* des Val d'Ossola – aufgrund der fortgeschritteneren kommunalen Bewegung – im späten Mittelalter bereits weitaus unabhängiger agiert haben, als dies bei den zum selben Zeitpunkt noch weitgehend vom Bischof mitbestimmten, bisweilen aber im gleichen Maß wetteifernden Korporationen des Wallis der Fall war⁹⁶⁵.

2.4.3.4 Konflikte um das Transportmonopol

So zeugen etwa die zu Beginn des 14. Jahrhunderts entflammenden Streitigkeiten um das Transportmonopol zwischen dem Passfussort Brig und der Simplonpasshöhe als wichtige Einkunftsquelle für die Führer von Brig und Simplon-Dorf davon, dass der Warentransport auf kommunaler Ebene zu erheblichen Spannungen führen konnte. Bischof Bonifaz von Challant sah sich im Jahr 1307 zur Beilegung des scharf ausgetragenen Konfliktes der Gemeinden Brig und Naters auf der einen sowie der Gemeinde Simplon auf der anderen Seite gezwungen, umfassende Neuregelungen zur Beförderung der Handelswaren zu erlassen. Nach Maßgabe der bischöflichen Verfügungen sollte das Transportrecht künftig in den ersten acht Tagen nach dem Fest der heiligen Katharina (25. November) den Talleuten zufallen, während die Bergbewohner aus Simplon-Dorf in den folgenden acht Tagen spedieren durften. Der Landesherr setzte entsprechend eine 8-Tage-Rotation fest⁹⁶⁶. Im Gegensatz zum 16. Jahrhundert hatte sich die Gemeinde Brig zu diesem Zeitpunkt das ausschließliche Transportrecht auf die Passhöhe noch nicht gesichert. Ähnliche Prinzipien zum Beförderungsturnus wurden im Übrigen auch in der Zuteilung von Transportaufträgen innerhalb der einzelnen Transportgemeinschaften angewandt: So fiel etwa dem *partitor ballarum* der Gemeinde Leuk die Aufgabe

964 CARLEN, Der Simplon, S. 32; DERS., Zur Rechtsgeschichte, S. 11.

965 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 556f.

966 GREMAUD III, Nr. 1262: *Coram R. D. [Reverendissimo Domino] Bonifacio* [Fürstbischof Bonifaz von Challant] *episcopo, inter communitatem de Narres* [Naters] *et de Briga, ex una, et communitatem de Simplono* [Simplon-Dorf], *ex altera, super vectura ballarum, ordinavit episcopus, de consensu partium, quod communitas de Narres et de Briga ducere debeat dictas ballas per octo primos dies post festum S. Catharine, et dicti de Simplono per alios octo dies et sic subsequenter. 1307, in novembri*. Vgl. dazu ARNOLD, 700 Jahre Simplon, S. 12f.

zu, die ankommenden Ladungen ebenso nach einem Rotationsprinzip (*totam rotham*) gerecht unter den Trägern oder Fuhrleuten zu verteilen⁹⁶⁷.

Auch im Goms finden sich im frühen 14. Jahrhundert Hinweise auf Streitigkeiten um den Warentransport über die Pässe. So entschied ein Vergleich in den 1320er Jahren, dass die vier oberen Viertel des Goms (Grafschaft Biel, Reckingen, Münster/Geschinen, Oberwald/Obergesteln/Ulrichen) zu gleichen Teilen an der Spedition der aus der Lombardei nach Frankreich fließenden Güter involviert sein sollten. Die Zuweisung der Waren auf die Säumer hatte indes allein der Ballenteiler von Münster vorzunehmen⁹⁶⁸. Wiederholt zu Konflikten um das Transportwesen kam es überdies insbesondere in der Region um den Großen St. Bernhard, denn die Grafen von Savoyen betrieben – zuungunsten der Einrichtungen und Transporteure benachbarter, kleinerer Passübergänge – eine ausschließlich die Gemeinden⁹⁶⁹ der St. Bernhards-Route protegierende Politik. So wurden etwa im Jahr 1310 in Sembrancher am Aufstieg zum Pass nicht nur die Zölle für den eigenen Alpenübergang bezogen, sondern auch die Abgaben auf Tiere, welche das Herrschaftsgebiet über den Col de Ferret verließen. Zwar autorisierte der savoyische Landesherr die Bewohner des Entremont noch 1392, den Ferret und andere Pässe für den Export der eigenen Produktion zu benutzen⁹⁷⁰, doch erteilte er – unter Androhung eines hohen Bußgeldes – ein striktes Ausfuhrverbot für Handelswaren über die alternativen Übergänge. Diese Restriktion erschien den Gemeinden an der St. Bernhards-Linienführung wohl nicht ausreichend, denn eine Klage der Gemeinde Bourg-Saint-Pierre aus dem Jahr 1413 führte offensichtlich zur vollständigen Transportsperr für den Col de Ferret, über deren Einhaltung der Kastlan des Val d’Entremont wachen sollte. Ungeachtet dieser restriktiven Maßnahmen setzte sich die Beförderung von Handelswaren über die regionalen Pässe rund um den Großen St. Bernhard mehr oder weniger unvermindert fort, wovon zahlreiche spätere Klagen der Gemeinden an der vom savoyischen und später vom bischöflichen Landesherrn ebenso protegierten Linienführung zeugen. Auch zwischen Orsières und dem Hospiz auf dem Großen St. Bernhard schwelte bis zum 19. Jahrhundert ein Konflikt, der durch die protektionistische Politik der Savoyer aufgelöst worden war. Hatte doch Graf Thomas von Savoyen 1189 dem Hospiz Rechte in den Wäldern des Ferret zugesprochen – insbesondere auch Weidrechte für die Saum-

967 GREMAUD III, Nr. 1311.

968 GA Obergesteln, E 1. Vgl. dazu auch GREMAUD VI, Nr. 2218, S. 77 (1376); SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 479; CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 272.

969 IVS VS, Strecke VS 41.1.2: Nicht alle Gemeinden des Entremont kamen in den Genuss einträglicher Fuhr- und Transportrechte wie Bourg-Saint-Pierre und Sembrancher. So versuchte die Gemeinde Liddes mehrmals erfolglos, Sust- und Transportrechte zu erwerben. Erst als der Verkehr sich im 17. Jahrhundert verdichtete, wurde die Gemeinde ebenso an der Warenbeförderung beteiligt.

970 QUAGLIA, Les services du passage du Saint-Bernard, S. 68: Die wichtigsten regionalen Pässe waren der Col de Ferret sowie der Fenêtre de Durand genannte Übergang, die vor allem dem regionalen Warenaustausch des Val Ferret und des Val de Bagnes mit Courmayeur, Valpelline, Ollomont, Roisan und Aosta dienten.

tiere. Bereits 1224 wurde der Kastlan von Chillon vom Grafen beauftragt, diese Rechte zu verteidigen, da offenbar Streitigkeiten ausgebrochen waren⁹⁷¹.

Uneinigkeiten galt es auch innerhalb der einzelnen Transportgemeinschaften zu schlichten, wie etwa die zwischen der Gemeinde Leuk und den *vectuarii seu charrotons* vereinbarten Statuten aus dem Jahr 1310⁹⁷² oder die Reglementierungen der Fuhrleute von St. Maurice aus dem Jahr 1320⁹⁷³ aufzeigen. Diese für die ansässigen *partitores ballarum* und *vectuarii* aufgestellten Bestimmungen entsprechen im Hinblick auf die geregelten Inhalte weitestgehend den bereits ausführlich diskutierten, für die Gemeinden nördlich und südlich des Simplonpasses aufgestellten Satzungen. Auch hier sollte in erster Linie eine möglichst ungehinderte, konfliktfreie und nach dem Prinzip der gerechten Arbeitsteilung ablaufende Organisation des überregionalen Warenverkehrs erreicht werden.

Über Transportorganisationen und Susten verfügten nicht nur die Rhonetallinienerführungen über den Simplonpass und den Großen St. Bernhard, denn entsprechende Einrichtungen sind auch andernorts – etwa für das Goms (Ernen, Obergesteln) – belegt. Für das Berner Haslital und die Saaser Pässe sind mit dem Grimselspittel und der Suste in Visp zumindest mit entsprechenden Verkehrsfunktionen ausgestattete Gebäude nachgewiesen. Gleichermaßen wurde der Verkehr auf den Wasserwegen durch vergleichbare Personen- und Institutionengebilde gestützt⁹⁷⁴. So existierten etwa in Bern, Thun (Freienhof)⁹⁷⁵, bei der Feste Weissenau (Neuhaus), in Unterseen und Kienholz Sustgebäude und/oder weitere Verkehrsinfrastrukturbauten für den Wassertransport⁹⁷⁶,

971 Diese Dispositionen setzten sich unter Walliser Herrschaft fort. Der Bischof ging sogar so weit, am 12. Mai 1690 jeden Wagen außerhalb der St. Bernhardsroute zu verbieten. Vgl. ebd., S. 69; RAUSIS, *Les bois de Ferret*, S. 573–576; IVS VS, *Strecke VS 701*, S. 1/3. – SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 148 [ohne Quellennachweis]: An den Auseinandersetzungen um die Transportrechte beteiligten sich auch die Bewohner der südlichen Pässeite: Im Jahr 1380 verließ der Graf von Savoyen den Einwohnern von Aosta das exklusive Recht für die Transportdienste von Ivrea durch das Aostatal nach St. Rhémy, dem höchstgelegenen Ort auf der Südseite des Großen St. Bernhard. Daraufhin fochten die Einwohner von St. Rhémy sowie ihre Nachbarn in Étroubles – wohl erfolgreich – die Rechtsgültigkeit der Übertragung an und behaupteten, ihrerseits ein althergebrachtes Monopol für die Transportdienste von Ivrea talaufwärts zu besitzen. Über den Pass selbst würden sie dieses Monopol mit den Einwohnern von Bourg-Saint-Pierre teilen, der ersten Ortschaft auf der Nordseite des Passes. Zweihundert Jahre später hielten die Einwohner von St. Rhémy das Monopol über die Beförderungsdienste von Aosta über den Pass immer noch.

972 GREMAUD III, Nr. 1311. Dazu LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 93f.

973 GREMAUD V, Nr. 2187 [Supplément].

974 DIRLMEIER, *Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb*, S. 69f.: Mit Blick auf den Verkehrsfluss nehmen die Wasserwege in weiten Teilen des Reichs eine ähnlich herausragende Stellung ein wie die Passstraßen in den Alpen. Bis in die Neuzeit hinein stellen Letztere vielerorts den bevorzugten Verkehrsträger, besonders für Massengüter, dar. Auf das Wasserstraßennetz konzentrierte sich deshalb auch vielfach das herrschaftliche Interesse – etwa bei der Errichtung von Zollstellen und Häfen, aber auch bei Versuchen der überregionalen Sicherstellung des Verkehrs.

975 Vgl. HALLER, *Bern in seinen Rathsmaterialien*, Bd. III, S. 108; HOFER, *Der Freienhof in Thun*.

976 SCHMID, *Verkehr und Verträge*, S. 144; MÖSCHING/VON RÜTTE, *Saumpfad und Fahrstraße an der Grimsel*, S. 21; IVS VS, *Strecke VS 2*, S. 11/15; IVS BE, *Strecke BE 10*, S. 1/3; ebd., *Strecke BE 11.1*, S. 1/2; und *Strecke BE 12.1*, S. 2/6; WILLI, *Handel und Wandel im Haslital*, S. 8, 46; AUDÉTAT, *Verkehrsstraßen*

der – wie der Warenverkehr zu Land – eine umfassende Organisation und Regelung erforderte. Die Häfen des Wasserstraßennetzes entsprachen im Hinblick auf ihre Warenumschlags- und Stapelfunktionen den Susten des Wege- und Straßengebildes zu Land⁹⁷⁷. In der mittelalterlichen Transitverkehrsorganisation sowohl des alpinen Raums als auch des schweizerischen Mittellandes spielte die rationalisierende Verknüpfung von Land- und Wasserstraßenetappen eine maßgebliche Rolle⁹⁷⁸.

2.4.4 Der bernische Wassertransport mit Blick auf das Wallis

Obschon die schiffbaren Gewässer des schweizerischen Mittellandes während Jahrhunderten zu den wichtigsten Verkehrsträgern zwischen dem süddeutschen Raum und den Alpen gehörten, wird der Binnenschifffahrt dieser Region als Bestandteil des mittelalterlichen Verkehrsgebildes oft ein zu geringer Stellenwert beigemessen. Maßgeblich mitbeeinflusst wird dieser Umstand von der Quellenüberlieferung zum Schifffahrtsverkehr, die – auch für den bernischen Herrschaftsbereich – vereinzelt im 15., generell jedoch erst im 16. Jahrhundert verdichtet einsetzt⁹⁷⁹. Die vorhandenen Materialien weisen zahlreiche Institutionen nach, die sich eindeutig auf das schiffbare Wasserstraßennetz beziehen. War doch der bernische Untersuchungsraum im Gegensatz zum Wallis⁹⁸⁰ allein durch seine naturräumlichen Voraussetzungen bereits für ein ausgeklügeltes Transportwesen zu Wasser prädestiniert.

Ein durchgehender Schifffahrtstransport auf der Walliser Rhone wurde in mittelalterlicher Zeit wohl nur auf einzelnen Streckenabschnitten betrieben: Gemäß Pierre Dubuis war der Fluss von Sitten bis zum Genfersee, vor allem aber im Chablais schiffbar. Die Schiffbarkeit dieses letzten Rhoneabschnittes vor der Genferseemündung im Mittelalter belegt etwa ein savoyischer Weintransport im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts. Das angewandte Transportmuster bestand aus einem Wechsel von Land- und Wasserrouen, wie die *expense* der Kastlaneirechnungen von Évian-Fétérnes zeigen: 18 Mütt und 9 *fossoriis* [*fossarata*, *fossoree* = altes Weinmaß⁹⁸¹] Wein aus Conthey gelangten auf dem Landweg bis Massongex, wo die Fracht auf Schiffe geladen und sodann zu den Destinationsorten Évian respektive Fétérnes auf dem Fluss- und anschließend dem Seeweg weiter befördert wurden⁹⁸². Die eingeschränkte Schiffbarkeit der durch die gesamte

und Handelsbeziehungen Berns, S. 100: Susten finden sich auf bernischem Boden in Unterseen, Brienz, Meiringen, Hof (Innertkirchen) und Guttannen, wobei nach Audétat vor 1500 nur Unterseen, wo 1470 ein neues Kaufhaus errichtet wurde, und Kienholz bei Brienz (1411) belegt sind.

977 Walter THUT, Artikel »Häfen«, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Bd. 6: Haab–Juon, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2006, S. 29–30, hier: S. 29.

978 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

979 Vgl. etwa die Verordnungen in SRQ BE VIII/1: Besonders Fischereiordnungen und ähnliche Regelungen sind bereits früh nachweisbar (z. B. die *Vischerordnung* [Marktordnung] von 1491, S. 113f.).

980 BERTRAND, *Du Rhône alpestre et de la navigation fluviale*, S. 237–249; CARLEN, *Schifffahrt auf dem Roten*, S. 19–21; DUBUIS, *Le Rhône valaisan et ses affluents à la fin du Moyen Age*, v. a. S. 147f.

981 CHIAUDANO, *La finanza sabauda nel sec. XIII*, S. 328.

982 Archives départementales de la Savoie, Chambéry, SA 15243, ad 1272/73.

Landschaft Wallis führenden Rhone ist vermutlich auch der Hauptgrund dafür, dass solche historischen Zeugnisse für den mittelalterlichen Wassertransport nur vereinzelt überliefert sind.

Der Bischof von Sitten und die Grafen von Savoyen als Landesherren und Inhaber der entsprechenden Verkehrsregalien waren auf rechtlicher Ebene befugt, für die Befahrung des Flusses Abgaben einzufordern. So zog etwa der Fürstbischof im Jahr 1442 von der Stadt Sitten für die Schifffahrt auf der Rhone zwei Denare Grundzins an Weihnachten und vier Denare Placitum oder Geding als Handänderungsgebühr ein. Oder der savoyische Kastlan von Conthey vermerkte in den Rechnungen der Jahre 1373 bis 1375 eine Abgabe von 6 *sous* für zwei Männer, die *cum quodam nagello* einen im gräflichen Wald von Bieudron erlegten Bären auf der Rhone von Conthey zur Gräfin nach St. Maurice befördert haben. Auch Jean de Chamoson aus Riddes bezahlte dem Kastlan von Saillon 6 *sous*, weil er ein in der Rhone aufgefundenes Schiff ohne Meldung an den Kastlan verkauft hatte. Sein Komplize Jean Barbarodi hatte nur 5 *sous* zu begleichen⁹⁸³. Die Landratsabschiede erwähnen die Rhoneschifffahrt erstmals im Jahr 1587, als auf die Initiative eines Salzherrn hin eine Schifffahrtslinie zwischen Brig und dem Genfersee eingerichtet werden sollte. Allerdings hätten die Waren aufgrund der eingeschränkten Schifffbarkeit von Leuk bis Siders teils auf dem Landweg befördert werden müssen, wie eigens angemerkt wird. Der Landrat erteilte die entsprechende Bewilligung, die auch einen Treidelweg zum Transport flussaufwärts umfasste – jedoch ausschließlich an den Gesuchsteller, der aufgrund eingeschränkter Wagenverfügbarkeiten während der Entezeit zu solchen Bestrebungen getrieben worden war. 1588 wurde die Bewilligung erneuert, wobei den Schiffleuten ein rigoroses Verbot zur Fischerei unter einer Bußandrohung von 27 Pfund auferlegt wurde⁹⁸⁴. Dagegen verzichtete der Salzherr in den neunziger Jahren anlässlich der nochmaligen Vertragserneuerung für die Salzlieferungen auf den Schifffahrtspassus, da er »offenbar den Ausbau dieses Wasserweges als nicht [mehr] lohnend betrachtete«⁹⁸⁵.

Die damit insgesamt äußerst marginale, auf einzelnen Abschnitten temporär begrenzte und wohl eher das regionale Transportwesen tangierende Rolle der Rhone als Verkehrslinie wird durch das im Rahmen eines Forschungsprojekts erstellten Inventars bestätigt. Die verzeichneten Einträge zu Flößerei und Schifffahrt im Ober- und Unterwallis beziehen sich fast vollständig auf die neuzeitlichen Jahrhunderte, wobei dem Schifftransport auch hier und vor allem in den Regionen fern des Genfersees keine Funktion im Transportsystem zugeschrieben werden kann⁹⁸⁶. Als hindernd erwies sich wohl insbesondere, dass nicht schiffbare Passagen häufig ein umständliches Umla-

983 GREMAUD VIII, Nr. 2952; DUBUIS, *Le Rhône valaisan et ses affluents à la fin du Moyen Age*, S. 147f. Vgl. auch GREMAUD IV, Nr. 1916, zu einem 1346 aufgefundenen Rhoneschiff, dessen Besitzer ein gewisser Johannes Grossy aus St. Maurice war.

984 LA VII, 48, 64, 190.

985 Vgl. dazu DUBOIS, *Die Salzversorgung des Wallis*, S. 360f., 398f. Im Zusammenhang mit dem Salztransport wird die Rhoneschifffahrt 1599 und 1602 wieder erwähnt (LA VIII, 104f., 260).

986 Vgl. SUMMERMATTER, *Schlussbericht zur Erstellung der Datenbank über die Quellen zur Rhone*; CROZZOLI, *Rapport final après dépouillement des inventaires francophones des Archives de l'Etat du*

den auf die linksufrige, abschnittsweise sehr weit von der Rhone entfernt liegende Hauptstraßenachse durch das Tal erforderten. In der Phase der Transitverkehrskonjunktur ist jedenfalls von einem durchgehenden Rhonetransport nicht die Rede, wie die Abkommen mit den oberitalienischen Kaufleuten eindeutig belegen⁹⁸⁷.

Für das aus den genannten Gründen im Zentrum der folgenden Betrachtungen zum Wasserstraßennetz stehende bernische Untersuchungsgebiet gilt, dass für die mittelalterlichen Jahrhunderte zumindest teilweise nur vage Rückschlüsse aus neuzeitlichen Quellen und Konstellationen möglich sind. Eine Analyse des Systems kann deshalb lediglich die elementarsten Züge des bernischen Wassertransportwesens im Mittelalter aufdecken.

In den Ost-West-Verbindungen kam der Aare, deren Schifffahrtsverkehr seit dem hohen Mittelalter durch Zolltarife belegt ist⁹⁸⁸, während Jahrhunderten eine herausragende Rolle bei der Beförderung von Handelswaren zu⁹⁸⁹. Dabei diente das zwischen Rhone und Rhein gelegene, von Yverdon über den Neuenburgersee, durch die Zihl und über den Bielersee führende Verkehrsnetz als wichtiger Zubringer⁹⁹⁰. Eine überregionale Aareschifffahrt bildete sich jedoch erst mit der zunehmenden Bedeutung der Messen von Zurzach und Frankfurt im späten Mittelalter aus, als die Messebesucher aus Freiburg, Bern und Solothurn zur Anreise vorwiegend den Fluss bis zur Schifflande von Klingnau benutzten⁹⁹¹. Der obere Aarelauf samt Briener- und Thunerseegebilde wurde vornehmlich von bernischen Untertanen befahren, die Leder, Pelze, Wein, Getreide und Eisen aus dem Haslital in die Hauptstadt beförderten. Zwischen den beiden Oberländer Seen mussten die Waren wegen der vom Kloster Interlaken eingerichteten, den Verkehrsfluss behindernden Schwelle ausgeladen und auf dem Landweg bis zur Sust Neuhaus transportiert werden, wo wiederum ein Verlad der Frachten auf Schiffe erfolgte. Die

Valais au sujet du Rhône, s.l. 2002/03; und die entsprechende Datensammlung, die im Staatsarchiv Sitten konsultiert werden kann.

987 Dagegen dürfte entlang des Rhonelaufs während des gesamten Mittelalters Fischerei betrieben worden sein. Wie wichtig das entsprechende Regal war, dessen Hoheit bereits im beginnenden 16. Jahrhundert Landrat und Zenden für sich reklamierten, belegen die nach der Wende zur Frühen Neuzeit mehrfach ausbrechenden Konflikte um die Fischerei an der unteren Rhone mit Savoyen und Bern. So wurde im Bündnis zwischen dem Wallis und dem Herzog von Savoyen von 1528 nochmals vereinbart, dass der Rhonefischfang die Schiffbarkeit des Flusses zwischen St. Maurice und dem Genfersee nicht beeinträchtigen dürfe. Die Streitigkeiten um die Fischerei am unteren Rhonelauf wurden bis um die Jahrhundertmitte zwar oberflächlich bereinigt, doch schwelten die Konflikte trotz zahlreich geschlossener Vergleiche noch während Jahrhunderten weiter. Vgl. dazu CARLEN, Zur Rechtsgeschichte der Rhone, S. 52–55.

988 IVS BE, Strecken BE 80, 82, 501, 2166; Strecke BE 82, S. 1/3: Aus dem 14. bis 16. Jahrhundert sind die Tarife von Büren an der Aare, Solothurn, Wangen an der Aare, Aarwangen, Aarburg, Olten und Aarau überliefert. Vgl. auch APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 74; und etwa FLATT, Die oberoargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime, S. 27; DERS., Handel und Verkehr der Stadt Wangen an der Aare, S. 53–58.

989 BÖSCH, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, S. 33.

990 IVS BE, Strecke BE 501, S. 1/2, Strecke BE 2166, S. 1/3: Im *Stadt-Rotel* von Murten wird der Wasserweg über Broye, Zihl, Bielersee und Aare bereits 1245 erwähnt.

991 MÜLLER, Flussschifffahrt in alter Zeit, S. 7, 14.

Organisation der Warenbeförderung oblag den Anliegergemeinden rund um die Seen⁹⁹². Beim Freienhof, dem ab 1308 nachgewiesenen wichtigen Thuner Zoll-, Stapel- und Umladeplatz übergaben die Thuner Schifflleute die Handelsgüter den Berner Amtsgenossen, die den Transport mit ihren »Bern-Weidlingen« fortsetzten⁹⁹³.

Die überlieferten Rodel und Tarife zu den Zöllnen, welche die Aare – vor allem an ihrem Unterlauf – gleichsam »wie an einer Perlenschnur aufgereiht«⁹⁹⁴ säumten, offenbaren, dass auf dem Fluss bevorzugt Massengüter befördert wurden: An erster Stelle steht im späten Mittelalter das aus Burgund und Südfrankreich importierte Salz. Des Weiteren wurden insbesondere Getreide sowie burgundischer, westschweizerischer und elsässischer Wein in großen Mengen auf dem Fluss transportiert⁹⁹⁵. Zollstellen gab es – wie auf den Landstraßen – mindestens bei jeder größeren Ortschaft⁹⁹⁶. Mit der territorialen Expansion begann die stadtbernerische Zentrale, die einträglichen Aarezölle und die entsprechenden Geleitrechte – etwa von Wangen an der Aare – zu kontrollieren. So sandten Schultheiß und Rat im Jahr 1493 folgende Anordnung an ihre Amtsleute in den Aarestädten: *Man sol dem zolner von Arberg, von Nidow [Nidau] und Wangen offen brieff geben, von einem jeden vass 8 Schilling zu vordern und inzenämen. [...] Ein offnen brieff von den vestiknechten zu Nidow [Nidau], von jedem Schiff, so dann die Zyll [Zihl] uffgeführt wirdt, 2 plaph. und von jedem halbschiff 1 pl. nämen, bis das rumen der stratz bezalt wird*⁹⁹⁷. Die Zöllner unterlagen damit ebenso wie das Personal der wasserbezogenen Verkehrsinfrastruktur einer strengen fiskalischen Kontrolle der bernischen Obrigkeiten.

Es wird aber nicht im Fall von jeder Aufforderung ersichtlich, ob sich die Regelungen auf die Land- oder Wasserstraßeninfrastruktur bezogen. Die an den verschiedenen Ort-

992 BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 105.

993 HOFER, Der Freienhof in Thun, S. 232, 244; BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 106.

994 BÖSCH, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, S. 33.

995 IVS BE, Strecke BE 82, S. 1/3; MÜLLER, Flussschifffahrt in alter Zeit, S. 14.

996 BAUMANN, Fähren- und Brückenmonopole. Konkurrenz zwischen Flussübergängen, S. 4–7: Im mittelländischen Flusssystem waren viele dieser zolleinhebenden Städte zugleich Brückenstellen, das heißt die Stadtgründung war bereits an einem Flussübergang erfolgt. Dies gilt an der Aare bis zur Einmündung in den Rhein für insgesamt neun Städte, darunter etwa Solothurn, Olten, Aarau und Brugg. Standen die Brücken- oder alternativ die Fährstellen zu dicht beieinander, so war die Kostendeckung vermutlich nicht mehr gewährleistet. Zu nahe Konkurrenz führte nachweislich zu verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen: So untersagten die beiden Städte Aarau und Brugg im späten Mittelalter jeglichen Aareübergang, Brücken oder Fähren im zwischen den Ortschaften liegenden Territorium. Ungeachtet dessen entstand im späten Mittelalter in diesem Gebiet unter der Ägide der Schlossherren von Wildenstein ein Fährübergang, der die Gegend Auenstein/Wildeggen verband. Die aus dieser Konstellation resultierenden Konflikte musste der Rat der Stadt Bern schiedsrichterlich entscheiden: Während 1434 das Urteil noch im Sinne der Brugger ausfiel, bevorzugten nachmalige Richtsprüche die Wildensteiner. Alle folgenden Versuche der Herren von Wildenstein, eine Hauptverbindung einzurichten, scheiterten jedoch kläglich. 1577 erzwangen die Brugger sogar, dass bei Wildeggen ein kleineres, nicht wagenfähiges Schiff eingesetzt werden musste. Zu den Brückenstädten am unteren Aarelauf vgl. auch KAISER, Die Brückenstädte der Aare.

997 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien, Bd. III, S. 13f.

schaften erhobenen Abgaben setzten sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammen, die wiederum vielfältigen Zwecken und Zielen zuflossen: So zerfiel der in Wangen an der Aare erhobene Zoll am Brückentor in eine Naturalgabe – welche *Brugg-Garbe* genannt wurde – und in einen Transitzoll. Die Brugg-Garben-Einnahmen flossen dem Unterhalt von Brücke und Stadt sowie der Besoldung des Zöllners zu. Zusätzlich hatten die Kaufleute ein Geleitgeld zu entrichten, wobei der Tarif zwischen Reisenden, die durch die Stadt über die Aare zogen, und Kaufleuten, die auf der Aare an der Stadt vorbeifuhren, differenzierte. Erstere hatten ihr Entgelt am Tor, letztere an der Schiffländte zu entrichten⁹⁹⁸. Die Abgaben, die zum Teil auch ins Säckel des städtischen Landesherrn flossen, waren in einen verschlossenen Zollstock oder in eine Zollbüchse zu legen, die der bernische Deutschseckelmeister im Beisein weiterer Amtspersonen mehrmals im Jahr öffnete und entleerte⁹⁹⁹. Erst im 16. Jahrhundert begannen die bernischen Obrigkeiten, die Zölle gegen eine jährliche Pauschale zu verpachten¹⁰⁰⁰.

Überdies hatte sich der städtische Rat des Öfteren mit Zollfragen herumzuschlagen, wie die Einträge im *Deutschen Zollbuch*¹⁰⁰¹ und in den lokalen Zollrödeln belegen. So erfolgte etwa im Jahr 1540 der Aufruf, dass *alle Amtlüth tütschen und weltchen Landts den Zoll geben und bezahlen söllendt*. 1581 wurde gemahnt, dass – abgesehen von den Ratsgesandten, den Stadtweibern und den Läufern aus Bern sowie den beamteten Landvögten – alle Reisenden Zölle zu bezahlen hätten. Auch die *Priester und ihre Jungfrowen söllend den zoll geben wie ander lüth, wie auch die Catholisch Geistlich güeter*, es sei denn *sy habind dann von der Statt Bärn freyheit ufzewisen. So sind zollfry ir ganden Spillüth, so uber die brugg gehen, die geben nüth*. Mehrfach musste sich der bernische Rat zudem mit der Schaffhauser Handelsgesellschaft Peyer befassen, die 1596 in Wangen keinen Zoll entrichten wollte, weil sie bereits in Nidau bezahlt hatte. In diesem Fall zeitigten jedoch erst harte Sanktionen Wirkung: Die bernischen Obrigkeiten ließen die Ballen der Kaufleute im Jahr 1615 konfiszieren¹⁰⁰².

2.4.4.1 Die Gesellschaft der Schifflleute von Bern

In einer Urkunde des Jahres 1341 ist die Aareschiffahrt zwischen den Städten Thun und Bern erstmals für die mittelalterliche Zeit belegt. Es handelt sich bei diesem Dokument um ein von der Stadt Freiburg im Uechtland getroffenes schiedsrichterliches Urteil zu

998 FLATT, Handel und Verkehr der Stadt Wangen an der Aare, S. 53.

999 Ebd., S. 55; DERS., Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime, S. 24f.: Der Berner Seckelmeister bezahlte 1512 für die Bemalung der Wangener Zollbüchse mit dem Bären 12 ½ Schilling. 1572 hatte Bendicht Messerschmid einen neuen Zollstock zu beschlagen, der aber bereits im Sommer 1577 von Dieben aufgebrochen und geplündert wurde. Zur Mahnung der bernischen Obrigkeiten an vorgeschriebene Aufbewahrungsweise der Einnahmen am Ende des 16. Jahrhunderts vgl. SRQ BE IX/2, S. 605; StAB P 1.71f.

1000 FLATT, Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime, S. 24.

1001 StAB B VIII Deutsches Zollbuch Nr. 4.

1002 FLATT, Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime, S. 26.

Schiffahrtsfragen der beiden Aarestädte¹⁰⁰³. In derselben Periode begannen sich im Gefolge des wachsenden überregionalen Verkehrsaufkommens lokale Schifffleutegesellschaften für den Aareverkehr zu bilden¹⁰⁰⁴, die eine regelmäßige Waren- und Personenbeförderung zu gewährleisten hatten¹⁰⁰⁵. Bevorzugt dürften diese Vereinigungen an den mit besonderen Merkmalen ausgestatteten Punkten des Verkehrsnetzes entstanden sein, etwa beim Umlad vom Wasser ans Land oder vom See auf den Fluss¹⁰⁰⁶ – so in Thun, Bern, Yverdon¹⁰⁰⁷, Solothurn¹⁰⁰⁸ und Olten¹⁰⁰⁹. Schifffleutegesellschaften bildeten sich aber nicht nur an größeren Ortschaften, sondern auch in kleineren Flusstädten¹⁰¹⁰ und Flussdörfern wie Aarburg¹⁰¹¹.

Die sich intensivierende Schifffahrt erforderte aber zunächst eine verstärkte Reglementierung des Verkehrs von Seiten der Landesherrschaft, die über die entsprechenden Regalien verfügte. So verabschiedete der städtische Rat im Jahr 1470 einen Freiheitsbrief für die Schifffleute von Bern, der unter anderem genau festlegte, welche Maßnahmen bei Beschädigungen oder Verlusten von Kaufmannsgütern durch die *uff dm Rbin, der Aren [Aare], der Lindmagd [Limmat] und andern wassern* verkehrenden bernischen Schiffer zu ergreifen waren¹⁰¹². Die Gesellschaft muss im frühen 15., allenfalls bereits im späten 14. Jahrhundert gegründet worden sein, doch liegt kein Statut zu ihrer organisatorischen

1003 FRB VI, S. 605f.; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 52.

1004 Bereits für die römische Zeit ist die Existenz eines Verbunds von Aareschiffen von Aventicum (Avenches) für die vom Brienersee bis Koblenz durchgehend befahrbare Aare bezeugt. Vgl. IVS BE, Strecken BE 8, 501, 2166; s. a. WALSER, Römische Inschriften in der Schweiz, S. 186f., Nr. 88; SPYCHER, Solothurn in römischer Zeit, S. 25, Anm. 93; APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 10; MÜLLER, Flussschifffahrt in alter Zeit, S. 4. – Nach MARTIN-KILCHER, Das römische Heiligtum von Thun-Allmendingen, S. 28, 33f., belegt das Standbild für eine Gottheit mit einem großen Steuerruder aus dem Tempelbezirk von Thun-Allmendingen ebenso eine Aareschifffahrt in römischer Zeit.

1005 APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 11.

1006 BRETSCHER, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern, S. 134.

1007 Zu den Schifffleuten von Yverdon vgl. APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 18–26.

1008 Zu den Schifffleuten von Solothurn vgl. ebd., S. 34–71.

1009 IVS BE, Strecke BE 501, S. 1/2. – Zu den Oltener Schifffleuten vgl. APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 26–33. Ebd., S. 13: Im Vergleich zu den Schifffleuten der übrigen Orte finden diejenigen von Neuenburg und Biel sowie diejenigen von Aarburg und Brugg nur gelegentlich in den Quellen Erwähnung.

1010 So war etwa das verkehrstechnisch günstig kurz nach dem Zusammenschluss von Aare und Zihl gelegene Büren, wo neben dem Zoll für den Landweg ausdrücklich ein Zoll für den Schifffahrtsverkehr existierte, ein wichtiger Umschlagplatz für den Wasserverkehr: FRB VIII, 666; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 83, 85; IVS BE, Strecke BE 501, S. 1/2. – 1369 kaufte Büren seinen Zoll *uff dem wasser und uff dem lande* vom Grafen von Neuenburg (FRB X, 192f.).

1011 Hans STADLER, Artikel »Flüsse«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 4: Dudan–Frowin, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2004, S. 585–587, Abschnitt »Wasserwege und Gewerbe«, S. 587.

1012 SRQ BE VIII/1, Nr. 126, S. 255–257, Zitat, S. 256 (*Der schifflüeten fryheit*); StAB Ob. Spruchb. F 153, 167; IVS BE, Strecke BE 501, S. 1/2.

Ausgestaltung in diesem Zeitraum vor¹⁰¹³. Karl Howald sieht eine »erste urkundliche Spur« bereits mit einem die Fischergesellschaft betreffenden Dokument aus dem Jahr 1342 gegeben, das die Stiftung von zwei Pfründen im Niedern Spital zu Bern belegt¹⁰¹⁴. Gemäß Howald vereinigte sich diese Korporation – wahrscheinlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts – mit den ebenfalls auf der Aare tätigen Schifflenten zu einer gemeinsamen Gesellschaft¹⁰¹⁵. Da diese Vermutung aber nicht urkundlich bestätigt werden kann, bleiben die Anfänge der Gesellschaft der Schifflente von Bern weitestgehend im Dunkeln. Für das in der Periode der bernischen Transitverkehrskonjunktur gewonnene Schifffahrtsmonopol lassen sich aber drei Phasen der Ausformung nachzeichnen: eine erste der ausschließlichen Nutzung der Aare von Thun bis Bern und von Bern bis Brugg, eine zweite der Ausdehnung bis Klingnau in den Blütezeiten der Zurzacher Messen sowie eine letzte der – wohl in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erfolgten – Expansion auf die Strecke Brugg–Yverdon¹⁰¹⁶. Überlagert wurde dieses verkehrspolitische Ausgreifen der Stadt Bern einmal mehr vom parallel laufenden Territorialisierungsprozess¹⁰¹⁷.

Abfahrtsort der Berner Schifflente war die Schiffländte im Mattequartier, die nicht nur als Anlegeplatz, sondern auch als Schiffswerft¹⁰¹⁸ und wohl auch als Zollstelle diente¹⁰¹⁹. Das Schiffsbauhaus befand sich im sogenannten Ländtescherm, wo die in der Aarstadt verbleibenden Schiffe während der Nacht anzulegen hatten¹⁰²⁰. Gemäß Stadt-

1013 BAERISWYL, Stadtbach, Brunnen und Gewerbekanal, S. 61; HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 297.

1014 FRB VI, Nr. 690, S. 671f. (*fischer und irer gsellen/gesellschaft*).

1015 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 271f.: Der Autor postuliert, dass die Gesellschaft vor 1342 als Bruderschaft zur Unterstützung Armer und Kranker tätig war. Howalds Herleitung der Schifflente- aus der Fischergesellschaft stützt sich auf die gemeinsame Nutzung einer Gesellschaftsstube. GERBER, Die Fischergesellschaft erwirbt zwei Betten im Niederen Spital, S. 280: Als 1528 das Niedere Spital in das während der Reformation säkularisierte Dominikanerkloster verlegt wurde, wies der Rat der Schifflentengesellschaft eine eigene Stube im neuen Spital zu, wo sie ihre Stubengesellen – wie dies die Fischer 1342 bestimmt hatten – pflegen lassen konnten.

1016 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 274f. APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 10–12, veranschlagt zusätzlich epochenübergreifend drei Perioden in der generellen Entwicklung der Aareschifffahrt: 1. Von den Römern bis in die Mitte des 14. Jahrhunderts, 2. Die Ausformung und Weiterentwicklung der Schifflentezünfte- und -gesellschaften (ca. 1350–1850), 3. Das Zeitalter der Dampfschifffahrt, welche jedoch die Aare nicht tangierte.

1017 Hans-Ulrich SCHIEDT, Artikel »Wasserwege«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch], stellt die Durchsetzung von Transportmonopolen auf den Flüssen und Seen durch die Schifferzünfte in den Zusammenhang des Regalienübergangs an die Landesherren.

1018 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 278.

1019 SRQ BE IX/2, Nr. 270, S. 697–703; StAB B VIII 123 Zolltarife: *von der landren an an der Matten von jecklichem schiff 5 ß ze hofstatt zinß. Denne von jeglichem schüch, als wyt ein schiff ist, V ß, es wird hie gemacht oder káme von Thun* [V ist durchgestrichen und daneben I gesetzt]; das Zollbuch von 1540 (StAB B VIII 1 Zollbuch von 1540) schreibt fünf. Letzteres ergänzt, dass die Schifflente für jedes Schiff 10 Schilling zu bezahlen hätten, *da zücht man den dritten pfennig dannen, den mögend die schifflüter trincken*. Daneben sollten ihnen die gnädigen Herren von Bern zwei Kannen Wein geben. Vgl. auch StAB Ob. Spruchb. CCC 545.

1020 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 279.

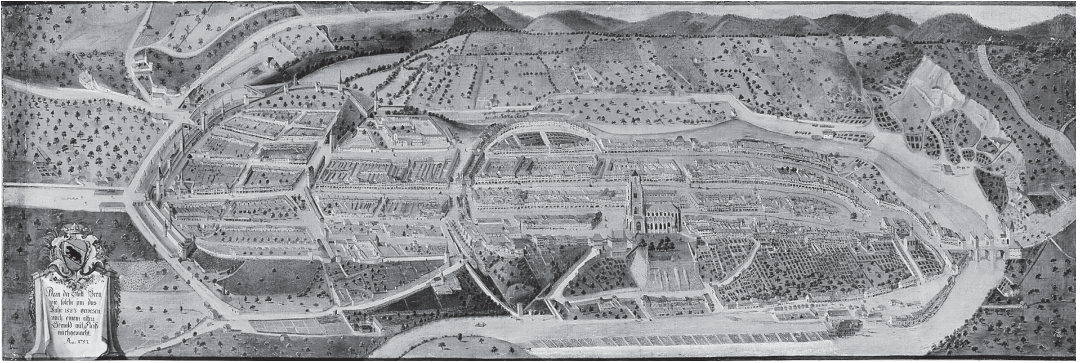


Abb. 2: Die zweigeteilte Berner Schifflände auf einem Plan der Stadt Bern (unten rechts) von Aberli aus Jahrbuch 1897: wohl von Josef Plepp (1583)

satzung¹⁰²¹ kam neben dem Schwellenmeister¹⁰²² auch den Schifflenten eine Aufsichtspflicht über die in der Stadt Bern befindlichen Schwellen zu¹⁰²³. Überdies wurde ihr regelmäßiger Unterhalt zusätzlich durch Frondienste gewährleistet¹⁰²⁴. 1503 instruierte der städtische Rat die Schiffer *von des holtzes wegen, so an der Sweli [Schwelle] loufft*¹⁰²⁵, was vermuten lässt dass der Schwellenmeister aus den Reihen der Gesellschaft rekrutiert wurde¹⁰²⁶. Dies legt auch eine im Jahr 1510 wegen latentem Missbrauch eingeführte Regelung nahe, die das Entrichten einer Buße an die Schifflente befahl, sofern diese Baum-

1021 SRQ BE I/I, Nr. 290, S. 165: *Wer das holtz ab der sweli zichen sol.* Zunächst wird ausgeführt, dass *weibels botten* an die Schwelle geschwemmtes Holz fortzuziehen hatten, und dass, wenn in den folgenden drei Tagen niemand dieses Gut einfordere, es *vnser stat nutz un buwe* dienen sollte. Anschließend wird bemerkt: *Dis tünd die schifflüt vnd nit die weybell.*

1022 Ebd., IX/1, S. 43 (ca. 1538): Der Schwellenmeister soll *alweg zwey schiff, ein grosses und ein kleines haben, zü der statt bruch und nodturft. Er soll der schweli vlissig warten, die alweg rumen, das sich kein wüst noch holtz daruf enthalte; und ob etwas unflats dahinkäme, söllend sy darab rhün; davon man inen ouch den win uf der statt keller geben soll. Wan aber holtz, so nit der statt gebördt, uf der schwelli bliben [...], das söllend die, deren das holtz ist, ouch mit dem win lösen, wie söliches di alt ordnung vermag. Es soll ouch kein buweholtz, noch ander holtz, noch kein floß hangen von dem schlifebach an biß hinab an den rüchen.*

1023 Dazu HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflenten, S. 278f.; BAERISWYL, Stadtbach, Brunnen und Gewerbekanal, S. 61; BRETSCHER, Zur Flussschiffahrt im Alten Bern, S. 110.

1024 Dies zeigen entsprechende Einträge in den Rathsmanualen. Vgl. HALLER, Bern in seinen Rathsmanualen, Bd. III, S. 40: 29. Januar 1473: *An die von Worb, biglen, bönstetten [Höchstetten], münsingen, buchsi [wohl Buchsee bei Köniz], lindach [Kirchlindach], bümplitz, kunytz [Köniz], belp, Stein an die Swelli zu füren, kitzlingstein, die gemeinen und undertanen.* 26. November 1526: *An die von belpp und ander, Steinfurungen an die Sweli zu tund.*

1025 HALLER, Bern in seinen Rathsmanualen, Bd. III, S. 40; SRQ BE VIII/1, Nr. 128, S. 261f. Vgl. zudem Anm. 1021.

1026 Ob der Schwellenmeister der Schifflentegesellschaft anzugehören hatte, ist nicht nachweisbar, doch offenbar ist dies für alle belegten Meister der Fall. Vgl. BRETSCHER, Zur Flussschiffahrt im Alten Bern, S. 110.

stämme aus der Schwelle oder dem Rechen zu entfernen hatten¹⁰²⁷. Die das Hindernis unter dem Geleit eines einheimischen Schiffers sowie der Aufsicht des Schwellenmeisters passierenden Schiffe, Flöße und Weidlinge hatten für die von Seiten der städtischen Amtsleute geleisteten Dienste eine Abgabe zu entrichten¹⁰²⁸. Ob die Gesellschaft der Schiffleute gleichermaßen das bernische Schiffsbaumonopol besaß, ist nicht bekannt¹⁰²⁹. Enge Verbindungen bestanden wohl zum städtischen Fischmarkt, was eine von Bartholome Ybach im Jahr 1502 gegen die Schiffleute beim bernischen Rat vorgebrachte Klage vermuten lässt. Ybach, der im benachbarten Freiburg Fisch angekauft hatte und diesen nach Bern führen wollte, wurde vom Meister der Schiffleutegesellschaft die Ware beschlagnahmt. Schultheiß und Rat urteilten daraufhin, dass die Schiffleute einerseits dem Kläger den Gegenwert der gepfändeten Ware zu erstatten hätten, andererseits jedoch Ybach künftig bei An- und Verkäufen von Fisch der Gesellschaft der Schiffleute von Bern die im Stadtrecht festgeschriebenen 31 ½ Schilling bezahlen müsse, es sei denn er fange die Fische selbst oder züchte sie in seinen eigenen Weiern¹⁰³⁰.

Der 1470 erlassene Freiheitsbrief^{f1031} der Berner Schiffleute und seine auf das Jahr 1493 datierende Erneuerung¹⁰³² liefern neben den erwähnten Transportsicherungsbestrebungen in erster Linie Informationen zur Beilegung gesellschaftsinterner Streitfälle. Dagegen sind die Rechte und Pflichten der Schiffer, die ähnlich den Landtransportorganisationen regelmäßig *Meisterbotte* (Versammlungen) abhielten¹⁰³³, erst aus späteren Dokumenten erschließbar. So regelte etwa der bernische Rat die Transporttarife der Schiffleute für Wein, Getreide, Salz, Eisen und nach Gewicht verzollte Waren neu, als zu Beginn des 16. Jahrhunderts der von Bern nach Thun führende Treidelweg instand gesetzt wurde¹⁰³⁴. Da sich jedoch kein Handelsverkehrsanstieg einstellte, beschlossen die bernischen Obrigkeiten, die Schiffer mit 200 Pfund zu unterstützen, welche in die Optimierung der Ausrüstung (Ross, Wagen, Schiff und Geschirr) investiert werden sollten. Von der Gesamtsumme standen 100 Pfund zur freien Verfügung und 100 Pfund als Darlehen

1027 SRQ BE IX/1, S. 43: Es sollte auch kein *buwboltz, noch ander holtz, noch kein floss hangen von dem schleifebach an bis hinab an den Rächen*; ebd., IX/2, S. 477f. ([...] *nunbinfür jeder, dem sin holtz also abbricht, und welichs dann an der swelle oder am rechen gefunden wirdt, von einem jeden böm den Schifflüten 5 ß geben und ouch die selben Schifflüt alldann verbunden sin, sölich holtz von der swelle, ouch ab dem rechen und haruß zö ziechen, als das die notturft allzit wirdt vordern*); ebd., VIII/1, Nr. 128, S. 261f. (1503); und StAB Ob. Spruchb. T 108; RM 136.10 (1507).

1028 SRQ BE I/I, Stadtsatzung, Art. 289f. und spätere Verordnungen. Vgl. auch ebd., Art. 246: *Es sollent keine läst vber die schwelli gezogen werden. Niemannts frembder noch heimscher soll einich schiff, weydling, flösse, noch ander schwär lästing ding vber die schwelli an keinenn orten ziehenn noch füeren one vnnsers schultheissenn vnnnd raths erloupnus. Wår aber dz darüber thätte, der soll dz besseren mit III lb d. one gnad, vnnnd darzu ein monnat vonn vnnsere statt farenn.*

1029 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schiffleuten, S. 280.

1030 StAB Ob. Spruchb. Q 58.

1031 SRQ BE VIII/1, Nr. 126, S. 255–257. Vgl. auch StAB Ob. Spruchb. F 153, 167, 234; und HOWALD, Die Gesellschaft zu Schiffleuten, S. 291, 294, wo der Unfall geschildert wird, der unter anderem zur Erteilung des Freiheitsbriefs Anlass gab.

1032 SRQ BE VIII/1, Nr. 127, S. 257–261; StAB Ob. Spruchb. O 54.

1033 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schiffleuten, S. 301.

1034 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien, Bd. III, S. 22.

bereit. Im Gegenzug hatte die Gesellschaft der Schifflleute die *Wägsame* (Reckweg) neben der Aare zu unterhalten und auszubessern, wofür der Rat weitere zehn Pfund zusprach¹⁰³⁵.

Vereinbarungen trafen die Schifflleute nicht nur mit benachbarten Amtsgenossen, sondern auch mit innerhalb der Stadtmauern angesiedelten Vertragspartnern. So sicherten sie den städtischen Gerbern zu, die von ihnen gefertigten Waren schadlos an die Zurzacher Messen zu führen. Ein ähnliches Abkommen bestand jedoch auch mit den Gerbermeistern von Freiburg i. Ü., die auf jeden beförderten Zentner sechs Schilling Fahrlohn beglichen¹⁰³⁶. Im Jahr 1469 legte ein bernisches Schiff mit einer Ladung von *merdann zweitusend Läder*, die einem gewissen Hans Blender von Basel gehörten und für Klingnau bestimmt waren, in Freiburg ab. Als das Schiff bei Wyleroltingen oberhalb des Schlosses Aarberg von der Saane in die Aaremündung steuerte, kenterte es bei unruhigem Wellengang. Die freiburgischen Gerber und Hans Blender behaupteten, das Schiff sei überladen gewesen. Zudem hätten die Schifflleute die Ruder verlassen, wodurch die Berner eindeutig haftbar seien. Nach gescheiterten Vermittlungsversuchen zwischen den Konfliktparteien befahl der Berner Schultheiß Niklaus von Scharnachthal, das zum Teil gerettete, doch qualitativ beeinträchtigte Leder zu einem geminderten Preis zu verkaufen. Schließlich willigten die Freiburger Gerber am 30. Oktober 1469 in einen für die bernischen Schifflleute günstigen Vergleich ein. Um für kommende Fälle ein Präjudiz zu schaffen, wollten es die Schifflleute nicht bei diesem Urteil belassen. So erhielten sie vom stadtbernischen Rat am 1. Juni 1470 den erwähnten Freiheitsbrief, den Diebold Schillings verfasst hatte. Weniger Gnade fanden Meister und Stubengesellen in einem späteren Rechtshandel, den der Kürschner Pauli Ortwind 1532 wegen beschädigten Pelzen gegen sie anzettelte, denn in diesem Fall hatten die Schifflleute erhebliche Schadensersatzzahlungen zu leisten¹⁰³⁷.

Bereits der schleichende Niedergang der Zurzacher Messen zeitigte erhebliche Rückwirkungen auf das Verkehrsvolumen der Aareschiffahrt als Träger des überregionalen Warentransports zwischen Süddeutschland und Frankreich¹⁰³⁸. In der Frühen Neuzeit verursachten schließlich die wachsenden fiskalischen Belastungen sowie ab dem 17. Jahr-

1035 HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflleuten, S. 284f.

1036 Ebd., S. 291f.

1037 SRQ BE VIII/1, Nr. 126, S. 255–257; vgl. auch HOWALD, Die Gesellschaft zu Schifflleuten, S. 293–297.

1038 BRÖNNIMANN, Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen, S. 125f.: Der fluviale Warentransport konnte neben der Schifffahrt auch durch die Flößerei bewältigt werden, doch spielte dieses Transportmittel aufgrund des fehlenden, vor Wind und Wetter geschützten Hohlraums eine unbedeutende Rolle im überregionalen Warentransport. Die Flöße bestanden aus zusammengebundenen Baumstämmen oder Balken und wiesen deshalb eine größere Auflagefläche als die Schiffe auf, wodurch jedoch ihre Steuerbarkeit Einbußen hinzunehmen hatte. Größe, Kapazität und Bauweise variierten sehr stark und wurden den Gegebenheiten des zu befahrenden Gewässers angepasst. Die Flöße, die vorwiegend dem Holztransport dienten und zusätzlich mit Waren beladen wurden, fuhren oft nur flussabwärts und wurden am Zielort zersägt. Besonders in Zeiten der Holzknappheit erfolgte der Transport bevorzugt auf Schiffen.

hundert die Verbesserung der Landstraßen einen allmählichen, doch stetigen Rückgang des Flussverkehrs durch das Mittelland¹⁰³⁹.

2.4.5 Städtische Kontrolle vs. emanzipative Schritte: Bernisches und Walliser Transportsystem im Vergleich

Insgesamt gewinnt die Gesellschaft der Schiffler von Bern das Profil eines weitaus abhängiger von seinen Herren agierenden Gebildes, als dies für die Landtransportorganisationen rund um die Walliser Rhonetroute ersichtlich war. Denn wie die Genossenschaften des Val d'Ossola gerieten auch die im Wallis angesiedelten Organisationen allmählich in den Strudel des politischen Emanzipationsprozesses der Kommunen vom bischöflichen Landesherrn. Nachdem sich die Säumer und Fuhrleute im Verlauf des späten Mittelalters – wie vielerorts im Alpenraum – zu korporativen Gemeinschaften zusammengeslossen hatten, die den Transitverkehr nach normierenden Statuten abwickelten, gingen die Transportrechte im Gleichschritt mit der schwindenden bischöflichen Macht allmählich in die Hände der an den Transitwegen gelegenen Ortschaften über und beruhten schließlich auf Gemeindeautonomie¹⁰⁴⁰. In dieser Zeit des Übergangs der bischöflichen und allgemein der feudalherrlichen und adligen Rechte an Gemeinden und Zenden modifizierte sich das Gefüge, und die losen Transportvereinigungen wandelten sich mehr und mehr zu zunftähnlichen Organisationen, die das ausschließliche Recht zur Warenspedition stets nachdrücklicher einforderten¹⁰⁴¹. Die Verselbständigung der Transportgenossenschaften lief einerseits parallel zum Machtverlust des bischöflichen Landesfürsten, andererseits widerspiegelte sie wohl auch die abnehmende Verkehrsdichte, welche straffer organisierte und beschränkt zugängliche Genossenschaften erforderte¹⁰⁴².

Die gemeinsamen Charakteristika der Walliser Landtransport- und der Berner Wasserverkehrskorporationen bestehen im Wesentlichen aus ihrem Entstehungsprozess zu Zeiten von Transitverkehrskonjunkturen, ihrer handelsverkehrsstützenden Funktion innerhalb eines übergeordneten Messeverkehrssystems sowie dem Monopolanspruch zur Beförderung auf ausgewählten Streckenabschnitten des Verkehrssystems. Entsprechend ist die Herausbildung des Transportwesens nicht nur als »Emanzipation der lokalen Transportinteressen«¹⁰⁴³ zu interpretieren: Sie stellte »gleichzeitig [...] eine Institutionalisierung und sogar eine Rationalisierung des überregionalen Verkehrs als Route

1039 BAUMANN, Die Flussgewerbe im Aargau, S. 84.

1040 CARONI, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, S. 89: Caroni stellt eine Beziehung zwischen den politischen Verhältnissen des Landes und der Transportpraxis fest: Denn ob das Gemeindemonopol sich durchsetzen konnte, hing auch von der Durchsetzungskraft der Kommunen sowie von den Beziehungen zum Landesherrn ab.

1041 IMESCH, Verordnung der Ballenführer, S. 281.

1042 Vgl. etwa StoA, Nr. 1235. Dazu auch KUNZ, Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter, S. 12; ARNOLD, Der Simplon, S. 99.

1043 CARLEN, Der Simplon, S. 32.

dar«¹⁰⁴⁴. Sollten die bernischen Schifflleute den Warentransport zu Wasser im Haupterwerb ausgeübt haben, dann erfolgte hier eine zusätzliche Professionalisierung. Im Gegensatz dazu spedierte zumindest die alpinen Säumer und Ballenführer bis in die Neuzeit hinein ausschließlich im Nebengewerbe. Hingegen sind fiskalischer und ökonomischer Nutzen sowie die in beiden Untersuchungsgebieten feststellbare Zusammenarbeit mit Instanzen der Wirtschaft wiederum Land- und Wassertransportgewerbe einende Faktoren. Ebenso sind für beide Transportsysteme aus den mittelalterlichen Jahrhunderten fast ausnahmslos normative Quellen überliefert, denn das regelmäßige Tagesgeschäft mit der Spedition von Handelsgütern fand zwar gewiss Niederschlag in seriellen Beständen, doch war diesen Schriftstücken aufgrund ihrer raschen Kanzellierung eine äußerst geringe Überlieferungsgunst beschieden.

Der augenfälligste Unterschied zwischen dem Walliser und dem bernischen Transportwesen dürfte letztendlich darin bestanden haben, dass den Schifflleutegesellschaften des bernischen Herrschaftsgebietes im Gegensatz zu den betrachteten Landtransportorganisationen bis in die Neuzeit hinein keine Emanzipation von ihrem städtischen Herrn gelang. Im Fall der Gesellschaft der Schifflleute als städtische »Institution« dürfte die unmittelbare Nähe zu den *gnädigen Herren* gewiss eine Rolle gespielt haben, doch erstreckte sich die obrigkeitliche Kontrolle auch auf die kleineren Wasserstädte des Territoriums, wofür die stadtbernische Wasserzollpolitik den prägnantesten Nachweis liefert. Die abweichenden Entwicklungen verweisen wiederum auf die Ausformung des verkehrspolitischen Systems, das – parallel zu den allgemeinen herrschaftlichen Prozessen – in Bern allmählich einen zentralen und im Wallis einen dezentralen Charakter aufwies.

2.4.6 Die kommunalen Kräfte

Neben den Transportorganisationen zu Land und zu Wasser partizipierten weitere lokale und regionale Kräfte an der Bildung dieser asymmetrischen verkehrspolitischen Gefüge. Während für die bernischen Städte und Dörfer ein erweiterter Aktionsradius grundsätzlich vor und während der Herrschaftsausdehnung der Aarestadt in die jeweiligen Regionen möglich war, erwarben sich die kommunalen Instanzen des Wallis einen entsprechenden Spielraum verstärkt erst im Verlauf des späten Mittelalters. Insgesamt lassen sich verkehrspolitische Maßnahmen partikulärer Kräfte stets dann gehäuft feststellen, wenn ihr Verkehrsraum von einer Konjunktur des überregionalen oder regionalen Gütertransports erfasst wurde.

1044 SCHIEDT, Verkehr im Gebirge, S. 176; DERS., Logistik: Vom Problem zur Dienstleistung, S. 6: Diese Entwicklung bedingte, dass sich »mit den Etappentransporten in Ansätzen auch schon bestimmte Tarife« herausbildeten. »Diese dienten jedoch in erster Linie der inneren Organisation der Transportgemeinschaften und nicht etwa als offizielle Bekanntmachung gegenüber den Kaufleuten.« Erst die Kunststraßen des 18. Jahrhunderts machten die Verhältnisse unterwegs so voraussehbar und sicher, dass die lokale Etappierung der Rodorganisation erfolgreich konkurrenziert und abgelöst werden konnte.

2.4.6.1 Die Stadt Burgdorf

Umfassende verkehrspolitische Kompetenzen erwarb sich die von der zähringischen Dynastie gegründete Stadt Burgdorf, deren führende Rolle bereits im Rahmen der herzoglichen Verkehrsorganisation unbestritten ist. 1218, nach dem Tod des letzten Zähringers, fiel Burgdorf zunächst mit einem Großteil des zähringischen Erbes an die Grafen von Kyburg. Nach dem Aussterben dieser Dynastie im Jahr 1256 – das der Stadt erste Privilegien und Freiheiten einbrachte – wurde durch eine Heiratsverbindung der kyburgischen Erbtöchter mit einer Seitenlinie des Hauses Habsburg der Zweig der sogenannten Grafen von Neu-Kyburg begründet, die abermals Burgdorf als Residenz wählten. Als Folge der Niederlage des Neu-Kyburgers Rudolf II. im Burgdorferkrieg (1383–1384), den er selbst angezettelt hatte, gelangte die Stadt mit eidgenössischer Hilfe aus dem Besitz der verschuldeten Adelsfamilie an die Stadt Bern, die dem Marktort am Eingang zum Emmental alle Freiheiten und Privilegien aus kyburgischer Zeit bestätigte. Dadurch verfügte Burgdorf über eine eine städtische Autonomie, die »im altbernischen Staat keine andere Landschaft genoss«¹⁰⁴⁵.

Bereits seit der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts hatte die »andauernde finanzielle Schwäche« des kyburgischen Stadtherrn Burgdorf den schrittweisen Erwerb von Rechten ermöglicht¹⁰⁴⁶, wobei vor allem Wert auf den Zugewinn von kyburgischen Zöllen gelegt wurde. 1335 kaufte Burgdorf den Stadt- und Transitzoll sowie den Zins eines neu eingeführten Jahrmarktes¹⁰⁴⁷. Bis zur Straßenverlegung über Kirchberg nach 1750 wurde damit ein Großteil der auf den Ost-West-Transitrouten zirkulierenden Handelswaren zur Zollerhebung ins Burgdorfer Kaufhaus gebracht¹⁰⁴⁸. Im Jahr 1346 übernahm die Stadt zudem durch Pfandschaft den so genannten »Floßzoll« der Kyburger¹⁰⁴⁹, der in erster Linie die auf der Emme ab Eggwil und deren Nebenfluss Iflis betriebene Flößerei fiskalisch belastete, denn ein diversifizierter Warenverkehr fand auf diesen sekundären Gewässern nicht statt¹⁰⁵⁰. 1402 gewann Burgdorf schließlich mit dem Kauf der Emmenzölle vermutlich auch die Kontrolle über die 1346 erstmals urkundlich erwähnte »Wynigenbrücke«, die lange den einzigen Flussübergang im städtischen Umkreis darstellte. Erst im Verlauf des späten Mittelalters erfolgte der Bau einer zweiten Brücke, so dass sowohl über die äußere als auch über die innere Emme und den Brunnbach Wasserquerungen möglich wurden. In den Jahren 1426 und 1509 bestätigte Bern der Stadt Burgdorf die Rechte über die ehe-

1045 SRQ BE Burgdorf IX/1, S. XXXIX; BAERISWYL, Zwischen Groß- und Kleinstadt, S. 180.

1046 BAERISWYL, Zwischen Groß- und Kleinstadt, S. 180.

1047 FRB VI, Nr. 240: Zollrecht und der Jahrmarktzens wurden unter Aufbringung einer relativ hohen Kaufsumme von 1000 lib. erworben.

1048 IVS BE, Strecke BE 4, S. 1/2: Der heutige Bau stammt aus den Jahren 1733/34. 1812 verkaufte die Stadt das Haus mit allen Gewichten als Bestandteil der Zollrechte an den Staat Bern.

1049 FRB VII, Nr. 207; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 34.

1050 BRÖNNIMANN, Die flöß- und schiffbaren Gewässer in den Alpen, S. 152: Auf den Flößen mitbefördert wurden ausschließlich die Erzeugnisse der regionalen Produktion wie Käse, Butter oder Vieh. Vgl. auch AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 34f.; SCHÜPBACH, Flößerei im oberen Emmental, S. 17–21.

mals kyburgischen Zölle: Der Emmentaler Marktort besaß zu diesem Zeitpunkt neben den erwähnten Brücken- und Flößzöllen der Emme den städtischen Pfundzoll sowie den Transitzoll mit seinen Hebestellen in Burgdorf, Kirchberg und Goldbach¹⁰⁵¹.

Die seit dem frühen 14. Jahrhundert fassbare wirtschaftliche Blüte der Stadt, die nicht zuletzt auf den Erwerb dieser Zölle zurückzuführen ist, ermöglichte Burgdorf zwischen 1394 und 1435 den Aufbau eines eigenen Herrschaftsgebietes¹⁰⁵². Dass die Stadt – auf dieser Basis – in der Phase der bernischen Transitverkehrskonjunktur eine selbstbewusste Zollpolitik betrieben hat, belegen ihre unnachgiebigen Forderungen im Zollstreit mit der Nürnberger Kaufmannschaft (1425–1433) nachdrücklich¹⁰⁵³. Burgdorf gelang es auf diese Art und Weise, sich seine verkehrspolitischen Zuständigkeiten zunächst auch nach dem Herrschaftswechsel zu bewahren¹⁰⁵⁴. Längerfristig erwiesen sich jedoch neben einer eigenen, wirtschaftshemmenden Verkehrspolitik¹⁰⁵⁵ »die eher ungünstige Verkehrslage« sowie die wachsende »Dominanz Berns« als nachhaltige Hindernisse für eine dauerhafte Fortführung der zunächst autonomen Entwicklung¹⁰⁵⁶.

2.4.6.2 Die Gemeinden des Goms

Auch viele Walliser Gemeinden gelangten im Verlauf des späten Mittelalters in den Besitz von maßgeblichen verkehrspolitischen Rechten. Meist handelte es sich um Zollbefugnisse, die gleichzeitig eine Unterhaltungspflicht für bestimmte Straßenabschnitte nach sich zogen¹⁰⁵⁷. So erwarb sich etwa die im heutigen Bezirk Östlich-Raron gelegene Gemeinde Mörel im Jahr 1458 den bislang vom bischöflichen Weibel Nussbaumer bezogenen Wegzoll¹⁰⁵⁸, der die Strecke von der *untern Gifrischbrücke* über die *via regia* bis zur ehemals selbständigen Gemeinde Gifrisch umfasste. Da sich die Gemeinde im Jahr 1416

1051 IVS BE, Strecke BE 4, S. 1/2.

1052 BAERISWYL, Zwischen Groß- und Kleinstadt, S. 180.

1053 IVS BE, Strecke BE 2, S. 1/4.

1054 Ebd., Strecke BE 4, S. 1/2: Das 1283 gegründete Kirchberg blieb ohne städtische Entwicklung und vermochte das benachbarte Burgdorf trotz eigenem Marktrecht nicht zu konkurrenzieren. Vgl. AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 34.

1055 Anne-Marie DUBLER, Abschnitt »Vom Hochmittelalter bis zur Helvetik. Wirtschaft und Gesellschaft« im Artikel »Burgdorf«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 3: Bund–Ducros, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 74–79, S. 76f., hier: S. 77: Burgdorf unterband freien Handel und Verkauf an Jahrmärkten und verbot die Einfuhr fremder Waren. Diese Abwehrhaltung schadete seiner Stellung als regionales Marktzentrum erheblich.

1056 BAERISWYL, Zwischen Groß- und Kleinstadt, S. 180.

1057 BA Leuk, A 6: Die Gemeinden verliehen diese Verkehrsrechte meist an Einzelpersonen: So illustriert eine Urkunde des Jahres 1402, wie Bevollmächtigte der Gemeinde Leuk Johannes Rosetti Kuono von Leukerbad einen Wegzoll übergaben. Der Begünstigte hatte den gesamten Weg zu unterhalten und jährlich 6 Schilling Abgaben zu leisten. Aus dem Vertragstext geht nicht hervor, auf welche Linienführung sich der Wegzoll genau bezog.

1058 BA Mörel, A 327 a; vgl. auch ARNOLD, Licht und Schatten, S. 116: Der Zoll umfasste den Weg von der Massabrücke bis zum Deischgraben unterhalb von Lax. Für den Abgabenbezug hatte der bischöfliche Weibel Brücken und Straßen zu unterhalten. Nach dem Erwerb war die Gemeinde Mörel für den Unterhalt der *Landstras* in ihrem *Territorio* zuständig. Vgl. BA Mörel, E 10.

bereits einen Teil des bischöflichen Weibelamtes erkauft hatte, erweiterte und ergänzte diese zweite Errungenschaft die bereits bestehenden kommunalen Zollkompetenzen optimal¹⁰⁵⁹.

Überdies begannen die Gemeinden, ihre verkehrspolitischen Interessen innerhalb des Zendenverbandes insbesondere auch gegen nachbarschaftliche Ansprüche zu verteidigen. So verweigerte das Drittel Mörel selbstbewusst jegliche Kooperation, als der benachbarte Zenden Goms im Jahr 1530 beschloss, zur Verbesserung der Wegverhältnisse ins Goms eine neue, von Mörel über Deisch nach Ernen führende Straße anzulegen¹⁰⁶⁰. Die im Drittel Mörel zusammengefassten Ortschaften lehnten die Verlegung der Straße mit der Begründung ab, dass diese die Gemeinden Bister, Grengiols und Binn sowie die Linienführung über den Albrunpass von der Landstraße abschneiden würde. Zudem könne Mörel nicht gezwungen werden, zwei Landstraßen zugleich zu unterhalten. Die Gommer führten schließlich den Bau auf eigene Kosten aus, wodurch die Verbindung ins Goms bedeutend verkürzt wurde¹⁰⁶¹.

Zusätzlich fingen einige Gemeinden an, auf der Grundlage der von ihnen erworbenen Verkehrsrechte eine offensive und lenkende Verkehrspolitik zu betreiben. So setzte das Dorf Ernen vermutlich bis zur Errichtung der über Lax und Fiesch führenden Gommerstraße von 1857/61 in der Region des sogenannten Deischberges einen Straßenzwang für den Transport von Handelsgütern durch, welcher die eigene Linienführung zuungunsten des benachbarten Fiesch begünstigte. Die kürzere Verbindung über die Nachbargemeinde blieb dagegen für jeglichen Warenverkehr gesperrt. Diese Lenkungsmaßnahmen sicherten der Erner Suste wertvolle Einnahmen, an denen nach einer Urkunde des Jahres 1328 je zur Hälfte der bischöfliche Landesherr und der Meier von Ernen beteiligt waren¹⁰⁶². Neben den kommunalen Warenlagern profitierten von der Umlenkung des Transitverkehrs, die nachgewiesenermaßen noch in den Jahren 1784/85 durchgesetzt wurde¹⁰⁶³, die lokalen Gasthäuser und Herbergen in gleicher Weise¹⁰⁶⁴.

Kontinuierlich verkehrspolitisch aktiv zeigte sich auch die Kirchgemeinde Münster im oberen Goms, die – bedingt durch ihre unmittelbare Nähe zu zahlreichen Passübergängen (Grimsel/Gries/Furka/Nufenen) – offenkundig ein besonderes Interesse an der Regelung des Verkehrs aufwies. Bereits die Beteiligung Münsters an einem überregionalen Passstraßenbauvertrag des endenden 14. Jahrhunderts legt eine eigenständige, auf

1059 IVS VS, Strecke VS 2.1, S. 1/5; und ebd., Strecke VS 2.2.

1060 BA Mörel, E 10, E 11; ARNOLD, Licht und Schatten, S. 117: Die neue Straße sollte in genügender Höhe dem Abhang entlang führen und mehrere Brücken umgehen, um vor den Fluten der Rhone geschützt zu sein.

1061 GA Mörel E 3; IVS VS, Strecke VS 2.4, S. 1/3.

1062 GREMAUD III, Nr. 1554.

1063 IVS VS, Strecke VS 2.7, S. 1/6: Während eines in den Jahren 1784/85 ausgetragenen Straßenstreits zwischen den Zenden Goms und Mörel wird der Erner Straßenzwang als noch bestehend erwähnt. Der Zenden Goms hatte vorgängig von Mörel aufgrund der schlechten Wegverhältnisse einen Straßenbau vom Nussbaumsteg über den Guldensand zur Grengierbrücke gefordert, woraufhin der Zenden Mörel den Bau ablehnte. Als Argument führte er ins Feld, dass der Zenden Goms den Weg durch die Region erschwere, da er oberhalb von Lax zugunsten von Ernen den kürzeren Zugang über Fiesch sperre.

1064 Ebd., Strecke VS 2.8, S. 1/4.

den Handelsverkehr zielende Verkehrspolitik der Obergommer Gemeinde nahe¹⁰⁶⁵. Im Verbund mit Ernen verpflichtete sie 1433 zwei Walliser zur Wiederherstellung und zum Unterhalt der von Oberwald auf die Passhöhe der Furka führenden Straße. Gleichzeitig wurde der Bau von Brücken in Auftrag gegeben: Vermutlich handelte es sich dabei um den Rhonesteg bei Gletsch sowie um den westlich des Passes gelegenen Mutbachübergang. Als Entschädigung für die Bauarbeiten erhielten die beiden Unternehmer ein nicht näher lokalisierbares Zollrecht und ein Entgelt in Form einer jährlichen Pauschale zugesprochen¹⁰⁶⁶.

Im Jahr 1520 gelangte die Kirchgemeinde Münster durch eine entsprechende Verleihung Bischof Adrians I. von Riedmatten (1529–1548) in den Besitz der Zollrechte für alle vier Obergommer Pässe. Entsprechend dürften sich auch die kommunalen Zuständigkeiten für den Straßenunterhalt ausgeweitet haben¹⁰⁶⁷. Der Zusammenhang zwischen diesen Zollrechten und der Pflicht zum Unterhalt der Passstraßen wird schließlich in den Verhandlungen des Weihnachtslandrates von 1562 deutlich, als die Abgeordneten des Zendens Goms eine Zollerhöhung und -erweiterung wünschten, *da sy mit schwärren Kosten beladen sygen, die strasse zu erhalten, und fürnemblich die so über die Furggen [Furkapass] gadt [...]*. Der Landrat lehnte den Antrag jedoch unter Anführung der Begründung ab, dass in den übrigen Zenden auch *viel Päss und strassen* des Unterhalts bedurften. Entgegen der Forderungen des Zendens Goms sollten die übrigen Zenden auch weiterhin von der Begleichung der Zölle im Goms befreit sein¹⁰⁶⁸. Im Jahr 1570 klagten die Abgesandten des Goms erneut vor dem Landrat, dass sie die Pässe Albrun und Furka *mitt grossenn schwären kosten zu erhalten* hätten, und erbaten erneut eine Anhebung der Zölle¹⁰⁶⁹. Daraufhin bewilligte das Gremium zwar eine Erhöhung für die beiden Übergänge, doch galt der Aufschlag wiederum nur für Fremde, nicht aber für die Landleute, die Dreizehn Orte sowie für deren Untertanengebiete¹⁰⁷⁰.

Die beiden Hilfsbegehren verdeutlichen, dass die Gemeindedelegierten nun verstärkt Interessen der übergeordneten Instanz ihres Zenden formulierten. Sie zeigen aber auch, dass die mit verkehrspolitischen Befugnissen ausgestatteten Oberwalliser Kommunen seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts bei Verkehrsfragen verstärkt an den Landrat appellierten. Die Einrichtung hatte sich damit spätestens bis zu diesem Zeitpunkt die entsprechenden Zuständigkeiten für Straße und Verkehr reklamiert, denn noch im Jahr 1539 waren die Kompetenzen keineswegs klar geregelt gewesen: Als der Zenden Goms

1065 Vgl. die Ausführungen zum Grimselpassstraßenbauprojekt von 1397.

1066 Pfa Reckingen, B 12: Zollfreiheiten wurden für die Warentransporte der Bewohner von Uri, Urseren und des Goms zugesprochen.

1067 Pfa Münster, E 8; IVS VS, Strecke VS 3, S. 7–8/10: 1656 bat die Gemeinde Bischof Adrian IV. von Riedmatten um die Erneuerung dieser Rechte. Gleichzeitig wurde ein neuer Zolltarif festgelegt. Vgl. auch CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 5.

1068 Pfa Münster, E 2 [15.12.1562].

1069 LA V, 181f.; IVS VS, Strecke VS 3, S. 7/10.

1070 Pfa Binn, E 1 [14.12.1570]; Pfa Münster, E 3 [14.12.1570].

vom Zenden oder Drittel Mörel¹⁰⁷¹ die Straßenunterhaltungspflicht für die neu erstellte Landstraße auf den Streckenabschnitten seines Territoriums einforderte, stieß er erneut auf den Widerstand der Mörjer¹⁰⁷². Die Gommer wandten sich daraufhin an Landeshauptmann Peter Owlig, der jedoch den Kläger abwies. Nun rekurrierte der Zenden Goms aber bei Bischof Adrian von Riedmatten, der wohl den Landeshauptmann dahingehend instruierte, dass Mörel jedes vierte Jahr zum Unterhalt der Landstraße verpflichtet wurde¹⁰⁷³.

2.4.6.3 Die Gemeinden des Saastals

Auch die Gemeinden im Einzugsbereich weiterer Walliser Pässe manifestierten im Verlauf des späten Mittelalters auf nachdrücklichere Art und Weise ihre eigenen Verkehrsinteressen. So regelten etwa die Ortschaften des Saastals den Wegunterhalt im Zusammengehen mit ihren Nachbarn südlich der Alpen passübergreifend. Im Jahr 1415 schlossen die Talbewohner mit den Gemeinden des Valle Antrona eine Übereinkunft zur Wiederherstellung und zum Unterhalt der Wege durch beide Täler und über den Antro-napass¹⁰⁷⁴. Vermutlich zielte das Abkommen auf eine Belebung des Handelsverkehrs, der hier im beginnenden 15. Jahrhundert wohl fast durchwegs regionaler Ausstrahlung war. Hundert Jahre später kam es zwischen den Gemeinden der beiden Talschaften nördlich und südlich der Alpen zu Streitigkeiten, da die Bewohner des Valle Antrona sich weigerten, ihren Anteil am Passweg zu *manutieren* [unterhalten]. Einer entsprechenden Anordnung des Kommissärs in Domodossola – das damals von den Eidgenossen besetzt war – widersetzte sich das Tal¹⁰⁷⁵. Im Jahr 1573 erneuerten die Bewohner des Saastals schließlich den gesamten Passweg und berücksichtigten dabei selbst einen bis ins Antro-natal führenden Streckenabschnitt¹⁰⁷⁶. In einem schlechten Zustand hatte sich im Jahr 1403 – nahezu zeitgleich zum benachbarten Pass – auch der Weg über den Monte Moro befunden, was als weiteres Indiz für die regionale Nutzung der Saaser Übergänge in diesem Zeitraum gewertet werden kann. Um den Mängeln beizukommen, versammelten sich 29 Vertreter des Valle Anzasca und fünf Delegierte aus dem Saastal in Bannio. Zusätzlich wurde beschlossen, dass alle Anstößer von Visp bis Piedimulera den künftigen Unterhalt zu tragen hatten¹⁰⁷⁷.

1071 Vgl. dazu Arthur FIBICHER, Artikel »Mörel-Filet«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 8: Locarnini–Muoth, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2008, S. 721f., hier: S. 722: Mörel erscheint 1446 als Zenden (*desenus*) in den Quellen. Sodann aber auch wieder als Drittel oder oberer Drittel des Zendens Raron.

1072 GA Mörel, E 3; IVS VS, Strecke VS 2.4, S. 1/3.

1073 GA Ernen, E 1; BA Mörel, E 1, 2 und 3; IVS VS, Strecke VS 2.4, S. 1/3; ARNOLD, Licht und Schatten, S. 118.

1074 PfA Saas, E 1; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 474. Vgl. auch und IVS VS, Strecke VS 23, S. 6/7.

1075 PfA Saas, E 2 [28.03.1515]; IVS VS, Strecke VS 23, S. 6/7. Vgl. auch JOSSEN/IMSENG/IMSENG, Saaser Chronik, S. 28.

1076 JOSSEN/IMSENG/IMSENG, Saaser Chronik, S. 30.

1077 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 474; IVS VS, Strecke VS 24, S. 10/14.

Auf einen regionalen Warenhandel über die Saaser Pässe weist schließlich auch ein bilateraler Vertrag des Jahres 1559 hin, in dem die Abgeordneten aus Macugnaga und dem Zenden Visp die für den Macugnager Markt geltende Ordnung festlegten. Der Marktfrieden sollte drei Tage vor dem Beginn der Geschäfte einsetzen und bis drei Tage nach dem Markt anhalten. Während dieser Zeitspanne hatte Macugnaga zur Beilegung von Marktstreitigkeiten einen Richter zu stellen. Die Marktbesucher aus dem Wallis sollten Weidegelegenheiten für Pferde und Maultiere erhalten und Lokalitäten zur Warenlagerung zur Verfügung gestellt bekommen. Zudem waren Lebensmittel- und Heupreiserhöhungen für die Marktzeit untersagt. Schließlich erließen die Delegierten auch Regelungen, die sich unmittelbar auf den regelmäßigen interregionalen Warenaustausch beziehen lassen. So legte der Vertrag fest, dass wenn bei Schlechtwetter, Schnee und weiteren Behinderungen eine Querung des Passes nicht möglich sei, die Visper ihre Tiere drei Tage auf den Allmenden von Macugnaga und die Italiener umgekehrt die ihrigen auf den Wiesen von Saas weiden lassen durften. Abschließend verpflichteten sich beide Parteien, die Straßen bis zur Passhöhe regelmäßig zu unterhalten¹⁰⁷⁸.

2.4.6.4 Funktionale Verortung der Kontrollinstanzen

Handel und Verkehr verliehen den Walliser Zenden ein »politisches Selbstbewusstsein, ohne das deren Emanzipationsbewegung« kaum möglich gewesen wäre¹⁰⁷⁹. Besonders früh setzte der Prozess der Verselbständigung – »durch den Einfluss der benachbarten Urkantone« gefördert – im Zenden Goms ein¹⁰⁸⁰. Aus dieser Entwicklung resultierte nicht nur eine nach außen getragene unabhängige Bündnis- und Vertragspolitik¹⁰⁸¹, son-

1078 BA Visp, A 52; JOSSEN/IMSENG/IMSENG, Saaser Chronik, S. 29; IVS VS, Strecke VS 24, S. 10/14. – Vgl. auch Talarchiv Lötschen, A 2; GREMAUD VI, Nr. 2535f.: Zu Vertragsabschlüssen kam es in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts auch im Einzugsbereich des Lötschenpasses, jedoch nicht zur Sicherung des Warenverkehrs, sondern aus strategischen Gründen. Die Bündnisse zur Bewachung des Lötschenpasses zeigen, dass der Übergang zumindest für Feldzüge begehbar gewesen sein muss. Für die damalige Bedeutung des Übergangs erweist sich eine Urkunde des Jahres 1374 als aufschlussreich. Das Dokument beinhaltet die Verleihung des Gasterntals durch den Kirchherrn von Frutigen, Rudolf von Weissenburg, an *Ruf* und *Peter Willemsun* für sich und zu Handen weiterer neun Beteiligter. Der Zins betrug jährlich vier gute Schafe mit der Wolle, 1 Pfund Pfeffer, 6 Käse *genannt vatscherey* und 10 Pfund alter Münze. Aus der Zinsliste folgt RENNEFAHRT, Geschichte des heutigen Frutiglandes, S. 198, dass der Pfefferzins nur deshalb gefordert werden konnte, »weil damals Kaufleute von Süden nach Norden über den Lötschberg zogen, von welchen Pfeffer als Gegenleistung für Säumer- oder Führerdienste erhältlich war«. Vgl. FRB IX, Nr. 859.

1079 WIDMER, Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum, S. 64.

1080 CARLEN, Goms und Gommer in der Geschichte, S. 8; IVS VS, Strecke VS 2, S. 13/15: Ein erster Schritt erfolgte 1240 mit dem *Äginenstatut*, durch das sich die Dörfer Reckingen und Ulrichen zusammenschlossen und verpflichteten, dem Grundherrn den Zins für die Äginenalp gemeinsam zu entrichten. Den Abschluss der Bewegung bildete die Formierung politischer Gemeinden (etwa 1297 *communitas von Binn*). KA Reckingen, Nr. 1, abgedruckt bei GREMAUD V, Nr. 2170; vgl. auch CARLEN, Die Reckinger Äginenalp, S. 8.

1081 1416 schloss das Goms etwa mit Luzern, Uri und Unterwalden ein Burg- und Landrecht, dem sich im Jahr 1417 die meisten der übrigen Zenden anschlossen: GREMAUD VII, Nr. 2640, Nr. 2652 [Visp],

dern auch eine Absicherung der Eigeninteressen nach innen. Auf verkehrspolitischer Ebene manifestierte sich das Streben nach Selbstbestimmung in der verstärkten Akkumulation von verkehrsbezogenen Einzelrechten. Vielleicht erforderte der im Wallis vielerorts zumindest regional anhaltend wichtige Passhandelsverkehr aufgrund zahlreich gebotener Anknüpfungspunkte aber auch per se eine vielfältigere und initiativere Anteilnahme der kommunalen Instanzen am Verkehrswesen. Nicht alle Zenden gelangten jedoch in den Genuss derselben Privilegien, was auf unterschiedliche Verkehrsaufkommen schließen lässt, denn nur wo ein regelmäßiger Handelsverkehr floss, lohnte sich auch der Erwerb entsprechender Rechte. Während etwa im Goms zu Beginn des 14. Jahrhunderts aufgrund des regen Warenverkehrs zwischen der Lombardei und Frankreich rivalisierend um Verkehrsrechte gerungen wurde¹⁰⁸² und noch im 15./16. Jahrhundert aufgrund des anhaltend intensiven Regionalverkehrs Verkehrsbauten und Lenkungsmaßnahmen erforderlich beziehungsweise lohnenswert waren, kämpfte das einst transitverwöhnte Saastal bereits zu Beginn des letzten mittelalterlichen Jahrhunderts um einen regelmäßigen Unterhalt seiner Passwege. Alle kommunalen Instanzen des Wallis bedurften jedoch – besonders in Konfliktfällen – der Rückversicherung und Legitimation durch übergeordnete Instanzen, wobei die entsprechenden Kompetenzen zumindest im beginnenden 16. Jahrhundert neben dem Landrat zusätzlich immer noch dem Fürstbischof von Sitten zufielen. Dies gilt auch für die Repräsentation nach außen hin, denn als in den 1530er Jahren die bisherigen *zolen wäggelt oder furleite* zwischen Uri, Urseren und dem Wallis neu geregelt wurden, besiegelte Bischof Adrian I. von Riedmatten *im Namen unserer Landschaft Wallis* den Vertrag¹⁰⁸³.

Dagegen entschied verkehrsbezogene Streitigkeiten zwischen Städten, Gemeinden und Talschaften des bernischen Territoriums ab dem späten Mittelalter fast ausschließlich die stadtbernische Zentrale. Dies war etwa der Fall, als im Jahr 1544 eine Auseinandersetzung um den Unterhalt des Weges im Gebiet Schwarzwaldalp–Broch–Gschwantenmad zwischen den Berner Oberländer Talschaften Grindelwald und Hasli entbrannte. Die an einem regelmäßig unterhaltenen Saumweg interessierten Grindelwaldner bekundeten ihre Bereitschaft, nicht nur bis an die Talschaftsgrenze, sondern auch außerhalb ihres Gemeindegebiets einen Teil des Unterhalts zu übernehmen, wobei die Hasler ebenfalls einen Anteil leisten sollten, denn *die gemellten von Haßle bruchtin die straß mer dann sy, des glichen so were es ein lantstraß und uff deren von Haßle ertrich*. Die Hasler, deren Hauptinteresse sich auf die Grimsel ausgerichtet haben dürfte, vernachlässigten jedoch ihre Unterhaltspflichten, woraufhin ein Schiedsspruch der stadtbernischen Obrigkeiten sie in die Pflicht stellte¹⁰⁸⁴.

Nr. 2657 [Sitten, Granges, Siders etc.].

1082 GA Obergesteln, E 1.

1083 PfA Münster, A 5 a und b; IVS VS, Strecke VS 3, S. 7/10.

1084 SRQ BE Oberhasli, Nr. 103, S. 164f.: Die Hasler sollten den Abschnitt vom *Allpiglen türlin by dem marchstein* [...] *usbar strassen und brüggen uns an das türlin, da das Proch erwind vor dem Prochwald*, also im Gebiet der offenen Alpweiden der Schwarzwaldalp und des Brochs, sowie die beiden Brücken im Broch und Gschwantenmad *in eren hallten dermassen*, [...] *dass man mit schaffen und soumrossen darüber faren moege*. Die Grindelwaldner sollten *daselbs innden vor an dem Prochwald by dem thürlin*

Das verkehrspolitische Gewicht des städtischen Landesherrn manifestierte sich besonders deutlich in den von Schultheiß und Rat an die Städte und Dörfer ihrer Untertanengebiete gerichteten Aufforderungen, ihren Straßenbau- und -unterhaltungspflichten nachzukommen. Derartige Befehle, die ein wichtiges Indiz für die wachsende administrative Kontrolle der Aarestadt in den Territorien darstellen, versandten die Obrigkeiten ab dem späten Mittelalter in alle Richtungen. So erhielten etwa die Amtleute entlang der sogenannten »Kastenstraße« Burgdorf–Langenthal–Kaltenherberg am 23. Oktober 1480 ein dringliches Mahnschreiben¹⁰⁸⁵: *An vogt zu Wangen, min herrn verstanden, wie die strassen bi Burgdorff, Winingen, Töringen und an andern enden bresthafft syen und die niemand bessre [...] Und sy also ir bevelh [...] das die strassen nach aller notdurfft gemacht werden*¹⁰⁸⁶. Bereits am 6. März 1488 folgte die nächste Weisung: *An vogt von Arwangen, daran zu sin, dass die strassen zu Bleienbach gemacht werden und gebessert wird und zu Töringen*¹⁰⁸⁷. Diese Anordnungen der bernischen Zentrale zur Ausbesserung von Straßenzügen und Brücken verdichteten¹⁰⁸⁸ sich im Gleichschritt mit der spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Herrschaftsintensivierung¹⁰⁸⁹. Die Gemeinden ihrerseits versuchten sich zumindest teilweise ihrer Unterhaltungspflicht zu entziehen: So wird etwa am 1. März 1486 der Ammann von Thorberg angehalten, *die von Hub daran zu wissen, das si wägen, minr herrn straff zu miden*¹⁰⁹⁰. Ähnliche Mahnschreiben aus den 1480er Jahren sind in den übergeordneten Kontext des bernischen Auftrags an den Schultheißen von Burgdorf, Jost Steiger, vom 20. Februar 1479 zu stellen: *Wir werden underricht, das die strassen und weg allenthalb in unseren landen und gebieten gebrästhafft syen, das die niemand zu siner nordurfft [...] komlichen [bruchen mag]. Und als nu das zu grosser beswärd unser geleiten, zöllen und andrer nutzungen dient und uns ouch gebürt, stäg und wäg in eren zu behalten, so bevelhen wir dir [...] das du dich von stund an erhebest und dich allethalben uff die landstrassen fügest und unser amptlüt, vögt zu Wangen, Bipp und andern enden [...], ersuchest und ermanest, dir hilf und bystand zutund, damit sölich*

anfachen und durch den Prochwalld ushar strassen uns an Gschwanten Mad zuo dem bechlin. Vgl. auch IVS BE, Strecke BE 100, S. 9/12.

1085 IVS BE, Strecke BE 5: Die Straße wurde vermutlich benannt nach den Höfen Oberer, Mittlerer und Unterer Chasten zwischen Wynigen und Riedtwil.

1086 Ebd., Strecke BE 5, S. 1/3; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 90.

1087 IVS BE, Strecke BE 5, S. 1/3; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 91.

1088 IVS BE, Strecke BE 5, S. 1/3; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 94: Ob es sich im Einzelfall um die Behebung immer wieder neuer Schäden handelte oder zum wiederholten Mal um die Ausbesserung des gleichen *bresthaften* Straßenstückes, ist im Einzelfall nicht immer aufzuschlüsseln. Häufig lag das Problem vor allem darin begründet, dass die Durchführung der Straßenarbeiten mehreren Anliegergemeinden im weiteren Umkreis einer Route angelastet wurde. Dies zeigt eine undatierte Straßenordnung, auf die im Jahr 1493 Bezug genommen wird: *Item Madisswyl, Lotzwyl, Melchnow sollen denen von Bleienbach helfen in irem Twing wägen.*

1089 Berchtold HALLERS Auszüge aus den Ratsmanualen unterstreichen dies: Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 1–13.

1090 IVS BE, Strecke BE 5, S. 1/3; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 91.

*strassen [...], gemacht, gebessret und gehandhapt werden*¹⁰⁹¹. Es waren entsprechend auch handfeste wirtschaftliche und fiskalische Interessen, die den bernischen Rat hier wie anderswo auf die Instandhaltung der durch ihre Transitregionen führenden Straßenzüge drängen ließen¹⁰⁹². Die Stadt Burgdorf, die sich – auf günstigen Vorbedingungen aufbauend – umfassende Rechte sicherte und zeitweilig eine eigenständige Verkehrspolitik betrieb, stellte in diesem sich noch ausformenden System eher die Ausnahme denn die Regel dar. Glückte ihr doch der im Oberaargau nahezu singuläre Erwerb des Zollregals auf Kosten des adligen Landesherrn, wobei auch der für eine ansehnliche Zeit währende Erhalt des Rechts unter bernischer Kontrolle als außergewöhnliche Leistung bezeichnet werden muss¹⁰⁹³.

Noch in der Periode der Herrschaftsausdehnung eröffneten sich dergestalt einzelnen Städten und Dörfern des Territoriums verkehrspolitische Spielräume, die neben den Bedingungen der Herrschaftsübernahme auf die unter der bernischen Herrschaft nachwirkenden vorgängigen Rechtskonstellationen zurückzuführen sind. Solche Bestrebungen zum Aufbau einer eigenständigen städtischen und kommunalen Verkehrspolitik sind in den an Wasser- und Seewegen liegenden Ortschaften wie Thun¹⁰⁹⁴ oder Unterseen¹⁰⁹⁵ sowie generell in den vom Handelsverkehr berührten Regionen fassbar. Doch erfolgten mit der im Verlauf des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit rasch wachsenden Kontrolle der bernischen Obrigkeiten bald umfassende Beschränkungen. So fielen die verkehrspolitischen Kompetenzen in den Untertanengebieten zunehmend in die Verfügungsgewalt der gnädigen Herren von Bern, die diesen Machtgewinn zur administrativen Durchdringung sowie zur fiskalischen und ökonomischen Abschöpfung des Durchgangsverkehrs instrumentalisierten. Zur Durchsetzung der bernischen Ansprüche zu Stadt und zu Land wurden neben der lokalen Beamtschaft eigens mit einem festen Personalstock ausgestattete städtische Institutionen eingesetzt.

1091 IVS BE, Strecke BE 5, S. 1–2/3; MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 93.

1092 IVS BE, Strecke BE 5, S. 2/3: Offenbar waren diese Maßnahmen nicht immer sonderlich nachhaltig, denn bereits 1518 und 1524 sind diverse Schreiben der bernischen Obrigkeit zum selben Gegenstand und fast identischen Inhalts aktenkundig.

1093 Ebd., Strecke BE 7, S. 3/4.

1094 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 105: Die Stadt Thun verfügte jedoch – bedrängt durch die nahe bernische Konkurrenz – nie über genügend politisches Eigengewicht, um eine über die Standortvorteile hinausgehende Verkehrspolitik zu betreiben. Überdies erwiesen sich die naturräumlichen Voraussetzungen für den überregionalen Warenverkehr als besonders ungünstig: Zwar ist die Alpenkette von Thun aus leicht zu erreichen, doch sind die bernischen Pässe überdurchschnittlich hoch gelegen. Darüber hinaus besitzt einzig die Grimsel eine unmittelbar nach nach Süden führende Anschlussroute.

1095 BOLLIGER/VON RÜTTE, Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte, S. 15: Im Zentrum der politischen Entwicklung der Gegend zwischen den Oberländer Seen standen das Kloster Interlaken und die Stadt Unterseen. Das Gebiet der geistlichen Herrschaft gelangte 1344 an Bern, das der weltlichen 1386. Der Landschaft oblag die wichtige Aufgabe, den durchgehenden Personen- und Warentransport zwischen den beiden Seen zu organisieren.

2.5 Die institutionellen Akteure

»Im Spätmittelalter kam es überall in Mitteleuropa zu einer Verdichtung des politischen, ökonomischen und administrativen Lebens, was vor allem in den Städten zu einem kontinuierlichen Ausbau der Verwaltungsapparate führte.«¹⁰⁹⁶ Dieser Prozess mündete in der Stadt Bern in eine umfassende Institutionalisierung politischer Kompetenzbereiche, wobei auch die Verkehrsorganisation einen strukturierenden Ausbau erfuhr. Dagegen setzte diese Entwicklung im Wallis, das über kein Zentrum in der Größenordnung der Aarestadt verfügte, erst in einer Periode ein, die außerhalb des betrachteten Untersuchungszeitraums liegt. Die Gründe für diese Verzögerung sind vermutlich in den massiven politischen Umbrüchen des sich neigenden Mittelalters und der beginnenden Frühen Neuzeit sowie in den dezentralen Bestrebungen der Zenden zu verorten.

2.5.1 Das stadtbernerische Zoll- und Kaufhaus

Die bernischen Bemühungen um den Fernhandel im 14. und 15. Jahrhundert¹⁰⁹⁷ zeitigten einen maßgeblichen Einfluss auf die Entstehung zentraler städtischer Verkehrseinrichtungen, deren Zuständigkeitsbereiche sich im Gleichschritt mit der Herrschaftsintensivierung in nicht unbeträchtlichem Ausmaß erweiterten. So errichtete die bernische Bürgerschaft nach der pfandweisen Verleihung der Zoll-¹⁰⁹⁸ und Geleitrechte¹⁰⁹⁹ durch Kaiser Karl IV. im Jahr 1373 an der Stelle eines älteren Salzhauses erstmals ein städtisches Kauf- und Zollhaus¹¹⁰⁰. Um einen offenen Innenhof an der Kramgasse gruppierten sich verschiedene *hüslin*, in denen die Zoll- und Geleitherren ebenso wie das Kaufhauspersonal Kaufmannswaren kontrollierten, wägten, verzollten und schließlich im Keller¹¹⁰¹ des Kaufhauses stapelten¹¹⁰². Erst eine größere Konzentration fremder Kaufleute hatte wohl

1096 GERBER, Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, S. 55.

1097 Urs Martin ZAHND, Abschnitt »Vom Hochmittelalter bis zum Ende des Ancien Régime« im Artikel »Bern. Gemeinde«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2: Basel–Bum, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 234–251, S. 236–242, hier: S. 238; IVS BE, Strecke BE 4, S. 1/2, und Strecke BE 5.0.2: Mehrere Handelsgesellschaften eröffneten in Bern ihre Niederlassungen. Auch die Zahl der ansässigen Geldwechsler und -leiher (Lombarden, Kawertschen) stieg an. Um 1400 lassen sich in Bern Fernhändler aus Oberitalien, der Westschweiz und den oberdeutschen Städten nachweisen. Vgl. dazu LANDOLT, Lombarden und Kawertschen, S. 273f.

1098 FRB IV, Nr. 621, S. 639f.; ebd., Nr. 491, S. 514f. Vgl. WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 663f.

1099 SRQ BE I/3, Nr. 80g), S. 196. Vgl. dazu FELLER, Geschichte, Bd. 1, S. 168.

1100 FRB IX, Nr. 698, S. 324f. Vgl. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 122; GERBER, Die Zunft- und Gewerbebauten, S. 52; DERS., Handel und Gewerbe, S. 198; DERS., Gott ist Burger zu Bern, S. 208.

1101 GERBER, Die Zunft- und Gewerbebauten, S. 52f.: Dieser Keller hatte wohl eine beachtliche Größe, denn der Rat ließ dort im Jahr 1388 über 60 Kriegsgefangene einsperren, da die Gefängnistürme der Stadt im Gefolge zweier Kriegszüge gegen Freiburg i. Ü. und Zofingen bereits gefüllt waren. Vgl. STRUDER (Hg.), Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, S. 175.

1102 WELTI (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1375–1384, S. 11 (1375/I), S. 66 (1377/I).

die städtischen Obrigkeiten den Bau des Gebäudekomplexes als notwendig erachten lassen. In der Folgezeit mussten alle Handelswaren direkt zum städtischen Kaufhaus geführt werden. Das Abladen, Kontrollieren und Wägen der Güter durfte ausschließlich an diesem Ort vorgenommen werden, wobei beim Verstoß gegen die Ordnung ein einjähriger Stadtverweis und Bußzahlungen drohten¹¹⁰³.

Für die im Kaufhaus eingezogenen Zölle und das Geleit erließen Schultheiß und Rat von Bern gestaffelte Tarifordnungen¹¹⁰⁴. Handelswaren, welche die Stadt nur passierten und nicht auf dem städtischen Markt zum Verkauf gelangten, erforderten lediglich die Entrichtung des Geleitgeldes. Hingegen waren für Produkte, die im Kaufhaus den Besitzer wechselten, sowohl Zoll- als auch Geleitgelder zu begleichen. Ein Vergleich der beiden Tarife zeigt, dass die bernischen Abgaben für den Verkehrsschutz um einiges höher waren als die Zölle. Dieser Befund stellt ein weiteres wichtiges Indiz für die zentrale Bedeutung des durchziehenden Transitverkehrs im spätmittelalterlichen Bern dar. »Spätestens im 15. Jahrhundert verschmolzen Zoll und Geleit allerdings beinahe vollständig miteinander«, so dass die Begriffe in den Quellen oft synonym erscheinen¹¹⁰⁵.

2.5.1.1 Das Kaufhauspersonal: Zöllner und Geleitherrn – Meister und Knechte

»Das mit dem ordnungsgemäßen Bezug des Zolls und Geleits beauftragte Personal lässt sich in den bernischen Quellen [...] sehr schwer fassen.« So sind die Namen der *geleitlüte*, *zolner* und *koufhusknechte* nur bekannt, wenn der Säckelmeister in seinen Notizen, aus denen später Halbjahresrechnungen gefertigt wurden, vermerkte, wer ihm die Einnahmen aus dem Kaufhaus übermittelt hatte¹¹⁰⁶. Da die Beamten rund um das städtische

1103 Zollbuch I, S. 37 (StAB B VIII 1): Dagegen waren alle *kleinfügig sachen* [...], *davon die landtlüt zoln süllent geben, als käß, ziger, wech und dergelichen ding* beim Betreten der Stadt an den Toren zu verzollen. Die Besteuerung dieser Waren im Kaufhaus hätte sich nicht gelohnt, da sie zu aufwendig gewesen wäre. Vgl. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 122, mit Anm. 621: Es handelt sich bei der entsprechenden Quelle um *ein Abgeschrift eins alten Zoll Rodels*, die am 19. März 1534 angefertigt wurde.

1104 SRQ BE I/2, S. 460–462 (Stadtbuch, Art. 30); StAB B VIII 1. Vgl. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 124, Anm. 631: Das Zollbuch stammt aus den 1540er Jahren. Da es aber nachweislich ältere Dokumente aufnimmt, ist die Ordnung wohl bereits wesentlich früher entstanden.

1105 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 123: Barbara Studer Immenhauser verweist in diesem Zusammenhang auf eine Erklärung Friedrich Emil Weltis: Das Geleit sei ursprünglich, als es noch durch bewaffnete Eskorten ausgeführt wurde, mit hohen Kosten verbunden gewesen, während der Zoll seit jeher nur eine Einnahmequelle ohne direkte Leistung dargestellt habe. Dieser Ansatz greift aber zu kurz. Waren doch die Zollerhebungen im Regelfall mit Straßenerhaltungspflichten verbunden.

1106 WELTI (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1430–1452, S. 212 und 227 (1446, 1447): *Denne von den gleitzlüten Peter Giesser und Heintzmann Andreas uf fritag nach sant Tomatz tag usserm stock im koufhus CLXIII lb. Denn hab ich empfangen von Cristian von Ried dem zollner usser dem stock im koufhus und von saltz, gebürt III lb. XXXI lb.* β. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 123: Die Zöllner und Geleitsherren wurden weder an Os-

Kaufhaus ihre Entlohnung allem Anschein nach direkt aus den eingezogenen Abgaben bezogen, werden sie in den Säckelmeisterrechnungen jedoch selten erwähnt¹¹⁰⁷.

Die erste, anlässlich der Eröffnung verabschiedete Kaufhausordnung erwähnt einen *kouffhusmeister* als Leiter der stadtbarnischen Einrichtung¹¹⁰⁸, wobei aus den Säckelmeisterrechnungen hervorgeht, dass nur wenig später, im Jahr 1376, tatsächlich auch ein Kaufhausmeister mit dem Amt betraut war¹¹⁰⁹. In den 1440er Jahren umfasste der Personalbestand des Kaufhauses insgesamt zwei Geleitherrn, einen Zöllner und zwei Kaufhausknechte, die ihren Dienst im Auftrag der Stadt Bern versahen. Um 1550 waren es neun Zöllner, ebenso viele Geleitsherren und zwei Kaufhausknechte¹¹¹⁰. Dass die zwanzig Verkehrsbeamten um die Mitte des 16. Jahrhunderts ausnahmslos Mitglieder des Großen Rates waren, lässt auf ein hohes Ansehen der Ämter schließen¹¹¹¹. Aufschlüsse zu den Pflichten und Aufgaben der bernischen Zöllner und Geleitsherren liefern die Amtseide aus mehreren Jahrhunderten¹¹¹². So waren die Beamten verantwortlich, dass die ins Kaufhaus transportierten Waren *nit verendert werden noch abgeladen oder abgestellt werden, byß sy durch die kouffhuß knecht besichtigt, vffgeschrieben vnd dem zoller angegeben werden*¹¹¹³. Entsprechend muss sich seit der Gründung der städti-

tern gewählt noch mussten sie im Gegensatz zu den Vögten eine jährlich Rechnungslegung stellen. Deshalb erscheinen sie weder in den Rechnungsbüchern noch in den Burgerrodeln oder Osterbüchern.

1107 WELTI (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1430–1452, S. 161; STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 123, Anm. 625: Einzig im Jahr 1443 erhielten Peter Giesser und Hans Frenckli als Kaufhausbeamte aus dem Stadtsäckel gemeinsam *32 Pfund lon von dem gleit in dem verlüffnen jar*.

1108 FRB IX, Nr. 698, S. 325. Spätere Kaufhausordnungen: SRQ BE IX/2, Nr. 250, 252a und 252b.

1109 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 123, mit Anm. 626f.: Zweimal im Jahr übergab der Kaufhausvorsteher seine Einnahmen dem städtischen Säckelmeister, der diese in seinen Rechnungen verbuchte. 1376–77 hatte Ulrich Halter das Amt des Kaufhausleiters inne, 1377–82 Peter von Grafenried und 1382–84 Peter Balmer. Vgl. WELTI (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1375–1384, S. 36, 64, 84, 128, 154, 179, 204, 229, 282, 312.

1110 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 124.

1111 Ebd., S. 123f., Anm. 627–629: Dies sei umso verwunderlicher, als die Kaufhausknechte weiterhin schwören mussten, *all nacht im kouffhus ze ligen vnd in der maß hüten, das da nützit verloren werde* (SRQ BE I/2, S. 533). Auf der anderen Seite sei der Einsatz von Vertrauenspersonen aufgrund der vorhandenen Bargeldmengen unabdingbar gewesen. Zudem waren die Zollforderungen bei den Händlern durchzusetzen, was ein Amtsträger höheren Ranges leichter bewältigte. – Auch die drei in Anm. 1109 aufgeführten Amtsinhaber lassen sich in weiteren, teils angesehenen und anspruchsvollen Ämtern nachweisen. Dass Verkehrsämter nicht nur in Bern ein nicht unbeträchtliches Prestige und Einflussmöglichkeiten mit sich brachten, legt etwa die Übernahme des Amtes des Geleitmannes durch reiche Kaufmannsgeschlechter in Sachsen nahe. Auch in Niederbayern wurden die Zöllner aus finanzkräftigen städtischen Bürgergeschlechtern rekrutiert, die im Handel tätig waren. Vgl. HESSE, Amtsträger der Fürsten im spätmittelalterlichen Reich, S. 314f., 340.

1112 STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 124f.: Zum *eyd* der Kaufhausknechte vgl. StAB B VIII 1 Zollbuch von 1540; Eid der Zöllner: SRQ BE I/2, S. 533f. (Stadtbuch, Art. 125); ältester Eid der Geleitherrn im Eidbuch I, fol. 22r (StAB A I 629). Dieser entspreche mutatis mutandis dem im Stadtbuch überlieferten Eid der Geleitleute der Landschaft: SRQ BE I/2, S. 554, Art. 180.

1113 StAB B VIII 1 Zollbuch I, S. 56f.

schen Einrichtung eine exakt festgeschriebene Arbeitsteilung zwischen den Kaufhausknechten, welche die eingetroffenen Güter bestimmten und wägten, und den Geleitherren und Zöllnern, welche die Angaben der ersteren anhand der Tarifordnungen von Zoll und Geleit in Beträge umzumünzen hatten, eingespielt haben. Letztere waren zum sofortigen Einzug der Abgaben verpflichtet und durften weder willkürlich Erhöhungen vornehmen noch eigenmächtig Nachlässe gewähren. Darüber hinaus forderten die städtischen Obrigkeiten von den Zöllnern und Geleitherren einen jährlichen Schwur, das *gelt, so da von valt, nit zu secklen, sunder in den stock angends legen vnd gantz nütz vsß behalten*. Nur *eins guldin werts muntz* sollten sie jeweils als Wechselgeld zurückbehalten¹¹¹⁴. Dagegen zogen die Kaufhausknechte grundsätzlich keine großen Beträge an Verkehrsabgaben ein. Nur bei kleineren Warenmengen waren sie als *biderb lüte* befugt, die entsprechenden Gelder einzufordern, doch nur im besonderen Fall, dass *die gleitzlüte und zolner nit anheimsch werdend*¹¹¹⁵. Sobald die verantwortlichen Zöllner und Geleitherren ins Kaufhaus zurückgekehrt waren, hatten die Knechte die in ihrer Abwesenheit erzielten Einnahmen zu überreichen und – damit die Stadt ihrer Einnahmen nicht verlustig ging – über ausstehende Abgaben zu informieren. Vermutlich zwei Mal im Jahr leerten die Amtsinhaber im Beisein eines Kleinrats oder Venners den Stock und übergaben dem Säckelmeister die Zoll- und Geleitgeldeinnahmen. Da im 15. Jahrhundert nachgewiesenermaßen jeweils nur einer der Amtsträger die Gelder an den Finanzbeamten weiterreichte, dürften die gesamten Verkehrsabgaben in eine gemeinschaftliche Kasse für Zölle und Geleitgelder geflossen sein¹¹¹⁶.

2.5.2 Das bernische Bauherrenamt

Noch vor der Einrichtung des städtischen Kaufhauses hatte sich in der spätmittelalterlichen Aarestadt eine weitere Institution ausgebildet, die vielfältige Querbezüge zum Verkehrswesen und zur stadtbernischen Verkehrspolitik insgesamt aufwies. Das bereits im Jahr 1310 vom Rat durch einen formellen Beschluss ins Leben gerufene Bauherren-

1114 STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, S. 124f. Vgl. auch HESSE, *Amtsträger der Fürsten im spätmittelalterlichen Reich*, S. 169–172: Die Aufgabenbereiche dieser Beamten umfassten auch in weiteren Territorien des Reichs ähnliche Posten: So oblag es etwa den Geleitsmännern in Sachsen seit dem 14. Jahrhundert, an den Geleitstellen die Geleitsmarken abzugeben und zu kontrollieren, ob die Kaufleute und Fuhrmänner an der vorherigen Erhebungsstelle ihre Abgaben beglichen hatten. Über passierende Personen und Waren hatten sie wie über Einnahmen und Ausgaben exakt Buch zu führen. Interessant scheint, dass der Geleitsherr hier zumindest – in einzelnen Ämtern – zusätzlich mit der Verwaltung des Zolls betraut war. Bis ins 16. Jahrhundert formte dieses Amt in Sachsen drei Typen aus, die sich im Hinblick auf die zugeschriebenen Aufgabenbereiche und Kompetenzen sowie in Bezug auf den Modus der Rechnungslegung unterschieden.

1115 SRQ BE I/2, S. 533 (Stadtbuch, Art. 125); STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, S. 125, mit Anm. 633.

1116 STUDER IMMENHAUSER, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition*, S. 125: Erst im 16. Jahrhundert wurden in den Säckelmeisterrechnungen Beträge aus dem *gleitstock* und dem *zollstock* im Kaufhaus parallel verbucht.

amt¹¹¹⁷ zählt damit neben dem Säckelamt zu den ältesten Verwaltungseinrichtungen der Stadt Bern. Anlass zu seiner Gründung geliefert hatte ein verheerender Stadtbrand im davorliegenden Jahr. Die kommunale Verfassungs- und Haushaltsentwicklung sowie die während des späten Mittelalters durchgeführten städtischen Großbauprojekte beeinflussten die Weiterentwicklung des Bauamtes maßgeblich¹¹¹⁸. Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts mit eigenen, zweckgebundenen Einkünften ausgestattet, entwickelte sich die Berner Baubehörde zu einem durch spezielle Eide und Ordnungen klar definierten städtischen Amt. Im Jahr 1464 wurde der seit der Etablierung des Amtes bestehende und seither immer wieder neu formulierte Eid durch den Rat revidiert und schriftlich fixiert¹¹¹⁹. Die erste überlieferte *Bauberrenordnung* aus dem Jahr 1473 enthält eine detaillierte Auflistung der wichtigsten Aufgabenbereiche der städtischen Bauherren, die sich bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts für die Durchführung sämtlicher, von der Stadt in Auftrag gegebenen Baumaßnahmen verantwortlich zeichneten¹¹²⁰.

Bis zum Ende des 14. Jahrhunderts reduzierte sich die Anzahl Bauherren von vier auf zwei, auf den sogenannten *Bauherrn vom Rat* und den *Bauherrn von Burgern*, die unterschiedliche Verwaltungsbereiche zugeteilt erhielten. Die Bedeutung des ersteren, aus dem Kleinen Rat heraus gewählten Bauherrn wuchs kontinuierlich an, bis ihm im endenden 15. Jahrhundert schließlich die alleinige Leitung des Bauherrenamtes zufiel. Das Bauherrenamt verfügte über zahlreiche weitere Bedienstete. Die wichtigsten waren der Bauherrenschreiber und der Bauamtsweibel sowie die städtischen Werkmeister¹¹²¹. Innerhalb der Stadtmauern beschäftigten die Bauherren auf den kommunalen Baustellen etwa *Karrer* und *Kärlisleute*, die überdies im Auftrag der Baubehörde die Reinhaltung der Straßen und Gassen zu besorgen hatten¹¹²². Bereits zu Beginn des 14. Jahrhunderts

1117 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern. Vgl. auch DERS., Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, S. 55–73; und STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 137–140.

1118 GERBER, Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, S. 58f.: Insbesondere der Bau der neuen Westbefestigungen seit 1345 und der Wiederaufbau der Stadt nach dem Stadtbrand von 1405 waren teure und großangelegte Bauunterfangen, die nur durch den Ausbau der Baubehörde zu einer eigenständigen Verwaltungseinrichtung zu bewältigen waren.

1119 SRQ BE, I/2, S. 96–98.

1120 SRQ BE, V, S. 33–37.

1121 GERBER, Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, S. 59–61: Die fortschreitende Kompetenzzuteilung zwischen den beiden Bauherren widerspiegelt sich auch in der Rechnungsführung, die spätestens seit dem Jahr 1435 nachweisbar getrennt erfolgte. So oblag dem Bauherrn vom Rat bereits seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts die alleinige Verantwortung über die von der Stadt ans Bauherrenamt überwiesenen Geldbeträge. Der Bauherr von Burgern verwaltete dagegen nur noch die wichtigsten Eigeneinkünfte des Bauherrenamtes, wobei er die erwirtschafteten Einnahmeüberschüsse regelmäßig an den Bauherrn vom Rat weiterzugeben hatte. Zum Personal des Bauherrenamtes vgl. auch DERS., Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 67f.; und bes. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 140–144 (den Bauherren unterstellte städtische Amtsträger), S. 144–157 (die Bauschauer – die Aufsichtsbehörde über das private Bauen).

1122 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 29: Obschon die Kärlisleute bereits im 14. Jahrhundert eine wichtige Rolle bei der Abfallentsorgung der Stadt spielten, wurden ihre Pflichten und Aufgaben erst im 16. Jahrhundert in einer entsprechenden Ordnung festgehalten.

reichte die Zuständigkeit der stadtbernischen Baubehörde zwar auch über das eigentliche Stadtgebiet hinaus, doch zeigten sich die Landvögte für die bauliche Aufsicht in den Territorien verantwortlich. Ausschließlich bei größeren Bauvorhaben beteiligten sich die städtischen Bauherren und der Säckelmeister in der Landschaft mit Arbeitskräften und Zuschüssen an einzelnen Bauunternehmungen¹¹²³. Berns kostspielige Territorialpolitik des späten Mittelalters und der wachsende – nicht zuletzt auch bauliche – Aufwand für die administrative Durchdringung der Untertanengebiete forderten vom städtischen Rat seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert eine ständige Steigerung des bauherrlichen Etats. Um seine baupolitischen Ziele langfristig realisieren zu können, bediente sich die bernische Regierung vielgestaltiger Finanzierungsmethoden: Einerseits suchte sie sämtliche Einkünfte unter der Verwaltung der Bauherren zu konzentrieren, und andererseits begann sie, die bauherrlichen Eigeneinkünfte verstärkt aus der Landschaft zu beziehen. Wurde der Finanzhaushalt der Stadt Bern im 14. Jahrhundert noch weitestgehend von der städtischen Bürgerschaft getragen, so hatte seit dem 15. Jahrhundert vor allem die ländliche Untertanenschaft die wachsenden Bedürfnisse von Stadt und Land zu finanzieren¹¹²⁴.

Die in der Landschaft durchgeführten Bauvorhaben des späten Mittelalters zeichneten sich auf der Ebene des Verkehrsnetzes durch vielfältige Brückenneu- und -umbauten aus, die durch ihre fortschrittliche, doch ebenso aufwendige wie kostspielige Errichtung von steinernen Pfeilern bestachen. Stadtschreiber Thüring Fricker listet die Saanebrücken bei Gümmenen und Laupen, die Aarebrücken bei Aarberg, Aarwangen, Neubrück und Wangen¹¹²⁵ sowie die Brücke in Nidau als wichtigste Verkehrsbauten der Epoche auf. Der Brückenbau beherrschte aber auch das Feld der städtischen baulichen Aufwendungen: So kostete etwa der steinerne Umbau der Untertorbrücke im Jahr 1460 über 5500 fl.¹¹²⁶

2.5.2.1 Die bauherrlichen Verkehrsabgaben

Eine enge Verknüpfung des bernischen Bauherrenamtes mit dem Verkehrssystem erfolgte schließlich auch über den Haushalt der städtischen Einrichtung, der von verkehrsbezogenen Einnahmen – etwa von verschiedenen Zöllen und dem sogenannten *Brückensommer* – gespeist wurde. Grundsätzlich verfügte das mittelalterliche Bern über zwei Zolltypen: zum einen über die stadteigenen Marktzölle auf umgeschlagene Handelswaren, zum anderen über die Verkehrs- oder Transitzölle zum Schutz der Reisenden und zum Unterhalt von Straßen und Brücken. Während der Ertrag der Marktzölle vollumfänglich in die Stadtkasse floss, wurden die Einnahmen aus den Verkehrszöllen, soweit

1123 Ebd., S. 27f.

1124 DERS., Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, S. 64.

1125 BÖSCH, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, S. 35: Die 1383 erstmals belegte Wangener Holzbrücke an der Aare spielte für Berns Verkehrspolitik eine tragende Rolle, da an diesem Punkt der von Basel über den Oberen Hauenstein fließende Verkehr vom Jurasüdfuß auf die Linienführung durch Bern gelenkt werden konnte.

1126 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 61f.

sie dem Unterhalt der Verkehrswege und Brücken dienten, grösstenteils in den Etat des städtischen Bauherrenamtes überführt. Die Ausnahme bildeten die Geleitzölle, deren Einkünfte zwar seit dem 14. Jahrhundert vermehrt auch für den Unterhalt der Landstrassen eingesetzt wurden, die jedoch nicht ans Bauherrenamt gelangten. Die jährlichen Zolleinnahmen der Bauherren beliefen sich nach den Berechnungen von Roland Gerber auf durchschnittliche 626 lb., wobei rund 96 % der Einnahmen aus den verschiedenen Brückenzöllen stammten, die von der Landbevölkerung in den vier Landgerichten und in der Landvogtei Grasburg aufgebracht wurden¹¹²⁷.

Auch die Einkünfte aus den Torzöllen fielen, soweit sie dem Unterhalt der Torbrücken über die Stadtgräben dienten, dem Bauherrenamt zu. Die Stadt Bern besaß seit dem 14. Jahrhundert vier Stadttore, an denen ein solcher Zoll anfiel¹¹²⁸. Die Torzölle wurden im Gegensatz zu den im Kaufhaus bezogenen Markt- und Geleitzöllen bereits am Stadteingang von den Torwächtern eingezogen. An jedem Tor hing eine Zolltafel, welche die wichtigsten städtischen Tarife verzeichnete¹¹²⁹. Einer dieser Torzölle, der sogenannte Bastzoll¹¹³⁰, diente allein dem Unterhalt der Torbrücken über die Stadtgräben. Seine Einnahmen flossen deshalb nicht wie die übrigen Torzolleinkünfte in den Stadtsäckel, sondern gelangten nach Abzug des Gehalts der vier Torwächter an den *Bauherrn vom Rat*. Dieser übernahm im Gegenzug die Verpflichtung, auf den Torbrücken für die Sicherheit von Personen und Waren zu sorgen. Grundsätzlich war der Bastzoll zwar ein auf sämtliche in die Stadt Bern geführten Saumtiere erhobener Einfuhrzoll, doch entrichteten die Reisenden diese Abgabe – im Unterschied zu den übrigen Torzöllen – nicht anlässlich der jeweiligen Marktbesuche, sondern in Form einer an die Torwächter bezahlten Jahrespauschale¹¹³¹. Im Verlauf des 14. Jahrhunderts ging die Verwaltung der Torzölle vom Bauherrenamt an den Stadtzöllner im Kaufhaus über, woraufhin die nun in ihrer Selbständigkeit beschnittenen Torwächter zu städtischen Dienstleuten absanken¹¹³². Indes übertrug der Rat die Unterhaltungspflicht der Torbrücken zum einen Teil dem städtischen

1127 Ebd., S. 86f.: Da die Brückenzölle grösstenteils in Form von Getreide entrichtet wurden, waren sie witterungs- und teuerungsbedingten Schwankungen unterworfen.

1128 Ebd., S. 88: Die Zollstätten befanden sich bei den westlichen Hauptzugängen der Stadt, dem Oberen Marzilitor, dem Spitaltor und dem Golatenmattgasstor sowie beim Untertor, dem einzigen Ostzugang.

1129 StAB B VIII 123; gedruckt in SRQ BE I/2, Nr. 29, S. 19–22: Die ältesten erhaltenen Zolltarife der Stadt Bern stammen aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts.

1130 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 378: Der Bast ist das Traggestell eines Saumtieres [Bastross = Saumpferd].

1131 SRQ BE IX/2, Nr. 270b, Art. N, S. 705: Der Zolltarif betrug in der Mitte des 16. Jahrhunderts 6 d für jedes in die Stadt eingeführte Saumpferd. Vgl. auch HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 16: *Ein offnen Brieff, von denen, so in die Statt soumen, es sei uff Bästen oder Sätlen, den Zol zu nämen* [30.07.1523].

1132 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 89: Die bernischen Torzölle scheinen bereits seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts von der Stadt selbst eingezogen worden zu sein. Nach der Goldenen Handfeste wurden sie vom Rat an einzelne Torwächter verliehen, die mit den Zolleinnahmen in Eigenregie für den Unterhalt der Torbrücken aufzukommen hatten. Bei Unfällen hafteten sie für die entstandenen Schäden, sofern diese auf die Baufälligkeit der Brücken zurückzuführen waren.

Brunnenmeister und zum anderen Teil den Bauherren, die sich für ihre Aufwendungen zwei Drittel der Bastzolleinnahmen sicherten¹¹³³. Erst im Verlauf des 15. und 16. Jahrhunderts ging der bauliche Unterhalt der Torbrücken vollständig an das städtische Bauherrenamt über¹¹³⁴.

Rund 56 % der vom Bauherrenamt in den Jahren 1533 bis 1550 durchschnittlich eingenommenen Verkehrseinnahmen rührten – wie Roland Gerber berechnet hat – aus den sogenannten *Brücksommer*-Erträgen der an die Stadt Bern angrenzenden Landgerichte Konolfingen, Seftigen, Sternenbergr und Zollikofen her. Die jährlich geleistete Getreideabgabe des *Brücksommers* befreite die Landbevölkerung in der Nachbarschaft der städtischen Zentrale von der Entrichtung des Brückenzolls an den Stadttoren¹¹³⁵. Diese auf das Passieren der städtischen Brücken erhobenen Abgaben dienten in erster Linie dem Unterhalt der zahlreichen Flussübergänge und Stege sowie der Gräben vor den Stadttoren. Durch die fiskalische Belastung der vier Landgerichte, die den Löwenanteil der regelmäßigen Marktbesucher stellten, profitierte die Stadt Bern insbesondere von der Abschöpfung des lokalen und regionalen Verkehrs. Auf der anderen Seite zogen auch die ländlichen Beiträger Nutzen aus der Vereinbarung, waren sie doch nicht nur vom Brückenzoll, sondern auch von den durch die Zollerhebung auferlegten Behinderungen befreit¹¹³⁶. In den Genuss dieser Begünstigungen gelangten auch die Bewohner der Anliegergemeinden rund um die Flussbrücken bei Neubrücke und Gümnenen¹¹³⁷.

1133 StAB B X 40, fol. 2v, Bauamtsrechnung vom Rat 1539/40, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 380: Das letzte Drittel der in einer gesonderten Zollbüchse gesammelten Bastzolleinkünfte deckte die Jahreslöhne der vier Torwächter. Die von 1533 bis 1550 ans Bauherrenamt überwiesenen Zollbeträge erbrachten nach Roland Gerbers Berechnungen gerade mal zwischen 18 und 29 lb. jährliche Einnahmen. Diese entsprachen durchschnittlich rund 4 % der von den Bauherren erzielten Zolleinkünfte. Vgl. dazu StAB B X 40, Bauamtsrechnungen 1533–1550, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 381. Die von der Stadt Bern eingenommenen Bastzollgelder beliefen sich auf durchschnittliche 34 lb. pro Jahr. Es ergibt sich dadurch eine geschätzte Saumtierfrequenz von jährlich 1360 Tieren. Diese verteilten sich zu ca. 640 Saumtieren auf das Spitaltor, zu ca. 440 Tieren auf das Golatenmattgasstor, zu ca. 160 Tieren auf das Marzilitor und zu ca. 120 Tieren auf das Untertor. Es scheint damit, dass der Verkehr der Stadt Bern noch im 16. Jahrhundert in erster Linie aus dem Ost-West-Transitkorridor des Mittellandes zufloss.

1134 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 89.

1135 Der Brückenzoll betrug im 16. Jahrhundert einen Pfennig für einen Fußreisenden und zwei Pfennige für *ross und man*. Vgl. WELTI (Hg.), Die Telbücher aus dem Jahre 1389, S. 573.

1136 SAB, A 093, Bauamtsurbar I, fol. 93r–103r, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 387. Diejenigen Einwohner der vier Landgerichte, die ein Zugtier besaßen und einen Acker bebauten, hatten für den Brücksommer jährlich ein kleines Mäss Roggen, eineinhalb Mäss Dinkel oder zwei Mäss Hafer zu entrichten. Die übrigen Anwohner entrichteten einen Plapphart und die Prädikanten zwei Plappharte für den Brücksommer. Das vom Bauherrenamt jährlich aus den stadtnahen Gebieten bezogene Brücksommergetreide belief sich nach den Berechnungen von Roland Gerber auf durchschnittlich 20 Mütt Roggen, 100 Mütt Dinkel und 57 Mütt Hafer sowie in den Jahren 1533 und 1534 zusätzlich auf 6 bzw. 8 Mäss Gerste (StAB B X 40, Baurechnungen 1533–1550, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 386).

1137 Vgl. GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 91, Karte 2; und die Kapitel zu den entsprechenden Flussübergängen.

Den Einzug des *Brücksommer*-Getreides hatte ein im Dienst des Bauherrenamtes stehender Karrer zu besorgen, der zur Erfüllung dieser Aufgabe jedes Jahr mehr als hundert Tage aufbrachte¹¹³⁸. Dem *Bauherrn von Burgern* erwachsen allein durch den Transport des Getreides aus den vier Landgerichten und den Einzugsgebieten der städtischen Flussbrücken bei Neubrück und Gümnenen ins Bauherrenkornhaus durchschnittliche Jahresausgaben von 77 lb., was immerhin rund 13 % des gesamten Brücksommerertrags entspricht. Aus den Brücksommereinkünften der vier Landgerichte entlohnt wurde der städtische Brunnenmeister¹¹³⁹, der sich seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert verantwortlich für den Unterhalt der städtischen Brücken, der Stege über den Stadtbach und der Ehgräben sowie teilweise auch der Gräben außerhalb der Stadttore zeichnete. Seinen Anteil am Getreide hatte der Beamte jedoch auf eigene Kosten zusammenzuführen. Die aufwendigen Getreidetransporte und die *beschwärlliche Erhaltung der Brücken*¹¹⁴⁰ führten schließlich im 16. Jahrhundert zur Übertragung der Unterhaltspflicht für die städtischen Brücken an das Bauherrenamt¹¹⁴¹.

2.5.3 Die bernischen Straßen- und Geleitkompetenzen

Neben den Bauherren im besonderen Maß für die Finanzierung des Straßenbaus und -unterhalts im bernischen Territorium verantwortlich war der städtische Säckelmeister, denn die wichtigsten Verkehrsabgaben der Stadt Bern flossen nicht an das städtische Bauherrenamt, sondern wie die Marktzolleinnahmen direkt in die Stadtkasse¹¹⁴². Für den baulichen Unterhalt der Landstraßen zeichneten sich in der Regel die einzelnen, an die Linienführungen anstoßenden Kirchgemeinden verantwortlich. Darüber hinaus hatten sie *die ordnung der strassen allenthalben in eren zû halten*¹¹⁴³. Durchgeführt wurden die von den Landvögten und dem Rat angeordneten Bauarbeiten in Fronarbeit

1138 Als fixen Fuhrlohn erhielt der Bauamts-Karrer jährlich 38 lb. und 12 lb. für seine Verköstigung vom *Bauherrn von Burgern* ausbezahlt. Schließlich durfte er sich weitere, während seiner Tätigkeit anfallende Mahlzeiten zurückerstatten lassen. Vgl. HALLER, Bern in seinen Rathsmanualen, Bd. II, S. 197 [17.11.1530].

1139 Zum Brunnenmeister vgl. STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition, S. 141f.

1140 StAB Urbare Bern III, Brücksommerurbar I, Nr. 29, S. 77, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 168, Anm. 389.

1141 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 91f. – SAB, A093, Bauamtsurbar I, fol 13v–14v, zit. nach ebd., S. 168, Anm. 390: 1558 gelangten mit den beiden Torbrücken vor dem Golmatengasstor und dem Spitaltor sowie mit der äußeren Brücke am Sulgenbach die drei letzten größeren Stadtbrücken vom Brunnenmeister an die Bauherren. Das Bauherrenamt wurde dadurch zum alleinigen Nutznießer des städtischen Brücksommergetreides.

1142 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 88: Erst im 17. Jahrhundert kam es zu einer umfassenden Neuordnung des bernischen Straßenwesens, in deren Rahmen die Geleitzolleinnahmen ebenso unter die direkte Verwaltung des Bauherrenamtes gestellt wurden.

1143 SRQ BE IX/2, Nr. 219, S. 509; StAB P 1.95: So wird etwa in einer Straßenordnung von 1509 die Unterhaltspflicht der Landstraße zwischen Burgdorf und Aarburg vom Rat auf die Anliegergemeinden verteilt.

unter der Leitung der Dorfammänner¹¹⁴⁴. Als Gegenleistung erhielten die Anlieger bisweilen Brot und Wein¹¹⁴⁵. Da die ländlichen Gemeinden der eingeforderten Unterhaltungspflicht häufig nur widerwillig Folge leisteten, ernannte der Rat seit dem Jahr 1488 einen Straßenmeister, welcher die wichtigsten Landstraßen regelmäßig inspizierte und dringende Arbeiten veranlasste und koordinierte¹¹⁴⁶. Leistete eine anstoßende Gemeinde mehrmaligen Aufforderungen nicht Folge, stand es im Ermessen der Stadt Bern, die Wegunterhaltsarbeiten vom städtischen Bauherrenamt auf Kosten der säumigen Ortschaft durchführen lassen¹¹⁴⁷. Verschiedentlich räumten die bernischen Obrigkeiten den Dorfammännern und lokalen Amtleuten für Straßenarbeiten in der Landschaft den kurzfristigen Bezug eines Weggeldes zur Deckung der Baukosten ein¹¹⁴⁸. Dagegen kamen zur Bewältigung der anfallenden Straßen- und Wegebauarbeiten innerhalb der Stadtmauern sowie im unmittelbaren städtischen Umfeld den *bwwherren* unterstehende Straßenpflästerer zum Einsatz¹¹⁴⁹.

Mit dem Erwerb der verschiedenen Landvogteien sicherte sich die Stadt seit dem Jahr 1324 in ihren Untertanengebieten auch die Geleithoheit, die dem Säckelamt besonders im 15. Jahrhundert wachsende Einnahmen bescherte. Der bernische Rat hatte dieses Recht wohl bereits seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert beansprucht¹¹⁵⁰, formell anerkannt wurde es jedoch erst 1365, als Karl IV. Bern das Recht erteilte, *ehrbare* Leute drei Meilen um die Stadt zu geleiten¹¹⁵¹. Mit dem Einzug der Geleitgelder oder -zölle verpflichteten sich die städtischen Obrigkeiten nicht nur, für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen, sondern auch die Landstraßen des Territoriums zu unterhalten. Da gut ausgebaute und unterhaltene Verkehrswege größere Frequenzen aufwiesen und höhere Geleitzolleinnahmen abwarfen, ließ Bern die wichtigsten Handelsstraßen regelmäßig durch seine Landvögte inspizieren und ausbessern¹¹⁵².

1144 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 1–13.

1145 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 62f.

1146 SRQ BE IX/2, Nr. 218, S. 508: Am 12. April 1488 wurde Hans Lysser und am 7. Oktober 1511 Hans Thormann zum Straßenmeister in der Landschaft bestellt. Die Amtleute hatten dem *gewalthaber harin retlich und fürderlich zü sind und mit dem umbseßen und anstößern sölicher wägsame zü verschaffen und [...] tagwann zü thün [...]; es sollen die, sich dem widerwertig erzögen, uns angeben und dannenthin als sich gepurt gestraft werden* (vgl. StAB Ob. Spruchb. L 205; U 139).

1147 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 1 [28.04.1480].

1148 Ebd., S. 15 [29.12.1515].

1149 SRQ BE V/2, S. 124; II/2, Nr. N 56 (Eid der Straßenpflästerer); Original: StAB Eidbuch 3, fol. 63, 4, 42.

1150 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 87. Die ältesten erhaltenen Geleitzolltarife der Stadt Bern stammen aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts: StAB C VIII 123; gedruckt in WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 671–673.

1151 SRQ BE I/3, Nr. 80g), S. 197.

1152 SRQ BE IX/2, Nr. 217, S. 507: So weist etwa ein Kreisschreiben vom 8. November 1482 die bernischen Amtsleute auf dem Land an, *die strassen und weg allenthalb under dir angends zu erryten und beschowen, und wo du gebrechen vindest, die nechstgesessnen, oder welich das nach dinem beduncken pflichtig sint, darauf wir das gantz setzen, daran zu wissen, solich weg von stund an ze bessern und nach aller notdurft zuzerüsten*. Vgl. dazu BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 58–63.

Insgesamt zeichneten sich in der Stadt Bern und in ihrem ausgedehnten Herrschaftsgebiet des späten Mittelalters höchst unterschiedliche Instanzen für den Bau und Unterhalt der Straßen und Wege sowie für den Einzug der Verkehrsgebühren verantwortlich. So standen die stets in Ausbildung und Umformung begriffenen Institutionen und Personenkreise mit Zuständigkeiten für das Verkehrssystem teils neben althergebrachten Formen der Verkehrspflege, weshalb sich zumindest in einzelnen Zuständigkeitsbereichen Mischformen älterer und jüngerer Systeme überlagerten.

2.5.4 Die bernischen zünftischen Gesellschaften

Das Aufblühen von Handel und Gewerbe im späten Mittelalter hatte zur Folge, dass »sich auch die sozialen Verhältnisse in Bern im 15. Jahrhundert nachhaltig veränderten«¹¹⁵³. So gaben etwa Handwerksmeister ihre Tätigkeit auf und widmeten sich immer ausschließlicher dem Handel mit Lebensmitteln und Gewerbeerzeugnissen zwischen Oberdeutschland und dem Mittelmeergebiet¹¹⁵⁴. Dieser Prozess hatte zur Folge, dass die alteingesessenen, politisch einflussreichen Adelsfamilien, deren Ansehen und Vermögen weitestgehend auf dem Besitz ausgedehnter Grund- und Gerichtsherrschaften in der Landschaft gründeten, verstärkt vom aufstrebenden Bürgertum, dessen neuer Reichtum auf dem blühenden Fernhandel beruhte, konkurrenziert wurden¹¹⁵⁵.

Da diese Entwicklung nach neuen Gefäßen der Interessensbündelung verlangte, zogen die beschriebenen sozialen Modifikationen im Bereich des Handels- und Verkehrswesens die Gründung von zünftischen Gesellschaften nach sich. So bildeten sich in der Stadt Bern neben der bereits erwähnten Vereinigung der Schifflleute auch verschiedene Kaufleutegesellschaften¹¹⁵⁶. Ältere ebenso wie die sich formierenden bernischen Gesellschaften¹¹⁵⁷ besaßen eigene Versammlungslokale oder *stuben*, in denen sich ihre Mitglie-

1153 GERBER, Die städtische Wirtschaft, S. 197f.

1154 Ebd., S. 198; DERS., Markt und Münze, S. 199: Die in Bern produzierten Erzeugnisse wurden auf den Messen in Frankfurt am Main, Zurzach und Genf zum Verkauf geboten. Gleichzeitig konnten nun die prosperierenden Märkte des bernischen Territoriums mit einer erweiterten Palette von Handelsgütern beliefert werden.

1155 DERS., Die städtische Wirtschaft, S. 198; vgl. auch DERS./BAERISWYL/ROTH, Das Handwerk, S. 205: Ob es einzelnen Gewerben einer Stadt gelang, den Zugang zum Warenhandel zu finden, hing von der wirtschaftlichen Struktur der jeweiligen Stadt ab. Überdies erwarben sich Handwerker, die »allein auf ihre manuellen Fähigkeiten angewiesen waren«, kaum ein Vermögen und blieben deshalb dem Handel fern. Diese ökonomisch schwachen Berufsgruppen waren auf die finanzielle Unterstützung reicher Kaufleute und Ratsherren angewiesen, wollten sie am politischen Geschehen der Stadt partizipieren.

1156 GERBER, Die Zunft- und Gewerbebauten, S. 53.

1157 DERS., Zünfte und Gesellschaften, S. 227f.: Da der Körperschaft der politischen Zunft in der Aarestadt durch Schultheiß und Rat eine vorwiegend negative Beurteilung als Herd der Unruhestiftung zugeschrieben wurde, fand der Begriff in den städtischen Verfassungsurkunden im 14. Jahrhundert durch die Bezeichnungen *antwerch* oder *gesellschaft* Ersatz. Bereits in der bernischen Verfassungsreform von 1294 war die Institution der Zunft verboten worden. Vgl. SRQ BE I/1, 2, Nr. 228, S. 98–101. Der Drang der bernischen Gesellschaften nach politischer Mitsprache gipfelte 1368 und 1384 sogar in

der regelmäßig versammelten¹¹⁵⁸. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts existierten in der Aarstadt insgesamt mehr als vierzehn Gesellschaften¹¹⁵⁹, darunter auch eine sogenannte »einfache«¹¹⁶⁰ Kaufleute- und Krämergesellschaft. Nach 1420 traten zwei neue Handlungszünfte hinzu, deren Mitglieder sich aus einem Kreis wohlhabender Kaufmänner und Geldhändler rekrutierten¹¹⁶¹ – die dritte Gerberzunft zum Mittellöwen¹¹⁶² sowie die Gesellschaft zu Kaufleuten.

Grundsätzlich fielen diesen Gesellschaften oder Zünften¹¹⁶³ der mittelalterlichen Städte neben ökonomischen und sozialen verschiedene politische und administrative Rechte zu, die im Rahmen der jeweils gültigen sozialen und verfassungsrechtlichen Verhältnisse mehr oder weniger umfassende Anteilnahmen am städtischen Regiment in Aussicht stellten¹¹⁶⁴. So waren die bernischen Zünfte durchaus zu ungleichen Maßen in die entsprechenden politischen Gremien eingebunden¹¹⁶⁵. Im 15. Jahrhundert erfuhren sie überdies höchst unterschiedliche ökonomische und soziale Ausprägungen, bis sich schließlich eine allmähliche Aufspaltung in verfassungsrechtlich exklusiv gestellte Handels- und Herrenzünfte auf der einen und in eigentliche Handwerkszünfte auf der anderen Seite abzeichnete. Neben Adligen und Notabeln versammelten sich in der erstge-

Unruhen, die ihnen jedoch keine direkte Beteiligung am Rat einbrachten. Vgl. GERBER, Die politische Bedeutung der Zünfte, S. 229.

1158 SRQ BE I/1, 1, Nr. 379, S. 239f.; GERBER, Zünfte und Gesellschaften, S. 228.

1159 Zum bernischen Zunft- und Gesellschaftswesen vgl. u. a. ZESIGER, Das bernische Zunftwesen; DE CAPITANI, Adel, Bürger und Zünfte; ZAHND, Geschichte der Berner Zunft zum Mittellöwen; GERBER, Die politische Bedeutung der Zünfte; DERS., Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften.

1160 GERBER, Zünfte und Gesellschaften, S. 228: Andere Gesellschaften – wie die Gerberzunft – bildeten wiederum mehrere Teilgesellschaften.

1161 DERS., Die politische Bedeutung der Zünfte, S. 229.

1162 Die Gerbergesellschaft zum Mittel oder Roten Löwen wurde wegen der Lage ihres Gesellschaftshauses zwischen der bereits bestehenden Gerberstube am Gerberngraben (Obere Gerbern) und an der Gerechtigkeitsgasse (Niedere Gerbern) die mittlere Gerberstube oder zum Mittellöwen genannt. Vgl. dazu ZAHND, Geschichte der Berner Zunft zum Mittellöwen, S. 43–50. Ebd., S. 21f.: Es ist unzulässig die Gründung der Zunft lediglich auf die Notwendigkeit einer neuen Gewerbezunft zurückzuführen, »haben doch bereits die Zeitgenossen selber die Gründung der Stube zum Roten Löwen durchaus als politischen Akt verstanden«.

1163 SCHLÄPPI, Berns burgerliche Gesellschaften, S. 483: In der Regel unterscheidet die Forschungsliteratur zur bernischen Geschichte nicht zwischen Zünften und Gesellschaften, obschon die Begriffe grundsätzlich nicht gleichzusetzen sind. Die terminologische Unschärfe rührt daher, dass vor allem seit dem 19. Jahrhundert – wenn von Zünften gesprochen wird – die bis heute existierenden burgerlichen Gesellschaften gemeint sind, was ihrem Herkommen aber nicht gerecht wird. Vgl. auch die Ausführungen von DUBLER, Die Handwerkerverbände, S. 424. – Im Rahmen der vorliegenden Arbeit werden die Begriffe »Gesellschaft« und »Zunft« synonym verwendet.

1164 GERBER, Zünfte und Gesellschaften, S. 227: In Städten galt vielfach das Recht, dass nur diejenigen Einwohner in den Genuss des Bürgerrechts kamen, die gleichzeitig einer Zunft angehörten. »Zunft- und Bürgerrecht bedingten respektive ergänzten sich oftmals gegenseitig.« Vgl. ausführlicher DERS., Die politische Bedeutung der Zünfte, S. 229f., 233: Im Jahr 1534 wurde auch in Bern der Zunftzwang eingeführt, das heißt der Erwerb des Bürgerrechts wurde an den Beitritt zu einer Gesellschaft gekoppelt.

1165 GERBER, Zünfte und Gesellschaften, S. 227.

nannten Gruppe auch Kaufleute, die keinem Handwerk mehr nachgingen und daher keinem strengen beruflichen Reglement unterworfen waren¹¹⁶⁶.

2.5.4.1 Die Kaufleutegesellschaften

Im Gegensatz zu anderen Städten des schweizerischen und oberdeutschen Raums, wo bereits für das 12. und 13. Jahrhundert Fernhandelsaktivitäten städtischer Kaufleute nachweisbar sind, fehlen für die Stadt Bern – wohl in erster Linie bedingt durch die verkehrsgeographische Randstellung – entsprechende Zeugnisse weitestgehend. Dieser Befund widerspiegelt sich etwa im geringen Streunungsradius der Berner Münze¹¹⁶⁷. Indes lassen sich Bestrebungen der Berner Obrigkeiten, Handel und wirtschaftliche Prosperität zu fördern, bereits in der von König Rudolf von Habsburg 1274 bestätigten Goldenen Handfeste finden¹¹⁶⁸. Das Bild der schrittweise einsetzenden Bemühungen um den kaufmännischen Sektor runden die im 13. und 14. Jahrhundert zahlreich geschlossenen Verträge und Bündnisse ab, die neben anderem der wirtschaftlichen Förderung der Stadt und des Handels dienen sollten¹¹⁶⁹. Das territoriale Ausgreifen ins Einzugsgebiet der Genfer Messen und der gleichzeitige Aufschwung der süddeutschen Wirtschaftszentren förderten schließlich die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Bern. Vor Ort entstand nun allmählich ein neuer, über Reichtum und Ansehen verfügender Berufsstand von Kaufleuten, die sich organisierten und verstärkt nach politischer Mitbestimmung trachteten.

Die Berner Kaufleute, die im 14. Jahrhundert auf den Messen von Genf, Zurzach, Frankfurt und Nürnberg zu finden sind¹¹⁷⁰, manifestierten ihre Interessen vor allem über die beiden neu gegründeten Stubengesellschaften, deren Mitgliederstab sich vornehmlich aus dem Handelssektor rekrutierte. Ein bezeichnender Ausdruck dafür ist das außerordentlich hohe Durchschnittsvermögen von Mittellöwen- und Kaufleutezunft¹¹⁷¹.

1166 DERS., Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 233f.

1167 LANDOLT, Berner Kaufleute, S. 269f.

1168 In der Handfeste wurden die für ein gut funktionierendes städtisches Wirtschaftsleben unabdingbaren Markt-, Münz- und Zollprivilegien bestätigt. Text der Handfeste in: SRQ BE I/1, Nr. 1, S. 3–24; zur Goldenen Handfeste vgl. SCHWINGES, Erfolgreich gefälscht – die Goldene Handfeste, S. 230–233; sowie STRAHM, Die Berner Handfeste.

1169 STRAHM, Geschichte der Stadt und Landschaft Bern, S. 35, 38; LANDOLT, Berner Kaufleute, S. 269: Hierzu zählen unter anderem die Bündnisse mit dem Bischof von Sitten (1252) (FRB II, Nr. 325, S. 350; GREMAUD I, Nr. 551), mit den Grafen von Savoyen (1256, 1268, 1291: SRQ BE I/3, Nr. 10, 13, 18) und der zentrale, auf ewige Zeiten mit den Waldstätten geschlossene Bund von 1353 (Original: StAB F, Eidgenossenschaft, 6.03.1353. Edition: SRQ BE, III, Nr. 75, S. 159–165).

1170 AMMANN, Freiburg und Bern und die Genfer Messen, S. 74–76; LANDOLT, Berner Kaufleute, S. 269.

1171 GERBER, Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 235: Diese Zünfte übertrafen die Vermögen der bereits im 14. Jahrhundert institutionalisierten Vennergesellschaften mit Ausnahme der reichen Metzgerzunft um einiges.

Während Mittellöwen als dritte Gerberstube¹¹⁷² mit den Privilegien einer sogenannten Vennergeseellschaft¹¹⁷³ ausgestattet war, bildete die wohlhabende Kaufleutezunft wie die zahlreichen Handwerkerzünfte eine einfache Gesellschaft, die keine ratsherrliche Ämterlaufbahn zuließ¹¹⁷⁴. Hingegen war Mittellöwen eine reiche Handwerkszunft, die vornehmlich vermögende Kaufleute und städtische Amtleute umfasste, welche durch Geld- und Handelsgeschäfte zu Reichtum gelangt waren und deren wirtschaftliche Unabhängigkeit den Ausgangspunkt einer städtischen Ämterlaufbahn bildete¹¹⁷⁵.

Die Kaufleutegeseellschaft entstand aus einer bereits vor 1405 nachgewiesenen Vereinigung der Krämer und Kaufleute¹¹⁷⁶. Da dieser Vorläufer innerhalb der Stadt wenig soziales Ansehen genoss, entschlossen sich die auf den internationalen Messen verkehrenden Kaufmänner und Händler¹¹⁷⁷, eine eigene Gesellschaft zu gründen und die bisherige Krämervereinigung in die neue, renommierte Zunft zu integrieren¹¹⁷⁸. Der wohl wichtigste Vertreter dieser aufstrebenden Fernhändler war der ehemalige Goldschmied Niklaus von Diesbach, dessen Vermögen für das Jahr 1435 auf ca. 700.000 Gulden geschätzt wird¹¹⁷⁹. Diesbach verkörperte den »in Bern [...] noch kaum bekannten Typ eines internationalen Fernkaufmanns [...], der mit mehreren Teilhabern¹¹⁸⁰ eine in ganz Europa aktive Handelsgeseellschaft betrieb«¹¹⁸¹. Seine Rolle bei der Gründung der Kaufleutezunft lässt sich jedoch anhand der überlieferten Dokumente nicht rekonstruieren¹¹⁸². Charakteristisch für die Kaufleutegeseellschaft insgesamt ist die relativ große Zahl von

1172 Ebd., S. 239: Mittellöwen wurde 1420 neben den bestehenden Geseellschaften der Oberen und Niederen Gerbern gegründet. Dazu en détail: ZAHND, Geschichte der Berner Zunft zum Mittellöwen.

1173 Zu den sogenannten Vennergeseellschaften: GERBER, Die politische Bedeutung der Zünfte, S. 230–232.

1174 DERS., Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 235.

1175 Ebd., S. 239f.

1176 Ebd., S. 240.

1177 Ebd., S. 241; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 74: Die Erwerbsquellen dieser Kaufleute lag nicht mehr wie im 14. Jahrhundert im Vertrieb von in der Stadt hergestellten Gewerbeatikeln, sondern im Geld- und Pfandwesen sowie im Importgeschäft, welches sich vor allem auf Luxusgüter konzentrierte.

1178 GERBER, Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 240.

1179 Eine kurze Biographie Niklaus' von Diesbach findet sich bei Barbara BRAUN-BUCHER, Artikel »Diesbach, Niklaus von«, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 3: Bund–Durcos, hg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Basel 2003, S. 715. Detaillierte Ausführungen zur »Ausnahmeerscheinung« des bedeutenden Kaufmanns finden sich bei: AMMANN, Die Diesbach-Watt-Geseellschaft, S. 17–28, Vermögensstand, S. 19, Zitat, S. 28.

1180 Um 1420 schloss Niklaus von Diesbach sich mit den St. Galler Leinwandhändlern Hugo und Peter Watt zur Diesbach-Watt-Geseellschaft zusammen, welche schon bald über ein von Barcelona bis nach Krakau reichendes europaweites Handelsnetz verfügte. Die wichtigste Einnahmequelle des Unternehmens war der Vertrieb von St. Galler Leinwand, die via Genfer Messen überwiegend nach Südfrankreich und Spanien exportiert wurde. Bald beteiligten sich weitere, vor allem im Woll- und Leinhandel tätige Berner Familien, etwa die Schopfer, an der Geseellschaft. Vgl. GERBER, Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 241.

1181 Ebd.

1182 Ebd., S. 241f.: Für eine »mittelbare Beteiligung« Niklaus von Diesbachs an der Gründung der Kaufleutegeseellschaft spricht der Umstand, dass das Versammlungslokal der Kaufleute, das 1460 direkt

Tuchhändlern mit stark angewachsenen Vermögen, die sich deutlich von den im Kleinhandel tätigen Krämern absetzten. Im 15. Jahrhundert finden sich in der Zunft aber auch einzelne Handwerksmeister, deren Einkommen teilweise wiederum auf Kleinhandelsaktivitäten beruhten¹¹⁸³.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts verlassen viele der wirtschaftlich führenden Kaufleute und Händler die Vereinigung, um mit dem Beitritt in eine der Vennergeseellschaften die Aussicht auf ein städtisches Amt zu erhöhen: »Die fehlende Einbindung der Kaufleutegesellschaft in die Ratsgremien scheint eine wesentliche Ursache dafür gewesen zu sein, warum diese bereits wenige Jahrzehnte nach ihrer Gründung deutlich an Bedeutung verlor.« Daneben wirkte sich auch der Niedergang der Diesbach-Watt-Gesellschaft, die ihren Hauptsitz von Bern nach St. Gallen verlegt hatte, negativ auf die Vereinigung aus, so dass die einst reiche Zunft im 16. Jahrhundert nur noch eine gewöhnliche, vornehmlich im Kleinhandel tätige Krämergesellschaft bildete und zu ihren fast ausschließlich auf den engeren Stadtbereich bezogenen Anfängen zurückkehrte¹¹⁸⁴.

2.5.5 Personelle verkehrspolitischen Ressourcen in Bern und im Wallis im Vergleich

Die Analyse der in den beiden Untersuchungsgebieten insgesamt fassbaren Institutionen und ihres Personalbestands hat gezeigt, dass das gestiegene Verkehrsaufkommen im Transitkorridor des Mittellandes sowohl im engeren Bereich des Verkehrswesens als auch im komplementären Sektor von Handel und Gewerbe eine vielschichtige institutionelle Entwicklung einleitete, die zur Ausformung und Ausdifferenzierung verschiedenster Korporationen und Ressorts führte. Unterlagen doch alle Einrichtungen im Verlauf des späten Mittelalters und der Frühen Neuzeit mehr oder weniger ausgeprägten Transformationsprozessen, die sich aber nicht ausschließlich auf verkehrsinhärente Faktoren, sondern auch auf administrative, politische und soziale Einflüsse zurückführen lassen. Um eine möglichst lückenlose Kontrolle über das Handels- und Verkehrswesen innerhalb der Stadtmauern sowie in den untergebenen Landschaften errichten und auf-

an das städtische Kauf- und Zollhaus stieß, ursprünglich dem Fernkaufmann gehörte. Ausführlich zur Diesbach-Watt-Gesellschaft vgl. AMMANN, Die Diesbach-Watt-Gesellschaft.

1183 GERBER, Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 243.

1184 SRQ BE VIII/1, S. 121f.; GERBER, Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, S. 243: Um die Mitte des 16. Jahrhunderts überwachte die Gesellschaft etwa den Hausierhandel. Oder sie bemühte sich um die Ausweisung von konkurrierenden fremden Krämern. Als einheimische Kaufleute wurden auch die aus der Eidgenossenschaft und den zugewandten Orte stammenden Händler behandelt: Schultheiß und Rat urkunden, dass von der *gmeinen stuben-gschellschaft zun Khoufflüten* begehrt worden sei, *inen der ordnung, so wir und unser grosser rhat der fromden kretzen trageren und krameren halb uff XVI. tag novembris 1549. jar gemacht* [StAB RM 310.195], *die inen domalen uff papir schriftlich zugestellt, einen brieff uff perment under unserm anhangenden sigel zegäben ---, ouch --- inen bscheid und lütterung zegäben, wie sy sich der straff halb gegen inen balten söllind*. Dem Begehren von 1556 wird entsprochen. Die Obrigkeiten erinnern jedoch auch an die frühere Ordnung (SRQ BE VIII/1, Nr. N 65), die fremden Krämer das Feilhalten auf den Jahrmärkten gestattete (StAB Ob. Spruchb. SS 595–599; RM 338.146). – Zur Weiterentwicklung der bernischen Handelsnetze im 16. und 17. Jahrhundert vgl. RADEFF, Des hiérarchies surprenantes: les réseaux du commerce.

recht erhalten zu können, regelte die bernische Zentrale die Zuständigkeiten und Personalbestände dieses Systems auf legislativer Ebene und geänderten Umständen Rechnung tragend stets aufs Neue. Während dabei Kaufhaus und Bauherrenamt ungeachtet extern oder intern bedingter Umstrukturierungen bis weit in die Neuzeit hinein fortbestehen sollten, beschränkte sich die Existenz einer im Zeichen des großen überregionalen Handels stehenden Kaufleutegesellschaft ausschließlich auf die Zeit der großen Transitkonjunktur durch das bernische Herrschaftsgebiet.

Über ein derart komplexes institutionelles und personelles Verkehrsgebilde verfügten weder der bischöfliche Landesherr des Wallis noch sein landrätlicher Rechtsnachfolger. Das System der verkehrspolitischen Zuständigkeiten gestaltete sich im oberen Rhonetal weitaus unsystematischer – ein Befund, den die spätmittelalterlichen Dezentralisierungstendenzen sogar noch forcierten. Unter bischöflicher Ägide bestanden die personellen Ressourcen der Walliser Verkehrsorganisation größtenteils aus Einzelpersonen adliger und bürgerlicher Herkunft, die mit Verkehrsrechten belehnt wurden, wobei die Bestallung von Zöllnern oder Sustinhabern besonders häufig überliefert ist. Die von Bischof Landrich von Mont im Jahr 1219 vorgenommene Einsetzung Peter von Turns zum Geleitherrn ist dagegen ein einzigartiges Zeugnis¹¹⁸⁵. Neben Einzelpersonen gelangten auch Gemeinden – zum Teil bereits früh – in den Genuss landesherrlicher Verkehrsrechte. Dies belegt etwa die Formierung kommunaler Transportgenossenschaften durch Säumer, Ballenführer und Fuhrleute.

Im Gefolge der sich im späten Mittelalter verstärkt manifestierenden Aneignung verkehrsbezogener Kompetenzen durch die regionalen oder lokalen Kräfte werden schließlich auch von Zenden oder einzelnen Ortschaften eingesetzte Beamte – wie etwa durch den Zenden Visp bestallte Brückenzollvögte an der Staldener Chibrücke am Eingang zum Saastal – zahlreich fassbar¹¹⁸⁶. Etwas außergewöhnlicher mutet dagegen die Erwähnung von Schneewegern im Reisetagebuch einer Walliser Gesandtschaft an, die im Winter 1417/18 über die Obergommer Pässe zum Konzil von Konstanz zog. Die Notizen verdeutlichen, dass die Reisegesellschaft die einheimischen Schneeweger mit sich führte und zu verköstigen hatte¹¹⁸⁷. Auch die Statuten der Gemeinschaft der Ballenführer von Brig aus dem 16. Jahrhundert erwähnen solche Schneeweger, die im Herbst auf beiden Seiten des Simplonpasses *mit allem fliis und ernst die brunnen, wasserschwitzien und nachtheiligen pfützen und inwürff der strasse vor aller gfor und infallen des schnes abwüsen und sübern*¹¹⁸⁸. In den einzelnen Gemeinden und Zenden hatten sich also durchaus unterschiedliche Bedürfnisse und deshalb auch variierende personelle Gebilde ausgeformt. Im Verlauf des späten Mittelalters schwand wohl im Gleichschritt mit der Reduktion des überregionalen Verkehrsvolumens auch die Nachfrage nach dauerhaft auf regionaler oder lokaler Ebene operierenden verkehrspolitischen Kräften.

1185 GREMAUD I, Nr. 283, S. 222: *Item recordatum fuit quod strate et conducta sunt episcopi; sed remansit in questione utrum idem P. [Petrus] debeat esse nuntius episcopi ad facienda conducta*. Es handelt sich hier mit großer Wahrscheinlichkeit um den nachmaligen Freiherrn, Peter I. von Turn.

1186 IVS VS, Strecke VS 22, S. 5/7; BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispertal, S. 36.

1187 IMESCH, Die Reise einer Walliser Gesandtschaft auf das Konzil von Konstanz, S. 59, 68.

1188 StoA, Nr. 3812.

2.6 Prosopographischer Exkurs: Karrieren im Verkehrswesen

Die in Bern und im Wallis überlieferten, das mittelalterliche Verkehrssystem dokumentierenden Quellenbestände verunmöglichen aufgrund ihrer größtenteils normativen Ausrichtung auf weite Strecken hin die minutiöse Nachzeichnung von singulären Karrieren. Dagegen werden Entwicklungsschritte und Laufbahnen im Verkehrswesen – wie sie uns etwa die Rechnungsbücher des Thuner Wirtes Hans von Herblingen verfolgen lassen – in privaten Dokumentensammlungen aus dem Handelssektor vielfach deutlich fassbar.

Im Gegensatz zum bernischen Herrschaftsbereich fehlt eine geschlossene Überlieferung des zweiten Quellentypus für das mittelalterliche Wallis, weshalb sich eine diachron angelegte Nachzeichnung von Karrieren im Verkehrswesen bis mindestens zum endenden 16. Jahrhundert als sehr schwierig erweist. Dass sich verkehrsbezogene Aktivitäten von Einzelpersonen – wie im Fall der an Rechten, Neubau und Verpachtung der Leuker Suste beteiligten Gebrüder d'Ayent¹¹⁸⁹ – über mehrere Jahre hinweg skizzieren lassen, gehört zu den raren Glücksfällen, denn meist verunmöglicht die geringe Zahl von Quellen mit Verkehrsbezug für das Wallis entsprechende Laufbahnrekonstruktionen. Punktuelle Erwähnungen einzelner, im Verkehrswesen tätiger Personen bleiben deshalb die Regel. Da viele Einrichtungen – etwa das Transportwesen – ein Tagesgeschäft verrichteten, fiel der archivalische Niederschlag entsprechend minimal aus. Aus diesem Grund lässt sich der Erwerb und Ausbau von Verkehrsrechten hier mehrheitlich für ganze Akteurgruppen – wie die bereits präsentierten passbeherrschenden Adelsdynastien – nachverfolgen.

Während für Bern vereinzelt verwertbare Zeugnisse zur Nachzeichnung von Karrieren im erweiterten Verkehrssektor vorhanden sind, müssen prosopographische Fragestellungen zum Walliser Verkehrswesen bei der über mehrere Generationen hinweg betrachteten Einheit der Familie ansetzen. Auf dieser Ebene wird schließlich besonders prägnant nachweisbar, dass auch im Rhonetal der Handel und Verkehr im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit als Sprungbrett zum sozialen Aufstieg genutzt wurden.

2.6.1 Der Thuner Wirt Hans von Herblingen

»Landstraßen und Wirtshäuser verbindet eine symbiotische Beziehung«, da die gastgewerbliche Versorgung für den mittelalterlichen Reisenden ebenso wichtig war wie eine funktionstüchtige Verkehrsinfrastruktur. Seit der »Neuentdeckung der Straßen« und der »Handelsrevolution« im 12. und 13. Jahrhundert befriedigten die vereinzelt gebotenen karitativen Formen der Gastlichkeit sowie die stellenweise existierenden Tavernen die Bedürfnisse der Reisenden nicht mehr auf hinreichend. Vor allem an den überregio-

1189 GREMAUD IV, Nr. 1694, 1752f.

nalen Hauptverkehrsadern entstanden deshalb in großer Zahl kommerzielle Gastbetriebe¹¹⁹⁰.

Besonders im schweizerischen Mittelland entfaltete sich – im Gegensatz zu höher gelegenen Gebieten – entlang der Flussläufe ein dichtes Netz von Wirtshäusern, das eindeutig auf den spätmittelalterlichen Anstieg des Ost-West-Fernhandelsverkehrs zurückzuführen ist¹¹⁹¹. Dass auch in den reger frequentierten Regionen des Berner Oberlandes entsprechende Einrichtungen entstanden, belegt die Buchführung eines Thuner Gasthauses. Die Überlieferung der beiden Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen (1398–1415) bleibt jedoch insgesamt auch für das bernische Untersuchungsgebiet eine seltene Ausnahmeerscheinung¹¹⁹². Denn ungeachtet ihrer Funktion als gängiges Arbeitsinstrument des spätmittelalterlichen Geschäftsmannes beschränkten private Zweckbestimmung und kurze Geltungsdauer die Überlieferungschancen dieser Quellen erheblich. Die Zeugnisse zum Thuner Gastbetrieb des späten Mittelalters bieten deshalb einen ebenso einzigartigen wie aufschlussreichen und wertvollen Blick auf den Alltag des bernischen Wirtschafts- und Verkehrswesens, den die städtischen, aus obrigkeitlicher Sicht verfassten Quellen in keinsten Weise zu vermitteln vermögen¹¹⁹³. Vinzenz Bartlome hat die beiden Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, der in Thun an den Zugangsrouten zu den Berner Alpenpässen seine Gäste empfing, unter Hinzuziehung ergänzender Archivalien¹¹⁹⁴ erschlossen und analysiert. Dabei eröffnete sich ihm ein weit verzweigtes, tief ins Handels- und Verkehrsgewerbe hineingreifendes Geschäfts- und Beziehungsnetz.

Der um 1360 geborene Herblingen gründete im Jahr 1380 einen eigenen Hausstand und betätigte sich zunächst als Weinhandler. Wohl um 1394 eröffnete er schließlich sein Gasthaus, betrieb ergänzend Handel mit Getreide, Vieh, Käse und Salz sowie mit weiteren Gütern und nahm eine Mühle zu Lehen. Innerhalb von wenigen Jahrzehnten gelang es ihm auf diese Weise, sich ein beträchtliches Eigentum zu erwerben, das einem

1190 SCHÖPFER PFAFFEN, *Der transalpine Fernhandel im Mittelalter*, S. 110.

1191 KÜMIN, *Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung*, S. 331, 340f.; DERS., *Wirtshäuser und Bäder*, S. 545f.: Im Verlauf des 16. Jahrhunderts stieg die Wirtshausdichte des bernischen Territoriums nochmals gewaltig, so dass zu Beginn des 17. Jahrhunderts eine stattliche Pro-Kopf-Versorgung von einer Einrichtung auf 316 Einwohner anzunehmen ist. – In der davorliegenden Zeit leitete die Stadt Bern restriktive Maßnahmen zur Dezimierung der hohen Wirtshausdichte ein, wobei vor allem der Missbrauch der *hußwirt* in Abgrenzung zu den *tavernen wirt* am Pranger stand. Vgl. SRQ BE VIII/1, S. 202f.; StAB M 2.513–516; RM 427.122.

1192 BARTLOME, *Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen*, S. 13: In der deutschsprachigen Schweiz ist gemäß Bartlome mit dem Rechnungsbuch des Freiburger Notars Richard von Fillisdorf an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert nur noch ein einziges weiteres privates Rechnungsbuch bekannt.

1193 Ebd., S. 14f.

1194 Bartlome hat das Privatarchiv Hans von Herblingens aus dem Inventar des Thuner Bürgerarchivs heraus rekonstruiert. Die beiden Rechnungsbücher bilden den zentralen Bestandteil des Fonds: Das ältere beginnt 1398 und endet im Sommer 1404; das jüngere Rechnungsbuch knüpft hier an und endet im Jahr 1415. Ergänzt werden die beiden Bände durch einen Fundus von mindestens 90 Urkunden und weiteren Schriftstücken, die sich ebenfalls Herblingen zuweisen lassen. Vgl. ebd., S. 25f., 37–42 (mit zahlreichen Details).

Vergleich mit den Besitztümern einflussreicher Familien der bernischen Führungsschicht durchaus standhält. Herblings Erfolgsgeschichte endete erst im zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts, als der soziale Aufsteiger in finanzielle Nöte verstrickt wurde, deren Gründe jedoch nur schwer zu fassen sind¹¹⁹⁵. Indizien weisen aber darauf hin, dass der wirtschaftliche Niedergang in erster Linie von seinem Sohn und Erben, Cristan Herblingen, herbeigeführt wurde. Nach dem frühen Tod des Sprösslings konzentrierte Hans von Herblingen seine Anstrengungen darauf, die finanzielle Lage zu stabilisieren und das verbliebene Vermögen zu sichern. Herblingen verstarb 1438 im hohen Alter von etwa 78 Jahren¹¹⁹⁶.

Die von 1398 bis ins zweite Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts reichenden Rechnungsbücher dokumentieren den über das Engagement in mehreren Branchen vollzogenen geschäftlichen Aufstieg des Unternehmers Herblingen. Es war dabei in erster Linie die Mittlerrolle Thuns zwischen den Viehzuchtgebieten des Berner Oberlandes und den Ackerbauzonen des schweizerischen Mittellandes, die der Geschäftsmann zur Ausgestaltung seiner Karriere einsetzte. In diesem intermediären Handel »dient[e] Hans von Herblings Gasthaus als Drehscheibe« von Angebot und Nachfrage, von Informations-, Kunden- und Geschäftspartnerbeschaffung sowie als Kommunikationsraum für den wirtschaftlich-politischen Austausch mit den regionalen Führungsschichten¹¹⁹⁷. Den eigenen Eintritt in den Kreis einflussreicher Ratsherren und Geschäftsmänner vollzog Hans von Herblingen wohl durch seine erste, 1380 erfolgte Heirat mit Clara Schilling, der Tochter eines reichen Berner Burgers¹¹⁹⁸, denn kurz nach der Vermählung erwarb er sich erfolgreich das bernische Bürgerrecht¹¹⁹⁹. Die dadurch zustande gekommenen Beziehungen dürften ihm insbesondere bei der klugen Einschätzung politischer Gewichtsverlagerungen zugearbeitet haben, zumal es scheint, dass Herblingen hinreichend gewappnet war, als Bern sich 1384 der Kontrolle über die Stadt Thun bemächtigte¹²⁰⁰. Durch Erbschaften erschlossen sich dem gewieften Unternehmer in der weiteren Geschäftsentwicklung zusätzlich finanzielle Spielräume, die er unter anderem zum Liegenschaftserwerb nutzte¹²⁰¹.

Herblings Aktivitäten richteten sich neben der Gastronomie auf verschiedene Handelsbereiche. Die Geschäftszweige lassen sich zwar insgesamt schwer quantifizieren, doch »scheinen seine Nebeneinkünfte aus dem Weinhandel, Viehhandel und anderen Geschäften zusammen mit den Erträgen aus dem Grundbesitz einen beträchtlichen

1195 Ebd., S. 56f.: Die Quellen geben nicht preis, ob Herblingen an den harten Bedingungen des Geschäftslebens scheiterte oder ob eine allgemeine ökonomische Krise seine finanziellen Schwierigkeiten mitbegründete. Erwiesen ist nur, dass einer der Söhne des Thuner Wirtes eine Schuldenwirtschaft betrieb, die auch Rückwirkungen auf die Geschäfte des Vaters zeitigte.

1196 Ebd., S. 16, 60f.

1197 Ebd., S. 16f.

1198 Ebd., S. 47f.

1199 StAB B XIII/28, Udelbuch von 1389, S. 339, 448.

1200 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 48f.

1201 Ebd., S. 49f.

Umfang gehabt zu haben«¹²⁰². Mit wachsendem Reichtum steigerte sich auch das Sozialprestige des Wirtes und Kaufmanns¹²⁰³: So wurde Herblingen um 1398 vermutlich in den Thuner Rat gewählt. Daneben amtierte er als Sieglar und als Spitalvogt sowie in weiteren Rängen der Berner Oberländer Stadt¹²⁰⁴. »Dank gefragten Dienstleistungen, weit verzweigtem Kontaktnetz, hohem Informationsstand und der Erfahrung im Umgang mit Bargeld« agierte der Unternehmer Herblingen nun gleichsam als »broker«, vermittelte er doch wichtige Beziehungen zwischen sozial besser gestellten Schichten und ihren Klienten¹²⁰⁵.

Die Errungenschaften des Thuner Wirtes gründeten wohl in erster Linie auf der wichtigen Marktstellung der Stadt Thun im regionalen Handels- und Verkehrssystem. Denn obschon der überregionale Transitverkehr den Oberländer Ort um das Jahr 1400 nur marginal streifte, spielte die Seestadt mit ihrem großen Einzugsgebiet und der günstigen Verkehrslage eine wichtige Rolle als Knoten- und Verteilpunkt¹²⁰⁶, der den Betrieb von Herbergen und Gasthäusern begünstigte. Der Handelsradius, innerhalb dessen Herblingen hingegen als Kaufmann bevorzugt wirkte, wird von der Gruppe der in seinen Rechnungsbüchern verbuchten Weinfuhrleute nachgezeichnet: Die Ortsnamen reichen vom Berner Mittelland ins Oberland, nach Freiburg i. Ü., Aarau und Luzern sowie ins Wallis. In überwiegender Zahl weisen die Geschäftsbeziehungen jedoch ins benachbarte Bern¹²⁰⁷, dessen Kaufleute in Herblingens Rechnungsbüchern erstmals als Kunden und Geschäftspartner in der »Perspektive des regionalen Handels« aufleuchten¹²⁰⁸.

Hans von Herblingen nutzte die in Thun zusammenlaufenden Verkehrsstränge, indem er sich auf diejenigen Handelszweige konzentrierte, die sowohl seinen eigenen Voraussetzungen Rechnung trugen als auch lohnende Gewinnmargen versprachen. Sein Gasthaus bildete dabei stets die zuverlässige Stütze aller getätigten kaufmännischen Transaktionen. So beruhte sein wirtschaftlicher Erfolg letztlich auf der großen Zahl von parallel verfolgten Geschäftszweigen – auf einem »multitasking«¹²⁰⁹, dem die enge Verschränkung des Gastwesens mit den Warenströmen förderlich war¹²¹⁰. Darüber hinaus

1202 Ebd., S. 51f: Der Zweiterwerb war für Wirte eine wirtschaftliche Notwendigkeit, wobei der Umfang durchaus unterschiedlich ausfallen konnte.

1203 Ebd.: Dies lässt sich unter anderem an der Häufigkeit der Nennung seines Namens als Zeuge in Urkunden ablesen.

1204 Ebd., S. 52, mit Anm. 170–172.

1205 KÜMIN, *Wirtshäuser und Bäder*, S. 548.

1206 BARTLOME, *Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen*, S. 105, 117: Thun und seine Brücke stellten sowohl für den lokalen als auch für den regionalen Verkehr einen wichtigen Knotenpunkt dar: Im Thuner Engnis laufen alle Wege aus den Berner Oberländer Tälern zusammen. Überdies führen Thuner- und Brienzersee als günstige Verkehrslinien bis tief in den alpinen Raum hinein. Nach Westen und Osten öffnen sich dem Regionalhandel zudem Verbindungen über die Saanenmöser und den Brünigpass.

1207 Ebd., S. 108, 128.

1208 Ebd., S. 191f.

1209 Ebd., S. 192f.

1210 SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 152.

dürfte die folgende, in einem seiner Rechnungsbücher vermerkte Maxime zum grundsätzlichen Gelingen von Herblingens geschäftlicher Karriere beigetragen haben: *wer well, das im wol geling, der luog selber zuo sinen ding*¹²¹¹.

2.6.2 Die Walliser Familie Theiler

Wie der Thuner Wirt Hans von Herblingen nutzten auch etliche Walliser Familien die wirtschaftlichen Transformationsprozesse und die Verkehrskonjunkturen des späten Mittelalters zum Erwerb von Reichtum und politischen Ämtern. Grundsätzlich lassen sich dabei zwei Grundmuster der beruflichen Ausgangssituation unterscheiden. Eine erste Gruppe von sozialen Aufsteigern ist im Berufsfeld der Wirte zu verorten. Obschon sich die ökonomischen Erfolge der fassbaren Personen nicht derart präzise wie im Fall Herblingens nachzeichnen lassen, ist es doch bezeichnend, dass einige unter ihnen – von lokalen Positionen ausgehend – bis in höchste politische Würden aufstiegen. Folgenden, vom prosperierenden Simplonverkehr zehrenden Briger Wirten gelang es, bis zur machtvollen Position des Walliser Landeshauptmanns vorzustoßen: Anton de Courten (1432)¹²¹², Anton Lener (1479–82)¹²¹³, Nikolaus Wala (1489–91)¹²¹⁴ und Johannes Theiler (1503–06)¹²¹⁵. Eine zweite Gruppe von sozialen Aufsteigern betätigte sich vor allem in der Viehzucht¹²¹⁶ und im Handel. So verfügte der aus Simplon-Dorf stammende Thomas Theiler etwa über Alprechte und einen großen Viehbestand¹²¹⁷, als er um 1420 ins höchste weltliche Amt der Landschaft Wallis aufrückte¹²¹⁸.

Die durch die beschriebenen Aktivitäten reich gewordenen lokalen Eliten errangen sich Schritt um Schritt die Spitzenämter in den Gemeinden und Städten sowie schließlich auch im Zenden und auf Landesebene. Dabei erwies es sich zumindest für den Bereich des Handels fast zwangsläufig als förderlich, den Erwerb von Kompetenzen im Verkehrswesen zu forcieren. Entsprechend sind entscheidende Katalysatoren des bereits im Mittelalter einsetzenden Erfolgs verschiedener, in der Frühen Neuzeit schließlich politisch und gesellschaftlich einflussreicher Walliser Familien auf das blühende Handels- und Verkehrsgewerbe der vorangehenden Jahrhunderte zurückzuführen. Wie nachhal-

1211 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 5.

1212 ARNOLD, Der Simplon, S. 257f.; DERS., Gondo-Zwischbergen, S. 31: Die de Courten waren bereits im 13. Jahrhundert im Transportgeschäft tätig. Überdies besaßen sie verschiedentlich Zölle und zeitweilig das Ballenteileramt in Brig. 1393 stand auch die Briger Suste unter ihrer Kontrolle. Zu Anton de Courten: VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 30f.

1213 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 71–73.

1214 Ebd., S. 77–80.

1215 Ebd., 98–102.

1216 FAYARD DUCHÊNE, L'État patricien, S. 343.

1217 GREMAUD VII, Nr. 2678: Thomas Theilers ansehnlicher Viehstand wird zur Zeit des Raronkriegs aktenkundig, als er den Soldaten, die das Schloss von Leuk bewachten, von seinem Vieh einen Ochsen zur Zehrung lieferte. In diesen Wirren scheint Theiler bereits politisches Gewicht besessen zu haben. Seit 1418 erscheint er des Öfteren als Mitglied des Landrats und Schiedsrichter in den Quellen. Vgl. z. B. ebd., VII, Nr. 2679, 2715.

1218 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 19–22.

tig der soziale Aufstieg einiger Geschlechter durch die Betätigung im Handels- und Verkehrsgewerbe mitbestimmt wurde, belegen ihre von Verkehrsrechten abgeleiteten Familiennamen. So rührt der Name des in Brig ansässigen Adelsgeschlechts der *de Susta*¹²¹⁹ offenkundig von einem Sustrecht her. Ähnliches gilt vermutlich für die bereits bei Aloys Schulte belegten *Sostioni*¹²²⁰. Und auch die Namensgebung einer ursprünglich in Simplon-Dorf beheimateten Familie lässt sich von einem Verkehrsrecht ableiten: Das Geschlecht benannte sich nach dem von ihm eingenommenen Amt des Ballenteilers (*partitor ballarum*) als Theiler/Teiler/Partitoris¹²²¹. Die zeitweilige Erbllichkeit von bischöflichen Ämtern dürfte diese Namensadaption befördert haben.

In der Simplonregion besaßen neben dem Fürstbischof von Sitten bis zum 14. Jahrhundert verschiedene Adelsfamilien Sonderrechte und Eigenleute¹²²². Für das Jahr 1257 ist erstmals die Ernennung eines bischöflichen Meiers aus der Ministerialienfamilie der *de Simplono* für die Talschaft Simplon belegt¹²²³. Dem Meiertum folgte – wie auch andernorts im Wallis – die urkundlich am 24. April 1352 erstmals erwähnte Verwaltung durch einen Kastlan¹²²⁴. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts verfügten neben dem Bischof nur noch die italienischstämmigen Herren von Ornavasso mit der Gerichtsbarkeit in der sogenannten Engi zwischen der Passhöhe und Simplon-Dorf über Rechte in der Talschaft. Schließlich erwarben sich die Talleute die Rechtspflege im benannten Gebiet, was im Jahr 1399 zur Gründung¹²²⁵ des Freigerichts Wald/Eggen führte¹²²⁶. Da nunmehr der angestammte Adel ausgeschaltet und der bischöfliche Landesherr fern war¹²²⁷, eröffneten

1219 CARLEN, Zur Geschichte von Brig, S. 12.

1220 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 461.

1221 Ebd.; ARNOLD, Gondo-Zwischbergen, S. 31; DERS., Der Simplon, S. 209, 273. – Für eine Übersicht zu den fassbaren Stammbaumdaten der Theiler oder *Partitor(is)* vgl. ZENKLUSEN, Familien-Chronik von Simplon-Dorf, S. 108–116.

1222 ARNOLD, Der Simplon, S. 203.

1223 Zum Meiertum sowie den damit verbundenen Familien vgl. HOPPELER, Die Meier von Simplon, S. 501–504.

1224 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, Anhang: Dokument VIII: Übereinkunft des Bischofs von Sitten und Graf Amadeus VI. von Savoyen [Sitten, 24.04.1352], S. 339–344, hier: S. 340f.: *castrum et castellaniam du Semtpon* [sic] [Simplon].

1225 ARNOLD, Der Simplon, S. 204; ARNOLD, Zur Geschichte des Freigerichts Wald oder Eggen, bes. S. 15–17.

1226 Dazu ARNOLD, der Simplon, S. 235–251; CARLEN, Der Simplon, S. 25f.: Diesem ältesten Walliser Freigericht folgten weitere: Gehren, Finnen, Ganter, Holz und Steg. Sie entstanden, als die Kommunen die gerichtsherrlichen Rechte vom adligen Lehensherrn loskauften. Vgl. etwa IMESCH, Das Freigericht Ganter; ZENHÄUSERN, Zur Geschichte des »Freigerichtes« Holz; GARBELY, Freigericht Benken. – CARLEN, Der Simplon, S. 26: Gründe für den adligen Verkauf von Gerichtsherrschaften waren etwa der Übergang von der Natural- zur Geldwirtschaft, welcher den Adel in Geldnöte brachte und ihn zwang, Güter und Rechte zu veräußern. Mangelnde wirtschaftliche Kenntnisse der Grundherren wirkten sich wohl zusätzlich aus. Allenfalls nahm auch die kommunale Bewegung – zumal an der Passroute – Einfluss auf die Entstehung des Freigerichts.

1227 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 212f.; VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 45; HOPPELER, Die Meier von Simplon, S. 501–504; ARNOLD, Der Simplon, S. 203: Wichtige Rechte in Simplon-Dorf gingen aus dem Besitz der edlen Familie von Naters an die Herren von Mörel und schließlich an die Grafen von Castello über. Von diesen erwarb der Bischof von Sitten die Herr-

sich Aufkömmlingen in der Simplonregion des späten Mittelalters – den Courten, Kunt-schen, Fidginer, Escher, Arnold, Zenklusen ebenso wie den Theilern – steile Aufstiegs-möglichkeiten¹²²⁸.

2.6.2.1 Die Theiler in Simplon-Dorf

Es scheint bezeichnend, dass der erste namentlich bekannte Kastlan von Simplon der Familie Theiler entstammte, die über zweihundert Jahre lang führende Positionen im Verkehrsgefüge rund um die Simplonpassroute bekleiden sollte. Der Bischof von Sitten sprach dem im Jahr 1380 in diese Funktion berufenen Anton Theiler¹²²⁹ als Entgelt die gesamten Bußgelder auf kleinere Delikte und einen Viertel der Strafzahlungen auf alle *bannorum freveriarum* zu¹²³⁰. Wie angesehen und einflussreich die Theiler bereits im 14. Jahrhundert waren, offenbart ein Schreiben von Gregor XI. aus dem Jahr 1374: Der Papst forderte Kastlan Theiler auf, gegen die tyrannischen Herrscher Mailands, Bernabò und Galeazzo Visconti, die Waffen zu ergreifen und die Ossoloner im Kampf zu unterstützen¹²³¹. Anlässlich seiner Einsetzung beauftragte Bischof Eduard Anton Theiler, den Turm¹²³² in Simplon-Dorf – der den Edlen *de Simplono* bis 1334 als Stammburg gedient hatte – instanzzusetzen. Als Entschädigung für die Auslagen durfte Anton Theiler das Gebäude, das vermutlich – zumindest teilweise – als Suste¹²³³ diente, solange nutzen, bis

schaft von der Brücke bei Crevola bis nach Brig, was aber 1291 von den Grafen von Biandrate für ungültig erklärt wurde (GREMAUD II, Nr. 1020). Den Castello und Biandrate folgten nach diesem bischöflichen Intermezzo die Freiherren von Raron. 1303 verzichtete der Erbe Peter, Seneschall von Sitten, unter Vorbehalt eines zehnjährigen Rückkaufsrechts auf den Besitz des Viztums Naters, zu welchem auch die Talschaft Simplon zählte, zugunsten der Kirche von Sitten (ebd., III, Nr. 1187, S. 63).

1228 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 19: »Unter diesen Geschlechtern nehmen die Teiler oder Partitoris, wie sie früher meist genannt wurden, eine eigenartige Stellung ein. Die Teiler waren nie zahlreich, aber in den wenigen Vertretern dieses Geschlechts ballte sich eine große Macht zusammen.«

1229 ARNOLD, Der Simplon, S. 273: Peter Arnold führt – ohne Angabe eines Quellenbelegs – zweifach das Jahr 1365 als Erstbeleg für ein Kastlanat Anton Theilers an. Dagegen erwähnt IMESCH, Der Zenden Brig bis 1798, S. 187, ausschließlich die gemeinhin bekannte Einsetzung Anton Theilers von 1380 und das Jahr 1352, in dem das Amt, jedoch ohne Nennung eines Würdenträgers, erstmals belegt ist. Dazu: VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 399–344, hier: S. 340f. (Vertrag zwischen dem Bischof und Graf Amadeus VI.). Auch die Durchsicht von weiteren Simplon-Archivalia konnte nicht klären, ob Arnold allenfalls eine unbekannt Quelle konsultierte. – ARNOLD, Der Simplon, S. 273f.: Weitere Kastläne von Simplon aus der Familie Theiler waren: Hans 1456, Anton 1511 und 1517, Hans gen. Zanoth 1525, Hildebrand 1539, Anton 1553 und Kaspar 1778. Mehrere Theiler waren auch Kastläne im Freigericht Wald/Eggen.

1230 GREMAUD VI, Nr. 2321.

1231 Der Papst richtete ein solches Schreiben an verschiedene Adressaten im Wallis, darunter etwa auch die Herren von Raron: VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 308, Anm. 2 (van Berchem identifiziert den genannten Kastlan Anton Theiler mit dem 1380 belegten gleichnamigen Kastlan von Simplon). – Auch Anton Theilers Söhne, Hans und Anton der Jüngere, sind in politischen Ämtern fassbar (GREMAUD VI, Nr. 2370, 2371).

1232 Zur Geschichte des Gebäudes vgl. ARNOLD, 700 Jahre Simplon, S. 47–58.

1233 Zur Suste in Simplon-Dorf: FLÜCKIGER-SEILER, Die Bauernhäuser des Kantons Wallis, S. 62.

die anfallenden Kosten gedeckt waren. Ob mit dem Turm bereits zu diesem Zeitpunkt Sustrechte verbunden waren, geht aus der Vereinbarung zwar nicht hervor¹²³⁴, doch sollte das Bauwerk bis zum Jahr 1545, als Jakob Theiler die *vilschönen und herrlichen rechtsamen Sustenrechte, Ballenteileramt und Zollgerechtigkeit* an die Gemeinde veräußerte, im Besitz der Familie Theiler verbleiben¹²³⁵.

Wie der Verkauf aus dem 16. Jahrhundert zeigt, hatten sich die Theiler in Simplon-Dorf nicht nur um Sustrechte bemüht. Nach dem Erwerb der Kontrolle über das örtlich Warenlager fasste die Familie den Zoll ins Auge, mit welchem seit längerer Zeit die Familie Fidginer/Figiner, die auch den Straßenmeister von der Passhöhe bis Varzo stellte, belehnt war. Zu Beginn des 16. Jahrhunderts ehelichte Hauptmann und Alt-Kastlan Anton Theiler die Erbin der Zollgerechtigkeit, Christina Figiner¹²³⁶, wodurch auch dieses Verkehrsrecht – wenn auch nicht für lange Zeit – an die Theiler fiel. Daneben verpachtete der bischöfliche Landesherr auch die sogenannte *Fyrleithenen* oder den Straßenzoll für Tiere und Waren des Simplontransits gegen einen jährlichen Zins an die Familie¹²³⁷.

Ausgehend von den bis zum Ende des 14. Jahrhunderts erworbenen Ämtern als Ballenteiler und Sustinhaber sicherte sich das Geschlecht also weitere Verkehrsrechte¹²³⁸ und damit bedeutende Einnahmequellen in der Simplonregion. Das offensichtlich erbliche Amt des *partitor ballarum* eignete sich wohl besonders gut als Ausgangspunkt für eine Laufbahn im Verkehrswesen und in der Lokalpolitik, fiel doch dem Teiler ein nicht

1234 GREMAUD IV, Nr. 1661: Der Bischof kaufte im Jahr 1334 einen Drittel des Meiertums sowie einen Drittel des Turms in Simplon-Dorf von den de Simplono. Weitere Teile dieser Rechte dürften wohl bereits vor diesem Kauf dem Bischof zugefallen sein, da im Jahr 1380 das Gebäude als *nostram turrim*, das heißt im Besitz von Bischof Eduard erscheint. Ebd., VI, Nr. 2321: Der Bischof beauftragte Kastlan Anton Theiler mit der Reparatur des Turms. Vgl. auch ARNOLD, Der Simplon, S. 206, 208; DERS., Gondo-Zwischbergen, S. 31. – Der *turrim episcopalem de Simplono* findet im Jahr 1418 als Suste Erwähnung, als drei Diebe dort eindringen und aus den Ballen eines Lucchesen seidene Gewänder und eine große Anzahl Mützen entwendeten. Der Diebstahl verursachte einen immensen Aufruhr unter den Kaufleuten. Da sich der Landesverwalter Witschard von Raron weigerte, die Übeltäter zu bestrafen, weil er – wie man sagte – von den Dieben bestochen worden sei, erhielt der Lucchese erst Genugtuung, als die Handelsgesellschaft von Mailand den Simplonpass zu umgehen begann. Vgl. GREMAUD VII, Nr. 2687, S. 267.

1235 AGVO/FGA, Urkundensammlung Pfarrer Franz Joller, Abschriften von ca. 1217–1870, lose Papierbll., ca. 241 Blatt, p. 170. Dazu ARNOLD, Der Simplon, S. 34, Anm. 30, S. 206.

1236 ARNOLD, Der Simplon, S. 209, 256: Das Geschlecht, dessen Name von der Alp Figinen in der Simplonregion herführt, erlosch im 16. Jahrhundert, nachdem die Familie nach Brig und Sitten gezogen war.

1237 ARNOLD, Der Simplon, S. 210; DERS., Gondo-Zwischbergen, S. 31.

1238 DERS., Der Simplon, S. 211–216, S. 273f.: Die Satzungen von Simplon aus dem Jahr 1525 – die im Übrigen die Theiler mit 17 Burgern als das zahlreichste Geschlecht der Talschaft belegen – schreiben das gängige Wohnheitsrecht nieder, wobei sich einige Klauseln auch mit dem Verkehrswesen befassen. So besagt etwa eine Passage, dass die Söhne, die gemeinsam in der Haushaltung des Vaters leben, keinen Teil an den *ballen* hatten. Weiter hatten die außerehelichen Söhne nur dann einen Teil am *ballen*, wenn sie aus eigenem Vermögen ein Pferd bezahlen konnten. Wenn eine Familie sowohl über weibliche als auch männliche Nachkommen verfügte, so erbten die weiblichen keinen Anteil am *ballen*. Lebten hingegen nur Töchter in der Haushaltung und waren diese arm, so erhielten sie einen Anteil. Vgl. dazu die entsprechenden Passi der Briger Gemeinschaft der Ballenführer (StoA, Nr. 3812).

unbeträchtliches Maß an sozialer Macht zu. Es dürfte deshalb kein Zufall sein, dass sowohl die Ballenteiler als auch die Inhaber von Susten vielfach weitere Funktionen im politisch-öffentlichen Raum bekleideten¹²³⁹.

2.6.2.2 Die Theiler in Brig

Schon früh richtete die Familie Theiler ihre Interessen auch auf das Städtchen Brig am Fuß des Simplonpasses, wo sie sich gleichermaßen in den Bereichen von Politik¹²⁴⁰ und Verkehrswesen etablierte. In Nachfolge der ebenfalls von Simplon nach Brig weitergezogenen de Courten übernahmen die Theiler im Verlauf des 15./16. Jahrhunderts im Tal ebenso das Ballenteileramt und Anteile an den Sustrechten¹²⁴¹. Der sogenannte *Liber baptismalis*¹²⁴² aus dem Pfarrarchiv in Glis enthält unter dem Titel *Partitio Sustae Brigensis ab anno 1490* ein bis 1779 reichendes Verzeichnis der Ballenteiler des Briger Warenlagers, das von der Hand Johann Josef Eugen Perrigs stammt. Perrig bekleidete mehrfach politische Ämter im Zenden Brig und war Inhaber der örtlichen Suste¹²⁴³. Das von ihm zusammengestellte Verzeichnis umfasst 15 Ballenteiler – darunter vier Theiler: 1564 *Thomas Theiller*, 1586 *Christianus Theiller*, 1595 *Christianus Theiller* und 1610 *Joannes Theiller*¹²⁴⁴. Das Gebäude der alten Briger Suste, in welcher der Amtsinhaber im 16. Jahr-

1239 CARLEN, Zur Geschichte von Brig, S. 14.

1240 IMESCH, Der Zenden Brig bis 1798, S. 212–215, 223f.: So waren Thomas (1420, 1432, 1438), Johann (1501, 1504, 1526) und Christoph gen. Tshanot/Zanoth Theiler (1519, 1520) Kastläne von Brig. Thomas Theiler (1424), Kaspar Theiler (1463) und Johann Theiler (1498) waren Zendenhauptmänner von Brig. Die Gerichtsverhältnisse auf der Nordseite des Simplonpasses gestalteten sich verworren. Soweit der Bischof von Sitten grundherrliche und oberhoheitliche Rechte besaß, ließ er die Gerichtsbarkeit durch seine Beamten ausüben. Das waren der Viztum, Meier und später der Kastlan von Brig (ebd., S. 183). Mit dem Erstarren der Gemeinden erlangte im Fall von Straffällen allmählich das Zendingericht Zuständigkeiten. Auch die Gerichtsbarkeit von Simplon ging allmählich an den Zendenrichter in Brig über (ebd., S. 187–189).

1241 ARNOLD, Gondo-Zwischbergen, S. 31; DERS., Der Simplon, S. 257f.; JUNGE WIRTSCHAFTSKAMMER BRIG (Hg.), Sehenswertes in Brig-Glis, S. 15: Die aus der Lombardei eingewanderte Familie de Courten, die über den Simplon Handel betrieb (GREMAUD VII, Nr. 2661, S. 205), erscheint ab dem Jahr 1320 in Simplon. In Brig besaßen die Courten in der nachfolgenden Zeit Sustrechte: 1393 verkaufte Franz Courten diese an Johann Kuntschen. Für das Jahr 1495 ist wiederum belegt, dass ein gewisser Peter Metziltzen Sustrechte in Brig für 50 Pfund an Anton Theiler verkaufte.

1242 Pfa Glis, Nr. 7: Der *Liber* enthält ein Namensverzeichnis der in Glis im Zeitraum von 1700 bis 1760 getauften Personen: *Ego Liber Baptismalis in hunc a suo original novo Libro in alphabeticum ordinem redactus Specto ad Johannem Josephum Eugenium Perrig Laudabilis Deseni Brigensis Secretarium. [...] anno 1761 Brigae*. Der vorliegende *Liber* überschneidet sich zeitlich mit den ersten beiden chronologisch erstellten Taufbüchern der Pfarrei Glis: Pfa Glis, Nr. 6 (1624–1719) und Nr. 6 b (1720–1803); Perrig listete die Taufen jedes Jahres erneut, doch in alphabetischer Namensordnung auf.

1243 IMESCH, Der Zenden Brig bis 1798, S. 217, 220; Walliser Wappenbuch, S. 193: Perrig war 1772 Kastlan von Naters und 1755 Kastlan des Freigerichts Eggen sowie 1770 Großmeier zu Nendaz und Hérémenche.

1244 Pfa Glis, Nr. 7, p. 11.

hundert Wohnsitz zu nehmen hatte¹²⁴⁵, ist erhalten. Das sogenannte Theilerhaus¹²⁴⁶ verfügt noch über die alten Kellergewölbe, in die Ross und Wagen zur Warenabnahme hineinfuhren¹²⁴⁷. Dass sechs Briger Ballenteiler zugleich Kastläne des Freigerichtes Wald oder Eggen waren und damit die Blutgerichtsbarkeit über den oberen Teil des Simplontales ausübten, darf als weiteres Zeichen des Ansehens gelten, das der Amtsträger auf der gesamten Simplonpassroute genoss¹²⁴⁸.

In der Blütezeit der Theiler gelang es drei Familienmitgliedern, – ausgehend von den in der Simplonregion und im Zenden Brig erworbenen Rechten – ins höchste weltliche Amt der Landschaft Wallis aufzurücken: Thomas Theiler wurde 1420, 1423–1425 und 1429–1431¹²⁴⁹, sein zweiter Sohn Kaspar 1458 und 1464–1466¹²⁵⁰ und der Briger Wirt

1245 IMESCH, Die Verordnungen der Ballenführer von Brig, S. 281f.

1246 JUNGE WIRTSCHAFTSKAMMER BRIG (Hg.), Sehenswertes in Brig-Glis, S. 15: Das Gebäude wurde um 1264 errichtet. An der westlichen Giebelseite führte ein Rundbogeneingang in die Kellergewölbe, in denen wohl die Warenballen gelagert wurden.

1247 CARLEN, Zur Geschichte von Brig, S. 15.

1248 Ebd., S. 14. Vgl. auch ARNOLD, Der Simplon, S. 204; IMESCH, Der Zenden Brig bis 1798, S. 218: Thomas Theiler war 1565 Kastlan des Freigerichtes Wald/Eggen. Christian Theiler bekleidete im Jahr 1571 dasselbe Amt.

1249 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 19–22: 1407 wird Thomas Theiler in einem Friedensvertrag zwischen dem Bischof von Sitten und den Ossolanern erwähnt (StoA, Nr. 1205). Um 1422 reiste er als Landeshauptmann nach Mailand, um dort ein Bündnis mit Herzog Filippo Maria Visconti abzuschließen (GREMAUD VII, Nr. 2723). 1423 erneut zum Landeshauptmann gewählt (ebd.; GA Mörel, C 7), verlegte er seinen Wohnsitz von Simplon-Dorf nach Brig, denn 1426 wird er als *von Simpel in Brig wohnhaft* tituliert (AGVO/FGA, Collection Schmid-Lauber, S. 130, p. 11, nach PriA Kippel, A 8 [wohl unvollständiges Regest]; vermutlich wäre eine vollständige Abschrift der Quelle unter der Signatur S 33 [Aktensammlung zum Wallis 1400–1500, Konvolut von Abschriften von Pfarrer Schmid] zu finden gewesen. Die Sammlung ist leider verschollen). Im selben Jahr wirkte er an einem Friedensvertrag mit (StoA, Nr. 1211). Im Juli 1429 war er erneut im höchsten weltlichen Amt der Landschaft und hängte sein Siegel an die Mörjer Hexereisatzungen von 1430 (GREMAUD VII, Nr. 2809). Nachdem Thomas Theiler das Ballivat niedergelegt hatte, bekleidete er noch zweimal, 1432 und 1438, das Amt des Großkastlans von Brig (ebd., Nr. 2824; StoA, Nr. 18). Thomas Theiler war zudem der Eigentümer der sogenannten Sustmatte bei der Suste in Simplon-Dorf, die noch heute diesen Namen trägt. Diese veräußerte er jedoch bereits 1422 an Henslin Perren im Loub (Pfa Glis, DD 14).

1250 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 47f.: Das Aufrücken Kaspar Theilers zum Landeshauptmann im Jahr 1458 führte zur Bildung einer landeshauptmännischen Familiendynastie. Bereits 1439 findet sich Theiler in der Nähe des Landeshauptmanns Silenen in Sitten (GREMAUD VIII, Nr. 2911) und 1441 im Gefolge Bischof Wilhelms von Raron (ebd., Nr. 2934, 2937). Am 15. April 1447 weilte er in Blitzingen, um zwischen den Gommern Frieden zu stiften (PA Ernen, A 27). Im Zenden Brig nahm er nach seines Vaters und der Gebrüder Courten Tod gemeinsam mit Martin Züren eine führende Stellung ein. So vertrat er 1448 seinen Zenden bei Friedensschlüssen (GREMAUD VIII, Nr. 3004, 3005 [*Caspar partitoris [...] pro deseno de Briga*]). Ebenso vertrat er Bischof Heinrich Asperlin 1456 in einem Vertrag mit Divedro (ebd., Nr. 3072). In seiner ersten Zeit als Landeshauptmann sind keine besonderen Vorkommnisse überliefert, in die er involviert gewesen wäre. In der zweiten Amtsperiode von 1464 bis 1466 sowie in der dritten von 1468 schlichtete er am 13. März 1465 in Brig einen Prozess zwischen dem Dorf Baltschieder und der Burgschaft Visp (BA Visp, E 10; an der Urkunde hängt ein schlecht erhaltenes Siegel Theilers, das einen Schild zeigt, welcher durch ein wellenförmiges Band gespalten ist. Im Schilderhaupt befindet sich eine Art Bastardbalken). Im Verlauf der Jahre hatte sich in Kaspar Thei-

Johann Theiler 1503–1506¹²⁵¹ Landeshauptmann des Wallis. Als schließlich ein mutmaßlicher Sohn Johann Theilers in einen Verleumdungsprozess gegen Kardinal Schiner verwickelt wurde¹²⁵², scheint sich das Glück der Familie gewendet zu haben. Obschon sich der Alt-Landeshauptmann 1523 in Sitten einbürgern ließ und sein Sohn Bartholomäus 1579 Kastlan von Sitten sowie 1585–1587 Vize-Landeshauptmann wurde, schwanden die in den vergangenen zweihundert Jahren erworbenen Ämter der Familie Theiler im Verkehrswesen allmählich wieder¹²⁵³. Diesen Befund stützt augenscheinlich, dass Jakob Theiler in Simplon-Dorf und Christian Theiler in Brig ihrer prestigeträchtigen Rechte als Ballenteiler und Sustmeister – wohl nicht ganz unfreiwillig, da von Gerichtsprozessen begleitet – ledig wurden¹²⁵⁴. Auch Kaspar Theilers Tochter Paulosina¹²⁵⁵ übertrug zu Beginn des 16. Jahrhunderts dem späteren Landeshauptmann Anton Wyss von Sitten nebst anderen Gütern und Einkünften ihren noch vorhandenen Viertel der Sustrechte in Simplon¹²⁵⁶. Zwar blieben die Nachfahren des Geschlechts weiterhin als Ballenführer aktiv, was die Betätigungen Hans Theilers¹²⁵⁷ in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts

lers Händen ein großes Vermögen angesammelt, denn seine Güter erstreckten sich von Simplon bis nach Sitten.

1251 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 98–102: Nach heutigem Stand der Forschung war Johann Theiler kein direkter Nachkomme der Landeshauptmänner Thomas und Kaspar. 1487 und 1490 findet er in Brig urkundlich Erwähnung (StoA, Nr. 76, 80), wo er ein Wirtshaus oder eine Gaststube eröffnete (StAVS, Fonds Supersaxo I, Pg. 259). In seinem Betrieb verkehrten angesehene Persönlichkeiten wie Balthasar Asper oder Georg Supersaxo (Ebd.). Als Abgeordneter des Zedens Brig nahm Theiler am 14. November 1496 in Naters an einem Landrat teil. Von diesem Zeitpunkt an ist er öfter auf dem Landrat belegt. 1501 wurde er Großkastlan des Zedens Brig. Als solcher erschien er am 2. Februar 1502 im Pfarrhaus von Naters, wo die Gemeinde ihre Anrechte am ehemalig herzoglich-savoyischen Wald von Bieudron (bei Nendaz) Georg Supersaxo schenkte. 1503 wurde er durch einstimmigen Beschluss zum Landeshauptmann gewählt. Am 29. Oktober 1507 wurde Theiler Statthalter des nachfolgenden amtierenden Landeshauptmanns, der sich gegen Schiner auf die Seite der französischen Partei stellte, weshalb ihn Letzterer 1512 von Rom aus mit dem Kirchenbann belegte. Theilers Haus in Brig diente als Versammlungsort der Schinerfeinde (BA Sitten, Tir. 104, Nr. 72).

1252 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 99f.; ARNOLD, Der Simplon, S. 273: Andreas Theilers Behauptung, von Kardinal Schiner im bischöflichen Schloss in Naters entehrt worden zu sein, zog weite politische Kreise. Der Sohn des Landeshauptmanns wurde schließlich in Thun gefasst und in Bern verhört, wo er alle Aussagen gegen Schiner widerrief. Er sagte aus, dass Georg Supersaxo ihn zu den Anklagen verleitet habe. Später beharrte Theiler im Wallis wiederum auf seinen Behauptungen. Er wurde in Sitten vor Gericht gestellt, zum Tode verurteilt und 1515 hingerichtet. 1524 wurde das Urteil zum sogenannten Theiler-Handel als nichtig erklärt. Andreas Theiler, sein Vater und weitere Familienmitglieder waren rehabilitiert. Alt-Landeshauptmann Johann Theiler erschien erst im Januar 1517, als Schiners Macht gebrochen war, wieder auf dem politischen Parkett.

1253 ARNOLD, Der Simplon, S. 273.

1254 Ebd., S. 210f. Vgl. auch das Kapitel zum Konflikt um den Zoll von Simplon-Dorf.

1255 StoA, Nr. 94, 97: Paulosina ist 1498 und 1502 als Ehefrau des Notars Anton Volken von Fiesch belegt.

1256 VON ROTEN, Die Landeshauptmänner des Wallis, S. 48.

1257 StoA, Nr. 2351: *Memorial der kosten so die herren Procuratoren der Algemeinen herren Ballenführer zu Bryg [...] wegen dem Handel des Teilerbefehls mit dem alten Hans Theiler*. Vgl. auch StoA, Nr. 3019 und v. a. StoA, Nr. 1235a und 1235b: Das letzttaufgeführte Dokument besteht aus zwei Bestandteilen, die sich auf die Jahre 1527 und 1650 beziehen. Der erste Teil enthält nach einer einleitenden Be-

sowie der Eingang des Theiler-Wappens in die heraldische Sammlung der *gamainer fiereren*¹²⁵⁸ beweisen, doch konnte das Geschlecht das mit zahlreichen Verkehrsämtern in seiner Blütezeit erworbene Renommee kaum mehr erreichen¹²⁵⁹.

zugnahme auf die bischöflichen Handelsverträge mit den mailändischen Kaufleuten von 1008, 1272, 1297, 1321, 1274, 1309, 1270, 1538, 1556, 1379 – in dieser Reihenfolge – eine Umschreibung des Briger Ballenteileramtes in 9 Artikeln (*In quod [...] statuta [...] participium perbon[or]em Ballarum et mercium in Sustam Burgi Brigae; partironis munus et officium*). Prima vista handelt es sich um eine lateinische Fassung der Ballenführerverordnungen von 1527. Joannes Theiler findet sich in der im zweiten Teil vorhandenen Auflistung der Briger Ballenführer von 1650 (*sup susta briga*) als einziger aus dem Geschlecht der Theiler. Interessant scheint hier – nebenbei bemerkt – die Erwähnung der Ehefrauen der Ballenführer im Anschluss an den *Cathalogus masculinus vectorum sustae Brigae* (*cathalogus muliebris vectorum sustae Brigae*). Die Möglichkeit der Vererbung des Amtes über die weibliche Linie war vermutlich gegeben. Die Theiler traten in der Mitte des 17. Jahrhunderts im Vergleich zu anderen Geschlechtern, etwa den Stockalper oder den Perrig, nur im zweiten Glied als Ballenführer in Erscheinung. Neben Johann findet sich wiederum ein gewisser Hans Theiler auf einem ins Dokument eingelegten Beiblatt, das wohl eine Zeugenliste wiedergibt.

1258 AGVO/FGA, B 3, Fragment eines Minutenbuchs des Notars Bartholomäus Perrig aus Brig mit verschiedenen Eintragungen, Briefentwürfen und einer Wappentafel (1652–1654), p. 5f.

1259 HELDNER, Die Wappensammlung des Bartholomäus Perrig, S. 210–225, Wappen Hans Theilers (Nr. 57): S. 213, 220, 224; DERS., Wappen der Ballenführer von Brig, S. 231f.

3. Die verkehrspolitischen Objekte

Die beiden Untersuchungsgebiete Bern und Wallis weisen – wie sich gezeigt hat – eine große Vielfalt an Akteuren auf, die in unterschiedlichen Zweigen des mittelalterlichen Verkehrswesens tätig waren. Bereits die Beschreibung ihrer variierenden Aktivitäten und Motivationen hat divergierende Tendenzen in der Verkehrspolitik der Räume erkennen lassen: Während im Walliser Rhonetal aufgrund der topographischen Voraussetzungen besonders die Pässe und die große Rhonetalstraße sowie die verbundenen Einrichtungen als verkehrspolitische Hauptobjekte aufleuchten, sind es in den bernischen Territorien neben den in der Stadt angesiedelten Institutionen vor allem die Land- und Wasserstraßennetze sowie ihre begleitenden Infrastrukturen, die als bevorzugte Zielpunkte verkehrspolitischer Regelungen erscheinen. Daneben nehmen einzelne verkehrspolitische Akteure oder Akteurguppen zusätzlich die Funktion eines Objekts der bernischen und der Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters ein. Unter Ausschluss dieser personellen Ressourcen setzten sich die Zielpunkte verkehrspolitischer Betätigung grundsätzlich aus den Segmenten der verkehrsregalen sowie der verkehrsinfrastrukturellen Objekte zusammen. Pars pro toto werden im Folgenden – um die Perspektive der Akteure entsprechend zu erweitern – ausgewählte Zielpunkte dieser Bereiche eingehender analysiert, wobei neben Straßenzügen und dem Geleit auch die bisher nur ansatzweise abgehandelten Brücken als Knotenpunkte der mittelalterlichen Verkehrsnetze als geeignete Demonstrationsobjekte dienen.

3.1 Die regalen Objekte

3.1.1 Die Straßen

Auf einzelnen Landstraßen und Passwegen führten ausbauende, rationalisierende und koordinierende Bestrebungen vor allem im späten Mittelalter zur Herausbildung überregionaler Routen. Dabei gründete der Transit – der an das europäische Handelssystem rückgebunden war – nicht zwingend auf einer größere Breite oder einem besseren Belag des Verkehrswegs, sondern auf einem entsprechenden Angebot von wegbegleitenden Verkehrs- und Transportdiensten. Vielfach bildeten sich diese Rechtskomplexe mit ausdrücklichem Bezug auf das überregionale Verkehrsnetz aus¹²⁶⁰. Im bernischen Untersuchungsraum ist ein solcher Straßenzug etwa mit der von Bern über Laupen respektive Neueneegg in Richtung Freiburg führenden Strecke nachweisbar, während dieses Charakteristikum im bischöflichen Wallis der großen Landstraße durch das Rhonetal in ausgeprägteste Form zufiel.

3.1.1.1 Die Linienführungen von Bern nach Freiburg i. Ü.

Spätestens seit dem Jahr 1365 galt der Streckenabschnitt von Bern über Laupen, die 1373 als *Louppenstrasse* belegt ist¹²⁶¹, als wichtigste Verbindung der Aarestadt mit der benachbarten Saanestadt Freiburg i. Ü. Ihr größtes naturräumliches Hindernis war die Sense. Die übergeordnete Linienführung – ehemals Teilstück der »zähringischen Städtelinie«¹²⁶² – stellte in ihrem verlängerten schweizerischen und europäischen Kontext eine bedeutende Konkurrentin der alten, teils auf römische Zeit zurückgehenden Mittellandtransversale dar, die wiederum von Solothurn aus über Büren, Aarberg, Murten und Avenches und weiter durch das Broyetal nach Genf führte¹²⁶³. Noch im hohen Mittelalter war nicht die Variante über Laupen stark frequentiert worden, sondern jene von Bern über Neuenegg und weiter nach Freiburg, die im Jahr 1274 als *strata de Friburgo* belegt ist¹²⁶⁴. Denn erst als die Stadt Bern im 14. Jahrhundert eine Brücke über die Sense baute, erfuhr die Linienführung über Laupen eine Aufwertung. Der Übergang wird im Jahr 1365, als Kaiser Karl IV. nach Avignon reiste, erstmals erwähnt. Um sich Unannehmlichkeiten bei der geplanten Querung der Sense zu ersparen, wandte sich der Kaiser mit der Bitte an die Stadt Bern: *wissent, daz wir bis an mendag bi üch sin wellent, darumb entlassent nicht, ir schaft daz die brugg ze Louppen, da wir nu uberzugen, gemacht sye bis sunendag ze nacht oder am mendag fru*¹²⁶⁵. Ob »der kaiserliche Befehl der letzte Anstoß zu diesem Brückenbau«¹²⁶⁶ war oder ob bereits eine Passage bestand, die nun herzurichten war, bleibt unklar, doch dürfte es sich bei diesem Auftrag um einen Senseübergang gehandelt haben¹²⁶⁷. Der überregionale Handelsverkehr verlagerte sich entsprechend erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts auf die Laupener Route, während das Verkehrsaufkommen auf der über Neuenegg führenden Linienführung gleichzeitig absank¹²⁶⁸.

Diese Konstellation begann sich erneut zu verlagern, als die Stadt Bern im Jahr 1467 einen Grenzvertrag mit Freiburg abschloss. Das Abkommen legte fest, dass die Ortschaften Gümmenen¹²⁶⁹ und Mauss bernisch wurden, wofür das bisher zu Laupen gehö-

1261 IVS BE, Strecke BE 26, S. 4/4.

1262 GROSJEAN (Bearb.), Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen, S. 143.

1263 IVS BE, Strecke BE 26, S. 3/4; BE 26.2, S. 1/3. Vgl. dazu auch BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 15f.

1264 IVS BE, Strecke BE 26.2, S. 1/3.

1265 FRB VIII, Nr. 1563, S. 628.

1266 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 27.

1267 Ebd.; IVS BE, Strecke BE 26.2, S. 1/3. Einzig RENNEFAHRT, Beiträge zur Geschichte der Besiedlung und der Wirtschaftslage des Forstgebietes, S. 171, nimmt an, dass die von Karl IV. erwähnte Brücke zu einer von Bern über Laupen in Richtung Payerne führenden Straße gehörte.

1268 IVS BE, Strecke BE 26.2, S. 1/3; Strecke BE 26.1: Allenfalls dürfte bereits in römischer Zeit eine Laupen tangierende Linienführung bestanden haben. Da auf beiden Uferseiten entsprechende Siedlungsspuren gefunden wurden, könnte ein Senseübergang errichtet oder eingerichtet worden sein.

1269 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 12, 36: In Gümmenen überquerte eine Fähre den Fluss. Die Linienführung über Gümmenen erlangte bereits nach der Stadtgründung von Bern Bedeutung für die Verbindung der Gebiete diesseits von Aare und Saane mit Murten und Neuenburg. 1288 verlieh König Rudolf die Fährrechte an Ritter Ulrich von Maggenberg (FRB III, Nr. 461).

rende Gebiet links der Sense an die Saanestadt übergang. Überdies erhielt Freiburg die Verfügungsgewalt über die Fähre bei Neueneegg¹²⁷⁰. Daraufhin errichtete die Stadt, die im Verlauf des 15. Jahrhunderts erhebliche Mittel in den Ausbau seines Verkehrsnetzes investiert hatte, bei Neueneegg, wo die Fährenquerung der Sense riskant war¹²⁷¹, in den Jahren 1469/70 eine Brücke und setzte das Zollamt Sensebrück ein¹²⁷². So verlor die Laupener Route zumindest einen Teil ihrer verkehrspolitischen Bedeutung wieder, denn Bern und Freiburg leiteten den Verkehr nun verstärkt über Gümmenen und Neueneegg¹²⁷³. Dass die Berner auch die Strecke über Laupen weiterhin benutzten und förderten¹²⁷⁴, bezeugt ein Dokument, das berichtet, Bern und Freiburg hätten gemeinsam *den Weg an der Senson gemacht und gebessert*¹²⁷⁵. Überdies investierte die Aarestadt bedeutende Mittel in die Instandsetzung der Laupener Straße¹²⁷⁶. Sie bot am 15. Mai 1484 *die von künitz [Köniz] und bümplitz [Bümpliz] auf, uff mentag frü am Capellenberg* zu sein, um *die strasse zu bessern* – hier ist wohl die Straße von Bümpliz nach Frauenkapellen gemeint. Im gleichen Zeitraum mussten auch die Einwohner von Wohlen und Neueneegg zur Straßenarbeit antreten. Dabei koordinierte die städtische Zentrale geschickt, denn während die Könizer und Bümplizer *mit keim Zug, dann allein mit biellen, howen und anderem, so darzue dient*, erscheinen sollten, hatten die Wohlener und die Neueneegger *10 züg* mitzubringen¹²⁷⁷. Schließlich förderte die Aarestadt den Verkehr über Laupen auch aus fiskalischen Gründen: Da der Zoll auf der Brücke in Neueneegg Freiburg zustand, war die Saanestadt darum bemüht, den Handelsverkehr über Neueneegg abzuwickeln, indes die Aarestadt Bern an der nahen Brücke von Laupen nicht auf entsprechende Abgaben verzichten wollte¹²⁷⁸.

Die Schwerpunktverlagerungen des bernischen verkehrspolitischen Engagements rund um die Linienführungen von Bern nach Freiburg i. Ü. verdeutlichen, dass sich der mittelalterliche Handelsverkehr auch an den vorhandenen wegbeleitenden Objekten –

1270 SRQ BE I/4, Nr. 28, S. 367.

1271 Vgl. IVS BE, Strecke BE 26.3, S. 1/4: Einzelne Autoren verweisen in diesem Zusammenhang auf den stark schwankenden Pegelstand der Sense: Sie sei öfter wegen plötzlich auftretender Hochwasser nur sehr schwer zu queren gewesen, was Reisende und Kaufleute von der Benutzung der an sich günstigen Strecke über Neueneegg abhielt. Ursprünglich diente eine Furt der Querung, was sich etwa aus dem im Jahr 1258 erstmals erwähnten Toponym *Siebenurten* erschließen lässt. Im Spätmittelalter gewährleistete eine wohl im 14. Jahrhundert eingerichtete Fähre, den Flussübergang. Vermutlich wurde sie vom Inhaber der Herberge *an der Sensen* betrieben.

1272 Ebd., Strecke BE 26.3, S. 1–2/4.

1273 Ebd., Strecke BE 26.2, S. 1/3.

1274 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 27.

1275 IVS BE, Strecke BE 26.3, S. 1/4: Die ausgeführten Arbeiten könnten sich auf einen Knüppelweg beziehen, der in Neueneegg auf der bernischen Seite des Flusses zum Vorschein kam. 1403 soll das erste Stück der Straße, das der heutigen Laupenstraße in Bern entspricht, ca. 2,4 m breit gewesen sein. Der Berner Thomas Schöpf bezeichnet die Straße im 16. Jahrhundert schließlich als *via versus Neueneegg ad Sense pontem, regia via a Berna Fryburgum ducens*.

1276 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 27.

1277 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien, Bd. III, S. 2; für spätere Unterhaltsaufforderungen: Ebd., S. 3, 5f., 9.

1278 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 27; IVS BE, Strecke BE 26.3, S. 2/4.

im vorliegenden Fall den Flussübergängen in Form von Fähren und Brücken – orientierte. Bei naher Konkurrenz wurden dadurch nicht selten rivalisierende Bauaktivitäten eingeleitet, die das Verkehrsaufkommen entsprechend verlagerten. Überdies müssen die wandelnden Frequentierungspräferenzen zusätzlich auf politische Veränderungen zurückgeführt werden¹²⁷⁹, wodurch die nach außen gerichtete Definition herrschaftlicher Einflussbereiche ähnlich richtungsweisende Rückwirkungen auf die verkehrspolitischen Initiativen rund um einen Straßenabschnitt zu nehmen vermochte wie verkehrsinhärente Faktoren.

3.1.1.2 Die Landstraße durch das Rhonetal

Auch beim Ausbau der vom Bischof von Sitten im Oberwallis zu unterhaltenden Walliser Rhonetalaroute bestimmten mit großer Wahrscheinlichkeit herrschaftliche Machtansprüche die Ausgestaltung der Linienführung mit – zumindest auf bestimmten Streckenabschnitten. Die in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts errichtete Reichs- und Landstraße führte abseits der alten, sonnenseitig gelegenen Siedlungen am linken Ufer der Rhone von Brig über Gamsen und Eyholz nach Visp, erschloss Turtig und berührte nach der Querung unbewohnten Gebietes erst in Turtmann wieder eine Ortschaft. Auch unterhalb von Turtmann passierte die Linienführung mit dem Pfywald bis Siders, wo eine wichtige Brücke die sichere Rhoneüberschreitung garantierte, kaum besiedeltes Gebiet¹²⁸⁰. Quellenbelege für die in den Landratsabschieden des 16. Jahrhunderts als *Reichsstrasse* und *Landstrasse* bezeichnete Passage existieren etwa für das Jahr 1393 bei Niedergesteln sowie für das Jahr 1417 im bereits erwähnten Pfywald, als in einem Streitfall zwischen Sitten und Savoyen der *rechte*¹²⁸¹ Weg von Visp nach Sitten explizit in diesem unbewohnten Gebiet und nicht im näheren Umfeld des Städtchens Leuk verortet wird¹²⁸². Als weiteres Indiz mag gelten, dass bereits im Jahr 1271 ein als Etappe der Strecke dienendes Sustgebäude auf dem Gebiet der benachbarten Gemeinde Agarn aktenkundig wird¹²⁸³.

Im ausgehenden 13. Jahrhundert weisen die zahlreichen Nennungen der großen Landstraße in den Verkehrsverträgen mit der oberitalienischen Kaufmannschaft die Linienführung als rege frequentiert aus¹²⁸⁴. Gewiss deutet auch eine für das Jahr 1306 nachweisbare *antiqua strata* im Turtig auf die bischöfliche Landstraße hin¹²⁸⁵. Seit dem Jahr

1279 IVS BE, Strecke BE 26.2, S. 1/3.

1280 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 126.

1281 Der Terminus *recht* bezieht sich dabei in Abgrenzung von den sekundären Verkehrsnetzen auf den Status der Reichsstrasse, welche als überregionale Transitverkehrslinienführung diente.

1282 GREMAUD VI, Nr. 2433; VII, Nr. 2660^{bis}, S. 196f.: [...] *quia transitus eorum rectus eundo ad Domum Osselle [Domodossola] non erat eundo per Leucam [Leuk], sed quod subtus per nemus de Finges [Pfywald], per quem locum gentes dicti dni ducis et vehicula ad dictam vallem Osselle [Val d'Ossola] conducibilia semper transitum faciebant, sine transeundo per Leucam [...]*. Vgl. auch FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 122.

1283 GREMAUD II, Nr. 778.

1284 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 144.

1285 GREMAUD III, Nr. 1237. Vgl. auch FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 144.

1500 erscheint die linksufrige Rhonetalroute schließlich regelmäßig in den Landratsabschieden: Bischof Matthäus Schiner befahl 1502 die Instandsetzung dieser Reichsstraße auf allen Streckenabschnitten und forderte dazu die Unterstützung der Zenden ein. Ob schon die geschmälerten bischöflichen Verkehrseinnahmen den teuren Unterhalt der Straße vermutlich nicht mehr ausreichend zu tragen vermochten, sollte wohl eine reibungslose Verkehrsanbindung an den Simplonpass auch weiterhin gewährleistet werden¹²⁸⁶.

Mit der Auswertung von Zollquellen hat Maria Clotilde Daviso di Charvensod zumindest für den savoyischen Herrschaftsbereich nachgewiesen, dass die große Landstraße durch das Wallis (*iter publicum, iter domini*) im späten 13. Jahrhundert wagengängig war. Die greifbaren Informationen lassen zudem darauf schließen, dass auf der Strecke ansehnliche Transitverkehrsströme geflossen sein müssen¹²⁸⁷. So wird der Abschnitt von Bex nach Martigny in den savoyischen Zoll- und Weggeldrechnungen als solide ausgebaute »Kunststraße« fassbar, die sich in ihrer Anlage entscheidend von den übrigen Wegen abhob¹²⁸⁸. Auf eine in erster Linie zur Bewältigung des überregionalen Transitverkehrs eingerichtete Linienführung schließen lässt überdies auch die schattseitige Anlage der großen Landstraße im bischöflichen Territorium, denn in Bau und Unterhalt waren die Interessen nur sehr weniger Gemeinden zu berücksichtigen. Ein Grund für die beschriebene Trassewahl dürfte allenfalls auch in Niedergesteln zu verorten sein, das bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts ein Priorat der Benediktinerabtei Abondance in Savoyen war¹²⁸⁹. Indes sind zur Ausgestaltung der Beziehungen zwischen dem Bischof und den Herren von Turn in dem für den Bau der Landstraße in Betracht zu ziehenden Zeitraum keine weiterführenden Informationen fassbar, denn das Adelsgeschlecht ist erst seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts in Niedergesteln nachgewiesen. 1162–1168 amtete zudem mit Aimo ein von Turn als Fürstbischof von Sitten. Und Aimos Bruder Wilhelm I. unterhielt seit 1179 als bischöflicher Viztum gewiss enge Beziehungen zum Landesherrn, welcher die von Turn kurze Zeit später mit Niedergesteln belehnte¹²⁹⁰.

Jedenfalls garantierte die Anlage einer neuen bischöflichen Straße in hinreichender Entfernung von allenfalls fremdbestimmten Territorien im 12. Jahrhundert die freie Verfügungsgewalt der bischöflichen Verkehrsregalien und vermied den Ausbruch von Interessenskonflikten¹²⁹¹. Im 14. Jahrhundert schob der Passstaat der Freiherren von Turn einen Riegel in die nördliche Talseite, welcher dem Fortbestand der bischöflichen Linienführung nicht abträglich war. Eine auf das Jahr 1393 datierende Urkunde zu einem Güterkauf bei Niedergesteln differenziert denn auch zwischen einem *iter publicum tendens superius per patriam* und einem *iter publicum tendens versus Castellionem* [Niedergesteln] auf der linken Rhoneseseite¹²⁹². Einzig die Transportgenossenschaft der Fuhrleute

1286 LA I, 33. Vgl. dazu LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 88f.

1287 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 549.

1288 Ebd., S. 549–151. Für Details vgl. das Kapitel zum Straßenbau und Straßenunterhalt.

1289 KALBERMATTER, Niedergesteln. Priorat und Pfarrei, S. 32–36.

1290 JOSSEN, Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, S. 16.

1291 IVS VS, Strecke VS 11.2, S. 1/5.

1292 GREMAUD VI, Nr. 2433.

sowie der Sustbau von Leuk passen nicht nahtlos ins Bild der linksufrigen Anlage. Doch können diese Einrichtungen einerseits auf eine Nutzung deuten, die von Leuk talabwärts auch die rechtsufrige Verbindung dem Transitverkehr öffnete, andererseits aber auf eine Kombination von überregionalem Warenhandel und Gemmipasshandel hinweisen¹²⁹³. Ein letzter, doch wichtiger Grund, die große Landstrasse schattseitig der südlichen Bergflanke entlangzuführen, mag schließlich im Naturraum zu verorten sein. Suchten doch regelmäßig Überschwemmungen die rechtsufrige, an der Rhone gelegene Linienführung heim.

3.1.1.3 Die älteren, rechtsufrigen Linienführungen

Die älteste Linienführung durch das Walliser Rhonetal, die heute nur noch vereinzelt nachweisbar ist, lief im Gegensatz zu der im 12. Jahrhundert erstellten Landstraße am rechten Rhoneufer und berührte die sonnenseitigen Siedlungen. Nachdem sich die bischöfliche Neuanlage als vom überregionalen Handelsverkehrs genutzte Route etabliert hatte, diente die rechtsufrige Linienführung wohl fast ausschließlich der lokalen Erschließung, etwa als Kirchweg¹²⁹⁴. Da der Unterhalt dieser Strecken in den Zuständigkeitsbereich der anstoßenden Gemeinden fiel, erscheint die Verbindung nur selten in den Landratsabschieden. Indes ist ihre Existenz durch zahlreiche Urkunden belegt¹²⁹⁵.

So findet der Straßenabschnitt zwischen Raron und Niedergesteln bereits in den Jahren 1304 und 1307 Erwähnung (*iuxta aquam dv Biescha, sub strata publica qua itur versus Castellionem* [Niedergesteln]; *pratum iuxta stratam publicam qui itur versus Castellionem*)¹²⁹⁶. Hingegen erscheint der anschließende, von Steg nach Niedergesteln führende Streckenabschnitt erst in einer Verkaufsurkunde des Jahres 1427¹²⁹⁷. Im Jahr 1547 beschreibt der Chronist Johannes Stumpf die rechtsufrige Verbindung zwischen Gampel und Leuk¹²⁹⁸. Mehrfach zur Sprache kommt aufgrund eines im 15. und 16. Jahrhundert ausgefochtenen, langwierigen Rechtsstreits um die Unterhaltungspflicht für die Brücke bei Gamsen die von Naters nach Brigerbad führende Wegstrecke¹²⁹⁹: Im Jahr

1293 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 145.

1294 Ebd., S. 126: Als Kirchweg fand etwa die rechtsufrige Linienführung durch das in Naters kirchgenössige Eggerberg Verwendung. Auch Gampel nutzte sie bis ins 17. Jahrhundert als Kirch- und Totenweg nach Leuk. Besonders auf der Strecke von Visp bis Siders hat sich diese ältere Verbindung bis heute eine wichtige Funktion in der Erschließung der Ortschaften erhalten.

1295 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 130.

1296 GREMAUD III, Nr. 1219, 1249.

1297 Ebd., VII, Nr. 2774. Vgl. FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 134: 1503 wurde dieser Straßenabschnitt durch einen Beschluss des Zendenrates als Kirchweg neu angelegt. 1563 fand die Verbindung als Talstraße erneut urkundlich Erwähnung (Talarchiv Lötschen, E 1).

1298 STUMPF, Gemeiner loblicher Eydgnoschafft, S. 348: *Von Aufgang* [Osten] *herab* [nach Leuk] *hat es ein schmale straassen von raron* [Raron].

1299 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 126, 133: Das seit 1297 nachgewiesene Brigerbad wurde nach 1521 unter Landeshauptmann Peter Owlig umfassend erneuert und erlebte im 16. Jahrhundert seine Blütezeit. Die rechtsufrige Linienführung diente zwischen Brig/Naters und Visp also auch der Erschließung dieser Einrichtung.

1395 schränkte die Gemeinde Gamsen die Zugänglichkeit des auf eigene Kosten neu erstellten Übergangs unterhalb der Landmauer ein¹³⁰⁰. Von der Nutznießung ausgeschlossen sein sollten vor allem die Einwohner des westlich anschließenden Gebietes zwischen Mund- und Baltschiederbach¹³⁰¹.

Die unmittelbare Nähe zur mäandrierenden Rhone führte bisweilen zur Verlegung von Linienführungen in den Berghang hinein. So lokalisieren etwa die Akten einer Gerichtsverhandlung des Jahres 1538 einen direkten Weg durch die sogenannte *Tryesten* [im nördlichen Berghang oberhalb von Gamsen gelegener Weiler; heute noch als »Tryeschta« benannt] nach Naters, der sich aber in einem derart desolaten Zustand befand, dass die Einwohner von Eggen (oberhalb von Eggerberg) für ihre Kirchgänge nach Naters oder die Marktbesuche in Brig gleichwohl den Weg über die Gamsner Brücke nutzen mussten¹³⁰².

Die Ausführungen haben verdeutlicht, dass konkurrierende Baumaßnahmen, Verkehrsverlagerungen und politische Bestrebungen auch für die sekundären Wegenetze – wenn auch nicht in der Dichte der großen Landstraßen – in den überlieferten Quellenmaterialien ermittelt werden können. Da es sich hierbei vielfach ausschließlich um punktuelle Zeugnisse handelt, vermögen diese Informationen zumindest für die mittelalterlichen Jahrhunderte kaum auf solch eindrückliche Art und Weise wie die Berichte zur rund um die großen Straßenzüge betriebenen Politik aufzuzeigen, wie nachhaltig die politisch-herrschaftlichen Verhältnisse neben Naturbedingungen und Transitkonjunkturen die Anlage und Nutzung von neuen sowie die Begehung von bestehenden Linienführungen mitbestimmte.

3.1.2 Das Geleit und die Zölle

Neben den Straßen und Wegen stellten vor allem die Zölle und das Geleit bevorzugte verkehrsregale Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik dar, verkörperten sie doch in ausgeprägtester Form den fiskalischen Nutzen von Verkehrssystemen. Überdies erwies sich der Besitz von Zöllen und Geleitrechten zur Ausformung einer umfassenden mittelalterlichen Verkehrspolitik als unerlässlich. Aus dem komplexen Gebilde der stadtbarnischen Verkehrseinnahmen füllten seit dem 14. Jahrhundert die landschaftlichen Verkehrszölle und Geleitgelder die Kassen des Säckelmeisters. Neben den Geleit-

1300 Zur Landmauer/Letzi in Gamsen vgl. IMESCH, Die Gamsenmauer, S. 298–300; BLONDEL, Le mur de Gamsen (Murus vibericus); Artikel »Die Wehrmauer von Gamsen«, in: Walliser Bote, 27.10.2005, S. 7; und STEFFEN, Die Mauer von Gamsen. Die teils erhaltene Mauer wurde umfassend restauriert. Allgemein zu den sogenannten Letzimauern vgl. SCHNEIDER, Die Letzimauern im Alpenraums; MEYER, Letzimauern und Landwehren im Spätmittelalter.

1301 GA Brigerbad, E 1, E 3; IVS VS, Strecke VS 11.1, S. 1/4: Eine Urteil des Jahres 1400 legt nahe, dass die Gamsner Brücke bereits seit längerer Zeit bestanden haben muss. Um 1350 wurde sie instandgesetzt.

1302 GA Brigerbad, E 4; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 133: Auch der Weg zwischen dem weiter westlich gelegenen Baltschieder und Raron findet seit dem 15. Jahrhundert häufig Erwähnung: 1438 hält ein Schiedsspruch fest, dass von der Baltschiederbrücke hinunter bis zum Baltschiederbach am Rhoneufer eine Wagenstraße geführt werden dürfe (BA Visp, E 4).

zollhebestellen in Wiedlisbach, Langenthal, Herzogenbuchsee und Bleienbach waren es seit 1415 in erster Linie die verschiedenen Brückenzölle entlang der Aare zwischen Brugg und Bern sowie der Zollstock in Zofingen an der Gotthardroute, die den städtischen Zoll- und Geleitherren jährliche Einnahmen zwischen 500 und 1.000 Gulden einbrachten¹³⁰³.

Dagegen gelangten Geleit- und Zollregal im bischöflichen Wallis bereits im 12. und 13. Jahrhundert in die Verfügungsgewalt des Landesherrn. Die Summe der verliehenen und verpachteten Zölle, Geleite und Sustrechte bis zur Morge von Conthey dürften – obschon keine Rechnungslegungen dies en détail dokumentieren – dem Bischof von Sitten gleichermaßen erhebliche Einkünfte beschert haben, bekundete er doch bis zum ausgehenden Mittelalter ein umfassendes Interesse an der Verkehrsregelung in seinem Territorium. Da die Niederlagsorte der großen Transitlinienführung bevorzugt auch als Zollstellen dienten, fielen auf der Rhonetalroute in Simplon-Dorf, Brig¹³⁰⁴, Leuk, Siders, Sitten und schließlich im savoyischen Martigny Sustgelder und Zollabgaben gleichermaßen an¹³⁰⁵. Weitere Hebeorte lassen sich vor allem an Passfussorten – etwa im Gommer Dorf Obergesteln¹³⁰⁶ – nachweisen. Hier wie anderswo floss das spätmittelalterliche Zollwesen durchaus auch verkehrsfernen Zwecken zu. So wurde im Jahr 1472 bestimmt, dass der Wegzoll der Pomater den Kirchenbau in Münster mitzufinanzieren hatte¹³⁰⁷.

1303 GERBER, Zölle und Verkehr, S. 203; IVS BE, Strecke BE 5.0.4, S. 3/4.

1304 GREMAUD II, Nr. 1140: Der Bischof verlieh im Jahr 1300 den Briger Zoll für 60 Schilling an einen Grafen von Visp. Ebd., III, Nr. 1451: 1322 erscheint ein Johannes de Susta, der in Salgesch Johanniter wurde, bald danach aber Beatrix de Gignot von Aosta ehelichte, als Zöllner von Brig. Den sogenannten »kleinen Zoll« hatte jedoch auch der vom Bischof eingesetzte Ballenteiler mit den Lagergebühren zu beziehen. Die einzelnen Abgaben des Zolls in Brig lassen gemäß SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 463, vermuten, dass es sich um zwei Abgaben handelte: um ein niedriges Sustgeld und einen rechten, namentlich auch vom Vieh erhobenen Zoll. Für ersteres sind wohl die Nachrichten beizuziehen, welche den Zoll der Herren von Turn betreffen. 1333 hatte ihn Peter von Turn an einen Lombarden verpachtet (ebd., IV, Nr. 1653) und 1338 erwähnt der dem Geschlecht entstammende Bischof Aimo seinen Zöllner in Brig (ebd., Nr. 1713). Vermutlich war der halbe Zoll, den Johannes Asperlin 1362 erhob und seiner Tochter übertrug, ein Sustgeld: *unum den. [denarium] Maur. [Mauriciensium mone-tae] cum pogesia pro qualibet balle et magno equo*; der entsprechende Jahresertrag betrug *25 den. Maur.*, wodurch eine gewisse Verkehrshöhe angezeigt sein dürfte (ebd., V, Nr. 2075, S. 228). 1398 war eine Rente auf den Zoll verpfändet (ebd., VI, Nr. 2471). Ein regulärer Zoll ist dagegen derjenige, dessen Höhe im Jahr 1394 durch Zeugen als althergebracht beschrieben wurde (ebd., Nr. 2442).

1305 CARLEN, Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, S. 16.

1306 IVS VS, Strecke VS 2, S. 11/15: Im Dorf befand sich eine Suste und bei der *Zollstut* oberhalb der Kirche die Zahlstelle. Vgl. ebd., Strecke 3, S. 7/10f.: Zu Beginn des 17. Jahrhunderts hatte die Kirchgemeinde Münster je eine Zollstätte in *Zum Loch* und in Obergesteln.

1307 CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 95f.

3.1.2.1 Die Geleitpolitik der Stadt Bern

Die Stadt Bern manifestierte ein reges Interesse am Erwerb des Geleitrechts – sowohl im Stadtfriedensbereich und in dessen unmittelbarer Umgebung als auch in den eroberten und gekauften Gebieten, wie bereits die kaiserliche Regalinvestitur verdeutlicht. Am 29. Juni 1365 verließ Karl IV. den Städten Bern und Solothurn¹³⁰⁸ das Privileg, *erber lüte, wer si sint, geleuten mögen drye mile umb ir stat [...] von unser wegen und des richs wegen, also daz si kein gelt, gut oder gabe darumb nehmen*¹³⁰⁹. Die Initiative zur Erlangung des Regals ging nach Georg Robert Wiederkehr eher von Bern als von Solothurn aus¹³¹⁰. Das Privileg sollte die Stadt im Verbund mit den übrigen, in diesem Zeitraum vom Reich erwirkten Freiheiten¹³¹¹ formell der faktisch bereits weitgehend errichteten Territorialhoheit näher bringen, war doch bis dahin der König nach der Goldenen Handfeste (zwischen 1250 und 1273) der Inhaber des bernischen Geleitregals. Dies hatte sich etwa dahingehend geäußert, dass die fremden Kaufleute während der Markttageweise jeweils einem speziellen, königlichem Marktrecht unterstanden, das wiederum freies Geleit garantierte¹³¹².

In den hinzugewonnenen Landgebieten ging das Geleitregal in der Regel mit dem Erwerb der gräflichen Rechte auf den neuen Herrn über, dies allerdings nur, soweit es nicht verpfändet und verliehen war oder bereits anlässlich der Eroberung eines Gebietes nicht mehr zu den gräflichen Rechten gehörte – was nicht selten der Fall war. Wo das Geleit verpfändet war, sicherte sich die Stadt Bern das alleinige Wiedereinlösungsrecht und zog es spätestens nach Abzahlung der Pfandschaft an sich. Diese Taktik steht im Einklang mit den Bemühungen der Aarstadt, möglichst alle Verkehrseinrichtungen der Untertanengebiete der direkten Kontrolle der städtischen Zentrale zu unterwerfen¹³¹³. Entsprechend übten sich die stadtbernischen Obrigkeiten – zumindest anfänglich – bei der später reger betriebenen Praxis der Verpachtung von Geleitrechten an die eingesetzten Landvögte in Zurückhaltung¹³¹⁴.

Wie mehrere Urkunden belegen, reihte sich das Geleit in Wangen und in der Landgrafschaft Aarburg und im 14. Jahrhundert noch in den Katalog gräflicher Rechte¹³¹⁵. Der

1308 SRQ SO I, S. 139; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 147.

1309 SRQ BE I/3, Nr. 80g), S. 196.

1310 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 147: Die beiden Städte dürften den Kaiser ausdrücklich um das Geleitrecht gebeten haben, denn diese Privilegien wurden in der Regel auf den ausdrücklichen Wunsch der Bedachten hin gegen die Entrichtung eines entsprechenden Entgelts erteilt.

1311 RENNEFAHRT, Grundzüge der bernischen Rechtsgeschichte, Bd. 1, S. 28–30.

1312 MORGENTHALER, Bilder aus der älteren Geschichte der Stadt Bern, S. 138f.; WELTI (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, S. 668–673. Vgl. auch WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 151f., mit weiteren Gründen für Berns Bemühungen um den Erwerb des Geleitrechts.

1313 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 493, Anm. 5.

1314 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 148, mit Anm. 16: Dies stand in krassem Gegensatz zur üblichen Verpachtungspraxis. Erst im 17. und 18. Jahrhundert finden sich Geleitverleihungen häufiger. Zu diesem Zeitpunkt hatte jedoch das Recht seine verfassungsrechtliche Stellung bereits eingebüßt.

1315 SRQ BE I/3, S. 123 [1363] und S. 418 [1387]: *und dazwischen hat nyeman über das plut ze richten noch zu geleiten denn ein lantgraf uff dem lande.*

bernische Kaufbrief für die Gebiete führt im Jahr 1407 das Geleit neben Hoch- und Niedergericht, Zoll, Zwing und Bann, Steuern, Bußen, Holz usw. unter den verkauften Regalien auf¹³¹⁶. Hingegen erwähnen die Weistümer aus der Zeit nach der bernischen Übernahme als landgräfliche Rechte nur noch das Blutgericht und eine geringe Zahl von Regalien¹³¹⁷, denn unmittelbar nach dem Kauf setzten Schultheiß und Rat einen Landvogt in Wangen ein, den die Bestallungsurkunde zur Errichtung einer gewissen Anzahl von Bauwerken und vor allem zur Instandstellung der Brücke verpflichtete. Im Gegenzug erhielt der Landvogt alle Zölle sowie weitere Rechte, über die Bern in der Landgrafschaft verfügte, auf die Dauer seiner Amtszeit zur alleinigen Nutzung zugesprochen. Indes behielt sich die städtische Zentrale das Hochgericht, die größeren Bußen und die Erträge zweier Zollstellen ebenso wie alle Abgaben und Geleite in der Landgrafschaft, in Buchs, Breitenbach, in Wangen auf und unter der Brücke und anderswo vor¹³¹⁸.

Die Geleitpolitik der Aarestadt im Zuge der weiteren Gebietserwerbungen während des 15. Jahrhunderts lässt nach Wiederkehr annehmen, dass die bernischen Geleitinteressen nicht primär finanziell begründet waren¹³¹⁹. Nach der Besetzung des Aargaus verfügten in den einzelnen Ämtern verschiedene Herren über verpfändete oder verliehene habsburgische Herrschaftsrechte. Nachweisbar im Besitz des Geleitrechts waren die Herren von Halwyl in der »Grafschaft« Fahrwangen sowie die Familie Schultheiß-Reinach im engeren Amt Lenzburg¹³²⁰. Schritt für Schritt erwarb sich nun die Aarestadt diese Hoheitsrechte im Berner Aargau. Wo die Rechte verliehen waren, musste Bern zunächst eine günstige Gelegenheit zur Übernahme abwarten¹³²¹. Auch der in nahezu allen aargauischen Städten erhobene Geleitzoll gehörte zu den habsburgischen Rechten, die zu Beginn des 15. Jahrhunderts in Aarau, Zofingen, Lenzburg, Brugg, Baden, Mellingen, Bremgarten, Zurzach, Rheinfelden, Koblenz, Laufenburg sowie im badischen Waldshut fassbar sind. Diese Geleitzölle waren – von wenigen Ausnahmen abgesehen – erst im Verlauf des 14. Jahrhunderts von den stets geldbedürftigen Habsburgern neu eingerichtet worden¹³²². Wie im bernischen Herrschaftsgebiet fielen zum Zeitpunkt der Eroberung im Jahr 1415 auch hier die Erträge des Geleitregals um ein Vielfaches höher aus als diejenigen der Zölle: So erhob Brugg auf das Geleit in der Regel den dreifachen Betrag des Zolls, Baden den doppelten. Verpfändungen der Geleitinnahmen, die von der Aarestadt stets respektiert wurden, bestanden in den Städten Aarau, Baden, Zofingen, Mellingen und Waldshut. Die bernischen Obrigkeiten forderten jedoch die Übergabe des Geleitrechts nach der völligen Rückzahlung der habsburgischen Schulden aus den laufenden Erträgen der Geleitzölle. Als die Ausstände im Jahr 1421 getilgt waren, fielen die verpfändeten Geleitrechte zum Teil an Bern und zum Teil an diejenigen eidgenössi-

1316 Ebd., S. 398.

1317 Ebd., II/4, S. 19 [1409], I/3, S. 412.

1318 Ebd., I/3, S. 408 [1408].

1319 WIEDERKEHR, *Das freie Geleit*, S. 148f.: So spielte das Geleitrecht etwa auch beim Kauf der Landgrafschaft Buchsgau durch die Städte Bern und Solothurn eine besondere Rolle.

1320 SRQ AG II/2, S. 608; WIEDERKEHR, *Das freie Geleit*, S. 149.

1321 WIEDERKEHR, *Das freie Geleit*, S. 149.

1322 Ebd., S. 149f.

schen Orte, welchen die Landesherrschaft über die aargauischen Einzelherrschaften zustand¹³²³.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Ausscheidung der Rechte zwischen Bern und Zofingen, denn die Stadt wurde vom Eroberer – im Vergleich zu anderen aargauischen Städten – bevorzugt behandelt. So durfte Zofingen nicht nur die von den Frobürgern und Habsburgern verliehenen Rechte behalten, sondern auch alle vormals der habsburgischen Herrschaft in der Stadt zugefallenen Privilegien. Einzig das Geleitregal behielt sich die Stadt Bern vor. Einen möglichen Grund für diese Vorzugstellung der Stadt liefert eine Urkunde des Jahres 1411, die Zofingen das Recht zur Auslösung aller auf die Stadt lautenden habsburgischen Pfandschaften einräumte¹³²⁴. Zu diesen gehörte allerdings auch das von Bern beanspruchte Geleitregal, was belegt, dass ohne entsprechende Gegenleistung das verbriefte Recht der Zofinger verletzt wurde. Die Abtretung aller ehemals österreichischen Rechte, auch der nicht verpfändeten, an Zofingen könnte deshalb eine bernische Gegenleistung für die Nichtanerkennung des Zofinger Vorrechts auf die Einlösung des verpfändeten Geleits darstellen¹³²⁵.

In dieselbe Richtung einer Kompensation für entzogene Rechte weist ferner der besondere Inhalt des Zofinger Geleitrechts: Im Gegensatz zu allen übrigen aargauischen Städten besaß Zofingen in seiner Handfeste eine Bestimmung, die der Bürgerschaft ein Anteil am Geleitrecht zubilligte: *Wer auch gen Zofingen zeuhet oder fannen zeuhet, der sol unser und der burger gelait haben*¹³²⁶. Es bestand also neben dem habsburgischen, im 14. Jahrhundert eingerichteten Geleitzoll ein weiteres Geleitrecht, welches den Bürgern und der Herrschaft gemeinsam zustand. Es stellt sich deshalb die Frage, ob sich Bern mit dem Geleit in Zofingen nur die Geleitzölle vorbehalten wollte, oder ob es das Geleitrecht der Zofinger Handfeste ins Auge fasste. Aufschlüsse liefert die Gegenüberstellung der Bestimmungen der Kapitulationsurkunde Zofingens vom 18. April 1415 und des bernischen Reversbriefes gleichen Datums: Während die Zofinger offenbar der Ansicht waren, Bern gehe es wie den Habsburgern in erster Linie um die in der Stadt anfallenden Geleiteinnahmen, trachtete Bern wohl nach einem bedingungslosen Geleitrecht¹³²⁷. Vermutlich zielte der Passus auf den Besitz des Zofinger Geleits auch innerhalb der Stadtmauern, übte doch Bern nach 1415 tatsächlich im gesamten Aargau die Geleitbefugnisse aus. In den jüngeren Stadtsatzungen fehlt denn auch jeder Hinweis auf das Geleitrecht,

1323 Ebd., S. 150, Anm. 28.

1324 SRQ AG I/5, S. 88f.; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 151, Anm. 29.

1325 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 150f.

1326 Handfeste der Stadt Zofingen von 1363: SRQ AG I/5, S. 62, Art. 17.

1327 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 152; SRQ AG I/5, S. 93, 96: Im Zofinger Kapitulationsbrief lautet die Stelle wie folgt: *Auch alle ehemals österreichischen Rechte sollen der Stadt Zofingen gehören, doch usgenommen und vorbehebt daz gleit, so in unser statt vallet, wenne es an denen stetten, da es versetzt ist, erlöset wirt, sol ouch den obgenanten unsern lieben herren von Berne beliben, wond si daz in disen sachen vorbehebt hant.* Im bernischen Reversbrief heißt es dagegen: *Alle rechtung, so die herrschaft von Österrich in und an der statt Zofingen gehebt hat, es si an lüt oder gut, daz sol alles denen von Zofingen fürwert hin gantzlich beliben, an ir statt hangen und darumb niemen ze antwurten haben, nützit usgenommen noch vorbehebt denn allein daz gleit, daz wir ouch mit iro gutem willen und wüssen uns und unsern nachkomen vorbehebt haben ane alle gedinge.*

was auf die vollumfänglich durchgesetzte Inbesitznahme durch die Stadt Bern schließen lässt¹³²⁸.

Das besondere Interesse der bernischen Obrigkeiten am Geleitregal als dem hoheitlichen Instrument zur Aufsicht über die öffentlichen Straßen und alle Landfremden schlechthin gründete – wie die Ausführungen verdeutlicht haben – in der stadtbernschen Territorialpolitik, waren doch die polizeilich-militärischen Komponenten des Geleitregals zur Aufrechterhaltung der Verbindung aller Teile des weiträumigen bernischen Staatsgebietes und bei der umfassenden Durchsetzung der Landeshoheit – besonders in den neu erworbenen Gebieten – von größter Bedeutung¹³²⁹.

3.1.2.2 Die Geleitpolitik des bischöflichen Wallis

Im Wallis garantierte das Geleitregal des Bischofs von Sitten bereits in den Jahren 1217¹³³⁰ und 1220¹³³¹ die Verkehrssicherheit vom westlich Martignys gelegenen Weiler Ottans an talaufwärts. Das bischöfliche Recht zur Geleiterteilung erstreckte sich damit theoretisch auch auf das savoyische Untertanengebiet Conthey bei Sitten¹³³². Die weitreichenden bischöflichen Kompetenzen über die Straße zwischen Martigny und Conthey erfuhren vermutlich eine Einschränkung, als der Friedensvertrag des Oberwalliser Landesherrn mit Graf Peter von Savoyen im Jahr 1260 die Morge von Conthey als Grenze der beiden Territorien festlegte¹³³³. Zwar wurde das Abkommen bereits 1286 wieder rückgängig gemacht, doch übernahm der Fürstbischof in der nachfolgenden Zeit die Verantwortung für den Verkehrsschutz auf dieser Strecke nur noch in Friedenszeiten¹³³⁴.

1328 SRQ AG I/5, Nr. 79, 179, 182 [1440, 1595 und 1604]; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 153.

1329 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 154f.: Gewisse Parallelen der bernischen Geleitpolitik zur entsprechenden Politik der anderen burgundischen Großmacht, des Hauses Savoyen, seien unverkennbar. Vgl. auch ebd., S. 132: Gleichzeitig fiel dem Geleitrecht auch eine außenpolitische Bedeutung zu, »umfasste es doch als Schutzrecht über die Fremden zugleich die Befugnis, den Zutritt fremder Personen sowie deren Handlungsfreiheit auf dem eigenen Staatsgebiet zu regeln«. Solche Zutrittsregelungen setzten die Vereinbarung von Verträgen mit Nachbarstaaten voraus. In der Tat schloss Bern in diesem Zeitraum einige Geleitabkommen mit benachbarten Herren ab (FRB VI, Nr. 720, S. 696; X, Nr. 1077, S. 505). Einige Verträge wurden von mehreren eidgenössischen Orten gemeinsam vereinbart. Dagegen war der Abschluss entsprechender Verträge mit den verbündeten Eidgenossen überflüssig, da die Bünde die notwendigen unbefristeten Bestimmungen für Aufenthalt und Schutz der Bundesgenossen und ihrer Angehörigen enthielten.

1330 GREMAUD I, Nr. 265: *Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus.*

1331 Ebd., I, Nr. 283, S. 223: Ein Vertrag von Bischof Landrich mit der Familie Turn von 1220 enthält ebenfalls eine Bestimmung zum Geleitwesen: *Item recordatum fuit, quod strate et conducta sunt episcopi; sed remansit in questione utrum idem Petrus debet esse nuntius episcopi ad facienda conducta.* Vgl. dazu auch VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 121.

1332 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 141f.: Bei den aufgeführten Belegen handelt es sich um die frühesten Erwähnungen des Geleitregals im Gebiet der heutigen Schweiz.

1333 GREMAUD II, Nr. 688; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 140f.

1334 Ebd., Nr. 1017, S. 416f.: Die Beschränkung des Geleitsschutzes auf Friedenszeiten wurde etwa im Verkehrsvertrag des Bischofs von Sitten mit Mailand von 1291 festgelegt.

So erteilte Graf Aymon von Savoyen italienischen Kaufleuten im Jahr 1336 das Geleit von Conthey bis Genf, obwohl die bischöfliche Straßenhoheit bis zum Kreuz von Otans sechs Jahre zuvor bestätigt worden war¹³³⁵. Vermutlich hatte die Substanz des bischöflichen Geleitregals zu Beginn des 13. Jahrhunderts in erster Linie das Recht zur Geleitzollerhebung und eine damit verbundene Reisebegleitung umfasst. Dabei implizierte die Straßenhoheit wohl ebenfalls eine allgemeine Schutzhohheit über den Handelsverkehr samt Ersatzpflicht für allfällige Verluste¹³³⁶. Erst zum Ende des Jahrhunderts gewann wohl die Trennung zwischen den Schutzabgaben und den übrigen Verkehrsgebühren an Schärfe, woraufhin die entsprechenden Kompetenzen eingrenzend definiert wurden. Interessant scheint in diesem Kontext ein Eintrag der Haushaltsführung des Hospizes auf dem Großen St. Bernhard, der zeigt, dass der Bischof von Sitten noch im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts als Geleitherr waltete. So tätigten die Chorherren im Jahr 1476 Ausgaben von 1 fl., damit ein gewisser *dominus Bartolomeus Burgondi* sicher nach Sitten geleitet wurde: *pro uno salvoconducto habendo a domino episcopo*. Es bleibt zwar unausgeführt, auf welchen Streckenabschnitten der Oberwalliser Landesfürst das Geleitrecht in diesem Fall ausübte, doch erfüllte er die Dienstleistung allem Anschein vom Hospiz bis nach Sitten¹³³⁷.

Obschon die Grafen von Savoyen in einem großen Teil der heutigen Waadt nur als Oberlehnsherren in Erscheinung traten, stiegen sie seit der Mitte des 13. Jahrhunderts zu den wichtigsten westalpinen und jurassischen Geleitherrn auf¹³³⁸. Da die Dynastie sich die unmittelbare Herrschaft über die wichtigsten Zollstellen an den großen westalpinen Fernhandelsstraßen – vor allem an der Route zum Großen St. Bernhard von Les Clées bis nach Aosta (mit Ausnahme der Zölle um Lausanne) – sicherte, vermochte sie vom Jurabogen bis in die Gebiete südlich der Alpenkämme einen durchgehenden Verkehrsschutz zu gewährleisten¹³³⁹. Es stellt sich deshalb die Frage, weshalb das Geleitregal anlässlich der bischöflichen Huldigungen für die Straßenhoheit nicht Erwähnung fand. Da der wesentliche herrschaftliche Gehalt des Geleitregals – die allgemeine Verkehrsschutzbefugnis – eng mit dem Recht über die Straße verbunden war, begnügten sich die Savoyer vermutlich mit der Beschränkung auf das Straßenregal, zumal sie ohnehin nicht über das Recht selbst, sondern nur über die bischöfliche Investitur verfügen konnten. Eine zusätzliche Vergabe des Geleitregals hätte ihre Rechtsstellung kaum wesentlich erweitert. Weitere Argumente sprechen für die uneingeschränkte Ausübung des Geleit-

1335 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 79–81 und 128.

1336 In einem allgemeinen Geleitbrief für Kaufleute von 1274 (gedruckt bei VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 325) und im Abkommen von 1291 mit Mailand (GREMAUD II, Nr. 1017) wird die Schadensersatzpflicht eindeutig statuiert. Vgl. auch WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 141f.

1337 Vgl. die angegebenen Quellennachweise bei VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 320f.; QUAGLIA/ THEURILLAT, Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard 30 (1975), S. 257f.

1338 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 132. Vgl. auch AMMANN, Zur Geschichte der Westschweiz, bes. S. 33f.: Aus dem Privileg König Adolfs von 1297 an Ludwig II. von Savoyen, den Sire de Vaud und Bruder des amtierenden Grafen von Savoyen, geht hervor, dass dieser das Geleitrecht für die gesamte Grafschaft besaß.

1339 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 132f.

regals durch den Bischof von Sitten im späten Mittelalter: So ist anzunehmen, dass ein entsprechendes Belehnungsrecht bei der detaillierten Aufzählung der savoyischen Rechte von 1293 gesondert erwähnt worden wäre. Die einzige bekannte Quellenpassage, die aus der savoyischen Straßeninvestitur auch Befugnisse über das bischöfliche Geleit ableitet, resultierte aus einem Rechtsstreit des Jahres 1347, der nach dem Überfall eines fremden Kaufmanns im Oberwallis zwischen Bischof und Graf entflammt war¹³⁴⁰. Darüber hinaus existiert jedoch kein weiteres Dokument, das Hinweise auf ein weiterführendes savoyisches (Lehens-)Recht über das Geleitregal bietet. Ganz im Gegenteil: Die Savoyer konkurrenzten die bischöflichen Geleiteinnahmen sogar, indem sie bei Aigle – also eindeutig unterhalb des Kreuzes von Ottans – einen Geleitzoll auf den Besuch der Sittener Messe erhoben¹³⁴¹. Die Annahme, dass das Geleitregal stets unbehelligt in den Händen des Bischofs verblieb, scheint berechtigt¹³⁴². Politische Bedeutung konnte das Geleit angesichts der gräflichen Interventionsmöglichkeiten über die Straßenhoheit allerdings nur dann erlangen, wenn die bischöfliche Macht realpolitisch ausreichte, den Straßenschutz aus eigener Kraft sicherzustellen, was aufgrund der weitläufig nachweisbaren Verkehrslehenspraxis alternativer Verkehrsrechte anzunehmen ist. In ihrer Ausgestaltung vermochte die vom Oberwalliser Landesherrn praktizierte Geleitrechtsanwendung durchaus individuelle Züge anzunehmen: So wurde etwa im Jahr 1339 zwischen einem gewissen Borcardus Trinçus, Bürger der Stadt Bern (*burgensis in Berna*), und dem Bischof vereinbart, dass der Berner jährlich ein Pfund Ingwer abzuliefern hatte, während der Landesherr dem Reisenden seinerseits *securitatis et manutenencie itinerum* auf seinen Handelsstraßen garantierte¹³⁴³.

Im späten Mittelalter bemühten sich schließlich zunehmend Landrat und Zenden – insbesondere auf legislativer Ebene – um die Verkehrssicherheit: Nach den Landrechten von 1514 und 1571 büßte ein Wegelagerer mit 60 Goldpfund. Wenn er nachts die Straße unsicher machte, verwirkte der Delinquent sein Leben. Landratsabschiede vom Februar 1347 und vom November 1517 sowie die Landrechte von 1446 und 1474 stellten den Delinquenten noch härtere Strafen in Aussicht, denn auf jedes Delikt wurde nun eine Strafe auf Leib und Gut veranschlagt¹³⁴⁴. Bedeutung konnte das Geleitregal im Wallis jedoch nur noch in denjenigen Regionen erlangen, durch die immer noch ein namhafter Handels- und Reiseverkehr floss, welcher die Kosten zur Errichtung der Hebestelle und die Aufwendungen zur Ausübung der Schutzmaßnahmen hinreichend entschädigte¹³⁴⁵. Im Gleichschritt mit dem Rückgang des Transitvolumens dürfte deshalb der Geleitenschutz durch bewaffnete Eskorten im späten Mittelalter seine ursprüngliche Rolle weitestgehend eingebüßt haben. Im Gegensatz zum bernischen Herrschaftsbereich, wo die Geleitpolitik maßgeblich von den Interessen der Territorialisierung mitbestimmt wurde,

1340 Vgl. das Kapitel zum Fall Palméron Turchi.

1341 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 321.

1342 SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 212; WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 144f.

1343 GREMAUD IV, Nr. 1758.

1344 CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 272.

1345 WIEDERKEHR, Das freie Geleit, S. 126f.

beschränkte sich ihr Geltungsbereich im bischöflichen Wallis wohl fast ausschließlich auf den überregionalen Handelsverkehr.

3.2 Die Verkehrsinfrastruktur

In den mittelalterlichen Transitkorridoren richtete sich auch das Netz von verkehrs begleitenden Einrichtungen weitgehend an den großen überregionalen und europäischen Handelsströmen aus. Die Funktionen der Infrastrukturbauten bestanden dabei zur Hauptsache in der Kontrolle sowie in der Sicherung und Versorgung der Verkehrswege¹³⁴⁶. So säumten Spitäler¹³⁴⁷, Hospize¹³⁴⁸ und die dem Handelsverkehr als Warenlager und Umschlagplätze dienenden Susten¹³⁴⁹ die überregionalen Linienführungen des mittelalterlichen Alpenraums. Während Spitäler und Hospize bis zum späten Mittelalter in der Regel von geistlichen Instanzen betrieben wurden, stellten die mit Niederlagsrechten

1346 Dietrich DENECKE, Artikel »Wege und Wegenetz«, in: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, begründet von Johannes HOOPS, zweite völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage unter Mitwirkung zahlreicher Fachgelehrter und redaktioneller Leitung von Rosemarie MÜLLER, Bd. 35, Berlin/New York, S. 626–648, hier: S. 638.

1347 GREMAUD III, Nr. 1206: So errichtete z. B. Bischof Bonifaz von Challant 1304 eine Stiftung zur Gründung eines Spitals in Brig, das Reisende und Pilger aufnehmen sollte. CARLEN, Der Simplon, S. 33f.: Das Spital kam in den Genuss von reichen Schenkungen und errichtete eine Kirche. 1399 erhielt es eine regulierende Ordnung. Die Einrichtung ging schließlich von geistlicher Obhut an die Stadt am Fuß des Simplonpasses über. Ausführlicher dazu: JOLLER, Spital der Stadt Brig, S. 111–127.

1348 CARLEN, Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, S. 11f.: Auf vielen Pässen oder in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich entstanden Hospize, die Rechtsformen der Pilger- und Armenfürsorge pflegten. Oft besaßen die Einrichtungen eine Spitalordnung, Eigentums- und Nutzungsrechte sowie weitere Privilegien. So verfügte etwa das Grimsel-Hospiz über Zehntrechte im Wallis (SRQ BE Oberhasli, Nr. 41, S. 50). ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 217: Für das Hospiz auf der Grimsel, das *in grosser wilde ligt und mangen mänschen zu trost und uffenthalt lips und guts erschüssst*, sorgte die Stadt Bern – wie aus den Ratsmanualen hervorgeht – durch die regelmäßige Erteilung von sogenannten Bettbriefen, die staatliche Lizenz für das Erbitten von Spenden (HALLER, Bern in seinen Ratsmanualen, Bd. III, S. 108–110). – Von einem Hospiz auf der Gemmi erfahren wir aus einer Rechtebescheinigung des Jahres 1318 (GREMAUD III, Nr. 1408; FRB V, Nr. 35). Das von Johannitern gegründete Hospiz auf dem Simplon erscheint dagegen bereits im Jahr 1235 urkundlich (GREMAUD I, Nr. 406). CARLEN, Der Simplon, S. 32f.: Die Einrichtung war abhängig vom Ordenshaus des Johanniterordens in Salgesch, das seinerseits der Komturei Conflans in Savoyen unterstand. Rechtlich trat das Hospiz seit 1246 hervor durch Käufe, Schenkungen und Vergabungen zu seinen Gunsten (GREMAUD II, Nr. 387, 412, 359). Das berühmteste Hospiz stellt jedoch bis heute die Einrichtung auf dem Großen St. Bernhard dar. Vgl. dazu das entsprechende Kapitel.

1349 Sehr früh – bereits im letzten Drittel des 13. Jahrhunderts – wird die Suste von Leuk im Zentralwallis erstmals erwähnt. Nur wenig später findet auch die Einrichtung im Nachbarort Agarn (heute wohl Agarn und/oder Susten) Eingang ins Urkundenmaterial (GREMAUD II, Nr. 769, 797). Bereits 1251 ist zumindest ein einfacher *albergo* belegt (ebd., I, Nr. 539). Die Herberge wird 1547 von Johannes Stumpf in seinem Reisebericht beschrieben. Vgl. ESCHER (Hg.), Ein Reisebericht des Chronisten Johannes Stumpf, fol. 348r. Weitere wichtige Sustgebäude der Walliser Rhonetroute befanden sich an folgenden Ortschaften: Simplon, Brig, Sitten, St. Maurice und Martigny.

ausgestatteten Sustgebäude sowie das verbundene Transportwesen bevorzugte verkehrspolitische Objekte weltlicher Herrschaftsträger dar.

Daneben rückte mit dem aufwendigen Unterhalt der seit dem 12. Jahrhundert zahlreich neu errichteten Brücken¹³⁵⁰ eine weitere Kategorie von Verkehrsinfrastrukturbauten ins Zentrum der verkehrsorganisatorischen Bemühungen. Vor dieser extensiven Brückenbauphase waren die Kaufleute zur Überquerung von Flüssen oftmals auf Furten und Fährdienste angewiesen¹³⁵¹. Die sich intensivierenden baulichen Aktivitäten beschleunigten und verbilligten deshalb nicht nur den Handel auf den bestehenden Verkehrswegen, sondern erschlossen zugleich neue Routen. Es bleibt jedoch meist unklar, wann und zu welchem Zweck die mittelalterlichen Übergänge erstmals errichtet wurden, denn die frühesten Quellenbelege führen oft bereits bestehende Anlagen¹³⁵². Über den Verkehrszweck hinaus besaß die Brücke im Mittelalter vielfältige weitere Funktionen, weshalb sich die Verantwortlichkeiten für Bau und Unterhalt höchst unterschiedlich ausgestalten konnten. Bisweilen fiel der Brücke etwa eine rechtliche Bestimmung zu, denn nicht selten endeten an ländlichen Brücken die Geleitkompetenzen eines Territoriums¹³⁵³. Bildete der von einer neu zu errichtenden Brücke überspannte Fluss eine Herrschaftsgrenze, war für den Brückenschlag das Einvernehmen beider Grundherren Voraussetzung. So bezeugt der Berner Chronist Konrad Justinger einen Konflikt, anlässlich dessen die Stadt Bern, als sie mit Brückenjochen bis zur Flussmitte gelangt war, auf den Widerstand des Grafen von Kyburg als Besitzer des Gebiets jenseits des Flussufers stieß. Daraufhin erwarb die Aarestadt unter savoyischer Vermittlung an der Stelle des Brückenkopfs einen Baumgarten und vollendete den Bau auf nunmehr eigenem Territorium¹³⁵⁴.

Vor allen anderen Funktionen war die Brücke jedoch für den Verkehr bestimmt. Die Finanzierung ihres aufwendigen Baus und Unterhalts stellte nach den technischen Erfordernissen wohl die grundlegendste Herausforderung für die verantwortlichen Instanzen dar. Regelmäßig erhobene Einkünfte aus dem Brückenregal spielten dabei eine tragende Rolle, während im weltlichen Bereich einmalige Spenden aus Kollekten nur ergänzend hinzugezogen wurden. Die fiskalische Abschöpfung erwies sich überdies als umso wichtiger, als Hochwasser und Eisgang, Sturm und Schnee immer wieder Neubauten oder umfassende Reparaturen erforderten¹³⁵⁵. In diesem Sinn richtete sich das unein-

1350 MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter; DERS., Artikel »Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter«, in: Lex.MA, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, hier: Sp. 724f.

1351 Vgl. DERS., Artikel »Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter«, in: Lex.MA, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, hier: Sp. 729; Im 15. Jahrhundert sank die Zahl bedeutender Brückenbauten stark, da aufgrund der Bevölkerungs- und Konjunkturentwicklung eine gewisse Saturierung eingetreten war.

1352 BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter, S. 120.

1353 Erich MASCHKE, Artikel »Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter«, in: Lex.MA, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, hier: Sp. 727.

1354 BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter, S. 123.

1355 Erich MASCHKE, Artikel »Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter«, in: Lex.MA, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, Sp. 727.

geschränkte Interesse der politischen Kräfte auf den Brückenzoll und das Verfügungsrecht über die Brücke. Im Verlauf des späten Mittelalters erwarben sich die Städte und Landesherrschaften verstärkt Brückenzollrechte¹³⁵⁶, weshalb um Flussübergänge betriebene verkehrspolitische Aktivitäten sowohl in Stadtrechten, Gerichtsurkunden und Baurechnungen als auch in der Chronistik vielfältige Spuren hinterlassen haben¹³⁵⁷.

3.2.1 Brücken in Bern

Die Stadt Bern ließ den zahlreich notwendigen Brücken ihres gewässerreichen Territoriums in besonderem Maß Aufmerksamkeit zuteil werden. Die Ratsmanuale berichten etwa von der Reparatur der Kanderbrücke von Hondrich, die ein Meister, der *hangend bruggen zu machen wol erfahren sye*, verrichtete. Vielfach registrieren die Einträge weitere aufschlussreiche Details: So lieferten die Ruinen von Avenches mit ihrem antiken Spolienmaterial den maßgeblichen Baustoff zur Neuerrichtung der Saanebrücke in Gümmenen¹³⁵⁸. Wie schwer Bau und Unterhalt der zahlreich erstellten Brücken die Berner Staatsfinanzen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts belasteten, geht aus einer detaillierten Aufstellung hervor, »die der Stadtschreiber Thuring Fricker 1473 auf den letzten Seiten des sogenannten alten Zinsbuches, das die Staatsschuldverhältnisse für die Jahre 1458–73 festhält, verzeichnet«¹³⁵⁹. Besonders eindrücklich illustrieren die Bemühungen der bernischen Obrigkeiten um die Neubrücke über die Aare bei Herrenbrunnen und den bereits erwähnten Saaneübergang bei Gümmenen den baulichen, organisatorischen und finanziellen Aufwand, den die Stadt Bern um ihre Flussübergänge zu betreiben hatte.

3.2.1.1 Die Neubrücke bei Herrenbrunnen

Die rund drei Kilometer nordwestlich der Stadt Bern gelegene, die Aare überschlagende Neubrücke bei Herrenbrunnen wurde – wie der Chronist Diebold Schilling berichtet – im Jahr 1466 erbaut. Die stadtbernische Bauherrschaft tätigte für die Errichtung der Holzbrücke insgesamt Ausgaben von 665 fl.¹³⁶⁰ Vor der Erbauung dieses Flussübergangs bewältigten die beiden Fähren bei Bremgarten und Detligen den Verkehr über die Aare

1356 GLAUSER, Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen, S. 73: Dagegen waren Zürich und Luzern frühe Brückenstädte des 12. Jahrhunderts, die keinen Brückenzoll kannten. Vermutlich lastete der Unterhalt auf der Einwohnerschaft.

1357 BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter, S. 120.

1358 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 217; HALLER, Bern in seinen Ratsmanualen, Bd. II, S. 475: Hondrich [1466, ähnlich 1470, 1479, 1487 usw.], S. 482 Hängebrücke [1514], S. 374f. Gümmenen [1554].

1359 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 217.

1360 Als Werkmeister wird der Zimmermann Hans Rüeegger vermutet, der als Holzwerkmeister der Stadt nach dem Jahr 1468 mehrmals bei größeren Holzbrückenbauten in der Landschaft anzutreffen ist. 1473 summierte der Stadtschreiber Thuring Fricker die Baukosten der Neubrücke bei Herrenbrunnen auf ca. 1200 fl., wobei er notierte: *Item die brugg zu der Herrenbrunnen mit dem tecken als si dann gemacht ist, kost ungewärllich bi 1200 lb*. Vgl. GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern,

zwischen Bern und Oltigen¹³⁶¹. Nach dem Neubau der Holzbrücke bei Herrenbrunnen verloren die Fährbetriebe ihre verkehrstragende Funktion, weshalb die Inhaber der ehemaligen Fährrrechte der Stadt Bern Entschädigungen abforderten¹³⁶². Die städtischen Obrigkeiten übernahmen deshalb nach 1466 auch sämtliche Einkünfte, die vormals für die Benutzung der Fähren angefallen waren¹³⁶³. Seit der Ernennung und Beleihung des ersten städtischen Brückenzöllners¹³⁶⁴ flossen schließlich alle rund um den Brückenpunkt erhobenen Einkünfte ins städtische Bauamt, wofür die Bauherren im Gegenzug die Unterhaltungspflicht der Brücke zu tragen hatten. Der Brückenzöllner seinerseits war angewiesen, die dem Bauherrenamt für die jährliche Nutzung des Übergangs durch die anstoßenden Brückennutzer zustehenden 45 Mütt Roggen bis zum 30. November (St. Andreastag) bei der Neubrücke zu sammeln (*Brücksommer*-Abgaben) und sodann auf Kosten der städtischen Institution nach Bern zu führen¹³⁶⁵. Nachdem die Neubrücke in den Jahren 1507/08 eine neue Bedachung – bestehend aus insgesamt 75.000 Schindeln und 113.750 Dachnägeln – erhalten hatte, beschlossen Schultheiß und Räte im August 1534, die Holzbrücke über steinernen Pfeilern neu aufzuführen¹³⁶⁶. Aus diesem Grund war es den Bewohnern der Anliegergemeinden Wohlen, Münchenbuchsee, Kirchlindach und Meikirch während eines festgelegten Zeitraums untersagt, den Übergang zu befahren¹³⁶⁷. Den während der Jahre 1534 bis 1536 realisierten Umbau der Neubrücke finanzierte der Säckelmeister weitestgehend über den ordentlichen Haushalt der Stadt Bern¹³⁶⁸.

3.2.1.2 Die Saanebrücke bei Gümmenen

Die Saanebrücke bei Gümmenen wurde – wie die Chronik von Diebold Schilling dokumentiert – im Jahr 1463 auf Kosten der Stadt Bern errichtet. Bereits fünf Jahre nach dem aufwendigen Neubau brannte die Brücke nieder. Stadtschreiber Thüring Fricker bezifferte die Kosten, die dem Stadtsäckel mit dem Bau und Wiederaufbau nach der Feuers-

S. 168, Anm. 398. – Zu den bernischen Holzbrücken vgl. Roland FLÜCKIGER-SEILER, Holzbrücken, S. 443.

1361 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 35f.: Das Fährrrecht von Detligen befand sich zunächst im Besitz eines von Bubenberg. Dieser verschenkte die Rechte 1336 dem Niederen Spital von Bern (FRB VI, 314f.).

1362 So erhielt das Johanniterkloster Münchenbuchsee als Besitzer der Fährrrechte in Bremgarten seit dem Jahr 1470 jährlich 10 lb. aus der Stadtkasse ausbezahlt. 1485 gelang es dem Rat schließlich, die klösterlichen Rechte für 200 lb. endgültig abzulösen. Das Niedere Spital als Inhaber der Fährrrechte in Detligen wurde mit einem Zwölftel des Zehnten auf dem Dentenberg und einer jährlichen Abgabe ans Franziskanerkloster entschädigt.

1363 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialen, Bd. II, S. 476; GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 92f.

1364 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialen, Bd. II, S. 476: Der Brückenzoll der Neubrücke wurde erstmals im Jahr 1471 auf die Dauer von sechs Jahren an einen Zöllner verliehen. Als erster namentlich bekannter Brückenzöllner erscheint in den Jahren 1491 bis 1523 Hans Schütz.

1365 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 93.

1366 HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialen, Bd. II, S. 484.

1367 Ebd.

1368 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 93f.

brunst entstanden, auf etwas mehr als 1660 fl. Auch den Saane querenden Verkehr in Gümmenen hatte vor der Brückenerrichtung ein Fährmann bewältigt¹³⁶⁹. Am 1. Dezember 1480 erließen Schultheiß und Räte der Stadt Bern die erste Brückenzollordnung für die Passagen in Gümmenen und Laupen, die belegt, dass insgesamt sechs Kirchgemeinden auf bernischem Territorium sowie vier Kirchgemeinden in der Herrschaft Murten und auf Freiburger Boden nach Gümmenen brücksommerpflichtig waren. In diesen Fällen hatten die Abgaben des *Brücksommers* ebenso wie zusätzlich geleistete Frondienste den Unterhalt der von den genannten Anliegern am häufigsten frequentierten Übergänge zu tragen¹³⁷⁰. Die Benutzer des Übergangs erhielten jedoch durch die Hinterlegung der Naturalabgaben für die Gümmenenbrücke gleichzeitig Zollfreiheiten für die nahe gelegene Saanebrücke in Laupen zugesprochen. Überdies bestand auch für außerhalb des »Sommers« ansässige Personen, die den Übergang häufig benutzten, die Möglichkeit, bei diesen Brücken entweder den jährlichen *Brücksommer* abzuliefern oder regulär den Zoll zu begleichen. Wie der Brückenzoll der Neubrücke wurde auch das Zollrecht bei der Saanebrücke in Gümmenen von der Stadt Bern als Lehen an einzelne Brückenzöllner weiterverliehen, die bis zum Jahr 1539 gleichermaßen das *Brücksommer*-Getreide zusammenzutragen hatten¹³⁷¹.

Nachdem sich bereits im November 1493 umfassende Unterhaltsarbeiten an der Gümmenenbrücke aufgedrängt hatten¹³⁷², fasste der Rat im Jahr 1504 den Beschluss, die alte Holzbrücke auf steinernen Pfeilern neu aufzurichten. Im März 1506 hatten die Einwohner der an die Gümmenenbrücke anstoßenden Gemeinden deshalb im Zuge der einsetzenden Bauarbeiten ihrer Fuhrpflicht nachzukommen¹³⁷³. Die wohl mangelhafte Ausführung des Neubaus hielt der Unterspülung nicht dauerhaft stand, weshalb sich die gesamte Brücke zu senken begann. Daraufhin beschlossen Schultheiß und Rat, die Brückenjoche durch tiefere Fundamente zu untermauern und neu aufzuführen. Im Jahr 1529 beauftragten die stadtbernischen Obrigkeiten den Säckelmeister, die notwendigen Sanierungen in die Wege zu leiten¹³⁷⁴. Doch auch dieses Unterfangen stand unter einem schlechten Stern. Als im Frühling 1530 die gefährdeten Joche abgebrochen waren und in abgedichteten Kammern Grabungen nach einer festen Unterlage im Flussgrund stattfanden, setzte ein Hochwasser den Bauarbeiten ein unvermitteltes Ende. Erst im darauffol-

1369 Ebd.; BAUMANN, Das bernische Verkehrswesen, S. 17: Die Fähre bei Gümmenen wird 1288 erstmals urkundlich erwähnt. 1319 ging sie durch Kauf an die Stadt Freiburg. Im Gümmenenkrieg von 1331 bis 1333 gelangte sie schließlich an Bern.

1370 SRQ BE V, Laupen, Nr. 44 a/b. Vgl. dazu GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 91.

1371 StAB B VIII Zollbuch 1540, S. 725–745: Unter den transportierten Waren blieb lediglich der Wein zollfrei, der von den Berner Ratsherren für den Eigengebrauch von der Bielerseeregion nach Bern transportiert wurde.

1372 HALLER, Bern in seinen Rathsmニュアルen, Bd. II, S. 480.

1373 SRQ BE V, Laupen, Nr. 82, S. 135: Die Dorfbewohner, die kein Pferdegespann besaßen, sollten nach der Meinung des Rates beim Beladen der Wagen behilflich sein.

1374 HALLER, Bern in seinen Rathsmニュアルen, Bd. II, S. 484.



Abb. 3: Die zwischen Bern und Freiburg gelegene Gümnenenbrücke wurde vermutlich 1463 erstmals erbaut. Ihr Unterhalt belastete den bernischen Stadtsäckel im späten Mittelalter in erheblichem Ausmaß.

genden Winter waren schließlich alle Hindernisse überwunden: Am 12. Dezember 1530 glückte endlich die Grundsteinlegung der neuen Gümnenenbrücke¹³⁷⁵.

3.2.2 Brücken im Wallis

Erhebliche bauliche und finanzielle Aufwendungen forderten auch die Brückenbauten des mittelalterlichen Wallis den jeweiligen lokalen Machthabern ab. Die ersten kartographischen Aufzeichnungen¹³⁷⁶ des bischöflichen Territoriums zwischen Brig und Sitten aus dem 16. Jahrhundert weisen wichtige Brücken über die Rhone bei Brig und Naters,

1375 StAB B VIII Zollbuch 1540, S. 725–731; GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 95f.

1376 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 146: Wichtige Brücken finden sich auf der im Jahr 1545 von Sebastian Münster publizierten ältesten Walliserkarte, deren Grundlage Aufnahmen des Wallisers Johann Schalbetter bildeten. STUMPF, Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, fol. 344r: Nach dem Reisebericht von Stumpf (1544) ist etwa die Brücke über die Saltina bei Glis als *gar zierliche prucke von steinwerck / mit dreyen schweybogen* erbaut worden.

in der Nähe von Gampel sowie unterhalb des Pfynwaldes bei Siders¹³⁷⁷ nach. Daneben existierten zahlreiche weitere Übergänge, welche über die verschiedenen Bäche und Flüsse der Seitentäler führten: etwa in Leuk¹³⁷⁸, bei Gamsen¹³⁷⁹, in Visp¹³⁸⁰ usw. Aufgrund der regelmäßigen von der Rhone und ihren zuführenden Gewässern verursachten Überschwemmungen sowie wegen Steinschlag und Bergstürzen gestaltete sich der obrigkeitliche Unterhalt dieser wasserquerenden Passagen besonders aufwendig. Hinter dem Walliser Brückenbau stand jedoch kein derart ausgefeiltes Institutionen- und Abgabengeflecht, wie es sich für die Übergänge des stadtbarnischen Herrschaftsbereichs feststellen lässt, was gleichzeitig maßgebliche Rückwirkungen auf den entsprechenden Niederschlag in den Quellen zeitigte.

Im späten Mittelalter fielen die Verantwortlichkeiten für Brückenbau und -unterhalt in wachsendem Ausmaß kommunalen Kräften zu. Häufig entbrannten deshalb Konflikte um die Übernahme der auszuführenden Bau- und Unterhaltsarbeiten zwischen den anliegenden Gemeinden. So entstand etwa im Jahr 1408, als Jakob Imhof von der Gommer Gemeinde Lax eine Entschädigung forderte, weil sein Pferd auf der schlecht unterhaltenen Brücke von Z'Brigg/Niederernen zu Schaden gekommen war, ein heftiger Streit um die Haftungsübernahme und die Unterhaltungspflicht. Der Meier von Goms entschied am 9. Oktober des Jahres, dass die Gemeinde Lax ebenso wie die Gemeinden Niederernen und Z'Brigg den Brückenunterhalt künftig zu gleichen Teilen zu tragen hatten. Bereits einige Jahre zuvor hatten Blitzingen und Niederwald/Rottenbruggen eine ähnliche Auseinandersetzung um den Unterhalt der Rhonebrücke südlich von Niederwald ausgefochten. Auch das im Jahr 1388 gefällte Urteil setzte fest, dass alle drei Dörfer

1377 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 155, 158: Die Brücke von Siders scheint eine Schlüsselstelle der Landstraße durch das Wallis gewesen zu sein, was unter anderem die Landratsabschiede durch häufige Nennungen des Übergangs belegen. Der Unterhalt der Brücke muss laufend größere Schwierigkeiten bereitet haben, denn die Angeordneten von Siders wandten sich mehrmals mit der Bitte um finanzielle Unterstützung an den Landrat. GREMAUD VI, Nr. 2477: Vermutlich wird die wichtige Passage bereits im Jahr 1398 anlässlich von Unterhaltsarbeiten erwähnt, die Peter von Raron ausführen ließ.

1378 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 135, 154: In den Kämpfen des Jahres 1387 zwischen Savoyen und den Oberwalliser Zenden sollen die Grafen eine Holzbrücke über die Dala errichtet haben. GREMAUD VII, Nr. 2634: Im Jahr 1416 wird die Zerstörung der *pons Dale de leuca* während der Wirren der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts bestätigt. – Ebd., IV, Nr. 1773: Die Rhonebrücke von Leuk/Susten erscheint dagegen bereits im Jahr 1339 urkundlich (*subtus stratam publicam tendentem ad pontem*). GA Leuk, A 1, 325; GA Leuk, E 4: 1411 wurde sie im Auftrag des Zenden Leuk repariert (*pro refectioe et reparatioe pontis Rodani*). 1459 entschied ein Spruch, dass die Gemeinden des Zenden oberhalb von Leuk zum Unterhalt der Brücke Beiträge zu leisten hatten.

1379 IVS VS, Strecke VS 11.1, S. 1/4.

1380 Ebd., Strecke VS 21, S. 2/8; Strecke VS 11.2, S. 1/4, 3/4; BA Visp, E 15; Talarchiv Saas, A 1; LA IV, 96, 109; BA Visp, D 1a: Die sogenannte Landbrücke über das Flüsschen Vispa erscheint im Jahr 1477 erstmals in den Urkunden, als der Bischof die Bewohner des Ortes aufforderte, Brückenträmel herbeizuschaffen. 1522 findet der Übergang in den Statuten der drei Viertel Visps erneut Erwähnung, 1550 schließlich auch in den Landratsabschieden (*zuo visp bi der brucken*). In allgemeinerer Form werden Brücken in der Umgebung des Städtchens Visp bereits im Jahr 1283 erwähnt.

gleichermaßen einen Anteil an den Arbeiten zu leisten hatten¹³⁸¹. Nicht selten führten jedoch die verpflichteten Gemeinden den kostenintensiven Brückenunterhalt auf unzulängliche Art und Weise aus: Darauf deutet etwa eine Klage des Viztums von Goms und gleichzeitigen Straßenaufsehers, Franz von Compeys, gegen die Reckinger im Jahr 1339 hin. Das Dorf hatte offensichtlich nicht nur die Straßen, sondern auch die Brücken in seinem Zuständigkeitsbereich während eines längeren Zeitraums sträflich vernachlässigt¹³⁸².

3.2.2.1 Die Chibrücke bei Stalden

Der technisch und finanziell anspruchsvolle Neubau von Brückenübergängen zog nicht nur Konflikte, sondern vielfach auch fruchtbare kommunale Kooperationen nach sich. So wurde die sogenannte Chibrücke bei Stalden¹³⁸³ in den Jahren 1544/45 von Ulrich Ruffiner erbaut, nachdem die Gemeinden Saas, Eisten, Ried, Grächen und Stalden dem Baumeister einen entsprechenden Auftrag erteilt hatten¹³⁸⁴. Das steinerne, im Jahr 1527 von Albert de Molendino errichtete Vorgängerbauwerk, das bereits eine Holzbrücke unbekanntem Baudatums ersetzt hatte, war eingestürzt, so dass ein Neubau unabdingbar geworden war¹³⁸⁵. Ein mehrseitiger Vertrag mit Ruffiner regelte die von den Dörfern beizusteuern den Materiallieferungen, die in Teilzahlungen zu entrichtende Entlohnung des Meisters und die gegenseitigen Bürgschaften¹³⁸⁶. Die Ausführung des Bauwerks schritt wohl zügig voran, denn bereits im Dezember 1545 vermerkte ein Landratsabschied die Fertigstellung der neuen Chibrücke¹³⁸⁷.

Welchen Standort die bereits 1306/07 erwähnte »erste« Chibrücke, die von zwei im Auftrag des Zendens Visp Zölle einziehenden Brückenvögten verwaltet wurde¹³⁸⁸, eingenommen hatte, ist nicht bekannt¹³⁸⁹. Stefan Berchtold vermutet, dass der Bau dieser älteren Brücke über die Saaservispa im 14. Jahrhundert einen Abzug des in Richtung Saastal

1381 GA Ernen, E 1; GA Blitzingen, E 1: Im Jahr 1430 entflammte der Konflikt zwischen Blitzingen und Bodmen erneu. Die Uneinigkeiten konnten aber durch die Vermittlung des späteren Landeshauptmanns Johannes an der Matton rasch wieder beigelegt werden konnten. Vgl. auch CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 273f.: Das Urteil von 1388 verpflichtete Blitzingen auf Jahrhunderte hin zu Beiträgen an die Brückenreparaturen. Erst im Jahr 1942 konnte sich die Gemeinde durch eine Abfindungssumme von dieser Pflicht loslösen.

1382 KA Reckingen, Nr. 5; CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 274.

1383 IVS VS, Strecke VS 22.2.1, S. 1/4.

1384 AERNI, Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner, S. 40: Ruffiner erbaute auch die Dalabrücke bei Rumeling, welche wie die Chibrücke noch heute besteht.

1385 Ebd., S. 38–43; IVS VS, Strecke VS 22.2.1; BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispental, S. 45.

1386 AERNI, Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner, S. 40f., mit weiteren Details.

1387 Ebd., S. 41.

1388 IVS VS, Strecke VS 21, S. 6/8; BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispental, S. 36.

1389 Für Einzelheiten, insbesondere zum Bauvertrag vom 12. Mai 1544 mit Meister Ruffiner: BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispental, S. 37f.



Abb. 4: Die Chibrücke in Stalden stammt aus dem 16. Jh. Bereits im beginnenden 14. Jh. ist jedoch eine ebenso benannte Brücke nicht exakt lokalisierbaren Standortes belegt.

fließenden Verkehrs von den Höhenwegen in die Niederungen des Tals einleitete¹³⁹⁰. Möglicherweise sei der Brückenbau mit dem Einsetzen der klimatischen Kälteperiode nach 1300 in Beziehung zu setzen, die den Verkehr von den zuvor rege benutzten Höhenrouten allmählich in tiefere Lagen verschob, denn die Verlegung erfolgte trotz widriger topographischer Voraussetzungen. Galt es doch mit dem Brückenschlag mit der durch tiefe Schluchten fließenden Vispa ein großes natürliches Hindernis zu überwinden¹³⁹¹. Die Hypothese eines bereits im 14. Jahrhundert durch das Tal führenden Saumwegs findet Zuspruch in der Regelung, dass der eine Brückenvogt von den Gemeinden südlich des Martiswaldes (Grenzwald zwischen der Talgemeinde Saas und Eisten/Stalden) und der andere von den Gemeinden nördlich des Martiswaldes bestimmt wurde¹³⁹². Klaus Aerni bezeichnet die Folgen der Brückenbauten am Standort Stalden deshalb als besonders »nachhaltig«, weil die Verlegung ins Tal eine Zunahme des Verkehrsaufkom-

1390 Ebd., S. 36: Um die Zeit der Erstellung der Brücke ließen sich einige Herrenfamilien in Stalden nieder und erstellten an strategisch günstigen Standorten ihre Steintürme: der Staldun-Turm auf dem Biel (13. Jh.), der Embda-Turm in den Hofe (1346) und der Asper-Turm im Hof (14. Jh.).

1391 Ebd., S. 36: Weiter südlich hätte die instabile Sackungszone von Staldenried den Brückenbau erschwert. Weiter nördlich hätte wohl die mäandrierende Vispa die Brücke laufend zerstört.

1392 IVS VS, Strecke VS 22, S. 5/7.

mens in der gesamten Region nach sich zog. Der Brückenort Stalden übernahm nun allmählich die Funktion eines Etappenortes der Linienführung zwischen Visp und den Saaser Pässen und die an den Talweg anstoßenden Gemeinden profitierten verstärkt vom durchziehenden Verkehr¹³⁹³.

Der auf dem Talweg fließende Verkehr bestand vermutlich nur im 14. Jahrhundert zu einem bedeutenden Teil auch aus überregionalen Transporten. Obschon der Transit auch im davorliegenden Jahrhundert über die Saaser Pässe floss, wurden die Transporte in diesem Zeitraum noch über die Höhenroute abgewickelt. Im 15. und 16. Jahrhundert dürfte die Tallinienführung mit der Staldener Chibrücke schließlich – von Ausnahmen, etwa den Salztransporten abgesehen – überwiegend dem regionalen Handelsverkehr gedient haben¹³⁹⁴. Es ist dabei etwa an den Export der Viehüberschüsse auf die italienischen Märkte zu denken. Obschon die Eschentaler Wirren den Simplonverkehr geschwächt hatten, dürfte eine längerfristige Verkehrsverlagerung ungeachtet der regionalen Bedeutung der Brückenbauten kaum stattgefunden haben. Denn wie die Verordnungen der Briger Ballenführer aus den Jahren 1555/84 nahelegen, nutzte der überregionale Warenverkehr weiterhin bevorzugt den Simplonpass.

3.3 Geistlicher Exkurs: Das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard

Nicht nur Straßen, Wege und Verkehrsinfrastrukturbauten gerieten während der mittelalterlichen Jahrhunderte in den Sog der Verkehrspolitik, sondern auch die Formen karitativer Gastlichkeit, wie sie die zahlreichen, größtenteils zwischen dem 11. und 14. Jahrhundert gegründeten, an den Transversalen des Alpenraums errichteten Hospize und Hospitäler darstellen. Hospize entstanden bevorzugt auf den Passhöhen, wo Herbergen meist fehlten. Ihre Funktion bestand in erster Linie darin, arme oder vom Einbruch der Nacht oder der witterungsbedingten Unbill überraschte Reisende, vor allem aber Pilger aufzunehmen¹³⁹⁵.

»Unter den zahlreichen mittelalterlichen Hospizen entlang der alpinen Fernstraßen nahm die Einrichtung auf dem Großen St. Bernhard (*domus Montis Iovis*¹³⁹⁶) [...] einen besonderen Platz ein.«¹³⁹⁷ Obschon hagiographische, diplomatische und epigraphische

1393 BERCHTOLD, Verkehrswege ins Vispertal, S. 41f.

1394 Ebd.: Ein ins Jahr 1586 datierender Beschluss der Gemeinde Stalden und der Dörfer und Weiler Niederrusen, Töbel, Embd, Kineggen, Ried und Eisten, gemeinsam den Bau einer Schmiede in Stalden zu finanzieren, ist – mit Blick auf das Beschlagen der Saumtiere – allenfalls auf ein gewisses regionales Verkehrsaufkommen zurückzuführen. Vgl. auch die Ausführungen S. 135, vor Anm. 668.

1395 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 156: Daneben widmeten sich einige *hospitalia* auch der Krankenpflege.

1396 CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 103: In römischer Zeit wurde der Große St. Bernhard rege begangen. Im Jahr 47 ließ ihn Claudius pflastern. Auf der Passhöhe befand sich ein der Gottheit Poennus (Jupiter) geweihtes Heiligtum, zu dessen Seiten die Behausung des Tempelwächters und die *mansio*, ein Haus für Reisende sowie für Reit- und Lasttiere, standen.

1397 ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 161; CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 103.

Quellen aus dem 9. bis 11. Jahrhundert den Alpenübergang¹³⁹⁸ sowie das am Nordfuß des Passes gelegene Petrushospiz in Bourg-Saint-Pierre¹³⁹⁹, nicht aber das Passhospiz selbst erwähnen, dürfte vermutlich schon um die Mitte des 11. Jahrhunderts auf dem Großen St. Bernhard eine geistliche Einrichtung bestanden haben¹⁴⁰⁰. Über die Anfänge des Hospizes im Umfeld der Kanonikerreform¹⁴⁰¹ haben sich nur mittelbare Zeugnisse erhalten. Der Tod des mutmaßlich 1081 oder 1086 verstorbenen¹⁴⁰² Bernhard von Aosta¹⁴⁰³, dessen Name in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts auch auf den Pass übergang (1268: *mons Bernardi*), liefert den Terminus ante für die Errichtung des Hospizes. Über Einzelheiten des Gründungsvorgangs, den zeitlichen Ablauf sowie die involvierten Personen lassen sich angesichts der für die Frühzeit fehlenden hospizeigenen Überlieferung keine gesicherten Aussagen treffen¹⁴⁰⁴. Einen maßgeblichen Einfluss auf die Gründung nahm gewiss die geopolitische Situation: Die Lage an einer bedeutenden und nicht nur von Rompilgern stark frequentierten Verkehrsachse und Königsstraße¹⁴⁰⁵ begünstigte die mit dem neuen kanonikalen Ideal vereinbare »hospitalitas«, die das europäische 11. und 12. Jahrhundert angesichts der wachsenden Mobilität auszeichnete. Die Hospitalität lag überdies im Interesse des sich entfaltenden savoyischen Passstaates, »dessen Exponenten in der Folge zur eigentlichen Schutzmacht der Institution avancierten«¹⁴⁰⁶.

In Analogie zu weiteren Passhospizen dürfte die Einrichtung zunächst eine gewisse Zeit lang und bis zur Umwandlung in eine reine Klerikergemeinschaft unter geistlicher Leitung (*magister, hospitalarius*) von einer Laiengemeinschaft geführt worden sein. Eine undatierte Urkunde Amadeus III. von Savoyen-Maurienne (1103–1148), die den Besitz des *hospitalariis xenodochii Montisiovis* bestätigt, stützt diese Annahme¹⁴⁰⁷. Die Beteiligung von Laien im Hospizbetrieb ist gewiss auch mit dem seit dem 10. Jahrhundert belegten Einsatz von professionellen Führern (*marrones*) am St. Bernhards-Passweg in Verbindung zu bringen¹⁴⁰⁸, die sich 1406 nachweislich auch in Bourg-Saint-Pierre zu ei-

1398 QUAGLIA, Les services du passage du Saint-Bernard, S. 43.

1399 CARLEN, Die Walliser Alpenpässe, S. 103f. Eine Zusammenstellung der das Hospiz betreffenden Quellen findet sich bei DONNET, Saint Bernard et les origines de l'Hospice du Mont Joux, S. 39–44.

1400 Nachgewiesen ist die Einrichtung gesichert jedoch erst seit dem Jahr 1125.

1401 ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 166–168, 170–172.

1402 DERS., Le Grand-Saint-Bernard, S. 27–29.

1403 Irrtümlicherweise wird der Hospizgründer immer noch oft als Bernhard von Menthon bezeichnet, obschon bereits Forscher wie André Donnet und Lucien Quaglia diese im 15. Jahrhundert entstandene Namensgebung ins Reich der Legenden verwiesen haben: DONNET, Saint Bernard et les origines de l'Hospice du Mont Joux, S. 133–143; QUAGLIA, Saint Bernard de Montjou d'après les documents liturgiques, S. 1–32; DERS., Saint Bernard de Montjou.

1404 Vgl. ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 164–166, der auch die mutmaßliche Rolle der burgundischen Königinwitwe Irmingard abhandelt.

1405 QUAGLIA, La Maison du Grand-Saint-Bernard, S. 57; DERS., Les services du passage du Saint-Bernard, S. 43.

1406 ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 168.

1407 Ebd., S. 169 und Annex I, Nr. 1.

1408 Vgl. ebd., auch zu möglichen Einwänden und Unstimmigkeiten.

ner Korporation zusammenschlossen, jedoch bereits sehr viel früher aktiv gewesen sein müssen¹⁴⁰⁹. Die *Monaci* oder *Canon[ici] de sco [sancto] Bernardo* werden im Jahr 1159 erstmals urkundlich fassbar¹⁴¹⁰. Ihre, wohl noch vor der Mitte des 12. Jahrhunderts vollzogene Ausrichtung an der *regula Augustini* bestätigen jedoch erst Papsturkunden aus den Jahren 1225 und 1286¹⁴¹¹. Im selben Jahrhundert setzt schließlich die hauseigene Überlieferung ein, so dass auch die verschiedenen Initiativen zugunsten des Klosters fassbar werden. Zunächst wurde die Einrichtung bevorzugt von ansässigen Stiftern dotiert. Der dadurch erworbene Grundbesitz beidseits des Passes leistete zweifellos einen gewichtigen Beitrag zur Konsolidierung des Hospizes¹⁴¹². Im Reigen dieser nahen Förderer leisteten die Grafen von Savoyen die bedeutendsten Beiträge an das Hospiz. Begünstigend auf eine künftig enge Verschränkung der Beziehungen wirkte sich überdies aus, dass die Dynastie zeitgleich mit dem Aufbau ihres sich um die Westalpenpässe formierenden Passstaates begann¹⁴¹³. Auf diese Weise rückte die Linienführung des Großen St. Bernhard schrittweise zu einem bedeutenden Faktor in der »Aufbaupolitik der savoyischen Macht« auf¹⁴¹⁴.

Am allmählichen »Ausbau der rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen« des Hospizes in den angrenzenden Regionen beteiligte sich bereits ein größerer, den regionalen Rahmen bald sprengender Personenkreis, darunter viele Potentaten aus ganz Europa – wie Friedrich Barbarossa und sein Sohn Heinrich VI., die »im Wettbewerb um die Beherrschung der Westalpenpässe und deren Zugänge eine eigentliche Schutz- und Schenkungspolitik gegenüber der Institution« betrieben¹⁴¹⁵. Überdies befanden sich neben den Grafen von Aosta die Grafen der Champagne, König Heinrich I. von England sowie zahlreiche weitere Adlige und Laien, die Bischöfe von Aosta und zahllose Geistliche unter den Gönnern des vor allem im 12. Jahrhundert reich beschenkten Hospizes. Die gespendeten Gaben reichten jedoch kaum aus, um das gesamte Hospiznetzwerk, dessen Hauptsitz im 13. Jahrhundert über Besitzungen in 18 Diözesen verfügte¹⁴¹⁶, sowie

1409 QUAGLIA, *Les services du passage du Saint-Bernard*, S. 45f.

1410 The Publications of the Pipe Roll Society, Bd. 1: *The Great Roll of the Pipe for the Fifth Year of the Reign of King Henry the Second*, S. 4, 58; ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 170.

1411 BERNOULLI (Hg.), *Acta Pontificum Helvetica*, Nr. 136, S. 97 [20.11.1225]; GREMAUD II, Nr. 951, S. 348 [11.06.1286]; ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 170.

1412 ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 174.

1413 Ebd.: Graf Amadeus III. entsprach im Jahr 1125 den Bitten mehrerer Ritter, dass von ihm abhängige Lehensgüter zwischen Bourg-Saint-Pierre und der Passhöhe mit dem Recht am Nachlass verstorbener Reisender dem Hospiz übertragen werden durften (ebd., Annex I, Nr. 2). 1137 erweiterte er den Besitz auf der Südseite des Alpenüberganges und schenkte dem Hospiz das Gut des Hospitals von Château-Verdun (St. Oyen, Aostatal) von Étroubles aufwärts (ebd., Annex I, Nr. 3). 1189 schenkte Graf Thomas I. von Savoyen dem Hospiz den Wald von Ferret und Umgebung (ebd., Annex I, Nr. 5, 7). – SPUFFORD, *Handel, Macht und Reichtum*, S. 158, sieht in der verwandtschaftlichen Nähe des Hospizgründers Bernhard zu den Grafen von Savoyen sowie zu den Vizegrafen von Aosta eine Triebfeder der Hospizfinanzierung.

1414 CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe*, S. 104.

1415 ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 175.

1416 CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe*, S. 104.

den Unterhalt der in exponierter Hochgebirgslage gelegenen Gebäude zu finanzieren. Schließlich belastete wohl auch die Bezahlung der den Reisenden unentgeltlich zur Verfügung gestellten *marrones*, die Geleitdienste anboten und Straßenunterhaltsarbeiten verrichteten, die Ökonomie des Hospizes¹⁴¹⁷. Die Kanoniker sandten deshalb regelmäßig sogenannte *quêteurs* zu päpstlich legitimierten Sammelaktionen aus, um zusätzliche Spenden einzutreiben¹⁴¹⁸. So verkündete im Jahr 1225 eine päpstliche, an den Erzbischof von Sens und seine Suffragane gerichtete Bulle, dass Unterstützern des Hospizes der Ablass gewährt werde¹⁴¹⁹. Dagegen erließ der Papst 1414 – wohl um latentem Missbrauch entgegenzuwirken – ein generelles Verbot, ohne authentische Legitimierung im Namen des Hospizes Spenden zu sammeln¹⁴²⁰.

3.3.1 Der Einfluss des Hauses Savoyen

Das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard gebot über 33 vom zentralen Sitz abhängige Hospize. Indes bestanden nie mehr als 29 affilierte Einrichtungen gleichzeitig¹⁴²¹. An der Spitze der Organisation des gesamten Hospiznetzwerkes, das sich in seiner expansiven Phase mit Höhepunkt im 13. Jahrhundert vor allem um den Zugewinn von Besitzungen entlang wichtiger Verkehrsachsen bemühte¹⁴²², stand ein Probst. Die Einzelhospize wurden von Prioren geleitet. Der Prior des Zentralhospizes am Großen St. Bernhard, der von den Chorherren gewählt und vom Bischof von Sitten bestätigt wurde¹⁴²³, amte gleichzeitig als Stellvertreter des Probstes¹⁴²⁴. Ungeachtet dieses Prozederes bestand eine zumindest indirekte Abhängigkeit des Wahlverfahrens von den Savoyern, die stets dann besonders deutlich zu Tage trat, wenn Herrschaftswechsel oder andere einschneidende Geschehnisse anstanden. Die Bindung an das savoyische Herrscherhaus intensivierte sich im Verlauf des 14. und 15. Jahrhunderts. Dies manifestierte sich etwa dahingehend, dass die Pröbste nun regelmäßig in Thonon weilten und sich als Ratgeber zum unmittelbaren höfischen Umfeld der Grafen und Herzöge gesellten¹⁴²⁵. Nachdem der savoyische Landesherr mehrfach entscheidend in die Wahl von Probsten eingegriffen hatte, zog die Kurie in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts – zu einem nicht näher bekannten Zeitpunkt – das ausschließliche Nominierungsrecht an sich. Allerdings gelang es den aktiv

1417 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 158: Im Gegensatz dazu verlangten die Führer aus St. Rhémy eine Abgabe für ihre Begleitung der Reisenden.

1418 Alle überlieferten *Quêtes* sind im Archiv des Großen St. Bernhard einsehbar: AGSB 2245 bis AGSB 2564 (1310–1844).

1419 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 158.

1420 AGSB 2248/b.

1421 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 311, Anm. 45.

1422 Vgl. ZENHÄUSERN, »Domus Montis Iovis«, S. 186; DERS., Le Grand-Saint-Bernard, S. 175–186, und die Karte im Anhang für eine detaillierte Darstellung aller Besitzungen und Rechte des Hospizes von England bis nach Sizilien.

1423 So z. B. Probst Wilhelm am 12. Mai 1336: QUAGLIA, La Maison du Grand-Saint-Bernard, S. 99.

1424 SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum, S. 158. Zum administrativen Aufbau allgemein vgl. QUAGLIA, La Maison du Grand-Saint-Bernard, S. 29–46.

1425 QUAGLIA, La Maison du Grand-Saint-Bernard, S. 108, 180f.

nach einem gesteigerten Mitbestimmungsrecht trachtenden Herzögen von Savoyen bereits zur Jahrhundertmitte, sich im Zuge der Auseinandersetzungen um die Besetzungen des Heiligen Stuhls von Papst Nikolaus V. das Approbationsrecht zur Probstwahl zu sichern¹⁴²⁶.

Die beschriebene Entwicklung übte nach Lucien Quaglia »une influence désastreuse sur l'évocation de la maison du Mont Joux« aus¹⁴²⁷, wurde doch das Kapitel in seiner freien Wahl des Probstes zusehends weiter eingeschränkt¹⁴²⁸. Überdies sank das Amt unter den meist savoyisch geförderten Kommendatären zu einer reinen Einkunftsquelle ab, da abgesehen von den periodischen Bezügen der entsprechenden Gelder keine direkten Beziehungen zu den untergebenen Hospizen mehr unterhalten wurden. Überdies entstammten fast alle Probste Adelsfamilien mit engen Beziehungen zum Hof und residierten am Ufer des Genfersees, in Meillerie, in Etoy oder in Thonon in unmittelbarer Nähe zum Landesherrn¹⁴²⁹. Obschon die Kurie ebenso wie der Bischof von Sitten und der Walliser Landrat das erworbene savoyische Vorrecht immer wieder anfochten¹⁴³⁰, blieb das in einer »ambiance de la maison de Savoie« entstandene Hospiz dem Herrscherhaus ungeachtet aller politischen Umwälzungen bis ins 19. Jahrhundert treu ergeben¹⁴³¹.

3.3.2 Die Verkehrsdienstleistungen

Die spätmittelalterliche Haushaltsführung der Einrichtung am Berg *vone Monjeu* [,] *wâ gar ofte grôsses durchgâng ist*¹⁴³², lässt – wie Arnold Esch treffend konstatierte – einen Großgastungsbetrieb und einen nicht unerheblichen Verkehrsradius erkennen¹⁴³³: Neben Thunfisch aus dem Süden und Hering aus dem Norden stand etwa Schlachtvieh aus der Bresse auf dem Speiseplan. Ranghohe Reisende sind in den Rechnungslegungen namentlich vermerkt, wenn sie das Hospiz einen zusätzlichen Aufwand kosteten: So schlagen der Herzog und die Herzogin von Savoyen anlässlich ihrer Durchreise im Jahr 1447 (*pro*

1426 Ebd., S. 189–193: Die Resignation Felix V. (Graf Amadeus VIII. von Savoyen) als Gegenpapst hatte Papst Nikolaus im Jahr 1451 zu diesem Gnadenerweis bewogen, da er sich der Unterstützung des Hauses Savoyen sicher sein wollte. Die Vereinbarung sah unter anderem vor, dass kein Metropolit, Bischof, Abt, Prior und Probst im savoyischen Herrschaftsbereich ohne Zustimmung des Herzogs eingesetzt werden sollte. Das Privileg wurde 1474, 1515, 1524, 1554, 1572 und 1595 bestätigt. Vgl. auch Duc, *Histoire de l'Eglise d'Aoste*, Bd. IV, S. 467–469.

1427 QUAGLIA, *La Maison du Grand-Saint-Bernard*, S. 193.

1428 Ebd., S. 109.

1429 Ebd.

1430 Vgl. z.B. ebd., S. 187f., zu einem in den Jahren 1558/59 einsetzenden Konflikt zwischen dem Bischof und dem Herzog von Savoyen um das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard.

1431 Ebd., S. 186f., 193.

1432 CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe*, S. 104f.

1433 ESCH, *Spätmittelalterlicher Passverkehr*, S. 194–197; DERS., *Auf der Straße nach Italien*, S. 28–30: Aus der Haushaltsführung des Hospizes sind für die Jahre 1397 bis 1477 rund ein Dutzend Jahres- und Teilrechnungen erhalten. Sie liefern auch Details zur Verkehrssituation, was bemerkenswert sei, denn in der Regel ist diese auf der Passhöhe selbst nicht fassbar, sondern lediglich über Quellen aus den Einzugsbereichen der Übergänge beim ersten Markttort oder bei der ersten Zollstelle.

receptione illustrissimi principis domini nostri ducis et illustrissime domine nostre ducisse) mit 30 Hühnchen zu Buche. An Maria Himmelfahrt erforderte die Ankunft des Landesherren die Anschaffung von *trium duodenarum vitrorum*. Die Durchreise des Bischofs von Genf (*pro transitu illustrissimis et reverendi domini episcopi Gebennensis*) im Jahr 1473 machte den Kauf von vier Perlhühnern notwendig. Dasselbe Mahl wurde im Oktober desselben Jahres auch einer Gesandtschaft des Herzogs von Burgund bereitet (*transitu ambassiate domini ducis Burgondie*)¹⁴³⁴. Hingegen berichtet von den zahlreichen namenlosen, während ihrer Reise Verstorbenen lediglich der Auszahlungsbeleg über die sommerliche Leerung der hospizeigenen Leichenkammer. »Nichts könnte die Gefahren der Alpenüberquerung so drastisch und doch so nüchtern aussprechen wie dieser beiläufige Zahlungseintrag, der fällig wurde, wenn im Hochsommer endlich der sonst gefrorene Boden aufzugraben war.«¹⁴³⁵

Um die Mitte des 15. Jahrhunderts weisen die Inventare des Hospizes immer noch auf ein gewisses Verkehrsaufkommen hin, denn die Augustiner Chorherren verfügten – ob schon vieles davon wertlos war (*nullius valoris, bene pravas* [»bien dépravés«]) – im Jahr 1447 über eine stattliche Zahl von 58 Matratzen, 81 Decken, 107 Kissen und 111 Betttüchern. Und auch in der hauseigenen Kirche findet sich mit einem von Kaufleuten gestifteten liturgischen Stoff ein Hinweis auf den Passhandelsverkehr¹⁴³⁶. Die Bedeutung des Großen St. Bernhard für den kommerziellen Verkehr¹⁴³⁷ hatte sich insbesondere mit dem Aufschwung der Champagnemessen massiv gesteigert: So ist in den savoyischen Zollregistern von St. Rhémy zwischen 1283 und 1284 die Passquerung von 2.225 gewöhnlichen und 99 englischen Pferde verbucht¹⁴³⁸. Die Zahlstellen entlang der Linienführung fielen bis zum ausgehenden Mittelalter beidseits des Alpenkamms in die Verfügungsgewalt der Grafen von Savoyen¹⁴³⁹. Hingegen wurde der Straßenunterhalt von verschiedensten Instanzen bewältigt. So übernahmen etwa die auf kommunaler Ebene organisierten, beispielsweise in Bourg-Saint-Pierre nachweisbaren *marrones*¹⁴⁴⁰ nicht nur entgeltliche Führer- und Geleitedienste, sondern sie versahen auch Straßenunterhaltsarbeiten. Dasselbe gilt für die hospizeigenen Führer, deren Einsatzkosten die geistliche Einrichtung aus eigener Kasse beglich¹⁴⁴¹. Dass sich die Gemeinden in der unmittelbaren Nachbar-

1434 QUAGLIA/THEURILLAT, *Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard* 28 (1973), S. 113, 138; 30 (1975), S. 181f. Für die exemplarische Auswertung vgl. ESCH, *Spätmittelalterlicher Passverkehr*, S. 191–198.

1435 ESCH, *Auf der Straße nach Italien*, S. 30.

1436 DERS., *Spätmittelalterlicher Passverkehr*, S. 191–198, hier: S. 193; QUAGLIA/THEURILLAT, *Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard* 28 (1973), S. 84f. – Für eine Abbildung des 1476 erbauten Leichenhauses vgl. DONNET, *Der große St. Bernhard*, S. 46.

1437 QUAGLIA, *La Maison du Grand-Saint-Bernard*, S. 57.

1438 Ebd., S. 58.

1439 Zu den Tarifen von St. Rhémy für die Jahre 1324/25, weiteren Zöllen und den Modifikationen im Zollnetz der St. Bernhards-Route vgl. DERS., *Les services du passage du Saint-Bernard*, S. 72f. und Tabelle, S. 76.

1440 Ebd., S. 45.

1441 Ebd., S. 43: »Etant donné la difficulté du passage, les voyageurs étaient quasi obligés de prendre des guides. [...] C'est l'embryon des services organisés qui vont se développer dans la suite pour la con-

schaft des Hospizes ebenso maßgeblich am regelmäßigen Unterhalt des Straßennetzes beteiligten, offenbaren schließlich die Satzungen der Bürger von St. Rhémy, die den Herren von Étroubles und Avise sowie übergeordnet den Grafen von Savoyen unterstellt waren. Die ins Jahr 1273 datierenden Statuten verpflichten die Dorfbewohner zur Fronarbeit am St. Bernhardsweg – und zwar von der südlich des Passes liegenden Ortschaft bis hinauf auf die Passhöhe. Im Gegenzug wurde der Kommune die Nutzung der Transportrechte (*vieries*) auf demselben Streckenabschnitt zugesprochen¹⁴⁴². Dieses Gesamtbild abrundend lassen schließlich die wie auf einer Perlenschnur aufgereihten Hospitäler entlang des Passweges in Martigny, Sembrancher, Orsières, Liddes, Bourg-Saint-Pierre, Fontintès, St. Rhémy, Étroubles und La Clusaz sowie die fünf weiteren Einrichtungen im Aostatal ein hervorragend ausgebautes, in geistlicher Tradition stehendes Verkehrsleistungnetzwerk errahnen, das in den größeren Ortschaften durch ein Angebot an kommerziellen Betrieben optimal ergänzt wurde¹⁴⁴³.

Das gesamte Verkehrsgefüge rund um das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard offenbart dergestalt ein komplexes Ineinandergreifen verkehrspolitischer Interessen verschiedenster Instanzen. Dabei fügten sich die Initiativen der Akteure aus den Sektoren von Kirche und Politik bisweilen in optimaler Ergänzung nahtlos zusammen, denn private und kommunale standen neben den kostenlosen karitativen Angeboten. Und über dem gesamten Dienstleistungssystem zogen die verkehrspolitisch äußerst erfolgreichen Herren von Savoyen über mehrere Jahrhunderte hinweg als einendes Organ die Fäden. Dass das Konstrukt Konkurrenz und Reibereien keineswegs ausschloss, belegen die zahlreichen – teils während Jahrhunderten ausgefochtenen – Konflikte um die Transportdienste¹⁴⁴⁴.

duite des voyageurs et le transport des marchandises.«

1442 Daneben hatte St. Rhémy für einen umfassenden Schutz der Reisenden zu sorgen. So ging es etwa gegen willkürliche Lebensmittelpreiserhöhungen vor oder förderte die freie Gasthauswahl oder die Betreuung kranker Reisender. Vgl. DUC, *Histoire de l'Église d'Aoste*, Bd. II, S. 437–442; QUAGLIA, *La Maison du Grand-Saint-Bernard*, S. 59f.; DERS., *Les services du passage du Saint-Bernard*, S. 53–58: Am Transportgeschäft waren neben den Einwohnern von Étroubles und Sembrancher weitere Ortschaften beteiligt.

1443 QUAGLIA, *Les services du passage du Saint-Bernard*, S. 47.

1444 Vor allem die Vielzahl an involvierten Gemeinden führte nicht selten zu Rivalitäten um die Transportrechte. Häufig ging es dabei um die Festlegung der jeweils für Transportdienste zugewiesenen Strecken. Vgl. zudem die Ausführungen in Anm. 971.

4. Die verkehrspolitischen Maßnahmen

Während die Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik mit Regalien und Verkehrsinfrastruktur zwei grundlegenden Segmenten entsprangen, formten die verkehrspolitischen Maßnahmen im Verlauf des Mittelalters drei kardinale Instrumente aus: 1. den Straßenbau und den Straßenunterhalt, 2. die Verkehrsorganisation und 3. die Verkehrslenkung. In Erweiterung der Akteure- und Objektperspektiven werden abschließend exemplarische Maßnahmen verkehrspolitisch aktiver Instanzen präsentiert. Nebst den maßgeblichen Aktivitäten von Bau und regelmäßigem Unterhalt stehen aus dem Feld der Verkehrsorganisation etwa bilaterale und multilaterale Vertragswerke zur Diskussion. Den für einen Akteur durchaus positiven Verkehrslenkungsmaßnahmen wird abschließend ein Bündel von Verkehrsbehinderungen oder verkehrspolitischen Maßnahmen *ex negativo* zugeordnet, die neben dem herkömmlichen Straßenzwang eine ganze Reihe weiterer Störungen – Verkehrsbehinderungen, Konflikte und Vertragsbrüche – umfassten. Bereits diese einführenden Bemerkungen verdeutlichen, dass die realpolitischen Konsequenzen der drei genannten Instrumente eine äußerst breitgefächerte Vielfalt aufweisen konnten.

4.1 Straßenbau und Straßenunterhalt

Grundsätzlich findet die obrigkeitliche Sorge um das Verkehrswesen besonders in Rechnungslegungen¹⁴⁴⁵ zum Bau und Unterhalt von Straßenzügen und Verkehrseinrichtungen Niederschlag. Die entsprechenden Ausgabennachweise widerspiegeln dabei die abweichenden Finanzierungssysteme für Straßen- und Verkehrsinfrastrukturbauten: Wurden die baulichen Maßnahmen aus – oft eigens eingerichteten – verkehrsbezogenen Abgaben finanziert, oblag die Durchführung einerseits in aller Regel dem belehnten Rechtsträger¹⁴⁴⁶. Wie komplex sich das Geflecht von Verkehrsabgaben, Zuständigkeiten, Empfängern und finanzierten Objekten mitunter ausgestalten konnte, belegt das beschriebene System der stadtbernschen Verkehrsgebühren hinreichend. Andererseits bewältigten bis zu den spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Institutionalisierungen vielerorts die Anstößer einen bedeutenden Teil der Bau- und -unterhaltsarbeiten im Auftrag übergeordneter politischer Instanzen. Im bernischen Herrschaftsgebiet des späten Mittelalters übernahm dabei der städtische Rat die Rolle des Auftraggebers. Entsprechend sind die baulichen Initiativen der Aarestadt in den Ratsmanualen registriert¹⁴⁴⁷,

1445 Für weiterführende Erläuterungen zur Quellengruppe im Kontext der Verkehrsgeschichte Esch, *Mittelalterlicher Passverkehr*, S. 31f.

1446 SRQ BE Interlaken, II/6, Nr. 243, S. 467: So bewilligten Schultheiß und Rat der Stadt Bern der Ortschaft Brienz auf deren Bitte hin zur Verbesserung des Unterhalts ihres Sustgebäudes und der Straßen im Jahr 1595 eine Abgabe, die sie auf jede Rosslast und jeden Saum, die in der Suste eintrafen, *ein krützer vorderen und uffnehmen* ließ. Die Einnahme sollte vom *ordenlichen* Schiffmann eingezogen und daraufhin einer *pursamme* in Brienz überantwortet werden.

1447 Zu den bernischen Ratsmanualen vgl. Esch, *Spätmittelalterlicher Passverkehr*, S. 216f.

welche die Bemühungen der bernischen Obrigkeiten um die Pflege des Verkehrsnetzes im gesamten Territorium eindrücklich nachzeichnen. Erst für das ausgehende 15. und vor allem für das 16. Jahrhundert findet sich im Walliser Untersuchungsraum mit den Landratsabschieden eine vergleichbare Quelle¹⁴⁴⁸. Für die bischöflichen Bautätigkeiten der vorangehenden Jahrhunderte sind indes keine systematischen Quellenbestände überliefert. Dagegen belegen die Rechnungslegungen der Grafen von Savoyen im Unterwallis exemplarisch das auch in diesem Untersuchungsgebiet früh feststellbare Bemühen um die Instandhaltung des Straßennetzes.

4.1.1 Straßenbau und Straßenunterhalt in Bern

In der Stadt Bern fielen alle öffentlichen Straßen innerhalb der Bannmeile in den Besitz der Stadtgemeinde und unterlagen denselben rechtlichen Bestimmungen wie die Allmenden. Für den Unterhalt der Gassen innerhalb der Stadtmauern war zum einen die Stadtherrschaft verantwortlich, zum anderen hatten auch hier die Besitzer der anstoßenden Liegenschaften einen Anteil am Unterhalt des Verkehrsnetzes zu tragen¹⁴⁴⁹. Eine ähnliche Systematik von Zuständigkeiten entwickelte die Aarestadt für die Landstraßen ihres wachsenden Territoriums, welche sie regelmäßig durch die jeweiligen Landvögte inspizieren ließ¹⁴⁵⁰. So versandten Schultheiß und Rat von Bern etwa im Jahr 1482 ein Kreisschreiben an sämtliche bernischen Landvögte, um die Beamten an ihre Aufsichtspflicht zu erinnern: *Dass du by dinem geschworenen eyde die Strassen und weg allenthalb under dir erritten sollst und beschowen, und wo du gebrechen vindest, dass du die nachgessenen daran wisest*¹⁴⁵¹. Die zusätzliche Einsetzung eines die wichtigsten Überlandstraßen in regelmäßigem Turnus inspizierenden Straßenmeisters diente im ausgehenden 15. Jahrhundert wohl der Ausräumung von Misständen¹⁴⁵². Den baulichen Unterhalt der Verkehrswege übertrugen die städtischen Räte, die Landvögte und der Straßenmeister fast ausnahmslos den anstoßenden Kirchgemeinden¹⁴⁵³.

Seit den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts bemühten sich die bernischen Obrigkeiten verstärkt um die kontinuierliche Instandsetzung der Straßen ihres Territoriums. Zahllose Aufforderungen, Mahnungen und Befehle von Schultheiß und Rat an die Gemeinden und Amtsträger ihrer Landschaft widerspiegeln diesen Prozess. Androhungen von Strafen, Bußen und Inspektionsbesuche verliehen den Forderungen der städtischen

1448 Vgl. etwa die Auswertung der verkehrsbezogenen Einträge in den Landratsabschieden von FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal.

1449 GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern, S. 87.

1450 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 58–63.

1451 Ebd., S. 59.

1452 SRQ BE IX/2, Nr. 218, S. 508 (1488). – Nach Baumann wurden bereits im Jahr 1481 erste Wegmeister bestellt, die Inspektionsarbeiten durchzuführen hatten: BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 59. Vgl. auch StAB RM Nr. 34.

1453 So verteilte etwa eine vom Rat im Jahr 1509 erlassene Straßenordnung die Unterhaltspflicht einer Landstraße zwischen Burgdorf und Aarburg auf die entsprechenden Anliegergemeinden: SRQ BE IX/2, Nr. 219, S. 509; vgl. StAB P. 195.

Zentrale den notwendigen Nachdruck. Zu einem Großteil beziehen sich die obrigkeitlichen Gebote auf Straßenzüge des für den überregionalen Warenverkehr wichtigen Ost-West-Transitkorridors. An zweiter Stelle folgt die für den regionalen Warenhandel eine Scharnierfunktion einnehmende Linienführung von der Hauptstadt ins Berner Oberland, die Fortsetzungen über den Thuner- und den Brienersee und den Grimselpass nach Italien oder über den Brünigpass in die Innerschweiz findet.

Im Jahr 1480 erging etwa ein stadtbernischer Auftrag an den Landvogt von Lenzburg, den Weg von Brugg nach Wildegg auszubessern¹⁴⁵⁴. Nur zwei Jahre später richtete der Rat ein Mahnschreiben zur Pflege der Landstraße an alle Amtleute im Aargau¹⁴⁵⁵. 1498 und 1501 folgten zwei weitere Aufforderungen an *die von Brugg und den Vogt von Schenkenberg, die wegsame über den bötzberg zu machen*¹⁴⁵⁶. Und 1518 bis 1524 verfasste der Rat der Stadt Bern erneut mehrfach Missiven, die auf eine bauliche Verbesserung der von Langenthal nach Bern führenden Landstraße zielten¹⁴⁵⁷. Überdies war bereits im Jahr 1502 ein landschaftlicher *wegmeister in den Ergow* [Aargau] bestellt worden¹⁴⁵⁸. Die obrigkeitlichen Anordnungen für die Route ins Berner Oberland setzten ein, als der Rat im Jahr 1485 befahl, den schadhafte Grimselweg auszubessern. Angeblich hatten Kaufleute eine Wiederbegehung des Passes ins Auge gefasst¹⁴⁵⁹. Im Sommer 1490 erging auch ein Aufruf an *die von Hasle, Inderlappen und Thun, die strasse zu bessern*¹⁴⁶⁰. Schließlich wurden im darauffolgenden Jahr alle oberländischen Landvögte angewiesen, die Straßen, welche *etwas unbrüchig sin*, zu reparieren¹⁴⁶¹. Ähnliche Aufträge erhielten der Schultheiß von Thun, der Abt des Klosters Interlaken sowie die Freiweibel und Amtmänner der oberländischen Bezirke und Gemeinden¹⁴⁶². Die städtischen Straßenbaubefehle für das Oberland rissen auch im beginnenden 16. Jahrhundert nicht ab: So sollten die Hasler im Jahr 1525 *den wäg uffem brünig* [Brünigpass] *bessern*¹⁴⁶³. Oder der Schultheiß von Thun erhielt mehrfach den Auftrag, den Thunerseeweg bei Ralligen und unter *St. Batth* [unter Beatenberg, d.h. wohl Beatenbucht/Sundlaunen] von den Bewohnern von *Sigrisswil, Merligen und Oberhofen* ausbauen zu lassen¹⁴⁶⁴. Auch die durch das Aaretal führende Strecke von Bern nach Thun super-

1454 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 2 [23.06.1480].

1455 Ebd. [8.11.1482].

1456 Ebd., S. 5 [3.01.1498], S. 6 [3.12.1501].

1457 Am 9. September 1518 wurde dem Vogt von Wangen befohlen, *den wäg zwüschen bleichenbach und langental zu machen*. In den folgenden Jahren ergingen Aufforderungen an den *amman von Bolligen, den wäg ob der papyrmühle und hie disenthalb der papyrmühle zu machen*. Damit sind nach BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 60, »bedeutende Stücke der großen Straße von Langenthal nach Bern zur Ausbesserung befohlen worden«. Am 7. Oktober 1524 wurde der Vogt von Wangen erneut aufgefordert, die Strecke Langenthal–Bleienbach instand zu setzen.

1458 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 7.

1459 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 60.

1460 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 4 [28.07.1490].

1461 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 60.

1462 Ebd., S. 59 [ohne konkreten Quellennachweis].

1463 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 9 [12.10.1525].

1464 Ebd. [15.08.1534; 25.09.1540], ebd., S. 11 [14. 10.1558].

visierten die stadtbernschen Obrigkeiten in diesem Zeitraum verstärkt. Entsprechende Aufforderungen zur Straßenbesserung richteten sich besonders an den Weibel von Münsingen und den Ammann von Muri, die mit den Bewohnern von Allmendingen, Merchligen, Rubigen, Wichtrach und Kiesen *die Landstrass gan Thun durchhuff* zu bessern hatten. Überdies sollten sie *die gassen rumen und äbnen, und die est abschneiten*¹⁴⁶⁵. Um der Durchsetzung der Aufforderungen Nachdruck zu verleihen, verfügte die Stadt bei Ungehorsam und Verzögerungen eine Strafe von zehn Pfund. Überdies drohte sie den Bauern von Münsingen und Muri bei mangelhaft ausgeführter Straßenpflege an, die Reisenden *über die Zelg [...] ryten* zu lassen¹⁴⁶⁶. Dass die geleistete Arbeiten bisweilen auch zur Zufriedenheit der gnädigen Herren in Bern ausgeführt wurden, offenbart ein Dankeschreiben des städtischen Rates an den Ammann und die Einwohner von Muri, Allmendingen und Merchligen¹⁴⁶⁷.

Nur wenige Passagen der obrigkeitlichen Anordnungen lassen erkennen, welche baulichen Techniken zur Ausbesserung der Straßen angewandt wurden. So hatte etwa der Vogt von Lenzburg am Weg von Brugg nach Wildegg *die studen allenthalben* zu entfernen¹⁴⁶⁸. Da die Einwohner von Wohlen mit Beilen ausgerüstet zum Straßenfrondienst anzutreten hatten, diente diese Ausrüstung vermutlich gleichermaßen dem Entfernen überhängenden Geästs¹⁴⁶⁹. Grundsätzlich wurden aber vor allem Arbeiten an der Trasse ausgeführt. Im Jahr 1562 erging etwa eine Aufforderung, die Löcher in der Straße durch den Bremgartenwald zur Neubrücke mit *thankriss*¹⁴⁷⁰ zu stopfen¹⁴⁷¹. Hingegen hatten die Anwohner *von Nuweneck* [Neueneegg] zur Straßenarbeit *10 züg* mitzubringen¹⁴⁷². Der Ammann von Bolligen wiederum erhielt die Weisung, seine Kirchgenossen – unter Androhung einer Geldbuße – zur täglichen Beförderung von drei Fudern Baumaterialien für den Straßenbau aufzubieten¹⁴⁷³. Andere Appelle lassen den Aufbau der Straßentrasse erahnen, die wohl vielerorts aus einem aus Kies und Erde vermischten Belag bestand. So erging an die Bewohner von Münsingen und Thun der Befehl, den Weg mit *grien und kyss und anderem zu beschütten*¹⁴⁷⁴. Auch vage Informationen zur Straßenbreite fanden bisweilen Niederschlag in den obrigkeitlichen Anordnungen. So schreibt

1465 Ebd., S. 10 [9.05.1544; 14.10.1553], S. 12 [25.11.1555; 24.10.1561; 1.03.1563].

1466 Ebd., S. 10 [14.10.1553], S. 11 [7.02.1555]: Dem Freiweibel von Fraubrunnen wurde aufgetragen, mit den Bauern von Mattsetten den Weg zu bessern. Gleichzeitig erging die ähnliche Drohung, dass die Fuhrleute bei Nichterfüllung der Pflicht über die Saaten fahren dürften. Vgl. ebd., S. 61.

1467 Ebd., S. 12 [24.10.1561]. Vgl. SRQ BE IX/2, Nr. 220, S. 509; StAB U. Spruchb. W 301, Ob Spruchb. UU 496.

1468 HALLER, Bern in seinen Rathsmannualen, Bd. III, S. 2 [23.06.1480].

1469 Ebd. [15.05.1484].

1470 *thankriss* sind trockene Tannennadeln, die in den Wäldern gesammelt wurden und vornehmlich in der Landwirtschaft, etwa als Stallstreu, Verwendung fanden.

1471 Ebd., S. 12 [14.08.1562].

1472 Ebd., S. 2 [16.05.1484].

1473 Ebd., S. 11 [12.05.1558].

1474 Ebd., S. 6 [16.10.1498, *an den amman von Bollingen*], S. 8 [9.11.1509, *an die von Thun*], S. 11 [25.11.1555, *anfryweibel von Münsingen*; 15.11.1558, *den bowherren und grossen spital*], S. 12 [24.10.1561, *an amman zu Muri*]. Vgl. auch ebd., S. 62.

der städtische Rat am 28. November 1488 an den Vogt von Wattenwil, er möge *mit den von Scherzlingen den Weg von Almendingen bis an die Brugk zu Amsolltingen rüten, das dry wagen neben einandern mögen gan*¹⁴⁷⁵. Interessant scheint indes, dass die Anordnungen zu Straßenschotterungsarbeiten fast ausschließlich in den Herbstmonaten ergingen. Vermutlich vermochte der Kies in dieser vorwinterlichen und regenreichen Zeit optimaler in den weichen Untergrund einzudringen. Auffallend ist, dass diese »solidere Erneuerung« des Verkehrsnetzes besonders im Fall der überregionalen Landstraßen Anwendung fand¹⁴⁷⁶. Insgesamt dürften die beschriebenen stadtbernischen Bemühungen um die Instandhaltung der Verkehrswege sowohl auf wirtschaftliche, fiskalische als auch auf administrative beziehungsweise territorialpolitische Motivationen zurückzuführen sein.

4.1.2 Straßenbau und Straßenunterhalt im Wallis

Die umfassenderen Straßenbau- und -unterhaltsanstrengungen im Wallis zielten dagegen mit der großen Landstraße auf ein einziges zentrales Objekt. Die Route führte von Villeneuve am Genfersee ins Wallis hinein und durchzog das gesamte Rhonetal bis nach Brig. Die seit dem frühen 14. Jahrhundert bezeugte Existenz von Fuhrleutegenossenschaften auf der Strecke lässt darauf schließen, dass die Landstraße bis nach Brig wagengängig war. Überdies deuten savoyische Rechnungslegungen bereits seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert – zumindest für den entsprechenden Streckenabschnitt im Unterwallis – auf eine gewisse Straßenbreite hin, denn die Einträge verbuchen bisweilen bis zu hundert für den Straßenbau eingesetzte Wagen¹⁴⁷⁷.

4.1.2.1 Die Grafen von Savoyen

Die in den savoyischen Quellen verzeichneten Straßenbau- und -unterhaltsarbeiten beziehen sich auf den Streckenabschnitt zwischen Bex und Martigny, der einen wichtigen Bestandteil sowohl der St. Bernhards- als auch der Simplonpassroute von Westen her bildete. Die Grafen von Savoyen vereinbarten die Instandhaltung des Abschnittes mit den mailändischen Kaufleuten: Neben den Rechnungslegungen zu den Einnahmen aus einem zusätzlichen, über die regulären Zölle hinausführenden *pedagium camini*, das die Kaufleute für den regelmäßigen Unterhalt des Straßenstücks zusicherten, ist deshalb ein minutiöses Verzeichnis der für die Bauarbeiten investierten Aufwendungen überlie-

1475 HALLER, Bern in seinen Rathsmanualen, Bd. III, S. 6; BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 56f.

1476 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 62.

1477 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 549, Anm. 10, Tab. II, S. 556: Maria Clotilde Daviso di Charvensod betrachtete es als unwahrscheinlich, dass alle Wagen für Straßenarbeiten eingesetzt wurden. Sie nahm deshalb an, dass einzelne Fuhrwerke dem Transport von Kaufmannsware dienten.

fert¹⁴⁷⁸. Vielleicht ist der Ausgabennachweis so detailliert angelegt, »weil sich in diesem Fall nicht nur der Zolleinnehmer über die verausgabten Gelder, sondern – im Sinne des Verwendungszweckes dieses besonderen *pedagium*« – der savoyische Landesherr gegenüber seinen Vertragspartnern »über die erbrachten Leistungen auszuweisen hatte«. Die Aufstellung erlaubt auf diese Weise »Einblicke, wie sie in solcher Präzision und Anschaulichkeit für den Straßenbau dieser Zeit auch im breiteren Vergleich ungewöhnlich sind«¹⁴⁷⁹.

Die Rechnungen, die Maria Clotilde Daviso di Charvensod für die Jahre 1284/85 bis 1350 erstmals ausgewertet hat, führen neben den bereits erwähnten Wagen sogar konkrete Zahlen der für die Straßenarbeiten eingesetzten Arbeiter an. So werden in den einzelnen Rechnungsperioden¹⁴⁸⁰ insgesamt 50, 100, 200, 400 und bis zu 700 im Tagelohn beschäftigte Handwerker und Straßenarbeiter erwähnt¹⁴⁸¹. Die Spezifizierung der entlohnten Arbeit zeichnet – wie Arnold Esch bemerkt – die Abfolge der Arbeitsgänge und damit den Querschnitt des bearbeiteten Straßenkörpers nach, der aus Steinen, Sand, Reisigbündeln und Erde zu einer Chaussee geformt wurde. Daneben wurden etwa Pfähle in den Boden gerammt, flussseitig Böschungen und Dämme (*bastitae*) gebaut und Straßengräben zur Ableitung des Regenwassers gezogen¹⁴⁸². Die Instandhaltung der zwischen der Rhone und dem Berghang gelegenen wagengängigen Straße nötigte dem savoyischen Landesherrn über Jahrzehnte hin erhebliche Aufwendungen auf, denn Überschwemmungen und Felsstürze erforderten immer wieder Trasseverlegungen an den Berghang (*per pedem montis*), um dem ungebändigten und zerstörerischen Fluss auszuweichen (*omnino destruxerat; quia caminum antiquum erat nimis prope Rodanum*)¹⁴⁸³. Auch die aus den Seitentälern herabstürzenden Bergbäche rissen regelmäßig die zahlreich vorhandenen Brücken¹⁴⁸⁴ – etwa den *pons de Pissi vachi* [wohl über den Wildbach Salanfe führend], den *pons de Buches*, den *pons du Rochey* sowie die Brücken von Avançon, Vignes, Pordeville, Pulcrofonte, de la Marre, Violet, Ottans und Sallanche – fort¹⁴⁸⁵. Allein der Übergang über den Avançon bei Bex musste – wie aus den Rechnungen hervorgeht – in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts insgesamt sechsmal erneuert werden (1318, 1321, 1323, 1325, 1337, 1346). Der *pons de Buches* erforderte zwischen 1320 und 1329 viermal Wiederherstellungen (1320, 1325, 1327, 1329), die Brücke

1478 Beide Rechnungslisten sind in den Rotuli der gräflichen Zollstätte von St. Maurice überliefert. Die Aufstellungen des *pedagium camini* finden sich im Anschluss an den großen Zoll von St. Maurice: ASTo, Sezioni riunite, inv. 69, f. 161, rot 1 e seg., zit. nach DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*, S. 549. Für Auswertungen der Quellen vgl. ebd., S. 545–547; und die wichtigen Ergänzungen von ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 189–191.

1479 ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 190.

1480 Die Rechnungsperioden umfassen meist etwas weniger als ein Jahr. Vgl. DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*, Tabelle S. 555.

1481 Ebd., S. 556.

1482 Ebd., S. 549f., mit Anm. 11f.: *in stipendio quorundam terrillionum faciendum novies viginti quindecim teysias fossati in dicto camino*. Vgl. auch ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 190

1483 DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Valais*, S. 552.

1484 Ebd., S. 550, Anm. 13.

1485 Ebd., S. 551.

von Vignes oder des Vignètes zwischen 1320 und 1332 immerhin dreimal (1320, 1325, 1332)¹⁴⁸⁶. Dies mag in einer hochwasserreichen Zeit kaum verwundern, zumal es sich bei diesen Flussübergängen – die Brücke über den Trient¹⁴⁸⁷ unweit von Martigny und die große Rhonebrücke bei St. Maurice¹⁴⁸⁸ ausgenommen – ausschließlich um Holzkonstruktionen handelte. Selbst die Steinkonstruktion über den Trient¹⁴⁸⁹ verfiel in den Jahren 1320, 1323 und 1331 vollständiger Zerstörung. 1331 wurde auch die Straßentrasse unweit von St. Maurice weggeschwemmt, woraufhin der Verkehr während drei Tagen ruhen musste¹⁴⁹⁰. Überdies unterbrachen Bergstürze oder Steinschläge bisweilen den Verkehrsfluss (*ubi quedam ruyna descenderat taliter quod currus non valebant transire per iter*). Vermochten die Straßenarbeiter Felsbrocken (*lapides de montibus descendentes*) aufgrund ihrer Größe nicht wegzuräumen, sprengten sie diese durch Erhitzung (*removendo lapides et fregendo cum igne*)¹⁴⁹¹. So wiederholte sich der Kampf gegen die Naturgewalten am *iter publicum* oder am *iter domini* auf einigen Streckenabschnitten fast alljährlich¹⁴⁹². Daneben beschäftigten wie im bernischen Herrschaftsgebiet des 16. Jahrhunderts auch im Unterwallis des 13./14. Jahrhunderts einfache Reinigungs- und Unterhaltsarbeiten die zahlreich aufgebotenen Arbeiter: Während die einen den Weg säuberten und mit Fuhrwerken Baumaterialien heranzführten, entfernten die anderen überhängendes Gestrüpp. Zusätzliche Aufwendungen erforderte schließlich die Offenhaltung des Straßenzugs während der Wintermonate, denn Eis und Schneeverwehungen mussten regelmäßig weggeräumt werden¹⁴⁹³, zumal die italienischen Kaufleute bei längeren Unterbrechungen Abgabenerlasse und Trägerkolonnen zur Überwindung der Hindernisse beanspruchen konnten. Aus diesem Grund ließ der Graf von Savoyen die anstehenden Arbeiten wohl zu jeder Jahreszeit unverzüglich ausführen, wie die einzigartigen Rechnungslegungen dokumentieren¹⁴⁹⁴.

1486 Ebd., S. 554.

1487 Ebd., S. 551: *pons lapideus dou Trouen* [Trient] (1319–20); *in ponte dou Trouen reficiendo et reparando quia descopertus erat de lapidibus et de losis*.

1488 Auf der Strecke zwischen Vouvy und Martigny gab es nur eine Brücke, die bereits früh aus Stein errichtet wurde, diejenige von St. Maurice. In der Mitte des 14. Jahrhunderts scheint der Übergang baufällig gewesen zu sein. Vgl. ebd., S. 550, Anm. 14: 1341–42: *prope pontem lapideum Sancti Mauricii, in reparacione magnis pontis Sancti Mauricii in loco ubi est diruptus*; 1327–31: *in reparacione magnis pontis Sancti Mauricii cuius paries erat in duobus locis diructa*; 1337–39: *in constructione cuiusdam novi pontis facti super pontem Sancti Mauricii ubi supervenerat quondam magnum foramen ita quod equi et currus transire non valebant*. Auf der Fahrspur hatte sich also zum Ende der 1330er Jahre ein so großes Loch geöffnet, so dass Pferde und Wagen nicht mehr passieren konnten. Vgl. dazu auch ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 191.

1489 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 554: *dou Troeyn, dou Trouinm, dou Trien*.

1490 Ebd., S. 554.

1491 Ebd., S. 551f.; ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 191.

1492 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 552, Anm. 19, 1321–22.

1493 Ebd., S. 448, 552, Anm. 20 und S. 554: 1346–47: *in reparacione itinerum in pluribus locis ubi erat nix per ventum in tanta quantitate congregata quod nemo transire valebat*; 1350–51: *in fractura glaciurum tempore hyemalis*; 1341–42: *in pluribus locis removendo les gonfles nivis et frangendo glacies*. Vgl. dazu auch ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 191.

1494 DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais, S. 449, 551.

Die für Unterhalts- und Bauarbeiten zu festgelegten Tageszeiten engagierten Straßenarbeiter und Fuhrleute erhielten einen Taglohn, der sich dem zugewiesenen Aufgabenbereich entsprechend an variierenden Ansätzen ausrichtete. Die höchsten Löhne strichen sich die an den Brücken beschäftigten Maurer und Schreiner ein. Da die savoyischen Rechnungen keine Hinweise auf Frondienste enthalten, müssen die dokumentierten Arbeiten zusätzliche Leistungen verbucht haben, die auch gesondert verrechnet wurden¹⁴⁹⁵. Dies lässt auf eine hochgradige Institutionalisierung und Professionalisierung – zumindest auf diesem Streckenabschnitt der überregionalen Rhonetaltransitroute – schließen, die aus der engen Kooperation mit der mailändischen Kaufmannschaft resultierte. Überdies weist auch die Gesamtbilanz der savoyischen Rechnungen¹⁴⁹⁶ in diese Richtung, denn es scheint, dass die Grafen von Savoyen sachkundig und ökonomisch haushielten. So überschritten die Aufwendungen für den Straßenbau selbst in großen Schadensjahren die vorgesehenen Einnahmen nicht¹⁴⁹⁷. Und auch die relativ hohen administrativen Kosten passen nahtlos ins Bild: Die jährlichen Ausgaben für die Unkosten des *pedagiatore* (100 sous) und des *scriptor pedagii* (50, 30 sous) – etwa Inspektionsarbeiten oder Pergamentkäufe – fielen fast ebenso hoch aus wie die Beiträge an den Straßenunterhalt. Ungeachtet der teuren Investitionen muss sich das mit den Kaufleuten vereinbarte *pedagium camini* für den Unterwalliser Landesherrn als einträgliches Geschäft erwiesen haben, denn der Graf finanzierte mit dieser lukrativen Abgabe nicht nur Verkehrsbauten und Straßenarbeiten, sondern auch die Errichtung von Bollwerken oder Gräben¹⁴⁹⁸.

4.1.2.2 Die Bischöfe von Sitten

Auch der Bischof von Sitten hatte der durchziehenden italienischen Kaufmannschaft auf den sich durch seinen Herrschaftsbereich ziehenden Streckenabschnitten der Rhonetalroute einen geordneten Straßenunterhalt zu gewährleisten. Im Vergleich zu den bernischen und savoyischen Praktiken erweist sich aber das bischöfliche Unterhaltssystem auf der großen Transitroute durch das Rhonetal als ein durchgängig lehensrechtliches. So verließ der Landesfürst seine Verkehrsrechte überwiegend an adlige, bürgerliche und kommunale sowie bisweilen auch an geistliche Instanzen¹⁴⁹⁹. Im Gegenzug hatten die Lehensnehmer den Unterhalt eines präzise umrissenen Straßenabschnittes oder Verkehrsinfrastrukturbaus zu übernehmen. Im Jahr 1256 erhielt etwa Albert Charpentier vom Bischof neben weiteren Lehen einen Zoll in Sitten zugesprochen, der ihn zur Aus-

1495 Ebd., S. 554f.: Zwischen 1310 und 1348 blieben die Ausgaben konstant; erst in den Jahren 1349/50 kann eine Erhöhung festgestellt werden kann.

1496 Ebd., S. 560f., mit Tabelle.

1497 Dies zeigt die Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben ebd.

1498 Ebd., S. 556.

1499 GREMAUD IV, Nr. 1750: So verließ der Bischof von Sitten im Jahr 1339 einem Kanoniker des Domkapitels von Sitten das sogenannte *pedagium Sancti Laurentii*. Der Lehensnehmer hatte keine Abgaben zu entrichten, wurde aber dazu verpflichtet, mit den Weggeldeinnahmen den *pons de Cabana* auf Sittener Gemeindegebiet wieder aufzubauen oder zu reparieren.

übung des Straßen- und Brückenunterhalts von der Morges bei Conthey bis zum Markt von Granges (etwa 10 Kilometer) verpflichtete¹⁵⁰⁰. 1271 überließ der Landesherr Peter Léon von Granges gegen die Bezahlung einer einmaligen Summe von 15 Pfund sowie die Entrichtung einer jährlichen Pauschale von 10 Schilling ein *pedagium ballarum*. Die Verleihung war zusätzlich an die Auflage zur Ausbesserung der Straße, *quae est per prata de Granges infra castellaniam*, auf Kosten des Nutznießers gebunden. Die entsprechende Zahlstelle lag vermutlich im Gebiet zwischen dem Markt von Granges und der Stadt Siders. Der Betrag, den der Lehensnehmer für die zu leistende Instandsetzung der Straßen einheben durfte, betrug einen Pfennig auf jeden Ballen und zwei Pfennige auf jedes Pferd, mit der Einschränkung, dass der Tarif im Fall von Überschwemmungen weiter erhöht werden konnte¹⁵⁰¹.

Bei sinkendem Verkehrsaufkommen ließ diese »feudale« Verwaltung der Verkehrsregalien – bedingt durch die starke Aufsplitterung der Zuständigkeiten – wohl rasch Lücken im Unterhaltssystem entstehen. Die ökonomische Bedeutung der an den Bischof zu entrichtenden Abgaben auf Sust-, Zoll-, Weggeld- und ähnliche Rechte für die Haushaltführung der Sittener Tafel ist insgesamt nur schwer abschätzbar, da keine seriellen Rechnungsführungen überliefert sind. Bei vorherrschenden Transitkonjunkturen dürften aber die entlang der Rhonetalroute postierten Verkehrslehen dem bischöflichen Landesherrn nicht unerhebliche Einnahmen beschert haben, denn in vielen Fällen flossen Teile der Abgaben und/oder jährliche Pachtsummen an den Lehensgeber. Grundsätzlich lassen die zwar meist isoliert stehenden, doch kontinuierlich überlieferten Zeugnisse ein ebenso verschachteltes und komplexes wie wandlungsfähiges Gebilde rund um die große Landstraße erahnen¹⁵⁰².

Neben der Belehnung von einzelnen Instanzen wurden auch im bischöflichen Wallis die Anstößergemeinden von Straßenzügen – zumindest für die rund um die Ortschaften gelegenen Gebiete – obrigkeitlich zu Instandsetzungsarbeiten verpflichtet. Da die Transitlinienführung durch das Rhonetal nur wenige Städte und Dörfer unmittelbar berührte, dürfte sich die kommunale Mitwirkung zumindest auf dieser großen Trasse jedoch in Grenzen gehalten haben. Umso intensiver hatten die Gemeinden die regional bedeutsamen Wegenetze zu pflegen. Besonders ab dem späten Mittelalter standen die Kommunen vermehrt im Besitz von Rechten und hatten deshalb auch Unterhaltspflich-

1500 Ebd., V, Nr. 2171: Auch die Zolltarife werden in der Quelle präzisiert. Für Details zu diesen Tarifen vgl. LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 90.

1501 GREMAUD II, Nr. 781. – Weitere ähnliche Beispiele: Ebd., IV, Nr. 1727 [1338: der Bischof verleiht Zollrechte an Theodul de Cruce]; ebd., Nr. 1740 [1339: der Bischof verleiht einen Zoll in Martigny an Johannodus de Curtinali von Grimisuat]; ebd., Nr. 1745 [1339: der Bischof verleiht *pedagium et pontanagium* bei der Brücke von Riddes an einen gewissen Perrodus], etc. – Vgl. dazu auch SZABÓ, *Der Übergang von der Antike zum Mittelalter*, S. 31; und LUGON, *Le trafic commercial par le Simplon*, S. 90.

1502 Vgl. Cox, *The Green Count of Savoy Amadeus VI*, S. 89f.: Dass der Sittener Bischof seine Verkehrsabgaben zu Zeiten der Transitkonjunktur keinesfalls missen wollte, offenbaren die im Jahr 1348 geführten Verhandlungen zwischen Bischof Guichard/Witschard Tavel und Savoyen, das sich im Krieg mit Luchino Visconti von Mailand befand. Die Auseinandersetzungen der beiden Parteien hatten den Verkehr im Rhonetal beeinträchtigt, woraufhin sich der Bischof engagiert dafür einsetzte, dass der Warenfluss wieder einsetzte.

ten zu übernehmen, was der Eingang von entsprechenden Artikeln in verschiedene Ortsstatuten belegt (z. B. Obergesteln, Naters). Im Rahmen ihrer verkehrsrechtlichen Kompetenzen übertrugen die kommunalen Kräfte nach dem Vorbild des bischöflichen Landesherrn und gegen die Vergabe von mehr oder wenig einträglichen Befugnissen die auszuführenden Straßenbauten nicht selten abschnittsweise an private Unternehmer: So verpflichteten sich etwa Martin Zurren von Obergesteln und Jodok auf dem Wyler aus der Pfarrei Ernen mit einem am 8. August 1433 geschlossenen Vertrag gegenüber den Gommer Gemeinden Ernen und Münster, den Weg von der Muttergottes-Kapelle bei Oberwald bis auf den Furkapass umfassend auszubauen¹⁵⁰³. Diese Möglichkeit, die erworbenen Rechte partiell oder vollumfänglich an gleichgestellte und untergeordnete Instanzen zu verkaufen, verleihen und verpachten oder zur Nutznießung zu verpfänden, bestand indes zweifellos auch für die adligen und bischöflichen Verkehrslehensnehmer¹⁵⁰⁴.

4.1.2.3 Der Walliser Landrat

Im Verlauf des späten Mittelalters trotzte das Kommunen und Zenden einende Organ des Walliser Landrats dem bischöflichen Landesfürsten kontinuierlich verkehrsrechtliche Kompetenzen ab. Die straßenpolitischen Bemühungen des Sittener Bischofs hatten sich besonders auf die große, durch das Tal führende Transithandelsstraße gerichtet – eine verkehrspolitische Tendenz, welche der Landrat gleichermaßen weiterverfolgte¹⁵⁰⁵. So befasste sich das Gremium bereits im 15. sowie verstärkt im 16. Jahrhundert nahezu ununterbrochen mit dem nun offensichtlich problematischen Unterhalt der Landstraße durch das Rhonetal. Den regelmäßigen Klagen über den schlechten Zustand der Verkehrsachse suchten die landrätlichen Delegierten von Fall zu Fall mit Kommissären und Missiven an die verantwortlichen oder in die Pflicht genommenen Instanzen entgegenzuwirken. In den Landratsabschieden des entsprechenden Zeitraums treten auffallenderweise immer wieder dieselben Streckenabschnitte als besonders schwierig zu unterhaltende Passagen in Erscheinung: Zwischen Brig und Visp die *Rohrfluh* bei Gamsen und die *Rittina* bei Eyholz, zwischen Visp und Gampel der sogenannte *Hochberg*, die Strecken zwischen *Goller*, *Turtig* und *Beggenried*, die Passagen bei *Schnidrigu* und *Tännu* (Tennen) sowie schließlich die Brücke von Siders¹⁵⁰⁶.

Für den problematischen Streckenabschnitt zwischen Brig und Visp beschloss der Septemberlandrat des Jahres 1577 den Ausbau der Landstraße *bjm breiten wäg* unterhalb von Glis, nachdem bereits im Dezemberlandrat von 1564 der schlechte Straßenzustand

1503 KA Reckingen, Nr. 12; CARLEN, Zur Geschichte der Furkastraße, S. 272f.

1504 Vgl. etwa GREMAUD IV, Nr. 1642 [1332: Ein Sittener Prokurator verkauft seine Zollrechte an einen anderen Bürger].

1505 Die Rhonetalroute wird im Jahr 1502 erstmals in den Abschieden erwähnt: LA I, 33. Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Auswertungen von FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal.

1506 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 145f.

in der Glismatte bemängelt worden war¹⁵⁰⁷. 1581 diskutiert der Mailandrat erneut die Erstellung einer neuen Straße bei Glis, doch wird dieses Vorhaben von den zahlungspflichtigen Zenden aus Kostengründen abgelehnt¹⁵⁰⁸. Dagegen hatte der Zenden Brig die Landstraße beim weiter westlich gelegenen Gamsen bereits im Jahr 1570 neu trassiert. In den nachfolgenden Jahren verhandelt der Landrat mehrfach die Entschädigung der Besitzer von beeinträchtigten Gütern¹⁵⁰⁹. Die *Robrfluh* (Querung des Deltas des Flüsschens Gamsa unterhalb von Gamsen) und die anschließende Passage der *Rittina* bis Eyholz als eigentliche Schlüsselstellen zwischen Brig und Visp erfuhren bereits kurz vor der Wende zum 16. Jahrhundert umfassende Ausbesserungen, denn die Straße in diesem Gebiet wurde sowohl durch das Geschiebe des Seitenzuflusses der Gamsa als auch durch die Rhone von regelmäßigen Überschwemmungen heimgesucht¹⁵¹⁰. Mit großer Wahrscheinlichkeit stieß jedoch der Vorschlag der Briger Delegierten, eine höher gelegene, vor der Rhone geschützte Straße anzulegen, auf Ablehnung¹⁵¹¹.

Auch der Streckenabschnitt der Rhonetalroute von der Landbrücke in Visp bis Gampel oder *Tännu*¹⁵¹², welcher dem schattigen Berghang entlang führte und eine ganze Reihe problematischer Passagen aufwies, nahm den Landrat ununterbrochen in Beschlag. Die unterhalb von Visp zu lokalisierende, hochwassergefährdete Stelle des *Hochberg* wurde im Jahr 1559 auf eine neue, höher gelegene und teils aus dem Felsen gehauene Trasse verlegt, die heute noch sichtbar ist. Der Beschluss zur Neuanlage erfolgte auf persönliches Drängen des Landeshauptmanns hin, nachdem das Geschäft auf einem am 15./16. Februar in Visp abgehaltenen außerordentlichen Landtag vorgängig verhandelt worden war¹⁵¹³. Die Arbeiten scheinen zügig vorangeschritten zu sein, denn bereits im Dezember des nachfolgenden Jahres lag die Abrechnung zur Genehmigung vor: *Für die Landstrasse bei Visp 210 Kronen*¹⁵¹⁴. Die Strecke wies weitere gefährliche Abschnitte auf. So beklagten sich die Boten von Raron im Dezemberlandrat des Jahres 1580, dass der Verkehr in den Wintermonaten von Visp über die Brücke nach Baltschieder auf die rechtsufrige Linienführung und bei Raron wieder zurück auf die Landstraße geführt werden müsse¹⁵¹⁵. Die Abgeordneten des Junilandrats 1598 stellten indes ebenfalls große Mängel der Rhonetalroute auf dem Gebiet des Gerichts Niedergesteln fest¹⁵¹⁶. Als weitere Schwachstelle trat schließlich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Anschlusspassage im *Goller* in Erscheinung. So bemängelten die Delegierten von Visp im Mailandrat 1569 den Zustand der Landstraße auf diesem Abschnitt (*wassergüllen, pfit-*

1507 LA IV, 432 und VI, 71.

1508 Ebd., VI, 189.

1509 Ebd., V, 244, 259, 270, 286.

1510 StoA, Nr. 100.

1511 LA VI, 79.

1512 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 148: Etwa zwei Drittel der Klagen über den schlechten Straßenzustand und der Debatten über Ausbesserungen und Neuanlagen im Landrat drehten sich um diesen Straßenabschnitt.

1513 LA, IV, 308; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 147f.

1514 LA IV, 316.

1515 Ebd., VI, 178; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 149.

1516 LA VIII, 66.

zen und anderen bösen tritten)¹⁵¹⁷. Doch erst im Jahr 1575 wurden konkrete Verbesserungen projiziert (*dieselbe* [Landstraße] *solle vom undren stützlin in alle geredi geleit* [begradigt] *werden bis zum Stadel*¹⁵¹⁸). Bereits im nachfolgenden Jahr diskutierte der Landrat die Finanzierung und entschied, dass die Ballenführer von Brig den Straßenabschnitt zu erstellen hatten¹⁵¹⁹. Gebaut wurde aber offensichtlich nicht, denn der Abschied des Dezemberlandrats 1578 nennt die Stelle immer noch *ein böses gäches stützlin*¹⁵²⁰. Auch ein im Jahr 1579 gefällter Beschluss, die neue Straße abzustecken¹⁵²¹, blieb wohl unausgeführt, denn im nachfolgenden Jahr bestätigte der Straßenvogt der Briger Ballenführer, dass er im *Goller* habe bauen lassen wollen, doch sei er von Ammann Gattlen daran gehindert worden¹⁵²². Nach einer neuerlichen Kritik im Jahr 1587 verschwindet der Streckenabschnitt schließlich aus den landrätlichen Protokollen: Offenbar sind die Ausbesserungsarbeiten schließlich doch noch durchgeführt worden¹⁵²³.

Als der Dezemberlandrat 1571 die Passage des Goller diskutierte, fiel der Vorschlag, *die landstrassen vom Turtig bis in das Goller zuo entlupfen und erufnen*¹⁵²⁴. In Turtig bereiteten überdies die beiden Brücken oberhalb (über den Löübbach) und unterhalb der Ortschaft (über den Milibach) laufend Schwierigkeiten. So klagten die Abgeordneten der Zenden Goms, Brig und Visp im Dezemberlandrat 1572, dass die Brücke *nideren Thurting* immer noch schlecht begehbar sei¹⁵²⁵, obschon bereits im Jahr 1565 ein landrätlicher Befehl einen Neubau angeordnet hatte¹⁵²⁶. 1585 schwemmte ein Hochwasser den Übergang des Milibachs weg, woraufhin die Gemeinden der Pfarrei Gesteln verpflichtet wurden, das Bauholz für die beschlossene Wiedererrichtung beizusteuern¹⁵²⁷. Weiter charakterisieren die Abschiede auch die Straße bei Tennen (*Tännu*) als beständig kritischen Bestandteil der Landstraße. Die Nennungen setzen im Jahr 1542 ein¹⁵²⁸ und reißen mindestens bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts nicht mehr ab (1575, 1578, 1580, 1587, 1589, 1615, 1618, 1623, 1654 etc.)¹⁵²⁹. Die landrätlichen Debatten kreisten in diesem Fall vor allem um die Verantwortlichkeit für die stets dringlichen Unterhaltsarbeiten. Dies mag kaum erstaunen, denn *Tännu* lag am äußersten westlichen Ende des Zuständigkeitsbereichs, für dessen Straßenunterhalt sich die Ballenführer von Brig im 16. Jahrhundert verantwortlich zeichneten¹⁵³⁰.

1517 Ebd., V, 156.

1518 Ebd., 348.

1519 Ebd., VI, 29; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 150.

1520 LA VI, 127.

1521 Ebd., 151.

1522 Ebd., 177.

1523 FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 150

1524 LA V, 205.

1525 Ebd., 244.

1526 Ebd., 14.

1527 GA Niedergesteln E 2; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal im Rhonetal, S. 150.

1528 LA III, 281.

1529 Ebd., V–VII.

1530 Ebd., VIII; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 153.

Diese und weitere mehr oder minder erfolgreiche Initiativen des Walliser Landrats zum Straßenbau- und -unterhalt auf der Walliser Rhonetaroute zeigen, dass der landrätlichen Verkehrsaufsicht zu Beginn der Frühen Neuzeit vielfach erst nach mehrfachen Mahnungen Folge geleistet wurde. Die Durchsetzungskraft des zentralen Gremiums gegenüber Zenden und Gemeinden ließ zwar zu wünschen übrig, doch dürfte die aufgrund der niedrigen Verkehrseinnahmen geschwächte Finanzlage der kommunalen Instanzen die Ausführung der Projekte zusätzlich maßgeblich mitbeeinflusst haben. Schließlich behinderte wohl auch der Umstand, dass der bischöfliche Landesherr – zumindest in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts – immer noch eigene verkehrspolitische Ziele zu verwirklichen suchte¹⁵³¹, die Ausformung eines klar definierten Systems von Zuständigkeiten. Die dichte Folge landrätlicher Maßnahmen zur Behebung der schwierigen Verkehrsverhältnisse entlang der großen Landstraße vermag denn auch kaum darüber hinwegzutäuschen, dass die verkehrsrechtlichen Kompetenzbereiche vielerorts noch nicht eindeutig festgeschrieben waren, was einer raschen Ausführung der gewünschten Arbeiten im Einzelfall kaum förderlich war. Unmittelbare Umsetzungen der jeweiligen Projekte konnte vermutlich einzig die Beauftragung von privaten Unternehmern garantieren. So stimmte, nachdem am 26. Juli 1536 der Auftrag zur Ausbesserung der Straße bei Schnidrigu an *Meister Melchior Ruffiner* ergangen war¹⁵³², bereits der Dezemberlandrat desselben Jahres der entsprechenden Abrechnung zu: *Meister Mellcher Ruffiner 19 Kronen in das verdingt werg der Strassen zuo den Schnidern*¹⁵³³.

4.2 Bilaterale und multilaterale verkehrsbezogene Verträge

Um Verkehrssysteme in optimalster Weise funktionstüchtig halten zu können, erforderten Straßenbau und Straßenunterhalt eine enge und fortwährende innerterritoriale Zusammenarbeit der jeweils involvierten Instanzen. Oft bereitete jedoch die Instandhaltung von Straßenzügen bereits auf lokaler Ebene Schwierigkeiten. Besonders im regionalen und überregionalen Kontext erwies sich deshalb eine präzise Festschreibung der wechselseitigen Pflichten zur reibungslosen Abwicklung des fiskalisch einträglichen Handelsverkehrs als unabdingbar. Wohl aus diesem Grund lassen sich bereits in den mittelalterlichen Jahrhunderten für überregionale Transitrouten bilaterale oder multilaterale Verkehrsverträge zur Regelung der entsprechenden Unterhaltszuständigkeiten

1531 GA Niedergesteln, E 1; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 151: So bestimmte etwa Bischof Matthäus Schiner im Jahr 1503 eine Kommission zur Erstellung einer neuen Rhonebrücke zwischen *Beggenried* und Niedergesteln, die einen geeigneten Standort für den Übergang zu suchen hatte. Die Walliser Karte Sebastian Münsters von 1545 führt diese in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts erstmals erwähnte Brücke als einzigen Übergang zwischen Siders und Brig auf. Im Jahr 1577 wurde im Landrat ihr schlechter Zustand beklagt. Vgl. LA VI, 51.

1532 LA III, 117.

1533 Ebd., 180; FLÜCKIGER-SEILER, Straßen und Wege im Rhonetal, S. 151

fassen¹⁵³⁴. Meist nehmen diese Abkommen neben dem Straßenkörper auf weitere Elemente des Verkehrssystems Bezug, wobei Regalrechte wie das verkehrssichernde Geleit, die Zölle und Verkehrsinfrastrukturbauten bevorzugt erscheinen.

Die Vertragswerke der Bischöfe von Sitten mit der italienischen Kaufmannschaft zählen ebenso wie die Zollbefreiungsabkommen der Stadt Bern mit süddeutschen Kaufleuten zu dieser Kategorie verkehrspolitischer Maßnahmen. Überregionale Verträge zum Bau von Passstraßen stellen eine spezielle Form dieser Verkehrsabkommen dar, erforderten sie doch aufgrund der schwierigen naturräumlichen Bedingungen von den beteiligten Parteien den Willen zu einer besonders umfassenden und aktiven Verkehrspolitik. Derartige Vereinbarungen sind im Alpenraum zwar erst relativ spät fassbar, die überlieferten Vertragswerke liefern aber meist unglaublich präzise Details zur baulichen Ausstattung der jeweiligen Linienführungen.

4.2.1 Das Bauprojekt Grimselstraße von 1397

Im Jahr 1397 beteiligten sich Akteure aus beiden betrachteten Untersuchungsgebieten an einem multilateralen Straßenbauprojekt für den Grimselpass¹⁵³⁵. Dieser Alpenübergang diente während des späten Mittelalters und in der Frühen Neuzeit vorwiegend dem Regionalhandel¹⁵³⁶. Die Funktion einer internationalen Transitroute übernahm die Passage nur unter besonderen Konstellationen, etwa bei einer Sperrung des Gotthard oder des Großen St. Bernhard wegen kriegerischer Interventionen¹⁵³⁷. So wurde im ausgehenden 14. Jahrhundert zwischen der Stadt Bern und den Ortschaften an der Grimselroute, namentlich Thun, Unterseen, dem Kloster Interlaken, dem Haslital sowie der Walliser

1534 RIZZI, Beziehungen zwischen Wallis und Ossola, S. 133; CARLEN, Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, S. 9: So schlossen sich etwa im sogenannten Traktat von Orsera des Jahres 1288 der Bischof von Chur, der Abt von Disentis sowie mehrere Walliser Adlige und Italiener zusammen, um den überregionalen Verkehr zu regeln.

1535 Die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Grimselpasses (2165 m) ergibt sich erst im Verbund mit den Pässen Gries und Nufenen, also in Form einer Zwei-Pass- oder im Verbund mit dem Brünig sogar als Drei-Pass-Route.

1536 MÖSCHING/VON RÜTTE, Saumpfad und Fahrstraße an der Grimsel, S. 18: Im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit diente der Grimselpass vorwiegend dem Transport von Lebensmitteln, Vieh und Gerätschaften: Von Nord nach Süd wurden Käse und Vieh nach Oberitalien exportiert, von italienischer Seite gelangten Wein, Reis, Salz, Öl und Gerätschaften in die eidgenössischen Absatzgebiete. Bereits in vorbernischer Zeit hatte sich ein regionaler Handelsverkehr entwickelt: So werden im Jahr 1271 etwa Kaufmannsschiffe auf dem Thunersee erwähnt (FRB III, Nr. 8f.). Darüber hinaus erscheint bereits im Jahr 1308 der Freienhof in Thun als Umladeplatz von Waren.

1537 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 106: Ob und wie weit die Grimsel auch vom überregionalen, ja internationalen Handel benutzt wurde, hat die Forschung immer wieder diskutiert. Vgl. etwa SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 478–482; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 98–102; AERNI, Die Bernische Alpenpasspolitik, S. 65–73. Obschon gerade diejenigen Arbeiten, die sich intensiver mit dem Grimselverkehr befasst haben, bei der Antwort auf diese Frage – mangels eindeutiger Quellen – sehr vorsichtig sind, darf Bartlome darin gefolgt werden, dass die Berner Alpenpässe spätestens seit der Eröffnung des Gotthardpasses die nahe gelegene Hauptachse des Nordsüdverkehrs nicht zu konkurrenzieren vermochten.

Gemeinde Münster¹⁵³⁸ und dem Pomat/Eschental, ein Vertrag zum Ausbau und Unterhalt der Passstraße abgeschlossen¹⁵³⁹. Ob die Grimsel, wie Emil Audétat meinte, »so oft benützt« wurde, »dass sie [1397] zum Mittelpunkt eines großgedachten Unternehmens wurde«, ist fraglich¹⁵⁴⁰. Denn der Vertrag setzte das handelspolitische Ziel, *die strasse der köflütten von Lamparten und ander, wa si har koment mit ir köfmanschatz, ze legen dur unser gebiet und dur unsru lender aller der vorgeantanten*¹⁵⁴¹. Entsprechend sollten die Warenströme erst umgelenkt werden.

Der Vertrag legte fest, dass die einzelnen Partner für den Ausbau und Unterhalt bestimmter Straßenabschnitte zuständig sein sollten: *mit der bescheidenheit, das wir, die von Berne sullen besorgen, das der weg und die strasse gemacht werde uf unser gebiet untz [bis] an den spital an Grymslun [Grimselpass], und aber wir, die gemeind kilcheri von Munster [Gemeinde Münster im Goms], von dem spital har ober uff aller unser gebiet untz an die march dero von Bomat [Pomat] und von Osschlital [Eschental/Val d'Ossola], als ver unser gebiet gat*¹⁵⁴². Die folgenden Artikel des Abkommens sahen die Anlage von Susten mit Maximaltarifen und gleichen Gewichten sowie die Sicherung des allgemeinen Landfriedens auf dem Handelsweg vor. Der Pass sollte überdies auf die Dauer von zehn Jahren Kriegszügen versperrt sein (*nut mit reyss uber den berg ziechen*), und die Kaufleute sollten keine übermäßige Belastung durch Gebühren erfahren¹⁵⁴³.

Insgesamt scheint, als habe Bern, das in den vorangegangenen Jahren sehr rasch ins Oberland ausgegriffen und seine Position zur unumstrittenen Dominanz verdichtet

1538 SRQ BE, I/3, Nr. 111, S. 329–331: Die Gommer Kirchgemeinde Münster verwendete zur Bestätigung ihres Willens *der gemeind insgesigel von Doys [Deisch] uf unser bet wegen, der kilcheri von Ernon [Ernen] unschedlich*, was eine deutliche Abgrenzung gegenüber der verkehrspolitisch rivalisierenden Gemeinde Ernen signalisiert. Unterzeichnende im Namen der Kirchgemeinde Münster waren: [...] *Jenns Walthers von Gestillun in Walles, Jenni Züri von Gestillun, Hilprant Bero von Ülrichen, Peter Verelen von Geschinun, Symon Junman, meyier von Döys uff, Jenni Zussen, Jost im obren Dorf von Münster, Marti Borter, Gyllo Boltz, Peter Blatter, Jenni Nyclas von Rekingen, Jaco Heymen, Anthonio Kerer von Gluringen, Jenns Willen von Ricingen, Jenni am Heingart von Selgingen, Francis Heymen von Büle* [...]. Die Herkunftsorte der Männer lassen darauf schließen, dass Münster durchaus die partikulären Interessen innerhalb seines Zenden bündelte.

1539 Bereits im Jahr 1363 erscheint der in Kienholz beginnende Grimselweg als *lantstrasse*. Ob dieser Terminus auf einen gewissen Ausbaugrad schließen lässt, ist indes nicht nachweisbar: FRB VIII, Nr. 520.

1540 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 99.

1541 Berner Original: StAB F. Wallis, 12.08.1397; gedruckt in: SRQ BE, I/3, Nr. 111, S. 329–331.

1542 Vgl. dazu IVS VS, Strecke VS 4, S. 8/11f.; und ebd., Strecke VS 5, S. 9/13; IVS BE, Strecke BE 17.1, S. 1–2/2: Für den Bau und Unterhalt der Grimselpassstraße bis zum Hospiz war auf Berner Seite die Landschaft Hasli zuständig, während die Walliser den Weg von Obergesteln über die Wasserscheide und Landesgrenze bis hinunter zum *Spittel* besorgten. Das Hospiz lag für die Walliser damals vermutlich bereits jenseits ihrer Zuständigkeit, da die Grenzfestlegung zu diesem Zeitpunkt bereits erfolgt war. Wahrscheinlich überlagerten die älteren Wegerechte, die sich entsprechend den Vorgaben des Naturraums ausgeformt hatten, später die jüngere Grenzziehung. Für diesen Hinweis danke ich Herrn Prof. Dr. Klaus Aerni, Bremgarten b. Bern.

1543 AERNI, Bernische Passpolitik, S. 57; DERS., Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 35, 37; ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 216; BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 211f.; BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 106f.

hatte, seinen politischen Machtzuwachs im Jahr 1397 auch in einen entsprechenden finanziellen Gewinn umsetzen wollen. Obschon die Aarestadt in der Literatur als treibende Kraft des Vertragswerks aufleuchtet, die mit diesem Straßenbauvertrag politisch-strategische Ziele verfolgt habe, so dass das Abkommen von 1397 unmittelbar als Resultat einer territorial ausgreifenden bernischen Verkehrspolitik zu betrachten sei, muss vermutlich auch der im Vertragswerk nicht in Erscheinung tretenden Metropole Mailand oder deren Handelskammer Aufmerksamkeit geschenkt werden, waren doch ihre Interessen in der Sache durchaus gleichgerichtet mit denjenigen der Stadt Bern¹⁵⁴⁴. Das aufstrebende und unter der energischen Führung Giangaleazzo Viscontis stehende Mailand könnte durchaus Einfluss auf den Vertrag von Münster genommen haben, was eine Betrachtung der gleichzeitig nachweisbaren Aktivitäten der oberitalienischen Kommune an anderen Linienführungen nahelegt. So dokumentieren etwa an mailändische Gesandtschaften nach Konstanz respektive nach den Streckenpunkten der Gotthardroute erteilte Instruktion des Jahres 1391 die Bemühungen Mailands, seine Wege nach Norden zu sichern, etwa im Bündnerland und im Innerschweizer Raum, aber auch in Straßburg¹⁵⁴⁵. Die mailändischen Kaufleute waren zu diesem Zeitpunkt besonders an sicheren und ausgebauten Verkehrswegen über die Alpen interessiert, da im Gefolge der Schlachten von Sempach und Näfels (1386/88) der Gotthardhandel bereits zum Erliegen gekommen war. Daraufhin begann die Suche nach alternativen Transalpinrouten. Auch die im beginnenden 15. Jahrhundert einsetzenden kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Uri und Mailand um die Leventina sowie die Spannungen nach dem Tod Graf Amadeus VII. von Savoyen (1391) im Genferseeraum dürften die Konstellation zu Gunsten einer Favorisierung der Grimsel optimiert haben. Fest steht jedoch, dass die oberitalienische Handelsstadt zu diesem Zeitpunkt gewiss auch andere transalpine Linienführungen gefördert hat¹⁵⁴⁶.

Mittelfristig reichten die realpolitischen Ergebnisse der Vereinbarungen kaum an die im Vertragswerk gesetzten Erwartungen heran. Entgegen der Verpflichtung, die Vertragsparteien dürften keine Kriegszüge über die Handelsstraßen unternehmen, schob genau dieses Problem einem Aufschwung der Grimselroute im beginnenden 15. Jahrhundert einen entscheidenden Riegel. So brachten sowohl die politischen Konflikte im Wallis als auch die Expansionsbewegungen der Eidgenossen und Walliser ins Eschenttal¹⁵⁴⁷ den Warenverkehr immer wieder zum Erliegen¹⁵⁴⁸. Zugleich verhinderten auch die grundlegenden handelspolitischen Konstellationen Verkehrszugewinne überregionalen

1544 IVS VS, Strecke VS 5, S. 7/13: Überdies harmonierten die 1397 vereinbarten Pläne zur Erstellung eines Handelswegs mit den politischen Zielen der Eidgenossenschaft. Bereits seit 1351 lag der Griespass innerhalb des im Bundesvertrag zwischen Zürich und den Waldstätten festgelegten gemeinsamen Hilfskreises. Vgl. auch AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik, S. 70–73; und v. a. BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 106f.

1545 IVS VS, Strecke VS 5; und IVS BE, Strecke BE 17; TANNER, Geopolitische Dynamik und Verkehr, S. 67f., 70.

1546 TANNER, Geopolitische Dynamik und Verkehr, S. 70.

1547 Vgl. EHRENZELLER, Die Feldzüge der Walliser und Eidgenossen ins Eschenttal.

1548 IVS VS, Strecke VS 5, S. 7/13.

Charakters für die Grimsel, denn der in Ost-West-Richtung durch das Mittelland fließende Gütertransit gestaltete sich zu diesem Zeitpunkt weitaus expansiver als das Verkehrsvolumen über die Berner Pässe¹⁵⁴⁹. Überdies erlosch Berns eigenes Interesse an der Nord-Süd-Verbindung spätestens nach der Konsolidierung seiner Besitzungen an der Ost-West-Achse durch das Mittelland wieder. Der Umschwung dürfte erfolgt sein, als die Aarestadt ihre an den Transitkorridor des Mittellandes anstoßenden Besitzungen gefestigt und 1415 mit der Eroberung des Aargaus auch am Gotthardtransit einen Anteil gewonnen hatte¹⁵⁵⁰. Aufschlussreich scheint, dass Bern in dieser auf der Ebene der Territorialpolitik expansiven Phase auch außerhalb des Berner Oberlandes bewusst nach neuen Linienführungen suchte und sich ebenso sukzessive wie zielgerichtet »die wichtigsten Verkehrsachsen in alle Richtungen« sicherte. Aus diesem Grund setzt Tanner den wenig erfolgreichen Vertrag des Jahres 1397 insgesamt in die übergeordneten Zusammenhänge der »bernischen Geopolitik«¹⁵⁵¹.

Bereits im Jahr 1428 wies der durch Thun in Richtung Italien fließende Handel so geringe Quantitäten auf, dass sich die Aufteilung des Sustgeldes nicht mehr lohnte¹⁵⁵². Selbst in den beiden Rechnungsbüchern des Wirtes Hans von Herblingen finden sich kaum eindeutig den Italienhandel betreffende Stellen¹⁵⁵³. Dagegen ist der Grimselpassverkehr regionaler Prägung in den Rechnungslegungen des Thuner Gasthauses ebenso engmaschig und eindeutig nachweisbar wie in den verschiedenen überlieferten Zollbriefen¹⁵⁵⁴. Ungeachtet des gescheiterten Projekts und des an der Wende vom 14. zum 15. Jahrhundert ausbleibenden überregionalen Handelsverkehrs hat sich die Stadt Bern auf der Ebene der regionalen Verkehrspolitik weiterhin um ihre in den Süden führenden Passwege bemüht. Auch die mit dem Vertrag von 1397 einsetzende Annäherung an das Wallis trieb sie schrittweise weiter voran¹⁵⁵⁵. So richtete die Aarestadt zu Beginn des 16. Jahrhunderts ihre Aufmerksamkeit erneut auf ein Projekt, das den wagengängigen

1549 Ebd., Strecke VS 4, S. 7/11.

1550 AERNI, Die Bernische Alpenpasspolitik, S. 65–73.

1551 TANNER, Geopolitische Dynamik und Verkehr, S. 64–70.

1552 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 107: In einem Prozess des Jahres 1428 zwischen der Stadt Thun und dem Besitzer des Freienhofs um eine Laube, einen *Vorschopf* und die Suste wird das Sustgeld dem Besitzer des Freienhofs zugesprochen, *vorbehalten weri, das die vart gan Lamparten mit den vardlen wider vffstünd, denn sol vmb die vardel das sustgeld gestan, als vormalen das ist vertädinget worden, nemlich der halbteil der statt vnd der ander halbteil des digkgenten hofes herren*. Vgl. dazu auch HOFER, Der Freienhof in Thun, S. 246.

1553 BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 107.

1554 Z.B. Pfa Münster, E 5 und E 6. Vgl. dazu MÖSCHING/VON RÜTTE, Saumpfad und Fahrstraße an der Grimsel, S. 20; IVS VS, Strecke VS 4, S. 8/11.

1555 FELLER, Geschichte, Bd. I, S. 250: Die durch diesen Vertrag vollzogene Annäherung der Stadt Bern an die Walliser Gemeinde Münster war ein politisches Novum. Ausdruck fand diese Entwicklung etwa auch in der 1393 erfolgten Aufnahme Witschards von Raron ins Berner Burgrecht. Vor der verheerenden savoyischen Niederlage gegen die Walliser Landleute im Jahr 1388 hatte die Stadt Bern die Grafen von Savoyen in ihren Konflikten gegen Bischof und Landleute unterstützt, was etwa darauf zurückgeführt werden kann, dass Bern die Emanzipationsbestrebungen der Zenden – nicht zuletzt in Sorge um ein Überschwappen der Kommunalbewegung auf das Oberland – fürchtete. Der Vertrag markierte dergestalt auch eine bündnispolitische Neuorientierung der Stadt Bern, welcher nun auf der Ebene des



Abb. 5: Der Straßenbauvertrag vom 12.08.1397 (Staatsarchiv Bern, F. Wallis)

Ausbau eines weiteren, von Bern ins Wallis führenden Alpenübergangs – des Lötchenpasses – vorsah.

4.2.2 Das Bauprojekt Lötchenpass von 1519

Im Jahr 1519 erteilten die Zenden Raron, Brig und Visp auf der einen und die Stadt Bern auf der anderen Seite dem im Wallis ansässigen Baumeister Ulrich Ruffiner¹⁵⁵⁶ den Auftrag, den Lötchenpass zu einer Straße auszubauen. Der Meister entwarf daraufhin einen Vertrag, der im Pfarrarchiv Kippel zwar als undatierte Kopie erhalten ist, doch nachweislich vor dem 30. November 1519 entstanden sein muss¹⁵⁵⁷. Das Schriftstück hält

Verkehrswesens Ausdruck verliehen wurde. Vgl. auch VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 204f.; WIDMER, Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum, S. 74.

1556 Zu Leben und Werk Ulrich Ruffiners vgl. RIGGENBACH, Ulrich Ruffiner; KALBERMATTER/ZENHÄUSERN, Ulrich Ruffiner, S. 33–109; AERNI/CASSINA/KALBERMATTER/RONCO/ZENHÄUSERN, Ulrich Ruffiner; sowie die um einen Werkkatalog erweiterte Neuauflage des Jahres 2009: AERNI/CASSINA/KALBERMATTER/RONCO/ZENHÄUSERN/NANZER, Ulrich Ruffiner.

1557 Der Vertragstext wurde ediert in: AERNI/CASSINA/KALBERMATTER/RONCO/ZENHÄUSERN, Ulrich Ruffiner, S. 223–225.

einleitend die nachdrückliche Willensbekundung der Walliser und Berner Abgeordneten fest, den gefährlichen *Berg Lötschen* nach gemeinsamen Geländebegehungen und Absprachen sowie im Einvernehmen mit den lokalen Herren und Gemeinden umfassend zu erneuern¹⁵⁵⁸.

Das Vertragwerk sah die Errichtung einer gut begehbaren Straße von 1½ Klaftern oder 5 Schuh (= 1,59m/1,62m) vor, die von Ferden im Lötschental bis nach Selden im Gasterntal führen sollte. Während der Bauarbeiten hatten ortskundige Personen Meister Ulrich im Gelände zu beraten. Wo der Weg im Fels ausgehauen, mit Stützmauern versehen oder gepflästert werden sollte, wurden die Kosten im Bauvertrag entsprechend projektiert. Der Baumeister seinerseits hatte sicherzustellen, dass seine Neuanlage sowohl von Reisenden mit Kaufmannsgut zu Pferd als auch von Fußreisenden in witterungsgünstigen Zeiten benutzt werden konnten. Auf der Passhöhe vereinbarten die Vertragsparteien die Aufrichtung eines Spitals und einer Suste. Die Kosten sollten – obschon die Passhöhe bereits damals auf Walliser Territorium gelegen war – geteilt werden¹⁵⁵⁹. Nach Abschluss der Bauarbeiten war die Bestallung eines Spitalmeisters geplant, der den Zoll einzuziehen hatte. Die entsprechenden Einnahmen hatten dem regelmäßigen Wegunterhalt bis Selden zuzufließen. Zur Bestätigung seiner treuen Amtsführung sollte der künftige Spitalmeister und Zöllner Bernern und Wallisern einen Eid leisten und jeweils am St. Jakobstag (25. Juli) Rechnung legen. Auch der Zolltarif sollte von den Vertragspartnern gemeinsam festgelegt werden. Das Reglement sah vor, dass die am Straßenbau beteiligten Gemeinden zollfrei blieben, sofern sie keine Kaufmannswaren über den Pass führten. Wer die Begleichung des Zolls verweigerte, dem drohte die Konfiskation der Waren durch den Spitalmeister. Das zum Unterhalt des Spitals oder der Straße benötigte Holz hatten die Leute von Gastern, denen der Holzschlag in den nächstgelegenen Waldungen erlaubt wurde, zur Verfügung zu stellen. Ulrich Ruffiner forderte für den Bau der Straße und der vorgesehenen Gebäude 1.500 Walliser Pfund ein. Habe der Baumeister die Kosten für Eisen, Kohle und Schmiedearbeiten nicht zu tragen – so der Vertragstext, dann fordere er einen um 200 Pfund niedrigeren Sold. Ulrich Ruffiner plante, den Straßenbau innerhalb von zwei Jahren vollständig auszuführen. Weitere ungeklärte Einzelheiten, die vermutlich im Rahmen einer Geländebegehung aufgetaucht waren, sollten am kommenden St. Andrestag (30. November 1519) bereinigt werden. Zur Frage, ob es im Herbst 1519 zu erneuten Verhandlungen kam, liefern die Walliser Akten keinen Abschluss. Hingegen sind im Staatsarchiv Bern zwei Zeugnisse überliefert, die über den Ausgang des Projekts informieren¹⁵⁶⁰.

1558 Die folgenden Ausführungen zum Vertragsinhalt richten sich nach AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 118–120. Zusammenfassend vgl. auch JOSSEN, Der Lötschenpass, S. 54f.

1559 AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 120: Das Spital und die Suste sollten eine Länge von acht, eine Breite von drei und eine Höhe von zwei Klaftern aufweisen (8,66 x 3,24 x 2,16 m). Die Gebäude sollten gemauert und verputzt werden sowie einen Keller, eine getäferte Stube und eine Küche (*fürhus*) enthalten. Vor dem Spital war überdies der Bau einer Kapelle geplant. Die Kosten für die Baumaterialien hatten die Vertragspartner zu tragen, während der Baumeister den Kalk auf eigene Kosten zu brennen hatte.

1560 Ebd., S. 120f.

Das erste Dokument – ein vom Lötscher Alt-Kastlans Niklaus Jordan am 23. Januar 1520 von Brig aus den Kastlan von Frutigen versandter Brief¹⁵⁶¹, der im Namen der am Projekt beteiligten Walliser Zenden auf die Verhandlungen der Landschaft Wallis mit der Stadt Bern zum Weg über den Lötschberg hinweist – bittet die Aarestadt um eine baldige Mitteilung, ob das Unterfangen ihrerseits bewilligt worden sei. Der beauftragte Baumeister habe den Vertrag bereits akzeptiert und möge entsprechend in Kenntnis gesetzt werden. Das Schreiben verleitet zur Annahme, dass die Pläne zum Ausbau des Lötschenpassweges nicht in erster Linie vom mächtigen Bern, sondern von den drei Walliser Zenden maßgeblich initiiert und weiter verfolgt wurden¹⁵⁶². Der zweite Nachweis besteht aus einem am 9. Februar 1520 vermerkten, kurzen Eintrag in den Ratsmanualen, der den Auftrag erteilt: *An die von Wallis, inen uff ir schreiben von des wägs wägen in Lötschen antwurt zugeben*¹⁵⁶³. Ein Antwortschreiben ist indes nicht überliefert. So handelt es sich beim erwähnten Vermerk wohl um die letzte Erwähnung des Lötschbergprojekts in den Quellen.

Das im Jahr 1519 bis in alle Einzelheiten geplante Vorhaben ist entsprechend nie realisiert worden. Rudolf Riggenschach vermutet, dass die Stadt Bern ihre Zustimmung zum Straßenbauprojekt vermutlich erteilte, doch die Ausführung aufgrund der unentschiedenen Lage in der Oberitalien hinausschob¹⁵⁶⁴. Klaus Aerni führt die zögerliche Haltung der Berner Obrigkeiten zusätzlich auf die »Umdrehung der bernischen Verkehrsachse«¹⁵⁶⁵ zurück, welche die Zustimmung der Aarestadt zu dem vom Wallis angeregten Bau einer Straße über den Lötschenpass bereits anfänglich nur zögerlich erfolgen ließ. Die abschließende Verwerfung des Projekts erscheint unter diesem Blickwinkel als logische Konsequenz¹⁵⁶⁶. Doch aus welchem Grund haben auch die initiativen Walliser Zenden das Projekt aufgegeben, obschon der für die Gebäude auf der Passhöhe vorgesehene Bauplatz bereits abgesteckt war?¹⁵⁶⁷

Zunächst wurde der Baumeister in die Ränkespiele des papsttreuen Kardinals und Fürstbischofs von Sitten, Matthäus Schiner, und seines Widersachers Georg Supersaxo verstrickt. Nachdem Ulrich Ruffiner wenige Jahre zuvor noch Schiners Bauunternehmungen gestützt hatte, wechselte er nach dem Versiegen der Geldquellen des Kardinals rasch die Seiten. So waltete *Meister Ulrich Ruffiner, Steinmetz* in Sitten, am 20. Dezember 1516 bei der Besiegelung des Bündnisses der Eidgenossen mit dem König von Frankreich als Zeuge¹⁵⁶⁸. Die Verbindung mit Georg Supersaxo im Lötschenpassprojekt er-

1561 Original: StAB A V 1418, Bd. 53, Nr. 83. Vgl. dazu RIGGENBACH, Das Lötschbergprojekt, S. 168; ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 218: Der im Staatsarchiv Bern verwahrte Brief des alt Kastlans von Lötschen ist irrtümlich unter der Rubrik »Frankreich« abgelegt worden.

1562 RIGGENBACH, Das Lötschbergprojekt, S. 158.

1563 TÜRRLER, Der Lötschenpass, S. 316.

1564 RIGGENBACH, das Lötschbergprojekt, S. 160.

1565 AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 37.

1566 RIGGENBACH, Das Lötschbergprojekt, S. 165f.

1567 AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 122.

1568 Ebd.; Quelle, Nr. 6, in: DERS./CASSINA/KALBERMATTER/RONCO/ZENHÄUSERN, Ulrich Ruffiner, S. 223.

scheint umso plausibler, als der Baumeister im Jahr 1519 in seinem Auftrag an der Pfarrkirche von Glis arbeitete. Supersaxo seinerseits beabsichtigte, dem französischen Heer Söldner aus der Eidgenossenschaft zuzuführen. Dem Unterfangen standen jedoch die dem Kardinal treu ergebenen Gommer im Weg: Grimsel, Gries und Albrun waren deshalb für die Söldnerzüge gesperrt. Aus diesem Grund dürfte Supersaxo vermutlich den Lötschenpass ins Auge gefasst haben. Gleichzeitig barg das Vorgehen weiteres innenpolitisches Konfliktpotential, denn der geplante Straßenbau hätte vermutlich den Warenverkehr über die Gommer Pässe konkurrenziert. Hingegen hatte Supersaxo die Zenden Brig, Visp und Raron mit Blick auf die Söldnerzufuhr und den vom Berner Oberland in Richtung Vispertäler und Simplonpass führenden Gütertransport vermutlich rasch vom Nutzen des Vorhabens überzeugen können¹⁵⁶⁹.

Die Frage nach der grundsätzlichen Aufgabe des Unternehmens kann deshalb nach Rudolf Riggenschach mit den sich rasch wandelnden politischen Konstellationen erklärt werden¹⁵⁷⁰. So wankte bereits in der Zeit nach der Erstellung des Vertragsentwurfs im Herbst 1519 die politische Lage in Oberitalien. Am 29. November 1521 räumten die Franzosen Mailand und nur wenige Monate später zogen sie sich nach ihrer Niederlage bei Bicocca gänzlich aus der Lombardei zurück. Im nachfolgenden Zeitraum mieden auch die Eidgenossen die Auseinandersetzungen in Oberitalien. Das Lötschenpassstraßenbauprojekt hatte damit schleichend seine (außen-)politische und für Supersaxo die finanzielle Bedeutung verloren¹⁵⁷¹. So blieb der Weg über den Lötschenpass *nass, rauh, unwegsam und sorglich zu wandeln* [...], wie Johannes Stumpf in seiner Chronik von 1548 bemerkt¹⁵⁷².

4.2.3 Verkehrssicherung durch Verträge und Bündnisse

Überregionale Straßenbauverträge – wie die beschriebenen – sind für den mittelalterlichen Alpenraum nur sehr wenige überliefert. Dagegen sind Verträge, Bündnisse und Bündnissysteme zahlreich, die sich zumindest in einzelnen Passagen der Regelung des Verkehrs widmeten. Sowohl die Stadt Bern als auch die Landesherren des Wallis sowie kleinere politische Instanzen der beiden Untersuchungsgebiete schlossen verschiedentlich landfriedensartige Bündnisse ab, die unter anderem den Schutz der Handels- und Verkehrswege gewährleisten sollten.

Bereits die ersten bernischen Verkehrssicherungsabkommen in den Jahren 1291/92 und 1296 orientierten sich nach Westen hin, wo die Aarestadt mit den Grafen von Savoyen als Herren der Waadt geeignete Bündnispartner fand¹⁵⁷³. Im Verlauf des späten Mittelalters bemühten sich die städtischen Obrigkeiten verstärkt, den sich verdichtenden Ost-West-Handelsverkehr durch den Abschluss von Verträgen möglichst unbeeinträchtigt zu halten.

1569 AERNI, Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, S. 123f.

1570 RIGGENBACH, Das Lötschbergprojekt, S. 147–161; DERS., Ulrich Ruffiner, S. 54f. u. 87f.

1571 Z.B. DERS., das Lötschbergprojekt, S. 161; AERNI, Zur Entwicklung der Verkehrslinien, S. 44, 46.

1572 Zit. bei JOSSEN, Der Lötschenpass, S. 55.

1573 FRB III, Nr. 533, S. 524, Nr. 650, S. 639f.

tigt durch ihre Herrschaftsgebiete zu lenken¹⁵⁷⁴. Viele der mit benachbarten Regionen vereinbarten Abkommen dienten zusätzlich der Sicherung des eigenen Güterimports und -exports¹⁵⁷⁵. Ins Interessensfeld der wechselseitigen Vereinbarungen rückten aber auch die Verkehrswege regionaler Prägung: Neben einzelnen, ins Wallis führenden Passrouten nahm vor allem der vom Haslital nach Unterwalden führende Brünigpass als kürzeste Verbindung zu den innerschweizerischen Bundespartnern eine besondere Stellung ein¹⁵⁷⁶. So regelte die Aarestadt im 14. Jahrhundert durch die Vereinbarung von Vertragswerken mit den politischen Instanzen jenseits des Übergangs insbesondere die Sicherung des Passverkehrs. Neben der städtischen Zentrale beteiligten sich an diesen Bündnissen bisweilen auch partikuläre Kräfte, etwa das Haslital oder die Stadt Thun und das Kloster Interlaken¹⁵⁷⁷.

Auch der bischöfliche Landesherr des Wallis pflegte neben dem Abschluss von umfassenden Transitverträgen mit der italienischen Kaufmannschaft seit dem 13. Jahrhundert die wechselseitige Regelung des regionalen Verkehrs mit benachbarten Gebieten und Herrschaften. Wie die überlieferten Quellen dokumentieren, schenkte er und seine Untergebenen zunächst vor allem der Verbindung über den Simplonpass in Richtung Eschental Aufmerksamkeit. Mehrere Vereinbarungen illustrieren seine Bemühungen um den Schutz der Linienführung vor lokalen Spannungen¹⁵⁷⁸. Im Verlauf des späten Mittelalters begannen auch die Zenden und einzelne Gemeinden, eine eigenständige verkehrsbezogene Bündnispolitik zu betreiben, die sich in ihrer ausgeprägtesten Form im Goms nachweisen lässt, das mit seinem Passsystem ein besonderes Interesse am regio-

1574 Ebd., VIII, Nr. 1384, S. 544: Im Jahr 1364 schlossen etwa die Städte Bern und Freiburg i. Ü. ein zehnjähriges Bündnis ab, das unter anderem den gegenseitigen Schutz von Kaufleuten und Waren vorsah.

1575 WINDLER, Außenbeziehungen in einer Welt ohne staatliches Gewaltmonopol, S. 116–123: Führende Berner Patrizier schlossen z. B. im 15. Jahrhundert Verträge mit Karl V. und Philipp II. von Burgund, um die Salzeinfuhr aus dem burgundischen Salins zu gewährleisten.

1576 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 48.

1577 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 21; AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 48: Bereits im Jahr 1304 vereinbarte das Haslital mit den Unterwaldnern und Luzernern die Aufrechterhaltung der Sicherheit auf der Passstraße. Zusätzlich wurde allen Parteien eine zollfreie Nutzung des Übergangs zugesichert. Der Verkehrssicherheit auf der Brünigroute widmete sich etwa auch der im Jahr 1317 geschlossene Friede zwischen den drei Waldstätten und Thun. Für verschiedene weitere Vereinbarungen vgl. etwa FRB V, 186f.; 583f.; VI, 531f.; VII, 402/03, 415.

1578 SCHMID, Verkehr und Verträge, S. 158; LUGON, Le trafic commercial par le Simplon, S. 92; CARLEN, Der Simplon, S. 27: Da die Beziehungen zum Val d'Ossola sich in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts nicht konfliktfrei gestalteten, wurde der Verkehr über den Pass in zwei Verträgen geregelt. Vgl. GREMAUD II, Nr. 729, Nr. 805. Im Jahr 1267 wurde in *Lattinasca* (Gstein) an der Grenze der Bistümer ein Vertrag zwischen den Bischöfen Siegbaldo Cabalazzio von Novara (1250–1270) und Heinrich von Sitten (1243–1271) als den Landesherrn dies- und jenseits des Übergangs abgeschlossen. Die Vereinbarung sollte Rechtssicherheit und Schutz des Verkehrs garantieren. Am 2. August 1284 folgte ein weiteres, in Simplon-Dorf besiegeltes Abkommen zwischen Adligen aus dem Wallis und dem Val d'Ossola.

nen Warenaustausch aufwies¹⁵⁷⁹. Daneben schlossen viele weitere Walliser Kommunen vereinzelt bilaterale und multilaterale Abkommen in ihren Interessensbereichen ab, die Passi zum Verkehrssystem enthielten: So vereinbarte etwa die Walliser Gemeinde Leuk im Jahr 1318 mit der im Berner Oberland gelegenen Ortschaft Frutigen einen Vertrag, der die gemeinsame Nutzung von Straßen und Wegen vorsah¹⁵⁸⁰.

Ob nun spezifische Verkehrsverträge entworfen oder Einzelklauseln in umfassende Abkommen integriert wurden, die getroffenen Maßnahmen belegen stets ein unmissverständliches politisches Interesse am Verkehr und an seinen zahlreichen Erscheinungsformen. Dabei bestand das grundsätzliche Ziel zwar stets im Schutz des Handelsverkehrs und Güterausstausches, doch lassen sich die entsprechenden Regelungen im zweiten Fall – als partieller Ausschnitt übergeordneter Bündnissysteme – in erster Linie auf allgemeinpolitische Bedürfnisse zurückführen.

4.2.4 Vertragsbrüche

Bilaterale und multilaterale Verträge, Bündnisse und Bündnissysteme mit Verkehrsbezug dienten der Absicherung finanzieller und ökonomischer Interessen der beteiligten Parteien am Handelsverkehr. Wurden die Rechte einer am Abkommen direkt oder indirekt involvierter Instanz verletzt, so hatten die Bündnispartner theoretisch konkrete Maßnahmen zu ergreifen. Dass jedoch überfallene Kaufleute nicht selten hart um eine Genugtuung kämpfen mussten, belegen die zähen Verhandlungen um ein im Jahr 1441 von einem gewissen Etienne Leycter/Luyter auf der Walliser Rhonetaroute an zwei lombardischen Händlern verübtes Delikt¹⁵⁸¹. In einigen Fällen führten derartige Übergriffe und Vertragsbrüche zu längerfristigen Beeinträchtigungen des Verkehrsaufkommens und im äußersten Fall zu wirtschaftlichen und politischen Krisen. So leitete die Verletzung der Verkehrssicherheit durch den im bischöflichen Wallis unternommenen Überfall auf den italienisch-savoyischen Bankier und Kaufmann Palméron Turchi einen scharf ausgetragenen Konflikt zwischen dem Oberwallis, Savoyen und Mailand ein.

4.2.4.1 Der Fall Palméron Turchi

Im Jahr 1346 wurde Palméron Turchi, Bürger von Asti und Pächter der Bank im savoyischen Thonon (*burgensius et garderius dni comitis*), dessen Handelsaktivitäten sich auch auf das bischöfliche Wallis erstreckten¹⁵⁸², auf der Simplonpassroute von einem unter der Führung des Johann aus Mund stehenden Trupp überfallen, seiner Waren beraubt und in Gefangenschaft gesetzt, bis der bischöfliche Landesherr seine Freilassung erwirkte. Politische Implikationen des Übergriffs können zwar nicht unmittelbar nachgewiesen

1579 GREMAUD VII, Nr. 2640, Nr. 2652, Nr. 2657: Die engen Beziehungen zur Innerschweiz belegt etwa das im Jahr 1416 zwischen dem Zenden Goms sowie Luzern, Uri und Unterwalden geschlossene Burg- und Landrecht, dem sich 1417 die meisten der übrigen Zenden anschlossen.

1580 FRB V, Nr. 35, S. 86; SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels, Bd. I, S. 478

1581 GREMAUD VIII, Nr. 2937, 2938.

1582 Ebd., IV, Nr. 1920, S. 479; V, Nr. 2062, S. 197, Nr. 2198, S. 497.

werden, doch ist eine antisavoyische Gesinnung Johanns von Mund durchaus vorstellbar¹⁵⁸³. Da die mailändische Kaufmannschaft den Simplonpass nach dem Überfall auf den mailändisch-savoyischen »Doppelbürger«¹⁵⁸⁴ zu boykottieren begann, sah sich neben dem Grafen von Savoyen auch der Bischof von Sitten in seinen Verkehrseinnahmen geschädigt: *ad procuracionem dicti Palmeroni turbatum fuit iter Vallesii quantum ad mercendias per aliqua tempora per partes extraneas transportatas*¹⁵⁸⁵.

Im Januar 1347 fand sich der Bailli des savoyischen Chablais in Sitten ein, um vom Fürstbischof eine Genugtuung für Turchi zu erwirken und die Konditionen für eine Wiederbegehung des Walliser Rhonetals durch die Kaufleute festzulegen¹⁵⁸⁶. Die getroffenen Vereinbarungen sollten am 9. Februar einer auf den Ruf des Bischofs hin tagenden Versammlung von Kanonikern, Adligen und Gemeindedelegierten in der Pfarrkirche von Naters zur Zustimmung unterbreitet werden¹⁵⁸⁷. Da ein Großteil der kommunalen Vertreter die Verhandlungen boykottierte, war den Beschlüssen der Zusammenkunft eine geringe Durchschlagskraft beschieden. Die verweigernde Haltung muss wohl als Missbilligung der im Verbund mit Savoyen erarbeiteten Beschlussfassung sowie allenfalls auch als Parteinahme für Johann aus Mund interpretiert werden, denn die lokalen politischen Instanzen des Oberwallis hatten sich in einem ähnlichen Fall durchaus um die Straßensicherheit bemüht. So legten die Gemeinden Visp, Naters, Mörel, Ernen und Münster im Jahr 1346 nahezu zeitgleich zum Fall Turchi, nachdem auf der Gotthardroute ein Raub unter Walliser Beteiligung verübt worden war, in einer Vereinbarung mit Urseren eine härtere Bestrafung solcher Delikte fest¹⁵⁸⁸. Der neue Vertrag konnte nun aber, obschon der Bailli des Chablais erneut eigens nach Sitten geeilt war, im April 1347 nicht ratifiziert werden, und der Streitfall Turchi blieb hängig¹⁵⁸⁹.

Daraufhin sicherte Graf Amadeus VI. von Savoyen den Prokuratoren der mailändischen Kaufmannschaft am 23. Mai sicheres Geleit im gesamten Wallis – das heißt auch auf bischöflichem Territorium – zu¹⁵⁹⁰. Offensichtlich erwiesen sich diese savoyischen Garantien zum Verkehrsschutz im Oberwallis als unzureichend, denn die Mailänder

1583 Ebd., IV, Nr. 1930, S. 478f., 483; auch ebd., V, Nr. 2198, 2062. Johann von Mund erscheint im Jahr 1342 als im Dienste Peter von Turns stehender Kastlan von Gesteln (ebd., IV, Nr. 1836), 1344 als Berater des Bischofs (ebd., Nr. 1870f.) und 1348 als Repräsentant der Gemeinde Naters/Brig. 1357 lebte er noch (ebd., Nr. 1930, S. 485; vgl. auch ebd., Nr. 1880, 1888; V, Nr. 2198, S. 497).

1584 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 131: Seit 1342 gehörte Asti zu dem unter der Führung Luchino Viscontis stehenden Mailand.

1585 GREMAUD V, Nr. 2198, S. 497.

1586 Rechnungen von Chillon, 1. Mai 1346–4. Mai 1347, zit. nach VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 132.

1587 Ebd.: Die anwesenden Landleute stammten vor allem aus Leuk, Siders, Anniviers, Vercorin, Granges, Ayent, Sitten, Savièse, Chamoson, Martigny und aus den Territorien des Domkapitels. Die bischöfliche Kastlanei Martigny stellte sich erst 1351 unter den Schutz des Hauses Savoyen.

1588 Ebd., S. 133.

1589 Rechnungen von Chillon, 1. Mai 1346–4. Mai 1347, zit. nach ebd., S. 134: *et non fuit tunc confirmatus dictus tractatus* [...].

1590 Privileg Aymons von Savoyen vom 14. Juni 1336, von Amadeus VI. am 23. Mai 1347 bestätigt. Vgl. CIBRARIO, Delle finanze della monarchia di Savoia, Bd. XXXVI, Dok. VI, S. 249.

Kaufmannschaft umging die Rhonetalroute weiterhin¹⁵⁹¹. Die Situation im Wallis verschärfte sich zusehends, als der zwischen Mailand und Savoyen vereinbarte Frieden hinfällig wurde und es im Gefolge einsetzender politischer und kriegerischer Konflikte auch zu savoyischen Übergriffen auf mailändische Kaufleute kam. Überdies instrumentalisierte Luchino Visconti die zunehmende Polarisierung der beiden Kontrahenten im Wallis, indem er – wenn auch erfolglos – versuchte, den Bischof von Sitten in die antisavoyische Liga zu ziehen¹⁵⁹².

Am 22. Januar 1348 fand sich Graf Amadeus VI. mit einem Begleittross am Ufer der Morge zu einer Zusammenkunft mit Bischof Tavel ein¹⁵⁹³, anlässlich welcher die beiden Landesfürsten unter anderem die schwerwiegenden handelspolitischen Probleme zu diskutieren beabsichtigten¹⁵⁹⁴. Graf und Fürstbischof beschlossen im Zuge der Verhandlungen, den Transitverkehr auf der Rhonetalroute wieder zu beleben. Dies sollte etwa durch eine Ausdehnung der Gültigkeit des Schutzes für Kaufleute auf Kriegszeiten erreicht werden. Überdies sollten beide Parteien darauf verzichten, mailändische Angriffe in den beiden Territorien zu unterstützen. Im Fall Turchi wurde entschieden, dass der Sittener Bischof die Täter des Überfalls bei einer am episkopalen Gericht hinterlegten Klage rechtskräftig zu verurteilen hatte. Würde Palméron Turchi vom Oberwalliser Landesherrn nicht ins Recht gesetzt, sollte der Streitfall anlässlich einer weiteren Versammlung bei der Morge oder durch ein Schiedsgericht beigelegt werden. Bischof Witschard Tavel setzte daraufhin die Sicherheitsgarantien für Kaufleute bei allen Gemeinden durch, während die Entschädigungsfrage des politisch brisanten Falls Turchi nur noch in einer Spezialklausel aufleuchtete¹⁵⁹⁵.

Die zwar defensive, doch eindeutig gegen Mailand gerichtete gräflich-bischöfliche Allianz sollte nicht lange Bestand haben, denn bereits im April 1349 erfolgte der Friedensschluss zwischen Mailand und Savoyen. Letztere Entwicklung dürfte schließlich die Wiederaufnahme des Simplonverkehrs wenn nicht veranlasst so doch maßgeblich er-

1591 GREMAUD IV, Nr. 1930, S. 478: [...] *occasione cuius arrestacionis mercatores, qui per patriam Valesii transire consueverant, a transitu et itinere totaliter desistebant.*

1592 Im Dezember 1347 sandte der Graf von Savoyen Jaquement Albi von Vevey mit dem Auftrag ins bischöfliche Wallis, Peter von Turn, Franz von Compeys-Biandrate und Rudolf Asperlin sowie weitere Notabeln zur Verhinderung des gegen Savoyen gerichteten Zusammenschlusses zu bewegen: Rechnungen von Chillon, 5. Mai 1347–23. Juni 1348, zit. nach VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 134: [...] *ad loquendum cum dne de Turre* [Freiherr von Turn] [...], *ad impediendum quem dominus Mediolani habere dicebatur cum gentibus Valesii ad faciendum contra dominum [comitem]* [...].

1593 GREMAUD IV, Nr. 1930. Vgl. dazu VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 139: Am Tag der Zusammenkunft bei der Morge beschworen Graf und Bischof sich auch ihre gegenseitigen Belehungen.

1594 VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 130–141, bes. 137: Interessanterweise rechtfertigte der Graf die bischöfliche Kritik an seiner geleitrechtlichen Intervention nicht nur mit dem Fall Turchi. Der Savoyer führte seinen Anspruch zusätzlich auf seine Lehensherrlichkeit über das Oberwalliser Straßenregal zurück. Dass diese Argumentation Amadeus VI. allein der Verschleierung machtpolitischer Motive diene, beweist der spätere Richtungswechsel des Grafen, als zwischen ihm und seinem überfallenen Schützling Turchi ebenfalls Zwistigkeiten ausbrachen.

1595 Vgl. VAN BERCHEM, Guichard Tavel, S. 139, Anm. 1, für eine Auflistung aller an der Versammlung Teilnehmenden. Vgl. auch ebd., S. 140f.

leichtert haben¹⁵⁹⁶. Der von der mailändischen Kaufmannschaft vereinbarte Visper Sustbau des Jahres 1351 belegt denn auch, dass der Transitverkehr bereits wenige Jahre später wieder verstärkt durch das Rhonetal floss¹⁵⁹⁷.

4.3 Verkehrsbehinderungen oder verkehrspolitische Maßnahmen ex negativo

Jedem Verkehrsaufkommen stehen behindernde Faktoren gegenüber, deren gemeinsamer Nenner in ihrer negativen Wirkung auf einen oder mehrere Punkte im Verkehrssystem besteht. Neben permanent wirksamen (Schluchten, Gebirge etc.) oder okkasionell eintretenden natürlichen Hindernissen (Überschwemmungen, Bergstürze etc.) zeitigen auch anthropogene Faktoren maßgebliche Rückwirkungen auf den Verkehrsfluss. So hemmt ein zu dichtes Netz von Verkehrsgebühren den reibungslosen Ablauf von Personen- und Güterverschiebungen ebenso wie politische Konflikte, kriegerische Interventionen und die Durchsetzung lokaler Eigeninteressen¹⁵⁹⁸. Überdies können letztlich auch die verkehrlenkenden Bestrebungen politischer Instanzen – im Sinne der gegnerischen Instanz – als Verkehrsbehinderung begriffen werden. Denn während diese Maßnahmen dem Verursacher Vorteile schaffen, rauben sie angrenzenden Herrschaften, die über ein verkehrspolitisches Alternativangebot verfügen, wertvolle Einnahmequellen.

4.3.1 Straßenlenkung und Straßenzwang

Besonders um die Benutzung von einzelnen Straßenzügen entbrannten in den mittelalterlichen Jahrhunderten vielerorts langwierige Auseinandersetzungen. Als Paradebeispiel dieser verkehrspolitischen Maßnahmenkategorie kann ein zwischen den Städten Bern und Solothurn ausgetragener Konflikt um die Handelsstraßen im Transitkorridor des Mittellandes bezeichnet werden. Die jahrzehntelangen Streitigkeiten zwischen den beiden Zentren gipfelten im späten 15. Jahrhundert in einem aggressiv ausgefochtenen Kampf um die verkehrspolitische Vorherrschaft in der Region, welcher sich vor allem durch Straßenlenkungs- und Straßenzwangsmaßnahmen auszeichnete¹⁵⁹⁹.

1596 Ebd., S. 140.

1597 GREMAUD V, Nr. 1985.

1598 BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes*, S. 53.

1599 MORGENTHALER, *Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen*, S. 85, 86f., mit Anm. *; BRANDSTÄTTER, *Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation*, S. 193; GERBER, *Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns*, S. 163f., mit Anm. 8; DERS., *Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern*, S. 94–96: *Der Streit um die Handelsstraßen zwischen den Städten Bern und Solothurn war bereits im Jahr 1462 entbrannt, als der französische König Ludwig XI. das Durchgangsrecht für sämtliche durch sein Territorium nach Genf transportierten Waren zugunsten der Lyoner Messen aufkündigte. Der Solothurner Rat, der sich durch diese Regelung eine Intensivierung des Handels durch sein Herrschaftsgebiet erhoffte, begrüßte den Entscheid. Er begünstigte 1463 die Nürnberger Kaufleute mit Abgabensenkungen und 1473/74 mit der Verwendung von Gewichten nach Nürnberger Maß. Die Stadt*

4.3.1.1 Bern und Solothurn im Streit um die Transithandelsstraßen

Die Stadt Bern begnügte sich seit dem letzten Viertel des 15. Jahrhunderts nicht mehr mit vertraglichen Regelungen zur Gewährleistung eines sicheren Handelsverkehrs, sondern unternahm auch offensiv gegen Nachbarstädte gerichtete Bestrebungen, den finanziell einträglichen Verkehr möglichst von der nördlich gelegenen, konkurrierenden Parallelachse (Basel–Olten–Solothurn–Aarberg–Lausanne–Genf) abzuziehen und auf die eigene Linienführung, die ehemals »zähringische Städtelinie« über Burgdorf, Bern und Freiburg, zu verlagern¹⁶⁰⁰. Während die Anstrengungen auf lokaler Ebene etwa in obrigkeitlichen Marktbeschränkungen und in der Aufwertung der eigenen Jahrmärkte Ausdruck fanden¹⁶⁰¹, äußerte sich diese neue Taktik der stadtbernischen Verkehrspolitik im überregionalen Rahmen am prägnantesten in der latenten verkehrspolitischen Rivalität des »politisch tonangebenden« Bern mit der Stadt Solothurn¹⁶⁰². Da die durch das jeweilige Territorium führenden Routenvarianten bedeutende Zolleinkünfte und Geleitgelder aus dem überregionalen Verkehrsaufkommen generierten, kämpften die beiden Aarstädte mit harten Bandagen und einer restriktiven Zoll- und Verkehrspolitik um ein möglichst großes Verkehrswachstum auf Kosten des Konkurrenten¹⁶⁰³.

Die Ratsmanuale dokumentieren Berns Sorge um eine Umgehung seines Straßenzugs auf der nördlichen Route (*ein mercklicher abzug der strassen der karrer, die sich von den alten zû nürwen, näbend unsern land und gebieten wänden*), denn in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts beginnen sich die Einträge zur Linienführung, die über den Aargau in die Hauptstadt und weiter nach Gümmenen führte, in markanter Weise zu häufen¹⁶⁰⁴. Daneben berichten auch die sogenannten Kundschaften in Form von Zeugenbefragungen von den wachsenden stadtbernischen Bemühungen um die *landstrass von Basel gen [...] Yenff [Genf]*¹⁶⁰⁵. So informieren Reisende aus Aarberg, Büren, Liesthal usw., aber auch Kaufleute aus Augsburg, Nürnberg und Memmingen über die Zoll-, Geleit- und Wägepraktiken, das auf der Linienführung fassbare Verkehrsaufkommen oder die Begleitumstände ihrer Reise: *wie er sich der Baselschlacht* [Schlacht von St. Jakob an der

Bern hielt dagegen an den Genfer Messen fest und ließ die Linienführung von Olten nach Freiburg durch die Errichtung neuer Straßen und Brücken systematisch ausbauen.

1600 IVS BE, Strecke BE 26, S. 3/4.

1601 AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 87; GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 164.

1602 HÜBNER, Boten- und Nachrichtenorganisationen in den schweizerisch-oberdeutschen Städten, Manuskriptfassung, S. 248, 250: In diesem Kontext erstaunt kaum, dass Solothurns Boten allein zwischen 1480 und 1499 31 % aller abgerechneten und nach Bern führenden Botengänge zur Klärung nachbarschaftlicher Konflikte unternahm.

1603 Auf politischer Ebene dürfte in diesem Konflikt auch Berns während des gesamten 15. Jahrhunderts ausgefochtener »territorialer Kleinkrieg« gegen Solothurn eine Rolle gespielt haben. Hingegen kann auf der Ebene des Verkehrswesens etwa die 1478 erfolgte Auseinandersetzung um die angeblich überrissenen bernischen Forderungen für den Weinzoll in Nidau herangezogen werden. Vgl. ebd., S. 248.

1604 MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 83–85.

1605 Ebd., S. 121.

Birs 1444] *wol versinne, das die strasß uff und nider durch Solothurn und Bürrn an irrung geng gewesen sy*, sagte im Jahr 1496 ein Befragter in Büren aus und fuhr fort: *ouch so habe er von siner muter gehört, das die strasß in dem concili zu Constantz [!] geng gewesen sy*¹⁶⁰⁶. Der bernische Rat nahm auch in der Pfingstwoche des Jahres 1496 während des städtischen Jahrmarktes Kundschaften von der oberdeutschen Kaufmannschaft auf¹⁶⁰⁷. Die Händler ließen etwa verlauten, dass [...] *als si jung [waren], sye inem von altem harkomen anders nitt zewissen, dann das si von irem alten haben gehört, namlich wo die strassen [durchgingen] und wie si durch ir furlüt gebrucht [wurden]; aber irs willens sye wol, das ir gut hie zu Bern und susß niendert durch gange [...]*¹⁶⁰⁸. Das Instrument der Kundschaften sollte den städtischen Obrigkeiten wohl verkehrsrelevante Informationen erschließen, die eine optimalere Lenkung des Handelsverkehrs über möglichst weite Strecken des Mittellandes ins eigene Territorium und vor allem auf die stadtbernischen Märkte erlaubten¹⁶⁰⁹.

Bereits im Jahr 1481 hatten die stadtbernischen Obrigkeiten die Zolltarife im Städtchen Aarberg erhöht. Überdies verpflichteten sie Kaufleute dazu, *mit barem gelt zaln oder aber ir gut, so vil als min herrn [von Bern] zimlich bedunckt, abzuladen bis zu vollkomner zalung*¹⁶¹⁰. Eine weitere Verfügung erwirkte, dass die Solothurner Wagenscheine nicht mehr anerkannt wurden. Die Aarberger Beamten hatten deshalb einen Großteil der Waren zurückzubehalten, bis der bernische *geleitzherr* nach Aarberg reiste, um die *schatzung* vorzunehmen¹⁶¹¹. Als zudem im Jahr 1485 die Brücke in Aarberg zwischenzeitlich nicht passierbar war, ließ die Aarstadt dem Vogt zu Wangen und dem *Zeiler zu bipp* melden, *sie mögen den karrern verkünden nit gan Aarberg zu keren, dann sie das nicht mechten überkommen*. Auch in den darauffolgenden Jahren bemühte sich der bernische Rat verstärkt, vor allem die süddeutschen Kaufleute durch Privilegierungen und Gebote von dem über Aarberg führenden Streckenabschnitt abzuziehen. Während dieser neuralgische Punkt der Stadt Bern einen optimalen verkehrspolitischen Hebel lieferte, erwies er sich für die Solothurner Route als äußerst nachteilig, denn die auf

1606 Ebd., S. 124; ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr, S. 217f.

1607 GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 161: Unter den Befragten befanden sich unter anderem mehrere Angehörige angesehener Nürnberger Handelsgesellschaften wie Martin Tucher, Kaspar Fischer, Antoni Schürstab und Lienhard Flor.

1608 MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 127: Interessant scheint überdies die Äußerung von Kaufmann Hans Jäger aus Klotten an der Mosel: [...] *das er warlich wüsste und noch wisse, das etlich zu Arberg mit dryen pfunden hindurch komen, so er hie zu Bern hab müssen vier guldine geben; er bekenne ouch dieselben, die dann saffran, syden und guldine stück tuchs daselbs durch geführt und das verschwigen [hätten]*.

1609 GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 162, Anm. 4: Eine mit Bern vergleichbare Zoll- und Verkehrspolitik habe auch der Zürcher Rat betrieben, der versuchte, die städtischen Zolleinkünfte auf dem Land in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts auf Kosten von Schaffhausen bis an den Rhein auszudehnen.

1610 MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 88.

1611 Ebd., S. 96f.: Die damit verbundene Wartezeit in Aarberg leitete die Kaufleute wohl häufig auf die über Bern führende Linienführung.

ihrer Strecke reisenden Kaufleute hatten an dieser Stelle zwingend bernisches Territorium zu passieren¹⁶¹².

Ergänzt wurden die von den stadternischen Obrigkeiten erlassenen verschärften Zollordnungen durch eine sorgfältige Instandstellung des eigenen Straßenzugs. Im späten 15. Jahrhundert schenkte Bern wohl keiner Linienführung seiner Herrschaftsgebiete mehr Aufmerksamkeit als der aus dem Aargau über die Hauptstadt nach Gümmenen führenden Passage¹⁶¹³. Weiterführende Maßnahmen rundeten das gegen Solothurn gerichtete verkehrspolitische Maßnahmenbündel ab: So wurden etwa die Transportbedingungen für die Fuhrleute optimiert, indem begünstigende Weisungen an die anässigen Wirtsleute ergingen. Überdies richtete Bern an alle deutschen Händler in Lyon und Genf ein Schreiben, das Zwangsmaßnahmen gegen diejenigen Fuhrleute ankündigte, die nicht den Weg über Bern benutzten¹⁶¹⁴. Die von den stadtbarnischen Obrigkeiten seit dem späten Mittelalter praktizierte intensive Nutzung der Zoll- und Geleitrechte gipfelte dergestalt in einer äußerst aktiven, wenn nicht »aggressive[n] Wirtschafts[- und Verkehrs]politik«. Eine Rolle spielte vermutlich auch, dass sich das Verkehrsaufkommen nach dem großen Stadtbrand von 1405 insgesamt sehr stark reduziert hatte, weshalb Zwangsmaßnahmen nun weitere Einbußen verhindern sollten¹⁶¹⁵. Die Kombination verschiedenster verkehrspolitischer Anstrengungen führte die Stadt schließlich zum Erfolg, denn die nach Genf reisenden süddeutschen Kaufleute begannen sich tatsächlich verstärkt der südlichen Mittellandroute zuzuwenden. Während die bernischen Zollstellen zwischen Olten und Gümmenen ein Anwachsen der Warenströme verzeichneten, hatten die Städte Solothurn und Aarberg gleichzeitig einen stetigen Rückgang ihrer Zolleinkünfte hinzunehmen¹⁶¹⁶. Die Stadt Solothurn klagte daraufhin bei den eidgenössischen Orten, die den Konflikt durch ein in Freiburg i. Ü. tagendes Schiedsgericht friedlich beizulegen bestrebt waren. Die langwierigen Verhandlungen gerieten jedoch bald ins Stocken. Erst nachdem die Solothurner 1497 einen Abschnitt der Achse über Bern unbefahrbar gemacht hatten, konnte der Streitfall schließlich beigelegt werden. Der

1612 IVS BE, Strecke BE 32, S. 5/5; BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 47f.; BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation, S. 192.

1613 MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 88 und S. 89–92, mit Straßenbau und -unterhaltsanordnungen aus den Ratsmanualen.

1614 Ebd., S. 98f.

1615 GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 185f., 187: Zugleich zog sich die Mehrzahl der bernischen Kaufleute aus dem aktiven Warenhandel zurück und begann von dem in ländliche Grundbesitzungen investierten Kapital zu leben. Vor allem der nach den Burgunderkriegen aufkommende Solddienst sowie die lukrativer werdenden Verwaltungseinkünfte der eigenen und städtischen Gerichtsherrschaften auf dem Land verringerten überdies die Bereitschaft der einflussreichen Familien, ihr Kapital in risikoreiche Handelsgeschäfte zu investieren.

1616 GERBER, Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns, S. 162, Anm. 6: In Aarberg residierte bereits seit 1358 ein bernischer Landvogt, so dass die dortigen Zölle und Geleitgelder spätestens seit dem vollständigen Übergang der beiden Aarebrücken an den Berner Rat im Jahr 1414 ebenso in den Stadtsäckel flossen wie diejenigen der südlichen, über Bern führenden Route.

Schlichtungsvertrag verpflichtete die beiden Städte, ihre Handelsstraßen im Sinne einer *rich strass* offen zu halten und jeglichen Straßenzwang zu unterbinden¹⁶¹⁷.

Die bernischen Obrigkeiten zeigten sich jedoch nicht längerfristig gewillt, ihre in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entworfene Verkehrslenkungs politik dauerhaft aufzugeben: So verlegte Bern im 16. Jahrhundert die Kontrollstelle für den Transit in die Hauptstadt. Dies hatte zur Folge, dass die Zöllner von Aarberg beim Eintreffen von Kaufmannszügen ins stadtbernische Kaufhaus eilen und die Geleitherren und Knechte herbeiholen mussten, die sodann in Aarberg oder Nidau *die schatzung* vorzunehmen hatten, *damitt die furlüt darzü gehalten werden, die rechte Straß zu faren*. Erst nach der Abwicklung dieses Prozederes konnten die Waren in Aarberg abgefertigt werden¹⁶¹⁸. Vermutlich lenkten die erzwungenen Wartezeiten die Fuhrleute nun erneut verstärkt auf die Straße über Bern¹⁶¹⁹. Hingegen ließ sich die Aare nicht verlegen, weshalb sich die bernischen Obrigkeiten mit den lukrativen Wasserzöllen in Solothurn und Olten zwangsläufig abzufinden hatten¹⁶²⁰. Es waren denn auch diese Begünstigungen, die Solothurn spätestens im Jahr 1587 zu einem Gegenschlag ausholen ließen. So legte die Stadt in einer Ordnung fest, dass an ihren Aarezollstellen sämtliche Waren ausgeladen und deklariert werden mussten¹⁶²¹. Die Stadt Bern ihrerseits instrumentalisierte daraufhin ihre politische Vormachtstellung, um auch über den Schiffsverkehr eine möglichst umfassende stadtbernische Kontrolle zu errichten. Die im ausgehenden 15. Jahrhundert nicht dauerhaft entschärfte, konfliktgeladene Konstellation und die anhaltenden verkehrspolitischen Rivalitäten gipfelten schließlich im 18. Jahrhundert in einem finalen »Wirtschaftskrieg um die Vormachtstellung auf der Aare«¹⁶²².

4.3.2 Konflikte um Verkehrsrechte

Auch im lokalen Bereich kam es – wie bereits mehrfach dargelegt – immer wieder zu mehr oder weniger scharf ausgetragenen Konflikten besonders um den Unterhalt von Wegen, Straßen und Brücken, aber auch um einzelne Verkehrsrechte zwischen Städten, Gemeinden und Einzelpersonen. Die schriftlichen Spuren dieser Auseinandersetzungen um die Elemente örtlicher Verkehrssysteme standen wie weitere Quellen aus dem Rechtsbereich vielerorts in der Gunst der Überlieferung. So veranlassten etwa als Präzedenzfälle abgehandelte Beilegungen der Streitigkeiten die zuständigen Obrigkeiten

1617 SRQ BE IV/1, Nr. 184, S. 147–196; vgl. dazu MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, S. 99–119.

1618 StAB B VIII 1 Zollbuch I, 295 etc.; nach AUDÉTAT, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns, S. 109.

1619 BAUMANN, Das bernische Straßenwesen, S. 47f.; IVS BE, Strecke BE 26, S. 3–4/4: Bern dürfte es allerdings nicht gelungen sein, den Verkehr vollständig von der nördlichen Hauptachse abzuziehen. In diese Richtung weist zumindest die spätere Berner Straßenbaupolitik.

1620 BÖSCH, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, S. 34.

1621 APPENZELLER, Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt, S. 42–44, 72–74.

1622 BÖSCH, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, S. 34.

nicht selten zum Erlass von weiterführenden verkehrspolitischen Regelungen¹⁶²³. Daneben sind aber auch schiedsgerichtliche Urteile häufig umfassend dokumentiert.

4.3.2.1 Der Zoll von Simplon-Dorf

Als Ausdruck des Übergangs von Zoll-, Sust- und Ballenteilerrechten an die kommunalen Kräfte sind lokale Konflikte um Verkehrsrechte für das bischöfliche Oberwallis besonders flächendeckend nachweisbar, denn im späten Mittelalter bemühten sich die mit wachsenden politischen Kompetenzen ausgestatteten Tal- und Burgerschaften ebenso wie die lokalen Eliten¹⁶²⁴ verstärkt um den Erwerb der Transit- und Regionalverkehr abschöpfenden Einnahmequellen.

So hatte sich die Familie Theiler in Simplon-Dorf – unter anderem durch die Ver Schwägerung mit der Familie Figiner – eine ganze Reihe von Verkehrsrechten erworben¹⁶²⁵. Als sich zu Beginn des 16. Jahrhunderts zumindest Sust-, Ballenteiler- und Zollbefugnisse des Passdorfes in der Hand einer einzigen Familie vereinten, begann sich kommunaler Widerstand zu regen: Um die Zollrechte einzuklagen, bestritt die Gemeinde Simplon-Dorf die Rechtmäßigkeit der Übertragung der Zollgerechtigkeit an Anton Theiler. Sie führte dabei das Argument ins Feld, dass das Zollprivileg zum gemeinen Nutzen von der Gemeinde neu zu vergeben sei, da die männliche Linie der Familie Figiner als originäre Inhaberin mittlerweile ausgestorben sei. Der Walliser Landrat entschied in der Streitsache zugunsten von Simplon-Dorf, woraufhin der Statthalter von Landeshauptmann Johann Zentriegen die Gemeinde am 2. Juni 1537 – zumindest vorübergehend – in die Zollrechte einsetzte. Obschon die Familie Theiler zwischenzeitlich nochmals Einsprache erhob¹⁶²⁶, verkauften schließlich Anton und Jakob Theiler im Jahr 1545 neben der Zollgerechtigkeit auch die *wilschönen und herrlichen rechtsamen Sustenrechte* und das Ballenteileramt an die Talschaft Simplon. Ob die Veräußerung auf ein schiedsrichterliches Urteil hin erfolgte, oder ob die Familie Theiler sich keinen günstigen Ausgang eines allfälligen Prozesses erhoffte und deshalb überstürzt verkaufte, bleibt unklar¹⁶²⁷. Jedenfalls unternahm Alt-Kastlan Jakob Theiler nach zwei Jahrzehnten einen Versuch, den Verkaufsvertrag zu annullieren. Als Grund führte er an, dass die Gemeinde die Kaufbedingungen nicht eingehalten habe. Simplon-Dorf wehrte sich entschieden gegen die neuerlichen Ansprüche der Familie Theiler und brachte die Streitsache vor den Zendenrichter in Brig¹⁶²⁸. Jakob Theilers Bemühungen sollten sich als vergeblich erweisen, denn am 13. März 1565 bestätigte Landeshauptmann Peter Allet die Rechtskräftig-

1623 WIDMER, Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum, S. 65f.

1624 Zur Formierung dieser Eliten an der Spitze der Gemeinden: ΓΗΙΚΑ, La Fin de l'état corporatif, z. B. S. 30.

1625 Vgl. das Kapitel zur Familie Theiler in Simplon-Dorf.

1626 AGVO/FGA, Urkundensammlung Pfarrer Franz Joller, ad 1537, Bl. 166.

1627 Ebd., ad 1545, Bl. 170; ARNOLD, Der Simplon, S. 34.

1628 AGVO/FGA, Urkundensammlung Pfarrer Franz Joller, wohl ad 1565, Bl. 173: Aus den Prozessakten werden unter anderem die Tarife der rund 200 Jahre vor dem Prozess gültigen Sustgelder ersichtlich (um 1350).

keit des status quo¹⁶²⁹. Zwar legte Jakob Theiler gegen dieses Urteil nochmals Rekurs ein, doch wies ein im Jahr 1571 tagendes Schiedsgericht ihn endgültig in die Schranken¹⁶³⁰. Der von Simplon-Dorf erbrachte Nachweis, den Theilern 35 Pfund mehr als den ausgehandelten Kaufpreis bezahlt zu haben, trug wohl maßgeblich zur raschen Urteilsfindung bei.

4.3.2.2 Die Ballenteiler- und Sustrechte von Brig und der Jahrmarkt von Münster

Seit dem späten Mittelalter bemühten sich neben Gemeinden wie Simplon-Dorf auch die erstarkenden Korporationen um den Erwerb von verkehrsrechtlichen Privilegien, Sonderrechten und Belehnungen, die vormals oft auf Lebenszeit verliehen und schließlich innerhalb der besitzenden Familie weitervererbt worden waren. Im Fall von Prozessen verunmöglichte jedoch die Verklausuliertheit verschiedenster Teilrechte nicht selten die korrekte Ermittlung des verbürgten Rechts. Das Problem beschäftigte im 16. Jahrhundert auch die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig, als sich die Zuweisung des Teileramtes aufgrund der Zersplitterung der Ballenteiler- und Sustrechte des Passfussortes nahezu verunmöglichte. Christian Theiler als ehemaliger Inhaber von Rechten an der Briger Suste versprach anlässlich der Jahresversammlung der Ballenführer von 1584, die Hälfte der Reparaturen und die Instandhaltung des Gebäudes zu übernehmen, machte aber indes geltend, dass er nach altem Recht als Eigentümer des Sustgebäudes gleichzeitig ein Anrecht auf das Ballenteileramt besitze. Desgleichen meinte auch der Briger Kastlan Kaspar Brindeln Zmatt im Hoff als Inhaber des Pfennigs der Suste – der ihm wiederum von Jakob Owlig übergeben worden war – ein Anrecht auf das honorable Ballenteileramt zu besitzen. Und schließlich fielen auch Owlig noch gewisse Rechte am Gebäude zu¹⁶³¹, die er ebenso zur Bekundung seines Interesses an der besagten Funktion einsetzte. Die selbstbewussten Ballenführer entschieden jedoch, da *sü* [die Kontrahenten] *wöllen einandren nit glauben, das Amt mit einem aufrechten, trüwen Mann selber besetzen zu wollen*¹⁶³².

Die Palette der Streitobjekte umfasste aber nicht nur Verkehrsrechte im engeren Sinn. Auch verkehrsverwandte Bereiche wie das Marktwesen wurden vom Dezentralisierungsprozess erfasst. Als im Jahr 1532 der aus dem Goms stammende Landeshauptmann Egidius Imahorn vom Landrat das Recht auf einen freien Jahrmarkt für die Pfarrei Münster erbat, begründete er das Anliegen mit den Argumenten, dass einerseits auch alle übrigen Zehnden Jahrmärkte abhalten und andererseits aus dem Zenden Goms vier Pässe in die benachbarten Regionen führen würden. Der Landrat erteilte daraufhin sein

1629 ARNOLD, Der Simplon, S. 210f.

1630 AGVO/FGA, N 43: Schiedsgerichtliches Urteil zwischen Alt-Kastlan von Simplon, Jakob Theiler, und den Talleuten von Simplon über die erworbenen Sustrechte; Notar Kaspar Brindlen im Hof [Brig, 28.03.1571].

1631 StoA, Nr. 1273: Im Jahr 1556 hatte Bischof Johann Jordan, der aus dem Weiler Bach oberhalb von Brig stammte, Jakob Owlig die Vollmacht erteilt, die vormalig an Bartholomäus Bernhard veräußerten Sustrechte in Brig zurückzukaufen.

1632 StoA, Nr. 3812.

Einverständnis. Die einzuhaltende Auflage betraf ausschließlich den Zeitpunkt der Durchführung: So hatten die Märkte in Münster jeweils im Herbst – *so veist vech vorbanden sig* – stattzufinden. Darüber hinaus hatte die Gemeinde den Jahrmarktskalender der übrigen Zenden zu berücksichtigen, damit keine Überschneidungen entstanden. Einzig die Boten der Gommer Gemeinde Ernen hatten während der Verhandlungen opponiert und erklärt, dass der Beschluss zunächst vor die Gemeinden des Zendens zu bringen sei. Diese Gegnerschaft der Erner wird vor dem Hintergrund der bereits ausführlich dargelegten, kontinuierlichen verkehrspolitischen Rivalitäten zwischen den beiden Ortschaften mehr als verständlich, denn grundsätzlich bedeutete der Erwerb jedes weiteren Rechts einen Vorteil im Kampf um die grundsätzliche politische Vorherrschaft im Zenden¹⁶³³.

4.3.2.3 Lokale Konflikte um Verkehrsrechte in Bern

Während die spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Konflikte um Kompetenzen im Walliser Verkehrswesen einen eindeutigen Indikator der wachsenden Gemeindeautonomie darstellen, manifestieren die im bernischen Untersuchungsraum auf lokaler Ebene fassbaren Konflikte die wachsenden Kompetenzen des städtischen Zentrums. Denn obschon in den bernischen Landschaften durchaus ähnliche verkehrspolitische Zwistigkeiten zwischen Städten, Gemeinden und weiteren lokalen Instanzen ausgetragen wurden – Investitionen und Gebühren waren ebenso häufig Stein des Anstoßes wie der Verlust von verkehrspolitischer Kontrolle –, markierte die städtische Zentrale auch auf dieser Ebene eine überwältigende Präsenz, sei es auf legislativer Ebene oder in der Funktion als Schiedsrichterin.

Eine ganze Reihe von sich immer wieder aufs Neue entzündenden Streitfällen lassen sich etwa für das zwischen Thuner- und Brienersee gelegene Gebiet anführen. Die Auseinandersetzungen fanden Niederschlag in zahllosen Schieds- und Rechtssprüchen, in denen zunächst vielfach die Stadt Bern als Mittlerin angerufen wurde oder später eigeninitiativ einschritt. Eine große Rolle spielten dabei die vom Kloster Interlaken auf Grundlage seiner Fischereirechte eingerichtete verkehrsbehindernde Schwelle sowie das Wasserregal¹⁶³⁴. Darüber hinaus kam es im 14. Jahrhundert zwischen Thun auf der einen sowie Unterseen, Hasli und den Gottesleuten von Interlaken auf der anderen Seite zu langwierigen Zwistigkeiten um den Zoll von Thun. Auch dieser Streit wurde am 30. März 1398 von den stadtbernischen Obrigkeiten entschieden¹⁶³⁵. Die beschriebenen Konflikttypen und Vorgehensmuster lassen sich indes auch für die übrigen bernischen Herrschaftsgebiet fassen, doch liefert die im Oberländer Seegebiet über Jahrhunderte

1633 LA III, 52. Vgl. dazu CARLEN, Gericht und Gemeinde im Goms, S. 106f.; DERS., Markt und Marktrecht, S. 52; LAUBER, Die Entstehung des Meiertums Goms, S. 1–20.

1634 Vgl. dazu SRQ BE Interlaken, II/6, Einleitung, S. XXIX und Nr. 69, 73, 76, 79–81, 96, 101, 104, 141, 143, 161, 165, 180, 182, 183; und TRAEBER, Das Wasserregal.

1635 UB T 1398.III.30 (K.343), nach BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen, S. 111, mit Anm. 468; SRQ BE Oberhasli, Nr. 37.

hin feststellbare Verquickung verkehrspolitischer Akteure unterschiedlichster Couleur ein höchst anschauliches Modell.

III. Ergebnisse

Das einleitend umrissene negative Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens erweist sich durch die umfassende Analyse der bernischen und Walliser Akteure, Objekte und Maßnahmen der vormodernen Verkehrspolitik eindeutig als widerlegt. Die politischen, wirtschaftlichen und am Rande auch die geistlichen Instanzen schenkten dem Verkehr und dem Verkehrsgefüge, ihrer Reglementierung und Organisation sowie den verbundenen sachlichen, personellen und institutionellen Parametern auf überregionaler, regionaler und lokaler Ebene Aufmerksamkeit – wenn auch in unterschiedlicher Intensität und Kontinuität. Auf komparativer Ebene haben sich von der allgemeinen »Entdeckung der Straße« im 12. Jahrhundert bis zu den spätmittelalterlichen Institutionalisierungstendenzen und Zentralisierungsbestrebungen in Bern oder den dezentralisierenden verkehrspolitischen Kompetenzverschiebungen im Wallis jedoch durchaus unterschiedliche Entwicklungslinien in der Ausformung der einzelnen verkehrspolitischen Aktionsfelder feststellen lassen.

Grundsätzlich beeinflussten mehrere vorformende Hauptbereiche die mittelalterlichen Verkehrsorganisationen der beiden Untersuchungsgebiete: 1. Der Naturraum sowie die topographischen und klimatischen Gegebenheiten, die den Umfang der verkehrspolitischen Objekte- und Maßnahmenbündel einzuschränken oder zu erweitern vermochten. 2. Das politisch-herrschaftliche Gefüge – samt verfassungsrechtlichen und praktischen Rahmenbedingungen und Spielräumen –, welches das Quantum verkehrspolitischer Kompetenzen der jeweiligen Akteure sowie den Umfang und Wirkungsradius ihrer verkehrspolitischen Aktionen determinierte. 3. Die wirtschaftliche Konstellation auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene, die weitreichende und daher quellenmäßig kontinuierlich fassbare verkehrspolitische Maßnahmen auf weiten Strecken erst initiierte. Der jeweilige Anteil dieser das Verkehrssystem modellierenden Bereiche variierte auf struktureller und chronologischer Ebene zum Teil erheblich: Während etwa im Wallis der überregionale Transitverkehr bereits ab dem hohen Mittelalter massive Rückwirkungen auf die bischöflich-savoyische Verkehrsorganisation zeitigte, spielten im bernischen Herrschaftsgebiet überregionale wirtschaftliche Einflüsse erst mit dem handelspolitischen Aufstreben der süddeutschen Städte eine vergleichbare Rolle. Dagegen kann innerhalb der Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters keine Verschmelzung von Territorial- und Verkehrspolitik, wie sie die bernischen Obrigkeiten in der Phase der Herrschaftsintensivierung über die erworbenen Gebiete praktizierten, festgestellt werden. Dieser Befund korrespondiert mit der Konstellation, dass sich im Walliser Rhonetal während des gesamten Untersuchungszeitraums nie ein mit der Stadt Bern vergleichbares machtpolitisches Zentrum ausbilden konnte.

Insgesamt wurde die Verkehrspolitik der Aarestadt sowohl von administrativen, fiskalischen und machtpolitischen, als auch von wirtschaftlichen Motiven konstituiert, wobei der Anteil der jeweils dominanten Komponenten zeitlich und regional variierte. Hingegen war die hochgradig handelsorientierte Verkehrspolitik im Wallis – obschon sich hier auch die weiteren aufgeführten Faktoren manifestierten – tief mit den wirtschaftlichen Abläufen verknüpft. Davon auszunehmen sind die verkehrspolitischen Interessen des Hauses Savoyen, die sich in enger Symbiose mit dem Prozess der Territorialbildung formierten. Entsprechend unterliegt die Straßen- und Verkehrsorganisation

der stadtbernischen Herrschaftsgebiete ab dem späten Mittelalter einem Zentralisierungsprozess, während im Wallis trotz vorhandener zentraler, legitimierender Instanzen die verkehrspolitischen Kompetenzfelder zwar noch nicht ausgelotet sind, doch die dezentralen Tendenzen zum Ende des Mittelalters bereits eindeutig die Richtung vorgeben. Diese abweichenden Ausprägungen der verkehrspolitischen Kompetenzbereiche, die in erster Linie auf die allgemeinpolitischen Entwicklungen der beiden Untersuchungsräume zurückzuführen sind, fanden auf der einen Seite im sternförmig von der Zentrale Bern ausstrahlenden Straßensystem, auf der anderen im desolaten Straßenzustand des Walliser Verkehrsnetzes der Frühen Neuzeit Ausdruck.

Die detaillierte Analyse der verkehrspolitischen Parameter der beiden Untersuchungsgebiete hat überdies gezeigt, dass für den Raum Bern nach den zähringischen Passinteressen vor allem die verkehrspolitischen Betätigungen des städtischen Zentrums rund um die Land- und Wasserstraßennetze fassbar werden. Dagegen richteten sich die Initiativen der politischen Instanzen im Passland Wallis in hohem Grad auf den finanziell und ökonomisch einträglichen Passverkehr sowie auf die große Rhonetaroute, die als Zubringerin der zahlreichen Alpenübergänge fungierte. Fast vollständig am überregionalen Handelsverkehr orientierte sich die genossenschaftliche Organisation der lokalen Transportinteressen, welche besonders im Wallis für die politische Emanzipation der Gemeinden steht. Grundsätzlich lässt sich zumindest bei den dominanter in Erscheinung tretenden verkehrspolitischen Instanzen der Einsatz eines zur Bewältigung des Verkehrs eingesetzten Personalstocks feststellen. Vor allem die Stadt Bern bildete in der Zeit der spätmittelalterlichen Blüte des Fernverkehrs durch das Mittelland einen eigens für das Verkehrsgefüge zuständigen, mit personellen Ressourcen (z. B. Geleit- und Zollherren) ausgestatteten Institutionenkomplex aus (Kaufhaus, Bauherrenamt, Säckelamt). Demgegenüber formierte sich das verkehrspolitische »Personal« im Wallis in erster Linie aus Personen, Gemeinden und Korporationen, die vom bischöflichen Landesherrn, Regalinhabern oder partikulären Kräften mit einem oder mehreren verkehrsbezogenen Rechten belehnt wurden.

Insgesamt wurde die mittelalterliche Verkehrspolitik – wie die Ausführungen zu den verschiedenen Akteuren, Objekten und Maßnahmen verdeutlicht haben – von fiskalischen Motiven, macht- und territorialpolitischen Zielen sowie von wirtschaftlichen Interessen dominiert. Dabei variierte der jeweils mögliche Umfang verkehrspolitischer Maßnahmenbündel zeitlich, geographisch und machtpolitisch zum Teil erheblich. Der ökonomische Einflussfaktor manifestierte sich in beiden Untersuchungsgebieten am prägnantesten über die externe Komponente landesfremder Kaufleute, welche die Verkehrsorganisationen des bernischen Mittellandes und des Walliser Rhonetals mehr oder minder umfassend beeinflussten und mitgestalteten. Vor allem die fassbare bischöfliche und savoyische Zoll-, Geleit- und Straßenpolitik richtete sich sehr stark auf die oberitalienische, vor allem auf die mailändische *universitas mercatorum* aus. Nur zeitweilig formierten sich demgegenüber mit den spätmittelalterlichen Kaufleutegesellschaften die (verkehrs-)politischen Interessen der in den untersuchten Herrschaftsgebieten ansässigen Kaufleute.

1. Verkehrspolitik im Mittelalter?

Im Allgemeinen verhinderte die Struktur des mittelalterlichen Territorialstaats eine systematische, auf breite horizontale Wirkung berechnete Verkehrspolitik, schloss aber die unsystematische, eng mit zusätzlichen Interessen verknüpfte Förderung wirtschaftlicher Vorgänge nicht aus. Der punktuelle Ansatz, die Konkurrenz auf engstem Raum blieb wohl die reguläre zeitgemäße Erscheinungsform verkehrspolitischer Betätigung, solange flächenhafte Geschlossenheit nicht erreicht war und die Vorstellung vorherrschte, dass der eigene Anteil an verkehrspolitischen Vorteilen nur auf Kosten anderer zu vergrößern sei¹⁶³⁶. Entsprechend bestand der gemeinsame Nenner der Maßnahmen, die dynamisch ins Wirtschafts- und Verkehrsgefüge eingriffen, allein im zwangsläufigen Vorteilsstreben ihres Urhebers, der stets eine Erhöhung seiner Macht und/oder seiner Einnahmen anvisierte. Überdies waren – wie die Analysen der untersuchten Gebiete gezeigt haben – die Proportionen der fiskalischen, macht- und territorialpolitischen sowie der wirtschaftlichen Interessen im Einzelfall verschiedenartig gewichtet: Strebte etwa ein Herrschaftsgebilde territoriale Geschlossenheit an, so dürfte es verkehrspolitische Maßnahmen zwangsläufig zur Intensivierung seiner Herrschaft beansprucht haben¹⁶³⁷.

Die Frage nach einem System »Verkehrspolitik« muss deshalb für einen globalen, kontinuierlichen und gebietsübergreifenden Rahmen verneint werden. Wenn hingegen die Aktivitäten mehrerer Instanzen eines (verkehrsbegünstigten) Territoriums während eines bestimmten Intervalls subsumiert werden oder wenn ein Akteur – begünstigt durch interne und externe Faktoren – verschiedenste Kompetenzen kontinuierlich auf sich vereinigte, so kann auch für das Mittelalter eine umfassendere Verkehrspolitik postuliert werden, wie die regionalen Fallanalysen nachweisen konnten. Dieser Befund fügt sich hervorragend ins Modell des Territorialisierungsprozesses ein. Überdies verdichtete sich die Systemhaftigkeit verkehrspolitischer Maßnahmen durch die klare Festschreibung von Kompetenzen und die einsetzenden Tendenzen zur Institutionalisierung im späten Mittelalter zusehends.

Wichtig bleibt insgesamt, dass nicht ein aus der Moderne rückwärts projiziertes Politik- und Staatsverständnis die Interpretation der mittelalterlichen Verkehrsorganisation trübt und damit den Zugang zur Realität der zeitgenössischen Herrschaftsorganisation verstellt¹⁶³⁸. Denn es greift zu kurz, die Verfahrensformen mittelalterlichen Regierens lediglich »unter dem Vorzeichen fehlender staatlicher Ordnung als ungeordnetes Kräftespiel zu definieren«¹⁶³⁹. Die Verkehrspolitik des Mittelalters demonstriert dergestalt das geregelte Funktionieren des zeitgenössischen, personal organisierten Herrschaftsverbandes sowie ein auf dem Regionalismus basierendes politisches Gefüge, das im Übrigen völlig quersteht zur modernen, überstaatlichen »Europäisierung« des Alpenraums.

1636 DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, S. 223–227.

1637 HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft, S. 275.

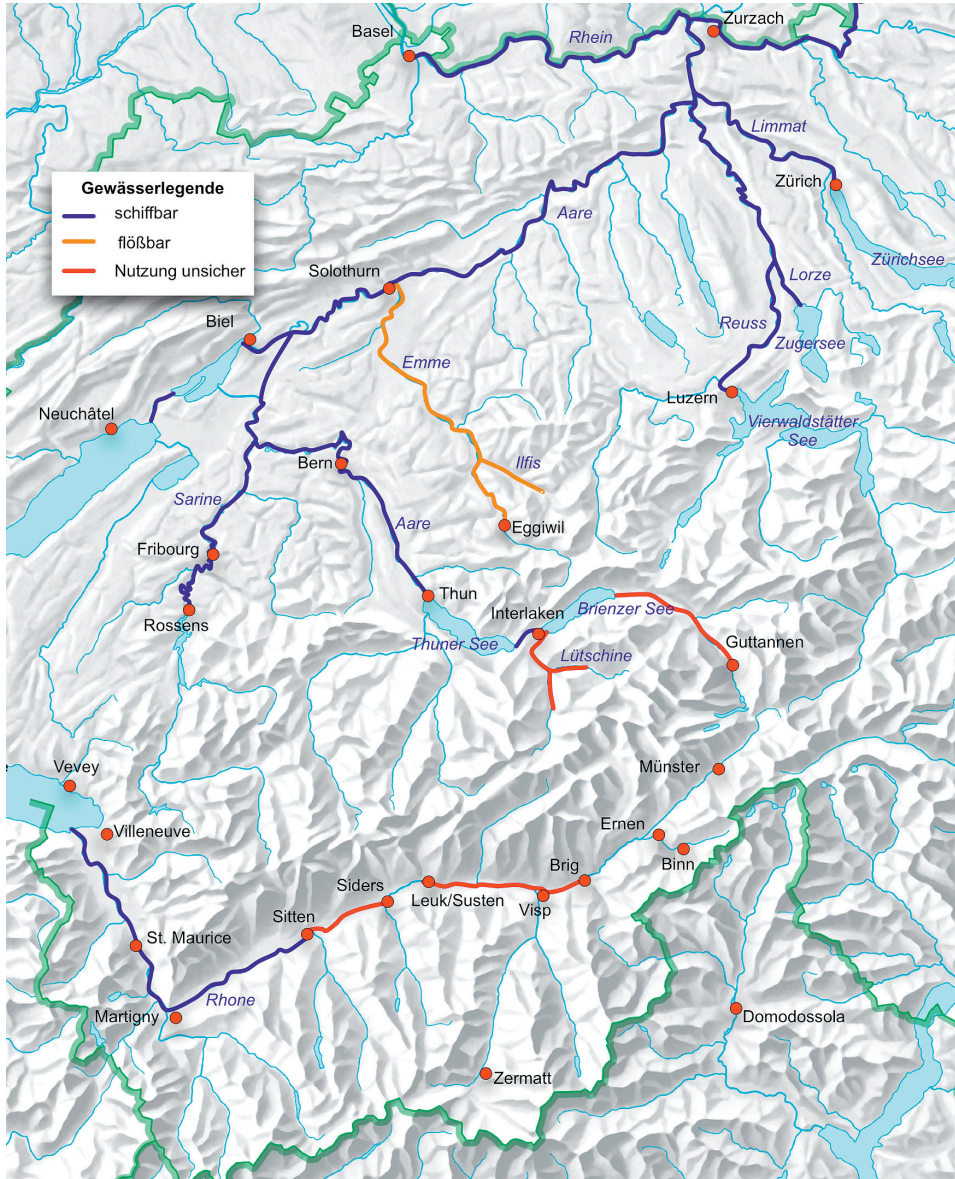
1638 Ebd., S. 274.

1639 KINTZINGER, Cum salvo conductu, S. 324.

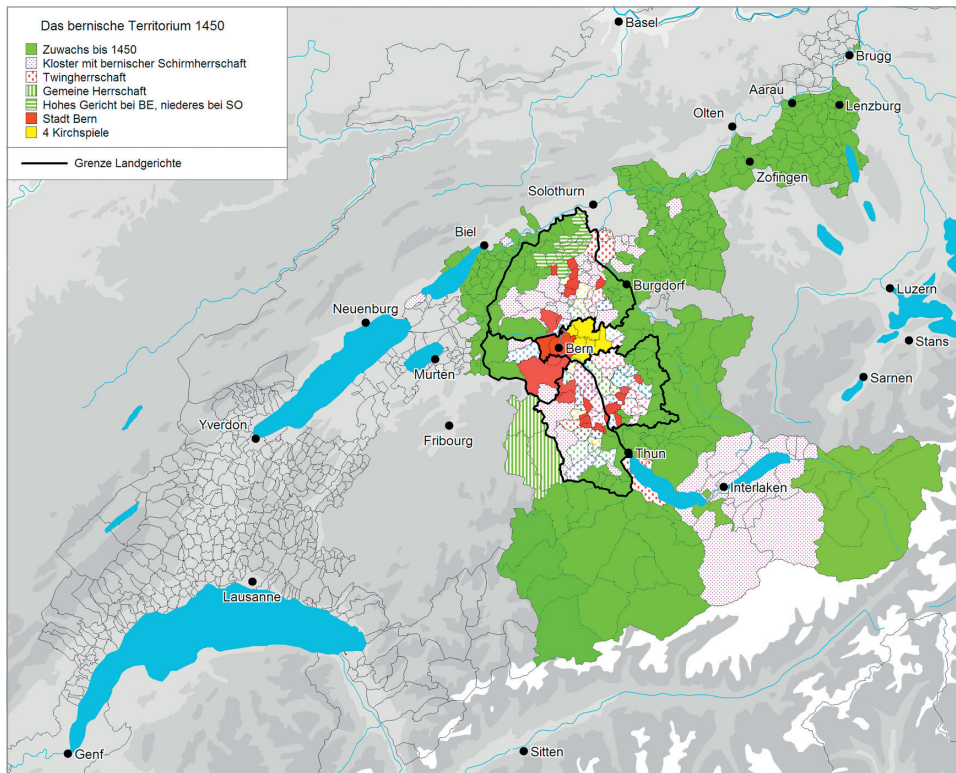
IV. Anhang

1. Kartographische Materialien

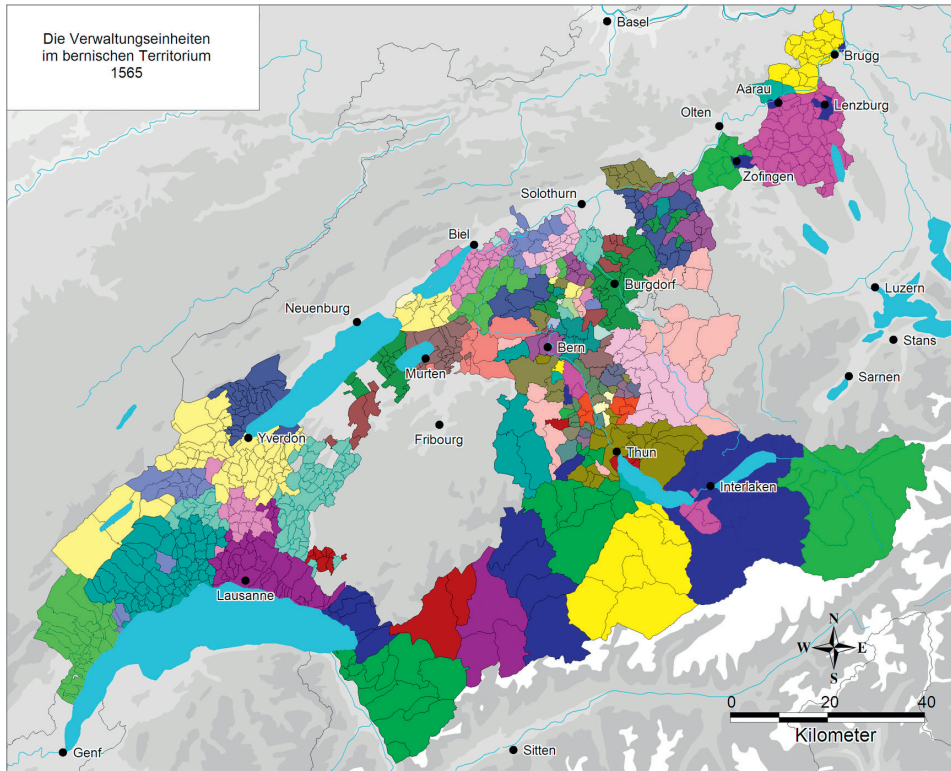
1.1 Die schiff- und flößbaren Wasserwege des bernischen und Walliser Raums bis zum Ende des 16. Jahrhunderts



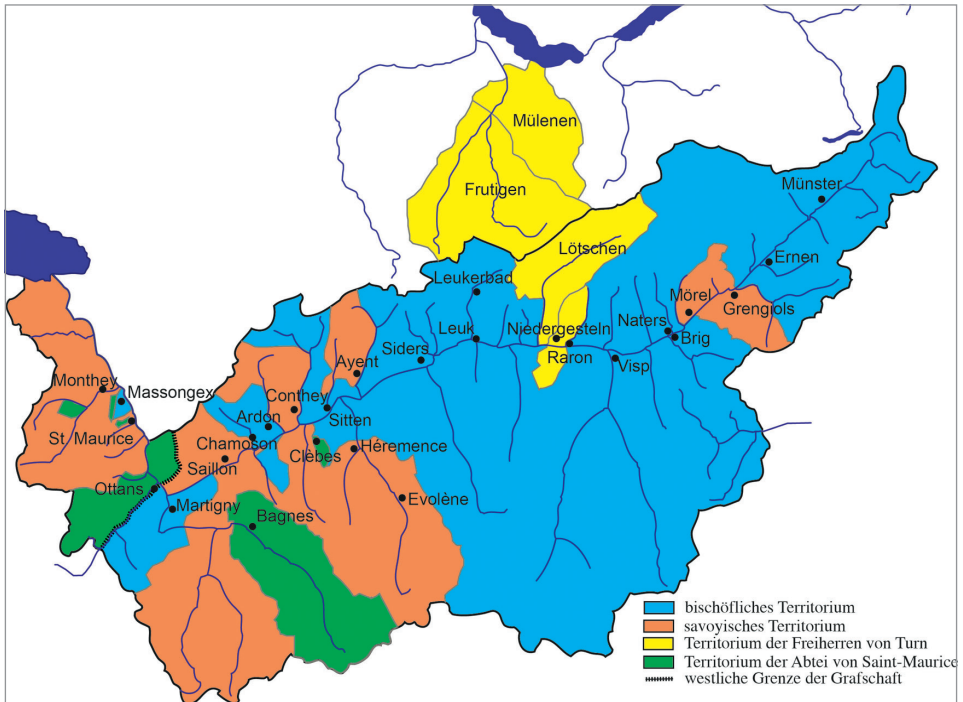
1.2 Das bernische Territorium um 1450



1.3 Das bernische Territorium um 1565

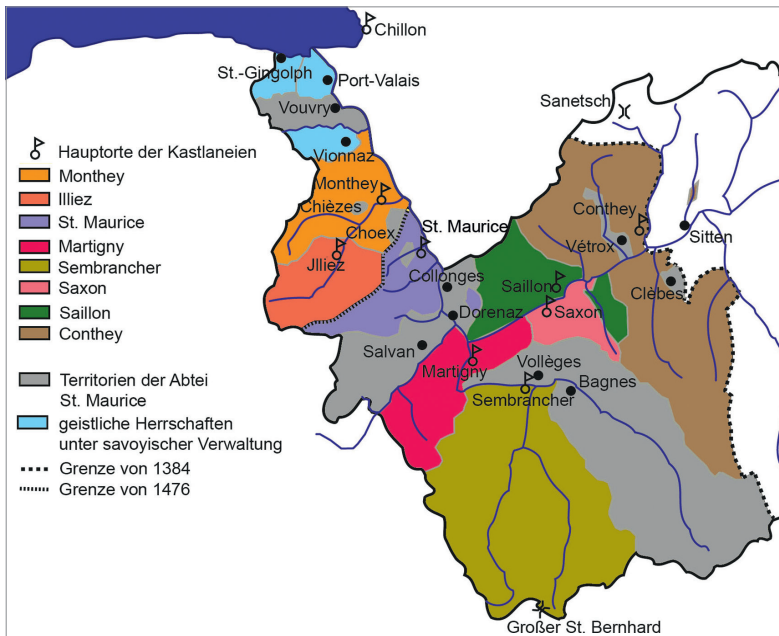


1.4 Grafschaft und Bistum Wallis um 1350

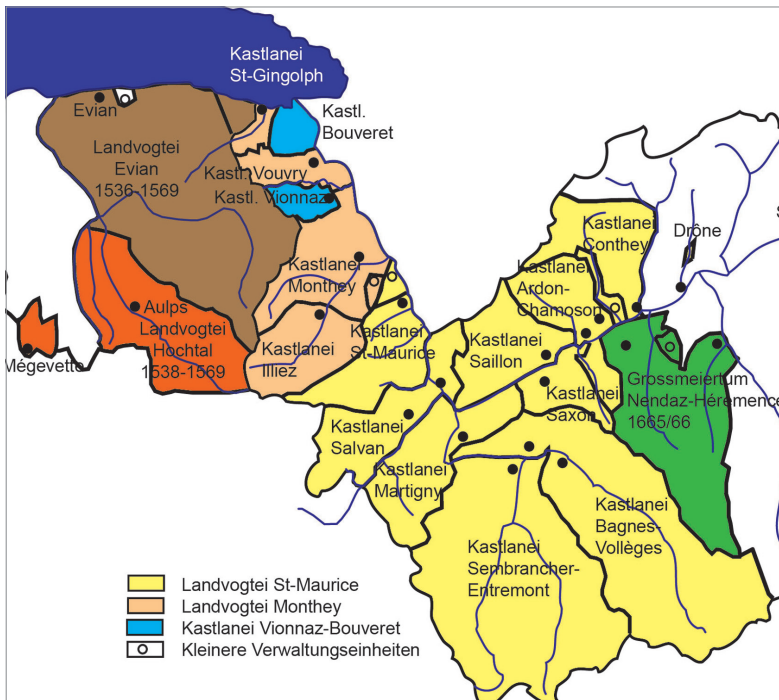


Die Karte verzeichnet den »Passtaat« der Herren von Turn, da dieser im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eingehender abgehandelt wird. Nicht in die Darstellung aufgenommen wurden dagegen die Herrschaftsgebiete weiterer zweitrangiger, über mehr oder weniger ausgedehnte Territorien verfügender Grundbesitzer, etwa der Herren von Raron, da diese im Hinblick auf das in der Untersuchung abgehandelte zentrale Thema der Verkehrspolitik keine tragende Rolle spielen.

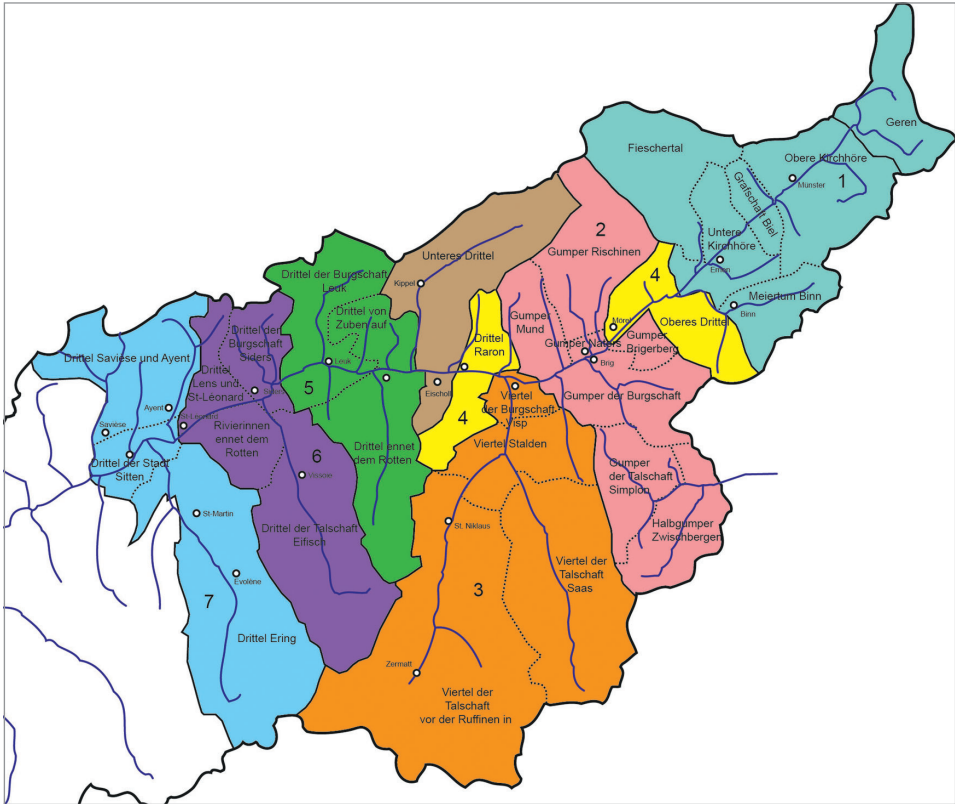
1.5 Das savoyische Unterwallis 1384–1475/76



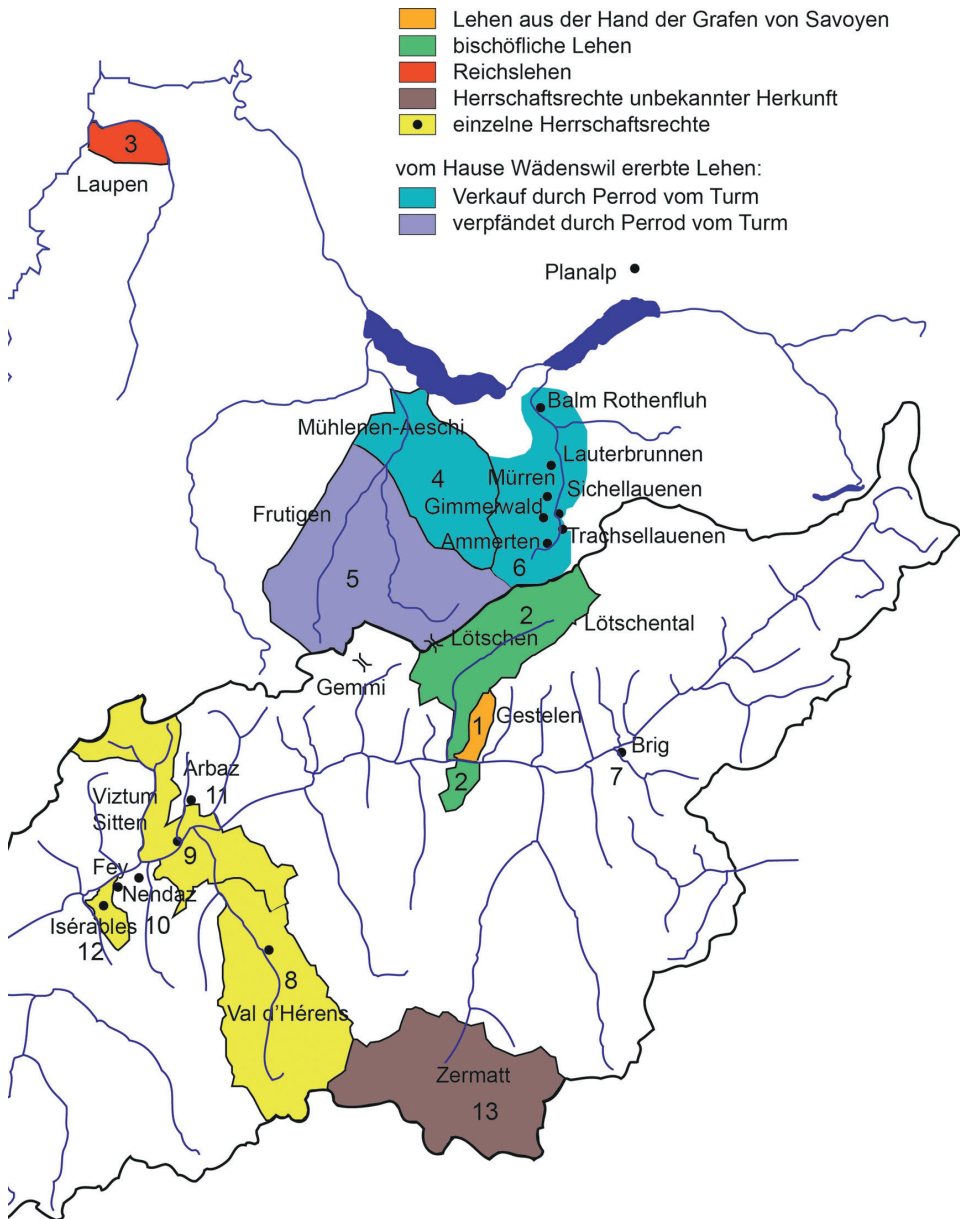
1.6 Das Unterwallis nach 1475/76



1.7 Die Walliser Zenden



1.8 Der Passtaat der Freiherren von Turn im 14. Jahrhundert



- | | |
|---|--|
| 1. Herrschaft Niedergesteln | 8. Mistralamt im Val d'Hérens |
| 2. Lötschentäl | 9. Viztum von Sitten |
| 3. Herrschaft Laupen | 10. Herrschaft in Fey und Mistralamt in Fey und Nendaz |
| 4. Mitherrschaft über Mühlener-Aeschi | 11. Herrschaft im Ort und Gebiet von Arbaz |
| 5. Mitherrschaft über Frutigen | 12. Mitherrschaft von Iséables |
| 6. Lötschersiedlungen im Lauterbrunnental und auf der Planalp | 13. Herrschaft im Mattertal |
| 7. Zoll in Brig | |

1.9 Schematische Karte der diskutierten bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe



- | | |
|------------------------|------------------|
| 1. Großer St. Bernhard | 11. Lötschenpass |
| 2. Simplonpass | 12. Gemmipass |
| 3. Grimselpass | 13. Rawilpass |
| 4. Furkapass | 14. Schnidejoch |
| 5. Griespass | 15. Sanetschpass |
| 6. Albrunpass | 16. Brünigpass |
| 7. Antronapass | 17. Nufenenpass |
| 8. Monte Moropass | 18. Bistinenpass |
| 9. Theodulpass | 19. Saanenmööser |
| 10. Col d'Hérens | |

2. Verzeichnis der illustrativen Materialien

2.1 Abbildungen

Abb. 1: Fährunglück von Detligen (1311), Diebold Schilling Spiezer Bilderchronik, Burgerbibliothek Bern, Mss.h.h.I.16, p. 151.

Abb. 2: Plan der Stadt Bern von Aberli aus dem Jahrbuch 1897: Bern von Jos. Plepp (?) 1583. Rest. 1753, BHM Inv. 801; © BERNISCHES HISTORISCHES MUSEUM.

Abb. 3: Photographie der Gümmenenbrücke; © Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, Brig-Glis.

Abb. 4: Photographie der Chibrücke, Stalden; © Gabriel Imboden, Hottent.

Abb. 5: Der Straßenbauvertrag vom 12.08.1397, Staatsarchiv Bern, F. Wallis, 12.08.1397.

2.2 Karten

Karte 1.1: Die schiff- und flößbaren Wasserwege des bernischen und Walliser Alpenraums bis zum Ende des 16. Jahrhunderts; Karte erstellt nach einer Vorgabe und mit freundlicher Genehmigung von Stefan BRÖNNIMANN, Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen von 1500 bis 1800. Versuch eines Inventars, in: Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins der Fünf Orte Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald und Zug 150 (1997), S. 119–178, hier: S. 149; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.

Karte 1.2: Das bernische Territorium um 1450, Karte reproduziert mit freundlicher Genehmigung von Frau Dr. Barbara STUDER IMMENHAUSER aus ihrer Dissertation: Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550 (Mittelalter-Forschungen 19), Ostfildern 2006, nach S. 244; © Barbara Studer Immenhauser, Bern.

Karte 1.3: Das bernische Territorium um 1565, reproduziert mit freundlicher Genehmigung von Frau Dr. Barbara STUDER IMMENHAUSER aus ihrer Dissertation: Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550 (Mittelalter-Forschungen 19), Ostfildern 2006, nach S. 244; © Barbara Studer Immenhauser, Bern.

Karte 1.4: Grafschaft und Bistum Wallis um 1350; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.

Karte 1.5: Das savoyische Unterwallis 1384–1475/76; Karte erstellt nach der Vorgabe und mit freundlicher Genehmigung von FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2, S. 16; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.

Karte 1.6: Das Unterwallis nach 1475/76; Karte erstellt nach der Vorgabe und mit freundlicher Genehmigung von FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 3.1, S. 31; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.

- Karte 1.7: Die Walliser Zenden; Karte erstellt nach der Vorgabe und mit freundlicher Genehmigung von FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 3.1, S. 10; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.
- Karte 1.8: Karte des Passstaates der Freiherren von Turn im 14. Jahrhundert, Karte erstellt nach einer Vorgabe und mit freundlicher Genehmigung von Prof. Dr. Klaus AERNI aus seiner Habilitationsschrift: Die Passwege Gemmi, Loetschen und Grimsel, hier: Textband, nach S. 452, fig. 39. Die Darstellung wurde auf der Grundlage der folgenden Quellen erstellt: SRQ BE Frutigen; AMMANN/SCHIB (Hg.), Historischer Atlas der Schweiz; DE CHARRIÈRE, Les sires de la Tour.
- Karte 1.9: Schematische Karte der diskutierten bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe; © Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Brig.

3. Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen

Abb.	Abbildung(en)
Anm.	Anmerkung(en)
AGSB	Archives du Grand-Saint-Bernard
AGVO/FGA	Archiv des Geschichtsforschenden Vereins Oberwallis/Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Stockalperschloss, Brig
Art.	Artikel
ASTo	Archivio di Stato di Torino
Aufl.	Auflage
BA	Bürgerarchiv/Bezirksarchiv
Bd., Bde.	Band, Bände
Bearb., bearb.	Bearbeiter, bearbeitet
Beih.	Beiheft
DA	Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters
d/den.	Denar
Ders., Dies.	derselbe, dieselbe, dieselben
Diss.	Dissertation
EA	Eidgenössische Abschiede
Ebd., ebd.	Ebenda, ebenda
engl.	englisch
et al.	et alteri
f.	folgende
fl.	Gulden
FRB	Fontes Rerum Bernensium
frz.	französisch
GA	Gemeindearchiv
Hg., hg.	Herausgeber, herausgegeben
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
HRG	Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte
HZ	Historische Zeitschrift
IVS	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
ital.	italienisch
Jh.	Jahrhundert
KA	Kircharchiv
Kap.	Kapitel
LA	Landratsabschiede
lat.	lateinisch
Lex.MA	Lexikon des Mittelalters
lib.	Pfund

MGH	Monumenta Germaniae Historica Capit. = Capitularia regum Francorum, Const. = Constitutiones, DD = Diplomata, Fontes iuris N.S. = Fontes iuris Germanici antiqui, Nova series, Staatsschriften = Staatsschriften des späteren Mittelalters
NF	Neue Folge
Nr.	Nummer
pl./plaph.	Plapphart
PfA	Pfarrarchiv/Pfarreiarchiv
PriA	Privatarchiv
s	Schilling
S.	Seite(n)
s.a.	siehe auch
s.l.	sine loco (ohne Ort)
SAB	Stadtarchiv Bern
Sp.	Spalte(n)
SRQ	Sammlung schweizerischer Rechtsquellen
StAB	Staatsarchiv des Kantons Bern M = Mandatenbuch, Ob. Spruchb. = Spruchbuch des Oberen Gewölbes, P = Polizeybuch, RM = Ratsmanual, U. Spruchb. = Spruchbuch des Unteren Gewölbes
StAVS	Staatsarchiv des Kantons Wallis
StoA	Stockalperarchiv, Stockalperschloss, Brig
SZG	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte
Tab.	Tabelle
UbT	Urkunden der historischen Abteilung des Stadtarchivs Thun
u. ä.	und ähnlich, und Ähnliches
u. ö.	und öfter
Vgl., vgl.	vergleiche
VSWG	Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte
VuF	Vorträge und Forschungen
z. B.	zum Beispiel
ZHF	Zeitschrift für historische Forschung
ZRG Germ.	Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germanistische Abteilung

V. Bibliographie

1. Quellen

1.1 Ungedruckte Quellen

- *Archiv des Geschichtsforschenden Vereins Oberwallis, Forschungsinstitut zur Geschichte des Alpenraums, Stockalperschloss, Brig (AGVO/FGA)*
- Aktensammlung zum Wallis 1400–1500, Konvolut von Abschriften von Pfarrer Schmid, S 33 [verschollen]
- Collection Schmid-Lauber, S 130
- Fragment eines Minutenbuchs des Notars Bartholomäus Perrig aus Brig mit verschiedenen Eintragungen, Briefentwürfen und einer Wappentafel (1652–1654), B 3
- Libro d’Entrata e Sortita, FL-9
- Libro Mastro per li pelli che havemo in sotietà questo ano N^{er} 1 principato nel ano 1780, FL-6
- Urkundensammlung, N 43
- Urkundensammlung Pfarrer Franz Joller, Abschriften von ca. 1217–1870, lose Papierbll., ca. 241 Blatt
- *Archives départementales de la Savoie, Chambéry*
- SA 15243
- *Archives du Grand-Saint-Bernard (AGSB)*
- 2245–2564
- *Bezirkarchiv (BA) Mörel*
- A 327 a, E 1, E 2, E 3, E 10, E 11
- *Bürgerarchiv (BA) Leuk*
- A 6
- *Bürgerarchiv (BA) Sitten*
- Tir. 104, Nr. 72
- *Bürgerarchiv (BA) Visp*
- A 52, D 1a, E 4, E 5, E 10
- *Gemeindearchiv (GA) Blitzingen*
- E 1
- *Gemeindearchiv (GA) Brigerbad*
- E 1, E 3, E 4
- *Gemeindearchiv (GA) Ernen*
- E 1
- *Gemeindearchiv (GA) Leuk*
- A 1, E 4
- *Gemeindearchiv (GA) Mörel*
- C 7, E 3
- *Gemeindearchiv (GA) Münster*
- E 15
- *Gemeindearchiv (GA) Niedergesteln*
- E 1, E 2, E 4
- *Gemeindearchiv (GA) Obergesteln*
- E 1
- *Kircharchiv (KA) Reckingen*
- Nr. 1, Nr. 5, Nr. 12
- *Pfarrarchiv (PfA) Binn*
- E 1
- *Pfarrarchiv (PfA) Ernen*
- A 27
- *Pfarrarchiv (PfA) Glis*
- Nr. 6, 6b, 7, DD 14
- *Pfarrarchiv (PfA) Münster*
- A 5 a, A 5 b, E 2, E 3, E 5, E 6, E 8

– *Pfarrarchiv (PfA) Reckingen*
 B 12
 – *Pfarrarchiv (PfA) Saas*
 E 1, E 2
 – *Privatarchiv (PriA) Kippel*
 A
 – *Staatsarchiv Bern (StAB)*
 A I 1 Altes Missivenbuch
 A I 305–A I 345, Spruchbücher des Oberen Gewölbes A–QQ
 A I 371–A I 384, Spruchbücher des Unteren Gewölbes A–P
 A I 453, Altes Polizei, Eyd und Spruchbuch
 A I 454–461, Polizeibücher
 A I 631, Eidbuch III
 A II 1–A II 186, Ratsmanuale 1–315
 A III 3–A III 28, Deutsch Missivenbücher A–AA
 A V 1418, Bd. 53
 B VIII 1 Zollbuch I (1540)
 B VIII 6 · Gleits-Brieffen-Buch
 B VIII 123 Zolltarife
 B X 40 Baumamtsrechnungen
 B XIII/28 Udelbuch (1389)
 C VIII 123 Geleitzolltarif
 Geleitsbriefbuch 85
 Urbare Bern III, Nr. 29
 Urkunden aus den Fächern Wallis und Eidgenossenschaft
 – *Staatsarchiv Mailand*
 Cancelleria Generale dello Stato, Mappen 183, 185
 – *Stadtarchiv Bern (SAB)*
 A 093, Bauamtsurbar I (1538)
 – *Stadtarchiv Thun*
 Missiven 3, Nr. 381
 Missiven 4, Nr. 228
 – *Staatsarchiv Turin (ASTo)*
 Sezioni riunite, inv. 69
 – *Staatsarchiv Wallis (StaVS)*
 ABS 204/10
 ABS 204/19
 Fonds Joseph de Lavallaz, P 37
 Fonds Supersaxo I, Pg. 259
 Datensammlung über die Quellen zur Rhone
 – *Stockalperarchiv, Stockalperschloss, Brig (StoA)*
 Nr. 18, 76, 80, 94, 97, 100, 610a (Fonds Hugo Paul Gutzwiller), 1205, 1211, 1235 a, 1235 b, 1273, 1341,
 2351, 3019, 3812
 – *Talarchiv Lötschen*
 A 1, E 1
 – *Talarchiv Saas*
 C 1, C b 1, C b 3

1.2 Gedruckte Quellen

Acta Pontificum Helvetica, Quellen zur schweizerischen Geschichte aus dem päpstlichen Archiv in Rom, hg. von Johannes BERNOULLI, Basel 1891.

- Amtliche Sammlung der Älteren Eidgenössischen Abschiede 1421 bis 1477, bearb. von Philipp Anton VON SEGESSER (Amtliche Sammlung der Älteren Eidgenössischen Abschiede III/1), Zürich 1858.
- Capitularia regum francorum, t. II, hg. von Alfred BORET und Victor KRAUSE (MGH, Legum sectio II, t. II), Hannover 1897.
- Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. I, hg. von Ludwig WEILAND (MGH, Legum sectio IV, t. I), Hannover 1893.
- Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. II, hg. von Ludwig WEILAND (MGH, Legum sectio IV, t. II), Hannover 1896.
- Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. III, hg. von Jakob SCHWALM (MGH, Legum sectio IV, t. III), Hannover/Leipzig 1904–1906.
- Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. IV, 2 Tle., hg. von Jakob SCHWALM (MGH, Legum sectio IV, t. IV), Hannover/Leipzig 1906.
- Constitutiones et Acta Publica imperatorum et regum, t. V, hg. von Jakob SCHWALM (MGH, Legum sectio IV, t. V), Hannover/Leipzig 1909–1913.
- Die Bernerchronik des Conrad Justinger, nebst vier Beilagen: 1) Chronica de Berno. 2) Conflictus Lauenpensis. 3) Die anonyme Stadtchronik oder der Königshofen-Justinger. 4) Anonymus Friburgensis, hg. im Auftrag und mit Unterstützung der allgemeinen Geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz von Gottlieb STUDER, Bern 1871.
- Die Goldene Bulle Kaiser Karls IV. vom Jahre 1365, hg. von Wolfgang D. FRITZ (MGH, Fontes iuris N.S. XI), Weimar 1972.
- Die Rechtsquellen des Kantons Aargau, 1. Teil: Stadtrechte, Bd. V: Das Stadtrecht von Zofingen, bearb. und hg. von Walther MERZ (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 16), Aarau 1914.
- Die Rechtsquellen des Kantons Aargau, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. II: Die Oberämter Königsfelden, Biberstein und Kasteln, bearb. und hg. von Walther MERZ (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 16), Aarau 1926.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. I und II: Handfeste, Satzungsbücher, Stadtbuch, Stadtsatzung von 1539 (1218–1539), bearb. und hg. von Friedrich Emil WELTI, bearb. von Hermann RENNEFAHRT unter Mitarbeit von Hermann SPECKER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1971.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. III, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1945.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. IV, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1955.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. V: Verfassung und Verwaltung des Kantons Bern, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1959.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. VIII: Wirtschaftsrecht, Tl. 1 und 2, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1966.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 1. Teil: Stadtrechte. Das Stadtrecht von Bern, Bd. IX: Gebiet, Haushalt, Regalien, Tl. 1 und 2, bearb. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1967.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. II: Das Statutarrecht der Landschaft Frutigen, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1937.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. V: Das Recht des Amtsbezirks Laupen, bearb. und hg. von Hermann RENNEFAHRT (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1952.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. VI: Das Recht der Ämter Interlaken und Unterseen, bearb. und hg. von Margret GRAF-FUCHS (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1957.
- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. VII: Das Recht des Amtes Oberhasli, bearb. und hg. Josef BRÜLISAUER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1984.

- Die Rechtsquellen des Kantons Bern, 2. Teil: Rechte der Landschaft, Bd. IX: Die Rechtsquellen der Stadt Burgdorf und ihrer Herrschaften und des Schultheißenamts Burgdorf, 2 Tle., bearb. von Anne-Marie DUBLER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1995.
- Die Rechtsquellen des Kantons Solothurn, Bd. I: Die Rechtsquellen der Stadt Solothurn von den Anfängen bis 1434, hg. von Charles STUDER (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, 1. Abt.), Aarau 1949.
- Die Urkunden Friedrichs I., Friderici I. Diplomata, hg. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH et al., Tl. 1: Die Urkunden Friedrichs I. 1152–1158 (MGH, DD regum et imperatorum Germaniae, t. X,1), Hannover 1975.
- Die Urkunden Friedrichs I., Friderici I. Diplomata, hg. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH et al., Tl. 2: Die Urkunden Friedrichs I. 1158–1167 (MGH, DD regum et imperatorum Germaniae, t. X,2), Hannover 1979.
- Die Urkunden Konrads III. und seines Sohnes Heinrich, Conradi III. et filii eius Heinrici Diplomata, bearb. von Friedrich HAUSMANN (MGH, DD regum et imperatorum Germaniae, t. IX), Wien 1969.
- Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500, Bd. I: 1500–1519, bearb. von Dionys IMESCH, Freiburg 1916; Bd. II: 1520–1529, bearb. von Dionys IMESCH, Brig 1949; Bd. III: 1529–1547, bearb. von Bernard TRUFFER, Brig 1973; Bd. IV: 1548–1565, bearb. von Bernard TRUFFER, Brig 1977; Bd. V: 1565–1575, bearb. von Bernard TRUFFER, Brig 1980; Bd. VI: 1576–1585, bearb. von Bernard TRUFFER, Brig 1983; Bd. VII: 1586–1595, bearb. von Hans-Robert AMMANN, Brig 1988; Bd. VIII: 1596–1604, bearb. von Hans-Robert AMMANN, Brig 1992.
- Diebold Schillings Berner Chronik (1483), bearb. von Hans BLOESCH und Paul HILBER, 4 Bde., Bern 1943–1945.
- Diebold Schillings Spiezer Bilderchronik. Faksimile-Ausgabe der Handschrift Mss. hist. helv. I. 16 der Burgerbibliothek Bern. Kommentarband hg. von Hans HAEBERLI und Christoph von STEIGER, Luzern 1990.
- Fontes Rerum Bernensium. Berns Geschichtsquellen bis 1390, 10 Bde., Bern 1883–1956.
- FURRER, Sigismund, Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis, 3 Bde., Sitten 1850–1852.
- GINGINS-LA-SARRA, Frédéric Jean Charles de, Quellenmaterial aus Walliser Archiven zur Geschichte der Biandrate. Documents pour servir à l'histoire des comtes de Biandrate. Recueillis dans les archives du Vallais et précédés d'une notice, Turin 1847.
- GREMAUD, Jean, Nécrologes de l'église cathédrale de Sion et de l'église paroissiale de Granges, suivis de chartes séduinoises et d'un catalogue des évêques de Sion (Mémoires et documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse romande 18), Lausanne 1863, S. 247–524.
- DERS., Documents relatifs à l'Histoire du Vallais, Bd. I: 300–1255, Bd. II: 1255–1300, Bd. III: 1300–1330, Bd. IV: 1331–1350, Bd. V: 1351–1375, Bd. VI: 1375–1402, Bd. VII: 1402–1431, Bd. VIII: 1432–1457 (Mémoires et Documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande 29–33, 37–39), Lausanne 1875–1898.
- HALLER, Berchtold, Bern in seinen Rathsmannualen 1465–1565, hg. vom Historischen Verein des Kantons Bern, 3 Bde., Bern 1900/1902.
- IMESCH, Dionys, Vertrag zwischen Wallis und Ossola vom 2. August 1284, in: Blätter aus der Walliser Geschichte III/1 (1902), S. 63–69.
- DERS., Die Reise einer Walliser Gesandtschaft auf das Konzil von Konstanz (1417–1418), in: Blätter aus der Walliser Geschichte VIII (1935), S. 57–72.
- DERS., Die Verordnungen der Ballenführer von Brig aus den Jahren 1555 und 1584, in: Blätter aus der Walliser Geschichte IV (1911), S. 281–189.
- La finanza sabauda nel sec. XIII, 3 Bde. (Biblioteca della Società storica subalpina 131–133/Corpus chartarum Italiae. Fonti e studi di storia sabauda 1–3), hg. von Mario CHIAUDANO, Turin 1933–1937.
- Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard (1397–1477), hg. von Lucien QUAGLIA, bearb. von Jean-Marie THEURILLAT, in: Vallesia 28 (1973), S. 1–162; 30 (1975), S. 169–374.
- MEURER, Noë, Wasser Recht Unnd Gerechtigkeit fürnehmlich des Weitberühmbten und Goltreichen Rheinstrohms, wie derselbig gleich als ein Richter, am Gestaden, jetzt dem einen gebe, dem andern nehme: Item von Inseln, Awen ..., sampt andern ... zugehörigen Gerechtigkeiten, als der Oberkeit,

- Gestaden, ... Schiffung, Vogelweid, Salmen und Goltgründen, ... Alt-Wassern, was derwegen in Rechten ... gehalten werde: Der ander Tractat vom Rhein, auch andern ... Stromen, Flussen und Wassern, ...: Item von Fischen, Seen, Teychen und Weyhern, ... was ... bräulich sey, Frankfurt am Main 1570.
- MEYER, Karl, Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation in der Leventina, in: Anzeiger für schweizerische Geschichte 11 (1911), S. 171–182.
- NABHOLZ, Hans/KLÄUI, Paul, Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone von den Anfängen bis zur Gegenwart, Aarau 1940.
- PEGLOTTI BALDUCCI, Francesco, La pratica della mercatura, hg. von Allan EVANS, Cambridge MA 1936.
- QUAGLIA, L[ucien], La Maison du Grand-Saint-Bernard. Des origines aux temps actuels, Aosta 1955.
- Reformation Kaiser Siegmunds, hg. von Heinrich KOLLER (MGH, Staatschriften 6), Stuttgart 1964.
- RIZZI, Enrico, Il trattato di Lattinasca, in: Lo Strona 6 (1981), Nr. 1, S. 36–41.
- Sachsenspiegel, Tl. 1: Landrecht, Tl. 2: Lehnrecht, hg. von Karl August ECKHARDT (MGH, Fontes iuris N. S. I/1 und 2), Hannover 1955f./Ndr. 1989/1995.
- Schwabenspiegel, hg. von Karl August ECKHARDT (MGH, Fontes iuris M. S. IV), Hannover 1960–1974.
- SCHÖPF, Thomas, Karte des Bernischen Staatsgebietes von 1577/78. Faksimile der Ausgabe *Inclitæ Bernatum urbis, cum omni ditionis suæ agro et provinciis delineatio chorographica*, Basel 1577/78, hg. und kommentiert von Georges GROSJEAN, Zürich-Dietikon 1970–1972.
- SCHULTE, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. II: Urkunden, Leipzig 1900.
- Statuta Voconiae, in: BIANCHETTI, Enrico, L'Ossola inferiore. Note storiche e documenti, Bd. II: Documenti, Rom/Turin/Florenz 1878, S. 519–545.
- STUMPF, Johannes, Ein Reisebericht der Chronisten Johannes Stumpf aus dem Jahre 1544, hg. von Hermann ESCHER, in: Quellen zur Schweizerischen Geschichte 6 (1844), S. 231–310.
- DERS., Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, Landen und Voelckeren chronickwirdiger thaaten beschreibung, Zürich 1548/Reprint Winterthur 1975.
- The Publications of the Pipe Roll Society, Bd. 1: The Great Roll of the Pipe for the Fifth Year of the Reign of Kong Henry the Second. A. D. 1158–1159, London 1884.
- WEINRICH, Lorenz, Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250, Darmstadt 1977.
- WELTI, Friedrich Emil (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1375–1384, Bern 1896.
- DERS. (Hg.), Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1430–1452, Bern 1904.
- DERS. (Hg.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 14), Bern 1896, S. 505–704.

2. Literatur

Die Lexikonartikel (HLS, HRG und Lex.MA) sind ausschließlich im Anmerkungsapparat verzeichnet.

- AEBISCHER, Paul, La christianisation du Valais à la lumière de quelques faits linguistiques, in: *Vallesia* 17 (1962), S. 171–206.
- AERNI, Klaus, Das »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)«. Ein Kurzbericht, in: *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 4 (1986), S. 267–279.
- DERS., Die alten Passwege Albrun, Grimsel, Gries, Mt. Moro und Loetschen. Kartierung der Routen und erste Hinweise auf deren Entstehung, Hofwil/Merligen 1961.
- DERS., Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit, in: *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz*, hg. von DEMS. und Heinz E. HERZIG (*Geographica Bernensia*, Rh. G 18), Bern 1986, S. 57–84.
- DERS., Die Entwicklung des Gemmipasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen, in: *SZG* 29 (1979), S. 53–83.
- DERS., Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen, 2 Bde., Bremgarten 1971.
- DERS., Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner im Wallis, in: *Wege und Geschichte* 2 (2003), S. 38–43.
- DERS., *Simplon – Passwege und Museen*. 54. Deutscher Geographentag Bern 2003. Exkursionsführer (*Geographica Bernensia*), Bern 2003.
- DERS., Ulrich Ruffiner – Straßen und Brücken, in: DERS./CASSINA, Gaëtan/KALBERMATTER, Philipp/RONCO, Elena/ZENHÄUSERN, Gregor, Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts (Beihefte zu *Vallesia* 13), Sitten 2005, S. 111–160.
- DERS., Wegspuren an der Grimsel, in: *Wege und Geschichte* 2 (2010), S. 11–17.
- DERS., Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: RIEDENAUER, Erwin (Hg.), *Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit/L'apertura dell'area alpina nel medioevo e nella prima era moderna*. Historikertagung in Irsee 13.–15.09.1993 (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Berichte der Historiker Tagungen NF 7), Bozen 1996, S. 61–84.
- DERS., Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: *Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie* 11 (1993), S. 313–334.
- DERS., Zur Entwicklung der Verkehrslinien in den Tälern des Berner Oberlandes und im Kanton Bern, in: *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern* 51 (1973/74), S. 23–62.
- DERS./CASSINA, Gaëtan/KALBERMATTER, Philipp/RONCO, Elena/ZENHÄUSERN, Gregor, Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts (Beihefte zu *Vallesia* 13), Sitten 2005.
- DERS./CASSINA, Gaëtan/KALBERMATTER, Philipp/RONCO, Elena/ZENHÄUSERN, Gregor/NANZER, Anton, Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts/Ulrich Ruffiner de Prismell et Rarogne. Le plus important architecte et ingénieur du XVI^e siècle en Valais (Beihefte zu *Vallesia* 20), 2. erw. Aufl., Sitten 2009.
- DERS./SCHNEIDER, Hanspeter, Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft – Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: *Geographica Helvetica* 3 (1984), S. 119–127.
- ALTHOFF, Gerd, Vom Zwang zur Mobilität und ihren Problemen, in: *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, hg. von Xenja VON ETZDORFF und Dieter NEUKIRCH (Cloe. Beihefte zum *Daphnis* 13), Amsterdam/Atlanta 1992, S. 91–111.
- AMMANN, Hans-Robert, Zur Geschichte der Rechte des Bischofs von Sitten im Oberwallis, in: *Vallesia* LIV (1999), S. 241–297.
- AMMANN, Hektor, Die Diesbach-Watt-Gesellschaft. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte des 15. Jahrhunderts (Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte 37, H. 1), St. Gallen 1928.
- DERS., Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter (Nürnberger Forschungen 13), Nürnberg 1979.
- DERS., Die Zurzacher Messen im Mittelalter, in: *Taschenbuch der historischen Gesellschaft des Kantons Aargau* (1923), S. 1–155.

- DERS., Freiburg und Bern und die Genfer Messen, Zürich 1921.
- DERS., Zur Geschichte der Westschweiz in savoyischer Zeit, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 21 (1941), S. 1–57.
- DERS./SCHIB, Karl (Hg.), Historischer Atlas der Schweiz, Aarau 21958.
- ANDENMATTEN, Bernard, Berne et la Maison de Savoie, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 119–122.
- DERS., La maison de Savoie et la noblesse vaudoise (XIII^e–XIV^e s.). Superiorité féodale et autorité princière (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, Ser. 4, 8), Lausanne 2005.
- DERS./BRAUN, Patrick/COUZAT, Gilbert/KALBERMATTER, Philipp/ZENHÄUSERN, Gregor/VANNOTTI, Françoise et al., Das Bistum Sitten/Le diocèse de Sion. L'archidiocèse de Tarentaise (Helvetia Sacra, Abt. I: Erzbistümer und Bistümer 5), Basel 2001.
- DERS./PARAVICINI BAGLIANI, Agostino/PIBIRI, Eva (Hg.), Pierre II de Savoie. Le petit Charlemagne (†1268) (Cahiers Lausannois d'Histoire médiévale 27), Lausanne 2000.
- APPENZELLER, Gotthold, Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare (Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn, H. 11), Solothurn 1922.
- ARNOLD, Peter, 2000 Jahre Pass- und Fremdenverkehr im Wallis. Geschichte und Geschichten, Brig 1979.
- DERS., Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes, Brig 1984.
- DERS., Gondo-Zwischbergen am Landesgrenze am Simplonpass. Im Selbstverlag der Gemeinde und der Pfarrei Gondo-Zwischbergen, Brig 1968.
- DERS., Kaspar Jodok Stockalper vom Thurm (1609–1691), Bd. 1: Der reiche Stockalper, Bd. 2: Der große Stockalper, Mörel 21972.
- DERS., Matthäus Schiner, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XIV (1967/68), S. 5–59.
- DERS., Licht und Schatten in den 10 Gemeinden von Östlich-Raron, Mörel 1961.
- ARNOLD, Renato, 700 Jahre Simplon. Geschichte und Geschichten, Visp 2008.
- DERS., Zur Geschichte des Freigerichts Wald oder Eggen, in: 600 Jahre Waaldärubäärg (1399–1999). Vom Freigericht Wald oder Eggen zur Geteilschaft Eggen-Walderubärg, Brig-Glis 1999, S. 9–53.
- AUBIN, Hermann/ZORN, Wolfgang, Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1: Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, Stuttgart 1971.
- AUDÉTAT, Emil, Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Diss. Bern, Langensalza 1921.
- AURIG, Rainer, Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karls IV., in: 650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346–1996 (Symposium der Geschichtskommission der Euroregion Neiße 4), hg. von Gunter OETTEL, Bad Muskau 1997, S. 67–76.
- BADER, Karl Siegfried, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland, in: Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins 49 (1936), S. 371–444.
- DERS., Rechtsformen und Schichten der Liegenschaftsnutzung im mittelalterlichen Dorf (Studien zur Rechtsgeschichte des mittelalterlichen Dorfes 3), Wien/Köln/Graz 1973.
- DERS./DILCHER, Gerhard, Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt – Bürger und Bauer im Alten Europa (Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft), Berlin/Heidelberg/New York 1999.
- BAERISWYL, Armand, Stadtbach, Brunnen und Gewerbekanal: Wasser als städtisches Lebenselement, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 54–62.
- DERS., Zwischen Groß- und Kleinstadt: Burgdorf und Thun, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 176–185.
- DERS./GERBER, Roland/ROTH, Eva, Das Handwerk, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 204–205.
- BARRAUD, Christine, Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz zwischen 1300 und 1600, in: Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz, hg. von Klaus AERNI und Heinz E. HERZIG (Geographica Bernensia G 18), Bern 1986, S. 41–55.

- BARRAUD WIENER, Christine/JEZLER, Peter, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter. Historische Rahmenbedingungen im Gebiet der Deutschschweiz, in: *Kunst + Architektur* 46 (1995), H. 2, S. 120–135.
- BARTLOME, Vinzenz, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen als Quelle zur Wirtschaftsgeschichte Thuns um 1400 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 72), Bern 1988.
- BAUMANN, Gotthilf, Das bernische Straßenwesen bis 1798, Diss. Bern, Sumiswald 1924.
- BAUTIER, Robert-Henri, La circulation fluviale dans la France médiévale, in: *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales – la draperie*, hg. von DEMS. (Actes du Congrès National des Sociétés Savantes 112), Paris 1989, S. 7–36.
- DERS., La circulation fluviale dans la France médiévale, in: DERS., *Sur l'histoire économique de la France médiévale. La route, le fleuve, la foire* (Variorum collected Studies Series 34), Aldershot 1991, S. 7–36.
- DERS./SORNAY, Janine, Les sources de l'histoire économique et sociale du Moyen Age: Provence, Comtat Venaissin, Dauphiné, Etats de la Maison de Savoie, 3 Bde., Paris 1968–1974.
- BAUMANN, Max, Die Flussgewerbe im Aargau vom Mittelalter zur Neuzeit. Das Dorf Stilli und die Fährleute, Schiffer und Fischer auf Aare, Reuss, Limmat und Rhein, Teildr. Diss. Zürich, s.l. 1977.
- DERS., Führen- und Brückenmonopole. Konkurrenz zwischen Flussübergängen innerhalb abgesteckter Flussgrenzen, in: *Wege und Geschichte* (2008), Nr. 1, S. 4–9.
- DERS., Flüsse als europäische Verkehrsadern. Eine Skizze am Beispiel des Hochrheins, in: *Mundo multa miracula. Festschrift für Hans Conrad Peyer*, hg. von Hans BERGER, Christoph H. BRUNNER und Otto SIGG, Zürich 1992, S. 82–96, 231f.
- DERS., Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung, Zürich ²1996.
- BAVIER, S[imeon], Die Straßen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Mit einem Anhang ueber das schweizerische Postwesen, Zürich 1878.
- BAZZETTA DE VERMENIA, Nino, Storia della città di Domodossola e dell'Ossola superiore dai primi tempi all'apertura del traforo del Sempione, Domodossola 1911.
- BEHRINGER, Wolfgang, Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte 189), Göttingen 2003.
- BERCHTOLD, Stefan, Verkehrswege ins Vispatal, in: *Walliser Jahrbuch* 65 (1996), S. 35–48.
- BERGIER, Jean-François, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung im Mittelalter, Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Straßen – Verkehr. Symposium am 14. und 15. Februar 1986 in München, hg. von Uta LINDGREN (VSWG, Beih. 83), Wiesbaden 1987, S. 119–122.
- DERS., Die Geschichte vom Salz. Mit einem Anhang von Albert Hahling, Konservator des Schweizer Salzmuseums in Aigle, Zürich 1989.
- DERS., Die Schweiz 1350–1650, in: *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 3: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, hg. von Hermann KELLENBENZ, Stuttgart 1986, S. 894–926.
- DERS., Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen âge au XVII^e siècle, in: *Le Alpi e l'Europa*, Bd. III: Economia e transiti, Bari 1975, S. 1–72.
- DERS., Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance, Diss. Genf, Paris 1963.
- DERS., Péages au Pays de Vaud, in: *Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Festschrift für Hektor Ammann*, hg. von Hermann AUBIN, Edith ENNEN et al., Wiesbaden 1965, S. 286–295.
- DERS., Problèmes de l'histoire économique de la Suisse, Bern 1968.
- DERS., Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Zürich 1985/²1990.
- DERS., Wachstum, Energie, Verkehr vor der industriellen Revolution im Raume der heutigen Schweiz und der Zentralalpen, in: *Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Bericht über die 6. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, hg. von Hermann KELLENBENZ, Stuttgart 1978, S. 15–28.
- BERTRAND, Jules-Bernard, Du Rhône alpestre et de la navigation fluviale dans le passé, in: *Annales Valaisannes* 2 (1934), S. 237–249.

- BLONDEL, Louis, Le bourg die Viège, in: Vallesia XII (1957), S. 313–325.
- DERS., Le mur de Gamsen (Murus vibericus), in: Vallesia XIII (1958), S. 221–238.
- BODMER, Walter, Die Zurzacher Messen 1530 bis 1856 (Separatum aus Argovia 74), Aarau 1962.
- BOLLIGER, Sabine/VON RÜTTE, Hans, Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte. Von den Anfängen bis zum Ausbau des Hauptstraßennetzes, in: Historische Verkehrswege im Kanton Bern. Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz, hg. vom Bundesamt für Straßen (ASTRA), Bern 2003, S. 8–20.
- BÖRLIN, Gerhard, Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter, Zürich 1896.
- BÖSCH, Ruedi, Saufende Zöllner und fluchende Schiffer, in: Bulletin IVS (1998), Nr. 2, S. 33–37.
- BOREL, Frédéric, Les foires de Genève au quinzième siècle, Genf/Paris 1892.
- BORTER, Leopold, 400 Jahre Burgerschaft und Bauernzunft Ried-Brig 1563–1963, Ried-Brig 1963.
- BOUSSARD, Jacques, Les institutions financières de l'Angleterre au XII^e siècle, in: Cahiers de civilisations médiévales (1958), S. 475–495.
- BRANDSTÄTTER, Klaus, Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Städte an der Erschließung der Alpenübergänge, in: Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hg. von Alois NIEDERSTÄTTER, im Auftrag des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001, S. 183–216.
- DERS., Straßenhoheit und Straßenzwang im hohen und späten Mittelalter, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 201–228.
- BRAUDEL, Fernand, Modell Italien 1450–1650, Stuttgart 1991.
- BRAUN, Hans, Zur Entstehung des bernischen Patriziats, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 462–469.
- BRAUN-BUCHER, Barbara, Im Zentrum der Macht: Schultheiß, Räte und Bürger, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 30–38.
- BRETSCHER, Alfred, Zur Flussschifffahrt im Alten Bern. Wasserwege, Schiffe und Organisation, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 61 (1999), Nr. 3, S. 105–147.
- BRÖNNIMANN, Stefan, Die schiff- und flößbaren Gewässer in den Alpen von 1500 bis 1800. Versuch eines Inventars, in: Der Geschichtsfreund. Mitteilungen des Historischen Vereins der Fünf Orte Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald und Zug 150 (1997), S. 119–178.
- BRONDY, Réjane/DEMOTZ, Bernard/LEGUAY, Jean-Pierre, La Savoie de l'an mil à la Réforme, Rennes 1984.
- BRÜLISAUER, Josef, Die Täler im Oberland, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 194–201.
- BRUNNER, Otto, Politik und Wirtschaft in den deutschen Territorien des Mittelalters, in: Vergangenheit und Gegenwart 27 (1937), S. 404–422.
- BÜCHLI, Albert, Kardinal Matthäus Schiner als Staatsmann und Kirchenfürst. Ein Beitrag zur allgemeinen und schweizerischen Geschichte von der Wende des XV.–XVI. Jahrhunderts (Collectanea Friburgensia NF 18 und 23), Tl. 1: Bis 1514, Zürich 1923, Tl. 2: 1515–1522, aus dem Nachlass hg. von Emil Franz Josef MÜLLER, Freiburg i. Ue./Leipzig 1937.
- BÜTTNER, Heinrich, Die Erschließung des Simplon als Fernstraße, in: SZG 3 (1952), S. 575–584.
- DERS., Vom Bodensee und Genfer See zum Gotthardpass, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, hg. von Theodor MAYER (VuF 10), Stuttgart 1965, S. 77–110.
- DERS., Zur Urkunde des Königs Rudolf III. von Burgund aus dem Jahre 999 für das Bistum Sitten, in: Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte 54 (1960), S. 158–163.
- BUMANN, Peter, Brig-Glis, Naters und Ried-Brig im Herzen der Alpen, am Rande des Aletschgletschers und weniger als 2 Bahnstunden von Bern, Genf oder Mailand entfernt, in: Kulturführer zur Geografie, Geschichte, Wirtschaft, Sprache und Kultur. Brig-Glis, Naters und Ried-Brig, hg. von Volmar SCHMID, Brig 2001, S. 7–24.

- BURGHARD, Friedhelm/HAVERKAMP, Alfred et al. (Hg.), Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein. Von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997.
- CARLEN, Louis, Artikel »Aimo Châtillon († 1323). 1308–1323 Bischof von Sitten«, in: Die Bischöfe des Heiligen Römischen Reiches 1198 bis 1448. Ein biographisches Lexikon, hg. von Erwin GATZ, Berlin 2001, S. 735.
- DERS., Artikel »Aimo von Turn († 1338). 1323–1338 Bischof von Sitten«, in: Die Bischöfe des Heiligen Römischen Reiches 1198 bis 1448. Ein biographisches Lexikon, hg. von Erwin GATZ, Berlin 2001, S. 735–736.
- DERS., Das Walliser Landrecht, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XII (1954), S. 401–414.
- DERS., Der Simplon – Zur Rechtsgeschichte eines Alpenüberganges, in: Festschrift für Rudolf Palme, hg. von Kurt EBERT, Wolfgang INGENHAEFF und Roland STAUDINGER, Innsbruck 2002, S. 69–84.
- DERS., Die Reckinger Äginenalp. Geschichte – Wirtschaft – Recht – Volkskunde (Schriften des Stockalper-Archivs in Brig, H. 18), Brig 1979.
- DERS., Die Walliser Alpenpässe im Mittelalter, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXIX (1997), S. 91–104.
- DERS., Gericht und Gemeinde im Goms vom Mittelalter bis zur Französischen Revolution. Beiträge zur Verfassungsgeschichte, Freiburg 1967.
- DERS., Goms und Gommer in der Geschichte, Fiesch 2009.
- DERS., Kaspar Jodok von Stockalper. Großunternehmer im 17. Jahrhundert (Augsburger Universitätsreden 20), Augsburg 1991.
- DERS., Kultur des Wallis 1500–1800, Brig 1984.
- DERS., Kultur des Wallis im Mittelalter, Brig 1981.
- DERS., Markt und Marktrecht im Wallis des 16. Jahrhunderts, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVI (1974), S. 51–56.
- DERS., Recht, Geschichte und Symbol. Aufsätze und Besprechungen, Hildesheim 2002.
- DERS., Schifffahrt auf dem Rotten, in: Walliser Jahrbuch (2007), S. 19–21.
- DERS., Zur Geschichte der Furkastraße von den Anfängen bis 1800, in: Straße und Verkehr 47,1 (1955), S. 271–275.
- DERS., Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVIII (1982), S. 19–24.
- DERS., Zur Geschichte von Brig. Von den Anfängen bis 1600, Brig 1965.
- DERS., Zur Rechtsgeschichte der Rhone, in: Festschrift für Claudio Soliva zum 65. Geburtstag, hg. von Clausdieter SCHOTT und Eva PETRIG SCHULER, Zürich 1994, S. 49–66.
- DERS., Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, in: Festschrift für Rudolf Palme, hg. von Kurt EBERT, Wolfgang INGENHAEFF und Roland STAUDINGER, Innsbruck 2002, S. 3–19.
- CARONI, Pio, Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: Nur Ökonomie ist keine Ökonomie. Festgabe zum 70. Geburtstag von Basilio M. Bucchi, hg. von DEMS., Bernard DAFFLON und Georges ENDERLE, Bern/Stuttgart 1978, S. 79–127.
- DERS., Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: Recueils de la Société Jean Bodin pour l'histoire comparative des institutions, Bd. XLIV: Les communautés rurales, cinquième partie, Paris 1987, S. 191–222.
- DERS., Soma et alpis et vicanale. Einleitende Bemerkungen zu einer Rechtsgeschichte der Säumergenossenschaften, in: Festschrift für Ferdinand Elsener zum 65. Geburtstag, hg. von Louis CARLEN und Friedrich EBEL, Sigmaringen 1977, S. 97–110.
- DERS., Über innere Verfassung und Haftungspraxis der Liviner Säumergenossenschaften zu Beginn des XV. Jahrhunderts, in: Gesellschaft und Gesellschaften. Festschrift zum 65. Geburtstag von Prof. Dr. Ulrich Im Hof, hg. von Nicolai BERNARD und Quirinus REICHEN, Bern 1982, S. 61–79.
- DERS., Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: SZG 29 (1979), S. 84–123.
- CASTELNUOVO, Guido/GUILLERÉ, Christian, Les finances et l'administration de la maison de Savoie au XIII^e siècle, in: Pierre II de Savoie. »Le petit Charlemagne« († 1268), hg. von Bernhard ANDENMATTEN, Agostino PARAVICINI BAGLIANI und Eva PIBIRI (Cahiers Lausannois d'Histoire médiévale 27), Lausanne 2000, S. 33–125.

- CERWINKA, Günter, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, in: Zeitschrift des historischen Vereins für Steiermark LXVII (1976), S. 131–146.
- CHARRIÈRE, Louis de, Les sires de la Tour, mayors de Sion, seigneurs de Châtillon en Vallais, et leur maison, in: Mémoires et documents publiés de la Société d'Histoire de la Suisse romande 24 (1868), S. 182–424; 26 (1870), S. 127–136; 34 (1877), S. 141–177.
- CHAUDHURI, Sushil/DENZEL, Markus (Hg.), Cashless Payments and Transactions from the Antiquity to 1914 (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 114), Stuttgart 2008.
- CHOMEL, Vital/EBERSOLT, Jean, Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne. Un péage jurassien du XIII^e au XVIII^e siècle (École pratique des Hautes Études, Vie section: Ports, routes et trafics 2), Paris 1951.
- CIBRARIO, Luigi, Delle finanze della monarchia di Savoia ne' secoli XIII e XVIII discorsi quattro, in: Memorie delle scienze di Torino 36 (1833), Tle. 1 und 2; 37 (1834), Tl. 3.
- DERS., Della economia politica del Medio Evo, Turin 1839.
- COOLIDGE, William A. B., Das »Gestinum« vom Jahre 1211. Eine Hypothese, in: Anzeiger für Schweizer Geschichte 14 (1916), S. 172–177.
- COX, Eugene Lionel, The Green Count of Savoy Amadeus VI and Transalpine Savoy in the Fourteenth Century, Princeton 1967.
- CROZZOLI, Anouk, Rapport final après dépouillement des inventaires francophones des Archives de l'Etat du Valais au sujet du Rhône, s.l. 2002/03.
- CSENDE, Peter, Die Stadt im Straßennetz, in: Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hg. von Alois NIEDERSTÄTTER, im Auftrag des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001, S. 55–66.
- DAVISO DI CHARVENSOD, Maria Clotilde, I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo (Miscellanea di Storia italiana, ser. IV 5), Turin 1961.
- DIES., La route du Valais au XIV^e siècle, in: SZG 1 (1951), S. 545–561.
- DE CAPITANI, François, Adel, Bürger und Zünfte im Bern des 15. Jahrhunderts (Schriften der Berner Burgerbibliothek 16), Bern 1982.
- DE MANTEYER, Georges, Les voies fluviales primitives et leurs cols dans les Alpes, in: Bulletin de la société d'études des Hautes-Alpes 47 (1928), S. 8–41.
- DEL PEDRO, Antonietta, Via delle genti e delle mercanzie, dal XIII al XVII secolo, in: Lo strona VI (1981), Nr. 1, S. 42–46.
- DELALOYE, Gérard, L'évêque, la Réforme et les Valaisans (Cahiers du Musée d'histoire du Valais 9), Sitten 2009.
- DEMOTZ, Bernard, La politique internationale du Comté de Savoie durant deux siècles d'expansion (début XIII^e–début XV^e siècle), in: Cahiers d'histoire 19 (1974), S. 29–64.
- DENECKE, Dietrich, Altwegereликte: Methoden und Probleme ihrer Inventarisierung und Interpretation. Ein systematischer Überblick, in: Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegforschung in Münster, 30. November/1. Dezember 2000 (Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 13), Münster 2002, S. 1–16 [Sonderdruck].
- DERS., Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 49–70.
- DERS., Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte, hg. von Herbert JANKUHN und Reinhard WENSKUS (VuF 22), Sigmaringen 1979, S. 433–483.
- DERS., Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten, in: Mensch und Umwelt im Mittelalter, hg. von Bernd HERRMANN, Stuttgart 1986, S. 207–223.
- DERS., Straßen, Reiserouten und Routenbücher (Itinerare) im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, hg. von Xenja VON ETZDORFF und Dieter NEUKIRCH (Chloe. Beihefte zum Daphnis 13), Amsterdam/Atlanta 1992, S. 227–253.

- DEBS., Zur Entstehung des Verkehrs, in: Stadt. Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, hg. von Alois NIEDERSTÄTTER, im Auftrag des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001, S. 1–26.
- DENZEL, Markus, Das System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs europäischer Prägung vom Mittelalter bis 1914 (VSWG, Beih. 201), Stuttgart 2008.
- DEBS., The European Bill of Exchange. Its Development from the Middle Ages to 1914, in: Cashless Payments and Transactions from the Antiquity to 1914, hg. von DEMS. und Sushil CHAUDHURI (Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 114), Stuttgart 2008, S. 153–194.
- Die Wehrmauer von Gamsen, in: Walliser Bote, 27.10.2005, S. 7.
- DIRLMEIER, Ulf, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb (VSWG, Beih. 51), Wiesbaden 1966.
- DEBS., Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: Die Auswirkung von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Referate der 11. Arbeitstagung für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. bis 13. April 1985 in Hohenheim, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 80), Stuttgart 1987, S. 19–39.
- DONNET, André, Der große St. Bernhard (Schweizer Heimatbücher 38), Bern 1950.
- DEBS., Saint Bernard et les origines de l'Hospice du Mont Joux (Grand Saint-Bernard) (Les Echos de Saint-Maurice 41/1), Saint Maurice 1942.
- DEBS./BLONDEL, Louis, Châteaux du Valais, Martigny 1982.
- DOSWALD, Cornél, Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz. Auftrag, Methoden und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz, in: Räume – Wege – Verkehr – historisch-geographische Aspekte ländlicher Verkehrswege und Transportmittel (Mensch – Wirtschaft – Kulturlandschaft. Mitteilungen zur Geographie, Landes- und Volkskunde 3), Blankenhain 2000, S. 11–50.
- DUBLER, Anne-Marie, Die Handwerkerverbände: Neue Sicht auf Bruderschaften und Zünfte, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 424.
- DIES., Herrschen und Verwalten im Staat Bern. Herrschaftsvielfalt als Erbe und wie Bern damit umging. Unpublizierter Vortrag vom 17.10.2008 im Historischen Verein des Kantons Bern.
- DUBOIS, Alain, Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik, Winterthur 1965.
- DEBS., Die Salzversorgung des Wallis unter Michael Mageran, unveröffentlichtes Manuskript, Lausanne 1998.
- DUBUIS, Pierre, Dans les Alpes au Moyen Âge. Douze coups d'œil sur le Valais, Lausanne 1997.
- DEBS., Fin du Moyen Age. XIV^e–XV^e siècles, in: DEBS./FAYARD DUCHÊNE, Janine, Histoire du Valais, Bd. 2: Fin du Moyen Age. L'Etat patricien. XIV^e–XV^e siècles (Annales valaisannes 2000/2001), Sitten 2002, S. 236–335.
- DEBS., Le Rhône valaisan et ses affluents à la fin du Moyen Age. Le témoignage des comptes de châtellenie et des règlements de conflits, in: Le Rhône: Dynamique, histoire et société (Beihefte zu Vallesia 21), Sion 2009, S. 139–150.
- DEBS., Le Valais savoyard (XII^e–XV^e siècles). Une esquisse, in: La Maison de Savoie et le Pays de Vaud, hg. von Agostino PARAVICINI BAGLIANI und Jean-François POUURET (Bibliothèque historique vaudoise 97), Lausanne 1989, S. 105–115.
- DEBS., Une économie alpine à la fin du Moyen Age. Orsières, l'Entremont et les régions voisines 1250–1500, 2 Bde. (Beihefte zu Vallesia 1), Sion 1990.
- DEBS., Lombards et paysans dans le vidomnat d'Ardon-Chamoson et dans la paroisse de Leytron de 1331 à 1340, in: Vallesia 32 (1977), S. 275–306.
- DEBS./FAYARD DUCHÊNE, Janine, Histoire du Valais, Bd. 2: Fin du Moyen Age. L'Etat patricien. XIV^e–XV^e siècles (Annales valaisannes 2000/2001), Sitten 2002.
- DUC, Joseph-Auguste, Histoire de l'Eglise d'Aoste, 10 Bde., Aosta/St. Maurice 1901–1915.
- DÜBI, Heinrich, Der Ort der Niederlage Bechtolds V. von Zähringen 1211, in: Separatdruck aus den Blättern für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde 22 (1925), H. 4, S. 1–22.
- DEBS., Die Berner Alpenpässe und ihre Benutzung im späteren Mittelalter. Separatum aus: Club-Nachrichten der Sektion Bern des SAC 14, Bern 1936.

- DUMONT, Gérard-François/ZURFLUH, Anselm (Hg.), *L'arc alpin. Histoire et géopolitique d'un espace européen*, Paris/Zürich 1998.
- EBENER, Hans Anton, *Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee (17.–19. Jahrhundert) unter Berücksichtigung der Dampfschifffahrt des 19. Jahrhunderts*, Lizentiatsarbeit, Bern 1990.
- EGLI, Hans-Rudolf/MARCONI, David, *Der Aareraum*, in: *Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt*, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 51–56.
- EHRENZELLER, Wilhelm, *Die Feldzüge der Walliser und Eidgenossen ins Eschental und der Wallishandel 1484–1494* (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 5, H. 1), Zürich 1912.
- EISENHARDT, Ulrich, *Deutsche Rechtsgeschichte (Grundrisse des Rechts)*, München ³1999.
- ELLMERS, Detlev, *Archäologie der Binnenschifffahrt in Europa nördlich der Alpen*, in: *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa*, Tl. V: *Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation*, hg. von Herbert JAHNKE, Wolfgang KIMMIG und Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.-Hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180), Göttingen 1989, S. 291–350.
- Erhaltung historischer Verkehrswege. Technische Vollzugshilfe (Vollzugshilfe Langsamverkehr, Nr. 8)*, hg. vom Bundesamt für Straßen (ASTRA), der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EDK) und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), Bern 2008.
- ESCH, Arnold, *Auf der Straße nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen*, in: *Straßen- und Verkehrsweisen im hohen und späten Mittelalter*, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 19–48.
- DERS., *Mittelalterlicher Passverkehr in der Schweiz: Die Quellenlage*, in: *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz*, hg. von DEMS. und Heinz E. HERZIG (Geographica Bernensia, Rh. G 18), Bern 1986, S. 23–39.
- DERS., *Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen*, in: *DERS., Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern/Stuttgart/Wien 1998, S. 173–248.
- DERS., *Überlieferungs-Chance und Überlieferungs-Zufall als methodisches Problem des Historikers*, in: *HZ* 240 (1985), S. 529–570.
- ÉVÉQUOZ, Henri, *Essai sur l'histoire de l'organisation communale et des franchises de la ville de Sion depuis les origines jusqu'au début des Temps Modernes*, Diss. Bern 1924, Lausanne 1925.
- FAYARD DUCHÊNE, Janine, *L'Etat patricien. XVI^e–XVIII^e siècles*, in: *DIES./DUBUIS, Pierre, Histoire du Valais, Bd. 2: Fin du Moyen Age. L'Etat patricien. XIV^e–XV^e siècles* (Annales valaisannes 2000/2001), Sitten 2002, S. 339–435.
- FELLER, Richard, *Geschichte Berns, Bd. I: Von den Anfängen bis 1516*, Bern 1946.
- FIBICHER, Arthur (Hg.), *Walliser Geschichte, Bd. 1: Vor- und Frühgeschichte, Bd. 2: Hoch- und Spätmittelalter*, Visp ²2004.
- DERS. (Hg.), *Walliser Geschichte, Bd. 3.1: Die Neuzeit. Ereignisse und Entwicklungen 1520–1991*, Sitten 1993.
- DERS. (Hg.), *Walliser Geschichte, Bd. 3.2: Die Neuzeit. Personen und Lebensformen 16.–20. Jahrhundert*, Sitten 1995.
- FIGESSEL, Ludolf, *Das öffentliche Geleit im frühen Mittelalter, Bd. 1: Die kirchlichen Empfehlungsbriefe und das kirchlich-klösterliche Geleitwesen, Bd. 2: Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitrecht, Bd. 3: Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits*, Diss., Göttingen 1918.
- DERS., *Die Geleitzölle im griechisch-römischen Ägypten und im germanisch-römischen Abendland*, in: *Nachrichten von der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen aus dem Jahre 1925*, Phil.-Hist. Klasse, Berlin 1926, S. 57–103.
- DERS., *Woher stammt das Zollgeleit?*, in: *VSWG* 19 (1925), S. 385–412.
- DERS., *Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitsrecht*, in: *ZRG Germ.* 41 (1920), S. 1–40.
- DERS., *Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits*, in: *VSWG* 15 (1921), S. 466–506.
- FLATT, Karl Heinrich, *Die oberaargauischen Zölle zur Zeit des Ancien Régime*, in: *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* (1962), S. 23–36.
- DERS., *Handel und Verkehr der Stadt Wangen an der Aare im 14. und 15. Jahrhundert*, in: *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* (1957), S. 53–58.

- FLÜCKIGER-SEILER, Roland, Die Bauernhäuser des Kantons Wallis, hg. von der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde, Bd. II: Das Wohnhaus in Steinbauweise und die Vielzweckbauten. Das Vielzweckhaus im Val d'Illeiez, Basel 2000.
- DERS., Holzbrücken, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 443.
- DERS., Straßen und Wege im Rhonetal zwischen Brig und Siders, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXVI (1994), S. 119–194.
- FOURNIER, Chantal, Walliser Pässe und internationaler Verkehr im Mittelalter, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVII/4 (1981), S. 453–462.
- DIES., Warenverkehr am Großen Sankt-Bernhard am Ende des XIII. Jahrhunderts. Ein offenes Problem, in: Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Straßen – Verkehr, hg. von Uta LINDGREN (VSWG, Beih. 83), Stuttgart 1987, S. 123–126.
- FRANGIONI, Luciana, Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento, Bologna 1983.
- FRICK, Hugo Arnold, Über die historische Entwicklung der Verkehrsformen Eigenverkehr und Verkehr für Andere, Diss., Bern/Arbon 1957.
- FRIED, Johannes, Der Regalienbegriff im 11. und 12. Jahrhundert, in: DA 29 (1973), S. 450–528.
- FURRER, Sigismund, Die Biandrate oder die Herren in Visp und Goms, in: Walliser Monatsschrift für vaterländische Geschichte (1862), S. 17–23, 25–38.
- DERS., Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis, 3 Bde., Sitten 1850–1852.
- FURTER, Reto, Transitverkehr in den Alpen: einige Mengenangaben, in: Wege und Geschichte 2 (2007), S. 18–23.
- DERS., Urbanisierung – Transitverkehr – Bädertourismus – Alpinismus. Indikatoren zum Hintergrund des Alpendiskurses 15. bis 19. Jahrhundert, Diss. Bern 2006, Selbstverlag Chur 2005.
- GANSHOF, François Louis, Was ist das Lehenwesen?, Darmstadt 1989.
- GARBELY, Leo, Freigericht Benken: Gemeinde und Pfarrei Steg (1434–1934), in: Blätter aus der Walliser Geschichte VIII (1935), S. 1–47.
- GASNER, Ernst, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVIII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie (Neudruck der Ausgabe von 1889), Wiesbaden 1966.
- GEISER, Karl, Brienzersee und Thunersee. Historisches und Rechtliches über den Abfluss (Verbandschriften des schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Nr. 2), Bern 1914.
- GERBER, Roland, Aspekte der Eigenfinanzierung. Der Berner Bauhaushalt im späten Mittelalter, in: Staatsfinanzierung und Sozialkonflikte (14.–20. Jh.), hg. von Sébastien GUXE, Martin KÖRNER und Jakob TANNER (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 12), Zürich 1994, S. 55–73.
- DERS., Die Fischergesellschaft erwirbt zwei Betten im Niederen Spital für die Pflege ihrer alten und kranken Stubengesellen, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2002, S. 280.
- DERS., Die politische Bedeutung der Zünfte, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 229–233.
- DERS., Die städtische Wirtschaft, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 197–198.
- DERS., Die Vermögensstruktur von Handwerkerschaft und Zünften, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 233–243.
- DERS., Die Zunft- und Gewerbebauten, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 50–54.
- DERS., Gott ist Burger zu Bern. Eine spätmittelalterliche Stadtgesellschaft zwischen Herrschaftsbildung und sozialem Ausgleich (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 39), Weimar 2001.

- DERS., Markt und Münze, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 199–202.
- DERS., Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern. Verwaltungs- und Finanzgeschichtliche Untersuchung über das Bauherrenamt der Stadt Bern 1300 bis 1550 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 77), Bern 1994.
- DERS., Politisches Leben, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2002, S. 224–230.
- DERS., Umgestaltung und Neubeginn. Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns im 15. Jahrhundert, in: ZHF 29 (2002), S. 161–188.
- DERS., Zölle und Verkehr, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 202–204.
- DERS., Zünfte und Gesellschaften, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 227–228.
- GERTEIS, Klaus, Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz in Mittelalter und früher Neuzeit, in: Die Bedeutung der Kommunikation für Wissenschaft und Gesellschaft, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 87), Stuttgart 1989, S. 19–36.
- GHIKA, Grégoire, La Fin de l'état corporatif et l'établissement de la souveraineté des dizains au XVII^e siècle, Sitten 1947.
- GINGINS-LA-SARRA, Frédéric Jean Charles de, Développement de l'indépendance du Haut-Vallais et conquête du Bas-Vallais, in: Archiv für Schweizerische Geschichte 2 (1844), S. 3–28; 3 (1845), 201–248.
- DERS., Notice sur l'histoire des comtes de Biandrate, in: Mémoires et Documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse Romande XX (1865), S. 419–474.
- GIRTANNER, H., Schifffahrt, in: Handwörterbuch der Schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, hg. von Naum REICHESBERG, Bd. 3, Bern 1911.
- GLAUSER, Fritz, Das Luzerner Kaufhaus im Spätmittelalter, Luzern 1973.
- DERS., Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit, in: SZG 29 (1979), S. 16–52.
- DERS., Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: SZG 18 (1968), S. 177–245.
- DERS., Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, in: Wege und Geschichte 2 (2007), S. 12–17.
- DERS., Ochsen und Pferde. Voraussetzungen des mittelalterlichen Transports, in: Beiträge zur alpinen Passgeschichte/Contributi alla Storia dei Passi Alpini. Akten der vierten internationalen Tagung zur Walsenforschung in Splügen, 6. September 1986, hg. von Enrico RIZZI, Anzola d'Ossola 1987, S. 109–121.
- DERS., Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen, in: Die Stadt am Fluss, hg. von Erich MASCHKE und Jürgen SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 62–99.
- DERS., Verkehr im Raum Luzern-Reuss-Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5 (1987), S. 2–19.
- GÖNNENWEIN, Otto, Das Stapel- und Niederlagsrecht (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 11), Weimar 1939.
- GREMAUD, Jean, Le dernier des Biandrate en Vallais, in: Anzeiger für Schweizerische Geschichte NF 4 (1882–1885), S. 58–60.
- GUTSCHER, Daniel, Landmauern, Landwehren – die Letzi von Mülenen, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 478.
- DERS./STUDER, Barbara, Gegner am Rande: Kleinstadtgründungen, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 186–194.
- HÄRRY, Arnold, Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flussschifffahrt. Referat, gehalten an der zweiten Generalversammlung des ostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, am 2. September 1910 in der Tonnhalle in St. Gallen (Nordostschweizerischer Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, H. 5), Goldach b. Rohrschach 1910.

- DERS., Die Entwicklung der schweizerischen Binnenschifffahrt, Tl. 1: Die historische Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein, in: Jahrbuch des Nordostschweizerischen Verbands für Schifffahrt Rhein-Bodensee (1916/17), S. 93–238.
- DERS., Die Entwicklung der schweizerischen Binnenschifffahrt, Tle. 2 und 3: Die historische Entwicklung der Schifffahrt auf anderen schweizerischen Flüssen. Große schweizerische Schifffahrtsprojekte, in: Jahrbuch des Nordostschweizerischen Verbands für Schifffahrt Rhein-Bodensee (1917/18), S. 123–275.
- DERS., Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Mit besonderer Berücksichtigung des Transits und der Fluss-Schifffahrt, Tl. 2: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt der Schweiz, St. Gallen 1911–1918.
- DERS., Schifffahrt, in: Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. 6: Saint Gelin–Tingry, Neuenburg 1931, S. 176–180.
- HAHLING, Albert, Salz(-Wasser)straßen und Salzwege, in: Bulletin IVS (1995), Nr. 2, S. 9–14.
- HASSINGER, Herbert, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. Jahrhunderts bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Franz Huter, hg. von Ernst TROEGER (Tiroler Wirtschaftsstudien. Schriftenreihe der Jubiläumstiftung der Kammer der Gewerblichen Wirtschaft für Tirol 26,1–2), München 1969, S. 137–194.
- DERS., Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, Bd. I: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Hermann Kellenbenz, hg. von Jürgen SCHNEIDER, Bamberg 1978, S. 313–372.
- DERS., Die Bedeutung des Zollregals für die Ausbildung der Landeshoheit im Südosten des Reiches, in: Festschrift für Hermann Aubin zum 80. Geburtstag, hg. von Otto BRUNNER, Hermann KELLENBENZ, Erich MASCHKE und Wolfgang ZORN, Bd. 1, Wiesbaden 1965, S. 151–184.
- DERS., Politische Kräfte und Wirtschaft 500–1350, in: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1, hg. von Hermann AUBIN und Wolfgang ZORN, Stuttgart 1971, S. 274–299.
- DERS., Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: VSWG 66 (1979), S. 441–465.
- HAUSER, Edwin, Geschichte der Freiherren von Raron (Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 8, H. 2), Zürich 1916.
- HELDNER, Paul, Die Wappensammlung des Bartholomäus Perrig von 1652 in Brig, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXIX (1997), S. 210–225.
- DERS., Wappen der Ballenführer von Brig, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXXVII (2006), S. 231–232.
- HESSE, Christian, Amtsträger der Fürsten im spätmittelalterlichen Reich. Die Funktionseliten der lokalen Verwaltung in Bayern-Landshut, Hessen, Sachsen und Württemberg 1350–1515 (Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften 70), Göttingen 2005.
- DERS., Expansion und Ausbau. Das Territorium Berns und seine Verwaltung im 15. Jahrhundert, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 330–348.
- HITZER, Hans, Die Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn. Lebensadern von der Urzeit bis heute, München 1971.
- HOFER, Paul, Der Freienhof in Thun (Sonderdruck aus dem Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 17), Bern 1903.
- DERS., Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern, Bd. 2: Gesellschaftshäuser und Wohnbauten, Basel 1959.
- HOHENSEE, Ulrike et al. (Hg.), Die Goldene Bulle. Politik – Wahrnehmung – Rezeption (Berichte und Abhandlungen der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften, Sonderbd. 12), Berlin 2009.
- HOLENSTEIN, André (Hg.), Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006.
- DERS., Die gescheiterte Revolution: der »Bauernkrieg« von 1653, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von DEMS., unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 106–107.

- DERS., Die gewaltsame Durchsetzung der Reformation im Berner Oberland 1528, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von DEMS., unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 164–167.
- DERS., Die Macht der Landschaft: Protest und Widerstand, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von DEMS., unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 101–104.
- DERS., Die Stadt und ihre Landschaft. Konflikt und Partizipation als Probleme des bernischen Territorialstaats im 15./16. Jahrhundert, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 348–356.
- HOPPELER, Robert, Berns Bündnis mit dem Bischof von Sitten vom 17. Juli 1252, in: Jahrbuch für schweizerische Geschichte XXII (1897), S. 293–312.
- DERS., Das Unter-Wallis und dessen Beziehungen zum Hochstift Sitten während des XIII. Jahrhunderts, Diss., Zürich 1897.
- DERS., Die Meier von Simpel, in: Anzeiger für Schweizerische Geschichte NF 6 (1893), Nr. 4, S. 501–504.
- DERS., Untersuchungen zur mittelalterlichen Rechtsgeschichte des Walliser Rhonetals, in: Blätter aus der Walliser Geschichte VI (1923), S. 225–247.
- HOWALD, Karl, Die Gesellschaft zu Schiffleuten, in: Berner Taschenbuch 23 (1874), S. 265–328.
- HÜBNER, Klara, Im Dienste ihrer Stadt. Boten- und Nachrichtenorganisationen in den schweizerisch-oberdeutschen Städten des Späten Mittelalters (Mittelalter-Forschungen 30), Ostfildern 2011.
- DIES., Melliorar chimins et pont – zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer Christoph SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 257–287.
- IMBODEN, Gabriel, Der Transit am Simplon zu Beginn der Ära Kaspar Jodoks von Stockalper 1634–1645, in: Beiträge zur alpinen Passgeschichte/Contributi alla Storia dei Passi Alpini. Akten der vierten internationalen Tagung zur Walsersforschung in Splügen, 6. September 1986, hg. von Enrico RIZZI, Anzola d'Ossola 1987, S. 177–203.
- DERS., Ein Handelshaus zu Zeiten des Umbruchs. Die Fratelli Loscho, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXXI (1999), S. 125–135.
- IMESCH, Dionys, Das Freigericht Ganter, in: Blätter aus der Walliser Geschichte III (1902), S. 70–100.
- DERS., Der Zenden Brig bis 1798, in: Blätter aus der Walliser Geschichte VII (1930), S. 103–224.
- DERS., Der Zenden Visp. Von seinen Anfängen bis 1798 (Schriften des Stockalper-Archivs in Brig, H. 8), Brig 1966, S. 1–9.
- DERS., Die Gamsenmauer, in: Blätter aus der Walliser Geschichte IV (1911), S. 298–300.
- DERS., Die Reise einer Walliser Gesandtschaft auf das Konzil von Konstanz (1417–1418), in: Blätter aus der Walliser Geschichte VIII (1935), S. 57–72.
- DERS., Die Verordnungen der Ballenführer von Brig aus den Jahren 1555 und 1584, in: Blätter aus der Walliser Geschichte IV (1911), S. 281–189.
- DERS., Rechte und Einkünfte des Bistums Sitten im Anfang des 16. Jahrhunderts, in: Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte (1916), S. 162–171.
- DERS., Vertrag zwischen Wallis und Ossola vom 2. August 1284, in: Blätter aus der Walliser Geschichte III/1 (1902), S. 63–69.
- IMSENG, Raoul, Mittelalterliche Ferntransporte – Simplon oder Antrona?, Saas Fee 2010.
- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Bern, bearb. von Sabine BOLLIGER, Guy SCHNEIDER, Hansruedi MÖSCHING, Hans VON RÜTTE, Ruedi BÖSCH, Martino FROELICHER, Philipp VON CRANACH, Heinrich HAFNER und Fredi BIERI, Bern 2003 [provisorische Fassung].
- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Wallis, bearb. von Klaus AERNI, Sandro BENEDETTI, Vanessa BITZ, Alexandre SCHEURER und Roland FLÜCKIGER, Bern 2003 [provisorische Fassung].
- IRSIGLER, Franz, Zollpolitik ausgewählter Handelszentren im Mittelalter, in: Die Auswirkung von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Ge-

- genwart. Referate der 11. Arbeitstagung für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. bis 13. April 1985 in Hohenheim, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 80), Stuttgart 1987, S. 40–58.
- JOLLER, Franz Joseph, Spital der Stadt Brig, in: Blätter aus der Walliser Geschichte II (1890), S. 111–127.
- JOSSEN, Peter, Der Lötschenpass, in: Walliser Jahrbuch 70 (2001), S. 53–56.
- DERS., Freiherren – Grafen – Prioren – Volk, Visp 2007.
- DERS./IMSENG, Gustav/IMSENG, Werner, Saaser Chronik 1200–1979, Saas Fee 1979.
- JOST, Kathrin, Konrad Justinger (ca. 1365–1438): Chronist und Finanzmann in Berns großer Zeit, Diss. Bern 2008 (VuF, Sonderbd. 56), Ostfildern 2011.
- KAISER, Peter, Die Brückenstädte der Aare am Jurasüdfuß im Mittelalter. Zur siedlungsprägenden Wirkung von Verkehrseinrichtungen, Lizentiatsarbeit, unveröffentlichtes Manuskript, Bern 1986.
- KALBERMATTER, Philipp, Die Oberwalliser Pässe im 17. Jahrhundert, in: Kaspar Jodok von Stockalper und das Wallis. Beiträge zur Geschichte des 17. Jahrhunderts, hg. von Louis CARLEN und Gabriel IMBODEN (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums 1), Brig 1991, S. 391–406.
- DERS., Niedergesteln. Priorat und Pfarrei. Pfarrgeschichtliches von Niedergesteln, Eischoll, Steg und Hohtenn, Visp 2010.
- DERS./ZENHÄUSERN, Gregor, Ulrich Ruffiner – Leben und Werk, in: DIES./AERNI, Klaus/CASSINA, Gaëtan/RONCO, Elena, Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts (Beihefte zu Vallesia 13), Sitten 2005, S. 33–109.
- KALISCH, Hans Conrad, Über das Verhältnis des Geleitregals zum Zollregal, Diss., Berlin 1901.
- KALTENSTADLER, Wilhelm, Internationale Bibliographie zur vorindustriellen Handels- und Verkehrsgeschichte, in: Scripta mercaturae 2 (1975), S. 96–103.
- Kanton Bern, Historische Planungsgrundlagen, hg. vom Kantonalen Planungsamt, bearb. von Jean GROSJEAN und Mitarbeitern. Geographisches Institut der Universität Bern, Abteilung für angewandte Geographie, Bern 1973.
- KELLENBENZ, Hermann, (Hg.), Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter, Bd. 3: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, Stuttgart 1980/1986.
- KINTZINGER, Martin, Cum salvo conductu. Geleit im westeuropäischen Spätmittelalter, in: Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa, hg. von Rainer C. SCHWINGES und Klaus WRIEDT (VuF 60), Ostfildern 2003, S. 319–363.
- KLÖTI, Thomas, Selbstdarstellung Berns auf alten Landkarten, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 137–140.
- KONSTANZER ARBEITSKREIS FÜR MITTELALTERLICHE GESCHICHTE, Protokoll Nr. 394 über die Arbeitstagung auf der Insel Reichenau vom 4.–7. Oktober 2005. Thema: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter.
- KROESCHELL, Karl, Deutsche Rechtsgeschichte, Bd. 1: Bis 1250, Reinbek bei Hamburg 1972, Bd. 2: 1250–1650, Opladen 1980.
- KÜMIN, Beat, Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters, in: Straßen- und Verkehrswesen im Hohen und Späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 331–352.
- DERS., Wirtshäuser und Bäder, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 544–550.
- KUNZ, Blandina, Der Walliser Passverkehr im Spätmittelalter, unveröffentlichte Studienarbeit, Zürich 1972.
- LA ROSÉE, Silke, Die Rechte der Walser in den ennetbirgischen Siedlungsgebieten in ihrer rechtshistorischen Relevanz, Diss., Innsbruck 2004 (Blätter aus der Walliser Geschichte XLIII), Brig 2011.
- DIES., Wie der Walser entstand. Neue Antworten auf alte Fragen – Ein Vortrag, in: Wir Walser. Halbjahresschrift für Walsertum 48 (2010), Nr. 2, S. 4–27.

- LAMPRECHT, Karl, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Untersuchungen über die Entwicklung der materiellen Kultur des platten Landes auf Grund der Quellen zunächst des Mosellandes, Bd. 2: Statistisches Material. Quellenkunde, Leipzig 1885.
- LANDOLT, Oliver, Berner Kaufleute, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 269–270.
- DERS., Die Genfer und die Zurzacher Messen, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 240.
- DERS., Lombarden und Kawertschen, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 273–274.
- DERS., Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft, in: Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Christian HESSE und Peter MORAW (HZ, Beih. 40), München 2006, S. 489–510.
- DERS., Straßenbau und Straßenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit nach zentralschweizerischen Quellen, in: Der Geschichtsfreund 163 (2010), S. 27–72.
- LAUBER, Josef, Die Entstehung des Meiertums Goms und der Meierstreit Ober- und Untergoms, in: Walliser Landeschronik IX (1931), S. 1–20.
- LE COMTE, Jean, Etude monographique de la vallée de Saas, Visp 1926/28.
- LEPETIT, Bernard, Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace (Recherches d'histoire et de sciences sociales 7), Paris 1984.
- LEUZINGER, Jürg, Die Aufhebung des Zisterziensinnenklosters Fraubrunnen, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 179.
- LIEBESKIND, Wolfgang Amadeus, Das Referendum der Landschaft Wallis (Leipziger rechtswissenschaftliche Studien, H. 33), Leipzig 1928.
- LIECHTI, Erich, Die Entwicklung der Schifffahrt auf den Seen des Berner Oberlandes, in: Jahrbuch vom Thuner- und Brienersee (1991), S. 37–63.
- DERS./MEISTER, Jürg/GWERDER, Josef, Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee, Interlaken 2002.
- LIVET, Georges, Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences, Straßburg 2003.
- LÜTHI, Alfred, Zermatt und die Hochalpenpässe. Eine geländearchäologische Untersuchung, Brig 1978.
- DERS., Der Theodulpäss. Ein Beitrag zur Geschichte der Walliser Hochalpenpässe, in: Geschichtsfreund 125 (1972), S. 215–245.
- LUGON, Antoine, Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e–milieu du XIV^e siècle), in: Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local. Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre 23–25 septembre 1988, hg. von Pierre DUBUIS, St. Maurice 1989, S. 87–99.
- MAISSEN, Andriu, Unterwegs auf Transitrouten. Mobilität und Freiheit auf mittelalterlichen Straßen, in: Wege und Geschichte 2 (2007), S. 29–33.
- MARTIN-KILCHER, Stefanie, Das römische Heiligtum von Thun-Allmendingen (Archäologische Führer der Schweiz 28), Bern 1995.
- MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: Die Stadt am Fluss, hg. von DEMS. und Jürgen SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 9–39.
- MATHIEU, Jon, Eine Agrargeschichte der inneren Alpen: Graubünden, Tessin und Wallis 1500–1800, Zürich 1992.
- DERS., Urbanisierung in den Alpen von 1500 bis 1800. Fakten und Thesen, in: Quand la montagne aussi a une histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier, hg. von Martin KÖRNER und François WALTER, Bern 1996, S. 337–360.
- MELIS, Federigo, I Mercanti Italiani nell'Europa medievale e rinascimentale. Con introduzione di Hermann KELLENBENZ, hg. von Luciana FRANGIONI (Istituto Internazionale di Storia »F. Datini« Prato, »Opere sparse di Federigo Melis« 2), Florenz 1990.
- MERKI, Christoph Maria, Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Straßenverkehrsforschung in der Schweiz, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 2 (1999), S. 37–54.

- DERS./SCHIEDT, Hans-Ulrich, Straßenverkehrsgeschichte: Endlich etwas ins Rollen bringen, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 2 (1999), S. 11–13.
- MONBARON, Patrick-R., Les voies zwingliennes du bonheur, in: *Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt*, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 168–172.
- MÜLLER, Hugo, Flussschifffahrt in alter Zeit. in: *Aarburger Haushaltschreibmappe* 7 (1968), S. 4–16.
- MÜLLER, Johannes, Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der Schweiz und Tirols, in: *Geographische Zeitschrift* 11 (1905), S. 85–99, 145–162.
- DERS., Das Rodwesen Bayerns und Tirols im Spätmittelalter und zum Beginn der Neuzeit, in: *VSWG* 3 (1905), S. 361–420, 555–626.
- MÜLLER-LHOTSKA, Urs Alfred, Das Pferd in der Schweiz von der Prähistorie bis zum ausgehenden Mittelalter, Diss., Zürich 1984.
- MEYER, Leo, Das Turtmanntal. Eine kulturgeschichtliche Studie, in: *Jahrbuch des Schweizer Alpenclub* 58 (1923), S. 278–322.
- DERS., Zermatt in alten Zeiten. Eine geschichtliche Studie, in: *Jahrbuch des Schweizer Alpenclub* 57 (1922), S. 241–280.
- MEYER, Werner, Letzmauern und Landwehren im Spätmittelalter. Gestalt und Funktion, in: *Stadt- und Landmauern*, Bd. 1: Beiträge zum Stand der Forschung (Veröffentlichungen des Instituts für Denkmalpflege an der ETH Zürich 15/1), Zürich 1995, S. 107–122.
- MITTEIS, Heinrich, Zum Mainzer Reichslandfrieden von 1235, in: *ZRG Germ.* 62 (1942), S. 13–56.
- MÖSCHING, Hansruedi/VON RÜTTE, Hans, Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) im Berner Oberland, hg. vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Hauptabteilung Natur- und Landschaftsschutz, Bern 1997.
- DIES., Saumpfad und Fahrstraße an der Grimsel, in: *Bulletin IVS* 2 (1999), S. 18–21.
- MOOYER, Ernst Friedrich, *Onomastikon chronographicon hierarchiae germanicae: Verzeichnisse der deutschen Bischöfe seit dem Jahr 800 nach Chr. Geb. Nebst einem Anhang, die Würdenträger einiger Abteien und Ritterorden enthaltend*, Minden 1854.
- MORAW, Peter, Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neueren historischen Forschung, in: *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, hg. von Xenja VON ETZDORFF und Dieter NEUKIRCH (Cloe. Beihefte zum *Daphnis* 13), Amsterdam/Atlanta 1992, S. 113–139.
- DERS., Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung. Das Reich im späten Mittelalter. 1250 bis 1490 (Propyläen der Geschichte Deutschlands), Frankfurt am Main/Berlin 1989.
- MORENZONI, Franco, Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune à la fin du Moyen Age (1281–1450), in: *Revue historique* 289 (1993), Nr. 1, S. 3–63.
- DERS., Voyages et déplacements depuis le Valais à la fin du Moyen Age, in: *Vallesia* LII (1997), S. 147–167.
- MORGENTHALER, Hans, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstraßen, in: *Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern* XXX (1930), S. 83–145.
- DERS., Bilder aus der älteren Geschichte der Stadt Bern, Bern ²1935.
- MÜHLETHALER, Hans, Von Schiffskatastrophen und den zwei ältesten Stadtbildern von Wangen a. A., in: *Jahrbuch des Obergeraues* (1961), S. 130–139.
- NETHING, Hans Peter, Der Simplon. Saumweg, Fahrstraße, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostraße, Nationalstraße N9, Thun 1977.
- NIEDERSTÄTTER, Alois (Hg.), *Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz/Donau 2001.
- NIQUILLE, Jeanne, La navigation sur la Sarine, in: *SZG* 2 (1952), S. 206–226.
- NORTH, Michael (Hg.), *Kommunikationsrevolution. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts* (Wirtschafts- und Sozialhistorische Studien 3), Köln 1995.
- OEHLMANN, Ernst, Die Alpenpässe im Mittelalter, in: *Jahrbuch für Schweizerische Geschichte* 3 (1878), S. 165–289; 4 (1879), S. 163–324.
- PAPAYANIS, Nicholas, Rezension zu Georges Livet, *Histoire des routes et des transports en Europe: Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Straßburg 2003, in: *The American Historical Review* 109 (2004), S. 241–242.

- PAYOT, Christine, Ottans, un village disparu. Un village à la fin du Moyen Age à travers les reconnaissances foncières (1381–1458), Lausanne 1998.
- PERRER, André/COURSEL, Raymond/MARIOTTE, Jean-Yves/ROUBERT, Jacqueline/CHAMSON, André, Archives de l'ancien duché de Savoie. Série SA. Inventaire, Bd. I: Archives de cour, Annecy 1966.
- PERROLLAZ, Oscar, Die große Feuersbrunst zu Sitten, am 24. Mai 1788, in: Blätter aus der Walliser Geschichte II (1897), S. 452–467.
- DESS., L'incendie de Sion (24 mai 1788), in: Almanach (1903), S. 31–34.
- PEYER, Hans Conrad, Das Reisekönigtum des Mittelalters, in: VSWG 51 (1964), S. 1–21.
- PFEIFFER, Friedrich, Rheinische Transitzölle im Mittelalter, Berlin 1997.
- PFISTER, Christian, Nacheiszeitliche (Ober-)Walliser Klimageschichte, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XLI (2009), S. 1–12.
- DESS./SCHIEDT, Hans-Ulrich, Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz. Der Blick auf den gesamten Verkehr. Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) [Broschüre], Dezember 2002.
- PFISTER, Hermann, Das Transportwesen der internationalen Handelswege in Graubünden im Mittelalter und in der Neuzeit, Chur 1913.
- PLANITZ, Hans/ECKHARDT, Karl August, Deutsche Rechtsgeschichte, Graz/Köln 1971.
- POHL, Hans, Einführung, in: Die Auswirkung von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Referate der 11. Arbeitstagung für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. bis 13. April 1985 in Hohenheim, hg. von DEMS. (VSWG, Beih. 80), Stuttgart 1987, S. 7–18.
- DESS. (Hg.), Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22.–25.4.1987 in Siegen (VSWG, Beih. 87), Stuttgart 1989.
- POSSA, Mario, Die Reformation im Wallis bis zum Tode Bischof Johann Jordans 1565, in: Blätter aus der Walliser Geschichte IX (1938), S. 1–216.
- QUAGLIA, L[ucien], La Maison du Grand-Saint-Bernard. Des origines aux temps actuels, Aosta 1955.
- DESS., Les services du passage du Saint-Bernard établis à Bourg-Saint-Pierre, in: Annales Valaisannes 48 (1973), S. 43–76.
- DESS., Saint Bernard de Montjou d'après les documents liturgiques, in: Revue d'histoire ecclésiastique suisse 38 (1944), S. 1–32.
- DESS., Saint Bernard de Montjou. Patron des alpinistes, Aosta 2¹⁹⁹⁵.
- RADEFF, Anne, Des hiérarchies surprenantes: les réseaux du commerce périodique bernois aus XVI^e et XVII^e siècles, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 444–450.
- RAISER, Elisabeth, Städtische Territorialpolitik im Mittelalter. Eine vergleichende Untersuchung ihrer verschiedenen Formen am Beispiel Lübecks und Zürichs (Historische Studien, H. 406), Lübeck/Hamburg 1969.
- RAUSIS, Henri, Les bois de Ferret. Contestations entre la Maison du Saint-Bernard et la Commune d'Orsières, in: Annales valaisannes, 2^e série 3 (1936–39), S. 573–576.
- REICHENBACH, Pierre, La formation territoriale du Valais, in: la formation territoriale des cantons romands: Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, Rh. 3, 17), Lausanne 1989, S. 25–39.
- REINHARD, Raphael, Pässe und Straßen in den Schweizer Alpen. Topographisch-historische Studien, Luzern 1903.
- RENNEFAHRT, Hermann, Beiträge zur Geschichte der Besiedlung und der Wirtschaftslage des Forstgebietes und seiner näheren Umgebung, in: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 40 (1950), H. 2, S. 121–197.
- DESS., Bern und das Kloster Interlaken. Eine Auseinandersetzung zwischen Staat und Kirche in den Jahren 1473–1475, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 4 (1958), S. 151–185.
- DESS., Geschichte des heutigen Frutiglandes bis um 1500, Bern 1938.
- DESS., Grundzüge der bernischen Rechtsgeschichte, 4 Bde., Bern 1928–1936.

- RIEDENAUER, Erwin (Hg.), Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit/L'apertura dell'area alpina nel medioevo e nella prima era moderna. Historikertagung in Irsee 13.–15.09.1993 (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Berichte der Historiker Tagungen NF 7), Bozen 1996.
- RIGGENBACH, Rudolf, Das Lötschbergprojekt Ruffiners von 1519, in: Separatdruck aus dem Berner Taschenbuch (1929), S. 143–168.
- DERS., Ulrich Ruffiner von Prismell und die Bauten der Schinerzeit im Wallis (Vortrag gehalten an der Jahresversammlung des Geschichtsforschenden Vereins für das Oberwallis in Brig am 17. Oktober 1929), Brig 1952.
- RINGEL, Ingrid Heike, Der Septimer. Zur verkehrsgerechten Erschließung einer Passstraße im Mittelalter, in: Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit/L'apertura dell'area alpina nel medioevo e nella prima era moderna. Historikertagung in Irsee 13.–15.09.1993, hg. von Erwin RIEDENAUER (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Berichte der Historiker Tagungen NF 7), Bozen 1996, S. 261–276.
- RIZZI, Enrico (Hg.), Beiträge zur alpinen Passgeschichte/Contributi alla Storia dei Passi Alpini. Akten der vierten internationalen Tagung zur Walserforschung in Splügen, 6. September 1986, Anzola d'Ossola 1987.
- DERS., Beziehungen zwischen Wallis und Ossola im 13. Jahrhundert, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVIII (1983), S. 133–147.
- DERS., Il trattato di Lattinasca, in: Lo Strona 6 (1981), Nr. 1, S. 36–41.
- RÖTHLISBERGER, Friedrich, Blüemlisalpsagen und Gletscherpässe im Raume Zermatt – Ferpècle – Arolla, Diplomarbeit, Zürich 1973.
- DERS., Klima- und Gletscherschwankungen der Nacheiszeit im Raum Zermatt, Ferpècle und Arolla, Diss., Zürich 1976, in: Die Alpen 3/4 (1976), S. 59–152.
- RÜCK, Peter, Das Archiv des Domkapitels von Sitten, in: Zeitschrift für schweizerische Kirchengeschichte 65 (1971), S. 114–120.
- DERS., Die Ordnung der herzoglich savoyischen Archive unter Amadeus VIII. (1398–1451), in: Archivalische Zeitschrift 67 (1971), S. 11–101.
- DERS., Les registres de l'administration capitulaire de Lausanne (XIII^e–XVI^e siècles), in: Revue historique Vaudoise 83 (1975), S. 135–186.
- SANTSCHI, Catherine, Les »Annales de Brigue« publiées avec une introduction et des notes, in: Vallesia 21 (1966), S. 81–129.
- SAPORI, Armando, Una compagnia di Calimala ai primi del Trecento (Biblioteca Storica Toscana 7), Florenz 1932.
- SCHALLER, Alfred, Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweiz, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik 1 (1946), Nr. 3, S. 201–229.
- SCHIEDT, Hans-Ulrich, Das ländliche Wegenetz. »Der Inhalt des Gedächtnisses ist von der Geschwindigkeit des Vergessens abhängig«, in: Bulletin IVS 1 (1993), S. 4–9.
- DERS., Logistik: Vom Problem zur Dienstleistung, in: Wege und Geschichte 2 (2009), S. 4–12.
- DERS., Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer straßenbezogenen Verkehrsgeschichte, in: Traverse. Zeitschrift für Geschichte 2 (1999), S. 17–35.
- DERS., »... und sol das ein offne landstras sin«. Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, in: Tugium 16 (2000), S. 61–77.
- DERS., Verkehr im Gebirge – eine historische Annäherung, in: Verkehr und Mobilität. Bedrohung und Herausforderung für die Alpen des 21. Jahrhunderts. Tagungsband der 5. Nationalen Tagung zur Alpenforschung, Lugano 18./19.11.1999, hg. von Paolo TORRICELLI, Thomas SCHEURER und der ICAS (Interakademische Kommission Alpenforschung, Bern) (Berichte des NFP 41 »Verkehr und Umwelt«, Tagungsband, T 4), Bern 2000, S. 171–180.
- DERS., Wegenetze und Mobilität im Ancien Régime, in: SZG 49 (1999), Nr. 1, S. 16–34.
- DERS./TISSOT, Laurent/MERKI, Christoph Maria/SCHWINGES, Rainer C. (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte – Société Suisse d'histoire économique et sociale 25), Zürich 2010.

- SCHLÄPPI, Daniel, Berns burgerliche Gesellschaften, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 483–489.
- SCHMID, Ferdinand, Verkehr und Verträge zwischen Wallis und Eschenthal vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: Blätter aus der Walliser Geschichte I/II (1889/1890), S. 143–174.
- DERS., Wallis und die Grafen von Savoyen, in: Blätter aus der Walliser Geschichte I (1889), S. 1–7, 9–14, 17–26.
- SCHMID, Regula, Der Twingerherrenstreit, in: Berns große Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Norberto GRAMACCINI, Charlotte GUTSCHER-SCHMID und Rainer C. SCHWINGES, Bern 1999, S. 335.
- SCHMID, Volmar (Hg.) Brig-Glis, Naters und Ried-Brig. Kulturführer zur Geografie, Geschichte, Wirtschaft, Sprache und Kultur. Mit Vorschlägen zu Kulturwanderungen, Brig 2001.
- SCHMIDT, Heinrich Richard, Konsequenzen der Reformation für die Macht im Staate Bern, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich Richard SCHMIDT, Bern 2006, S. 24–27.
- DERS., Macht und Reformation in Bern, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich Richard SCHMIDT, Bern 2006, S. 15–22.
- SCHMIDT-WIEGAND, Ruth (Hg.), Deutsche Rechtsregeln und Rechtssprichwörter. Ein Lexikon, München 1996.
- SCHMUGGE, Ludwig, Mobilität und Freiheit im Mittelalter, in: Die abendländische Freiheit vom 10. bis zum 14. Jahrhundert. Der Wirkungszusammenhang von Idee und Wirklichkeit im europäischen Vergleich, hg. von Johannes FRIED (VuF 39), Sigmaringen 1991, S. 307–324.
- SCHNEIDER, Hugo, Die Letzimauern im Alpenraums, in: Burgen aus Holz und Stein. Burgenkundliches Kolloquium in Basel 1977 (Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters 5), Olten 1979, S. 107–119.
- SCHNEIDER, Reinhard, Das Königsrecht an schiffbaren Flüssen, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 185–200.
- SCHNEIDMÜLLER, Bernd, Konsensuale Herrschaft. Ein Essay über Formen und Konzepte politischer Ordnung im Mittelalter, in: Reich, Regionen und Europa in Mittelalter und Neuzeit. Festschrift für Peter Moraw, hg. von Paul Joachim HEINIG, Sigrid JAHNS, Hans-Joachim SCHMIDT, Rainer Christoph SCHWINGES und Sabine WEFERS, Berlin 2000, S. 53–87.
- SCHNITZER, Niklaus, Die Geschichte des Wasserbaus in der Schweiz, Oberbözingen 1992.
- SCHNYDER, Caroline, Reformation und Demokratie im Wallis (1524–1613) (Veröffentlichungen des Instituts für europäische Geschichte Mainz, Abt. abendländische Religion 191), Diss. Bern, Mainz 2002.
- SCHNYDER, Werner, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter, Zürich 1973.
- DERS., Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz, IV: Zollstellen der Ost- und Zentralschweiz, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 18 (1983), S. 129–204.
- SCHÖPFER PFAFFEN, Marie-Claude, »adiuvare et manutene ipsos mercatores«. Das mittelalterliche Wallis im Fokus des transalpinen Fernverkehrs, in: Wege und Geschichte 2 (2007), S. 24–28.
- DIES., Die Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters mit Blick auf das benachbarte Bern, in: Blätter aus der Walliser Geschichte (2008), S. 1–140.
- DIES., Kaspar Stockalpers Verkehrspolitik, in: Tradition – Vision – Innovation. Hommage an Kaspar Stockalper (1609–1691), hg. von DERS. und Gabriel IMBODEN (Veröffentlichungen des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums 12), Brig 2011, in Druckvorbereitung.
- DIES., Kaufleute, Säumer und Ballenführer. Der transalpine Fernhandel im Mittelalter, in: DAMALS Sonderband: Fernhandel in Antike und Mittelalter, Stuttgart 2008, S. 95–110.
- DIES., Verkehrspolitik im Mittelalter? Bernische und Walliser Akteure als Gradmesser einer grundsätzlichen Evaluierung, in: Verkehrsgeschichte – Histoire des Transports, hg. von Hans-Ulrich SCHIEDT, Laurent TISSOT, Christoph Maria MERKI und Rainer C. SCHWINGES (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte – Société Suisse d’histoire économique et sociale 25), Zürich 2010, S. 71–81.

- DIES., Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 289–329.
- DIES./IMBODEN, Gabriel, Packages in the Alpine long-distance trade up to the introduction of a standardised metric system, in: *Scripta mercaturae*, in Druckvorbereitung.
- DIES./IMBODEN, Gabriel, The Fratelli Loscho in Brig. Entrepreneurship in Small Alpine Markets during the Napoleonic Era, in: *Small is beautiful. Interlopers and Smaller Trading Nations in the Pre-industrial Period*, hg. von Markus A. DENZEL, Jan DE VRIES und Philipp Robinson RÖSSNER (VSWG, Beih. 213), Stuttgart 2011, S. 219–249.
- SCHOTT-VOLM, Claudia, Gute Policy, Gemeinwohl und Gesetzgebung, in: *Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt*, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 38–43.
- SCHRAG, Herbert, Handel, Messen und Märkte im Aargau. Separatdruck zum Geschäftsbericht 1993 der Aargauischen Kantonalbank, Aarau 1983.
- SCHÜPBACH, Hans, Flößerei im oberen Emmental. »Holz u Lade fergge d'Flösser d'Ämmen ab uf Basel zue, chunnt im Frühling d'Ämme grösser, hei si mit em Flösse z'tue«, in: *Bulletin IVS 1(1993)*, S. 17–21.
- SCHULTE, Aloys, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. I: Darstellung, Leipzig 1900.
- SCHWEIKERT, Ernst, Die deutschen, edelfreien Geschlechter des Berner Oberlandes bis zur Mitte des XIV. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der Stände im Mittelalter, Bonn 1911.
- SCHWEIZER, Jürg, Säkularisation, in: *Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt*, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 173–178.
- SCHWINGES, Rainer C., Bern, die Eidgenossen und Europa im späten Mittelalter, in: *Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur*, hg. von DEMS., Peter MORAW und Christian HESSE (HZ, Beih. 40), München 2006, S. 167–189.
- DERS., Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt?, in: *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 53 (1991), S. 5–19.
- DERS., Erfolgreich gefälscht – die Goldene Handfeste, in: *Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt*, hg. von DEMS., Bern 2003, S. 230–233.
- Sehenswertes in Brig-Glis, hg. von der JUNGEN WIRTSCHAFTSKAMMER BRIG, Brig 1997.
- SIEGEN, Johann, Gemeinde und Priorat Niedergesteln, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte XIII* (1964), S. 439–493.
- SIEGEN, Josef, Religiöse Volksbräuche im Wallis, Visp 1938.
- SIMONETT, Jürg, Verkehrsverlust und Re-Agrarisierung, in: *Beiträge zur alpinen Passgeschichte/Contributi alla Storia dei Passi Alpini. Akten der vierten internationalen Tagung zur Walsersforschung in Splügen*, 6. September 1986, hg. von Enrico RIZZI, Anzola d'Ossola 1987, S. 217–230.
- SOLDI RONDININI, Gigliola, Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII a XV, in: *Felix olim Lombardia. Studi di Storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martini*, Mailand 1978, S. 343–484.
- SPUFFORD, Peter, Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter, Darmstadt 2004.
- DERS., *Power and Profit. The Merchant in medieval Europe*, London 2002.
- SPYCHER, Hanspeter, Solothurn in römischer Zeit. Ein Bericht zum Forschungsstand, in: *Solothurn. Beiträge zur Entwicklung der Stadt im Mittelalter. Kolloquium vom 13./14. November 1987 in Solothurn*, Zürich 1990.
- STEFFEN, Hans, Die Mauer von Gamsen, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte XLII* (2010), S. 1–22.
- STOLLEIS, Michael, *Geschichte des öffentlichen Rechts in Deutschland*, Bd. 1: Reichspublizistik und Policywissenschaft: 1600–1800, München 1988.
- STOLZ, Otto, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis im 20. Jahrhundert*, Innsbruck 1953.
- DERS., Neue Beiträge zur Geschichte des Niederlagsrechts und Rodfuhrwesens im Tirol, in: *VSWG* 22 (1929), S. 144–168.

- DERS., Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches, in: VSWG 41 (1954), S. 1–41.
- DERS., Zur Geschichte der Organisation des Transportwesens im Tirol im Mittelalter, in: VSWG 8 (1910), S. 196–267.
- STRAHM, Hans, Die Berner Handfeste, Bern 1953.
- DERS., Geschichte der Stadt und Landschaft Bern, Bern 1971.
- STRAUBE, Manfred, Zum überregionalen und regionalen Warenverkehr im thüringisch-sächsischen Raum, vornehmlich in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, Diss. masch. [Promotion B], Halle an der Saale 1981.
- STROMER, Markus, Wege zum Dorf. Die Nutzung ländlicher Wege als Ausdruck dörflicher Selbstbestimmung, in: Wirtschaft und Herrschaft. Beiträge zur ländlichen Gesellschaft der östlichen Schweiz (1200–1800), hg. von Thomas MEIER und Roger SABLONIER, Zürich 1999, S. 187–201.
- STUBENVOLL, Marianne, Les voies de communication, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 439–444.
- STUDER IMMENHAUSER, Barbara, Die Organisation des bernischen Territoriums, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 79–83.
- DIES., Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550 (Mittelalter-Forschungen 19), Diss. Bern 2004, Ostfildern 2006.
- SUMMERMATTER, Stephanie, Schlussbericht zur Erstellung der Datenbank über die Quellen zur Rhone in den Oberwalliser Archiven und in ausgewählten Privatarchiven im Staatsarchiv Wallis, s.l. 2003.
- SZABÓ, Thomas, Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik, in: Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag, hg. von Lutz FENSKE, Werner RÖSENER und Thomas ZOTZ, Sigmaringen 1984, S. 125–145.
- DERS., Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Straßennetzes, in: Europäische Technik im Mittelalter 800 bis 1400. Tradition und Innovation, hg. von Uta LINDGREN, Berlin 2001, S. 25–43.
- DERS., Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, in: Società, Istituzioni, Spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante, Bd. 2, Spoleto 1994, S. 913–929.
- DERS., Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, hg. von Rainer C. SCHWINGES (VuF 66), Ostfildern 2007, S. 71–118.
- TANNER, Rolf Peter, Geopolitische Dynamik und Verkehr im Fürstbistum Basel von der Antike bis zum Eisenbahnbau. »Die Bistums-Lande, wie bekannt, rauch, ohnwegsam, mithin zum Commercio auf keine Weiss bequemlich« (Geographica Bernensia G 76), Bern 2007.
- TAPPY, Denis, la conquête bernoise et les Etats de Vaud, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 76–79.
- TATARINOFF, Eugen, Die Entwicklung der Probstei Interlaken im XIII. Jahrhundert. Mit besonderer Berücksichtigung der Erwerbung von Kirchenpatronaten, Schaffhausen 1892.
- TEMMING, Rolf L., Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs, Braunschweig 1978.
- TEUTEBERG, Hans-Jürgen, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (1994), S. 173–194.
- THÉVENAZ MODESTIN, Clémence/MOREROD, Jean-Daniel, Gotthard- und Simplonachse um 1291. Beitrag zu einer ereignisgeschichtlichen Neubetrachtung der Anfangszeit der Eidgenossenschaft, in: Der Geschichtsfreund 155 (2002), S. 181–207.
- DIES., Trafic commercial et crises politiques vus de Villeneuve et Saint-Maurice. Ebauche d'une histoire comparée des routes du Gothard et du Valais à la fin du XIII^e siècle, in: Revue historique vaudoise (1997), S. 191–205.
- THIEME, Hans, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, in: ZRG Germ. 62 (1942), S. 57–88.
- TOBACCO, Giovanni, La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, hg. von Theodor MAYER (VuF 10), Stuttgart 1965, S. 233–242.

- TRAEBER, Hans, Das Wasserregal über den Thuner- und Brienersee bis zur Reformation (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 38), Bern 1945.
- DERS., Das Wasserregal über den Thuner- und Brienersee bis zur Reformation, Diss., Bern 1946.
- TROUET, Valérie/ESPER, Jan/GRAHAM, Nicholas E. et al., Pervasive positive North Atlantic Oscillation Mode Dominated the Medieval Climate Anomaly, in: *Science Magazine* 324 (2009), Nr. 5923, S. 78–80.
- TROUET, Valérie/ESPER, Jan/GRAHAM, Nicholas E./BAKER, Andy et al., A multi-proxy Reconstruction of Winter NAO Variability since AD 1050, in: Giles YOUNG und Danny MCCARROLL (Hg.) *European climate of the past millennium*, Proceedings Volume, Calla Millor 2008, S. 116–117.
- TRUFFER, Bernard, Das Wallis zur Zeit Bischof Eduards von Savoyen-Achaia (1375 bis 1386), in: *Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte* 65 (1971), S. 1–113 und 197–301.
- DERS., Die Bischöfe von Sitten zur Zeit des großen abendländischen Schismas (1378–1417), in: *Mélanges offerts à André Donnet pour son 65^e anniversaire*. Festschrift für André Donnet zum 65. Geburtstag (Vallesia XXXIII), Sitten 1978, S. 139–177.
- TÜRLER, Heinrich, Der Lötschenpass 1520, in: *Neues Berner Taschenbuch auf das Jahr 1901*, Bern 1900, S. 314–316.
- VAN BERCHEM, Victor, Guichard Tavel. Évêque de Sion 1342–1375. Étude sur le Vallais au XIV^e siècle, in: *Jahrbuch für Schweizerische Geschichte* 24 (1899), S. 27–397.
- DERS., Jean de la Tour-Châtillon. Un grand seigneur Vallaisan au XIV^e siècle (Mémoires et Documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 2^e sér., 4), Lausanne 1902, S. 1–91.
- DERS., Les dernières campagnes de Pierre II, comte de Savoie, en Valais et en Suisse, in: *Revue historique Vaudoise* 11 (1907), S. 321–329; 12 (1907), S. 353–365.
- DERS., Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire, in: *Anzeiger für Schweizerische Geschichte* 7 (1894–1897), S. 49–59.
- VON ROTEN, Hans Anton, Die Landeshauptmänner des Wallis 1388–1798, überarbeitete Neuauflage, hg. vom Geschichtsforschenden Verein Oberwallis (Blätter aus der Walliser Geschichte XXIII), Brig 1991.
- DERS., Zur Zusammensetzung des Domkapitels von Sitten im Mittelalter, in: *Vallesia* (1946), S. 43–68; (1947), S. 45–63; (1948), S. 81–126.
- WAIBEL, Max/WAIBEL, Erna A., Zwischen Visp und Macugnaga. Unterwegs auf Säumer- und Walserswegen. Kultur- und Wanderführer, Visp 2010.
- Walliser Wappenbuch – Armorial valaisan, hg. von den kantonalen Archiven unter Mitwirkung der zwei historischen Gesellschaften des Wallis unter der Leitung des Staatsrates, Zürich 1946/Siders²1997.
- WALPEN, Robert, Studien zur Geschichte des Wallis im Mittelalter (9. bis 15. Jahrhundert), Diss., Zürich, Bern/Frankfurt am Main/New York 1983.
- WALSER, Gerold, Römische Inschriften in der Schweiz für den Schulunterricht ausgewählt, photographiert und erklärt, 3 Tle., Bern 1979/80.
- WANNER, Heinz/LUTERBACHER, Jürg et al., Klimawandel im Schweizer Alpenraum, Zürich 2000.
- WARNKE, Martin, Bau und Überbau. Soziologie der mittelalterlichen Architektur nach den Schriftquellen (Suhkamp Taschenbuch 468), Frankfurt am Main 1984.
- WEBER, Erich, Der Warentransport auf dem Rhein zwischen 1750 und 1850. Fahrstraße, Technik, Organisation, Fahrtdauer, Kosten, Transportmengen und Saisonalität der Rheinschifffahrt, Lizentiatsarbeit, Bern 2002.
- WERDER, Margrit, Das Nachleben Karls des Großen im Wallis, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte* 16 (1976/77), S. 301–476.
- WIDMER, Andreas, »daz ein büb die eidgenossen angreif«. Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum am Beispiel der Gruber-Fehde (1390–1430) (*Geist und Werk der Zeiten* 85), Bern/Berlin/Frankfurt am Main etc. 1995.
- WIEDERKEHR, Georg Robert, Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs, Diss., Zürich 1976.
- WILLI, Andreas, Handel und Wandel im Hasletal. Ein Beitrag zur Geschichte des Berner Oberlandes. Separatdruck aus den »Alpenrosen«, Bern 1885/Ndr. Biel 1995/Ndr. Guttanen 1996.

- WINDLER, Christian, Außenbeziehungen in einer Welt ohne staatliches Gewaltmonopol, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 116–123.
- WÜRGLER, Andreas, Bern und die Eidgenossen, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 108–114.
- DERS., Politik, Verwaltung, Recht und Militär, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 29.
- DERS., Proteste in der Stadt, in: Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von André HOLENSTEIN, unter Mitarbeit von Claudia ENGLER, Norbert FURRER und Heinrich R. SCHMIDT, Bern 2006, S. 99–101.
- WYSS, René, Handel und Verkehr über die Alpenpässe, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Tl. V: Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, hg. von Herbert JAHNKUHN, Wolfgang KIMMIG und Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.-Hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180), Göttingen 1989, S. 155–173.
- ZAHND, Urs Martin, Bern im Spätmittelalter. Das städtische Umfeld des Münsterbaus, in: DERS./SCHLÄPPI, Christoph/SCHLUP, Bernhard et al., Machs na, Bd. 2: Materialien zum Berner Münster, Bern 1993, S. 203–220.
- DERS., Bündnis- und Territorialpolitik, in: Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt, hg. von Rainer C. SCHWINGES, Bern 2003, S. 469–504.
- DERS., Geschichte der Berner Zunft zum Mittellöwen, Bd. 1: Die Berner Zunft zum Mittellöwen im Spätmittelalter, Bern 1984.
- ZENHÄUSERN, Gregor, »Domus Montis Iovis«. Zu Anfängen und Entwicklung eines Passhospizes (XI.–XIII. Jh.), in: Vallesia 53 (1998), S. 161–203.
- DERS., Le Grand-Saint-Bernard, in: DERS./COUTAZ, Gilbert/FELLER-VEST, Veronika/GILOMEN-SCHENKEL, Elsanne/HAUSMANN, Germain/KALBERMATTER, Philipp, Helvetia Sacra, section IV: Les ordres suivant la règle de Saint-Augustin, Bd. I: Les chanoines réguliers de Saint-Augustin en Valais. Le Grand-Saint-Bernard, Saint-Maurice d’Augaune, les prieurés valaisans d’Abondance, Basel/Frankfurt am Main 1997, S. 25–220.
- DERS., Zur Geschichte des »Freigerichtes« Holz (1441–1798), in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXX (1998), S. 213–284.
- DERS./KALBERMATTER, Philipp, Les dépendances du Grand-Saint-Bernard, in: DIES./COUTAZ, Gilbert/FELLER-VEST, Veronika/GILOMEN-SCHENKEL, Elsanne/HAUSMANN, Germain, Helvetia Sacra, section IV: Les ordres suivant la règle de Saint-Augustin, Bd. I: Les chanoines réguliers de Saint-Augustin en Valais. Le Grand-Saint-Bernard, Saint-Maurice d’Augaune, les prieurés valaisans d’Abondance, Basel/Frankfurt am Main 1997, S. 221–254.
- ZENKLUSEN, Ernst, Familien-Chronik von Simplon-Dorf und Gondo-Zwischbergen, Brig 1964/67.
- ZESIGER, Alfred, Das bernische Zunftwesen, Bern 1911.
- ZEUMER, Karl, Studien zu den Reichsgesetzen des XIII. Jahrhundert, in: ZRG Germ. 23 (1902), S. 61–111.

3. Online-Ressourcen

- FURTER, Reto, Urbanisierung – Transitverkehr – Bädertourismus – Alpinismus. Indikatoren zum Hintergrund des Alpendiskurses 15. bis 19. Jahrhundert, Diss. Bern 2006, Selbstverlag Chur 2005 [http://www.zb.unibe.ch/download/eldiss/06furter_r.pdf].
- Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].
- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz [www.ivs-gis.admin.ch].
- ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte [www.viastoria.ch].
- PFAFFEN, Marie-Claude/PFAFFEN, Sylvie, Bibliographie zur Verkehrsgeschichte, Bern 2005 [http://www.rag-online.org/images/stories/schwinges/pdfs/bibliographie_verkehrsgeschichte.pdf].
- THÉVENAZ MODESTIN, Clémence/MOREROD, Jean-Daniel, La Suisse est née de deux cols. Axe du Gothard et axe du Simplon vers 1291. Contribution à la réévénementalisation des débuts de la Confédération [www.courant-d-idees.com/article_69.htm].

VI. Register

Die Einträge der Quellenzitate sind ebenso wie fremdsprachige Belege größtenteils in der neuhochdeutschen Form registriert.

1. Geographische Begriffe

- Aarau, 196f., 234, 252
Aarberg, 43, 45, 48, 54, 118, 122, 169, 197, 203,
220, 244, 299–302
Aarburg, 196, 199, 223, 274
Aarburgund, 251
Aare, 21, 30, 45–48, 52–58, 65, 77f., 110, 118, 121,
124, 130, 138, 153f., 166, 168–170, 179–
183, 196–200, 203, 205, 213, 215, 218,
220, 225f., 244f., 250–252, 258f., 273f.,
288f., 292f., 300–302, 308
Aaretal, 275
Aargau, 54, 56, 121, 166, 252f., 275, 289, 299
Aarwangen, 196, 213, 220
Abondance, 247
Aeschi, 136f., 139, 319
Agarn, 149, 159f., 174, 183, 246, 257
Agaro, 151
Äginenalp, 211
Aigle, 256
Albis, 120, 155
Albrunpass, 8, 120, 135, 148, 150–153, 208f., 293,
320
Allmendingen, 199, 276f.
Alpen(-raum), 6f., 11, 14f., 18f., 24–27, 32, 38,
40–42, 44f., 47–49, 51f., 55, 71, 73f., 78,
84, 92, 97, 108, 111, 117, 121–123, 125,
133f., 136, 138, 143–146, 150, 155, 157,
164f., 170, 172, 174–177, 179, 183, 191–
194, 204, 210, 214, 232, 255, 257, 266f.,
271, 286, 288, 293, 310, 321–323
– Alpenvorland/Voralpen(-raum), 41, 44, 47, 51,
79, 111, 176, 179
– Nordalpen(-gebiet/-kamm), 41, 52, 118
– Südalpen(-kamm), 41f.
– Westalpen(-pässe), 19, 43, 76, 142, 157, 171, 177,
268
– Zentralalpen(-raum), 18, 120, 177
Altdorf, 173
Altenburg bei Brugg, 46
Amerten, 136
Amsoldingen, 277
Anniviers, 66, 296
Antigorio, 150, 153
Antronapass, 120, 126, 135, 146, 148f., 161, 210,
320
Antronatal, s.a. Valle Antrona, 210
Anzascatal, s.a. Valle Anzasca, 146
Aosta, 158, 173, 192f., 255, 268
Aostatal, 61, 124, 140, 159, 161, 175, 193, 268, 272
Apennin, 74
Arbaz, 137, 319
Ardon, 62f., 68, 70, 143
Arno, 74
Asti, 143, 145, 295f.
Atlantik, 48
Aubonne, 166
Auenstein, 197
Augsburg, 299
Augstbordpass, 50
Ausone, 151
Avançon, 278
Avenches, 199, 244, 259
Avignon, 68, 87, 105, 244
Avisse, 272
Ayent, 61, 296
Azoren, 48

Baceno, 150–153
Bach ob Brig, 304
Baden, 252
Baden-Württemberg, 47
Bagnes, 64
Baltschieder, 240, 249, 283
Baltschiederbach, 249
Bannio, 210
Barcelona, 43, 75, 166, 228
Bard, 125, 142
Basel, 40, 45, 105, 118f., 167, 182, 203, 220, 299
Bayern, 98, 166
Beatenberg, 275

Beckenried, 282, 285
 Bellinzona, 173
 Belp, 201
 Bern, 5–11, 18f., 21–24, 30, 32–36, 38, 43–48, 50–
 57, 63–66, 71f., 74, 77–79, 95, 105f., 110,
 112, 117–119, 121–125, 130, 134, 136–139,
 141f., 152, 154, 165–170, 179–183, 193,
 196–202, 204–207, 214–216, 219–229,
 231–234, 241, 243–245, 250–254, 256–
 262, 273–276, 286–294, 298–302, 305,
 308f., 314f., 321, 324
 Berner Oberland, 32, 44f., 50, 52, 54f., 61, 65, 72,
 78f., 110, 118–122, 127, 135f., 139, 153–
 155, 232–234, 275, 287, 289, 293, 295
 Berner Oberländer Seen, s.a. Brienzensee,
 s.a. Thunersee, 46, 119, 196, 214
 Bertonio, 189
 Besançon, 168
 Bex, 164, 247, 277f.
 Biandrate, 66, 144f.
 Bicocca, 293
 Biel, 45, 54, 192, 199, 287
 Bielersee, 45f., 54, 183, 196, 261
 Bieudron, 195, 241
 Biglen, 201
 Binn, 150, 152f., 208
 Binnental, 59, 150–153
 Bipp, ehem. bern. Adels Herrschaft/Landvogtei,
 213, 300
 Bister, 208
 Bistinenpass, 148, 320
 Bleienbach, 213, 250, 275
 Bleiken, 187
 Blitzingen, 240, 263f.
 Bödeli, 48
 Bodensee, 41f., 123
 Bodmen, 264
 Bolligen, 54, 275f.
 Bourges, 170
 Bourg-Saint-Pierre, 192f., 267f., 271f.
 Bözberg, 275
 Breisach, 118
 Breisgau, 182
 Breitenbach, 252
 Bremgarten, 252, 259f., 276, 287
 Brennerpass, 15, 29, 100
 Bresse, 139, 270
 Brienz, 46, 136, 138, 194, 273
 Brienzensee, s.a. Berner Oberländer Seen, 45f.,
 48, 110, 154, 182, 196, 199, 234, 275
 Brig, 6, 9–11, 28, 45, 67–69, 76, 119, 126, 131,
 134f., 137, 140, 143–145, 148f., 158–160,
 172–174, 177, 184–189, 191, 195, 230,
 235–242, 246, 248–250, 257, 262, 277,
 282–285, 290, 292f., 296, 303f., 319, 321–
 324
 Brigerbad, 248
 Broch, 212
 Broye, 196, 244
 Broyetal, 118
 Brugg, 46, 197, 199f., 250, 252, 275f.
 Brügge, 74
 Brünigpass, 120, 154f., 234, 275, 286, 294, 320
 Buchs, 252
 Buchsee, 201
 Buchsgau, Landgrafschaft, 54, 252
 Bümpliz, 201, 245
 Bündnerland, s.a. Graubünden, 288
 Büren an der Aare, 46, 48, 122, 196, 199, 244,
 299f.
 Burgdorf, 9, 43, 45, 48f., 52, 54, 118, 167f., 206f.,
 213f., 223, 274, 299
 Burgund, 52, 55, 58f., 63, 141, 154, 169, 197, 255,
 294
 – Hochburgund, 7, 58

 Cadiz, 75
 Chablais (pagus caputlacensis), 59, 63f., 132, 176,
 194, 296
 Chambéry, 27, 141f.
 Chamoson, 62, 68, 70, 143, 296
 Champagne, 75f., 124, 163, 165, 171, 177, 271
 Château-Verdun, 268
 Chaumon, 152
 Chieri, 145
 Chillon, 60, 125, 128, 133, 142, 193
 Chur, 42, 89, 286
 Col d'Hérens, 50, 320
 Col de Ferret, 192
 Col de la Traversette, 15
 Collombey, 45
 Comersee, 182
 Como, 65
 Conflans, 257
 Conthey (Gundis), 59–63, 65, 143, 160, 162, 164,
 194f., 250, 254f., 281
 Courmayeur, 192
 Crevola, 126, 237
 Crevoladossola, 189
 Crodo, 153

- Dala, 263f.
 Därstetten, 136
 Deisch, 152, 207f., 287
 Dentenberg, 260
 Detligen, 179f., 259f., 321
 Deutschland, 18, 23, 43, 166, 170
 – Süddeutschland, 74, 122f., 125
 Devero, 148
 Disentis, 127, 286
 Divedro, 189f., 240
 Domodossola, 135, 150, 173, 184, 189–191, 210,
 246
 Doveria, 126, 189
- Eau-Froide, 63
 Eggen, 249
 Eggerberg, 248f.
 Eggwil, 206
 Eidgenossenschaft, 22, 31, 41, 66, 122, 229, 288,
 293
 Eisten, 49, 264–266
 Elsass, 155
 Emd, 266
 Emme, 47, 206f.
 Emmental, 54, 206f.
 Engi/Engiloch, 186, 236
 England, 23, 48, 269
 Entremont, 61, 64
 Erlach, 48, 169
 Ernen, 61, 68, 126, 144, 151f., 193, 208, 282, 287,
 296, 305
 – Niederernen, 263
 Eschenbach bei Luzern, 120, 154
 Eschental, s.a. Val d'Ossola, 70, 135, 143–146,
 152f., 189, 266, 287f., 294
 Etoy, 270
 Étroubles, 184, 193, 268, 272
 Europa, 17, 20, 23, 33, 35, 48, 73f., 76, 104, 143,
 165, 228, 243, 268, 310
 – Mitteleuropa, 215
 – Westeuropa, 94, 113
 Évian, 64, 194
 Eyholz, 246, 282f.
- Fahrwangen, 252
 Fenêtre de Durand, 192
 Ferden, 291
 Ferret, 268
 Fétérnes, 194
 Fey, 137, 319
- Fiesch, 144, 208, 241
 Figinalp, 238
 Findlen, 50
 Finnen, Freigericht, 236
 Flandern, 74f., 157
 Florenz, 74, 177
 Fontintès, 272
 Forcletapass, 50
 Formazza, 148, 150
 Frankfurt am Main, 196, 225, 227
 Frankreich, 23, 70, 77, 122, 127, 133f., 149, 152,
 161, 165, 178, 192, 212, 292
 – Südfrankreich, 166f., 197, 228
 Fraubrunnen, 276
 Freiburg im Breisgau, 118
 Freiburg im Uechtland (Fribourg, Schweiz), 10,
 43, 46, 52, 54, 86, 118, 141, 143, 167f., 176,
 196, 198, 202f., 215, 234, 243–245, 261f.,
 294, 299, 301
 Frienisberg, 179
 Frutigen, 54, 65, 121, 136–139, 153, 211, 292, 295,
 319
 Frutigland, 140
 Fully, 63
 Furkapass, 42, 127, 135, 208f., 282, 320
- Gampel, 139, 248, 263, 282f.
 Gamsa, 283
 Gamsen, 246, 248f., 263, 282f.
 Ganter, Freigericht, 236
 Gantertal, 49
 Gasterntal, 138f., 211, 291
 Gehren, Freigericht, 236
 Gemmipass, 32, 120f., 139f., 248, 257, 320
 Genf, 40, 45, 57, 74, 76f., 122, 124f., 141, 158, 164,
 166f., 170, 225, 227f., 244, 255, 271, 298f.,
 301f.
 Genfersee, 41f., 45, 58f., 64, 123, 128, 140, 142,
 173, 183, 194–196, 270, 277, 288
 Genua, 74f.
 Geschinen, 192
 Gesteig, 136
 Gifrisch, 207
 Gimmelwald, 136
 Gletsch, 209
 Glis, 6, 239, 262, 282f., 293
 Gluringen, 287
 Goldbach, 207
 Goller, 282–284

Gommer/Obergommer Pässe, 134, 153, 209, 230, 293
 Goms, 9, 59, 67f., 119, 127, 134f., 144f., 150f., 153, 192f., 207–212, 263f., 284, 287, 294f., 304
 – Obergoms, 153, 209, 230
 Gondo, 184
 Gotthardpass, 20, 42, 74, 86, 97, 120–122, 124f., 127, 132, 152, 155, 157, 166f., 171f., 250, 286, 288f., 296
 Grächen, 264
 Grandson, 122
 Granges, 61, 65, 131, 158, 160, 163, 212, 281, 296
 Grasburg, bern. Herrschaft, 120, 142, 221
 Graubünden, s.a. Bündnerland, 122, 157, 171
 Grenchiols, 151f., 208
 Greyerz, 52, 61, 122, 169
 Griespass, 42, 74, 120, 135, 148, 153, 208, 286, 288, 293, 320
 Grimisuat, 281
 Grimselpass, 10, 42, 46, 54, 66, 74, 119–123, 135, 150, 193, 208f., 212, 214, 257, 275, 286–289, 293, 320
 Grindelwald, 153, 155, 212
 Großer St. Bernhard, s.a. Mont Joux, 10, 42f., 59, 63, 74–76, 117, 121f., 125, 127, 130, 133f., 142, 148, 150, 157, 171, 173, 184, 192f., 255, 257, 266–272, 277, 286, 320, 323
 Gruben, 50
 Grund, 49
 Gschwantenmad, 212f.
 Gspon, 149
 Gstein, 127, 150, 161, 294
 Guldensand, 208
 Gümnenen, 10, 48, 220, 222f., 244f., 259–262, 299, 301, 321
 Gürbe, 30
 Guttannen, 194
 Hagenau, 168
 Hasli/Haslital, s.a. Oberhasli, 54, 120, 123, 136, 153, 193, 196, 212, 275, 286f., 294, 305
 Haute Provence, 15
 Hérémence, 64, 239
 Herrenbrunnen, 10, 259f.
 Herzogenbuchsee, 250
 Hochberg, 282f.
 Höchstetten, 201
 Hochtal (St-Jean-d'Aulps), 64
 Hof, 194
 Hohtenn, 321
 Holz, Freigericht, 236
 Hondrich, 259
 Iflis, 206
 Innertkirchen, 194
 Interlaken, 48, 110, 119f., 138, 154f., 196, 214, 275, 286, 294, 305
 Iselle, 189
 Isérables, 137, 319
 Island, 48
 Italien, 18, 43, 49, 52, 66, 73–75, 77, 80, 83, 85, 92, 100, 126, 133, 135, 141, 145f., 155, 165, 182f., 275, 289
 – Mittelitalien, 157
 – Norditalien, 70
 – Oberitalien, 79, 133, 143, 215, 286, 292f.
 Ivrea, 145, 175, 193
 Jougnepass, 76
 Jura, 40f., 43–45, 48, 97, 118, 142, 166, 170, 181, 220, 255
 Juraendseen, s.a. Bielersee, s.a. Neuenburgersee, 182
 Kaiserstuhl, 118
 Kaltenherberg, 213
 Kander, 259
 Kandersteg, 65
 Kandertal, 63, 65
 Kappel, 120
 Kerzers, 122
 Kienholz, 193f., 287
 Kiesen, 276
 Kineggen, 266
 Kippel, 290
 Kirchberg, 168, 206f.
 Kirchlindach, 201, 260
 Klingnau, 46, 196, 200, 203
 Klotten, 300
 Koblenz, 46, 199, 252
 Köln, 86, 92, 103
 Köniz, 201, 245
 Konolfingen, 222
 Konstanz, 6, 94, 167f., 230, 288, 300
 Krakau, 228
 La Clusaz, 272
 La Neuveville, 48
 Langensee, 144
 Langenthal, 43, 213, 250, 275

- Langnau, 43
Lanslebourg, 143
Laufenburg, 252
Lauinen, 126
Laupen, 48, 54f., 137f., 167f., 220, 243–245, 261, 319
Lausanne, 32, 45, 118f., 128, 141f., 158, 182, 255, 299
Lauterbrunnen, 136
Lauterbrunnental, 33, 136f., 139, 319
Lax, 207f., 263
Le Bouveret, 42, 45, 64, 177, 188
Le Landeron, 48
Leipzig, 86
Lenk, 50
Lenzburg, 120, 252, 275f.
Les Clées, 93, 142, 255
Leuk, 16, 32, 53, 63, 65–68, 129, 139, 143, 149, 158, 162f., 173, 184, 191, 193, 195, 207, 231, 235, 246, 248, 250, 257, 263, 295f.
Leukerbad, 207
Leventina, 125, 152, 158, 184, 288
Leytron, 63, 143
Liddes, 192, 272
Liesthal, 299
Lignerolles, 142
Limmat, 46, 199
Lombardei, 50, 133, 149, 192, 212, 293
London, 86
Lötschberg, 119, 211, 292
Lötschenpass, 10, 119–122, 136, 138–140, 211, 290–293, 320
Lötschental, 33, 59, 63–65, 68, 136–140, 291f., 319
Lotzwil, 213
Löübbach, 284
Lütschental, 155
Lütschine, 48
Lütschinental, 136, 138
Luzern, 67, 86, 120, 154f., 173, 211, 234, 259, 295
Lyon, 43, 74, 76f., 157, 166f., 170, 188, 298, 301
- Macugnaga, 50, 146–148, 211
Mädswil, 213
Mailand, 65, 70, 74, 125, 127, 133, 135, 145, 148f., 152f., 156–160, 162, 164, 189f., 237f., 240, 254f., 281, 288, 293, 295–297
Main, 108
Mainz, 85, 88, 90, 94, 102, 108
Marokko, 48
- Martigny (Octodurus), 45, 58, 61f., 64, 68, 70, 130, 134, 143, 158, 160f., 164, 183, 247, 250, 254, 272, 277, 279, 281, 296
Martiswald, 147, 265
Masera, 189
Massa, 68, 152, 207
Massongex, 63f.
Mattertal, 50, 137f., 140, 147f., 161, 319
Mattstetten, 276
Maurienne, 59
Mauss, 244
Meiden, 50
Meidpass, 50
Meikirch, 260
Meillerie, 270
Meiringen, 194
Melchnau, 213
Mellingen, 252
Memmingen, 299
Mendrisio, 22
Menthon-Saint-Bernard, 267
Merchligen/Märchligen, 276
Mergozzo, 184, 189f.
Merligen, 275
Merseburg, 86
Milibach, 284
Mittelland, schweiz. Region, 14f., 40–45, 47f., 51f., 54, 77, 79, 110, 112, 118, 121–125, 166–170, 179, 194, 204, 222, 229, 232–234, 244, 289, 298, 300, 309
Mittelmeer, 74, 167, 225
Mont Cenis, 43, 143, 157, 175
Mont Joux, s.a. Großer St. Bernhard, 270
Montbéliard, 169
Monte Mattarella, 152
Monte Moropass, 120, 135, 146–149, 161, 210, 320
Monte Rosa, 124, 144
Monte Viso, 15
Montecreste, 145
Monthey, 64
Montjovet, 175
Montmélian, 142
Mörel, 59, 68, 128, 144f., 151, 207f., 210, 296f.
Morge, 59–62, 64, 67f., 129, 160, 162, 164, 250, 254, 297
Morges, 45, 281
Mosel, 300
Mühlebach, 144
Mülönen, 65, 136–139, 319

Münchenbuchsee, 260
 Mundbach, 249
 Münsingen, 201, 276
 Münster, 11, 68, 152f., 192, 208f., 250, 282, 287–289, 296, 304f.
 Murgenthal, 46
 Muri bei Bern, 54, 276
 Mürren, 136
 Murten, 43, 48, 105, 118, 122, 136, 167f., 196, 244, 261
 Mutbach, 209

 Näfels, 288
 Naters, 65, 68, 126, 144f., 147, 151, 159, 191, 236f., 239, 241, 248f., 262, 282, 296
 Nendaz, 64, 137, 239, 241, 319
 Neubrücke, 220, 222f.
 Neuenburg, 45, 52, 118, 169, 199, 244
 Neuenburg im Breisgau, 182
 Neuenburgersee, 45, 57, 196
 Neuenegg, 243–245, 276
 Neues Weisstor, s.a. Weisstorpass, 50
 Neuhaus, 45f., 193, 196
 Nidau, 45, 48, 118, 180f., 197f., 220, 299, 302
 Niedergesteln, 59, 61, 63, 64f., 119, 136f., 246–248, 283–285, 296, 319
 Niederrusen, 266
 Niederwald, 263
 Nikolaital, 50, 137
 Nördlingen, 168
 Novara, 124, 144–148, 151f., 164, 190, 294
 Nufenenpass, 161, 208, 286, 320
 Nürnberg, 105f., 167f., 170, 207, 227, 299

 Oberaargau, 214
 Oberalppass, 127
 Oberer Hauenstein, 220
 Obergesteln, 119, 192f., 250, 282, 287
 Oberhasli, s.a. Hasli/Haslital, 54, 121
 Oberhofen, 154f., 275
 Oberwald, 192, 209, 282
 Oberwangen, 54
 Obwalden, 120, 155
 Ollomont, 192
 Olten, 43, 196f., 199, 299, 301f.
 Oltigen, 48, 260
 Orient, 74
 Orsera, 286
 Orsières, 192, 272
 Osco, 172, 184

 Österreich, 26, 52, 55, 98, 155, 253
 Östlich-Raron, 207
 Ottans, 59f., 83, 126–128, 160, 254–256, 278
 Ouchy, 61

 Pallanza, 144, 184
 Paris, 19
 Passauer Wald, 99
 Pavia, 145
 Payerne, 244
 Peccaia, 177
 Perugia, 74
 Pfalz, 103
 Pfynwald, 246, 263
 Piedimulera, 210
 Piemont, 133, 140, 144
 Pistoia, 158
 Planalp, 136–138, 319
 Po, 74, 144
 Pomat, 250, 287
 Pombia, 144
 Praz-Pourris, 162
 Preglia, 189
 Provence, 15, 140f.

 Raffelstetten, 99
 Raron, 32, 61, 66–68, 163, 235, 248f., 283, 290, 293
 Ravensburg, 168
 Rawilpass, 54, 121, 320
 Reckingen, 192, 211, 287
 Reichenau, 23
 Reschenpass, 15
 Reuss, 46
 Reusstal, 155
 Rhein, 41f., 45, 77, 99, 102, 108, 169, 196f., 199, 300
 Rheinfelden, 252
 Rhone, 10, 33f., 41–45, 58f., 65, 72, 75, 124, 132f., 135f., 142f., 146, 155f., 163, 165–167, 173, 183, 188, 190, 193–196, 204, 208f., 230f., 243, 246–250, 262f., 277–283, 285, 296–298, 308f.
 Richenschwanden, 155
 Riddes, 64, 158–160, 195, 281
 Ried, 264, 266
 Riedtwil, 213
 Rittina, 282f.
 Ritzingen, 287
 Rivoli, 175

- Rohrfluh, 282f.
 Roisan, 192
 Rom, 157, 163, 267
 Römisch-deutsches Reich, 7, 21, 51f., 58–61, 79, 81f., 94f., 97, 103, 105, 109–111, 114, 116, 119, 128, 130, 167, 193, 251
 Römisches Reich, 98, 100
 Roncaglia, 83, 92, 98
 Rothenfluh, 138
 Rottenbruggen, 263
 Rubigen, 276
 Rumeling, 264
- Saane, 10, 47, 52, 203, 220, 244f., 259–261
 Saanen, 56, 153
 Saanenland, 121
 Saanenmöserpass, 234, 320
 Saas(-tal), 9, 49, 126, 134f., 146–150, 161, 193, 210, 211f., 230, 264–266
 Saas Almagell, 147
 Saas Balen, 147
 Saaser Pässe, 8, 49, 127, 134, 146–150, 161, 193, 211
 Sachsen, 218
 Saillon, 61, 63, 132, 143, 195
 Saint-Gingolph, 64
 Salanfe, 278
 Salgesch, 250, 257
 Salins, 169, 294
 Saltina, 185, 262
 Saluzzo, 15
 Salzburg, 87f.
 Sanetschpass, 32, 66, 121, 320
 Saône, 164
 Savièse, 296
 Savoyen, 7, 50, 59, 62–64, 66–69, 76, 128–130, 133, 142f., 157, 167, 193, 196, 246f., 254, 257, 263, 270, 281, 288, 295–297
 Saxon, 61, 64
 Schaffhausen, 300
 Scherzlingen, 277
 Schnidejochpass, 50, 320
 Schnidrigu, 285
 Schöllenen, 42, 120
 Schottland, 48
 Schwaben, 166
 Schwarzenburger Land, 120
 Schwarzwaldalp, 212
 Schweiz, 15, 17–21, 23f., 26, 30, 38, 40–42, 44f., 47, 77, 121, 140, 176, 184, 232f., 254, 323
- Innerschweiz, 68, 74, 79, 127, 155, 275, 288, 295
 – Nordschweiz, 77, 122
 – Ostschweiz, 154
 – Westschweiz, 20, 45, 141, 215
 Schwyz, 105, 167
 Seeland, Landesteil des Kt. Bern, 35, 48, 54, 118, 124, 169
 Seffinenalp, 136
 Seftigen, 222
 Selden, 291
 Selkingen, 287
 Sembrancher, 143, 192, 272
 Sempach, 54, 74, 288
 Sens, 269
 Sense, 244f.
 Septimerpass, 15, 74, 86, 100
 Sesiatal, s.a. Valsesia, 144
 Sevilla, 75
 Sichelauenen, 136
 Siders, 66–68, 133, 143, 195, 212, 246, 248, 250, 263, 281f., 285, 296
 Sigriswil, 275
 Simmental
 – Obersimmental, 153
 Simplon (Talschaft/Region/Gebiet), 49, 105, 145, 236–240, 303f.
 Simplon-Dorf, 10f., 160, 174, 184, 186–188, 191, 235–241, 250, 294, 303f.
 Simplonpass, 9, 15, 28, 34, 42, 60, 75f., 105, 120, 124–127, 133, 135, 145f., 148–150, 153, 156–159, 161, 164f., 172–174, 177, 183–185, 187–189, 191, 193, 230, 235, 237–240, 247, 257, 266, 277, 293–297, 320
 Sitten (Sedunum), 7–10, 20, 28, 32f., 42, 45, 50, 58–62, 64–68, 70, 76, 83, 105, 114, 117, 119, 124–134, 136–138, 141, 143–146, 148, 150f., 153, 156–161, 163–165, 173f., 183, 188, 194–196, 212, 227, 236–241, 246, 250, 254–256, 262, 269f., 280–282, 286, 292, 296f., 319
 Sizilien, 269
 Solothurn, 10, 43, 45f., 54, 77, 105, 118, 122f., 167f., 196f., 199, 244, 251f., 298–302
 Spanien, 77, 166, 170, 228
 Speyer, 107
 Spiez, 179f.
 St. Gallen, 105, 123, 229
 St. Jakob an der Birs, 299f.
 St. Maurice, 45, 59, 61, 63f., 125, 130, 133f., 142f., 149, 164, 183f., 188, 193, 195f., 278f.

St. Niklaus, 147f.
 St. Oyen, 268
 St. Rhémy, 142, 184, 193, 269, 271f.
 Stalden, 10, 49, 146f., 149, 230, 264–266, 321
 Staldenried, 265
 Steg, 236, 248
 Sternenberg, 222
 Stettlen, 54
 Stilli, 46
 Stockholm, 15
 Straßburg, 167, 288
 Strättligen, 136
 Sundlauenen, 275
 Susatal, 175
 Susten, 184, 257, 263

 Taferna, 186
 Tännu, 172, 282–284
 Tarentaise, 130, 141
 Täsch, 50
 Tessin, 79
 Theodulgletscher, 50
 Theodulpass, 50, 148, 320
 Thonon, 64, 269f., 295
 Thorberg, 213
 Thörigen, 213
 Thun, 43, 46, 54, 119, 121–123, 154, 181–183, 193,
 197–200, 202, 214, 231–235, 241, 275f.,
 286, 289, 294, 305, 324
 Thunersee, s.a. Berner Oberländer Seen, 45, 48,
 110, 136f., 154, 182, 196, 234, 275, 286
 Tirol, 15
 Toce, 145
 Törbel, 266
 Tosa, 146
 Toskana, 74, 158
 Trachsellauenen, 136
 Tracht, 46
 Trasquera, 189
 Trient, 59, 279
 Trier, 103
 Triftjoch, 50
 Troyes, 177
 Turin, 19f., 27, 142, 323
 Turtig, 143, 246, 282, 284
 Turtmann, 246
 Turtmantal, 50
 Twann, 181

 Ulrichen, 192, 211, 287

 Unspunnen, 154
 Unterseen, 45f., 110, 154f., 193f., 214, 286, 305
 Unterwalden, 32, 155, 211, 294f.
 Uri, 32, 118, 120, 209, 211f., 288, 295
 Urseren(-tal), 41, 120, 127, 209, 212, 296
 USA, 48

 Val d’Anniviers, 66
 Val d’Entremont, 192
 Val d’Hérens, 137, 319
 Val d’Ossola, s.a. Eschental, 9, 143, 145, 152, 158,
 171, 183, 189–191, 204, 246, 287, 294
 Val de Bagnes, 192
 Val Divedro, 135, 189f.
 Val Ferret, 192
 Valle Antrona, s.a. Antronatal, 210
 Valle Anzasca, s.a. Anzascatal, 146f., 210
 Valpelline, 192
 Valsesia, s.a. Sesiatal, 146, 150
 Varallo, 150
 Varzo, 172, 177, 184, 189
 Vechigen, 54
 Venedig, 74f.
 Vercelli, 144f.
 Vercorin, 296
 Vernayaz, 59
 Vétroz, 159f., 162
 Vevey, 61, 297
 Villeneuve, 20, 61, 63, 125, 142, 164, 183, 277
 Visp, 8, 49, 63, 67f., 126, 137, 144–149, 159–161,
 172, 186, 188, 193, 210f., 230, 240, 246,
 248, 250, 263f., 266, 282–284, 290, 293,
 296, 298
 Vispa, 149, 263–265.
 Vispental/Vispertäler, 138, 145, 147f., 161, 293
 Visperterminen, 149
 Vogogna, 184, 189f.
 Vouvry, 45, 64, 279
 Vully, 61

 Waadt, 44, 55, 57, 62, 64, 119, 121, 141f., 255, 293
 Wald/Eggen, Freigericht, 236, 238–240
 Waldshut, 252
 Waldstätte, 55, 67, 71, 155, 227, 288, 294
 Wales, 48
 Wallis, 7, 9–11, 18–22, 28, 30–36, 38, 42–45, 49–
 51, 54, 58–67, 69–72, 74–76, 78f., 112,
 114, 117, 119–121, 124–129, 131–135,
 139f., 142–146, 150f., 156f., 163, 170,
 173–175, 177, 183, 191, 194–196, 204f.,

- 210–212, 215, 230f., 234–237, 240f., 243,
247f., 250, 254, 256f., 262f., 270, 277,
281f., 287–297, 308f., 316, 318, 321f., 324
- Mittelwallis, 66
 - Oberwallis, 20, 28, 33, 59, 62, 117, 124, 130,
133, 138, 143f., 150, 153, 157, 189, 195,
246, 256, 263, 295f., 303, 323
 - Unterwallis, 11, 19, 28, 59, 61–63, 67, 70, 117,
129, 132–134, 140f., 157, 195, 274, 277,
317, 321
 - Zentralwallis, 257
- Wangen an der Aare, 48, 179, 196–198, 213, 220,
251f., 275, 300
- Wattenwil, 277
- Weissenau, 193
- Weisstorpass, s.a. Neues Weisstor, 50
- Westfalen, 92
- Wichtrach, 276
- Wiedlisbach, 250
- Wienerwald, 99
- Wildeggen, 197, 275f.
- Wilderswil, 153, 155
- Wohlen, 245, 260, 276
- Worb, 201
- Worms, 53, 80, 101, 108
- Wyleroltingen, 203
- Wynigen, 206, 213
- Yverdon, 196, 199f.
- Z'Brigg, 263
- Ze Brunnu, 49
- Zermatt, 50, 137, 147
- Zihl, 45, 196f., 199
- Zofingen, 215, 250, 252f.
- Zollikofen, 222
- Zum Loch, 250
- Zürich, 5, 47, 52, 67, 120, 167, 259, 288
- Zurzach, 46, 77, 181f., 196, 200, 203, 225, 227,
252

2. Personen

Nicht-neuzeitliche Personen sind in der Regel nach dem Vor- und dem Zunamen registriert. Hiervon ausgenommen sind Personen, deren Identifikation in erster Linie über den Familiennamen erfolgt (z.B. Angehörige der Familie Theiler etc.).

- Aarberg, von, Grafengeschlecht, 54
Ab Wyler, Simon, Landeshauptmann des Wallis, 69
Adolf I., Graf von Nassau, röm.-dt. König, 93, 125, 255
Adrian I. von Riedmatten, Fürstbischof von Sitten, 153, 209f., 212
Adrian IV. von Riedmatten, Fürstbischof von Sitten, 209
Aerni, Klaus, 5, 21–23, 121, 138f., 265, 287, 292, 322
Aimo, Erzbischof von Tarentaise, 128
Aimo von Châtillon (von Aosta), Fürstbischof von Sitten, 129, 161
Aimo von Savoyen, Fürstbischof von Sitten, 59
Aimo von Turn, Fürstbischof von Sitten, 61, 65, 129, 131, 137, 151, 161, 247, 250
Albert Charpentier, 280
Albert de Molendino, 264
Albi, Jaquement, 297
Albin von Silenen, 70
Albrecht I., Graf von Habsburg, Herzog von Österreich und der Steiermark, röm.-dt. König, 103, 125, 155
Aldisia/Aldis von Castello, 146
Alfieri, Nikolaus, 143
Allet, Peter, Landeshauptmann des Wallis, 303
Am Heingart, Jenni, von Selkingen, 287
Amadeus III., Graf von Savoyen und Maurienne, Markgraf von Susa, 267f.
Amadeus V., Graf von Savoyen, 125, 128f.
Amadeus VI., Graf von Savoyen, 63, 68, 164f., 236f., 296f.
Amadeus VII., Graf von Savoyen, 63, 67, 288
Amadeus VIII., Graf/Herzog von Savoyen (als Felix V., Papst), 129, 143, 270
Amadeus von Turn, Fürstbischof von Sitten, 61
Ammann, Hans-Robert, 61
Ammann, Hektor, 20, 105f., 167
An der Matton, Johannes, Landeshauptmann des Wallis, 264
Andreas Heintzmann, 216
Andreas, Apostel, 190
Anthonio Kerer von Gluringen, 287
Anton, Freiherr von Turn, 54, 65, 67, 139
Anton de Courten, Landeshauptmann des Wallis, 235
Anton Lener, Landeshauptmann des Wallis, 235
Anton Richard, 105
Anton von Biandrate, 65
Anton von Raron, 138, 149
Anton Volken, 241
Anton Wyss, Landeshauptmann des Wallis, 241
Antoni Schürstab, 300
Aosta, von, Grafengeschlecht, 268
– Beatrix de Gignot, 250
– Bernhard, 267f.
– Wilhelm, 159
Arcuri, Henry, 164
Arnold, Walliser Familie, 237
– Peter, 237
Asinari, Georg, 143
Asper, Balthasar, 241
Asperlin/Esperlin, Adelsgeschlecht, 147
– Heinrich, Fürstbischof von Sitten, 70, 240
– Johannes, 250
– Rudolf, 297
Attinghausen, Johann von, Rektor des Wallis, 69
Audétat, Emil, 18f., 43, 194, 287
Auf dem Wyler, Jodok, 282
Ayent, de, Adelsgeschlecht, 231
– Aymon 158, 163
– Nicolaus, 162
Aymon, Graf von Savoyen, 164f., 255, 296

- Azzo Visconti, Herr von Mailand, 164
- Bächtold, Hermann, 26
- Balduin von Luxemburg, Erzbischof von Trier,
Kurfürst, 103
- Balmer, Peter, 217
- Balthasar Asper, 241
- Barbarodi, Jean, 195
- Bartholomäus Bernhard, 304
- Bartholomeus de Salario, 162
- Bartholomäus May, 182
- Bartolome, Vinzenz, 232, 286
- Bartolomeus von Burgund, 255
- Baumann, Gotthilf, 19, 277
- Bautier, Robert-Henri, 178
- Bavier, Simeon, 18
- Beatrix de Gignot von Aosta, 250
- Bendicht Messerschmid, 198
- Berchtold IV., Herzog von Zähringen, 119
- Berchtold V., Herzog von Zähringen, 32, 52,
118–120, 136, 154
- Berchtold III., Freiherr von Eschenbach, 154
- Berchtold, Stefan, 264
- Bergier, Jean-François, 20, 25f., 29, 76, 179
- Bernabò Visconti, 237
- Bernhard, Bartholomäus, 304
- Bernhard von Aosta, 267f.
- Bero, Hilprant, von Ulrichen, 287
- Berthold Kegler, 168
- Bertrando Solario, 164
- Biandrate, von, Grafengeschlecht, 8, 65, 124,
144–148, 161, 237
- Anton 65
 - Gottfried, Graf, 146
 - Gozzio, 146
 - Guido, Graf, 145
 - Humbert, Graf, 146
 - Isabella, Gräfin, 65, 147
 - Jocelm, Graf, 147
 - Rainer, Graf, 145f.
 - Uberto, Graf, 146
 - Wido, Graf, 145
- Blatter, Peter, 287
- Blattere, Nycholetus, 131
- Blender, Hans, 203
- Bloch, Marc, 17
- Blocher, Christoph, 14
- Boltz, Gylio, 287
- Bonifaz von Challant, Fürstbischof von Sitten,
53, 65, 125f., 128f., 137, 151, 159f., 191,
257
- Bonne de Bourbon, Regentin von Savoyen, 63
- Borcardus Tringus, 256
- Borter, Marti, 287
- Boso von Granges, Fürstbischof von Sitten, 150
- Bourbon, de, Königsdynastie,
– Bonne, Regentin von Savoyen, 63
- Brandis, von, Freiherrens-geschlecht, 139
- Brandstätter, Klaus, 22
- Bremgarten, von, Adels-geschlecht, 54
- Bremus, Girardinus, 137
- Bretscher, Alfred, 181
- Brienz-Ringgenberg, von, Adels-geschlecht, 32
- Brindeln (Zmatt) im Hof(f), Kaspar, 304
- Brönnimann, Stefan, 321
- Brunner, Otto, 113
- Bubenberg, von, Adels-geschlecht, 260
- Buchegg, Hugo von, 122
- Büttner, Heinrich, 120, 124, 145
- Cabalazzio, Sigebaldo, Bischof von Novara, 294
- Caroni, Pio, 204
- Castello, von, Grafengeschlecht, 65, 144, 146,
236f.
- Aldisia/Aldis, 146
 - Jocelm, Graf, 137
 - Peter, 146
- Castelmur, Jakob von, 86, 100
- Challant, von, Adels-geschlecht
- Bonifaz, Fürstbischof von Sitten, 53, 65, 125f.,
128f., 137, 151, 159f., 191, 257
- Chamberlhac, Philipp von (de Gascogne),
Fürstbischof von Sitten, 67
- Champagne, von, Grafengeschlecht, 268
- Charpentier, Albert, 280
- Chevron-Vilette, Peter von, 147
- Clara Schilling, 233
- Claudius (Tiberius Claudius Nero Germanicus),
röm. Kaiser, 266
- Compeys, von, Adels-geschlecht, 147
- Franz, 147, 264, 297
- Contino Dal Pozzo, 164
- Coolidge, William A. B., 119
- Cossonay, von, Freiherrens-geschlecht, 54
- Courten, de, Adels-geschlecht, 235, 237, 239f.
- Anton, Landeshauptmann des Wallis, 235
 - Franz 239
- Cristan Herblingen, 233

- Cristian von Ried, 216
 Crecho de Canturio, Jean, 162
 Cruce, Theodul de, 281
 Curti, Franchodo, 131
 Curtinali, Johannodus de, 281

 Dal Pozzo, Contino, 164
 Daviso di Charvensod, Maria Clotilde, 19f., 135,
 191, 247, 277f.
 Del Bene, Handelskompagnie, 177
 Diebold Schilling, 179f., 203, 259f.
 Diesbach, Niklaus von, 228
 Dirlmeier, Ulf, 22, 113
 Donnet, André, 267
 Dübi, Heinrich, 119
 Dubois, Alain, 76, 177
 Dubuis, Pierre, 70, 194

 Eduard von Savoyen-Achaia, Fürstbischof von
 Sitten, 60, 67, 126, 147, 237f.
 Egidius Imahorn, Landeshauptmann des Wallis,
 304
 Elisabeth von Wädenswil-Unspunnen, 136
 Emmanuel Philibert, Herzog von Savoyen, 64
 Erlinus von Silenen, 149
 Esch, Arnold, 26f., 31, 270, 278
 Eschenbach, von, Freiherrengeschlecht, 8, 120,
 153f.
 – Berchtold III., Freiherr, 154
 – Walter IV., Freiherr, 154f.
 Escher, Walliser Familie, 237
 Etienne Leycter/Luyter, 295
 Esperlin, Johann, 76

 Fabri, Felix, 29
 Felix V., Papst (als Amadeus VIII., Graf/Herzog
 von Savoyen), 270
 Ferdinand I., Erzherzog von Österreich, König
 von Böhmen, Kroatien und Ungarn,
 röm.-dt. König und Kaiser, 129
 Figiner/Fidginer, Walliser Familie, 237f., 303
 – Christina, Theiler, 238, 303
 Fiesel, Ludolf, 91f.
 Filippo Maria Visconti, Herzog von Mailand,
 240
 Fischer, Kaspar, 300
 Flor, Lienhard, 300
 Franchodo Curti, 131
 Francis Heymen von Biel, 287
 Franciscus von Verbier, 131

 Franz de Courten, 239
 Franz von Compeys, 147, 264, 297
 Frenckli, Hans, 217
 Fricker, Thüring, 220, 259f.
 Friedrich I., röm.-dt. König und Kaiser, 52, 59f.,
 80, 83, 101, 105, 108, 118, 141, 144f., 268
 Friedrich II., König von Sizilien, röm.-dt. König
 und Kaiser, 62, 80, 83, 87f., 94, 101f., 105,
 145, 167
 Froburger, Grafengeschlecht, 253
 Fugger, schwäb. Kaufmannsgeschlecht, 125
 Fulco de Veyry, 105
 Furrer, Sigismund, 144, 158

 Galeazzo II. Visconti, 237
 Gattlen, Ammann, 284
 Gavio, Humbert de, 160f.
 Georg Asinari, 143
 Georg Supersaxo (Jörg auf der Flüe), 70, 187, 241,
 292f.
 Georgio von Rodis, 151
 Gerber, Roland, 21, 123, 222
 Giangaleazzo Visconti, Herr von Mailand, 288
 Giesser, Peter, 216f.
 Girardinus Bremus, 137
 Girolod I., Freiherr von Turn, 138
 Glauser, Fritz, 20, 179
 Gottfried, Graf von Biandrate, 146
 Gozzio von Biandrate, 146
 Gradetsch, von, Adelsgeschlecht, 171
 Grafenried, Peter von, 217
 Grandson, von, Grafengeschlecht, 122
 Gregor X., Papst, 157
 Gregor XI., Papst, 237
 Gremaud, Jean, 30, 144
 Greyerz, von, Grafengeschlecht, 54, 122
 Grossy, Johannes, 195
 Guglielmo von Baceno, 151
 Guido, Graf von Biandrate, 145
 Guido von Rodis, 150
 Guidobono von Baceno, 150
 Guidolino von Rodis, 151f.
 Gyllo Boltz, 287

 Habsburg, von/Habsburger, Grafengeschlecht,
 52, 54f., 57, 121, 132, 155, 206, 252f.
 – Albrecht I., Graf, Herzog von Österreich und
 der Steiermark, röm.-dt. König, 103, 125,
 155

- Rudolf I., Graf, röm.-dt. König, 53, 55, 82, 102f., 154, 227, 244
- Haller, Berchtold, 30, 122
- Halter, Ulrich, 217
- Halwyl, von, Adelsgeschlecht, 252
- Hans Blender, 203
- Hans Frenckli, 217
- Hans Jäger, 300
- Hans Lysser, 224
- Hans Rüeegger, 259
- Hans Schütz, 260
- Hans Thormann, 224
- Hans von Herblingen, 10, 231–235, 289
- Hartmann, Graf von Kyburg, 136
- Hassinger, Herbert, 26, 175f.
- Heinrich I., König von England, 268
- Heinrich II., König von Frankreich, 133
- Heinrich V., röm.-dt. König und Kaiser, 101, 145
- Heinrich VI., König von Sizilien, röm.-dt. König und Kaiser, 60, 80, 102, 119, 268
- Heinrich VII., Graf von Luxemburg, röm.-dt. König und Kaiser, 122, 129
- Heinrich (VII.), König von Neapel und Sizilien, röm.-dt. König, 53, 87, 94, 102
- Heinrich I. von Raron, Fürstbischof von Sitten, 53, 61f., 127f., 136, 158, 160, 294
- Heinrich II. von Raron, Elekt des Fürstbistums Sitten, 61
- Heinrich Asperlin, Fürstbischof von Sitten, 70, 240
- Heinrich Kunter, 100
- Heinrich von Raron, 137f.
- Heintzmann, Andreas, 216
- Heinzmann von Silenen, Landeshauptmann des Wallis, 240
- Heliodor, Bischof von Martigny/Sitten, 58
- Henry Arcuri, 164
- Henslin Perren im Loub, 240
- Herblingen, Hans von, 10, 231–235, 289
- Herblingen, Cristan, 233
- Hesse, Christian, 6, 56
- Heymen, Francis, von Biel, 287
- Heymen, Jaco, 287
- Hilprant Bero von Ulrichen, 287
- Howald, Karl, 200
- Hübner, Klara, 6
- Hugo, Fürstbischof von Sitten, 58, 61
- Hugo von Buchegg, 122
- Hugo Watt, 228
- Humbert I., Graf von Savoyen, 59
- Humbert III., Graf von Savoyen, 60, 128
- Humbert, Graf von Biandrate, 146
- Humbert de Gavio, 160f.
- Imahorn, Egidius, Landeshauptmann des Wallis, 304
- Imboden, Gabriel, 6, 321
- Imboden-Bürki, Ursi, 6
- Imhof, Jakob, 263
- Innozenz IV., Papst, 62
- Irmingard, Königin von Burgund, 267
- Irsigler, Franz, 22
- Isabella, Gräfin von Biandrate, 65, 147
- Jaco Heymen, 287
- Jacquemodus von Verbier, 131
- Jäger, Hans, 300
- Jakob Imhof, 263
- Jakob von Castelmur, 86, 100
- Jaquement Albi, 297
- Jean Barbarodi, 195
- Jean Crecho de Canturio, 162
- Jean de Chamoson, 195
- Jean Liprandi, 164
- Jenni am Heingart von Selkingen, 287
- Jenni Nyclas von Rekingen, 287
- Jenni Züri von Obergesteln, 287
- Jenni Zussen von Münster, 287
- Jenns Walthers von Obergesteln, 287
- Jenns Willen von Ritzingen, 287
- Jérémie, Nichte des Peter Jocular, 159
- Jocelinus, Graf von Visp, 53
- Jocelm, Graf von Biandrate, 147
- Jocelm, Graf von Castello, 137
- Jocular, Peter, 159
- Jodok auf dem Wyler, 282
- Johann II., Herzog der Normandie, König von Frankreich, 152
- Johann I., Freiherr von Turn, 65
- Johann II. von Turn, Herr von Frutigen, 136
- Johann von Mund, 295f.
- Johann de Platea, 149, 163
- Johann Esperlin, 76
- Johann Kuntscher, 239
- Johann von Raron, 149
- Johann Zentriegen, Landeshauptmann des Wallis, 303
- Johannes XXII., Papst, 105
- Johannes, Freiherr von Weissenburg, 138
- Johannes, Ritter von Mühlebach, 150

- Johannes, Sohn des Gerichtsdieners von Naters, 126
- Johannes an der Matton, Landeshauptmann des Wallis, 264
- Johannes Asperlin, 250
- Johannes de Susta, 250
- Johannes Grossy, 195
- Johannes Rosetti Kuono, 207
- Johannodus de Curtinali, 281
- Jolanda von Frankreich, Regentin von Savoyen, 63
- Jordan, Johann, Fürstbischof von Sitten, 304
- Jordan, Joseph Anton, 177
- Jordan, Niklaus, 292
- Jost Steiger, 213
- Jost von Silenen, Fürstbischof von Sitten, 70, 129
- Jost, Hildebrand, Fürstbischof von Sitten, 71
- Jost, Kathrin, 6
- Junman, Symon, Meyer ob Deisch, 287
- Justinger, Konrad, 119, 150, 179, 258
- Kalisch, Hans Conrad, 91f.
- Karl I., der Große, König der Franken, röm. Kaiser, 62f.
- Karl IV., König von Böhmen, röm.-dt. König und Kaiser, 67f., 89, 103, 157, 215, 224, 244, 251
- Karl V., König von Spanien, röm.-dt. König und Kaiser, 63, 104, 129, 294
- Karl VIII., König von Frankreich, 170
- Karl der Kühne, Herzog von Burgund, 63
- Kaspar Brindeln (Zmatt) im Hof(f), 304
- Kaspar Fischer, 300
- Katharina, Heilige, 191
- Kegler, Berthold, 168
- Kerer, Anthonio, von Gluringen, 287
- Kintzinger, Martin, 93
- Kluser-Tenisch, Bernadette, 6
- Konrad II., König von Italien und Burgund, röm.-dt. König und Kaiser, 51, 58f.
- Konrad III., König von Italien und Burgund, röm.-dt. König, 107
- Konrad Justinger, 119, 150, 179, 258
- Konrad von Freiburg, Graf in Neuenburg, 169
- Kroeschell, Karl, 83
- Kunter, Heinrich, 100
- Kuntschen, Walliser Familie, 237
- Kuntscher, Johann, 239
- Kyburg, von/Kyburger, Grafengeschlecht, s.a. Neu-Kyburg, von, 52, 54f., 119, 206, 258
- Hartmann, Graf, 136
- La Rosée, Silke, 148
- Landolt, Oliver, 22
- Landrich von Mont, Fürstbischof von Sitten, 128f., 144, 230, 254
- Lener, Anton, Landeshauptmann des Wallis, 235
- Lenzburger, Grafengeschlecht, 59, 120
- Léon, Peter, 281
- Leopold I., Herzog von Österreich und Steiermark, 155
- Leycter/Luyter, Etienne, 295
- Lienhard Flor, 300
- Lignatio, Marco, 159
- Liprandi, Jean, 164
- Loscho, Kaufmannsfamilie, 174, 177, 188
- Luchino Visconti, Herr von Mailand, 281, 296f.
- Ludwig IV., Herzog von Bayern, Pfalzgraf bei Rhein, röm.-dt. König und Kaiser, 103, 105
- Ludwig XI., König von Frankreich, 76, 170, 298
- Ludwig I. von Savoyen, Herr der Waadt, 54
- Ludwig II. von Savoyen, Herr der Waadt, 165, 255
- Lugon, Antoine, 149
- Lysser, Hans, 224
- Maggenberg, Ulrich von, 244
- Manegoldi, Adelsgeschlecht, 144, 151
- Manteyer, Georges de, 179
- Manuel Thome, 143
- Marco Lignatio, 159
- Marti Borter, 287
- Martin Tucher, 300
- Martin Züren, 240
- Martin Zurren, 282
- Martin, Gerichtsdieners von Naters, 126
- Maurer, Helmut, 6
- Maurice von Verbier, 131
- May, Kaufmannsfamilie, 182
- Bartholomäus, 182
- Merian, Matthäus, 149
- Messerschmid, Bendicht, 198
- Metzilten, Peter, 239
- Meurer, Noë, 109
- Molendino, Albert de, 264
- Mömpelgard (Montbéliard), von, Grafengeschlecht, 169
- Mont, Landrich von, Fürstbischof von Sitten, 128f., 144, 230, 254

- Montagny/Montenach, von, Adelsgeschlecht, 54
 – Ulrich, Herr zu Belp, 54
 Monteoliveto, Quirico de, 159
 Montferrat, von, Markgrafengeschlecht, 145f.
 Moraw, Peter, 79
 Mörel, von (de Morgia), Adelsgeschlecht, 144,
 151, 236
 Morerod, Jean-Daniel, 132
 Münster, Sebastian, 135, 262, 285
- Nantelma von Turn-Raron, 137f.
 Napoleon I. (Bonaparte, Napoleon), Kaiser, 188
 Neu-Kyburg (Kyburg-Burgdorf), von, Grafen-
 geschlecht, s.a. Kyburg, von, 206
 – Rudolf II., Graf, 206
 Nicolaus d'Ayent, 162
 Nidau, von, Grafengeschlecht, 54
 Niklaus von Diesbach, 228
 Niklaus von Scharnachthal, 203
 Nikolaus V., Papst, 270
 Nikolaus Alfieri, 143
 Nikolaus Schiner, Fürstbischof von Sitten, 70
 Nikolaus Wala, Landeshauptmann des Wallis,
 235
 Nussbaumer, bischöflicher Weibel, 207
 Nycholetus Blattere, 131
 Nyclas, Jenni, von Rekingen, 287
- Oberhofen, Seliger von, 154
 Odo Rigaldus, Erzbischof von Rouen, 157
 Ogulinus, Peter, 169
 Oranien, niederländ. Königshaus, 169
 Ornavasso, von, Adelsgeschlecht, 124, 144, 236
 Oron, Peter von, Fürstbischof von Sitten, 128,
 159
 Ortwind, Pauli, 203
 Otto IV., röm.-dt. König und Kaiser, 150
 Owlig, Jakob, 304
 Owlig, Peter, Landeshauptmann des Wallis, 210,
 248
- Palméron Turchi, 10, 256, 295–297
 Paschalis II., Papst, 101
 Pauli Ortwind, 203
 Paulosina Volken-Theiler, 241
 Perren im Loub, Henslin, 240
 Perrig, Walliser Familie, 242
 – Josef Eugen, 239
 Perrodus, 281
 Peter II., Graf von Savoyen, 53, 61f., 141, 254
 Peter I., Freiherr von Turn, 230
 Peter II., Freiherr von Turn, 63, 125
 Peter III., Herr von Frutigen, Freiherr von Turn,
 67, 131, 136–138, 161, 250, 296f.
 Peter IV., Freiherr von Turn, 65
 Peter, Herr von Anniviers, Freiherr von Raron,
 66, 163, 263
 Peter, Neffe des Peter Jocular, 159
 Peter, Ritter von Mühlebach, 150
 Peter, Seneschall von Sitten, 237
 Peter Balmer, 217
 Peter Blatter, 287
 Peter Giesser, 216f.
 Peter Jocular, 159
 Peter Léon, 281
 Peter Metziltzen, 239
 Peter Ogulinus, 169
 Peter Verelen, von Geschinen, 287
 Peter von Castello, 146
 Peter von Chevron-Vilette, 147
 Peter von Grafenried, 217
 Peter von Oron, Fürstbischof von Sitten, 128,
 159
 Peter von Raron, Seneschall in Sitten, 138
 Peter Watt, 228
 Peter Willemsun, 211
 Peyer, Handelsgesellschaft, 198
 Pfammatter, René, 6
 Pfeiffer, Friedrich, 109
 Pfister, Christian, 49
 Philipp I., Bischof von Valence, Erzbischof von
 Lyon, Graf von Savoyen, 61f., 128, 130,
 133, 158, 164
 Philipp II., Herzog von Burgund, 169, 294
 Philipp von Chamberlhac (de Gascogne),
 Fürstbischof von Sitten, 67
 Platea, de (am Hengart), Adelsgeschlecht, 149
 – Johann 149, 163
 Plepp, Josef, 201, 321
 Poeninus, Gottheit, 266
- Quaglia, Lucien, 267, 270
 Quirico de Monteoliveto, 159
- Rainer, Graf von Biandrate, 145f.
 Raron, von, Freiherrngeschlecht, 32, 53, 64,
 66f., 70, 121, 138, 147, 163, 237, 316
 – Anton, 138, 149
 – Heinrich I., Fürstbischof von Sitten, 53, 61f.,
 127f., 136, 158, 160, 294

- Heinrich II., Elekt des Fürstbistums Sitten, 61
- Heinrich, 137f.
- Johann, 149
- Nantelma, geb. von Turn, 137f.
- Peter, Herr von Anniviers, Freiherr, 66, 163, 263
- Peter, Seneschall in Sitten, 138
- Rudolf, 137f.
- Ulrich, 149
- Wilhelm I., Fürstbischof von Sitten, 61, 66, 68
- Wilhelm II., Fürstbischof von Sitten, 61, 66, 129
- Wilhelm III., Fürstbischof von Sitten, 61, 240
- Witschard, Viztum von Leuk, Herr von Anniviers, Landeshauptmann, bfl. Landvogt, 33, 66f., 238, 289
- Richard, Graf von Cornwall und Poitou, röm.-dt. König, 97
- Richard II., König von England, 97
- Richard, Anton, 105
- Richard von Fillisdorf, 232
- Riedmatten, von,
 - Adrian I., Fürstbischof von Sitten, 153, 209f., 212
 - Adrian IV., Fürstbischof von Sitten, 209
- Rigaldus, Odo, Erzbischof von Rouen, 157
- Riggenbach, Rudolf, 292f.
- Rizzi, Enrico, 153
- Rodis-Baceno, von, Adelsgeschlecht, 8, 124, 150–152
 - Georgio, 151
 - Guglielmo, von Baceno, 151
 - Guido, 150
 - Guidobono, von Baceno, 150
 - Guidolino, 151f.
- Röteln, von, Markgrafengeschlecht, 169
- Rosetti Kuono, Johannes, 207
- Roten, Hans Anton von, 69
- Rudolf I., Graf von Habsburg, röm.-dt. König, 53, 55, 82, 102f., 154, 227, 244
- Rudolf III., König von Burgund, 58, 63, 129, 141
- Rudolf II., Graf von Neu-Kyburg, 206
- Rudolf Asperlin, 297
- Rudolf von Raron, 137f.
- Rudolf von Valpelline, Fürstbischof von Sitten, 133, 158f., 163
- Rudolf von Weissenburg, Kirchherr von Frutigen, 211
- Rüegger, Hans, 259
- Ruf Willemsun, 211
- Ruffiner, Melchior, 285
- Ruffiner, Ulrich, 264, 290–292
- Salario, Bartholomeus de, 162
- Savoyen, von/Savoyer, Grafen-/Herzogsgeschlecht, 8–10, 27, 33, 52–55, 57–68, 71f., 93, 97, 114, 117, 119, 122, 125, 127f., 130, 132f., 139–143, 145, 150f., 157, 162, 164–166, 192, 195, 227, 255f., 268–272, 274, 277, 279f., 289, 293, 296, 308
 - Aimo, Fürstbischof von Sitten, 59
 - Amadeus III., Graf, Graf von Maurienne, Markgraf von Susa, 267f.
 - Amadeus V., Graf, 125, 128f.
 - Amadeus VI., Graf, 63, 68, 164f., 236f., 296f.
 - Amadeus VII., Graf, 63, 67, 288
 - Amadeus VIII., Graf/Herzog (als Felix V., Papst), 129, 143, 270
 - Aymon, Graf, 164f., 255, 296
 - Eduard, von Achaia, Fürstbischof von Sitten, 60, 67, 126, 147, 237f.
 - Emmanuel Philibert, Herzog, 64
 - Humbert I., Graf, 59
 - Humbert III., Graf, 60, 128
 - Ludwig I., Herr der Waadt, 54
 - Ludwig II., Herr der Waadt, 165, 255
 - Peter II., Graf, 53, 61f., 141, 254
 - Philipp I., Bischof von Valence, Erzbischof von Lyon, Graf, 61f., 128, 130, 133, 158, 164
 - Thomas I., Graf, 61, 128, 140f., 192, 268
- Schalbetter, Johann, 135, 262
- Scharnachthal, Niklaus von, 203
- Schiedt, Hans-Ulrich, 5
- Schilling, Clara, 233
- Schilling, Diebold, 179f., 203, 259f.
- Schiner, Matthäus, Fürstbischof von Sitten, Kardinal, 61, 70, 134, 173, 241, 247, 285, 292
- Schiner, Nikolaus, Fürstbischof von Sitten, 70
- Schmid, Ferdinand, 144, 147, 149, 159
- Schneider, Guy, 5
- Schneidmüller, Bernd, 82
- Schöpf, Thomas, 35, 124, 245
- Schopfer, Berner Familie, 228
- Schürstab, Antoni, 300
- Schulte, Aloys, 17–20, 123, 236
- Schultheiß-Reinach, Berner Familie, 252
- Schütz, Hans, 260
- Schwinges, Rainer Christoph, 5, 23
- Seiler, Rosemarie, 6
- Seliger von Oberhofen, 154

- Sigebaldo Cabalazzio, Bischof von Novara, 294
 Sigmund, König von Böhmen und Ungarn,
 röm.-dt. König und Kaiser, 66, 110, 143,
 167
 Sigmund, der Münzreiche, Erzherzog von Ös-
 terreich, Graf von Tirol, 29
 Silenen, von, Urner Familie, 70
 – Albin 70
 – Erlinus, 149
 – Heinzmann, Landeshauptmann des Wallis, 240
 – Jost, Fürstbischof von Sitten, 70, 129
 – Wifredus, alias Platea, 149
 Simon ab Wyler, Landeshauptmann des Wallis,
 69
 Simplono, de, Adelsgeschlecht, 236–238
 Solario, Bertrando, 164
 Sostioni, Adelsgeschlecht, 236
 Spufford, Peter, 172
 Staufer, schwäb. Adelsgeschlecht, 52, 59, 145
 Stefan, Brückenzöllner von Riddes, 159
 Steiger, Jost, 213
 Stockalper, (von) (vom Thurm), Adelsgeschlecht,
 242
 – Kaspar, Landeshauptmann des Wallis, Baron
 von Duingt, Reichsritter, 45, 125, 175,
 188
 – Peter I., Landeshauptmann des Wallis, 188
 Stolz, Otto, 26
 Stromer, Ulmann, 170
 Studer Immenhauser, Barbara, 6, 21, 52, 216, 321
 Stumpf, Johannes, 119, 135, 248, 257, 293
 Supersaxo (auf der Flüe), Walliser Familie
 – Georg (Jörg), 70, 187, 241, 292f.
 – Walter, Fürstbischof von Sitten, 61, 63, 70
 Susta, de, Adelsgeschlecht, 236
 – Johannes, 250
 Symon Junman, Meyer ob Deisch, 287
 Szabó, Thomas, 33, 83

 Tanner, Rolf Peter, 77, 289
 Tavel/Tavelli, Genfer Adelsgeschlecht, 65
 – Witschard/Guichard, Fürstbischof von Sitten,
 63, 65, 67, 129, 140, 281, 297
 Theiler/Teiler/Partitoris, Walliser Familie, 10,
 235–242, 303f.
 – Andreas, 241
 – Anton, 237–239, 303
 – Anton, der Jüngere, 237
 – Bartholomäus, 241
 – Christian, 239–241, 304
 – Christian, der Jüngere, 239
 – Christoph, gen. Tschanot/Zanoth, 239
 – Hans, 237, 241f.
 – Hans, gen. Zanoth, 237
 – Hildebrand, 237
 – Jakob, 238, 241, 303f.
 – Joannes, 239
 – Johann, 239, 241f.
 – Johannes, Landeshauptmann des Wallis, 235
 – Kaspar, 237, 239–241
 – Thomas, 235, 239–241
 – Christina, geb. Figiner, 238, 303
 – Paulosina, Volken, 241
 Theobald, Graf von Neuenburg, 169
 Theodul, Bischof von Martigny, 63
 Theodul de Cruce, 281
 Thévenaz-Modestin, Clémence, 132
 Thomas I., Graf von Savoyen, 61, 128, 140f., 192,
 268
 Thomas Wikes, 97
 Thome, Manuel, 143
 Thormann, Hans, 224
 Thüring Fricker, 220, 259f.
 Trinçus, Borcardus, 256
 Tucher, Martin, 300
 Turchi, Palméron, 10, 256, 295–297
 Turn, von, Freiherrengeschlecht, 8, 11, 32, 64–67,
 72, 121, 125, 131, 136–140, 143, 147, 150,
 161, 247, 250, 254, 316, 319, 322
 – Aimo, Fürstbischof von Sitten, 61, 65, 129, 131,
 137, 151, 161, 247, 250
 – Amadeus, Fürstbischof von Sitten, 61
 – Anton, Freiherr, 54, 65, 67, 139
 – Girold I., Freiherr, 138
 – Johann I., Freiherr, 65
 – Johann II., Herr von Frutigen, 136
 – Nantelma, von Raron, 137f.
 – Peter I., Freiherr, 230
 – Peter II., Freiherr, 63, 125
 – Peter III., Herr von Frutigen, Freiherr, 67, 131,
 136–138, 161, 250, 296f.
 – Peter IV., Freiherr, 65
 – Wilhelm I., Freiherr, 247

 Uberto, Graf von Biandrate, 146
 Ulmann Stromer, 170
 Ulrich d'Ayent, 162f.
 Ulrich Halter, 217
 Ulrich von Maggenberg, 244
 Ulrich von Montnach, Herr zu Belp, 54

- Ulrich von Raron, 149
 Unspunnen, von (Thun, von), Freiherren-
 schlecht, 136, 154
- Visconti, ital. Herrscherdynastie, 164
 – Azzo, Herr von Mailand, 164
 – Bernabò, 237
 – Filippo Maria, Herzog von Mailand, 240
 – Galeazzo II., 237
 – Giangaleazzo, Herr von Mailand, 288
 – Luchino, Herr von Mailand, 281, 296f.
 Verelen, Peter, von Geschinen, 287
 Veyry, Fulco de, 105
 Vöhlin, Kaufmannsfamilie, 182
 Volken, Anton, 241
 Volken, Paulosina, geb. Theiler, 241
- Wädenswil, von, Freiherrenschlecht, 53, 136,
 154
 – Elisabeth, von Unspunnen, 136
 Wala, Nikolaus, Landeshauptmann des Wallis,
 235
 Walpen, Robert, 60
 Walter IV., Freiherr von Eschenbach, 154f.
 Walter Supersaxo (auf der Flüe), Fürstbischof
 von Sitten, 61, 63, 70
 Walthers, Jenns, von Obergesteln, 287
 Watt, Hugo, 228
 Watt, Peter, 288
 Weinfurter, Stefan, 175
 Weissenburg, von/Weissenburger, Freiherren-
 schlecht, 52–54, 138f.
 – Johannes, Freiherr, 138
 – Rudolf, Kirchherr von Frutigen, 211
 Welti, Friedrich Emil, 216
 Wenzel, König von Böhmen, röm.-dt. König,
 103
 Werner, Ritter von Kien, 136
 Wido, Graf von Biandrate, 145
 Wiederkehr, Georg Robert, 251f.
 Wifredus von Silenen alias Platea, 149
 Wikes, Thomas, 97
 Wilhelm I., Freiherr von Turn, 247
- Wilhelm I. von Raron, Fürstbischof von Sitten,
 61, 66, 68
 Wilhelm II. von Raron, Fürstbischof von Sitten,
 61, 66, 129
 Wilhelm III. von Raron, Fürstbischof von Sitten,
 61, 240
 Wilhelm, Abt von St. Maurice, Fürstbischof von
 Sitten, 60, 128, 144
 Wilhelm, bischöflicher Seneschall von Sitten,
 158
 Wilhelm, Probst des Hospizes auf dem Großen
 St. Bernhard, 269
 Wilhelm von Aosta, 159
 Wilhelm von Drone, 159
 Willemsun, Peter, 211
 Willemsun, Ruf, 211
 Willen, Jenns, von Ritzingen, 287
 Witschard von Raron, Viztum von Leuk, Herr
 von Anniviers, Landeshauptmann, bfl.
 Landvogt, 33, 66f., 238, 289
 Witschard/Guichard Tavel (Tavelli), Fürstbi-
 schof von Sitten, 63, 65, 67, 129, 140, 281,
 297
 Wyss, Anton, Landeshauptmann des Wallis, 241
- Yannin aus Raron, 163
 Ybach, Bartholome, 202
- Zahnd, Urs Martin, 53
 Zähringen, von/Zähringer, Grafen-/Herzogsge-
 schlecht, 7f., 34, 51f., 54, 117–121, 143,
 167, 206
 – Berchtold IV., Herzog, 119
 – Berchtold V., Herzog, 32, 52, 118–120, 136, 154
 Zenhäusern, Gregor, 6, 267
 Zenklusen, Walliser Familie, 237
 Zentriegen, Johann, Landeshauptmann des Wal-
 lis, 303
 Züren, Martin, 240
 Züri, Jenni, von Obergesteln, 287
 Zurren, Martin, 282
 Zussen, Jenni, von Münster, 287

Dem vielerorts vermittelten negativen Bild des vormodernen Verkehrswesens setzt diese Studie der maßgeblichen Parameter der mittelalterlichen Verkehrsorganisation ein farbiges und differenziertes Bild entgegen. In den untersuchten Territorien Bern und Wallis manifestieren sich dabei von der Entdeckung der Strasse im 12. Jahrhundert bis zur Kommunikationsrevolution des 16. Jahrhunderts abweichende Grundtypen und Entwicklungslinien in der Ausformung der verkehrspolitischen Aktionsfelder. Die generalisierende Diskussion eines dauerhaften politischen Systems von Zuständigkeiten, einer mittelalterlichen Verkehrspolitik per definitionem erschließt überdies eine bisher vernachlässigte Thematik.



www.thorbecke.de

DIESES PRODUKT WURDE IN DEUTSCHLAND HERGESTELLT
ISBN 978-3-7995-6765-7

