

Handel und Verkehr zwischen Schwaben und Italien vom 10. bis 13. Jahrhundert

VON FRITZ GLAUSER

Es ist mir die Aufgabe gestellt, die mittelalterlichen Wirtschaftsräume Schwaben und Oberitalien miteinander in Beziehung zu bringen. Wirtschaftliche Beziehung heißt wirtschaftlicher Austausch, und dieser spielt sich, wenn er in geordneten Bahnen verläuft, hauptsächlich in der Form von Handel ab. Der Handel seinerseits gliedert sich in den allgemeinen Verkehr ein. Insbesondere für die frühe Phase unseres Betrachtungshorizonts müssen wir in unseren Überlegungen davon ausgehen, daß dort, wo immer Verkehr fließt, auch Handel getrieben wird. Damit ist auch die Gliederung dieser Arbeit gegeben. Als erstes wird der Verkehr zwischen Schwaben und Italien zu erfassen und zu umschreiben sein. Ich bin mir bewußt, daß ich damit in das relativ neue Forschungsgebiet von Mobilität, Reisen und Fremdheit gerate¹⁾. Damit schaffen wir den Rahmen und den Hintergrund, um im zweiten Teil darzulegen, was spezifisch vom Handel zu erfahren ist.

Es geht mir um die Übersicht über die Entwicklungen. Angesichts der Quellenarmut für unser Thema lenke ich das Hauptinteresse auf die Zeit des 10. und 11. Jahrhunderts und versuche, die Entwicklungen in das 12. und 13. Jahrhundert weiterzuführen. Weil die Quellenlage sich vom 12. Jahrhundert an allmählich verbessert, werden die Quellen für die beiden letzten Jahrhunderte dementsprechend weniger umfassend beigezogen, denn sie sind in der Literatur stärker ausgewertet, die Konturen somit klarer.

Diese Arbeit ist in erster Linie aus den Quellen heraus entstanden. Der Großteil der für unser Thema relevanten Quellen, auf die ich mich stütze, sind in der Literatur bereits seit langem bekannt. Ich nenne bloß die ergrauten und trotzdem nicht ersetzten Werke²⁾ von Aloys Schulte über den Handel und Verkehr über die Zentralalpen, Wilhelm Heyd über den Levantehandel und Adolf Schaubе zur Handelsgeschichte der romanischen Völ-

1) Vgl. etwa die zuletzt aus Tagungen hervorgegangenen Bände: Fremdheit und Reisen im Mittelalter, hg. von I. ERFEN/K.-H. SPIESS, Stuttgart 1997. Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jh.), hg. von S. DE RACHEWILTZ/J. RIEDMANN, Sigmaringen 1995.

2) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84); HEYD, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter (wie Anm. 302); SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30); DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29).

ker, die alle einen anderen und weiten Untersuchungshorizont aufweisen. Bereits auch schon älter sind die »Italienische Wirtschaftsgeschichte« von Alfred Doren und die Arbeiten von Hektor Ammann, an denen man in Schwaben nicht vorbeikommt und der schon 1937 einen Aufsatz über »Die Anfänge der deutsch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen des Mittelalters« veröffentlicht hat³⁾. In den letzten Jahrzehnten hingegen sind die Untersuchungen ins Spezielle und in die Breite geraten⁴⁾. Wir verfügen heute über mehrere Handbücher zur Wirtschaftsgeschichte Europas und Deutschlands, die die neuere Forschung zusammenfassen⁵⁾. Für Italien führe ich einzig »La storia economica« an, die Philip Jones im Rahmen der »Storia d'Italia« 1974 veröffentlicht hat.

I. VERKEHR

1.1 Die Verkehrsräume

Zuerst ist auf die kontinentale Verkehrssituation hinzuweisen. Sie bildete für den Verkehr in unserem Untersuchungsgebiet eine wesentliche Voraussetzung. Die Verbindungen zur See zwischen dem Mittelmeergebiet und dem nördlichen und nordwestlichen Europa – Hanse, Niederlande, Frankreich – waren nämlich wegen der arabischen Dominanz vom 10. bis zum 13. Jahrhundert unterbunden⁶⁾. Der ganze Verkehr mit Italien wickelte sich infolgedessen hauptsächlich auf den Land- und Binnenwasserwegen ab, und nur ein Teil nahm den Seeweg über Südfrankreich⁷⁾. Im politischen Bereich entwickelten sich aus der Erbmasse des untergehenden Karolingerreichs und der Schwäche der Großreiche im

3) In: Rheinische Vierteljahrsblätter 7 (1937), S. 179–194.

4) A. HAVERKAMP/H. ENZENSBERGER, Italien im Mittelalter. Neuerscheinungen von 1959–1975 (Historische Zeitschrift, Sonderheft 7), München 1980. Historische Bibliographie. München 1986ff. P.-J. SCHULER, Grundbibliographie Mittelalterliche Geschichte (Historische Grundwissenschaften in Einzeldarstellungen 1), Stuttgart 1990. Ferner A. SIMON, Bibliographie zur Verkehrsgeschichte Deutschlands im Mittelalter (Arbeitshilfen zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit 2), Trier 1984.

5) A. DOPSCH, Die Wirtschaftsentwicklung der Karolingerzeit vornehmlich in Deutschland. Weimar 1921–1922. Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 1, hg. von H. AUBIN/W. ZORN, Stuttgart 1971. Europäische Wirtschaftsgeschichte Bd. 1, hg. von C. M. CIPOLLA/K. BORCHARDT, Stuttgart/New York 1978. Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter, hg. von J. A. VAN HOUTTE (Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte 2), Stuttgart 1980. F.-W. HENNING, Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands Bd. 1, Paderborn 1991. Handbuch der Europäischen Geschichte Bd. 2, hg. von Th. SCHIEDER, Stuttgart 1987.

6) Ph. JONES, La storia economica. Dalla caduta dell'impero romano al secolo XIV, in: Storia d'Italia Bd. 1ff., hg. von G. EINAUDI, Torino 1972ff., hier Bd. 2, S. 1469–1810, hier S. 1700f.

7) H. AMMANN, Die Anfänge der Leinenindustrie des Bodenseegebietes, in: Alemannisches Jahrbuch 1 (1953), S. 251–313, hier S. 278. H. AMMANN, Die Deutschen in St-Gilles im 12. Jahrhundert, in: Festschr. H. Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, S. 185–220.

Norden heraus neugestaltete Reiche, Herzogtümer und regional verankerte Adels Herrschaften wie etwa im Alpenraum die paßstaatenähnlichen politischen Gebilde Savoyen, Bistum Chur und Grafschaft Tirol, während im Süden mächtige Stadtstaaten entstanden⁸⁾. In diesem kontinentalen Umfeld haben wir zwei historische Räume im Norden und im Süden der Zentralalpen zu betrachten: Schwaben und Oberitalien waren je eigene Verkehrs räume, die sich ihrerseits in kontinentale Grossräume einfügten, nämlich den Mittelmeerraum auf der einen Seite, Nord- und Nordwesteuropa auf der andern.

Beide Räume, Schwaben und Italien, waren einander unmittelbar benachbart. Allerdings türmte sich zwischen ihnen der Alpenwall auf, ein hochaufstehender, rund 100–150 km breiter Raum, der als sehr ausgedehnter Grenzraum wegen seiner Unwirtlichkeit keine Anziehungskraft entwickelte⁹⁾. Schwierigkeiten boten weniger die Paßhöhen selber als vielmehr die Schluchten und Steilstufen, die den Auf- und Abstieg sehr erschwerten¹⁰⁾. Die markante räumliche Trennung, die die Alpen aufbauten, wurde noch akzentuiert durch die Klimaunterschiede und durch die verschiedenen Mentalitäten¹¹⁾ und Volkssprachen, die die Verständigung zwischen Schwaben und Italienern mindestens nicht erleichterten. Und trotzdem fand die Begegnung statt, denn zum einen überwand man inneralpin im nachbarschaftlichen Alltag die Trennung auf friedlichen Wegen oder, wenn es sich nicht vermeiden ließ, eben auch im blutigen lokalen Streit. Zum andern zogen sich auch die großen Räume Schwaben und Italien in einem so hohen Maße an, daß die Schwierigkeiten, die die Trennungsräume boten, überwunden wurden. Ja, das trennende Gebirge reizte dazu, sich den besonderen Herausforderungen zu stellen, und wurde im Endeffekt

8) H. C. PEYER, Der Einfluss der Alpen auf die Strategie im Früh- und Hochmittelalter (8.–13. Jahrhundert), in: Krieg und Gebirge. Der Einfluss der Alpen und des Juras auf die Strategie im Laufe der Jahrhunderte, hg. von der Schweizerischen Vereinigung für Militärgeschichte und Militärwissenschaft (Revue Internationale d'Histoire Militaire 65), Hauterive 1988, S. 57–75, hier S. 61ff. E. HLAWITSCHKA, Vom Frankenreich zur Formierung der europäischen Staaten- und Völkergemeinschaft 840–1046, Darmstadt 1986.

9) Vgl. D. CLAUDE, Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters. Bericht über ein Kolloquium der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas im Jahre 1980, hg. von K. DÜWEL/H. SIEMS/D. TIMPE (Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 2. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse 3. Folge 144), Göttingen 1985, S. 136f. H. ADAM, Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beihefte 126), Stuttgart 1996, S. 81ff.

10) CLAUDE, Der Handel im westlichen Mittelmeer (wie Anm. 9), S. 136.

11) Von Heinrich II., der eben in Oberitalien gegen Arduin hatte vorgehen müssen, sagt Thietmar von Merseburg (Chronicon, hg. von W. TRILLMICH [Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters 9], Darmstadt 1974, VII, 2): *Hic cum maxima prosperitate et gloria alpinas superat difficultates ac nostrae regionis adiit serenitates, quia aeris huius et habitatorum qualitates nostris non concordant partibus. Multae sunt, pro dolor! in Romania atque in Longobardia insidiae ...*

zum verbindenden Element¹²⁾. Dabei ist es wichtig festzustellen, daß die Anziehungskraft des Südens von jeher und nicht erst im Mittelalter größer war als jene des schwäbischen Nordens. Deshalb ließ sich der Verkehr südwärts leichter in Bewegung setzen als in umgekehrter Richtung.

Auch die Großräume Nordeuropa und Mittelmeergebiet zogen sich an und suchten immer neue Verbindungen. Das hatte, was den Verkehr betrifft, für die unmittelbaren Zugangsregionen zu den Alpen ganz bestimmte Folgen. Schwaben und Oberitalien waren von jeher und sind heute noch Durchgangsräume im kontinentalen Austausch. Sie verfügten über ständig begangene Verkehrsarterien, deren Kenntnis zum allgemeinen Wissensgut derjenigen gehörte, die es aus politischen, militärischen, wirtschaftlichen oder andern Gründen wissen mußten. Auf diesen großen Routen war der fremde Mensch eine gewohnte Erscheinung, ja als Ausbeutungsobjekt nicht ganz unwillkommen, so daß der Reisende in jener friedlosen Zeit damit rechnen konnte, den Verhältnissen entsprechend sicher durchzukommen. Dieser ganze Verkehrsfluß gesellte sich jenem zu, den die beiden Nachbarräume ohnehin erzeugten, und belebte ihn nicht unwesentlich. Die Transiträume nahmen zusätzlich die Rolle als aktive Vermittler wahr, die Norditaliener Richtung Süden bis Byzanz und Nordafrika¹³⁾ und die Schwaben Richtung Rheintal und Richtung Norden. Die eigene Durchfuhr und die Weiterleitung der Güter waren vermutlich der Hauptteil des Handels, den beispielsweise Konstanz, wie die Verbreitung der Münzen darlegt, mit Norddeutschland getrieben hat¹⁴⁾. Die Vermittlung der Handelswaren trugen Italien im 11. Jahrhundert den Ruf ein, ähnlich wie der Orient mit Gütern reich gesegnet zu sein¹⁵⁾.

Schwaben war als Landschaft geographisch weniger geschlossen als Oberitalien. Sein Territorium lag in der Antike südlich des Limes im römisch kolonisierten Land. Mitten drin lag der Schwarzwald, der ähnlich wie die Alpenregion abweisend sein konnte, aber zugleich trennte und verband. Er trat um 1030 als Wildnis in Erscheinung, in die sich Herzog Ernst von Schwaben zurückzog, um sich sicher zu fühlen¹⁶⁾. Das verbindende Element Schwabens war der Rhein, während die Donau dem Osten zugewandt war. Der Rhein entspringe, so formulierte es eine Beschreibung Deutschlands aus dem frühen 13. Jahrhundert¹⁷⁾ großzügig, in den Alpen, die Italien von Deutschland trennten, auf dem

12) J.-F. BERGIER, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance* (Affaires et Gens d'Affaires 29), Paris 1963. PEYER, *Der Einfluss der Alpen* (wie Anm. 8), S. 65f.

13) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1657.

14) H. MAURER, *Konstanz im Mittelalter Bd. 1. Von den Anfängen bis zum Konzil*, Konstanz 1989, S. 58.

15) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1658f.

16) Wipo, *Das Leben Kaiser Konrad II.*, übersetzt von W. PFLÜGER/W. WATTENBACH (Die Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit 41), Leipzig 1888, S. 62.

17) Vgl. *Descriptio Tentoniae*, um 1200: *Rhenus fluvius, qui oritur Alpibus, scilicet montibus, qui dividunt Italiam ab Alamania, id est in monte, qui vocatur Septimus, et fluit per lacum Alamannum, super quem sita est civitas Constantiensis*. MGH SS 17, 238.

Berg nämlich, der Septimer heiße, und fließe durch den alemannischen See, an dessen Ufer die Stadt Konstanz liege. Von dort weg war er im Prinzip mit Unterbrüchen etwa beim Schaffhauser Rheinfall oder den Laufenburger Stromschnellen über Basel und Straßburg bis zum Meer hinunter schiffbar, im Hochrhein indessen praktisch nur talwärts. Er nahm im schwäbischen Bereich die ebenfalls schiffbaren Flüsse Aare, Limmat, Reuss, Ill und Neckar auf. Die Alpenrandseen vom Bodensee bis zum Genfersee waren in dieses System der Binnenwasserwege eingespannt, die aber trotz ihrer grösseren Effizienz die Landwege nicht zu verdrängen vermochten¹⁸⁾. Schwaben wies mehrere Verkehrsdrehscheiben auf, die auch wirtschaftliches Potential bargen. Von großer Bedeutung war der Oberrhein mit den politisch und in wachsendem Maße auch wirtschaftlich wichtigen Bischofsstdten Basel und Strassburg. Eine alte, bedeutende und zentrale Drehscheibe, die sich als geschlossener Verkehrs- und Wirtschaftsraum auch in geistiger und kultureller Hinsicht ausformte, war das Einzugsgebiet des Bodensees¹⁹⁾ mit der Bischofsstadt Konstanz im Mittelpunkt. Zwischen Mainz und dem Bodensee bestand durch den Schwarzwald hindurch eine direkte Verbindung²⁰⁾, ebenso zwischen Straßburg und dem Bodensee, der auch mit der 1120 gegründeten Stadt Freiburg im Breisgau verbunden war²¹⁾. Vom Bodensee aus strebten Wege über Bayern und dessen Salzstraße nach Osten und über Ulm nach Norden. Zur Donau hin lag am Rande Schwabens der bereits stark von der bayerischen Nachbarschaft geprägte Knotenpunkt Augsburg, ebenfalls ein Bischofssitz, dessen politische Bedeutung sich bald auch mit wirtschaftlicher und kultureller Entwicklung paarte. Nicht zu vergessen ist schließlich der Raum südlich des Hochrheins, wo sich das Wasserschloß der vier Wasser Aare, Reuss, Limmat und Rhein um Brugg zusammen mit dem

18) A. HAERRY, Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege Teil 2: Die Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Schweiz (Jahrbuch des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee 30 [1916]). P. KOELNER, Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit (Schriftenreihe der Basler Vereinigung für schweizerische Schiffahrt 1), Basel 1954. K. SCHULZ, Rheinschiffahrt und städtische Wirtschaftspolitik am Oberrhein im Spätmittelalter, in: Die Stadt am Fluß, hg. von E. MASCHKE/J. SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 141–189. Auch die Schiffahrt auf dem Comersee vermochte die westliche Uferstraße, die Via Regina, nicht zu verdrängen. Vgl. G. FRIGERIO, L'Antica Strada Regina quale collegamento tra Como e Alpi, in: Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Historikertagung in Irsee 1993, hg. von E. RIEDENAUER (ARGE ALP, Bericht der Historikertagungen NF 7), Bozen 1996, S. 245–260.

19) Vgl. auch P. EITEL, Die historische Verkehrsfunktion des Bodenseeraums, in: Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 18), S. 85–99.

20) W. STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit, Berlin 1922 (Neudruck Darmstadt 1977), S. 69. M. SCHAAB, Straßen- und Geleitswesen zwischen Rhein, Neckar und Schwarzwald im Mittelalter und der frühen Neuzeit, in: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg 4 (1958), S. 54–75.

21) A. SCHÄFER, Die Höllentalstraße. Ihre Erschließung und ihre Bedeutung für den Handelsverkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert, in: Geschichte, Wirtschaft, Gesellschaft. Festschr. für Clemens Bauer, Berlin 1974, S. 111–151.

Bözberg für unsere ganze Untersuchungsperiode als Verkehrsknoten zu Wasser und zu Lande bewährte. Hier kreuzten sich die Mittellandstraße zwischen Bodensee und Genfersee und die Bözbergstraße zwischen Basel, Rheinfelden, Brugg und Chur, an der der schwäbische Vorort Zürich lag. Seit 917 war ferner das alpine Bistum Chur, das den zentralen Alpenübergang Schwabens beherrschte, Teil Schwabens²²⁾.

Schwaben machte als Wirtschaftsraum eine bedeutende Entwicklung durch. Das Land veränderte seinen Charakter mit der Zunahme der Bevölkerung zunehmend, die von einem Tiefpunkt im frühen 10. Jahrhundert ausging, stetig wuchs, sich verdichtete und im frühen 14. Jahrhundert einen markanten Höhepunkt erreichte. Die bebauten und genutzten Flächen dehnten sich auf Kosten der Wälder bis an den Rand der Übernutzung aus. Schwaben war lange agrarisch dominiert, was jedoch die Grundlage wurde für die ausgedehnte Produktion von Flachs, die im 11./12. Jahrhundert so weit gediehen war, daß die ausfuhrorientierte Herstellung der Leinwand in den Vordergrund trat²³⁾. Mit der Bevölkerung wuchs seit dem 12. Jahrhundert auch die Zahl der Städte und Klöster stetig an. Adel, Stadtbevölkerung, Klerus, Mönche und auch ländliche Oberschichten entwickelten immer mehr eigene neue Konsumbedürfnisse, die mit der landschaftlichen Eigenproduktion nicht mehr zu befriedigen waren und damit den Handel aktivierten. Zögernder wuchs die Bevölkerung in den Alpentälern des rätschen Alpennordhangs, wo der seit der Römerzeit erschlossene Siedlungsraum bis ins Spätmittelalter ausreichte²⁴⁾.

In Oberitalien wuchs die Bevölkerung erheblich rascher. Die südlichen Alpentäler waren im 12. Jahrhundert weitgehend besiedelt²⁵⁾ und drangen beispielsweise über die Wasserscheide des St. Gotthards hinaus. Das war eine der Voraussetzungen, daß sich etwa in der Leventina, in Blenio oder in Chiavenna²⁶⁾ frühe Formen der Eigenständigkeit entwickeln konnten²⁷⁾.

22) Bündner Urkundenbuch Bd. 1ff., bearb. von E. MEYER-MARTHALER/F. PERRET/O. P. CLAVADETSCHER/L. DEPLAZES, Chur 1955ff., hier Bd. 1, Nr. 95 Anm. 1.

23) W. RÖSENER, Bauern im Mittelalter, München 1985, S. 142f.

24) O. P. CLAVADETSCHER, Die Urkunde Bischof Adelgotts von Chur vom Jahre 1154 für St. Luzi in Chur, in: Geschichte und Kultur Churrätens. Festschr. für P. I. Müller OSB zu seinem 85. Geburtstag, Di-sentis 1986, S. 311–329, hier S. 327.

25) Vgl. L. DEPLAZES, Walser in Blenio und Leventina. Kolonisation oder Mobilität im Altsiedlungsland?, in: Aspekte der Mittelalterforschung in Walsergebieten (Akten der 2. Internationalen Tagung zur Walserforschung in Splügen 1984), Anzola d'Ossola 1985, S. 51–83. Vgl. Handbuch der Schweizer Geschichte Bd. 1, Zürich 1972, 153f. (H. C. Peyer).

26) C. BECKER, Die Kommune Chiavenna im 12. und 13. Jahrhundert. Politisch-administrative Entwicklung und gesellschaftlicher Wandel in einer lombardischen Landgemeinde (Gesellschaft, Kultur und Schrift. Mediävistische Beiträge 3), Frankfurt a. M./Berlin/Bern 1995, S. 20ff.

27) K. RUSER, Die Talgemeinden des Valcamonica, des Frignano, der Leventina und des Blenio und die Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, in: Kommunale Bündnisse Oberitaliens und Oberdeutschlands im Vergleich (Vorträge und Forschungen 33), Sigmaringen 1987, S. 117–151.

Oberitalien²⁸⁾ war geographisch geprägt durch das Stromgebiet des Po, dem von den West- und Zentralalpen und vom Apennin her alle Wasser zuflossen²⁹⁾. Die größeren Flüsse, die von den Alpen herkamen, waren vom Tessin über die Adda, den Oglio und den Mincio alle schiffbar. Wichtigstes Wirtschafts- und Handelszentrum war die alte Langobardenhauptstadt Pavia³⁰⁾ am Tessin, die von Mailand immer härter bedrängt und im 12. Jahrhundert schließlich verdrängt wurde. Daneben waren von langsam wachsender Bedeutung der Poübergang Piacenza, Cremona, Parma und Bologna am Apenninenrand, ferner Como, Bergamo, Brescia und Verona am Alpenrand. Die Etsch floß vom Brenner³¹⁾ herunter und verband als Schiffsweg³²⁾ die Städte Bozen, Trient und Verona mit dem Po-delta, der Adria und mit Venedig, das seinerseits seit dem ausgehenden 9. Jahrhundert von der oberen Adria aus im Begriffe war, die Seewege in den Griff zu bekommen³³⁾. Über den Ausbau der Etschschifffahrt – wie übrigens auch über jene auf dem Inn – vernehmen wir seit dem 12. Jahrhundert³⁴⁾. Die große Stromlandschaft des Po öffnete sich zur Adria hin und wies Venedig für seinen Handel allgemein den Weg stromaufwärts. Diese Stoßrichtung war von dem Salzhandel, den es lange beherrschte, vorgespurt worden, und in der Gegenrichtung mußte Venedig seine Lebensmittel beziehen³⁵⁾. Von der Ligurischen Küste mit Genua, das als wichtige Seehandelsmetropole im 11. Jahrhundert aufzusteigen be-

28) J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in: *Storia d'Italia*, vol. 5/1, Torino 1973, S. 89–120.

29) A. DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* Bd. 1, Jena 1934, S. 110, 395ff. G. RÖSCH, *Venedig und das Reich. Handels- und verkehrspolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit* (Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 53), Tübingen 1982, S. 39f. P. UGOLINI, *La formazione del sistema territoriale e urbano della Valle Padana*, in: *Storia d'Italia. Annali* 8, *Insedimenti e territorio*. Torino 1985, S. 163–240.

30) A. SCHAUBE, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge*, München/Berlin 1906, S. 13. Y. RENOARD, *Les hommes d'affaires italiens du Moyen Age* (Collection U, Série Histoire médiévale), Paris 1968/72, S. 32. JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1654. CLAUDE, *Der Handel im westlichen Mittelmeer* (wie Anm. 9), S. 142f.

31) Vgl. F. HUTER, *Wege der politischen Raumbildung im mittleren Alpenstück*, in: *Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters* (Vorträge und Forschungen 10), Konstanz/Stuttgart 1965, S. 245–259.

32) RÖSCH, *Venedig und das Reich* (wie Anm. 29), S. 37ff. S. BRÖNNIMANN, *Die schiff- und flößbaren Flüsse in den Alpen von 1500 bis 1800*, in: *Geschichtsfreund* 150 (1997), S. 119–178.

33) DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 112. RÖSCH, *Venedig und das Reich* (wie Anm. 29), S. 28ff.

34) J. RIEDMANN, *Verkehrswege, Verkehrsmittel*, in: *Kommunikation und Mobilität* (wie Anm. 1), S. 61–75, hier S. 71f. *Übergang des Lehens der Schifffahrt auf der Etsch von Bozen abwärts bis Lavazzone von einem Einzelnen an eine Schiffergesellschaft 1202* vgl. *Tiroler Urkundenbuch* 1. Abt. *Die Urkunden zur Geschichte des deutschen Etschlandes und des Vintschgaus*, bearb. von F. HUTER, 3 Bde. (bis 1253), Innsbruck 1937–1957, hier 1/2, Nr. 544.

35) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 12. J.-C. HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise*. 2 vol., Lille 1979–1982.

gann³⁶), war die Poebene durch den nicht besonders hohen, aber gegen das Meer steil abfallenden Ligurischen Apennin getrennt. Über die wachsenden Handelskontakte Venedigs, Genuas, Pisas und Amalfis öffnete sich der ganze Mittelmeerraum, auf der einen Seite Byzanz mit dem hochentwickelten oströmischen Reich und dessen Hauptstadt Konstantinopel, auf der andern Seite die nicht weniger interessanten orientalischen und nordafrikanischen Küstenstädte der Araber von Syrien über Alexandrien bis Spanien³⁷. Byzanz, das gegen den Westen überaus strenge Handelsvorschriften befolgte³⁸), und die Araber schoben sich indessen wie ein Filter vor die Landmassen des Ostens mit ihrer Produktion an begehrten Gewürzen, Seidenstoffen und weiteren Textilien. Venedig ahmte in der Folge diese Filterfunktion nach und setzte sie durch³⁹), ähnlich Genua, das 1211 im Vertrag mit Marseille dafür sorgte, daß keine Deutschen an Handelsfahrten zur See teilnehmen konnten⁴⁰).

Italien beschränkte sich bis zum ausgehenden 12. Jahrhundert weitgehend darauf, gefragte Wirtschaftsgüter fremder Länder, sei es aus dem Mittelmeerraum, sei es aus dem Nordwesten und Norden, zu vermitteln und für den eigenen Konsum einzuführen⁴¹). Beide Räume aber, Schwaben und Oberitalien, wandten sich vom 12. zum 13. Jahrhundert von dieser eher passiven Rolle des Vermittelns ab und entfalteten sich selbst zu Produktionsgebieten mit Exportorientierung, vor allem im Bereich Textilien, Metallverarbeitung und Waffenherstellung⁴²). Beide stellten sich erfolgreich der europäischen Konkurrenz. Mailand etwa wurde zum Manufaktur- und Handelszentrum südlich der Alpen⁴³), während Konstanz im Norden zum Mittelpunkt des oberdeutschen Leinengebietetes avancierte.

36) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 63ff.

37) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1649ff.

38) R. HIESTAND, *Byzanz und das Regnum Italicum im 10. Jahrhundert* (*Geist und Werk der Zeiten* 9), Zürich 1964, S. 169. Die reine Konsumstadt Rom wurde dabei anscheinend bevorzugt behandelt.

39) HIESTAND, *Byzanz* (wie Anm. 38), S. 211f. Diese Rolle Venedigs zerstörte auch das Messenetz im und am Podelta, vgl. G. RÖSCH, *Die italienischen Messen im 13. Jahrhundert*, in: *Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit*, hg. von P. JOHANEK/H. STOOB (*Städteforschung Reihe A* 39), Köln/Weimar/Wien 1996, S. 35–56, hier S. 54ff.

40) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 452. AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 283.

41) Darüber R.-H. BAUTIER, *Les foires de Champagne. Recherches sur une évolution historique*, in: *La Foire. Recueils de la Société Jean Bodin* 5, Bruxelles 1953, S. 97–147, hier S. 142.

42) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1723ff. Für Oberitalien, wo seit dem 12. Jahrhundert die Baumwollindustrie große Bedeutung erlangte und die alten Baumwollreviere des vorderen Orients ruinierte, vgl. W. VON STROMER, *Die Gründung der Baumwollindustrie in Mitteleuropa. Wirtschaftspolitik im Spätmittelalter* (*Monographien zur Geschichte des Mittelalters* 17), Stuttgart 1978, S. 24f. RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 36f., 39.

43) *Storia di Milano*, 17 vol., Milano 1953–1966, hier Bd. 4, S. 142.

1.2 Verbindungsachsen und Alpenübergänge

Wir haben im Norden bereits die Verkehrsdrehscheiben genannt. Die wichtigsten waren das Oberrheingebiet und der Bodenseeraum, zwischen denen die Querverbindungen durch den Schwarzwald und durch das heute schweizerische Mittelland führten. Der Bodenseeraum faßte die von Nordwesten über das Elsaß und von Norden und Nordosten über Franken kommenden Straßen zusammen, um sie über den See in erster Linie den Bündner Pässen zuzuführen. Via Mittellandstraße zum Genfersee war dieser Raum auch mit den Westalpen verbunden und über Füssen mit den östlichen Zentralalpen, die vor allem für Augsburg wichtig waren. Diese Achsen wurden je nach Ziel, politischen und wirtschaftlichen Umständen bevorzugt oder gemieden. Der Oberrhein am westlichen Rand Schwabens suchte seinen Weg weniger eindeutig, aber trotzdem vorwiegend über Basel und den Oberen Hauenstein zum Großen St. Bernhard. Fast ebenso wichtig aber war der Zugang zu den Bündner Pässen, der von Basel über den Bözberg, Brugg, Zürich und den Walensee nach Chur führte⁴⁴). Das belegt der Rang Zürichs, etwa in der Präsenz der Könige und Kaiser auf ihren Wegen von und nach Italien, aber auch die Huldigung der italienischen Großen 1025 oder der Reichstag der lombardischen Großen 1052, die beide in Zürich abgehalten wurden⁴⁵). Unweit dieser Straße wurde ferner das in der 1. Hälfte des 10. Jahrhundert gegründete Reformkloster Einsiedeln⁴⁶) angelegt, das unter anderem in die Verkehrspolitik der Ottonen und der Herzoge von Schwaben einzugliedern ist. Es lag übrigens in der Einöde oberhalb der Verkehrsachse des Zürichsees, ähnlich wie die älteren Klöster St. Gallen und Reichenau über und an der Bodenseestraße. Diese Querverbindung über den Bözberg behielt auch nach der Eröffnung und dem Wachsen des St. Gottshards ihre Bedeutung.

Das alte Straßennetz der Poebene⁴⁷) mied die Niederungen des Stromes und seiner Zuflüsse, obwohl sie sich als System von Land- und Wasserwegen ergänzten und eine ungleich bedeutendere Rolle spielten als jene im nördlichen Alpenvorland. Die alten Straßen zogen sich in zwei Hauptsträngen zu Füßen der Alpen und des Apennin hin. Von dort aus verzweigten sie in die Gebirge hinein und in Richtung der Pässe ab. Im 12. Jahrhundert, als man infolge des Bevölkerungsdruckes das Versorgungsnetz der italischen Städte mit guten

44) H. BÜTTNER, Zur politischen Erfassung der Innerschweiz im Hochmittelalter, in: DERS., Schwaben und die Schweiz im frühen und hohen Mittelalter. Gesammelte Aufsätze von H. Büttner, hg. von H. PATZE (Vorträge und Forschungen 15), Sigmaringen 1972, S. 281–314, hier 281.

45) Wipo, Das Leben Kaiser Konrad II. (wie Anm. 16), S. 35 (1025). Urkundenbuch der Stadt und Landschaft Zürich, 13 Bde., bearb. von J. ESCHER u. a., Zürich 1888–1957, hier Nachträge, Nr. 237a (1052).

46) Verkehrspolitische Überlegungen anlässlich der Gründung vgl. H. KELLER, Kloster Einsiedeln im ottonischen Schwaben (Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte 13), Freiburg i. Br. 1964, S. 102, 105.

47) RÖSCH, Venedig und das Reich (wie Anm. 29), S. 42ff.

Straßen- und Wasserverbindungen pflegte, muß sich das System der Handelswege im Vergleich zu Schwaben in einem guten Zustand befunden haben⁴⁸⁾.

Kanalisiert wurden die Verbindungen zwischen den beiden Räumen Schwaben und Oberitalien durch die wenigen Alpenübergänge⁴⁹⁾, die zur Verfügung standen und die im Mittelalter nach den Talsperren an ihren südlichen Ausgängen als *clusae*, Klusen oder Klausen angesprochen wurden⁵⁰⁾. Diese Zugänge waren im Süden zahlreicher als im Norden, wo sie lange nur in Chur und St-Maurice gebündelt wurden. Es waren dies vom Einzugsgebiet des Rheins aus als Hauptpaß der Septimer und als Ausweichroute im Westen der Große St. Bernhard, im Osten vom Raum Augsburg aus der Brenner. Wie die Reisepraxis des aus schwäbischem Adel hervorgegangenen Erzbischofs Landaloh von Treviso im ausgehenden 9. Jahrhundert, geschildert von Ekkehard IV. im 11. Jahrhundert, zeigt, benützte er auf seinen regelmäßigen Reisen von Windisch bei Brugg aus nach Rom den Großen St. Bernhard und auf der Rückreise den Septimer, um St. Gallen, wo er die Schulen absolviert hatte, besuchen zu können⁵¹⁾. Die Pässe ergänzten sich in der Benutzung. Sie waren ständig begangen, ihre Benützer trugen ihre Erfahrungen weiter, so daß man davon ausgehen kann, ihr Angebot und ihr Verlauf seien in hohem Maße, um nicht zu sagen allgemein, bekannt gewesen.

Wenden wir uns zuerst dem Septimer zu⁵²⁾. Zwischen Bivio und den südlichen Bündner Quertälern Engadin und Bergell gab es seit der Antike zwei Hauptübergänge, die wir heute als Septimer und Julier⁵³⁾ bezeichnen. Weiter westlich folgten der Splügen, der San Bernardino und der Lukmanier⁵⁴⁾, die ebenfalls im Bistum Chur lagen. Allen diesen Pässen war gemeinsam, daß man, um sie im Norden zu erreichen, Chur passieren mußte, während sich die südlichen Zugänge auf Bellinzona und Chiavenna verteilten. Für den Unterländer, der so rasch wie möglich die ungeliebten Alpen überwinden wollte, war es

48) So RÖSCH, Die italienischen Messen (wie Anm. 39), S. 36.

49) Vgl. J.-F. BERGIER, Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du Haut Moyen Age au XVII^e siècle, in: *Le Alpi e l'Europa* vol. 3, Bari 1975, S. 1–72, 121–126.

50) H. AMMANN, Die Anfänge der deutsch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen des Mittelalters, in: *Rheinische Vierteljahrsblätter* 7 (1937), S. 179–194, hier S. 186, diskutiert den Begriff. R. SCHNEIDER, Fränkische Alpenpolitik, in: *Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis zum 10. Jahrhundert*, hg. von H. BEUMANN/W. SCHRÖDER (*Nationes* 6), Sigmaringen 1987, S. 23–49, hier S. 34, 36f.

51) Ekkehard IV., *Casus Sancti Galli*. Übersetzt von H. F. HAEFELE (*Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters* 10), Darmstadt 1980, c. 9.

52) Zur Bündner Verkehrstopographie aus archäologischer Sicht vgl. B. OVERBECK, *Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit auf Grund der archäologischen Zeugnisse* Teil 1, München 1982, S. 229–239.

53) Die Bedeutung des Juliers in der Karolingerzeit, dessen Begehung er mit Hilfe der Standorte der Wegbegleiter erschließt, unterstreicht O. P. CLAVADETSCHER, *Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit*, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 5 (1955), S. 1–30, hier S. 25.

54) F. GÜTERBOCK, Die Lukmanierstraße und die Paßpolitik der Staufer. Friedrich I. Marsch nach Legnano, in: *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken* 11 (1908), S. 1–24.

gleichgültig, welchen der Pässe er benützte. Die Regel war, daß er die Richtung nach Bivio und Chiavenna einschlug, während erst im 16. Jahrhundert der Splügen in den Vordergrund trat. Welchen Paß man im konkreten Fall benützte, dieser Entscheid dürfte im Norden in Chur gefallen sein, im Süden in Como oder Chiavenna. Was nun meinte man, wenn man im Mittelalter vom Septimer sprach? Es gibt dazu zwei aufschlußreiche Zeugnisse. Die Beschreibung Deutschlands aus dem frühen 13. Jahrhundert, die wir oben zitierten, ließ den Rhein in den Alpen entspringen, die Italien von Alemannien schieden, und zwar *in monte, qui vocatur Septimus*⁵⁵⁾. Nach dieser Formulierung mußte mit jenem Bergnamen nicht ein bestimmter Bündner Paßübergang gemeint gewesen sein, sondern die Bezeichnung für jenen Teil Graubündens, in dessen Mitte als europaweit bekannter Verkehrsstrang die Septimerroute verlief. Das bestätigen uns Bischof und Domkapitel von Chur im Jahre 1277, als sie gegenüber dem Provinzial der Dominikaner von ihrer Stadt sagten, sie sei zu Füßen des Septimers gelegen⁵⁶⁾. Zudem erscheint in den Quellen des 10. bis 13. Jahrhunderts immer nur die Bezeichnung Septimer, während der nahegelegene Julier vor 1365 in den schriftlichen Quellen nie genannt wurde⁵⁷⁾. Trotz dieses Sachverhaltes, der sich aus den schriftlichen Quellen ergibt, belegen die archäologischen Forschungen aufgrund von Karrenspuren im obersten Bergell und zwischen Maloja und Julier, daß dieser Paß von der Römerzeit über das Mittelalter bis zur Neuzeit in das Verkehrssystem eingebunden gewesen sein muß⁵⁸⁾. Das bedeutet, daß wir es beim mittelalterlichen Septimer nicht mit einem ganz bestimmten Paß zu tun haben, sondern mit einem ganzen Paßsystem, das einen Sammelnamen trug, der in erster Linie Septimer und Julier samt Maloja gemeinsam meinte, im Extremfall sogar alle von Chur aus zugänglichen Bündnerpässe nach Italien. Jedenfalls unterschied man offenbar Julier und Septimer nicht, sondern benützte jenen Paß, der die besseren Bedingungen bot⁵⁹⁾. Erst später, vielleicht während des späteren Mittelalters, zog sich der Name auf den heutigen Standort zurück, wurde also vom Landschaftsnamen zum Eigennamen.

55) *Descriptio Teutoniae*, um 1200. MGH SS 17, S. 238.

56) ... *cum civitas nostra in pede montis Septimi sita sit*. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 3, Nr. 1077.

57) A. SCHORTA, Rätisches Namenbuch Bd. 2 (Romanica Helvetica 63), Bern 1964, S. 843f. (Septimer), 179f., 717 (Julier).

58) A. PLANTA, Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils, in: *Helvetia archaeologica* 37 (1979), S. 42–46. Nachrömische Wege am Julier: DERS., Verkehrswege im alten Rätien, 4 Bde., Chur 1985–1990, hier Bd. 2, S. 41ff.

59) Betrachten wir den Septimer als Paßsystem, so dürfte das Projekt von 1387, welches eine befahrbare Straße über den »Septimer« vorsah, eine neue Bedeutung erhalten, denn es könnte die Erneuerung der bereits vorhandenen römischen Julieroute betreffen. Dies wäre von der Topographie her naheliegender als der Ausbau der überaus steilen Südhälfte des heutigen Septimers. Dagegen spräche es, wenn die römischen und mittelalterlichen Spuren am Septimer wirklich zutreffen. Vgl. A. PLANTA, Verschiedene Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer, in: Bündner Monatsblatt 1979, S. 212–228.

Die Bedeutung dieses Bündner Paßsystems im 9. und 10. Jahrhundert wird einerseits von Chur her, andererseits von Chiavenna und vom Bergell her belegt. Die bischöfliche Kirche Chur, deren Bischof Hartbert mit Kaiser Otto I. politisch eng verbunden war⁶⁰), erhielt ab 952 eine Reihe von verkehrspolitisch wichtigen kaiserlichen Privilegien, die ihr den Zoll in der *civitas* Chur und ab 955 auch ein Schiffsrecht auf dem Walensee⁶¹), das vom Reichsgut abgezweigt und für den Transit wichtig war, schenkten und bestätigten. Nochmals fünf Jahre später, im Jahre 960, übergab ihr Otto I. das ganze Tal Bergell samt dem dortigen Zoll⁶²). Es waren dies, wenn ich richtig zähle, von Otto I. bis Heinrich IV., also von 952 bis 1061, elf Königs- und Kaiserurkunden, die das Interesse der Ottonen und Salier an den Paßzugängen Chur und Bergell bekundeten⁶³). Zu diesen kamen vier weitere kaiserliche Privilegien für die gleiche Kirche, die sich auf Rechte in Chiavenna wie Brückenzoll, Marktzoll und anderes bezogen⁶⁴). Das waren fünfzehn Urkunden für den Zeitraum eines guten Jahrhunderts.

Die kaiserliche Politik und die bischöflichen Bemühungen griffen also über den Alpenkamm und die Bistumsgrenzen hinaus in das Tal von Chiavenna hinunter. Mit der Schenkung des Bergells 960 erhielt der Bischof einen weiteren Zoll, der bereits vor der Schenkung bestand und seit einiger Zeit, vielleicht seit dem Sarazenenzug von etwa 940, in der Stadt Chur selbst erhoben wurde. Bis 1061 wurde dieser Bergeller Zoll von den Kaisern noch sechsmal bestätigt⁶⁵). Von Chur wurde er offenbar wieder ins Bergell zurückverlegt. Denn Ende des 13. Jahrhunderts⁶⁶) ist in Vicosoprano wieder die Existenz eines bischöflichen Zolles feststellbar. Und schon vor 1284 wurde ein weiterer bischöflicher Zoll zu Castelmur erhoben, an dem die Bediensteten der Herren von Vaz zollfrei passieren konnten, vermutlich weil sie die Einkünfte von den Gütern der Vazer im Süden über den Berg heimführten⁶⁷).

60) KELLER, Einsiedeln (wie Anm. 46), S. 98f., 102.

61) CLAVADTSCHER, Verkehrsorganisation (wie Anm. 53), S. 18f. Noch Friedrich Barbarossa soll zur Sicherung seiner Truppentransporte auf dem Walensee Schiffe unterhalten haben. G. WIELICH, Das Locarnese im Altertum und Mittelalter. Ein Beitrag zur Geschichte des Kantons Tessin, Bern 1970, S. 587, Anm. 690.

62) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 92f.

63) MGH DDO I 148, 175, 182, 191, 209. DO II 124. DO III 48. DH II 114. DK II 224. DH III 34. DH IV 77. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 109, 113–115, 119, 142, 156, 177, 181, 197.

64) MGH DO II 237. DO III 175. DDK II 153, 271. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 146, 152, 175, 179.

65) MGH DO I 209. DO II 124. DO III 48. DH II 114. DK II 224. DH III 34. DH IV 77. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 119, 142, 148, 156, 177, 181, 197.

66) W. SCHNYDER, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter, 2 Bde., Zürich 1973–1975, Nr. 98.

67) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 3 (neu), Nr. 1359. Die Urkunde Friedrichs I. vom 12. 5. 1179 mit einer Zollverleihung an das Bergell ist eine neuzeitliche Fälschung. Ebd. Bd. 1, Nr. 406.

Nicht weniger reich als für Chur ist die schriftliche Überlieferung für den Standort Chiavenna in der Diözese Como, wo die Interessen der Bischöfe von Como und Chur aufeinanderstießen. Die Landkommune, die zu ihrer Rückenstärkung über das Bistum Chur mit den schwäbischen Großen gute Verbindungen aufzubauen vermochte⁶⁸⁾, stritt im 12. Jahrhundert mit dem Bischof von Como um die Grafschaft, die zum Herzogtum Schwaben gehörte, und um die Selbständigkeit⁶⁹⁾. Deutsche und italische Kaiser und Könige überließen der bischöflichen Kirche Como von Ludwig dem Blinden 901 bis Heinrich IV. 1065 mit wenigen Ausnahmen alle geschenkweise Reichsgut, darunter in feststehender Formulierung *pontem et clusas*, die Brücke und die Klus also, die für die Kontrolle und Sicherheit des Verkehrs Richtung Septimer und Splügen wichtig waren. Die Bestätigungen dieser Schenkung wiederholten sich in insgesamt neun Privilegien, von denen acht in Abschrift überliefert sind⁷⁰⁾. Chiavenna scheint damit die am besten und am kontinuierlichsten dokumentierte der zehn *clusae* zu sein, welche die langobardische Verwaltung am südlichen Alpenrand seit dem ausgehenden 8. Jahrhundert unterhielt⁷¹⁾. Aus diesem Rechtskomplex der Brücke war indessen der Zoll herausgelöst. Denn der Bischof von Chur seinerseits erhielt 980 von Otto II. den Brückenzoll an der Mera⁷²⁾, wozu der Brückenwächter Leo samt Söhnen und andern Hörigen beiderlei Geschlechts gehörte. Dieser Zoll wurde also 980 von einer der Brücke fest zuge teilten Bedienungsmannschaft betreut und bewacht, die nun an den Bischof überging und überdies für weitere Aufgaben bereitstand, wie etwa die Schließung der Klus Chiavenna. Der Churer Bischof oder ein Rechtsnachfolger gab sein neues Recht zu unbekannter Zeit als Lehen weiter, vermutlich an die Reichsvögte des Bistums Chur⁷³⁾, denn es dürfte um die Mitte des 13. Jahrhunderts im Besitz des Reichsvogts Walters IV. von Vaz gewesen sein, der auch sonst zusammen mit dem Churer Bischof aktive Verkehrspolitik für die Bündner Pässe betrieb⁷⁴⁾. Die Kinder

68) BECKER, Chiavenna (wie Anm. 26), S. 72f.

69) Ebd., S. 20ff. H. MAURER, Der Herzog von Schwaben. Grundlagen, Wirkungen und Wesen seiner Herrschaft in ottonischer, salischer und staufischer Zeit, Sigmaringen 1978, S. 258ff.

70) Die ältere Reihe erwähnt im Diplom Ottos II. R. PAULER, Das Regnum Italiae in ottonischer Zeit. Markgrafen, Grafen und Bischöfe als politische Kräfte (Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 54), Tübingen 1982, S. 156: Aussteller waren Karl der Große, Ludwig der Fromme, Lothar, Karl III., Berengar und Ludwig der Blinde (901). Ferner WIELICH, Das Locarnese (wie Anm. 61), S. 249 (13. 6. 937, ausgestellt von König Hugo von Vienne und seinem Sohn Lothar für Bischof Azzo. Gegen die Echtheit bestehen Bedenken). MGH DO II 166 (977). DO III 207 (996). MGH DArduin 3 (1002). DH II 75 (1004, mit Hinweis darauf, dass das Diplom Lothars, Königs von Italien, vom 31. 5. 950 als Vorlage diente). DK II 52 (1025). DH IV 149 (1065).

71) C. BRÜHL/C. VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie«. Transkription, Edition, Kommentar, Köln/Wien 1983, § 1. SCHNEIDER, Alpenpolitik (wie Anm. 50), S. 35.

72) MGH DO II 237. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 146.

73) So auch BECKER, Chiavenna (wie Anm. 26), S. 72f.

74) Dazu vgl. auch L. BÜHLER, Chur im Mittelalter. Von der karolingischen Zeit bis in die Anfänge des 14. Jahrhunderts (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte 6), Chur 1995, S. 113, 121.

des Vazers erhoben noch 1284 in Chiavenna von den Lombarden einen Zoll⁷⁵. 995 verstärkte Otto III. die Stellung Churs weiter und schenkte der bischöflichen Kirche das Lehen, das ehemals der Graf Amizo innehatte und in dem der Marktzoll innerhalb des Kastells enthalten war⁷⁶. Noch 1038 schenkte Konrad II. dem Domkapitel Chur eine Liegenschaft in Chiavenna⁷⁷. Das Verhältnis Chiavennas zum Bistum Chur blieb nicht immer ungetrübt. So entrissen um 1121 die Chiavennaten dem Bischof von Chur die Burg Castelmur im Bergell, und der Churer mußte über den Papst den Amtsbruder in Como mobilisieren, um seine Diözesanen anzuhalten, die Burg zurückzugeben⁷⁸. Auch der Zehntstreit der Kirche San Lorenzo mit dem Hospiz auf dem Septimer von 1186 legte nachbarliche Reibungsflächen offen⁷⁹.

Die Häupter des deutschen und des italischen Reiches bekundeten im 10. und 11. Jahrhundert mit vierundzwanzig Urkunden ihr großes Interesse an den Bündner Pässen. Meines Wissens gibt es für keinen der übrigen Alpenpässe für die gleiche Zeitperiode Zuwendungen in ähnlicher Zahl. Dies ist umso wichtiger, als es auch das »dunkle« 10. Jahrhundert einschloß. Die Erneuerung des Privilegiensegens allerdings überdauerte weder in Chur noch in Como die Amtszeit Kaiser Heinrichs IV., der 1106 starb. Das Verhalten Friedrichs I. indessen beweist, daß damit die Hinwendung des Reichs zum Bündner Verkehrssystem nicht aufgehört hatte, sofern der Bedarf es forderte⁸⁰. Indem die Kaiser im Raum Chiavenna die beiden benachbarten Bischöfe von Como und Chur zum Zuge kommen ließen, erreichten sie eine örtliche Teilung der kritischen Machtanteile, die sich an diesem verkehrsgünstigen Knoten gegeneinander ausspielen ließen. Die Konkurrenz der beiden Bischöfe in Chiavenna, die auch das benachbarte rätsische Bergell nicht unbehelligt ließ, läßt wiederum die große Bedeutung des Verkehrsweges über das Paßsystem des Septimers hervortreten. Daraus kann der eine oder andere Schluß gezogen werden. Einmal muß der Verkehr trotz aller Störungen durch Sarazenen und Ungarn in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts und trotz nie versiegenden nachbarlichen Reibereien mit einiger Regelmäßigkeit geflossen sein. Wie weit die Raubhorden aus dem Süden und Osten nicht auch von regionalen Fürsten eingesetzt wurden, ist schwer zu sagen. Hugo von Vienne auf jeden Fall nützte die Sarazenen für seine Zwecke aus, und Kaiser Berengar ging mit den Ungarn 924 ein Bündnis ein⁸¹. Sodann bedeutet diese Stetigkeit, daß das Verkehrsaufkommen mehr als nur ein Rinnsal gewesen sein muß, ja ein solches Maß erreichte, daß er

75) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 3, S. 1135. Verbindungen Walters IV. von Vaz mit der Kommune Chiavenna vgl. BECKER, Chiavenna (wie Anm. 26), S. 12, 135, 183, 244.

76) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 152. MGH DO III 175.

77) MGH DK II 255.

78) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 273f.

79) Ebd., Nr. 434–439. Der Streit ist bei BECKER, Chiavenna (wie Anm. 26), nur am Rande berührt.

80) F. OPLL, Friedrich Barbarossa, Darmstadt 1990, S. 103, 231, 241, 251.

81) HIESTAND, Byzanz (wie Anm. 38), S. 136. WIELICH, Locarnese (wie Anm. 61), S. 249.

sich auf der einen Seite fiskalisch gut ausbeuten ließ und auf der andern Seite die nötige Kontrolle darüber ermöglichte, was für mißliebige Elemente sich unter die Reisenden mischten. Des weitern verringerte sich auf dem Walensee die Zahl der Schiffe gegenüber dem 9. Jahrhundert von zehn auf fünf⁸²⁾, was zwar einen Rückgang anzeigt, aber kein Versiegen. Endlich ist es bemerkenswert, daß sich vor allem der Bischof von Chur in Chiavenna, das außerhalb seiner Diözese lag, offenbar festkrallen konnte und damit nicht nur den nördlichen Zugang beherrschte, sondern auch den südlichen kontrollierte.

Kurz hinzuweisen ist auf das Hospiz⁸³⁾, das 831 am und nicht auf dem Septimer (oder Julier?) unterhalten wurde⁸⁴⁾. Wie es darum im 10. und 11. Jahrhundert stand, wissen wir nicht. Ob es ebenfalls wie die meisten andern Paßhospize im 10. Jahrhundert infolge der Sarazenenfälle einging⁸⁵⁾, ist nicht nachzuweisen. Doch unterstreicht seine Existenz und Ausstattung ein weiteres Mal die Wichtigkeit des Passes, die sich auch in den Bedürfnissen der Transitierenden ausdrückte. Um 1100 wurde es vom Bischof von Chur erneuert und auf die Paßhöhe verlegt⁸⁶⁾. Alles zusammengenommen, was wir nun über den Verkehrsrahmen der Bündnerpässe gesagt haben, belegt, daß die Verkehrsrouten der Karolingerzeit, deren von den Bedürfnissen des karolingischen Reichs geprägte Organisation Otto P. Clavadetscher aufgrund des Reichsguturbars von 842/43 herausgeschält hat⁸⁷⁾, in veränderter, den neuen Entwicklungen angepaßter Form weiterbestanden haben und im Laufe des Mittelalters ausgebaut worden sein muß.

Ein ähnlicher Verkehr, sogar ein lebhafterer, muß im 10./11. Jahrhundert auch an den beiden andern für Schwaben wichtigen Alpenpässen geherrscht haben, nämlich am Bren-

82) CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation (wie Anm. 53), S. 19, Anm. 83.

83) E. POESCHEL, Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden Bd. 3, Basel 1940, S. 236f. Vgl. zuletzt I. H. RINGEL, Der Septimer. Zur verkehrsgerechten Erschließung einer Paßstraße im Mittelalter, in: Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 18), S. 261–276, hier S. 266ff. SCHNEIDER, Alpenpolitik (wie Anm. 50), S. 37ff.

84) A. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, 2 Bde., Leipzig 1900, S. 1, 61. RINGEL, Der Septimer (wie Anm. 83), S. 266f., hält das Kloster Mistail für das *xenodochium* des 9. Jahrhunderts. Vgl. den Hinweis von A. Schorta auf Stalveder unterhalb Bivio = *hospitale vetere*. Zitiert von SCHNEIDER, Alpenpolitik (wie Anm. 50), S. 39, Anm. 81 (nach Bündner Monatsblatt 1949, 270f). Ferner SCHORTA, Rätisches Namenbuch (wie Anm. 57) Bd. 2, S. 172, 262. Auch unterhalb Airole gibt es ein Stalvedro, wo sich heute eine Autobahnraststätte wieder dieses Namens bedient, wohl ohne seine alte Bedeutung zu kennen. Stalla, der deutsche Name für Bivio, dürfte auf *hospitale* zurückgehen. SCHORTA, Rätisches Namenbuch (wie Anm. 57) Bd. 2, S. 172.

85) H. C. PEYER, Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter (MGH Schriften 31), Hannover 1987, S. 125.

86) Ebd., S. 131. Das 1136 genannte Hospiz in Casaccia betrifft jenes am Lukmanier im Bleniotal, nicht Casaccia im Bergell. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 294. Es ist schon 1104 nachzuweisen. Ebd. Bd. 1, Nr. 218.

87) CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation (wie Anm. 53). ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 83ff.

ner mit der Klus bei Verona und am Großen St. Bernhard, der über die Klus Bard zugänglich war. Von weniger großer Bedeutung war die Klus Bellinzona, die den Zugang zu den Bündner Alpenübergängen über den Lukmanier und den Vogelsberg (San Bernardino) im Auge behielt, während der Sankt Gotthard erst seit dem 12. Jahrhundert an Interesse zu gewinnen begann und im ausgehenden 13. Jahrhundert einen spürbaren Güterverkehr aufwies. Lukmanier und Vogelsberg wurden im 10. und 12. Jahrhundert von einzelnen Fürsten begangen, die nach Italien reisten oder zurück.

Der Brenner stand, obwohl wir nur wenige Nachrichten haben, den Bündner Pässen zweifellos an Verkehrsaufkommen nie nach. Seine Bedeutung geht schon daraus hervor, daß an seinem südlichen Zugang nicht weniger als drei Bischofsstädte folgten, nämlich Säben/Brixen, Trient und Verona. Ferner wurde nicht von ungefähr das Kloster Disentis am Lukmanier im 11. und 12. Jahrhundert für längere Zeit dem Bischof von Brixen unterstellt, um dessen Ertragslage zu verbessern⁸⁸). Hohe Beweiskraft hat auch die Tatsache, daß die deutschen Kaiser für fast die Hälfte der rund 140 Alpentraversionen anlässlich ihrer Italienzüge den Hin- oder Rückweg über diesen mit 1370 Metern niedrigsten Alpenpaß wählten⁸⁹). In unserer Zeitperiode wuchs das Verkehrsaufkommen des Brenners wohl im 13. Jahrhundert derart stark, daß wir mit Herbert Hassinger annehmen müssen, er habe um 1300 mit jährlich rund viertausend Tonnen Transitgut, davon tausend Tonnen Ferntransit, alle andern Alpenpässe weit in den Schatten gestellt⁹⁰).

Von seiner Lage her dürfte der Große St. Bernhard⁹¹) im 10. und 11. Jahrhundert eher mehr Verkehr vermittelt haben als die Bündner Pässe und der Brenner, denn er lag auf der stark frequentierten Achse, die Rom und Pavia mit dem Nordwesten des Kontinents und England verband. Seine besten Zeiten dürfte der Berg Jupiters vom ausgehenden 12. Jahrhundert bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts erlebt haben, als die Messen der Champagne den Gütertausch noch belebten. Um 1300 war er bereits im Sinken, weil sich der Handelsverkehr nach Osten verlagerte. Herbert Hassinger errechnete für den Großen

88) I. MÜLLER, Disentiser Klostersgeschichte Bd. 1, Einsiedeln/Köln 1942, S. 84ff. Lexikon des Mittelalters Bd. 3, München/Zürich, Sp. 1110ff. (Disentis). MGH DH II 424 (1020), DDH III 23 (1040), 225 (1048), DH IV 5 (1057). Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 164, 180, 188, 196, 263 (1117).

89) Zusammenstellung der Römerzüge von 754–1452 bei E. OEHLMANN, Die Alpenpässe im Mittelalter, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 3 (1878), S. 165–289; 4 (1879), S. 163–324, hier S. 304–323. PEYER, Der Einfluss der Alpen (wie Anm. 8), S. 58f.

90) H. HASSINGER, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschr. zum 70. Geburtstag von Franz Huter (Tiroler Wirtschaftsstudien 26), Innsbruck 1969, S. 137–194. DERS., Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 66 (1979), S. 441–465, hier S. 448f.

91) L. QUAGLIA, La maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps actuels, Martigny 1972. Eine Übersicht über die Entwicklung des Passes bietet H. HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschr. für H. Kellenbenz 1 (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 4), (Stuttgart) 1978, S. 313–372.

St. Bernhard und den Simplon zusammen im Durchschnitt der Jahre 1305–1310 eine Menge von 350–400 Tonnen⁹²⁾. Der Große St. Bernhard vermittelt für das 10. und 11. Jahrhundert die eingehendsten Einblicke in die örtliche Abwicklung und Unterstützung des Verkehrs⁹³⁾.

Im Laufe unseres Untersuchungszeitraumes tauchte ein neuer Paß auf, der St. Gotthard⁹⁴⁾. Mailand erholte sich von den schweren Schlägen, die ihm Friedrich I. nach der Mitte des 12. Jahrhunderts zugefügt hatte, und setzte zum Sprung an, um seinen Führungsanspruch im oberitalienischen Binnenland mit Erfolg durchzusetzen. Der gewachsene Bevölkerungsdruck, die Entwicklung der Textilherstellung und die starke Zunahme des Handels, der über die Champagne lief, verlangten nach einem engeren Netz von Alpenübergängen mit vielfältigeren Kapazitäten. Je mehr Mailand erstarkte, desto mehr trat der St. Gotthardpaß in Erscheinung. Im inneralpinen Verkehr war er schon immer begangen worden⁹⁵⁾. Ebenso standen die Alpentäler im Austausch mit dem vorgelagerten Unterland, sei es, daß sie wichtige Mangelgüter, wie vor allem das Salz für die wachsende Viehhaltung, beschaffen mußten, sei es, daß sie begannen, ihre wirtschaftlichen Überschüsse, die gute Abnahme fanden, abzusetzen und in Geld umzuwandeln.

Zu seinen Vorteilen zählte, daß er der kürzeste Alpenübergang war, ebenso sehr aber, wenn nicht noch mehr, daß er von Norden her die Lombardei in nächster Nähe Mailands erreichte und zwischen dem Septimer und dem Großen St. Bernhard der einzige Alpenpass war, der die Klusen von Chur und Chiavenna sowie von St-Maurice und Bard ohne Umgehungsmanöver vermied. Der Gotthardpaß scheint sich im 12. Jahrhundert primär für den transkontinentalen Personenverkehr etabliert zu haben, sind doch die ältesten Zeugnisse in den Zusammenhang mit dem Pilgerverkehr⁹⁶⁾ zu bringen, so im frühen 13. Jahrhundert die Gründung des Lazariterhauses in Seedorf (Uri)⁹⁷⁾, um 1230 der Bau der neuen romanischen Kapelle auf der Paßhöhe oder 1236/40 der Pilgerführer des norddeutschen Abtes Albert von Stade⁹⁸⁾. Der Güterverkehr zog vielleicht erstmals in den

92) Ebd., S. 334f. Ch. FOURNIER, Warenverkehr am Großen St. Bernhard am Ende des XIII. Jahrhunderts: ein offenes Problem, in: *Alpenübergänge vor 1850*, hg. von U. LINDGREN (*Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Beiheft 83), Stuttgart 1987, S. 123–126.

93) A. BORST, *Der Wandel geistiger Horizonte und Bewegungen in der alpinen Umwelt vom 10. bis zum 16. Jahrhundert*, in: *Le Alpi e l'Europa* vol. 4, Bari 1975, 1–26, hier S. 7.

94) Zuletzt H. STADLER-PLANZER, *Geschichte des Landes Uri*. Teil 1, Altdorf 1993, S. 161–209. I. MÜLLER, *Geschichte von Ursern*, Disentis 1984. W. MEYER, *Siedlung und Alltag. Die mittelalterliche Innerschweiz aus der Sicht des Archäologen*, in: *Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft*, 2 Bde., Olten 1990, Bd. 2, S. 237–305, hier S. 295ff.

95) WIELICH, *Das Locarnese* (wie Anm. 61), S. 349.

96) L. SCHMUGGE, *Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs im Mittelalter*, in: *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken* 64 (1984), S. 1–83.

97) H. GASSER, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri* Bd. 2, Basel 1986, S. 168ff.

98) Die archäologischen Grabungen der Kapelle im Hospiz auf der Paßhöhe ergaben eine älteste, vorromanische Kapelle, die aus spätkarolingischer Zeit stammen soll und die im 12. Jahrhundert durch eine ro-

dreißiger Jahren des 13. Jahrhundert etwas an. Dieser Schub veranlaßte möglicherweise um 1236 den Bau der ersten, kurzlebigen Emmenbrücke bei Luzern⁹⁹⁾ und – wohl auf Betreiben der expandierenden Kaufmannschaft von Mailand¹⁰⁰⁾ – die Bildung erster und sehr früher Säumergenossenschaften wie jene in Osco, die sich 1237 Statuten¹⁰¹⁾ gab, die indes- sen über den konkreten Betrieb der Säumerei nichts berichten.

Nun begannen sich auch andere Entwicklungen auszuwirken. Wohl im Verlauf des 13. Jahrhunderts vermochte sich Zürich als Verteilzentrum des deutschen Salzes eine Absatzregion vom Tal Glarus bis ins östliche Berner Oberland zu erschließen, in die auf der Alpensüdseite auch die oberen Täler des heutigen Tessin eingeschlossen waren. Die Richtigkeit dieser Annahme zeigt der Streit von 1315 zwischen Urseren, das von Uri, Schwyz, Unterwalden und Zürich unterstützt wurde, und Livinen, dem das Eschental (Ossolatal) zur Seite stand. Daraus ist zu entnehmen, daß das Livinental gewöhnt war, sein Salz und andere Lebensmittel u. a. über Zürich zu beziehen. Der Transport der benötigten und nicht geringen Salzmen- gen in die Alpentäler und über den St. Gotthard vermittelte den Talbewohnern Verkehrserfahrungen, die ihren eigenen Interessen entgegenkamen und die als Vorbereitung für den Handelsverkehr wichtig waren. Als Folge der vermehrten Viehhaltung dürfte allmählich auch der Vieh- und Pferdeexport nach Oberitalien – zuerst aus den Tälern des Alpensüdfußes, dann mit Förderung durch den einheimischen Adel auch aus Ursern und Uri – eingesetzt haben¹⁰²⁾.

Der Handelsverkehr setzte sich nicht vor dem letzten Viertel des 13. Jahrhunderts nachhaltig durch und hatte, wie zu vermuten ist, erst jetzt den Bau der Stiebenden Brücke, der späteren Teufelsbrücke, und der Twerrenbrücke, einer Holzkonstruktion entlang dem Fel-

manische Nachfolgerin ersetzt worden sei. M. FRANSIOLI, *Der St. Gotthard und seine Hospize* (Schweizerische Kunstführer), Bern 1982. Daraus zu schließen, daß bereits im 9. Jahrhundert Transit geherrscht habe, geht allerdings nicht an. G. VISMARA/A. CAVANNA/P. VISMARA, *Ticino medievale, Storia di una terra lombarda*, Locarno 1990, S. 29. Nach MEYER, *Siedlung und Alltag* (wie Anm. 94), S. 296, ist die ältere Kapelle nicht zu datieren. Albert von Stade: *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*. Abt. 1, Urkunden, 3 Bde., Aarau 1933–1964, hier Bd. 1/1, Nr. 381. MGH SS 16, S. 339f.

99) 1426 neu gebaut. X. VON MOOS/A. REINLE, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern*, 6 Bde., Basel 1946–1963, hier Bd. 1, S. 418ff.; Bd. 6, S. 25.

100) DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 360. Über die Entwicklung der wichtigen Mailänder Messen im 12. Jahrhundert vgl. RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 40f.

101) Druck: K. MEYER, *Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII. Ein Beitrag zur Geschichte der Schweiz im Mittelalter*, Luzern 1911, S. 40^{ff.} HASSINGER, *Die Alpenübergänge* (wie Anm. 91), S. 365, Anm. 25, zieht auch den Verkehr über den Nufenen in Betracht. Zur rechtsgeschichtlichen Einordnung aus inneralpiner Sicht vgl. P. CARONI, *Soma et alpis et vicanale*. Einleitende Bemerkungen zu einer Rechtsgeschichte der Säumergenossenschaften, in: *Festschr. für F. Elsener zum 65. Geburtstag*, Sigmaringen 1977, S. 97–110.

102) F. GLAUSER, *Von alpiner Landwirtschaft beidseits des St. Gotthards 1000–1350*, in: *Geschichtsfreund* 141 (1988), S. 164ff., 168. Vertrag von 1315/1331: *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft* (wie Anm. 98) Bd. 1/2, Nr. 1584.

sen am Durchbruch der Reuss zur Schöllenen, zur Folge. Die technischen Kenntnisse, die für solche Konstruktionen benötigt wurden, waren im Mittelmeerraum stets verbreitet und bis hinauf in die ambrosianischen Täler verfügbar¹⁰³). Der Landweg entlang dem linken Ufer des Vierwaldstättersees war sehr schwierig zu begehen, so daß man es vorzog, auf den See auszuweichen. Das setzte aber eine ständig verfügbare Schifffahrt voraus. Aus diesem Grund dürfte die Herrschaft Murbach, die über Luzern und die benachbarten Höfe gebot, auch das Fahr (Schifffahrt) auf dem Vierwaldstättersee nach Flüelen, das dem Transit für den Personen- und Gütertransport zu Diensten stand, neu eingerichtet und erweitert haben¹⁰⁴). Dem gleichen Zweck dienten die Fahre in Flüelen, in Küsnacht am Rigi, in Alpnach und in Brunnen, die ihren Schiffsbetrieb der Nachfrage entsprechend ausdehnten und neu gestalteten¹⁰⁵).

Daß der Paß über den St. Gotthard 1278 einige Bedeutung erreicht hatte, zeigt das Verhalten der Bündner Herren, des Bischofs von Chur, des Grafen Hugo von Werdenberg und des Freiherrn Walter von Vaz, die gemeinsam den Luzernern wie allen andern Passanten gutes Geleit und guten Frieden garantierten, um sie – wohl wieder – zur Benutzung des Septimers zu bewegen¹⁰⁶). Daß dieser Aufruf nicht ins Leere zielte, beweist die Tatsache, daß noch 1317 Luzerner mit ihren Gütern Chur passierten¹⁰⁷). 1311 meinte dagegen ein italienischer Kaufmann aus Lesa, er habe den Gotthardweg hundert und mehr Male begangen, wobei die große Zahl beweist, daß er sich ohne Zweifel im Rahmen eines Transportunternehmens auf die Gotthardroute spezialisiert hatte¹⁰⁸). Der Verkehr erbrachte um 1300 der habsburg-österreichische Verwaltung¹⁰⁹) auf der Strecke zwischen Reiden und

103) Gegen die seit SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 169ff. verbreitete These, daß die Wälsler besondere technische Kenntnisse gehabt haben sollen, erhebt mit Recht Einwände MEYER, Siedlung und Alltag (wie Anm. 94), S. 296. Vgl. auch die Bemerkungen bei GLAUSER, Von alpinen Landwirtschaft (wie Anm. 102), S. 113, Anm. 2. Die Twerrenbrücke um oder entlang dem Kirchberg am oberen Eingang der Schöllenen wurde 1708 durch das Urnerloch, einen Tunnel im Kirchsbergfelsen, ersetzt. Sie wird oft mit der um 1307 erstmals erwähnten Stiebenden Brücke verwechselt. Vgl. ferner R. LAUR-BELART, Studien zur Eröffnung des Gotthardpasses mit einer Untersuchung über die Stiebende Brücke, Zürich 1924.

104) Habsburgisches Urbar, hg. von R. MAAG (Quellen zur Schweizer Geschichte 14), Basel 1894, S. 217.

105) R. SABLONIER, Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft, in: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft (wie Anm. 94), Bd. 2, S. 11–233, hier S. 180ff. STADLER-PLANZER, Uri (wie Anm. 94), S. 188ff.

106) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 3 (neu), Nr. 1265. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 189f. Schon 1272 sicherten die Bündner den Leuten aus dem Inntal mit ihren Handelswaren sicheres Geleit zu: Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 2, Nr. 1026. 1291 warben die Bündner Herren auch um die Gunst der Zürcher. Ebd. Bd. 3 (neu), Nr. 1527.

107) Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (wie Anm. 98) Bd. 1/2, Nr. 907. Ritter Jakob von Marmels legte in Chur Güter von Luzerner Bürgern unter Arrest.

108) MEYER, Blenio und Leventina (wie Anm. 101), Beilagen 71*.

109) König Rudolf von Habsburg hatte 1291 die Murbacher Herrschaftsrechte im Raum Luzern erworben. Vgl. F. GLAUSER, Luzern 1291. Ein Herrschaftswechsel und seine Vorgeschichte seit dem 11. Jahrhundert, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 9 (1991), S. 2–40.

Hospental gute Zollerträge, die an der Zollstelle Luzern zentral erhoben wurden¹¹⁰). Wohl zu gleicher Zeit wurde in Flüelen der Reichszoll errichtet, und in Zusammenhang damit entstanden in der Nähe der dortigen Schifflande eine Sust und der Burgturm Rudenz¹¹¹). In der Folge konnte der Gotthardpaß seinen Platz unter den bedeutenden Alpenübergängen nach Italien behaupten. Sein großer Vorzug, welcher in der Geschichtsschreibung immer wieder wie bare Münze eingesetzt wird, nämlich die direkteste und kürzeste Verbindung zu bieten, reichte aber nicht aus, um die andern Pässe zu überrunden. Andere Faktoren spielten mit, wie etwa politische Interessen, Fragen der Infrastruktur, Reisegewohnheiten oder einfach der Bekanntheitsgrad. Er entlastete also die übrigen Pässe und bot eine zusätzliche Variante, die Alpen zu überqueren. Im Laufe der weiteren Entwicklung bildete er zusammen mit den Bündner Pässen ein Paßsystem, innerhalb dessen sich die beiden Übergänge gleichzeitig konkurrenzierten und ergänzten¹¹²).

Ausgehend von den Verhältnissen im Bereich des Paßsystems des Septimers ist festzustellen, daß trotz der zeitweiligen Störungen ein stetiger Verkehr über die drei Alpenpässe Brenner, Septimer und Großer St. Bernhard bestand. Vom 10. bis 13. Jahrhundert wuchs er auf allen drei Achsen dank dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung und der sich mehrenden Bevölkerung an. Seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert ist ersichtlich, daß sich die Entwicklungen differenzierten, wobei der Brenner kräftig zulegte, die Bündner Pässe sich vermutlich konstant weiterentwickelten und der Große St. Bernhard zurückging. Der aufkommende Gotthardverkehr beeinträchtigte höchstens den Verkehr über den Großen St. Bernhard.

1.3 Verkehrsinfrastrukturen

Die Straßen wurden nur so weit unterhalten, als es für die Verkehrsmittel der Zeit, die darauf verkehrten, notwendig und zweckmäßig war¹¹³). Die weitgehend noch unbeschlagenen Hufe und Klauen der Saumtiere hätten über weite Strecken nur bedingt Kunstbelä-

110) Habsburgisches Urbar (wie Anm. 104), S. 218. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 205ff.

111) MEYER, Siedlung und Alltag (wie Anm. 94), S. 296. Wie alle Brücken zwischen Hochrhein und Alpen, die durchwegs von Städten oder Türmen bewacht waren, sicherte man auch die Schifflanden gerne mit Türmen oder mindestens mit Letzinen (Sperrern aus Holz, Erde oder Stein) und Palisadenreihen im See (Buochs, Brunnen, Stansstad). F. GLAUSER, Stadt und Fluß zwischen Rhein und Alpen, in: Die Stadt am Fluß (wie Anm. 18), S. 62–99, hier 67f. (Befestigungen an den Brückenköpfen). MEYER, Siedlung und Alltag (wie Anm. 94), S. 277.

112) Dazu F. GLAUSER, Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpen transit, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29 (1979), S. 16–52.

113) F. GLAUSER, Verkehr im Raum Luzern-Reuss-Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5 (1987), S. 2–19, hier S. 10f.

ge vertragen. Flüsse waren, bis der Brückenbau richtig einsetzte, fast nur mit Fähren¹¹⁴⁾ zu überwinden. Die Errichtung von Brücken breitete sich im 12. und 13. Jahrhundert parallel zur Entfaltung des Städtebaus aus und erreichte, wie im schweizerischen Mittelland festgestellt werden konnte, im 14. Jahrhundert eine Dichte, die nicht gehalten werden konnte¹¹⁵⁾. Territorial- und Geleitsherren griffen, um die Wegverhältnisse zu verbessern, nur dort ein, wo unüberwindliche Hindernisse, wie sie besonders im Gebirge anzutreffen waren, beseitigt werden mußten. Wie der Kunterweg im Eisacktal zeigt, wurden um 1300 ganze Gebirgsstrecken für den Bau und Betrieb Privatunternehmern übertragen, die die Gebühren einstecken durften und zusätzlich Tavernen zur Verfügung stellten¹¹⁶⁾. Für den Fernverkehr war im Mittelalter Saumtransport, nicht nur im Gebirge, die Regel¹¹⁷⁾. Dabei kamen alle für das Tragen von Lasten geeigneten Tierarten und auch der Mensch selber zum Einsatz. Im savoyischen Bereich wurden im 12./13. Jahrhundert Pferde, Maultiere, Esel, Ochsen und Rinder verwendet¹¹⁸⁾. Hufeisen waren eine technische Neuerung des Mittelalters, die sich nur allmählich durchsetzte¹¹⁹⁾. Für die Tiere, die nicht beschlagen waren, bevorzugte man Wege mit eher weichen »Belägen«, um die Hufe und Klauen zu schonen. Die spätmittelalterliche Kehrordnung der Säumer- oder Rodfuhrgenossenschaften nahm darauf Rücksicht. Im Unterland war eine holprige Befahrbarkeit mit zweirädrigen Karren über weitere Distanzen möglich, im Gebirge während des 10. bis 13. Jahrhunderts nicht¹²⁰⁾. Wagen mit vier Rädern, die noch bis Ende des 15. Jahrhunderts eine starre Vor-

114) Dazu etwa für die Karolingerzeit ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 81. Zur frühmittelalterlichen Verkehrsorganisation allgemein vgl. ebd., S. 83ff.

115) Für die Entwicklung des Brückenbaus im schweizerischen Mittelland vom 11.–19. Jahrhundert und die Brückendichte vgl. GLAUSER, Stadt und Fluß (wie Anm. 111), S. 66–77 (Karte). Für den Brückenbau in der karolingischen Verwaltung: ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 143ff. Italien ist nicht berücksichtigt.

116) RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 67f.

117) GLAUSER, Verkehr (wie Anm. 113), S. 6ff. Eine quellennahe Untersuchung über die Verkehrsmittel im kleinen Raum seit dem Spätmittelalter bietet M. OCHSNER, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 35 (1927), S. 139ff. M. C. DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo (Miscellanea di storia italiana, serie IV, vol. 5), Torino 1961, S. 55ff.

118) F. GLAUSER, Ochsen und Pferde. Voraussetzungen des mittelalterlichen Alpenverkehrs, in: Beiträge zur alpinen Passgeschichte (Akten der 4. internationalen Tagung zur Walsersforschung in Splügen 1986), Anzola d'Ossola 1987, S. 109–119. DAVISO, I pedaggi (wie Anm. 117), passim.

119) GLAUSER, Verkehr (wie Anm. 113), S. 7f.

120) An Versuchen fehlte es nicht. 940 führte der lothringische Abt Gerhard von Brogne Karren (nach SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels [wie Anm. 84] Bd. 1, S. 66: Saumtiere), die mit Porphyrsteinen für seinen Hochaltar beladen waren, über den Großen St. Bernhard, wobei ein Karren mit Fuhrmann abrutschte, der nur mit Hilfe der Maroniers geborgen werden konnte. BORST, Wandel (wie Anm. 93), S. 8. Der alte und kranke Bischof Ulrich von Augsburg benützte auf seiner letzten Romreise einen Karren, der allerdings im Gebirge unbrauchbar war. Man konstruierte eine von Pferden getragene Art von Sänfte, in die man ihn hineinlegte. RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 74.

derachse aufwiesen, waren anscheinend nur für den lokalen Gebrauch zu verwenden oder für Strecken, die eigens einigermaßen dafür hergerichtet waren¹²¹). Fluß- und Binnenseeschiffe wiesen eine höhere Transportkapazität als alle Landtransportmittel auf¹²²). Der Winter unterbrach auch im Gebirge den Verkehr nicht, wobei man für die Wegbarmachung gerne die trittsicheren Ochsen einsetzte.

Wenig wissen wir über die Wegweisung. Allgemein bekannte Zeichen oder Tafeln müssen vorhanden gewesen sein, und zwar in der Art, wie sie noch im 19./20. Jahrhundert bei den Gaunern üblich waren. Flüsse und Ströme jeglicher Größe spielten, wenn wir die Zeit vom 10. bis 13. Jahrhundert betrachten, als Wegweiser eine nicht zu unterschätzende Rolle. Im übrigen war der Verlauf viel begangener Landstraßen mit ihren Wegbegleitern und den unvermeidlichen Spuren, die die Passanten hinterließen, in die Landschaft eingepägt und wohl gut erkennbar.

Die Frage der Unterkünfte, Tavernen und Hospize sind in den letzten Jahren immer wieder untersucht worden¹²³). Mit der Verkehrszunahme wuchs auch die Anzahl und Dichte der Tavernen. An den Bündner Pässen und ihren Zugängen sind sie seit dem 9. Jahrhundert als Etappenorte für die Bedürfnisse des Reichs zu verfolgen¹²⁴). Schutzhütten und andere Unterschlüpfen, aber immer auch kirchliche Einrichtungen wie Kapellen, Kirchen, Klöster und Hospize dienten bei Unwettern und anderen Gefahren als Zufluchtsstätten. Hospitäler waren noch selten. Im 10. Jahrhundert wurde lediglich in Augsburg ein kurzlebiges Hospital gegründet, das 1125 neu errichtet werden mußte. Im 11. Jahrhundert vermehrte sich zwar ihre Zahl auf dem Kontinent bedeutend, aber nicht im schwäbischen Unterland, wo erst 1183 in Ulm eine solche Einrichtung nachzuweisen ist¹²⁵). Das alte Durchzugsgebiet Schwaben kannte anscheinend andere, weiter bestehende Einrichtungen für die Reisenden und Pilger, sofern diese es nicht vorzogen, unter freiem Himmel zu lagern.

In den Alpen, wo besonders prekäre Verhältnisse eintreten konnten, errichtete man für die Pilger und die übrigen Reisenden seit dem 9. Jahrhundert Hospize¹²⁶). Diese stan-

121) GLAUSER, *Verkehr* (wie Anm. 113), S. 8ff. Es fällt schwer sich vorzustellen, wie die im 9. Jahrhundert in Walenstadt erscheinenden und zu verzollenden Wagen sich bewegt haben, wenn sie mehr als zwei Räder aufwiesen. ADAM, *Zollwesen* (wie Anm. 9), S. 199. Die beweglichen, drehbaren Vorderachsen setzten sich erst im ausgehenden 15. Jahrhundert durch. Anderer Ansicht sind K.-H. LUDWIG/V. SCHMIDTCHEN, *Metalle und Macht 100–1600* (Propyläen Technikgeschichte), Berlin 1992, S. 145ff.

122) GLAUSER, *Verkehr* (wie Anm. 113), S. 4f.

123) PEYER, *Von der Gastfreundschaft* (wie Anm. 85), passim. SCHMUGGE, *Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs* (wie Anm. 96), S. 12ff., 31ff. Th. SZABÓ, *Xenodochia, Hospitäler und Herbergen – kirchliche und kommerzielle Gastung im mittelalterlichen Italien* (7.–14. Jahrhundert), in: *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter*, hg. von H. C. PEYER (Schriften des Historischen Kollegs. Kolloquien 3), München/Wien 1983, S. 61–92.

124) CLAVADETSCHER, *Verkehrsorganisation* (wie Anm. 53), S. 16ff.

125) SCHMUGGE, *Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs* (wie Anm. 96), S. 31.

126) Ebd., S. 40ff. Siehe oben bei Anm. 83 das Hospiz am Septimer.

den im 9./10. Jahrhundert beispielsweise in Bivio oder Bourg-St-Pierre nur so nahe der Paßhöhe, daß der Übergang bis zum nächsten Hospiz oder Rastort auf der andern Seite in einem Tagesmarsch bewältigt werden konnte. Ob sie im 10. Jahrhundert tatsächlich untergegangen sind, wie allgemein angenommen wird, muß im Hinblick auf den Verkehr, den wir festgestellt haben, zum mindesten in Frage gestellt werden. Am gefährdetsten waren wegen der Sarazeneinfälle die Einrichtungen in den Westalpen. Am Brenner dagegen entstanden 921 und 931 in Verona Xenodochien, während das Hospital in Brixen 1157 erstmals erwähnt wurde¹²⁷⁾. Erst Mitte des 11. Jahrhunderts begann man, Hospize auf der Paßhöhe selber zu erbauen. So entstand das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard, und um 1100 wurde das Septimerhospiz auf die Paßhöhe verlegt, während das 1104 erwähnte Lukmanierhospiz in Casaccia immer noch oberhalb Olivone im südlichen Talgrund angelegt wurde¹²⁸⁾. Im 12. und 13. Jahrhundert reichten diese Formen von Gastlichkeit nicht mehr aus. Entlang den großen Verkehrsadern bildete sich die kommerzielle Gastung aus¹²⁹⁾. Mit dem Wachsen des Handelsverkehrs kamen auch die Susten – Lagerhäuser für die Transitgüter – in privaten Häusern und öffentlichen Einrichtungen auf, über die wir allerdings vor dem ausgehenden 13. Jahrhundert keine Nachrichten besitzen¹³⁰⁾.

Wichtig war die Versorgung mit dem Lebensnotwendigen¹³¹⁾. Besonders bei Heerzügen über die Alpen verlangte dies, daß Vorausdetachemente die Vorrathaltung vorbereiteten¹³²⁾. Das hieß Beschaffung der Speisen für die Menschen und Futter für die Tiere, was besonders im Winter nicht einfach war. In der Frühzeit war die Selbstversorgung auf längeren Strecken ohne Märkte unumgänglich¹³³⁾. Als Tutilo im frühen 10. Jahrhundert in Mainz anlangte, wo er wollene Tuche einkaufen sollte, schickte er als erstes seine Leute auf den Markt, um Proviant und Futter zu beschaffen¹³⁴⁾. Im auslaufenden 10. Jahrhundert beklagte sich der Biograph des heiligen Ulrich von Augsburg, daß alles so teuer sei, wenn man eine große Reise unternehme, und daß Futter und Essen kaum erhältlich seien¹³⁵⁾. Mit dem Ausbau des Netzes der Tavernen, die Speise und Futter verkauften, der

127) SCHMUGGE, Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs (wie Anm. 96), S. 14, 44.

128) Ebd., S. 43.

129) PEYER, Von der Gastfreundschaft (wie Anm. 85), S. 51ff.

130) Ebd., S. 269. Es war also nicht, wie MEYER, Blenio und Leventina (wie Anm. 101), S. 59f., meinte, Zufall, daß die Susten am Gotthard erst im 14. Jahrhundert auftauchten. Erstmals findet sich die Sust (*susta, sosta*) 1271/73 erwähnt im Vertrag zwischen der *universitas mercatorum* von Mailand und Pistoia und dem Bischof von Sitten. Documents relatifs à l'histoire du Vallais, hg. von J. GREMAUD, Lausanne 1875ff., Nr. 805, 996 (1290), 1694 (1336), 1718 (1338), 1985 (1351).

131) ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 83ff.

132) PEYER, Der Einfluss der Alpen (wie Anm. 8), S. 59f. RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 74.

133) STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 67.

134) Ekkehard IV., Casus s. Galli (wie Anm. 51), c. 40.

135) J. RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 73.

Märkte und der Städte entlang der Landstraßen verbesserte sich die Versorgung der Reisenden bis zum ausgehenden 13. Jahrhundert merklich.

Besonders in den Alpen, aber auch an allen übrigen¹³⁶⁾ schwierigen Passagen war der Reisende mit seinem Gepäck und mit schweren Lasten auf die Hilfe und Unterstützung ortskundiger, also ortsansässiger Leute angewiesen. Daraus ergaben sich Verdienstmöglichkeiten, auf die man desto mehr zählte, je regelmäßiger der Verkehr floß. Es war dies eine der Selbstverständlichkeiten, die man beanspruchte und über die man in der Regel nichts notierte, wenn alles klappte. Die Überwindung der über 2000 Meter hohen Bündner und Walliser Pässe sind ohne diese Hilfe nicht immer denkbar. Bis ins 12./13. Jahrhundert war es die Regel, daß der reisende Kaufmann oder Adelige seine Güter auf eigenen Saumtieren transportierte. Die Infrastruktur verbesserte sich, je dichter die Bergbevölkerung den wichtigen Achsen entlang sich entfaltete. Vor dem 13. Jahrhundert finden wir keine Anhaltspunkte dafür, daß die Bergspezialisten als Säumer oder als Wirte auch organisiert gewesen wären. Sie halfen nach Bedarf, leisteten Führerdienste, trugen das Gepäck, entlasteten die Saumtiere der Passanten und verteilten, um sie zu schonen, die Traglasten auf ihre eigenen Tiere. Ihre Unterstützung war im Winter bei den Hochgebirgsübergängen nicht weniger notwendig als im Sommer, denn die Pässe waren das ganze Jahr begangen. Dafür erhielten sie je nachdem Geschenke oder Trinkgelder, mit der Zeit aber auch fest tarifierte Löhne. Diese Führer und Säumer wurden durch das Wirtsgewerbe¹³⁷⁾ ergänzt, das sie sehr oft auch selber betrieben. Vielfach mußten Reisende, die wie 1053 der Mönch Gottschalk auf der Brennerroute auf eigene Faust und mit eigenen Saumtieren durchzogen, im Freien übernachten, Gewässer durchwaten und erst noch damit rechnen, daß ihnen die Pferde gestohlen wurden¹³⁸⁾. Über diesen Betrieb sind wir für das 10. und 11. Jahrhundert am anschaulichsten an der Route über den Großen St. Bernhard orientiert, wo sich Vorfälle ereigneten, die in Heiligenviten und Reiseschilderungen ihren Niederschlag fanden. So finden wir die Marronniers¹³⁹⁾, die bis ins 20. Jahrhundert unter veränderten Bedingungen im Einsatz waren, erstmals in einem Vorfall von 905 als *marruci* und 943 als *marrones* erwähnt¹⁴⁰⁾. Sie anboten sich, gegen Entschädigung die Reisenden zu führen und das Gepäck zu transportieren¹⁴¹⁾. 1129 wird sogar die Winterausrüstung

136) Für das Beispiel der Höllentalstraße bei Freiburg im Breisgau vgl. SCHÄFER, Die Höllentalstraße (wie Anm. 21).

137) PEYER, Von der Gastfreundschaft (wie Anm. 85), S. 138ff. ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 86.

138) RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 64.

139) Vgl. jetzt *Helvetia Sacra* 4/1, S. 48f.

140) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 337. BORST, Der Wandel (wie Anm. 93), S. 7ff. E.-E. GERBORE, Une communauté sur la route du Mont-Joux au bas Moyen Age. L'exemple d'Etroubles, in: *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local. Actes du colloque de Bourg-St-Pierre 23–25 September 1988*, hg. von P. DUBUIS, o. O. 1989, S. 57–75. ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 82.

141) ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 82.

der *Marronniers* beschrieben: dicke Handschuhe, Pelzmützen zum Schutz gegen die Kälte, Nagelschuhe gegen das Ausgleiten in Eis und Schnee, lange Bergstöcke für alle möglichen Zwecke. Ihre Zahl, die zur Verfügung stand, war nicht klein. Als die *Marronniers* einmal in Einerkolonne im tiefen Schnee vorausgingen, wurden allein zehn von ihnen von einer Lawine verschüttet¹⁴²).

Solche Bergspezialisten verteilten sich zweifellos an allen Alpenübergängen. Organisiert treten sie uns erst in den Quellen des 13. Jahrhunderts entgegen, so beispielsweise am Brenner¹⁴³). Es ist aber merkwürdig, daß wir die erste Säumerorganisation ausgerechnet an jenem Paßzugang finden, dessen Öffnung für den internationalen Verkehr noch nicht lange zurücklag, nämlich jene aus dem Jahre 1237 von Osco im Livinental am Saumweg zum St. Gotthard¹⁴⁴). Beteiligt waren ausschließlich die Saum- und Alpberechtigten der Vizinanz Osco. Einblicke in die Transportorganisation gewähren sie allerdings nicht; solche erhalten wir erst im 14. Jahrhundert. Man könnte sich denken, daß diese Organisation nicht eine Eigenerfindung gewesen sei, sondern fremden Beispielen, die wir nicht kennen, folgte. Jedenfalls konnte sie anscheinend mühelos in die bereits bestehende genossenschaftliche Verfassung der Vizinanz eingebaut werden. Am Simplon, wo die Säumerei in Verhandlungen zwischen der Mailänder Kaufmannschaft und dem Bischof von Sitten um 1271/72 eingerichtet wurde, ist – vielleicht aufgrund von Erfahrungen im Livinental – ein gewisses Mißtrauen gegenüber der Eigenmächtigkeit der Säumer zu spüren¹⁴⁵). Es dürfte kaum ein Zufall sein, daß etwa zu gleicher Zeit, nämlich 1273 in Etroubles und St-Rhémy am Großen St. Bernhard im savoyischen Aostatal, die dörflichen Gerichtsherren mit den *burgenses et maroni* zusammen eine Satzung erließen, in der auch Fragen des Transits und

142) BORST, Wandel (wie Anm. 93), S. 8. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 98.

143) O. STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108), Innsbruck 1953, S. 241ff. (1309). F.-H. VON HYE, Das Verhältnis Stadt und Straße in Tirol von den Anfängen bis in die frühe Neuzeit, in: Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 18), S. 197–217, hier S. 209 (13. Jahrhundert).

144) MEYER, Blenio und Leventina (wie Anm. 101), S. 53ff. Zur späteren Organisation vgl. zuletzt SABLONIER, Innerschweizer Gesellschaft (wie Anm. 105), S. 182ff. STADLER-PLANZER, Uri (wie Anm. 94), S. 191ff. Einen breiten Überblick über die Statuten der Säumergenossenschaften und einen Problemerkatalog bietet aus rechtsgeschichtlicher und inneralpiner Sicht P. CARONI, Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: Nur Ökonomie ist keine Ökonomie. Festgabe zum 70. Geburtstag von B. M. Biucchi, hg. von P. CARONI/B. DAFFLON/G. ENDERLE, Bern 1978, S. 79–127.

145) GREMAUD, Documents relatifs à l'histoire du Vallais (wie Anm. 130), Nr. 805: *Item quod vecturales terre domini episcopi qui portant ballas, non possint nec debeant facere inter se aliquod sacramentum sive convenciones, promissiones sive pacta de ballis portandis in preiudicium mercatorum sive contra mercatores, nisi de consensu et voluntate domini episcopi*. Ebenso Nr. 1017 (1291). Vgl. auch A. LUGON, 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 (wie Anm. 140), S. 87–99.

der Betreuung der Durchreisenden durch regelmäßigen Wechsel der Gasthausfunktion zwischen mehreren Häusern ausführlich geregelt wurden¹⁴⁶). Die ältesten erhaltenen Rod- oder Säumerstatuten folgten am Nordfuß des St. Gotthards¹⁴⁷) im 14., ja in Graubünden¹⁴⁸) erst im 15. Jahrhundert.

Es ist indessen anzunehmen, daß es auch an diesen Pässen seit dem 13. Jahrhundert in zunehmendem Maße Regelungen gab. Man könnte das etwa daraus schließen, daß an der Septimerstraße in Chiavenna bereits 1260 die Einrichtung der Fürleite (*furleytum*), die einen hohen Ertrag abwarf und verpachtet war, nicht mehr neu war. Es ist dies die erste und älteste Erwähnung der Fürleite¹⁴⁹). Das Wort bedeutete »weiter führen« und »vorwärts leiten«¹⁵⁰). Vor 1300 finden wir dann ebenfalls im benachbarten Vicosoprano die bischöfliche Fürleite, die auch als kleiner Zoll bezeichnet wurde¹⁵¹). Erst seit dem 14. Jahrhundert war sie beidseits des St. Gotthardpasses verbreitet¹⁵²), und in veränderter Form oder mit anderem Namen kam sie auch an den andern Alpenübergängen vor¹⁵³). Die Fürleite war die Entschädigung für die Benützung der Straßen, die die Kommune zu unterhalten hatte. Da die Fürleite in der ältesten erhaltenen Gemeinderechnung Chiavennas sofort und als

146) J.-B. DE TILLIER, *Le franchigie delle comunità del ducato di Aosta*, a cura di M. C. DAVISO DI CHARVENSOD/M. A. BENEDETTO (Deputazione subalpina di storia patria. Miscellanea di storia italiana Serie IV, vol. 7), Torino 1965, S. 12–23. PEYER, *Von der Gastfreundschaft* (wie Anm. 85), S. 269.

147) SABLONIER, *Innerschweizer Gesellschaft* (wie Anm. 105), S. 182ff. STADLER-PLANZER, *Uri* (wie Anm. 94), S. 191–198.

148) M. BUNDI, *Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter*, (Chur) 1982, S. 607f., 616ff.

149) BECKER, *Chiavenna* (wie Anm. 26), S. 236f.

150) *Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der Schweizerdeutschen Sprache Bd. 3*, begonnen unter F. STAUB ... – fortgesetzt unter Leitung v. A. BACHMANN, Frauenfeld 1895, S. 1492–1496. J. GRIMM, *Deutsches Wörterbuch Bd. 4/1,1*, Leipzig 1878, S. 768, 12/2, S. 1281f.

151) SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 98.

152) Die im 14./15. Jahrhundert nachweisbare Verpachtung der Fürleite in Bellinzona und Biasca (Tessin) vgl. MEYER, *Blenio und Leventina* (wie Anm. 101), S. 56f., Anm. 4. Auch in Bellinzona war der Ertrag der Fürleite von allen Einnahmequellen der ergiebigste. G. CHIESI, *Bellinzona ducale. Ceto dirigente e politica finanziaria nel quattrocento*, Bellinzona 1988, S. 239ff. DERS., *Manutenzione stradale nelle regioni ticinesi: aspetti organizzativi e finanziari nel tardo Medioevo*, in: *Die Erschließung des Alpenraums* (wie Anm. 18), S. 277–292, hier S. 284f. SABLONIER, *Innerschweizer Gesellschaft* (wie Anm. 105), S. 183f.

153) Am Brenner erscheint die *furleith* 1398. O. STOLZ, *Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert* (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 1), Wiesbaden 1955, S. 277. Der Begriff scheint sich dort nicht gehalten zu haben. Der Straßenunterhalt war ebenfalls den Gemeinden überbunden, die dafür im einen oder andern Fall ein Weggeld erheben konnten. STOLZ, *Geschichte des Zollwesens* (wie Anm. 143), S. 183f., 194ff. Am Arlberg entsprach die *Fuhrleite* der Rodfuhr. Ebd., S. 246. In den Ostalpen erscheint im 15. Jahrhundert der vermutlich jüngere Begriff *Fürfabrt*, der der Fürleite entsprach, so in Lienz (Osttirol) und Spittal (Kärnten). H. HASSINGER, *Geschichte des Zollwesens, Handels und Verkehrs in den östlichen Alpenländern vom Spätmittelalter bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts* (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit 16), Stuttgart 1987, S. 75, 323.

Pacht ausgebildet auftrat, dürfte sie damals bereits ein nicht unbeträchtliches Alter aufgewiesen haben. Dabei fällt auf, daß der aus dem Deutschen stammende Begriff erstmals im italienischen Sprachbereich, allerdings nahe der Sprachgrenze, auftauchte. Das läßt erneut auf ein bedeutendes Alter dieser Gebühr schließen, mußte doch zuerst die Einrichtung zusammen mit dem Begriff übernommen und dann auch sprachlich angepaßt werden. Die Existenz der Fürleite bedeutete, daß im Tal von Chiavenna und im Bergell bereits örtliche Säumergenossenschaften, die beim Transit nicht beansprucht wurden, bestanden haben dürften. Dies traf aber nur dann zu, wenn bereits jene Regelung galt, die im 14./15. Jahrhundert in Kraft war und nach der nur jene die Fürleite entrichteten, die ihre Güter selbst transportierten und daher die Dienste der Säumergenossenschaften nicht beanspruchten. Ich möchte annehmen, daß der Begriff der Fürleite auf die ursprüngliche Form des mittelalterlichen Transits hinweist. Sie dürfte in jene Zeit zurückreichen, als der Eigentümer der Güter mit seinen eigenen, schwer beladenen Tieren das jeweilige Gemeindegebiet passierte und bei Bedarf Führer und Entlastungssaumtiere gegen Entschädigung einstellte¹⁵⁴). Die Fürleite war das Entgelt für die vom Reich um 1200 den territorialen Gewalten und von diesen der örtlichen Gemeinde überbundene Pflicht des Baus und Unterhalts der Reichsstraßen¹⁵⁵) und der dazugehörigen Brücken.

Die Sicherheit des Verkehrs nahm zu, je mehr sich die hoheitliche Gewalt durchsetzte und den Verkehr schützte¹⁵⁶). Die Form des besonders garantierten Friedens war der *salvus conductus* oder das Geleit¹⁵⁷). Störungen kamen trotzdem immer wieder vor. Besonders betroffen war das 10. Jahrhundert, allerdings mit abnehmender Intensität, je mehr sich die Könige und Kaiser durchzusetzen vermochten. Raubzüge der Sarazenen¹⁵⁸) von der Provence aus und der Ungarn aus dem Osten verunsicherten sowohl Oberitalien wie Schwaben in der ersten Jahrhunderthälfte stark. Die Sarazenen etwa, die den herrschaftsschwachen westlichen Alpenraum als Operationsbasis benutzten, fielen vor allem 905 in Oberitalien ein. Ein Sarazenenzug oder auch mehrere Züge suchten um 940 den Großen St. Bernhard, die Klöster Bourg-St-Pierre, St-Maurice und Disentis sowie Chur heim und hinterließen Schäden, die Otto I. in Chur noch 951/52 bei seinem Durchzug feststellen konnte¹⁵⁹). Wenn ihre Kraft auch nachließ, wurden sie trotzdem immer wieder lästig, bis

154) Das Schweizerische Idiotikon (wie Anm. 150), Bd. 3, S. 1495, erwähnt die Meinung Plantas, der die Abgabe als Entgelt für die Stellung eines Leitpferdes mit einem Mann auffaßte.

155) RIEDMANN, Verkehrswege (wie Anm. 34), S. 65f.

156) BECKER, Chiavenna (wie Anm. 26), S. 236f.

157) Lexikon des Mittelalters Bd. 4, München/Zürich 1989, Sp. 1204f.

158) OEHLMANN, Die Alpenpässe (wie Anm. 89) Bd. 3, S. 205ff. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 59ff.

159) Helvetia Sacra 3/1, S. 249 (Bourg-St-Pierre), 476 (Disentis), eventuell 998 (Pfäfers), 4/1, S. 27 (Großer St. Bernhard), 290 (St-Maurice). Vielleicht wurde auch das Hospiz am Septimer betroffen. RINGEL, Der Septimer (wie Anm. 83), S. 266ff. OEHLMANN, Die Alpenpässe (wie Anm. 89) Bd. 3, S. 211f. SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 93. BÜHLER, Chur (wie Anm. 74), S. 25f.

sie um die Wende des 10. zum 11. Jahrhundert vertrieben waren. Gefährlicher noch und wie ein Flächenbrand wirkten sich sowohl in Oberitalien wie in Schwaben die Züge der Ungarn aus, bis sie 955 aufs Haupt geschlagen wurden¹⁶⁰. Zu unterstreichen ist, daß diese Bedrohungen nur bei akuter Gefahr dazu führten, daß der Verkehr unterbrochen wurde. Da man in der Regel rechtzeitig und erstaunlich rasch unterrichtet war, wenn die Ungarn oder Sarazenen anrückten, waren Behinderungen zeitlich befristet. Das Kloster St. Gallen hatte 926, bevor die Ungarn eintrafen, genügend Zeit, die Verteidigung und das Refugium in den Wäldern vorzubereiten und zu beziehen¹⁶¹. Das Kloster Säkingen konnte dank guter Vorbereitung erfolgreich verteidigt werden¹⁶². Auch Disentis war über den Anzug der Sarazenen um 940 so frühzeitig orientiert, daß die Mönche samt ihren Kostbarkeiten nach Zürich fliehen konnten¹⁶³. Wie ihnen die Nachrichten über ihr wegen der Plünderungen langsames Vorrücken vorauseilten, verbreitete sich auch die Kunde von ihrem Verschwinden rasch. Und der Verkehr konnte stets wieder aufleben.

Die Sarazenen, von denen man nie recht weiß, wer sie eigentlich wirklich waren, blockierten zeitweise den Großen St. Bernhard. Aber auch andere Kräfte konnten sich störend auswirken. So richtete sich im 11. Jahrhundert am gleichen Paß lokaler Adel ein, der sich eine Einnahmequelle erschloß, indem er von den Durchreisenden eigene Zollgebühren erhob¹⁶⁴. Vielleicht war dies auch nur eine Abgabe im Sinne der Fürleite, um die sicher immer wieder nötigen Unterhaltsarbeiten an den Gebirgsübergängen zu gewährleisten. Ferner schlossen italienische und deutsche Könige und Kaiser bei Bedarf ihre Klusen, wenn Gefahr bestand, daß ungebetene Heerzüge oder Adelige nach Oberitalien eindringen wollten. Sie hatten in Bard, Bellinzona oder Chiavenna ihre Wächter. So befahl Otto I. 943 allen Wächtern der Klusen, jeden Passanten zu identifizieren¹⁶⁵. Und 1002 ließ der italische König Arduin alle Eingänge in die Lombardei, die Klusen, besetzen und überwachen, weil er über den Italienzug seines Konkurrenten Heinrich II. rechtzeitig orientiert sein wollte¹⁶⁶. Als sich während des Investiturstreits Heinrich IV. im strengen Winter 1078/79 entschloß, nach Italien zu ziehen, versperrten ihm die schwäbischen Großen die nördlichen Alpenzüge, so daß er durch Burgund und über den Mont-Cenis ausweichen mußte. Bei solchen transalpinen Heerzügen kam es vor, daß die Kämpfer Kaufleute ausraubten. Solche Vergehen wurden nach der Heerfriedensordnung Friedrichs I. von 1158 geahndet¹⁶⁷. Wie sich im

160) J. FLECKENSTEIN, Das Reich der Ottonen im 10. Jahrhundert, in: Handbuch der deutschen Geschichte Bd. 3, hg. von B. GEBHARDT, München 1973, S. 14f.

161) Ekkehard IV., Casus s. Galli (wie Anm. 51), c. 51ff. Helvetia Sacra 3/1, S. 1198, 1283.

162) Helvetia Sacra 3/1, S. 325, 337.

163) I. MÜLLER, Disentiser Klostergeschichte Bd. 1, Einsiedeln/Köln 1942, S. 61ff. Helvetia Sacra 3/1, S. 476.

164) BORST, Der Wandel (wie Anm. 93), S. 11.

165) Liutprand von Cremona, Antapodosis V, in: MIGNE, Patrologia Latina 136, S. 785–1180, hier V, 18.

166) Thietmar von Merseburg, Chronicon (wie Anm. 11) V, 24.

167) MGH DF I 222.

Gebirge die regionalen Herren für die Sicherheit des Verkehrs einsetzten, zeigt das Friedensgebot, das 1129 für das Bistum Brixen erlassen wurde. Danach genossen die Kaufleute und alle übrigen Reisenden auf der öffentlichen Straße Frieden und Sicherheit. Wer ihnen zu nahe trat, ihnen etwas entwendete oder sie pfändete, ohne den Richter eingeschaltet zu haben, sollte als Friedensbrecher und Straßenräuber bestraft werden¹⁶⁸). Im 13. Jahrhundert überfielen trotzdem schwäbische Adelige aus irgendwelchen Gründen italienische Gütertransporte vor allem auf der Rheintalroute¹⁶⁹).

1.4 Zum Verkehrsaufkommen

Die Sicherheit sowohl wie die Schwierigkeiten des Weges legten es den Reisenden nahe, in der Regel nicht als Einzelpersonen, sondern in Gruppen zu reisen. Adel und hohe Geistlichkeit wie Bischöfe und Äbte, die alle einen hohen Grad an Mobilität aufwiesen, reisten ohnehin nach Adelsmanier nur mit Gefolge, weshalb sie ihre Reisen selbständiger planen und durchführen konnten. Auch den kräftigen Mönch Tutilo finden wir um 900 in einem Wald mit zwei Begleitern unterwegs, und er war es, der die beiden Räuber mit einem Ast vertrieb¹⁷⁰). Weniger Vornehme schlossen sich zu Reisegruppen zusammen, die sich im Verlaufe einer Reise immer wieder neu formierten. Man konnte sich so auf die Routenkenntnis anderer stützen und sich gegenseitig in Krankheit und Not unterstützen. Geschlossener waren gerne Pilgergruppen, die sich bereits in der Heimat formieren konnten oder sich im Verlauf der Reise zusammenfanden, um ein bestimmtes Wallfahrtsziel gemeinsam zu erreichen. Innerhalb der Gruppe, gleich welcher Art, spielte sich ein gruppenspezifischer Prozess ab, wobei sich die Erfahrung, der Stand oder andere Motive durchsetzen konnten. Das kann man etwa bei jener irischen Pilgergruppe beobachten, die um die Mitte des 9. Jahrhunderts von Rom heimreiste und die von einem Bischof angeführt wurde, der samt etlichen gleichsprachigen Dienern im Kloster St. Gallen bleiben wollte, was den Unwillen der restlichen Gruppe hervorrief, denn diese wollte heimreisen. Sie mußte sich neu orientieren und beriet sich deshalb lange, wobei sie nur mit Mühe zu einer Einigung gelangte. Das bedeutet wohl, daß sie in ihrem Kreise eine neue Führung bestimmen mußte. Der Bischof überließ ihnen Geld, Pferde und Maultiere, um sie zu besänftigen¹⁷¹). Anders zusammengesetzt war natürlich eine kaiserliche Gesandtschaft. 1027 entsandte Konrad II. den Bischof von Straßburg als Gesandten mit reichen Geschenken

168) MGH LL 4/2, Nr. 426 S. 569.

169) Urkundenbuch der südlichen Teile des Kantons St. Gallen, bearb. von F. PERRET, 2 Bde., Rorschach 1961–1982, Nr. 234. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 109. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 42. – QZWG 1, Nr. 51.

170) Ekkehard IV., Casus s. Galli (wie Anm. 51), c. 40.

171) Ebd., c. 2.

zum Kaiser von Byzanz. Er nahm ein großes Gefolge mit und für die Versorgung eine ganze Herde von Groß- und Kleinvieh. Um sich zu tarnen, gab er sich als Jerusalempilger aus. Als ihm der Weg über Ungarn versperrt blieb, reiste er über den Brenner und Venedig nach Konstantinopel¹⁷²⁾.

Um das Verkehrsaufkommen zu ermessen, sind die Beziehungsnetze sichtbar zu machen, die hoch und niedrig veranlaßten, über die Alpen hinweg Reisen zu unternehmen. Die Annahme, daß der Süden mehr Anziehungskraft ausübte, daß wir also mehr Schwaben in Italien finden als Italiener in Schwaben, kann kaum fehlgehen.

Was konnte denn Italiener veranlassen, in den unwirtlichen Norden zu ziehen? Beginnen wir mit den kirchlichen Reisen, die sehr oft auch politische Zwecke verfolgten. Die wenigen Päpste, vor allem aber die päpstlichen Legaten und Kollektoren, die nach Schwaben kamen und unter dem Reformpapsttum des 11. Jahrhunderts stark zunahmen¹⁷³⁾, waren nur zum Teil Italiener, vielfach waren es Deutsche, die in der römischen Kurie Karriere gemacht hatten. Leo IX. (1049–1054), ein Elsässer, überschritt als Papst die Alpen nicht weniger als sechs Mal¹⁷⁴⁾. 1051 trafen sich in Augsburg Papst Leo IX. und Kaiser Heinrich III.¹⁷⁵⁾. Ob Deutsche oder Italiener, ist in unserem Zusammenhang indessen einerlei; wichtig ist die Feststellung, daß sie den Verkehr nährten. 1034 beispielsweise erschien Kardinal Dietwin, selbst ein Schwabe von Geburt, als päpstlicher Legat in Schwaben¹⁷⁶⁾.

Mehr Verkehr erzeugten große Gruppen von Italienern auf ihren Hin- und Rückreisen nach Schwaben, die politische Zwecke verfolgten. Im 10. Jahrhundert kamen Könige und Adelige aus dem italischen Reich aus politischen Gründen nach Schwaben, sei es, daß sie fliehen mußten, sei es, daß sie Interessen wahrzunehmen hatten. 941 entwich Markgraf Berengar von Ivrea vor Hugo von Vienne über den Großen St. Bernhard nach Schwaben, wo ihn Herzog Hermann aufnahm. Gleichzeitig mußte seine hochschwangere Gemahlin Willa¹⁷⁷⁾ auf beschwerlichem Weg über den Vogelsberg (San Bernardino) flüchten. In Berengars Gefolge befand sich ein *miles* Amedeus, der 943 als Rompilger verkleidet mit dem Adel in Italien Kontakt aufzunehmen und bei ihm zu sondieren hatte. Auf dem Rückweg mußte er die gesperrten Klusen Oberitaliens auf unbewachten Nebenpässen umgehen. Berengar kehrte 945 mit kleinem Gefolge aus Schwaben über den Vintschgau nach Italien

172) Wipo, Das Leben Kaiser Konrad II. (wie Anm. 16), S. 56.

173) Ch. SCHUCHARD, Päpstliche Legaten und Kollektoren nördlich der Alpen, in: Kommunikation und Mobilität (wie Anm. 1), S. 261–275.

174) H. TÜCHLE, Kirchengeschichte Schwabens, 2 Bde., Stuttgart 1950–1954, hier Bd. 1, S. 190.

175) Die Chronik Herimanns von Reichenau, hg. von K. NOBBE (Die Geschichtsschreiber der deutschen Vorzeit 42), Leipzig 1893, S. 48.

176) Continuatio Casuum Sancti Galli. Conradi de Fabaria Continuatio Casuum sancti Galli, hg. von G. MEYER VON KNONAU, in: [St. Galler] Mittheilungen zur vaterländischen Geschichte 17, NF 7 (1879), 3–252, hier S. 102.

177) HIESTAND, Byzanz (wie Anm. 38), S. 215, wonach Liutprand von Cremona sie eine grenzenlose Tyrannin nannte.

zurück, wo er erwartet wurde¹⁷⁸⁾. Am 7. August 952 sah man auf dem Reichstag in Augsburg die Könige Berengar II. und Adalbert, die beide von ausgewanderten Franken abstammten. Außerdem fanden sich die zwei Erzbischöfe von Mailand und Ravenna und elf weitere italische Bischöfe ein¹⁷⁹⁾. Zusammen mit dem Gefolge dürfte es sich um bis zu zweihundert Italiener gehandelt haben. Im Sommer 965 wurde Wido, der Gesandte Adalberts, auf der Rückreise nach Italien nach dem Passieren Churs in den Alpentälern festgenommen¹⁸⁰⁾. An einem weiteren Reichstag von vermutlich 983 erschienen in Konstanz neben dem Bischof von Como viele italische Große¹⁸¹⁾. 1019 wurde in Straßburg ein italienischer Reichstag abgehalten¹⁸²⁾. Sechs Jahre später nahm Konrad II. in Konstanz die Huldigung der italischen Großen unter Führung des Erzbischofs Heribert von Mailand entgegen. Auf der Weiterreise wiederholte sich dieser Vorgang auf der Burg in Zürich mit jenen Nachzügler aus Italien, die auf der Walenseeroute hergereist waren¹⁸³⁾. Ein weiterer Reichstag der lombardischen Großen folgte unter Heinrich III. am 17. Juni 1052 in Zürich¹⁸⁴⁾. Im Februar 1054 regelte der Kaiser wiederum von Zürich aus in Anwesenheit von italischen Würdenträgern Verhältnisse der Kirche Adria und zweier Klöster in Pavia¹⁸⁵⁾. Nur einmal überschritten, soweit ich sehe, auch italische Truppen die Alpen. Kaiser Konrad II. ließ sie unter der Führung des Erzbischofs Heribert von Mailand und des burgundischen Grafen Hupert über den Großen St. Bernhard anmarschieren, um den aufständischen Burgunder Graf Odo in die Zange zu nehmen, indem er selbst von Schwaben her angriff¹⁸⁶⁾.

Auch waren Reisende aus dem Süden von außerhalb des politischen und kirchlichen Raumes anzutreffen; wieviele von ihnen nach Schwaben kamen, ist nicht zu ermessen. Im 10. und 11. Jahrhundert sollen nicht wenige italienische Lehrer, Maler und Baumeister in Deutschland gewirkt haben, somit sicher auch in Schwaben¹⁸⁷⁾. Um 1050 ging der aus der

178) Liutprand von Cremona, *Antapodosis* (wie Anm. 165) V, S. 10f., 18, 26. MAURER, *Der Herzog von Schwaben* (wie Anm. 69), S. 194. HIESTAND, *Byzanz* (wie Anm. 38), S. 185. WIELICH, *Das Locarnese* (wie Anm. 61), S. 248ff.

179) MGH LL *Concilia* 6/1, Nr. 18, 189f. REC, 360. *Fontes Rerum Bernensium* Bd. 1, Bern 1883, Nr. 205.

180) BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/1, Nr. 409a.

181) PAULER, *Das Regnum Italiae* (wie Anm. 70), S. 158.

182) Ebd., S. 162.

183) Wipo, *Das Leben Kaiser Konrad II.* (wie Anm. 16), S. 12f., 34. *Zürcher Urkundenbuch* (wie Anm. 45), Nachträge Nr. 229b.

184) *Zürcher Urkundenbuch* (wie Anm. 45), Nachträge Nr. 237a–b.

185) Ebd., Nachträge Nr. 237d–g. Anwesend war z. B. der Bischof von Como. *Helvetia Sacra* 1/6, S. 103.

186) Wipo, *Das Leben Kaiser Konrad II.* (wie Anm. 16), S. 69. *Fontes Rerum Bernensium* (wie Anm. 179) Bd. 1, Nr. 89.

187) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 90. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 109f. JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1723. Como habe seine Murratori über die Alpen geschickt. – Schenkung von Lasurfarbe durch einen Bischof von Venedig an das Klo-

Mailänder Kaufleuteschicht hervorgegangene Geistliche Anselm von Besate nach seiner Ausbildung auf Bildungsreise, überschritt den Großen St. Bernhard und reiste über Basel, Mainz, Bamberg und Augsburg, um offenbar über den Brenner nach Süden zurückzukehren. Als einziger Italiener wirkte er seit 1045 in der Kapelle Heinrichs III. Er gilt als Zeugnis für den wenig dokumentierten, aber immer vorhandenen kulturellen Austausch zwischen Mailand und den Transalpinen¹⁸⁸). Nüchterner waren wohl die Absichten jener beiden Bürger von Lodi, die anfangs März 1153 in Konstanz weilten und hier mit dem Bischof in Verbindung standen. Sie gerieten in den Hoftag Friedrichs I. in Konstanz hinein. Rasch erfaßten sie, daß Arme und Reiche vor dem König zu ihrem Recht kamen, inszenierten einen Auftritt und brachten, die Gelegenheit nutzend, Klagen der Stadt Lodi gegen die Mailänder vor, die ihnen den Markt weggenommen hatten. Der eine der beiden, deren berufliche Herkunft wir nicht kennen, sprach deutsch¹⁸⁹). 926 gab es übrigens auch in Mailand Leute, die den alemannischen Dialekt verstanden, denn ein unfreundlicher Ausspruch Herzog Burchards II. von Schwaben vor den Mauern Mailands wurde dem Erzbischof hinterbracht, und zwar von einem einfachen Mann, dem wegen seines über und über geflickten Gewandes nur Verachtung begegnete, der aber immerhin beim Erzbischof Zutritt hatte. Burkard hatte sich getäuscht, wenn er glaubte, außer seinem Gefolge verstehe ihn niemand¹⁹⁰).

Der Verkehr der Schwaben mit Italien ist am sichtbarsten in der Ansiedlung hunderter von Alemannen im Reich der Langobarden, die von den Franken veranlaßt wurde. Seit dem 8. Jahrhundert wanderten hohe und niedrige Adelige zusammen mit Franken und Bayern über die Alpen, um dort die für das karolingische Reich wichtigen Schlüsselpositionen zu besetzen. Für das 10. Jahrhundert sind 1160 sichere Namen von Zuwanderern und Nachkommen von Zuwanderern zu eruieren, wobei die Alemannen weniger als die Hälfte ausgemacht haben dürften¹⁹¹). Die tatsächlichen Zahlen liegen indessen höher. Diese Wanderungen hielten bis über das 10. Jahrhundert hinaus an. Zwar verschmolzen Einwanderer spätestens mit der zweiten Generation mit ihrer italienischen Umgebung, trotz-

ster Petershausen und deren Verwendung vgl. Die Chronik des Klosters Petershausen, hg. von O. FEGER (Schwäbische Chroniken der Stauferzeit 3), Lindau/Konstanz 1956, S. 58f.

188) *Storia di Milano* (wie Anm. 43) Bd. 2, S. 27. *Lexikon des Mittelalters* Bd. 1, München/Zürich 1980, Sp. 680. W. WATTENBACH/R. HOLTZMANN, *Deutschlands Geschichtsquellen im Mittelalter. Die Zeit der Sachsen und Salier*. 2 Teile, hg. von F.-J. SCHMALE, Darmstadt 1967, Bd. 1, S. 325.

189) *Das Geschichtswerk des Otto Morena und seiner Fortsetzer über die Taten Friedrichs I. in der Lombardei*, hg. von F. GÜTERBOCK, *MGH SS Rerum Germanicarum* N. S. 7, Berlin 1930, S. 2ff. Vgl. RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 40.

190) Liutprand von Cremona, *Antapodosis* (wie Anm. 165) III, 14. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 90.

191) E. HLAWITSCHKA, *Franken, Alemannen, Bayern und Burgunder in Oberitalien (774–962). Zum Verständnis der fränkischen Königsherrschaft in Italien* (Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte 8), Freiburg i. Br. 1960, S. 46.

dem behielten sie die Kontakte mit ihrer Herkunftsregion aufrecht, allerdings mit abnehmender Intensität. Am besten hielten sich die engen Beziehungen und Verbindungen auf der politischen Ebene, weil der hohe Adel die Auseinandersetzungen ohne die Rückenstärkung aus dem Norden und Westen der Alpen nicht zu bestehen vermochte. Die steten Wanderungen und Besuche im persönlichen und im öffentlichen Interesse bildeten eine bedeutende transalpine Verbindung aus und nährten einen nicht zu unterschätzenden, unentwegt fließenden Grundverkehr, der zudem Kenntnisse über die Wege durch die Alpen und über das südliche Zielgebiet verbreitete¹⁹². Dieser Verkehr ist auch in Schwaben erkennbar. Die Italienreisenden waren im Bodenseegebiet eine alltägliche Erscheinung, und ihretwegen errichtete das Kloster St. Gallen mit Bewilligung Ottos I. 947 in Rorschach einen Markt und eine Münze¹⁹³.

Viel Verkehr verursachten die Heerzüge, die fast ausnahmslos deutsche Scharen nach Süden und diese nur mit gelichteten Reihen wieder heimführten. Schwaben war als Transitland und mit seinen Sammelplätzen für die Italienzüge in Augsburg, Ulm und Konstanz davon besonders berührt. Als nächste Nachbarn hatten die Schwaben zudem stets die ersten Kontingente zu stellen. Weil sie so nahe gelegen waren, erfolgte der Einsatz von Schwaben in Italien bereits im merowingischen wie im karolingischen Interesse, hatte also eine lange Tradition. Ja, das Reich mußte sie an seine Dienste binden, um zu verhindern, dass sie auf eigene Faust und mit eigenen Heerzügen über die Alpen Italienpolitik betrieben. Der Zug der Süddeutschen nach Italien war alt¹⁹⁴ und so stark, daß sie die ganze Reichspolitik etwa der sächsischen Ottonen zu beeinflussen vermochte. Unter Heinrich I. wurde, wie Helmut Beumann meint, die transalpine Orientierung Schwabens besonders manifest¹⁹⁵. So unternahm Herzog Burchard II. von Schwaben im Schlepptau seines Schwiegersohnes Rudolf II. von Burgund 926 eine Expedition nach Italien, auf der er im April bei Novara auf eher mysteriöse Weise umkam. Dabei spielte das Bestreben mit, den Wirkungskreis der Herzogsherrschaft über die Alpen hinweg nach Süden auszudehnen¹⁹⁶. Sein Sohn Burchard III. hingegen handelte nur noch im Auftrag Kaiser Ottos I., als er im Sommer 965 mit Hilfe seiner Alemannen in der Lombardei einen Aufstand erfolgreich niederschlug¹⁹⁷.

192) Ebd., S. 75ff. H. BEUMANN, Exposition der Problemstellung, in: Die transalpinen Verbindungen (wie Anm. 50), S. 9–22, hier S. 16f.

193) MGH DO I 90.

194) HIESTAND, Byzanz (wie Anm. 38), 142f. Vgl. jetzt U. KOCH, Der Ritt in die Ferne. Erfolgreiche Kriegszüge ins Langobardenreich, in: Die Alamannen, hg. vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg, Stuttgart 1997, S. 403–415.

195) BEUMANN, Exposition (wie Anm. 192), S. 10. P. FRIED, Alemannien und Italien vom 7. bis 10. Jahrhundert, in: Die transalpinen Verbindungen (wie Anm. 50), S. 347–358, hier S. 358.

196) MAURER, Der Herzog von Schwaben (wie Anm. 69), S. 175, 194f. FRIED, Alemannien und Italien (wie Anm. 195), S. 354f. HIESTAND, Byzanz (wie Anm. 38), S. 142f.

197) BÖHMER, Regesta Imperii 2/1, Nr. 409a.

Die großen und sich relativ rasch wiederholenden Italienzüge¹⁹⁸⁾ der ottonischen Kaiser von Otto I. bis Heinrich II. zogen meist über den Brenner nach Italien und manifestierten dem Alpensüdfuß entlang ihre Macht, um sich dann in Pavia krönen zu lassen und dann weiterzuziehen. Je nachdem kehrten sie über den Großen St. Bernhard, einen der Bündner Pässe oder den Brenner wieder heimwärts. Gelegentlich konnte es auch vorkommen, daß das geschlagene Heer über die Klus Bellinzona auf dem nächsten Weg in die Alpen entwich, wo es sich sicher fühlen und über den nächsten Paß nach Norden verschwinden konnte. Die Heerzüge mit bis zu 30 000 Mann stellten im 10. Jahrhundert nicht weniger als im 13. enorme logistische Probleme, die bis zu einem Jahr vor Beginn des Zuges auf der Marschachse vorzubereiten waren. Der Heerzug selbst setzte die Verkehrsachsen einer schweren Belastung aus. Während des Zuges dürfte zwischen dem Heer und einer Herkunftsregion wie Schwaben ein stetes Hin und Her an Boten, Heimkehrenden, Nachziehenden viel Bewegung erzeugt haben. Solange er sich in Italien bewegte, belebte er also den Verkehr über die Alpen hinweg zusätzlich, besonders dann, wenn sich die Kaiser, was etwa im 10. und 11. Jahrhundert hie und da vorkam, jahrelang im Süden aufhielten. Der Anschlag für ein Zusatzaufgebot für den Romzug verlangte 981 von Schwaben ohne das Elsaß die Stellung von 340 Panzerreitern, wozu der Troß kam. Die Bischöfe von Augsburg und Chur sowie die Äbte von der Reichenau, St. Gallen, Ellwangen und Kempten hatten ihre Kontingente persönlich anzuführen¹⁹⁹⁾. Wenn es dem Kaiser schlecht ging, wie Otto II. im Juli 982 im Kampf gegen die vereinten Griechen und Sarazenen in Unteritalien, so dachte er gerne an seine *fortes in armis Alemannos* und bot sie zur Verstärkung des Heeres auf. Das Rühmen verhinderte allerdings die Niederlage nicht, und unter den Gefallenen wie den Gefangenen, die an die nordafrikanische Küste verschleppt wurden, befanden sich viele Schwaben²⁰⁰⁾. Die Verhandlungen über deren Freikauf verursachten wiederum Verkehrsbewegungen. 1004, als Heinrich II. in Pavia von einem Bürgeraufstand bedroht wurde, überwand die zu Hilfe gerufenen Alemannen zusammen mit den Franken und Lothringern die Stadtmauern²⁰¹⁾.

Wieviele Schwaben in Italien umkamen und nicht mehr heimkehrten, wissen wir nicht. *Amazo ... occisus in expeditione Longobardica*, heißt es im Jahrzeitbuch des Klosters Einsiedeln kurz und sachlich²⁰²⁾. Viele fielen im Kampf, vielleicht noch mehr starben am Fie-

198) OEHLMANN, Die Alpenpässe (wie Anm. 89) Bd. 3, S. 181ff. PEYER, Der Einfluss der Alpen (wie Anm. 8), S. 57ff.

199) L. WEINRICH, Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250 (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters 32), Darmstadt 1977, S. 64f.

200) Thietmar von Merseburg, Chronicon (wie Anm. 11) III, 20. *Annales Sangallenses Maiores*, in: Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte 19, NF 9 (1884), S. 297f.

201) Thietmar von Merseburg, Chronicon (wie Anm. 11) VI, S. 7f.

202) Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (wie Anm. 98) Bd. 2/3, S. 365. KELLER, Einsiedeln (wie Anm. 46), S. 157.

ber, wenn sie im Sommer Rom nicht rechtzeitig verließen²⁰³), so 1022 Abt Purchard von St. Gallen²⁰⁴). Andere gerieten in Gefangenschaft, wieder andere blieben und assimilierten²⁰⁵) sich. Oder 1027 kam im Streit zwischen Römern und Deutschen Berengar, der Sohn Liutolds, eines Grafen aus Alemannien, um. Weil er ihm besonders nahestand, ließ ihn Konrad II. in Rom neben dem Grab Kaiser Ottos II. beisetzen²⁰⁶). Im Juli 1038 grassierte im Heer Konrads II. in Italien eine Seuche, der mit andern der junge Hermann, Herzog der Alemannen, zum Opfer fiel. Man wollte ihn nach Konstanz, der Stadt Alemanniens, bringen, doch die Hitze war derart stark, daß man mit ihm nur bis Trient kam, wo er begraben werden mußte²⁰⁷).

Ein neues Kapitel mit Heerzügen über die Alpen ergab sich im Rahmen der Kreuzzugsbewegung, obwohl deren Kolonnen den Weg weniger über Italien nahmen. Die Schwaben folgten im 12. Jahrhundert zweifellos dem Zug über den Balkan. Verkehr nach Italien entstand nur dann, wenn Nachzügler oder Ersatz den Pilgerweg über Venedig einschlugen.

Eine der konstantesten Beziehungen mit wachsender Tendenz waren die kirchlichen. Rom mit den Apostelgräbern und der Kurie, berühmte Klöster und Wallfahrtsorte zogen schwäbische Gläubige wie solche aus allen andern christlichen Ländern aus religiösen und kirchlich-administrativen Beweggründen wie ein Sog an. Auf religiöser Ebene sind die Pilgerreisen zu nennen, die kontinuierlich Jahr für Jahr bedeutende Zahlen an frommen Reisenden ansetzten²⁰⁸). Der heilige Konrad, Bischof von Konstanz, reiste zwischen 934 und 975 nicht nur dreimal nach Jerusalem, sondern auch mehrere Male nach Rom²⁰⁹). Auch der heilige Ulrich, Bischof von Augsburg, pilgerte mehrmals nach Rom und wurde 942 und 971 vom Papst empfangen. Noch in seinem hohen Alter ließ er sich nach Rom fahren²¹⁰). Solche Leute reisten natürlich nie allein. Mitte des 10. Jahrhunderts waren die Rompilger im Bodenseeraum eine derart geläufige Erscheinung, daß sie 947 zusammen mit den übrigen Italienreisenden als Begründung für die Errichtung eines Marktes in Rorschach angeführt

203) PEYER, Der Einfluss der Alpen (wie Anm. 8), S. 60. 1021 kamen der Bischof von Konstanz und der Abt von St. Gallen um. *Continuatio casuum s. Galli* (wie Anm. 176), S. 31ff.

204) *Helvetia Sacra* 3/1, 1288.

205) HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 93f. BEUMANN, Exposition (wie Anm. 192), S. 16f.

206) Wipo, Das Leben Kaiser Konrad II. (wie Anm. 16), S. 47f.

207) Ebd., S. 79. Im Winter waren Leichentransporte besser zu bewerkstelligen. Im Dezember 992 starb Gerdag, Bischof von Hildesheim, auf seiner Pilgerreise nach Rom. Sein Gefolge brachte die Leiche zertrennt in zwei Schreinen heim, was bedeutet, daß man für den Alpenübergang zwei Saumlaster gebildet hatte. Thietmar von Merseburg, *Chronicon* (wie Anm. 11) IV, 9.

208) L. SCHMUGGE, Deutsche Pilger in Italien, in: Kommunikation und Mobilität (wie Anm. 1), S. 97–113. DERS., Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs (wie Anm. 96), S. 1–83.

209) *Helvetia Sacra* 1/2, 255.

210) BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/5, Nr. 169, 487. Chronik Herimanns von Reichenau (wie Anm. 175), S. 15f.

wurden²¹¹). 967 weilte auch Dekan Ekkehard von St. Gallen längere Zeit in Rom und avancierte zum Vertrauten des Papstes, der ihn während einer sechswöchigen Krankheit oft besuchte²¹²). Auffallend ist, daß zwischen 990 und 1077 eine ganze Reihe von Äbten der Reichenau zum Teil mehrmals nach Rom reiste, sich dort Privilegien verschaffte und mehrere von ihnen die Abtweihe empfangen²¹³). Rompilger waren im 10./11. Jahrhundert an allen norditalienischen Klusen vom Eingangszoll befreit²¹⁴). Im Zolltarif von Koblenz 1104/1209 sind die Reisenden aufgeführt, die über Zürich auf der Route nach Rom verkehrten²¹⁵).

Für die Jerusalem-pilger, die an zuverlässige Routen gebunden waren, etablierte sich Venedig wegen der wachsenden Schwierigkeiten im Balkan immer mehr als Zugangspforte zum Heiligen Land, die nicht ohne weiteres umgangen werden konnte. Schwaben begaben sich mit einiger Regelmäßigkeit immer wieder ins Heilige Land²¹⁶). So reiste 902 die alemannische Gräfin Adeline nach Jerusalem und zu andern heiligen Orten²¹⁷). Bischof Konrad von Konstanz pilgerte zwischen 934 und 975 nicht weniger als dreimal nach Jerusalem²¹⁸). Welche nicht unbedeutenden Pilgergruppen so unterwegs waren, zeigen die Palästina-wallfahrt des Erzbischofs Siegfried von Mainz von 1064 mit angeblich mehreren tausend deutschen Teilnehmern²¹⁹) und der Schiffbruch eines venezianischen Schiffes auf der Rückreise im Jahre 1073, als nicht weniger als 116 Pilger ertranken²²⁰).

Zu den regelmäßigen Romreisenden gehörten die Bischöfe. Nehmen wir das Beispiel der Bischöfe von Konstanz. Die Reisen erfolgten aus kirchlichen, religiösen Gründen, im Einvernehmen mit dem Königtum auch aus politischen. Die Tabelle zeigt uns, daß der Anteil der Romreisen nach dem Jahr 1000 gegenüber den übrigen Italienreisen eine abnehmende Tendenz aufwies. Immer mehr reisten sie nach Italien, ohne Rom zu berühren. Sie hielten sich etwa im Gefolge des Kaisers auf oder nahmen besondere Aufgaben wahr wie Bischof Gebhard, der 990 in königlichem Auftrag die Bistümer Padua und Pavia verwaltete²²¹). Nicht

211) MGH DO I 90.

212) BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/5, Nr. 430.

213) BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/5, Nr. 689, 825, *Chronik Herimanns von Reichenau* (wie Anm. 175), S. 20f., 29f., 46f. *Helvetia Sacra* 3/1, S. 1075ff., 1078, 1291.

214) BRÜHL/VIOLANTE, *Die »Honorantie civitatis Papie«* (wie Anm. 71), § 1.

215) QZWG Bd. 1, Nr. 17, 290. SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 43.

216) Vor 1000 schon sei eine zahllose Menge aus aller Welt zum Heiligen Grab geströmt. G. DUBY, *Die Zeit der Kathedralen*, Frankfurt a. M. 1984, S. 95f., 157.

217) *Chronik Herimanns von Reichenau* (wie Anm. 175), S. 3.

218) *Helvetia Sacra* 1/2, S. 255.

219) K. JORDAN, *Investiturstreit und frühe Stauferzeit 1056–1197*, in: *Handbuch der deutschen Geschichte* Bd. 4, hg. von B. GEBHARDT, München 1982, S. 57.

220) Bertholds Fortsetzung der *Chronik Hermanns von Reichenau* [1055–1080]. Übersetzt von G. GRANDAUR. Repr. 1970 (*Die Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit* 47), Leipzig 1893, S. 25f.

221) *Helvetia Sacra* 1/2, S. 257f. Solche Aufgaben blieben keine Einzelercheinungen. So wurde der Mönch Eberhard von Einsiedeln 1004 Bischof von Como. KELLER, *Einsiedeln* (wie Anm. 46), S. 79, 81. *Helvetia Sacra* 1/6, S. 99f. Oder Abt Ulrich von Eppenstein von St. Gallen wurde 1186 Patriarch von

verwundern kann es, daß im halben Jahrhundert mit dem Investiturstreit offenbar kein Bischof nach Rom eilte, auch nicht vor und nach der säkularen Auseinandersetzung zwischen Kaiser und Papst. Obwohl die Bischöfe unter dem Einfluß des schwäbischen Adels gregorianisch gesinnt waren und damit im Gegensatz zu früher sich dem Königtum entgegenseetzten, verzichteten sie auf Romreisen²²²). Diese Reserve tritt im 12. Jahrhundert noch klarer hervor, gingen sie doch neunzehnmal nach Italien und nur siebenmal nach Rom. Das zeigt wiederum wachsende Königsnähe, waren sie doch in Italien im Gefolge der Kaiser anzutreffen. Bischof Hermann weilte so 1154/55 anscheinend ein volles Jahr in Ober- und Mittelitalien. Die Italienreisen hörten mit dem Tode Kaiser Friedrichs I. abrupt auf. 1209 wurde Bischof Konrad von Tegerfelden nochmals zum Römerzug Ottos IV. aufgeboten, 1215 nahm er am Laterankonzil teil²²³), 1237 weilte sein Nachfolger Heinrich von Tanne im Gefolge Friedrichs II. in Brixen, und Bischof Eberhard von Waldburg reiste 1254 aus kirchlichen Gründen letztmals vor 1300 nach Rom. Der Verkehr war allgemein dichter geworden und an der Kurie waren die Strukturen erweitert, so daß sie nicht mehr unbedingt persönlich nach Rom zu reisen mußten. Man verhandelte über Prokuratoren²²⁴).

Die Bischöfe von Konstanz in Italien 900–1299

Zeitraum	Anzahl belegter Italienaufenthalte	Davon nachweisbar bis Rom gelangt
900–949	2	2
950–999	5	4
1000–1049	6	5
1050–1099	3	0
1100–1149	11	2
1150–1199	8	5
1200–1249	3	2
1250–1299	1	1
Total	39	21

Grundlagen: REC, HSI/2.

Mit all den Reisen, die bisher beschrieben wurden, war immer ein gewisses Bildungserlebnis verbunden, und sei es auch nur, weil der Horizont erweitert und fremde Anregungen mit nach Hause genommen wurden. Es gab auch vertiefte Kontakte, durch die Kulturwerte vermittelt wurden. Nicht zuletzt die nach Italien ausgewanderten Schwaben und

Aquileia, worauf er sich vornehmlich in Italien aufhielt. *Helvetia Sacra* 3/1, S. 1291f. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 95.

222) *Helvetia Sacra* 1/2, S. 91.

223) 1215, 1217 weilte der St. Galler Abt Ulrich von Sax in Rom und 1226 starb dort Abt Rudolf von Güttingen. Ch. GSCHWEND-GISIGER, *Conradus de Fabaria Casuum sancti Galli continuatio. Die Geschehnisse des Klosters St. Gallen 1204–1234*, Zürich 1989, S. 37, 39, 51f. *Helvetia Sacra* 3/1, 1297ff.

224) *Lexikon des Mittelalters* Bd. 7, München 1995, Sp. 238.

die dorthin versetzten hohen geistlichen Würdenträger²²⁵⁾ dürften dabei eine Vermittlerrolle gespielt haben. Auf diesen Wegen wird es vom 9. Jahrhundert an zu den klösterlichen Gebetsbrüderschaften Reichenaus, St. Gallens, Murbachs oder von Pfäfers über die Alpen hinweg mit Biasca, Bobbio, Brescia, Ceneda, Civate, Nonantola, Novalesse, S. Bibiana in Rom oder im 12. Jahrhundert mit San Abbondio in Como gekommen sein²²⁶⁾. Die kontinuierliche Aktualisierung der Namenslisten, die wegen der Neueintritte in die Gemeinschaften und der Todesfälle ständig nötig war, verlangte einen regen Schriftverkehr zwischen den beteiligten Klöstern²²⁷⁾. Des weitern wirkten die Reformen der Mönchsorden mit zunehmend zentralistischen und daher verkehrsfördernden Tendenzen über die Alpen hinweg und erzeugten vom 10. bis 12. Jahrhundert beidseits der Alpen viel Bewegung. Um 1072 entsandte das Kloster St. Blasien auf Veranlassung der Kaiserin Agnes sogar mehrere seiner Mönche zur Ausbildung in das Reformkloster Fruttuaria in der Diözese Ivrea²²⁸⁾. 1085 schlossen die beiden Klöster eine Fraternität ab²²⁹⁾. Ferner versorgte Bischof Liutward von Vercelli, der alemannischer Herkunft war und als Nutznießer der Abtei Massino St. Gallen nahe stand, Notker den Stammler im Kloster St. Gallen mit schwer erhältlichen Werken, so noch vor 900 mit einem griechischen Werk, das er mühsam abschrieb²³⁰⁾. Die Reichenau pflegte im 9./10. Jahrhundert mit dem Süden ähnliche kulturelle Verbindungen²³¹⁾. Endlich setzten schon vor 1200 die Anfänge des Besuchs italienischer Ausbildungsstätten ein. Dank der weitsichtigen Ausbildungsplanung seines Onkels, des Dekans Heinrich von Sax, konnte der St. Galler Abt Ulrich von Sax in jungen Jahren Studienaufenthalte in Paris und Bologna absolvieren, und zwar noch im ausgehenden 12. Jahrhundert²³²⁾. Und was war der Grund für den Sohn eines deutschen Schmiedes, nach Italien zu ziehen, der 1268 von Pavia aus nordwärts reiste und unterwegs mit dem Bischof von Konstanz und dem Abt von St. Gallen ins Gespräch kam? War es ein Handwerker auf der Wanderschaft²³³⁾? Aufgefallen ist er indessen nur deswegen, weil man ihn überall für den hingerichteten König Conradin hielt²³⁴⁾.

225) HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 32 Anm. 37.

226) *Helvetia Sacra* 3/1, S. 982 (Pfäfers), 878 (Murbach). D. GEUENICH, Die Sankt Galler Gebetsverbrüderungen, in: *Die Kultur der Abtei St. Gallen*, hg. von W. VOGLER, Zürich 1992, S. 29–38. HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 50.

227) GEUENICH, Gebetsverbrüderungen (wie Anm. 226), S. 32.

228) *Lexikon des Mittelalters* Bd. 4, München/Zürich 1989, Sp. 1004.

229) WATTENBACH/HOLTZMANN/SCHMALE, Deutschlands Geschichtsquellen (wie Anm. 188) Bd. 2, S. 512.

230) Ekkehard IV., *Casus s. Galli* (wie Anm. 51), c. 46. Zu Liutward vgl. HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 32, 66, 76.

231) WATTENBACH/HOLTZMANN/SCHMALE, Deutschlands Geschichtsquellen (wie Anm. 188) Bd. 1, S. 243ff.

232) *Helvetia Sacra* 3/1, S. 1296. Vgl. *Lexikon des Mittelalters* Bd. 2, München/Zürich 1983, Sp. 374f.

233) Nach K. SCHULZ, *Deutsche Handwerker in Italien*, in: *Kommunikation und Mobilität* (wie Anm. 1), S. 115–133, hier 117, wurde die Wanderschaft der Gesellen in den letzten drei Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts zur Gewohnheit.

234) REC 1, 2173.

Nicht weniger regelmäßigen Betrieb auf den Verbindungsachsen zwischen Schwaben und Italien verursachten die fernen italienischen Besitzungen schwäbischer Klöster, die sie vor allem im 9. Jahrhundert geschenkt bekommen hatten²³⁵). Rheinau erhielt Güter bei Verona und Tortona²³⁶). St. Gallen besaß vermutlich Chiusi in der Toskana²³⁷) und seit 881/83 die Abtei Massino am unteren Langensee²³⁸). Die Reichenau bewirtschaftete Güter in Tremezzo und Gravedona am Comersee²³⁹). Dem Churer Domkapitel schenkte Konrad II. 1038 Güter in Plurs und Chiavenna, darunter Kastanienwälder²⁴⁰). Dem Kloster Weingarten schenkte Welf IV. 1094 Güter in Mals, im Vintschgau und in der Lombardei²⁴¹). Solche weitentfernten Besitzungen komplizierten zwar die Verwaltung und die Verbindungen, bereicherten indessen die Speisenvielfalt vor allem mit Kastanien und Olivenöl. So rechnete die Reichenau schon 840 mit alljährlichen Mengen von 12 Mütt Kastanien und fünf Saum Öl von seinen Gütern am oberen Comersee²⁴²), für deren Transport man vielleicht sieben bis acht Saumtiere benötigte. Nach dem ältesten erhaltenen Lehenbrief, den das Kloster St. Gallen 1134 Guido Visconti als Lehensinhaber des Klosters Massino ausstellte, erhalten wir willkommenen Einblick in den Transport des Zinsgutes. Die Leute Viscontis hatten es bis zum Kloster Disentis zu säumern, wo es an Maria Himmelfahrt, also Mitte August, von den Beauftragten St. Gallens übernommen wurde. Der Zins bestand aus anderthalb Mark Silber, zwölf Pfund Pfeffer und Weihrauch sowie 16 Sester Öl²⁴³). Die gewählte Route war somit der kürzeste Weg und führte über den Langensee, Bellinzona, das Bleniotal und den Lukmanier. Die Zusammensetzung der Zinse zeigt, daß sich St. Gallen mit teuren Orientwaren bedienen ließ, die im Norden zur Zeit der Festlegung im 9. Jahrhundert wohl weniger verbreitet und teurer waren. Disentis bezog 1154 von seinen Gütern, die sich vom Lukmanier an südwärts bis in die Lombardei verteilten, neben Öl und Kastanien auch Feigen und Wein²⁴⁴). Auch der Speisezettel des Klosters Pfäfers aus dem frühen 12. Jahrhundert verzeichnete für den Sonntag Kastanien, sofern solche vorhanden wa-

235) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 64ff. STOLZ, Geschichte des Zollwesens (wie Anm. 143), S. 241. HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 64ff., 76.

236) QZWG 1, 5 (858). Rheinau hatte seine Güter um Tortona und Verona teilweise bereits wieder abgestoßen. HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 64f. Dagegen Bestätigung des Besitzes 1049 durch Heinrich III. MGH DH III 240.

237) HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 31, Anm. 29.

238) Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz Bd. 5, hg. von H. TÜRLER, Neuenburg 1929, S. 46. HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 66.

239) HLAWITSCHKA, Franken (wie Anm. 191), S. 31.

240) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 179. MGH DK II 271.

241) Wirtembergisches Urkundenbuch, 11 Bde., hg. von dem Königlichen Staatsarchiv in Stuttgart, Stuttgart 1849–1913, hier Bd. 1, S. 302. Tiroler Urkundenbuch (wie Anm. 34) Bd. 1/1, Nr. 117, 124f.

242) Wirtembergisches Urkundenbuch (wie Anm. 241) Bd. 1, S. 125.

243) Chartularium Sangallense Bd. 3ff., bearb. von O. P. CLAVADTSCHER, St. Gallen 1983ff., hier Bd. 3, Nr. 896, 900. Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 292, 306.

244) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 331.

ren²⁴⁵). Dem Domkapitel Augsburg seinerseits schenkte um 1065 Bischof Embrico Wein­gärten im Raum Bozen; den Wein ließ es sich über den Brenner zuführen, denn in der Schenkung waren Weinfuhrdienste inbegriffen²⁴⁶). In der Überschau waren die Verbindungen, die man benützte, um die begehrten Güter aus dem Süden nach Schwaben heimzuführen, der Septimer und der Lukmanier im Bündnerland und der Brenner im Tirol. Wollte man das ferne Besitztum erhalten und sicherstellen, waren auch regelmäßige Besuche und Inspektionen durch die schwäbischen Eigentümer nicht zu umgehen. Von diesen festen Verbindungen ging somit ein beachtlicher Verkehr aus²⁴⁷). Das gleiche galt für die Wahrnehmung herrschaftlicher Rechte durch den Adel wie etwa die Verwaltung der Graf­schaft im Blenio durch die Grafen von Lenzburg oder ihre Vertreter²⁴⁸).

1.5 Ergebnisse

Aufgrund von all dem, was im ersten Teil dargelegt ist, komme ich zu folgenden Ergebnis­sen. Trotz aller Störungen versiegte in der ersten Hälfte des 10. Jahrhunderts der Ver­kehrsstrom nicht, noch weniger in der zweiten Hälfte. Weil die Bevölkerungsdichte ger­ing war, muß als erstes auch das Verkehrsaufkommen sich in gewissen, aber nicht allzu engen Grenzen gehalten haben. An zweiter Stelle steht die Vermutung, daß sich der Ver­kehr vermehrt auf die Hauptachsen konzentrierte, deren Verlauf und deren Bedingungen bekannt waren und die eine eingeübte Infrastruktur aufwiesen. Der Verkehr auf den Hauptachsen, zu denen Schwabens Hauptpässe Septimer, Großer St. Bernhard und Bren­ner gehörten, fiel somit nicht in gleichem Maße ab, wie sich im 10. Jahrhundert die Bevöl­kerungsdichte verringert hatte. Drittens waren die Unterbrüche, die die Einfälle der Sara­zenen und Ungarn verursachten, zeitlich begrenzt, weil man über deren Bewegungen rechtzeitig unterrichtet war, so daß man sich einrichten konnte.

Als vierten Punkt dürfen wir die Anziehungskraft Italiens und Roms auf die Schwaben und die übrigen Nordländer nicht unterschätzen. Pilgerströme, Romreisen von Bischöfen und Äbten, Teilnahme an Reichs- und Hoftagen beidseits der Alpen, Heerzüge ins itali­sche Reich, Reisen von Legaten und andern Gesandten, verwandtschaftliche und politi­sche Beziehungen von ausgewanderten Alemannen und Franken, Verkehr der schwäbi­schen Eigentümer, vor allem der Klöster mit ihren italienischen Besitzungen, ja Bildungs­reisen nährten alle den Verkehr und ließen ihn auch in den dunkelsten Perioden nicht

245) Ebd., Nr. 280.

246) Tiroler Urkundenbuch (wie Anm. 34) Bd. 1/1, Nr. 79, 90, 214.

247) Italienische Klöster wie Fruttuaria hatten Besitzungen in Burgund, nicht aber in Schwaben. Damit entfielen die damit verbundenen Verkehrsbewegungen über die Alpen. DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 131f. SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 92.

248) GÜTERBOCK, Lukmanierstraße (wie Anm. 54), S. 12.

versiegen. Der nördliche Zustrom muß in der Lombardei stets mit Sorge beobachtet worden sein. Nicht von ungefähr verteilten sich die zehn Klusen des italischen Reiches auf die wichtigsten Ausgänge aus den Alpen in die Poebene. Die Klusen der Alpennordseite beschränkten sich von Schwaben aus gesehen auf Chur und St-Maurice und wurden nicht im gleichen Maße instrumentalisiert²⁴⁹⁾.

Zum fünften haben wir anhand des Beispiels der Bündner Pässe in Chur, im Bergell und in Chiavenna gesehen, daß die Alpenpässe einen Verkehr aufwiesen, den auszubeuten und um den zu streiten sich lohnte. Vom 10. bis zum 13. Jahrhundert sodann nahm die Bevölkerung stetig zu, noch stärker indessen die gehobenen Konsumbedürfnisse und damit auch die allgemeinen Anforderungen an den Verkehr. Dieses Wachstum wirkte sich auch auf unsere drei Alpenhauptachsen aus, und um 1300 sind die ersten sehr groben Differenzierungen zu erkennen. Scheint vom 10. bis 13. Jahrhundert der Große St. Bernhard den größten Zuspruch erfahren und der Septimer eine mittlere Position eingenommen zu haben, so entwickelte sich im 13. Jahrhundert der Brenner in einem Maße, daß er alle andern Alpenpässe weit hinter sich ließ. Der Septimer behauptete offenbar seine mittlere Position gut, während der Große St. Bernhard an Bedeutung einbüßte. Der St. Gotthard war im Kommen.

2. WO VERKEHR IST, IST AUCH HANDEL

In diesen Verkehr gliederte sich auch – teils sichtbar, teils unsichtbar – der Handelsverkehr ein. Seine Bedeutung wuchs vom 10. bis zum 13. Jahrhundert ständig an, er trat immer stärker hervor, verselbständigte sich und entwickelte eigene Geltung.

2.1 *Waren als Geschenke, als Beute und im Handel*

Alle die Reisenden hohen und niederen Standes brachten Waren und Güter²⁵⁰⁾ ihrer Herkunftsregionen als Geschenke mit und kehrten mit geschenkten oder gekauften Waren zurück. Die gleichen Waren erreichten die Kauflustigen im Norden wie im Süden auch über den Handel. Dieses Hin und Her verschob wertvolle Waren, denn man brachte und holte, was im belieferten Raum nicht oder nur in unzureichendem Maße vorhanden war. Angesichts der vielen Kriegszüge nach Süden ist auch die Beschaffung von begehrten Gütern durch Beute²⁵¹⁾ einzukalkulieren. Für Bischöfe und Äbte, Pilger und Kriegsleute samt

249) Dazu PEYER, *Der Einfluss der Alpen* (wie Anm. 8), S. 65.

250) DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 132ff.

251) Für das Frühmittelalter vgl. H. STEUER, *Handel und Fernbeziehungen. Tausch, Raub und Geschenk*, in: *Die Alamannen*, hg. vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg, Stuttgart 1997, S. 389–402.

Gefolge und Troß war es zweifellos selbstverständlich, die Reise zu nutzen, um je nach Bedarf und Interesse Gewürze, feine Stoffe aus Seide und Purpur, haltbare Südfrüchte usw. einzukaufen. Es wird bald mit Gewalt verbundene Aneignung, bald normaler Erwerb gewesen sein, wenn Heinrich IV. 1077 auf dem Weg von Pavia nach Verona in hab-süchtigster Weise schwere Mengen an Gold, Silber und kostbaren Stoffen zusammenge- rafft haben soll²⁵²). Man wird sagen können, daß im 10./11. Jahrhundert eher der nördliche Kunde zum Anbieter im Süden kam und daß dies einer der Gründe war, warum es sich der italienische Kaufmann leisten konnte, den Norden zu meiden. Das begann sich im ausgehenden 11. Jahrhundert zu ändern²⁵³).

Der Kunde im schwäbischen Norden der Alpen war im 10./11. Jahrhundert die adelige und geistliche Oberschicht. Angetan mit kostbaren, weil seltenen Kleidern, üppig behan- gen mit fremdländischem Schmuck und versehen mit wertvollen Waffen, suchte er seine hohe Stellung zu untermauern²⁵⁴). Bischofskirchen, Klöster und Stifte, deren Zahl ständig wuchs und die mit dem Adel verwoben waren, verherrlichten den Gottesdienst mit kost- baren Kaseln, Alben, sonstigen Gewändern und Altarbehängen aus Seide, Purpur, goldbe- stickten Textilien, mit fein gearbeiteten Gefäßen und Geräten aus Silber und Gold²⁵⁵). Sol- che Güter hoher Qualität indessen begann Italien frühestens seit dem 12. Jahrhundert selbst zu produzieren, vorher stammte solche Qualitätsware vor allem aus dem überlege- nen Konstantinopel oder aus dem Orienthandel mit den Arabern. Wie die *Honorantie Ci- vilitatis Papie*²⁵⁶) zeigen, war Pavia im 10. und zweifellos noch im 11. Jahrhundert der Hauptumschlagsplatz für die Waren aus dem Orient, und beliefert wurde dieser Markt von Kaufleuten aus Venedig, Amalfi, Salerno und Gaeta. Auch unter dem Gesichtspunkt einer Einkaufstour ist es nicht verwunderlich, daß die Italienzüge der Kaiser immer wie- der den Weg über Pavia nahmen. Dort erkennbar gehandelte Waren waren Pfeffer, Zimt, Galangawurzel, Ingwer, Elfenbein und Spiegel²⁵⁷). Welche Mengen zur Verfügung stan-

252) Bertholds Fortsetzung (wie Anm. 220), S. 70f. Auch für Friedrich I. Barbarossa, der aus dem eroberten Mailand und seinem Territorium »ungeheure« Summen erpreßt haben muß, und Heinrich VI. war die Geldbeschaffung von italischen Kommunen wichtig. Deutsche Städte konnten als Geldquellen nicht mit- halten. Vgl. G. DEIBEL, Die finanzielle Bedeutung Reichs-Italiens für die staufischen Herrscher des 12. Jahrhunderts, in: ZSRG/GA 54 (1934), S. 134–177, hier S. 164.

253) BAUTIER, Les foires (wie Anm. 41), S. 107f.

254) G. DUBY, Die Zeit der Kathedralen, Frankfurt a. M. 1984, S. 16.

255) 954 war in St. Gallen Purpur von großem Wert vorhanden: Ekkehard IV., Casus s. Galli (wie Anm. 51), c. 75. 965 schenkte Herzogin Hadwig von Schwaben seidene Meß- und andere Gewänder, dar- unter eine Albe, die in Gold mit der Hochzeit der Philologie geschmückt war. Ebd., c. 90. Abt Ymmo (976–984) vermehrte den Kirchenschatz St. Gallens um Meßgewänder, Alben und Stolen mit Goldsticke- reien, Purpur, Perlen: Continuatio casuum s. Galli (wie Anm. 176), S. 8f. Vor 995 besaß Petershausen her- vorragende Schmuckstücke und seidene Meßgewänder, 1122 einen Purpurmantel und Seidenstoff: Die Chronik des Klosters Petershausen (wie Anm. 187), S. 78f., 180f.

256) BRÜHL/VIOLANTE, Die »Honorantie civilitatis Papie« (wie Anm. 71), § 4f.

257) Ebd., § 1. RÖSCH, Die italienischen Messen (wie Anm. 39), S. 36, 38ff.

den, zeigt die Tatsache, daß 1017 vier große venezianische Schiffe untergingen, die mit vielerlei Gewürzen beladen waren. Daß die Kunde von diesem Ereignis bis zu Thietmar von Merseburg im Norden Deutschlands drang und dieser es der schriftlichen Aufzeichnung für wert hielt, beweist, welche Bedeutung man diesem Ereignis zumaß²⁵⁸⁾.

Von Norden her hingegen und durch die Klusen der Alpensüdseite brachte der Handel nach den eben zitierten *Honorantie* Pferde, Sklaven und Sklavinnen, Woll- und Leintücher, Hanfwaren, Zinn und Schwerter in das italische Reich. Nach dem Zolltarif des Bischofs von Aosta von 960 wurden auf der Route des Großen und Kleinen St. Bernhards neben Salz, Metallen, Panzern und Pferden auch Affen und Falken durchgeführt²⁵⁹⁾. Im 12./13. Jahrhundert sodann veränderte und erweiterte sich das Warenangebot beträchtlich. Deutsche brachten Kupfer ins Spiel, mit dem ein Kaufmann schon 1190 in Genua Handel trieb, während der gleiche deutsche Kaufmann in Como – wohl für den Weitertransport über den Septimer – neben Seide und Zimtrinde bereits auch Alaun und Lasuren bereitgestellt und eingelagert hatte²⁶⁰⁾. Drei Jahre später erfahren wir zusätzlich von Wamsen, Brasilholz und Wachs, das in der Lombardei von ennetbirgischen Händlern herumtransportiert wurde²⁶¹⁾. Im gleichen Jahr 1193 erscheinen im Zolltarif von Gavi unter den Gütern, die von Genuesen und Lombarden durch Tortona geführt wurden, erstmals deutsche Leinen²⁶²⁾, womit wir die Produktionslandschaft Schwaben²⁶³⁾ erreicht haben dürften. 1215/16 versprach Arnold von Basel in Genua, 400 Stück Glas zu liefern, und zwar von der besseren und schöneren Qualität, die in Schwaben zu finden waren; sie sollten zu Spiegeln verarbeitet werden²⁶⁴⁾. Nur weil der Handelsverkehr auf der Septimerroute pulsierte, war Chiavenna ab 1204 und noch 1248 in der Lage, dem Bündner Konrad von Masein als Alpzens jährlich die große Menge von zwanzig Pfund Pfeffer zu liefern²⁶⁵⁾. Und für den regelmäßigen Weintransit auf der Walensee-Zürich-Route zeugt der Wein aus Chiavenna, welchen die Leute von Kaltbrunn SG (Gaster) dem Kloster Einsiedeln um 1220 jährlich als Zins schuldeten²⁶⁶⁾. Daß Importgüter wie Pfeffer und Weihrauch nun auch in Schwaben gut zu beschaffen waren, zeigen die Zinsleistungen des Klosters St. Johann im Toggenburg an Graf Hugo von Montfort ab 1209, die jährlich sechs Pfund Pfeffer

258) Thietmar von Merseburg, *Chronicon* (wie Anm. 11) VII, S. 76. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 22.

259) OEHLMANN, *Die Alpenpässe* (wie Anm. 89) Bd. 3, S. 248ff. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 68f. BRÜHL/VIOLANTE, *Die »Honorantie civitatis Papie«* (wie Anm. 71), S. 35. HIESTAND, *Byzanz* (wie Anm. 38), S. 216.

260) SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 86 (1190).

261) SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 106.

262) SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 31.

263) Zum schwäbischen Fernhandel vgl. AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 258ff.

264) SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 58.

265) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 2, Nr. 504, 855.

266) Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (wie Anm. 98) Bd. 2/2, Nr. 38.

betrogen²⁶⁷). Oder die Zinslieferungen des Klosters Magdenau ab 1244 an die Klöster St. Gallen und Reichenau, die je ein Pfund Weihrauch ausmachten und sich ab 1260 auf je zwei Pfund erhöhten²⁶⁸). Es war deshalb nur eine Bestätigung für den alten Handel mit Gewürzen im Bodenseeraum, wenn 1262 in Genua zwei St. Galler als Pfand für den Kauf eines grossen Quantums Pfeffer elf Ballen deutscher Leinwand einsetzen²⁶⁹).

2.2 *Der Kaufmann und der Handel*

Der Kaufmann unterwarf den Handel, der im Karolingerreich lebhaft gewesen sein muß²⁷⁰) und mit dessen Zerfall zurückgegangen war, vom 10. bis zum 13. Jahrhundert einem bedeutenden Wandel. Dabei dürften die italienischen Kaufleute den schwäbischen gegenüber zweifellos in der Regel einen Schritt voraus gewesen sein. Seit der Karolingerzeit war er dem Kaufmannsrecht unterworfen, das sich allerdings veränderte und den neuen Gegebenheiten anpassen mußte. Insbesondere unterstand der Kaufmann nach wie vor dem Schutz des Königs²⁷¹), später aber mit dem politischen Strukturwandel den Territorialgewalten, den Markt- und schließlich den Stadtherren. Die ursprüngliche Zollfreiheit wich der Verpflichtung, Waren und Güter zu verzollen, wenn der Kaufmann sie im Handel umsetzte und darauf aus war, Gewinn zu erzielen. Das bestätigte ein Urteil, das 1149 in Salzburg in Gegenwart Konrads III. gefällt und dem Patriarchen von Aquileia mitgeteilt wurde²⁷²). Der Beruf, der den Mann häufig und für lange Zeit aus dem Schutz der heimatlichen Gemeinschaft herausführte, setzte ihn unterwegs als Fremden vielen Gefahren aus. Der Kaufmann war deshalb notgedrungen hart und einigermaßen kampferprobt. Er reiste denn auch nicht allein, sondern vor allem beim periodischen Besuch von Jahrmärkten, die an fixe Termine gebunden waren, in Gruppen²⁷³) und bewaffnet. Nach dem von Friedrich I. 1152 in Ulm verkündeten Landfrieden hatte der Kaufmann, der um des Handels willen das Land durchreiste, sein Schwert am Sattel festzumachen oder auf sein Ge-

267) *Chartularium Sangallense* (wie Anm. 243) Bd. 3, Nr. 984, 1424 (1249), 1632 (1260).

268) *Ebd.*, Bd. 3, Nr. 1340, 1612 (1259), 1629 (1260), 4, 1793 (1268).

269) *Ebd.*, Bd. 3, Nr. 1694f.

270) Vgl. ADAM, *Zollwesen* (wie Anm. 9), S. 73. P. JOHANEK, *Der fränkische Handel der Karolingerzeit im Spiegel der Schriftquellen*, in: *Der Handel der Karolinger- und Wikingenzeit*, hg. von K. DÜWEL (Untersuchungen zu Handel und Verkehr in vor- und frühgeschichtlicher Zeit in Mittel- und Nordeuropa Bd. 4; Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse 3. Folge 144), Göttingen 1987, S. 7–68, hier S. 7ff. Allgemein vgl. oben Anm. 5.

271) E. ISENMANN, *Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500*, Stuttgart 1988, S. 78. ADAM, *Zollwesen* (wie Anm. 9), S. 84.

272) MGH DK III 203.

273) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 380. F. IRSIGLER, *Jahrmärkte und Messesysteme im westlichen Reichsgebiet bis ca. 1250*, in: *Europäische Messen* (wie Anm. 39), S. 1–33, hier S. 3.

fährt zu legen, um sich gegen Räuber wehren zu können²⁷⁴). Die Kaufleute standen ferner zu Recht oder zu Unrecht immer etwas im Verdacht, daß sie Waren anbieten könnten, deren Herkunft nicht eindeutig zu klären gewesen wäre. Nicht von ungefähr meinte eine Kirchenversammlung in Rom 1078, der Kaufmann habe einen Beruf, der ohne Sünde nicht ausgeübt werden könne²⁷⁵).

Untrennbar mit dem Handel verbunden war die Umsetzung von Geldmitteln, obwohl direkter Tausch nie auszuschließen war. Das von den Karolingern eingeführte Münzsystem auf der Basis von Silber bestand fort. In Oberitalien war Pavia im 10. Jahrhundert als politischer Mittelpunkt die Hauptmünzstätte, daneben gab es weitere in Mailand, Lucca und Verona²⁷⁶). Deren Münzen sind in den Münzfunden aus der sächsischen und salischen Zeit östlich der Elbe und an der Ostsee gut vertreten²⁷⁷), was auf Handelskontakte schließen läßt. Mit den Marktverleihungen in Schwaben waren oft auch Münzrechte verbunden, die zur Prägung eigener Münzen berechtigten. Solche Münzstätten bestanden schon im 10. Jahrhundert etwa in Augsburg, Basel, Breisach, Chur, Konstanz²⁷⁸), Straßburg und Zürich²⁷⁹), später in Ulm²⁸⁰). Mit der beträchtlichen Ausdehnung der Geldtransaktionen seit dem 12. Jahrhundert ergaben sich neue Formen der Geldüberweisung, die es mit Hilfe des Wechsels ermöglichten, bargeldlose Zahlungen auszuführen. Solche Transaktionen wurden zur Hauptsache über die Messen abgewickelt, deren Termine zu Zahlungsterminen wurden²⁸¹).

In Schwaben waren immer Kaufleute als *mercatores*, *negotiatores* oder *emptores* anzutreffen, doch verraten die Quellen insgesamt nur dürftige Spuren²⁸²). Von den Juden, die in der Karolingerzeit den Handel belebten²⁸³) und nach wie vor in wichtigen Zentren wie Köln, Mainz, Worms oder Regensburg ansässig waren, hören wir nichts, doch könnte ihr

274) MGH DF I 25, Artikel 13.

275) Bertholds Fortsetzung (wie Anm. 220), S. 134f.

276) BRÜHL/VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie« (wie Anm. 71), § 7–8. SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 77f., 113f.

277) AMMANN, Die Anfänge (wie Anm. 50), S. 183f.

278) MAURER, Konstanz (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 58.

279) STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 68, 101f. H. C. PEYER, Zürich im Früh- und Hochmittelalter, in: Zürich von der Urzeit zum Mittelalter, hg. von E. VOGT/E. MEYER/H. C. PEYER, Zürich 1971, S. 163–227, hier 177ff.

280) H. BÜTTNER, Staufer und Welfen im politischen Kräftespiel zwischen Bodensee und Iller während des 12. Jahrhundert, in: DERS., Schwaben und die Schweiz (wie Anm. 44), S. 337–392, hier S. 363.

281) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 118f. J. JARNUT, Die Anfänge des europäischen Messwesens, in: Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe, 3 Bde., Frankfurt 1991, hier Bd. 1, S. 1–12.

282) Vgl. STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 101, 148ff. Für die Karolingerzeit vgl. E. GOTHEIN, Wirtschaftsgeschichte des Schwarzwaldes und der angrenzenden Landschaften, Straßburg 1892, S. 64.

283) JOHANEK, Der fränkische Handel (wie Anm. 270), S. 55ff. ADAM, Zollwesen (wie Anm. 9), S. 170f.

Weiterwirken aus dem Sklavenhandel geschlossen werden, in dem sie führend waren und dessen Kolonnen auch durch Schwaben nach Italien gezogen sein dürften²⁸⁴). In Schwaben traten sie erst um 1200 neu in Erscheinung, und zwar im Bereich des Geldhandels²⁸⁵). Schwäbische Kaufleute konnten Freie sein oder Leibeigene, in die weltliche oder geistliche Fronhofwirtschaft eingebundene *mercatores*, die Überschüsse auf den Markt brachten und wegen ihrer Tätigkeit über einen großen Freiraum verfügten. Der Übergang zum Fernhandel war fließend²⁸⁶). Auch die neuen Orden des 12. Jahrhunderts, zum Beispiel die Zisterzienser, führten mit der Einrichtung der Konversen die klösterlichen *mercatores* ein²⁸⁷). Wir finden Kaufleute ferner auf dem Lande, vor allem aber dort, wo sich städtisches Leben allmählich entfaltete, beispielsweise vor den befestigten Bischofssitzen Schwabens; solche Siedlungen vor den Mauern, die Vorstädte, bargen im 10. Jahrhundert gerne auch einen Markt sowie Händler und Kaufleute²⁸⁸). Schwaben erlebte im 10./11. Jahrhundert eine Reihe von Marktgründungen, so Konstanz, Zürich, Rorschach, Villingen, Allensbach, Schaffhausen, Augsburg, Basel, Kempten und Buchau²⁸⁹). Als sich im 12. Jahrhundert im Norden die ersten Städte ausbildeten, waren die Kaufleute im Prozeß der Stadtwerdung immer ein unentbehrliches Element. In den Heeren der Italienzüge wie wohl in allen andern Heerzügen waren im Troß auch Kaufleute mit von der Partie, die in der Versorgung der Truppe eingesetzt waren. Wir erfahren aus einem von Friedrich I. 1158 zu Beginn des 2. Italienzuges erlassenen Gesetz über die Aufrechterhaltung der Ordnung im Heere, daß deutsche Kaufleute (*mercator Teutonicus*) in Italien in die Städte zu gehen pflegten, um einzukaufen. Was sie zurückbrachten, verkauften sie im Heere, doch war es ihnen nicht erlaubt, einen Zwischengewinn einzukassieren. Auch war es dem deutschen Kaufmann verboten, einen lateinischen Gesellschafter zu haben, der der deutschen Sprache nicht mächtig war. Er un-

284) Einfuhr in Italien um 1000 vgl. BRÜHL/VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie« (wie Anm. 71), § 1. Keine Juden sind im Süden des Reichs nachzuweisen: STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 107. Allgemein F. BATTENBERG, Das europäische Zeitalter der Juden. Zur Entwicklung einer Minderheit in der nichtjüdischen Umwelt Europas, 2 Bde., Darmstadt 1990, hier Bd. 1, S. 56ff.

285) K. H. BURMEISTER, Medinat Bodase. Zur Geschichte der Juden am Bodensee 1200–1448, 2 Bde., Konstanz 1994–1996, hier Bd. 1, S. 25, 81ff. In Rätien gab es im Mittelalter keine Juden. Ebd. Bd. 1, S. 19. H. VEITSHANS, Die Judensiedlungen der schwäbischen Reichsstädte und der württembergischen Landstädte im Mittelalter (Arbeiten zum Historischen Atlas von Südwestdeutschland Heft 5), Stuttgart 1970.

286) IRSIGLER, Jahrmärkte und Messesysteme (wie Anm. 273), S. 3.

287) W. SCHICH, Die Wirtschaftstätigkeit der Zisterzienser im Mittelalter. Handel und Gewerbe, in: Die Zisterzienser. Ordensleben zwischen Ideal und Wirklichkeit (Schriften des Rheinischen Museumsamtes 10), Köln 1980, S. 217–236, hier 220ff.

288) Zu Konstanz vgl. MAURER, Konstanz (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 61f.

289) STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 11f., 17f., 68. Vgl. auch K. BEYERLE, Die Marktgründungen der Reichenauer Äbte und die Entstehung der Gemeinde Reichenau, in: Die Kultur der Abtei Reichenau. Erinnerungsschrift ... 724–1924, hg. von K. BEYERLE, München 1924, S. 513–539, hier S. 514ff. O. FEGER, Geschichte des Bodenseeraums (Bodenseebibliothek 2), Lindau/Konstanz 1956, Bd. 1, S. 238ff.

terstand der Aufsicht des Zahlmeisters (*camerarius*)²⁹⁰). Es handelte sich vermutlich um militarisierte Kaufleute, die im Italiengeschäft bewandert waren und italienisch sprachen.

Nördlich der Alpen finden wir – immer innerhalb unserer Untersuchungsperiode – die erste Erwähnung von Kaufleuten im frühen 10. Jahrhundert in Konstanz; sie kehrten soeben aus Italien zurück und ließen sich dazu verleiten, Falschmeldungen zu verbreiten²⁹¹). In Konstanz konnte man sich im 10./11. Jahrhundert Vorstellungen vom Fernhandel über das Meer machen, wie das Scherzgedicht über das Schneekind andeutet²⁹²). Um das Jahr 1000 führte, wie Walter Schlesinger erläuterte, Notker der Deutsche in St. Gallen in seinem Boethiuskommentar das in Konstanz angewendete kaufmännische Gewohnheitsrecht an, was den regen Fernhandel dieser Stadt verrät²⁹³). Die damalige Schwurvereinigung der Bürger in Konstanz verrät italienische Einflüsse, die wiederum auf den schwäbischen Fernhandel jenseits der Alpen zurückzuführen waren²⁹⁴). Ein wenig vorteilhaftes Licht hingegen wirft auf die Kaufleute ein Vorfall von 1021/22. Im Kloster St. Gallen waren Stücke des Kirchenschatzes verschwunden. Ein Teil, der noch nicht wieder eingebracht worden war, sei, so wurde dem abwesenden Abt berichtet²⁹⁵), dem Kaufmann Pero von Buchau verkauft worden, der dort früher auch Münzer gewesen war, also etwas von Edelmetallen verstand. Vieles andere sei, so fährt der Bericht fort, in die Hände der sechs Konstanzer Kaufleute (*mercatores*) Eccho, Chomeli, Woueli, Albeli, Engezo und Tegenharth veräußert worden. Diese Händler mußten mit der Verwertung kostbarer Waren vertraut sein, was sie als Fernhändler qualifiziert haben dürfte.

Andere frühe Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Kaufleuten führen uns in den Süden Schwabens, an die Grenzen zu Italien. Es ist ein Zeichen für die nur periodisch an Jahrmärkten erscheinenden Kaufleute, wenn in Chur 952 nach einer Königsurkunde Händlern (*emptores*) ein Zoll abgenommen werden durfte, die ständig auf Reisen (*iterantes*) waren und von überall her zusammenströmten²⁹⁶). Es dürfte sich um Wanderhändler gehandelt haben, von denen es, nach der Formulierung der Urkunde zu schließen, eine beachtliche, leider nicht bezifferbare Anzahl gegeben haben muß. Sie waren hart, zuchtlos, unestet²⁹⁷). 958 schenkte Otto I. der bischöflichen Kirche Chur neben dem wichtigen

290) MGH DF I 222.

291) Ekkehard IV., Casus s. Galli (wie Anm. 51), c. 22.

292) STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 101. MAURER, Konstanz (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 61.

293) W. SCHLESINGER, Burg und Stadt, in: Aus Verfassungs- und Landesgeschichte. Festschr. Th. Mayer Bd. 1, Lindau/Konstanz 1954, S. 97–150, hier S. 97ff. K. BOSL, Die gesellschaftliche Struktur Regensburgs im Mittelalter, in: Festschr. H. Aubin zum 80. Geburtstag, Wiesbaden 1965, S. 452ff., hier 457.

294) W. SCHLESINGER, Burg und Stadt (wie Anm. 293), S. 103f.

295) Chartularium Sangallense (wie Anm. 243) Bd. 2, Nr. 874.

296) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 109. MGH DO I 148. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 11.

297) STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte (wie Anm. 20), S. 155f.

Münzrecht jeglichen Zoll, der von den Kaufleuten im Ort Chur erhoben wurde, die diesmal mit dem geläufigeren *negotiatores* namhaft gemacht wurden²⁹⁸). 960 sodann wurden wieder die Wanderhändler, die *emptores iterantes*, erwähnt, die nun aber das Bergell passierten, dessen Zoll seit einiger Zeit bereits ebenfalls in Chur abverlangt wurde²⁹⁹). Die Churer Zeugnisse belegen die wichtige Tatsache, daß die Wanderhändler also nicht nur aus dem Norden, sondern auch aus Italien angereist sind.

Im Jahre 972 sind im Zollbefreiungsprivileg des Klosters Einsiedeln in Zürich die Händler mit Kaufmannswaren in dieser *civitas* namhaft gemacht³⁰⁰). Sie könnten durchaus zu den Kaufleuten (*negociatores*) gehört haben, die nach den *Honorantie civitatis Papie* um die erste Jahrtausendwende Pferde, Sklaven usw. über die Alpen und durch die norditalienischen Klusen in die Lombardei einfuhrten und verzollten³⁰¹). 1097 zog eine ganze Gruppe von Kaufleuten aus Augsburg, das schon zu Beginn des 10. Jahrhunderts mit Italien Handelsbeziehungen gepflogen hatte³⁰²), nach Verona³⁰³). Zwei von ihnen, Wolfhard und Licko, waren Sattler, und sie werden ihre Erzeugnisse aus der Sattlerei abgesetzt und feine Spezialleder eingekauft haben. Während ihre Gefährten wieder heimkehrten, blieben sie in Verona, weil es ihnen dort sehr gefiel³⁰⁴). Zwei Kaufleute als Auswanderer also, ein Vorgang, der kaum vereinzelt dastehen dürfte.

Im 12. Jahrhundert deuten die Zeugnisse an, daß der Berufsstand des Kaufmanns und Händlers in Schwaben – jedenfalls mit vielen Schattierungen und in großer Vielfalt – überall verbreitet war. 1170 erhielt das Kloster St. Gallen in einer Schenkung des Otto von Richenbach neben Hörigen auch das ganze ländliche Gericht über freie Kaufleute (*liberi negotiatores*)³⁰⁵). Auch in Niederwinterthur lebten schon vor der Stadtwerdung um 1180 neben Bauern (*coloni*) Kaufleute (*mercatores*)³⁰⁶). Als 1185 Heinrich VI. und der Bischof von Basel sich darüber verständigten, wie sie den Berg Breisach befestigen wollten, sahen sie

298) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 115. MGH DO I 191.

299) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 119. MGH DO I 209. Der Begriff *emptores iterantes* erscheint nur hier. In den folgenden Urkunden zur gleichen Sache ist nur noch von dem *teloneum* die Rede, ohne nähere Bestimmung: Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 148. MGH DO III 48 (988).

300) Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (wie Anm. 98) Bd. 1/1, Nr. 44. QZWG Bd. 1, Nr. 10–12 (972, 984, 996).

301) BRÜHL/VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie« (wie Anm. 71), § 1.

302) W. HEYD, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, 2 Bde., Stuttgart 1879, Bd. 1, S. 97.

303) Verona gehörte im 13. Jahrhundert zum Messezyklus am unteren Po, der als einziger internationale Beachtung fand. RÖSCH, Die italienischen Messen (wie Anm. 39), S. 44f.

304) Beiträge zur Geschichte des deutschen Italienhandels im Früh- und Hochmittelalter, hg. von J. SYDOW, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 97 (1956), S. 405–413, hier Nr. 9, S. 408, nach Acta Sanctorum April III 828. Vgl. Lexikon für Theologie und Kirche Bd. 10, Freiburg 1965, Sp. 1216. Leder, Gürtel und Handschuhe wurden 1237 auch in Bozen von Augsburger Händlern verkauft. SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 440.

305) Chartularium Sangallense (wie Anm. 243) Bd. 3, Nr. 928.

306) Zürcher Urkundenbuch (wie Anm. 45) Bd. 1, Nr. 336.

vor, in der Feste niemand Wohnsitz nehmen zu lassen außer den Händlern³⁰⁷). Diesen Vorzug verdankten sie ihrer Funktion in der Versorgung des Ortes mit wichtigen, aber nicht alltäglichen Gütern.

Im 12. Jahrhundert werden auch die Konturen etwas klarer, die zeigen, daß der schwäbische und der deutsche Kaufmann in Oberitalien präsent und aktiv waren. In Verona hielt der Zustrom deutscher Kaufleute, den wir soeben im 11. Jahrhundert punktuell festgestellt haben, mit großer Regelmäßigkeit an, denn nach der Zollordnung von 1173 passierten sie die Stadt, und deren Statuten beschäftigten sich ausdrücklich mit der Straße von jenseits der Alpen, der Brennerstraße, die von ihnen und den Pilgern benutzt wurde³⁰⁸). Daß dieser Handelsverkehr früher oder später auch Venedig erreichen werde, war nicht zu vermeiden. Die Lagunenstadt und ihr Handel waren seit dem 9. Jahrhundert durch die Pakta mit dem Italischen Reich verbunden³⁰⁹). Venedig setzte sich im 10./11. Jahrhundert im Handel auf dem Po und in der Lombardei durch³¹⁰) und gelangte damit auch mit den ennetbirgischen Handelspartnern in Kontakt. Schwaben sollen schon Mitte des 12. Jahrhunderts in Venedig verkehrt haben³¹¹). Der Handel mit Deutschland jedoch lag in deutschen Händen, nicht in venezianischen³¹²). Der venezianische Handel dürfte sich 1177 mit dem neuen Kaiserpaktum über das Italische Reich hinaus dem ganzen Deutschen Reich geöffnet haben. Zeuge dafür, daß die Oberdeutschen darauf rasch reagierten, ist, wie Wolfgang von Stromer zeigt, jener Bernardus Teotonicus aus München, der 1189 am Rialto bereits fest etabliert war und den Friedrich I. als Sammelstelle für Gelder zur Fortsetzung des Kreuzzuges bestimmte. 1222 entstand in unmittelbarer Nachbarschaft des Bernardus der *Fondaco dei Tedeschi*, der 1228 erstmals erwähnt wird und während Jahrhunderten als Zwangsunterkunft und -warenlager der deutschen Kaufleute diente³¹³). Wiederum auf der Brennerachse belegen die Notariatsregister von Bozen den Handelsverkehr aus dem Leinwandgebiet Schwabens, der auch hier nicht haltmachte, sondern über Trient hinaus bis Padua nachzu-

307) BÖHMER, *Regesta Imperii* 4/3, Nr. 4.

308) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 444. RIEDMANN, *Verkehrswege* (wie Anm. 34), S. 66f. Die Stadtstatuten sind in der Fassung von 1228 erhalten.

309) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 4ff. JOHANEK, *Der fränkische Handel* (wie Anm. 270), S. 65. ADAM, *Zollwesen* (wie Anm. 9), S. 168.

310) DOREN, *Italianische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 111f.

311) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 446f.

312) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 165ff. RÖSCH, *Venedig und das Reich* (wie Anm. 29), S. 78–96.

313) H. SIMONSFELD, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-italienischen Handelsbeziehungen*, 2 Bde., Stuttgart 1887. PEYER, *Von der Gastfreundschaft* (wie Anm. 85), S. 138ff. W. VON STROMER, *Binationale deutsch-italienische Handelsgesellschaften im Mittelalter*, in: *Kommunikation und Mobilität* (wie Anm. 1), S. 135–158, hier S. 142f. DERS., *Bernardus Teotonicus und die Geschäftsbeziehungen zwischen den deutschen Ostalpen und Venedig vor Gründung des Fondaco dei Tedeschi*, in: *Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte* Bd. 3, Graz 1978, S. 1–15. RÖSCH, *Venedig und das Reich* (wie Anm. 29), S. 47, 89ff.

weisen ist³¹⁴). So ist für 1237 die Anwesenheit von Kaufleuten aus Augsburg, Kaufbeuren, Kempten, Wangen und Schaffhausen an den Märkten von Bozen und Meran bezeugt. 1297 trat auch ein Kaufmann aus Konstanz auf, und weitere aus Lindau, Ulm und Memmingen belieferten den Grafen von Tirol. Diese Schwaben handelten mit etwas Leinwand, vor allem aber mit teuren, flandrischen Tuchen, die ohne Zweifel über die Messen der Champagne und im Tausch gegen Leinwand nach Schwaben gelangt waren³¹⁵). Schließlich rechnete das Augsburger Stadtrecht von 1276, das sicher ältere Zustände wiedergibt, mit dem Gut aus Venedig, das die eigenen Kaufleute über die Berge herantransportierten³¹⁶).

Auch in Genua verkehrten im 12. Jahrhundert bereits regelmäßig deutsche Kaufleute, unter denen die Schwaben hervorzuheben sind. Sie vor allem waren die Lieferanten der qualitativ ausreichenden, einer breiten Nachfrage genügenden und daher gegenüber der Spitzenqualität der flandrischen Textilien konkurrenzfähigen deutschen Leinwand, die dank vernünftigem Preis große Umsätze erzielte und im ganzen Mittelmeerraum zur gängigen Ware wurde³¹⁷). Ob sie schon in der Genueser Zollurkunde von 1128 unter den dort genannten Leuten aus Gebieten jenseits der Berge zu vermuten wären, muß offen bleiben³¹⁸). Als 1168 Como dem Lombardenbund beitreten mußte, hatte es zwar zu versprechen, dem Kaiser und seinen Anhängern Straße und Markt zu sperren, nicht aber Kaufleuten³¹⁹). Es kann kein Zweifel bestehen, daß es sich um deutsche Kaufleute handelte, die in Oberitalien zirkulierten und sicher bis Genua gelangten. Man kann annehmen, daß die Schwaben seit Mitte des 12. Jahrhunderts in Genua vertreten gewesen sein dürften, doch der Zufall der Überlieferung will es, daß ihre Spur von Como und damit vom Septimer her erst im genuesischen Notariatsprotokoll von 1190 und ihre Leinwand am gleichen Ort 1201³²⁰), ferner im Zolltarif von Gavi 1193³²¹) in Erscheinung treten, dafür aber bereits mit einer Selbstverständlichkeit und Vertrautheit, die beweist, daß sie selbst und ihre spezifischen Güter in Genua seit längerer Zeit eingeführt waren. In den gleichen Rahmen gehört die beiläufige Meldung von 1193, daß zwischen Mailand und der Alpennordseite, zweifel-

314) Zum folgenden AMMANN, Leinenindustrie (wie Anm. 7), S. 285f.

315) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 439f. B. KIRCHGÄSSNER, Handel und Verkehr zwischen Konstanz und Oberitalien (insbesondere in staufischer Zeit), in: Konstanz zur Zeit der Staufer, hg. von dem Rosgarten Museum Konstanz aus Anlaß der 800. Wiederkehr des Konstanzer Friedens, Konstanz 1983, 26–42, hier S. 36.

316) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 443.

317) Dazu KIRCHGÄSSNER, Handel und Verkehr (wie Anm. 315), S. 31ff.

318) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 106f. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 20. AMMANN, Leinenindustrie (wie Anm. 7), S. 283.

319) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 451. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 22.

320) SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 26 (1190), 34a (1201). AMMANN, Leinenindustrie (wie Anm. 7), S. 303. MAURER, Konstanz (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 148f.

321) BAUTIER, Les foires (wie Anm. 41), S. 106f. AMMANN, Leinenindustrie (wie Anm. 7), S. 283.

los auch zwischen Mailand, Genua und Savona regelmäßig Kaufleute von diesseits und jenseits der Alpen mit ihren Gütern verkehrten³²²). 1229 schließlich besitzen wir die ersten Nachrichten darüber, daß in Italien, und zwar in Como, Kaufleute aus Schaffhausen tätig waren, die, wie gut erkennbar ist, die Septimeroute benutzten, bei Wirten – ein überaus typischer Vorgang – Warendepots eingelagert hatten und mit Leinwand handelten³²³). Wer im übrigen in der Lombardei im Handel tätig war, kam an der Stadt Mailand nicht vorbei. Auf ihren Märkten dürften seit spätestens dem 12. Jahrhundert Kaufleute aus Schwaben vertreten gewesen sein, wobei jene Zeit in der zweiten Jahrhunderthälfte auszunehmen ist, in der Mailand mit Friedrich I. um seine Existenz rang. Wie wir 1168 sehen können, konnte der deutsche Kaufmann wieder frei verkehren³²⁴). Der Friede von Konstanz 1183 ebnete den Weg zur Normalität neu³²⁵).

Die Präsenz der schwäbischen und deutschen Kaufleute in Oberitalien vom 10. bis zum 13. Jahrhundert dürfte einigermaßen sichtbar geworden sein. Seit dem 10. Jahrhundert drängten, wenn diese Formulierung nicht zu stark ist, schwäbische wie andere deutsche Krämer, Wanderhändler und Kaufleute selbständig oder mit andern Kaufleuten zusammen, auch im Gefolge von Notabeln und von Heerzügen nach Italien, um eigene Güter abzusetzen und neue Güter, die zu Hause Mangelware oder auch einfach Luxus waren, einzukaufen. Sie belebten die Verbindungslinien über die Alpen und dürften zur Hauptsache den Alpentransit bestritten haben³²⁶). Vor allem der Handel mit Venedig geriet seit dem 10. Jahrhundert immer ausschließlicher in die Hände der oberdeutschen Kaufleute³²⁷).

Wie stand es mit den italienischen Kaufleuten in Italien und in Schwaben? In Oberitalien erlebten die Städte im Rahmen der alten römischen Stadtsiedlungen schon im 10. Jahrhundert einen bemerkenswerten Aufschwung. Die Kaufleute waren stärker in die Gesellschaft integriert und nahmen eine andere Stellung ein als ihre Berufskollegen im Norden, und sie waren zahlreicher³²⁸). Auch der Kaufmann des Fernhandels war im 10. und 11. Jahrhundert eine verbreitete städtische Erscheinung³²⁹), die eine angesehene

322) SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 106. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 30.

323) SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 68. K. MEYER, Schaffhauser in Como 1228 und 1229, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 9 (1929), S. 188–197. Zur Situierung Schaffhausens im Fernhandel vgl. AMMANN, Leinenindustrie (wie Anm. 7), S. 280ff.

324) Wie Anm. 319.

325) A. HAVERKAMP, Der Konstanzer Friede zwischen Kaiser und Lombardenbund (1183), in: Kommunale Bündnisse Oberitaliens und Oberdeutschlands im Vergleich (Vorträge und Forschungen 33), Sigmaringen 1987, S. 11–44.

326) Ähnlich JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1697.

327) DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 132, 344.

328) Vgl. Artikel Stadt im Lexikon des Mittelalters Bd. 7, München 1995, Sp. 2174 (Deutschland), 2179ff. (Italien). JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1660ff.

329) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 86ff. DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 122ff., 167ff.

Stellung einnahm³³⁰). Trotzdem und obwohl sie ein verbreitetes Element gewesen sein muß, trat sie in den Quellen eher selten auf. Selbst in Oberitalien sind im 10. und 11. Jahrhundert die Belege für den sicher vorhandenen Stand der Kaufleute nicht üppig. Wir wissen aber, daß im 10. Jahrhundert Pavia das wichtigste Verteilzentrum des venezianischen Handels war. Um 900 beobachtete Gerald von Aurillac dort venezianische und andere Kaufleute, die kostbare Stoffe anboten³³¹). Des weitern entnahmen wir den Churer Zeugnissen, daß die Wanderhändler aus Italien Mitte des 10. Jahrhunderts regelmäßig durch das Bergell und über den Septimer nach Chur gereist sind. Das dürfte einer der wenigen Belege sein für den frühen italienischen Handel über die Bündner Pässe hinweg³³²).

Noch vor der Mitte des 10. Jahrhunderts erscheinen die Kaufleute auch in Mailand, so 938, 941 und 946³³³). 952 schenkte Otto I. dem Kloster S. Ambrogio in Mailand Baustellen auf dem Marktplatz, wobei der Kaufmann (*negotiator*) Uualzo genannt wurde³³⁴). Drei Jahrzehnte später überließ Otto II. dem Kaufmann (*negotiator*) Baribert, Sohn des Petrus, ein Stück der Stadtmauer in Como samt einem dazugehörigen Grundstück nicht weit vom Markt³³⁵). Das waren Kaufleute, die im sozialen Aufstieg fortgeschritten waren³³⁶). Seit dem ausgehenden 10. Jahrhundert waren nach einer neueren Hypothese die Kaufleute und deren Nachkommen zusammen die wichtigsten Grundbesitzer. Ihre Spitzen verschmolzen mit dem Adel, und in Genua schließlich ging die Initiative für die Expansion des städtischen Handels von den adeligen Familien aus, die sich größere Erträge ausrechneten und den Handel ihren armen Verwandten übertrugen³³⁷).

968 verwies Liutprand von Cremona, der als Gesandter Ottos I. in Konstantinopel weilte, auf die Krämer (*institores*) oder – um es weniger abschätzig zu formulieren – die Kaufleute aus Venedig und Amalfi, die mit Purpurstoffen handelten³³⁸). In Chiavenna war der mit seinen Gütern durchreisende Kaufmann (*negotiator*) 980, als Otto II. der bischöf-

330) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1659f.

331) RENOARD, *Les hommes d'affaires italiens* (wie Anm. 30), S. 32. CLAUDE, *Der Handel im westlichen Mittelmeer* (wie Anm. 9), S. 143.

332) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 90ff. DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 131f. JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1659.

333) Zitiert von DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 123, Anm. 3. Dort weitere Beispiele aus dem 9. Jahrhundert.

334) MGH DO I 145. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 75.

335) BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/2, Nr. 913.

336) Vgl. *Storia di Milano* (wie Anm. 43) Bd. 2, S. 25, 27.

337) JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1661ff.

338) Liutprand von Cremona, *Relatio de legatione Constantinopolitana* c. 54f., zitiert von SYDOW, *Beiträge* (wie Anm. 304), S. 407. HIESTAND, *Byzanz* (wie Anm. 38), S. 200. Als Liutprand Purpurstoffe aus Konstantinopel heimführen wollte, verweigerte der byzantinische Zoll ihm das mit der Begründung, Italiener, Sachsen, Franken, Bayern und Schwaben seien ihrer unwürdig. Darauf erwiderte Liutprand, in Italien kleideten sich selbst gemeine Frauenzimmer und Betrüger in Purpur, der von den Kaufleuten aus Venedig und Amalfi überall verkauft werde.

lichen Kirche Chur den dortigen Brückenzoll schenkte, nach wie vor eine gewohnte Erscheinung³³⁹). 997 erhielt die Abtei Nonantola bei Modena von Otto III. für ihre Kaufleute Zollfreiheit im ganzen italischen Reich³⁴⁰). Während in Mailand und Cremona um 1000 vergleichsweise viele bekannte Kaufleute (*negotiores*) einen starken Handel verraten, war offenbar Bergamo mit einem einzigen Kaufmann unter zahlreichen Nennungen trotz eines florierenden Marktes mit Fernhandel kein überregionales kommerzielles Handelszentrum³⁴¹).

Die zu Beginn des 11. Jahrhunderts verfaßten *Honorantie civitatis Papie* nennen neben jenen aus Pavia die Kaufleute aus Venedig mit ihrem Salz und den byzantinischen Waren und die Kaufleute aus Salerno, Gaeta und Amalfi, deren Güter arabischer Herkunft hervorgehoben wurden. Daß diese Kaufleute selbst auch die Alpen überschritten hätten, davon vernehmen wir nichts, und es war auch nicht zu erwarten³⁴²). Dafür besaß Pavia seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend eine Kaufleuteorganisation, denn hier gab es im 10. Jahrhundert die ältesten bekannten *magistri negotiatorum*. Diese empfingen vom Kaiser persönlich die Satzungen und hatten dafür zu sorgen, daß die Privilegien der Paveser Kaufleute auf den Land- wie auf den Wasserwegen eingehalten wurden. Um 1000 wurden sie als sehr reiche und ehrbare Leute bezeichnet³⁴³). Auch in Ravenna waren die Kaufleute noch im 10. Jahrhundert organisiert³⁴⁴). Von Zusammenschlüssen innerhalb der Kommunen zu Kaufmannsgilden hören wir erst wieder, als Pavia seinen Rang verloren hatte, und es ist kaum ein Zufall, daß wir 1154 in Piacenza den *consules mercatorum* und 1169 dem *commune mercatorum* sowie 1159 in Mailand den *consules negotiatorum* begegnen, die in sozialem Aufstieg in die Adelsgesellschaft der Motta begriffen waren³⁴⁵).

339) Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 1, Nr. 146. MGH DO II 237. SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 15.

340) MGH DO III 237.

341) J. JARNUT, Bergamo 568–1098. Verfassungs-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte einer lombardischen Stadt im Mittelalter (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beiheft 67), Wiesbaden 1979, S. 225ff. RÖSCH, Die italienischen Messen (wie Anm. 39), S. 38ff., 42.

342) JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1654.

343) BRÜHL/VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie« (wie Anm. 71), §§ 4–6. JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1654, 1660.

344) JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1650, 1660. In Ravenna bestanden noch im 10. Jahrhundert Kaufleutekorporationen (*scholae negotiatorum*). Sie waren am Verschwinden.

345) DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 411. Vgl. auch SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 23 (1169 Piacenza). JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1719. MGH LL 4/1, S. 506 (1194 Mailand). Zur Credenza di San Ambrogio von 1198 vgl. DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 250f.; Lexikon des Mittelalters Bd. 6, München/Zürich 1993, Sp. 116. Zur sozialen Einordnung in Mailand im 12. Jahrhundert vgl. H. KELLER, Adels herrschaft und städtische Gesellschaft in Oberitalien 9. bis 12. Jahrhundert (Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 52), Tübingen 1979, S. 398f. Nach SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 86f. hätten die

In Pavia waren 1136, als Lothar von Supplinburg in der Nähe sein Lager aufschlug, die Händler, die als Lieferanten für die Versorgung des Heeres in Frage kamen, in der Vorstadt zu finden, doch zeigten sie sich so widerspenstig, daß es zu ersten Zwischenfällen kam³⁴⁶. Dabei dürfte es sich vor allem um Krämer gehandelt haben, ähnlich wie bei jenen Kaufleuten (*mercatores*), die 1164 im Marktprivileg Friedrichs I. für Locarno erwähnt wurden und die aus der Nachbarschaft mit Schiffen und Karren anreisten³⁴⁷. Unter ihnen dürfte im frühen 13. Jahrhundert jener Kanonikus aus dem Blenio zu finden gewesen sein, der gelegentlich seiner *mercadantia* wegen bis zu zwei Monate ortsabwesend war, also als Händler unterwegs³⁴⁸. Um 1300 fand alljährlich am Gallustag, also Mitte Oktober, wenn die Alpabfahrt vorbei war, auf der ebenen Hofstätte unter der Burg zu Lagenberg bei Laax (Graubünden) ein Jahrmarkt statt, wo Vieh, Tuche, kleiner Kram, Schuhe, Salz, Wein, Eisen und Stahl gehandelt wurden. Als regelmäßige Besucher besonders erwähnt wurden die Kaufleute aus Lugano, die für den Zoll jeweils eine pauschale Gebühr von immerhin zwölf Pfund Pfeffer zu entrichten hatten, auch wenn nur ein einziger von ihnen erschien³⁴⁹.

Mustern wir die Quellen durch, so ergibt sich, daß im 11. und in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts nur wenige Kaufleute aus Italien die Alpen überschritten, aber offenbar keine Schwaben aufgesucht haben³⁵⁰. Wir können aber vermuten, daß im Gefolge der Großen des italischen Reiches, die an Hof- und Reichstagen in Schwaben erschienen, auch Kaufleute mitgereist sein könnten, sei es in ihrer beruflichen Eigenschaft, sei es als städtische Gesandte. Denn ich gehe davon aus, daß der allgemeine Verkehr zwischen Schwaben und Italien auch den Handel nach sich zog. Des weitern werden die Wanderhändler weiter ihre Jahrmärkte in Chur und sonst im unmittelbaren Alpenvorland besucht haben, so vielleicht auch im Raum Zentralschweiz. Doch wird man insgesamt diesen frühen Aktivhandel der Italiener in Schwaben nicht überschätzen dürfen³⁵¹.

Ein nachhaltiger Wandel trat erst in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts ein, allerdings für lange Zeit vor allem auf der Route über den Großen St. Bernhard. Die Messen

Kaufleute schon nach der Reformkonstitution des Mailänder Klerus von 1068 zum unteren Lehensadel gehört. *Storia di Milano* (wie Anm. 43) Bd. 2, S. 24ff.

346) BÖHMER, *Regesta Imperii* 4/1/1, Nr. 534.

347) MGH DF I 469. L. DEPLAZES, *Barbarossa und Locarno. Staufische Privilegien für eine Adels- und eine Landgemeinde*, in: *Neue Zürcher Zeitung* 28./29. Juni 1986, S. 69. WIELICH, *Das Locarnese* (wie Anm. 61), S. 581f.

348) MEYER, *Blenio und Leventina* (wie Anm. 101), Beilagen 29*.

349) *Habsburgisches Urbar* (wie Anm. 104), S. 528f. SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 98 b. Vgl. L. DEPLAZES, *Zum regionalen Handel und Verkehr an der Lukmanier- und der Oberalprounte*, in: *Geschichte und Kultur Churrätens*, Festschr. für P. I. Müller OSB zu seinem 85. Geburtstag, Disentis 1986, S. 409–439, hier S. 414.

350) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 90. Vgl. auch JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1697.

351) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 438.

begannen in unserem Zeitraum zwischen 900 und 1300 eine immer wichtigere Rolle zu spielen³⁵²). In der Poebene ragten früh die beiden Messen von Ferrara³⁵³) hervor, doch entwickelte sich hier allgemein das Messewesen kaum über seine regionale Bedeutung hinaus³⁵⁴). Als etwa die Stadt Piacenza eine neue Messe errichtete, verpflichtete sie 1169 die Konsuln ihrer Kaufleute, deren Eröffnung regelmäßig auf den Messen jenseits der Alpen publik zu machen³⁵⁵). Der Erfolg war mager. Allgemein fanden die Messen ihren Höhepunkt im 11./12. Jahrhundert in Flandern und im 13. Jahrhundert in den Messen der Champagne an der Verkehrsachse Italien–Nordwesteuropa³⁵⁶). Die Messen dezentralisierten sich im 14. Jahrhundert und verlagerten sich in verkehrsgünstig gelegene Regionen, nach Chalon-sur-Saône³⁵⁷) zuerst, dann nach Genf, Lyon, Antwerpen oder Frankfurt³⁵⁸). In Schwaben bestanden und entwickelten sich zwar Jahrmärkte in zunehmender Zahl, aber außer in Zuzach³⁵⁹) keine Messen mit internationaler Beteiligung.

Italienische Kaufleute erschienen in der Champagne erst in größerer Zahl, als die Messen bereits im Aufblühen waren³⁶⁰). Zwar besuchten die ersten Italiener schon 1074 die Messen von St-Denis, bald darauf waren sie in England anzutreffen und 1127 an der Messe in Ypern³⁶¹). Von Mailänder Kaufleuten aber berichtet eine Familienchronik, daß sie erst 1172 erstmals die Alpen überschritten haben sollen, um feine Wolle und Tuche einzukaufen³⁶²), wobei zu vermuten ist, daß sie die Messen der Champagne aufsuchten. Auch für die

352) Für Italien DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 126ff.

353) RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 39, 47ff.

354) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 13. DOREN, *Italienische Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 29), S. 416. RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 35ff., bietet einen guten Überblick über die Entwicklung der oberitalienischen Messen und Jahrmärkte vom 10. Jahrhundert an.

355) SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 343. SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 23.

356) BAUTIER, *Les foires* (wie Anm. 41). H. THOMAS, *Beiträge zur Geschichte der Champagne-Messen im 14. Jahrhundert*, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 64 (1977), S. 433–467. DERS., *Die Champagnemessen*, in: *Brücke zwischen den Völkern* (wie Anm. 281), hier Bd. 1, S. 13–36. A. SCHÖNFELDER, *Handelsmessen und Kreditwirtschaft im Hochmittelalter. Die Champagnermessen*, Saarbrücken/Scheidt 1988.

357) H. DUBOIS, *Les foires de Chalon et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du moyen âge* (Vers 1280–vers 1430), Paris 1976. Dazu Rezension von Ph. BRAUNSTEIN, in: *Annales ESC* 34 (1979), S. 172–179. Diese Messen schoben sich zwischen jene der Champagne und Genfs ein. Deutsche erschienen keine, von den Italienern nur einige Mailänder und Venezianer.

358) *Lexikon des Mittelalters* Bd. 6, München/Zürich 1993, Sp. 558ff.

359) Vgl. zuletzt W. HERBORN, *Die mittelalterlichen Messen im deutschsprachigen Raum*, in: *Brücke zwischen den Völkern* (wie Anm. 281) Bd. 1, S. 51–65, hier S. 54f.

360) THOMAS, *Die Champagnemessen* (wie Anm. 356), S. 16f.

361) BAUTIER, *Les foires* (wie Anm. 41), S. 107f. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 90. JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1654f.

362) Galvano Fiamma, *Chronicon Maius*, zitiert bei BAUTIER, *Les foires* (wie Anm. 41), S. 105f. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 108.

Genuesen finden sich vor dem Ende des 12. Jahrhunderts keine Anzeichen für den Besuch der Champagnemessen³⁶³). Diese Erscheinungen fügen sich in die allgemeine Entwicklung ein. Eine steigende gesamteuropäische Nachfrage bewirkte, daß sich das Handelsvolumen im 12. und 13. Jahrhundert enorm ausdehnte. Die Wirtschaftsgeschichte spricht geradezu von einer kommerziellen Revolution³⁶⁴). Der Aufschwung hatte seine Rückwirkungen auch auf das herkömmliche Verkehrs- und Transportsystem, das dieser großen Belastung im Bereich der Hochgebirge durch die Erschließung neuer Pässe wie des St. Gotthards und Simplons und durch verbesserte und erweiterte Organisation des örtlichen Fuhrwesens durch die Schaffung von Säumer- und Schifffahrtsgenossenschaften begegnete.

Positiv nachzuweisen ist der Handel italienischer Kaufleute in Schwaben erst im 13. Jahrhundert³⁶⁵). 1208 überfiel Graf Hugo von Montfort Kaufleute aus Piacenza und raubte ihr Kaufmannsgut³⁶⁶). 1226 wurde ein Kaufmann aus Rom im Bistum Chur überfallen³⁶⁷). Auf der Walensee-Zürich-Route beraubten die Herren von Toggenburg 1267 einige lombardische Kaufleute, die auf dem Weg ins Elsaß waren³⁶⁸). Klagen über Beraubung italienischer Kaufleute zwischen Lothringen und den Alpen drangen bis zu König Rudolf I.; dieser versammelte am 30. März 1283, als er zu den Grenzen Alemanniens und Burgunds kam, die zuständigen Geleitsherren und befahl ihnen, für den Schutz der Durchreisenden zu sorgen. Er ließ es den Italienern verkünden, daß sich die Herren für die Einhaltung des Geleits verbürgt hätten³⁶⁹). Diese Zeugnisse zeigen deutlich und relativ unvermittelt an, daß hier eine regelmäßige Durchfuhr im Gange war, die sich bereits im 12. Jahrhundert eingeschleppt hatte. Es spricht einiges dafür, daß es sich um Transporte zwischen Italien und der Champagne handelte, die den Weg über die Bündner Pässe, den Bodenseeraum und nicht zuletzt Zürich wählten, wie das schon 1223 in Basel angedeutet wurde, wo von Säumen und Watsäcken, Maultieren und Pferden die Rede ist, die sich von der Lombardei oder von Frankreich her durch die Stadt bewegten und zu verzollen waren³⁷⁰). Der hier angedeutete, übliche Weg führte über den Bözberg zu den Bündner Pässen oder über den Oberen Hauenstein und Solothurn zum Großen St. Bernhard. Der italienische Transit durch den Bodenseeraum konnte auch das übrige Oberdeutschland

363) BAUTIER, *Les foires* (wie Anm. 41), S. 105. Vgl. auch JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1697ff.

364) J. LE GOFF, *Kaufleute und Bankiers im Mittelalter*, Frankfurt a. M. 1989, S. 12ff.

365) *Handel mit Oberdeutschland* vgl. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), Nr. 433ff.

366) *Urkundenbuch St. Gallen-Süd* (wie Anm. 169), S. 234. SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 42.

367) SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 66), Nr. 65.

368) *Ebd.*, Nr. 88. QZWG 1, Nr. 51.

369) BÖHMER, *Regesta Imperii* 6/1, Nr. 1774.

370) *Urkundenbuch der Stadt Basel*, bearb. von R. WACKERNAGEL u. a., 11 Bde., Basel 1890–1910, Bd. 1, S. 103. Diese Quellenstelle wird stets kritiklos dem Gotthardverkehr zugeschrieben, was noch zu früh war. Nichts mit dem kontinentalen Transit zu tun hatte die 1225 errichtete Basler Brücke über den Rhein. R. WACKERNAGEL, *Geschichte der Stadt Basel*, 3 Bde., Basel 1907–1924, hier Bd. 1, S. 24.

und die Hanse zum Ziel gehabt haben. Ob er den Alpentransit deutscher Kaufleute verdrängte, wie behauptet wird³⁷¹⁾, ist fraglich.

Die Messen der Champagne waren wohl einer der Gründe dafür, daß sich die am Fernhandel interessierten Italiener in Schwaben weniger zeigten als die Schwaben in Italien³⁷²⁾. Aus Schwaben nahmen Kaufleute aus Konstanz und Freiburg im Breisgau teil³⁷³⁾, sicher auch solche aus Augsburg und andern Städten des Leinwandbezirkes. Auch das Auftauchen der Kaufleute aus Zürich am Zoll von Koblenz 1104 und wieder 1209 dürfte auf Handel mit Nord- und Nordwesteuropa hinweisen³⁷⁴⁾. Die Messen der Champagne setzten sich um 1150 als kontinentaler Treffpunkt des Fernhandels durch. Hier trafen sich spätestens seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert in einem internationalen Umfeld schwäbische und italienische Kaufleute³⁷⁵⁾. Im 13. Jahrhundert nahm ein Teil der begehrten Bodsenseleinwand den Weg nach Italien über diese Messen und über Südfrankreich³⁷⁶⁾. Für das starke Interesse der oberdeutschen Leinenproduktionsgebiete an den Messen der Champagne zeugt die Tatsache, daß die Stadt Konstanz, Zentrum des Leinwandbezirkes³⁷⁷⁾, für den Leinwandhandel in den vier Städten Provins, Lagny, Troyes und Bar-sur-Aube je ein Haus besaß³⁷⁸⁾ und die Stadt Basel ihrerseits sicher einen eigenen Hof in Bar-sur-Aube³⁷⁹⁾. Die langjährigen Erfahrungen der Konstanzer Kaufleute mit den Messen floß in die Ordnung für den Leinwandhandel ein, die der Rat der Stadt Konstanz 1289 erließ³⁸⁰⁾. Schwaben dürften ohne Zweifel auch die Messen des Podeltas, die mit Ausnahme Bolognas an den Champagner Messen nicht vertreten waren, besucht haben³⁸¹⁾.

371) Nach JONES, *La storia economica* (wie Anm. 6), S. 1699f., hätten Ende des 13. Jahrhunderts die italienischen Kaufleute den Handel über die Alpen in ihre Hände genommen, so daß sich die Präsenz der nordischen Kaufleute in Italien verringerte.

372) Über die Besuche der Italiener an den Messen und über die beteiligten und unbeteiligten lombardischen Städte vgl. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels* (wie Anm. 84) Bd. 1, S. 156ff. Zuletzt RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 43f. mit Karte S. 51.

373) SCHÖNFELDER, *Handelsmessen* (wie Anm. 356), S. 21.

374) QZWG Bd. 1, Nr. 17, 20. F. KEUTGEN, *Urkunden zur städtischen Verfassungsgeschichte* Bd. 1, Berlin 1901, Nr. 49.

375) Dazu AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 277ff.

376) AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 278. KIRCHGÄSSNER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 315), S. 32ff.

377) AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 269.

378) KEUTGEN, *Verfassungsgeschichte* (wie Anm. 374) Bd. 1, Nr. 250. MAURER, *Konstanz* (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 149f.

379) R. WACKERNAGEL, *Geschichte der Stadt Basel* Bd. 1, Basel 1907, S. 106.

380) Druck: KEUTGEN, *Verfassungsgeschichte* (wie Anm. 374) Bd. 1, Nr. 250. Dazu MAURER, *Konstanz* (wie Anm. 14) Bd. 1, S. 149f. KIRCHGÄSSNER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 315), S. 34ff. AMMANN, *Leinenindustrie* (wie Anm. 7), S. 270f., 286f.

381) Nach der Zollordnung von Ferrara. SCHAUBE, *Handelsgeschichte* (wie Anm. 30), S. 449. RÖSCH, *Die italienischen Messen* (wie Anm. 39), S. 48.

Für die lebhafteste Beanspruchung der Messen in der Champagne sprechen auch die finanziellen Beziehungen³⁸²). Die Gebühr für die Schutzurkunde des Papstes Gregor IX. für das Spital St. Gallen von 1234 war in Pfennigen der Champagne, den *provesini*, berechnet, die in ganz Europa wie in Italien zeitweise eine außerordentlich starke Verbreitung fanden; die Urkunde kann also, muß aber nicht unbedingt in der Champagne ausgehändigt worden sein³⁸³). 1239 quittierte in Troyes der Prokurator des römischen Bürgers Bobo und dessen Gesellschaft den Empfang von 284 Mark, die ihm das Kloster St. Gallen schuldete. Als Vertreter des Klosters handelten der Basler Domherr Rudolf und der St. Galler Bürger Rudolf Spiser³⁸⁴). Beide Vorgänge bezeugen die Verbindungen St. Gallens zu den Messen der Champagne, die zweifellos über den Fernhandel liefen, während der folgende Zürich als Etappenort zwischen Italien, Basel und der Champagne in Erinnerung bringt. In Zürich traf 1241 Albertus Benushe, Kaufmann aus Siena³⁸⁵), als Vertreter seiner Gesellschaft mit Bischof Volkard von Chur eine Verabredung zur Abtragung einer Schuld von 400 Mark seines Amtsvorgängers. Die Zahlung erfolgte ratenweise, wobei die erste Rate in Basel abzuliefern war, die drei restlichen je zu St. Martin in Troyes. Das Instrument über 403 Mark des Bischofs Ulrich, des Vorgängers, versprach Albert, dem Prokurator des Bischofs, dem Leutpriester Georg in Sevelen, in Troyes zurückzugeben³⁸⁶). 1276 schließlich war das Handelshaus Bernhard Scotti aus Piacenza damit beauftragt, den päpstlichen Kreuzzugszehnten des Bistums Konstanz zu übernehmen. Um dies auszuführen, wurden Meister Roger de Merlomonte und Roland de Ripalta entsandt³⁸⁷). Die Überweisung erfolgte ohne Zweifel nicht direkt, sondern über die Messen in der Champagne.

Um das Jahr 1300 waren Italien und Schwaben politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich ungleich entwickelter als um 900. Eigentliche Umwälzungen hatten sich voll-

382) Vgl. SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 433f. Zur Ausbreitung italienischer Finanzbeziehungen vgl. JONES, La storia economica (wie Anm. 6), S. 1703ff.

383) Chartularium Sangallense (wie Anm. 243) Bd. 3, Nr. 1232. THOMAS, Die Champagnemessen (wie Anm. 356), S. 21f. Zur Verbreitung der *provesini* in Italien vgl. D. ABULAFIA, Maometto e Carlo Magno: le due aree monetarie italiane dell'oro e dell'argento, in: Storia d'Italia. Annali 6. Economia rurale, economia monetaria, Torino 1983, S. 225–270, hier S. 245ff. Ph. GRIERSON, Münzen des Mittelalters, München/Fribourg 1976, S. 165.

384) Chartularium Sangallense (wie Anm. 243) Bd. 3, Nr. 1272. Vgl. ebd., Nr. 1174f., laut denen 1230 mit den Kaufleuten von Rom und Siena die Abzahlung einer Schuld von 1200 Mark, zahlbar in Como und in Rom, abgesprochen wurde. Diese und die Schulden stammen von Bischof Rudolf von Güttingen von Chur, der gleichzeitig auch Abt von St. Gallen war. Helvetia Sacra 3/1, S. 1298ff.

385) DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 348. Siena ging nach 1220 unter den nach Frankreich handelnden italienischen Städten in Führung. Die Sienesen waren Hauptgeldgeber für die immer geldbedürftige deutsche Geistlichkeit.

386) Zürcher Urkundenbuch (wie Anm. 45), Nachträge 558a. Urkundenbuch St. Gallen-Süd (wie Anm. 169), S. 386 (Trier statt Troyes). Bündner Urkundenbuch (wie Anm. 22) Bd. 2, Nr. 783 (Utrecht statt Troyes).

387) QZWG Bd. 1, Nr. 58.

zogen. Neben dem als Einzelkämpfer tätigen Kaufmann des 10./11. Jahrhunderts trat im 12./13. Jahrhundert wegen des gemeinsamen Besuchs der Messen immer mehr der im Rahmen seiner Herkunftsstadt oder -landschaft organisierte Kaufmannsverbund oder die Handelsgesellschaft in Erscheinung. Sie verwendeten wohl seit dem 12. Jahrhundert ihre Angestellten, um die Warentransporte durch Schwaben und nach Schwaben auszuführen. Es würde nicht verwundern, wenn die italienischen Kaufleute für diese eher mühsame Tätigkeit auch schwäbische und deutsche Beauftragte eingesetzt hätten. Als weiterer Schritt löste sich der Transport der Güter ab und verselbständigte sich als eigenes Geschäft. Es entstanden die Transportunternehmen, die in der Frühzeit mit eigenen Lasttieren operierten³⁸⁸), dann aber dazu übergingen, die Transporte auf viel begangenen Routen zu organisieren, indem sie die regionalen oder örtlichen Transportkapazitäten aktivierten. Auf den Fuhrstrecken nahmen Firmen mit größerem Transportgut Fuhrleute (*vectuarii*) in Dienst, die im 13. Jahrhundert begannen, nur noch die Teilstrecken bis zu den Klusen am Alpenrand zu bedienen, während auf den Gebirgsstrecken die organisierten Säumer- oder Rodfuhrgenossenschaften den Transport weiterführten. Führte die Route über die Alpen, so begleitete immer ein Vertreter des Transportunternehmers die Fuhr, um an Ort und Stelle den Weitertransport auf der nächsten Etappe zu veranlassen. 1193 beobachteten wir in der Lombardei, daß Mailänder ihre Güter anderen, teilweise über die Alpen hinweg verkehrenden Leuten zum Transport anvertrauten³⁸⁹). Aus dem Jahre 1248 stammen die ersten Verträge, die zwischen Fuhrleuten und Händlern abgeschlossen wurden und erhalten geblieben sind³⁹⁰). Der vom Transport entlastete Kaufmann konnte unabhängiger reisen und dazu übergehen, dank der wachsenden Verbreitung der Schriftlichkeit seine Geschäfte von seinem Sitz aus zu dirigieren³⁹¹). Auswärts ließ er sich durch seine Faktoren oder Prokuratoren vertreten. Diese Entwicklung der Handelsformen dürfte eine weitere Erklärung dafür liefern, daß wir in Schwaben nur wenige italienische Kaufleute gefunden haben.

388) SCHAUBE, Handelsgeschichte (wie Anm. 30), S. 380f. DAVISO, I pedaggi (wie Anm. 117), S. 55.

389) SCHNYDER, Handel und Verkehr (wie Anm. 66), Nr. 30. SYDOW, Beiträge (wie Anm. 304), S. 409f. SCHÖNFELDER, Handelsmessen (wie Anm. 356), S. 40. DAVISO, I pedaggi (wie Anm. 117), S. 55.

390) SCHÖNFELDER, Handelsmessen (wie Anm. 356), S. 40f.

391) DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 29), S. 126f., 145, sieht einen Vorläufer bereits Mitte des 11. Jahrhunderts in Amalfi.

3. ZUSAMMENFASSUNG

Ausgangs- und Mittelpunkt dieser Untersuchung war der Handel zwischen Schwaben und Italien mit der Absicht, das Schwergewicht auf das 10. und 11. Jahrhundert zu legen und das 12. und 13. Jahrhundert nicht zu vernachlässigen. Da besonders für die Frühzeit die Quellenlage dürftig ist, aber auch für die zweite Hälfte unserer Beobachtungsperiode nur selektiv besser, haben wir versucht, als breiteren Hintergrund den Verkehr allgemein einzufangen und zu überlegen.

1. Der allgemeine Verkehr floß auch in Zeiten schwacher Staatlichkeit und dünner Bevölkerungsdichte weiter. Um Verkehr zwischen Italien und Schwaben zu ermöglichen, war das Überwinden der Alpenbarriere unumgänglich. Der direkteste Weg über die Alpen war von Schwaben aus gesehen das Paßsystem des Septimers. Flankiert wurde es von weiteren, weniger begangenen Bündner Pässen, vor allem aber durch den Brenner im Osten und den Großen St. Bernhard im Westen, die beide nur über nichtschwäbisches Gebiet erreicht werden konnten. Wir stellten fest, daß insbesondere das Paßsystem des Septimers vergleichsweise gut dokumentiert ist. Chiavenna, Bergell und Chur lieferten vom 10. Jahrhundert an kontinuierlich Anhaltspunkte für einen praktisch nicht versiegenden allgemeinen Verkehr, in dem der Handelsverkehr eine bedeutende Rolle spielte. Er dürfte jener Paß gewesen sein, der die Hauptlast des Verkehrs zwischen Schwaben und Italien bewältigt hat. Der Neuling unter den von Schwaben aus direkt zugänglichen Pässen, der Sankt Gotthard, wies vor 1300 ein beachtliches Verkehrsvolumen auf, doch trat er mehr zum Großen St. Bernhard als zum Septimer in Konkurrenz. Vom Septimerpaß ausgehend schlossen wir, daß der Große St. Bernhard in der Frühzeit und der Brenner um 1300 besser frequentiert waren. Die Störungen, für die im 10. Jahrhundert Sarazenen und Ungarn, aber auch lokale Gewalthaber unterschiedlichster Qualität mit möglichen Repressalien verantwortlich gemacht werden, waren befristet.

2. Italien war immer attraktiv. Viele der umgesetzten Waren wurden vom schwäbischen Kunden in Italien selbst erworben. Als Pilger, kirchliche Reisende, Gesandte oder als Teilnehmer an Heerzügen erwarben, erbeuteten oder raubten sie begehrte Waren, die wegen ihres Charakters als Mangelware kostbar waren.

3. Um die Ausdehnung der Handelsbeziehungen zwischen Schwaben und Italien zu erfassen, versuchten wir den Spuren der Kaufleute zu folgen. Auf einen kurzen Nenner gebracht, ergab sich, daß es bis zum späten 12. Jahrhundert die schwäbischen Kaufleute waren, die nach Italien zogen, um Güter auszutauschen, während die Italiener außer als Wanderhändler in Schwaben weniger auftauchten. Die Schwaben dominierten auf dieser Achse den Fernhandel.

4. Im Rahmen des Fernhandels erschienen die Italiener seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert in Schwaben, um ihre Güter entweder in den Handelszentren wie Augsburg, Ulm, Konstanz, Basel, Straßburg oder Freiburg im Breisgau abzusetzen oder Richtung Franken oder zur Hanse durchzuführen. Dieser Güterumschlag dürfte in erheblichem

Ausmaß bereits nicht mehr durch persönliche Begleitung und auf eigenen Saumtieren erfolgt sein, sondern durch beauftragte Transportunternehmer oder andere Spediteure, die zuerst mit den eigenen Lasttieren operierten, sich dann immer mehr auf örtliche Transportmittel wie Fuhrleute, Saum- und Schiffsfuhr stützten.

5. Die Kaufleute aus Schwaben und Italien trafen sich, wie das üblich war, auf den Messen und Jahrmärkten. Im späten 12. und im 13. Jahrhundert traten sie auf den Messen der Champagne miteinander in Kontakt, nach 1300 auf neuerstandenen Messen in Frankreich, Deutschland und Flandern. Über diese Messen spielten sich auch Finanztransaktionen aus Schwaben nach Italien ab.

6. Der Handel und der Kaufmann, der ihn trug, durchliefen im Laufe des Hochmittelalters in einem langsamen Prozeß grundlegende Veränderungen. Bevölkerungszuwachs, neue Gewohnheiten und neue Kenntnisse erweiterten die Nachfrage, und die Städte zogen den Handel an sich, in Italien allerdings viel früher als in Schwaben. Der eher grobschlächtige Wanderhändler der früheren Periode trat neben dem neu aufkommenden, gebildeten Kaufmann des 13. Jahrhunderts mit europaweiter Tätigkeit immer mehr zurück, verschwand indessen aber keineswegs, sondern betreute weiter sein regionales Beziehungsnetz. Schwäbische und italienische Fernkaufleute näherten sich mit der wachsenden Berührungsdichte im Laufe der Entwicklung in ihren Organisationsformen einander an. Je dichter die Vernetzungen wurden, desto mehr beeinflussten sie sich gegenseitig. Beide Nachbarräume, Oberitalien und Schwaben, wandelten sich von agrarisch geprägten Landschaften zu Produktionsgebieten mit großer und weitreichender Exportkraft. Die Produkte indessen unterschieden sich, Schwaben erzeugte mit seiner Leinwand eine vergleichsweise grobe Ware, die allerdings dem Markt angepaßt war, während Oberitalien immer hochgestochener und feinere Gebrauchs- und Luxusstoffe und Waffen herstellte.

Mehrfach zitierte Literatur

- H. ADAM, Das Zollwesen im fränkischen Reich und das spätkarolingische Wirtschaftsleben. Ein Überblick über Zoll, Handel und Verkehr im 9. Jahrhundert (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beihefte 126), Stuttgart 1996
- H. AMMANN, Die Anfänge der Leinenindustrie des Bodenseegebietes, in: Alemannisches Jahrbuch 1, 1953, S. 251–313
- H. AMMANN, Die Anfänge der deutsch-italienischen Wirtschaftsbeziehungen des Mittelalters, in: Rheinische Vierteljahrsblätter 7 (1937), S. 179–194
- R.-H. BAUTIER, Les foires de Champagne. Recherches sur une évolution historique, in: La Foire. Recueils de la Société Jean Bodin V, Bruxelles 1953, S. 97–147
- C. BECKER, Die Kommune Chiavenna im 12. und 13. Jahrhundert. Politisch-administrative Entwicklung und gesellschaftlicher Wandel in einer lombardischen Landgemeinde (Gesellschaft, Kultur und Schrift. Mediävistische Beiträge 3), Frankfurt a. M./Berlin/Bern 1995
- H. BEUMANN, Exposition der Problemstellung, in: BEUMANN/SCHRÖDER, Die transalpinen Verbindungen S. 9–22
- H. BEUMANN und W. SCHRÖDER (Hg.), Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis zum 10. Jahrhundert (Nationes 6), Sigmaringen 1987
- A. BORST, Der Wandel geistiger Horizonte und Bewegungen in der alpinen Umwelt vom 10. bis zum 16. Jahrhundert, in: Le Alpi e l'Europa. Vol. 4, Bari 1975, S. 1–26
- L. BÜHLER, Chur im Mittelalter. Von der karolingischen Zeit bis in die Anfänge des 14. Jahrhunderts (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte 6), Chur 1995
- H. BÜTTNER, Schwaben und die Schweiz im frühen und hohen Mittelalter. Gesammelte Aufsätze von H. Büttner, hg. von H. PATZE (Vorträge und Forschungen 15), Sigmaringen 1972
- D. CLAUDE, Der Handel im westlichen Mittelmeer während des Frühmittelalters. Bericht über ein Kolloquium der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas im Jahre 1980, hg. von Kl. DÜWEL, H. SIEMS und D. TIMPE (Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa 2. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse 3. Folge 144), Göttingen 1985
- O. P. CLAVADETSCHER, Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 5 (1955), S. 1–30
- M. C. DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo (Miscellanea di storia italiana, serie IV, vol. V), Torino 1961
- G. DEIBEL, Die finanzielle Bedeutung Reichs-Italiens für die staufischen Herrscher des 12. Jahrhunderts, in: ZSRG/GA 54 (1934), S. 134–177
- A. DOREN, Italienische Wirtschaftsgeschichte. Band 1, Jena 1934
- P. FRIED, Alemannen und Italien vom 7. bis 10. Jahrhundert, in: BEUMANN-SCHRÖDER (Hg.), Die transalpinen Verbindungen, S. 347–358
- F. GLAUSER, Verkehr im Raum Luzern-Reuss-Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5 (1987), S. 2–19
- F. GÜTERBOCK, Die Lukmanierstrasse und die Passpolitik der Staufer. Friedrichs I. Marsch nach Legnano, in: Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 11, 1908, S. 1–24
- H. HASSINGER, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für H. Kellenbenz 1 (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte 4), (Stuttgart) 1978, S. 313–372
- Helvetia Sacra I/2. Das Bistum Konstanz. Das Erzbistum Mainz. Das Bistum St. Gallen. 2 Teile, Basel 1993
- Helvetia Sacra I/6. La diocesi di Como, Basel 1989

- Helvetia Sacra III/1. Frühe Klöster, die Benediktiner und Benediktinerinnen in der Schweiz. 3 Teile, Basel 1986
- Helvetia Sacra IV/1. Les chanoines réguliers de Saint-Augustin en Valais, Bâle 1997
- W. HEYD, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. 2 Bände, Stuttgart 1879
- R. HIESTAND, Byzanz und das Regnum Italicum im 10. Jahrhundert (Geist und Werk der Zeiten 9), Zürich 1964
- E. HLAWITSCHKA, Franken, Alemannen, Bayern und Burgunder in Oberitalien (774–962). Zum Verständnis der fränkischen Königsherrschaft in Italien (Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte 8), Freiburg im Breisgau 1960
- F. IRSIGLER, Jahrmärkte und Messesysteme im westlichen Reichsgebiet bis ca. 1250, in: JOHANEK/STOOB (Hg.), Europäische Messen, S. 1–33
- P. JOHANEK, Der fränkische Handel der Karolingerzeit im Spiegel der Schriftquellen, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr in vor- und frühgeschichtlicher Zeit in Mittel- und Nordeuropa 4: Der Handel der Karolinger- und der Wikingerzeit (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse 3. Folge 144), Göttingen 1985, S. 7–68
- P. JOHANEK und H. STOOB (Hg.), Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit (Städteforschung Reihe A 39), Köln/Weimar/Wien 1996
- Ph. JONES, La storia economica. Dalla caduta dell'impero romano al secolo XIV, in: Storia d'Italia 2, 1469–1810
- H. KELLER, Kloster Einsiedeln im ottonischen Schwaben (Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte 13), Freiburg im Breisgau 1964
- B. KIRCHGÄSSNER, Handel und Verkehr zwischen Konstanz und Oberitalien (insbesondere in staufischer Zeit), in: Konstanz zur Zeit der Staufer, hg. vom Rosgarten Museum Konstanz aus Anlaß der 800. Wiederkehr des Konstanzer Friedens, Konstanz 1983, S. 26–42
- Lexikon des Mittelalters. Band 1ff., München/Zürich 1980ff
- H. MAURER, Der Herzog von Schwaben. Grundlagen, Wirkungen und Wesen seiner Herrschaft in ottonischer, salischer und staufischer Zeit, Sigmaringen 1978
- H. MAURER, Konstanz im Mittelalter. Band 1: Von den Anfängen bis zum Konzil, Konstanz 1989
- K. MEYER, Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII. Ein Beitrag zur Geschichte der Schweiz im Mittelalter, Luzern 1911
- W. MEYER, Siedlung und Alltag. Die mittelalterliche Innerschweiz aus der Sicht des Archäologen, in: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft. 2 Bände, Olten 1990, hier 2, S. 237–305.
- E. OEHLMANN, Die Alpenpässe im Mittelalter, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 3 (1878), S. 165–289; 4 (1879), S. 163–324
- R. PAULER, Das Regnum Italiae in ottonischer Zeit. Markgrafen, Grafen und Bischöfe als politische Kräfte (Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 54), Tübingen 1982
- H. C. PEYER, Der Einfluss der Alpen auf die Strategie im Früh- und Hochmittelalter (8.–13. Jahrhundert), in: Krieg und Gebirge. Der Einfluss der Alpen und des Juras auf die Strategie im Laufe der Jahrhunderte, in: Revue Internationale d'Histoire Militaire 65 (1988), S. 57–75
- H. C. PEYER, Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter (MGH Schriften 31), Hannover 1987
- S. DE RACHEWILTZ und J. RIEDMANN (Hg.), Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert), Sigmaringen 1995
- Y. RENOARD, Les hommes d'affaires italiens du Moyen Age. Paris (Collection U, Série Histoire médiévale), Paris 1968/72
- E. RIEDENAUER (Hg.), Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Historikertagung in Irsee 1993 (ARGE ALP, Bericht der Historikertagungen, NF 7), Bozen 1996

- J. RIEDMANN, Verkehrswege, Verkehrsmittel, in: DE RACHEWILTZ/RIEDMANN (Hg.), Kommunikation und Mobilität, S. 61–75
- I. H. RINGEL, Der Septimer. Zur verkehrsgerechten Erschließung einer Paßstraße im Mittelalter, in: RIEDENAUER (Hg.), Die Erschließung des Alpenraums, S. 261–276
- G. RÖSCH, Venedig und das Reich. Handels- und verkehrspolitische Beziehungen in der deutschen Kaiserzeit (Bibliothek des Deutschen Historischen Instituts in Rom 53), Tübingen 1982
- G. RÖSCH, Die italienischen Messen im 13. Jahrhundert, in: JOHANEK/STOOB (Hg.), Europäische Messen, S. 35–56
- R. SABLONIER, Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft, in: Inner-schweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft. 2 Bände, Olten 1990, hier 2, S. 11–233
- A. SCHAUBE, Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuz-züge, München/Berlin 1906
- L. SCHMUGGE, Die Anfänge des organisierten Pilgerverkehrs im Mittelalter, in: Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken 64 (1984), S. 1–83
- R. SCHNEIDER, Fränkische Alpenpolitik, in: BEUMANN/SCHRÖDER, Die transalpinen Verbindungen, S. 23–49
- A. SCHÖNFELDER, Handelsmessen und Kreditwirtschaft im Hochmittelalter. Die Champagnermessen, Saarbrücken/Scheidt 1988
- A. SCHORTA, Rätisches Namenbuch. Band 2 (Romanica Helvetica 63), Bern 1964.
- A. SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig. 2 Bände, Leipzig 1900
- H. STADLER-PLANZER, Geschichte des Landes Uri. Teil 1, Altdorf 1993
- W. STEIN, Handels- und Verkehrsgeschichte der deutschen Kaiserzeit, Berlin 1922. Neudruck Darmstadt 1977
- O. STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108), Innsbruck 1953
- Storia di Milano. 17 vol., Milano 1953–1966
- Storia d'Italia. Ed. G. EINAUDI. Band 1ff., Torino 1972ff.
- W. VON STROMER, Binationale deutsch-italienische Handelsgesellschaften im Mittelalter, in: DE RACHEWILTZ/RIEDMANN (Hg.), Kommunikation und Mobilität, S. 135–158
- H. THOMAS, Die Champagnermessen, in: Brücke zwischen den Völkern – Zur Geschichte der Frankfurter Messe. 3 Bände, Frankfurt 1991. Hier Band 1, S. 13–36
- W. WATTENBACH/R. HOLTZMANN, Deutschlands Geschichtsquellen im Mittelalter. Die Zeit der Sachsen und Salier. 2 Teile, hg. von F.-J. SCHMALE, Darmstadt 1967
- G. WIELICH, Das Locarnese im Altertum und Mittelalter. Ein Beitrag zur Geschichte des Kantons Tessin, Bern (1970)
- Nach Abschluß des Manuskripts erschien:
- A. ESCH, 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

Mehrfach zitierte Quellen

- Bertholds Fortsetzung der Chronik Hermanns von Reichenau [1055–1080]. Übersetzt von G. GRANDAUR. Repr. 1970 (Die Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit 47), Leipzig 1893
- J. F. BÖHMER, *Regesta Imperii* 2/1: Die Regesten des Kaiserreichs unter Heinrich I. und Otto I. 919–973, neubearb. von E. VON OTTENTHAL mit Ergänzungen von H. H. KAMINSKY, Hildesheim 1967; 2/2: Die Regesten des Kaiserreiches unter Otto II., neubearb. von H. L. MIKOLETZKY, Graz 1950; 2/5: Papstregesten 911–1024, bearb. von H. ZIMMERMANN, Wien/Köln/Weimar 21998; 4/1: Die Regesten des Kaiserreiches unter Lothar III. und Konrad III., 1. Teil: Lothar III. 1125 (1075)–1137, neubearb. von W. PETKE, Köln/Weimar/Wien 1994; 4/3: Die Regesten des Kaiserreiches unter Heinrich VI. 1165 (1190)–1197, neubearb. von G. BAAKEN, Köln/Wien 1972; 6/1: Die Regesten des Kaiserreichs unter Rudolf, Adolf, Albrecht, Heinrich VII. 1273–1313, neubearb. von O. REDLICH mit einem Anhang von C. BRÜHL, Hildesheim/New York 1969 (BÖHMER, *Regesta Imperii*)
- C. BRÜHL/C. VIOLANTE, Die »Honorantie civitatis Papie«. Transkription, Edition, Kommentar, Köln/Wien 1983
- Bündner Urkundenbuch. Bearbeitet von E. MEYER-MARTHALER und F. PERRET. Band 1ff., Chur 1955ff.
- Chartularium Sangallense. Bearbeitet von O. P. CLAVADTSCHER. Band 3ff., St. Gallen 1983ff.
- Die Chronik Herimanns von Reichenau, hg. von K. NOBBE (Die Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit 42), Leipzig 1893
- Die Chronik des Klosters Petershausen, hg. von Otto FEGER (Schwäbische Chroniken der Stauferzeit 3), Lindau/Konstanz 1956
- Continuatio Casuum Sancti Galli. Conradi de Fabaria Continuatio Casuum sancti Galli, hg. von G. MEYER VON KNONAU, in: Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte 17, NF 7, 1879, S. 3–252
- Ekkehard IV., Casus Sancti Galli. Übersetzt von H. F. HAEFELE (Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters 10), Darmstadt 1980
- F. KEUTGEN, Urkunden zur städtischen Verfassungsgeschichte, Berlin 1901
- Liutprand von Cremona, Antapodosis, in: MIGNE, *Patrologia Latina* 136, S. 785–1180
- Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Abt. 1, Urkunden. 3 Bände, Aarau 1933–1964
- Regesta Episcoporum Constantiensium. Regesten zur Geschichte der Bischöfe von Konstanz ... 517–1496. 4 Bände, Innsbruck 1895–1941 (REC)
- W. SCHNYDER, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter. 2 Bände, Zürich 1973–1975
- W. SCHNYDER (Bearb.), Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte. Von den Anfängen bis 1500. 2 Bände, Zürich und Leipzig 1934–1937 (QZWG)
- J. SYDOW (Hg.), Beiträge zur Geschichte des deutschen Italienhandels im Früh- und Hochmittelalter, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 97, 1956, S. 405–413
- Thietmar von Merseburg, *Chronicon*, hg. von W. TRILLMICH (Ausgewählte Quellen zur Deutschen Geschichte des Mittelalters 9), Darmstadt 1974
- Tiroler Urkundenbuch. 1. Abt. Die Urkunden zur Geschichte des deutschen Etschlandes und des Vintschgaus. Bearbeitet von F. HUTER. 3 Bände (bis 1253), Innsbruck 1937–1957
- Urkundenbuch der Stadt Basel. Bearbeitet von R. WACKERNAGEL u. a. 11 Bände, Basel 1890–1910
- Urkundenbuch der südlichen Teile des Kantons St. Gallen. Bearbeitet von F. PERRET. 2 Bände, Rorschach 1961–1982
- Urkundenbuch der Stadt und Landschaft Zürich. Bearbeitet von J. ESCHER u. a. 13 Bände, Zürich 1888–1957
- Wipo, Das Leben Kaiser Konrad II. Übersetzt von W. PFLÜGER/W. WATTENBACH (Die Geschichtschreiber der deutschen Vorzeit 41), Leipzig 1888
- Württembergisches Urkundenbuch. 11 Bände, Stuttgart 1849–1913