

## *Auf der Straße nach Italien*

*Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter.  
Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellengattungen*

VON ARNOLD ESCH

Zunächst einige Worte zum Vorgehen, damit der Titel nicht zu viel verspricht. Man könnte bei diesem Thema die von den Quellen gebotenen Informationen zusammenziehen zu einer fiktiven Reise von (sagen wir) Konstanz zur Zeit des Konstanzer Friedens 1183 über Alpen und Apennin nach Rom und an solchem Itinerar entlang dann die typischen Reisevorkommnisse erzählen: Unterkommen, Tagesleistungen, Überschreiten von Zoll- und Sprachgrenzen, Geleitzkosten usw. Aber ich widerstehe dieser Versuchung und möchte stattdessen so vorgehen, daß ich Ihnen, in Auswahl, verschiedene Quellengattungen vorführe, die für dieses Thema in Frage kommen, und zu zeigen versuche, was sie *spezifisch* hergeben, und wo ihre *spezifischen* Interpretationsprobleme liegen<sup>1)</sup>. Dieses Vorgehen ist zwar weniger kurzweilig, für unsere Zwecke hier aber vielleicht doch ergiebiger, weil Methodisches Erkenntnisse bietet, die sich leichter nachvollziehen und zwischen unseren Einzelthemen übertragen lassen. Und auch das läßt sich dann zu einem Ganzen zusammenstecken.

1) Vgl. die Typologie der Quellen bei Arnold Esch, Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum, in: DERS., Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit, Bern/Stuttgart/Wien 1998, S. 173–248 (deren Gedankengang hier stellenweise gefolgt wird); italienische Version in DERS., Mercenari, mercanti e pellegrini. Viaggi transalpini nella prima Età moderna, Bellinzona 2005, S. 155–244. – Einige neuere Sammelbände zum Thema Alpen transit in Mittelalter und früher Neuzeit: Alpenübergänge vor 1850. Landkarten, Straßen, Verkehr, hg. von Uta Lindgren (VSWG, Beih. LXXXIII), Stuttgart 1987; Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert), hg. von Siegfried de Rachewiltz und Josef Riedmann, Sigmaringen 1995; Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. L'apertura dell'area alpina al traffico nel medioevo e nella prima era moderna. Historikertagung in Irsee, hg. von Erwin Riedenauner, Bozen 1996; Schwaben und Italien im Hochmittelalter, hg. von Helmut Maurer, Hansmartin Schwarzmaier und Thomas Zotz (VuF LII), Stuttgart 2001; Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secc. XIII–XVI). Atti del Convegno Trento, 27–28 ott. 2005 (im Druck).

### TYPLOGIE DER QUELLEN

Eine Sichtung der Quellen hier natürlich nicht in der strengen Systematik einer klassischen Quellenkunde, sondern als bloßes Sortieren nach dem praktischen Aussagewert, etwa: Quellen produziert aus der Perspektive (oder gar von der Hand) der Reisenden selbst, sozusagen *längs* zur Verkehrsrichtung, wie Reiseberichte, Ausgabennachweise, Itinerare usw., die in diesem Aufriß einordnend genannt, aber weitgehend beiseitegelassen seien, um über diese – so oft in den Vordergrund gestellte, ganze Anthologien füllende – Textgattung hinauszukommen zu weniger beachteten, weniger gefälligen Quellen. Dann eine Gruppe von Quellen hervorgegangen aus straßenbezogenen Einrichtungen, die, ohne sich selbst zu bewegen, den Verkehr vom Straßenrand her beobachten, sozusagen *quer* zur Verkehrsrichtung blicken, also Zollstellen, Paßhospize, Pilgerspitäler mit ihrer Buchführung: diese Rechnungsquellen seien hier näher beachtet.

Endlich die aus den Verkehrsregalien herrührende obrigkeitliche Kontrolle und Fürsorge mit ihren Quellen (Privilegien, amtliche Korrespondenzen, Gerichtsakten, Geleitsregister, Einnahmebücher, Transportordnungen, Straßenbauverträge usw.<sup>2)</sup>), die den Verkehrsfluß sozusagen von *oben* beobachten: kontrollierend, regulierend, abschöpfend, und um den Zustand der Straße besorgt. Denn immerhin ist die Straße, ist ein leidlich intakter Straßenkörper, ja Voraussetzung für alles Weitere, und das soll auch in unserer Auswahl beachtet werden: Straßenbau beobachtet in den Schriftquellen und am Straßenkörper. Hinzuzunehmen wären auch bildliche und kartographische Quellen, die Denkmäler, der archäologische Befund im Gelände. Also eine kunstlose ganz pragmatische Anordnung, die vor den Augen der Hilfswissenschaften schwerlich bestehen würde, aber ganz einfach dem dient, der sich gern auf historischen Straßen aufhält.

Wenn im folgenden dem Verkehr im Alpenbogen viel Raum gegeben wird, so auch aus der methodischen Überlegung, daß sich die Probleme von Straße und Verkehr hier besonders gut beobachten lassen, weil die extremen Bedingungen des Gebirges diese Probleme zuspitzen, ins Große projizieren, so daß sich Schwierigkeiten, Vorkehrungen, Investitionen usw. leichter erkennen lassen. Das gilt auch für den Straßenbau selbst: im Fels kann die Straße den natürlichen Hindernissen nicht ausweichen wie in der Ebene, sondern muß sie überwinden.

Der weite Zeitrahmen im Titel – von der Antike bis zum Spätmittelalter – kann natürlich nicht im einzelnen ausgefüllt werden, sondern nur hier und da an seinem Ort. Aber nur wenn ein großer Zeitraum in den Blick genommen wird, läßt sich Großes erkennen: was es nämlich bedeutet, auf gut ausgebauter, mit Meilensteinen und Benefiziarier- (also Polizei- und Wartungs-)Stationen versehener römischer Straße die Alpen zu überqueren, vor sich eine Routenkarte, die schon von fern die weiteren Anschlüsse jenseits des Po

2) Hierher gehören natürlich auch Zollregister, wenn man vom Hoheitsrecht, vom Zollherrn ausgeht und nicht von der hier erfragten Aussage.

anzeigte, in einem weiten Raum gleichen Rechts und gleicher Sprache – und was es dann bedeutet, im Mittelalter, *wieder* das große Fernziel Rom vor Augen und doch in geschrumpften Horizonten, auf wenig gewarteter Straße durch das in kleinere Räume unterschiedlicher Herrschaft zerfallene Land zu ziehen. Man könnte noch stärker, noch unzulässiger reduzieren auf das Elementarste und für die Alpenübergänge sagen: in der Antike, und in der Neuzeit, wenige, gut ausgebaute Übergänge; im Mittelalter, und in vorrömischer Zeit, hingegen viele, kaum ausgebaute, teilweise hoch hinaufführende Übergänge, die in der Neuzeit bisweilen keine Fahrstraße bekommen werden, auch wenn sie im Mittelalter so wichtig waren wie der Septimer.

QUELLEN AUS DER PERSPEKTIVE DER REISENDEN:  
REISEBERICHTE, REISEKOSTENRECHNUNGEN, ITINERARE

Zu den erzählenden Quellen also nur wenige Bemerkungen. Vor allem Reiseberichte gelten, weil aus der Perspektive des Reisenden gesehen, als die unmittelbarste Aussage zum Thema, und enttäuschen die darein gesetzte Erwartung doch oft, antworten nicht auf unsere Fragen. Soweit sie wirklich durchgeführte – nicht fiktive, hagiographisch eingebettete – Reisen betreffen, werden sie erst spät ein eigenständiges Genus, und oft sind sie literarisch überformt. Wenn dann mancher Autor momenthaft Erlebtes, Episodenhaftes (»Wie ich vor dem Abgrund lieber die Augen zumachte«; »wie das Saumtier sich ein Bein brach«) für nicht darstellungswürdig hält, oder den Ehrgeiz hat, statt individueller Erfahrung eher generelle Information, sozusagen Zuständliches, Landeskundliches zu bieten, bleiben endlich banale Aussagen wie: »Dann kamen wir in eine Gegend, die teils gebirgig teils eben ist, und deren Einwohner friedlich sind, wenn man sie nicht reizt.« Wenn ein Kaufmann bemerkt, er gehe lieber über den Gotthard zweimal als über den Splügen einmal<sup>3)</sup>, dann sagt das mehr aus als mancher öde Bericht.

Am beredtesten sind die Beschreibungen von Alpenübergängen, wo sie Extremsituationen schildern: die unfreiwillige Alpentraversierung im Winter. Etwa die Überquerung des Großen St. Bernhard durch den Bischof von Lüttich und den Abt von St-Trond auf ihrem Rückweg von Rom im Januar (!) des Jahres 1129<sup>4)</sup>. Unter den frühen Berichten ist das gewiß der anschaulichste und präziseste: mit Details über die Anordnung des Zuges (die Pferde gehen hinter den Pilgern aber vor den Herrschaften, damit diese einen breiter getretenen Pfad vorfinden), über die Ausrüstung der Führer, der die winterliche Überquerung professionell betreibenden *marrones* (Sondierstäbe zum Ertasten des Weges unter

3) Andreas Ryff, Reisebüchlein, hg. von Friedrich MEYER in: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 72 (1972), S. 5–135, hier: S. 94.

4) Gesta abbatum Trudonensium, hg. von Rudolf KOEPKE (MGH SS X), Hannover 1852/Neuauffl. Leipzig 1925, XII 6, S. 307.

dem hohen Schnee, *ad palpandam sub alta nive viam*, Eisenspitzen unter den Sohlen); über Lawinnenniedergänge und Lawinenopfer, mit Lokalisierung der gefährlichsten Stelle (gleich oberhalb von St-Rhémy: die moderne Straße ist hier denn auch auf die andere Talseite hinübergewechselt).

Dem Mediävisten kommt natürlich sogleich der unfreiwillige Alpenübergang Heinrichs IV. in den Sinn. Der König konnte sich die Jahreszeit nicht aussuchen, konnte nicht sagen: nach Canossa gehe ich erst, wenn der Schnee weg ist. Er muß sofort los, bevor Papst und Fürstenopposition zueinanderfinden, und sich der Tag seiner Bannung jährt, er muß mitten im Winter 1076/77 über den Mont-Cenis. Für Lampert von Hersfeld (*Annales*, ad 1077) eine willkommene Gelegenheit, den verhaßten König *manibus et pedibus reptando*, auf allen Vieren, die Alpen hinunterkriechen zu lassen vor die Füße Gregors VII. Der Autor war selbst nicht Augenzeuge<sup>5)</sup>, aber er gibt Details, die man sich im Flachland und Mittelgebirge schwerlich ausdenken könnte, etwa wie man im Hochgebirge Pferde verschneite Steilhänge hinunterbringt (das wußten meine Berner Studenten aus ihrem Militärdienst übrigens besser als gelehrte Kommentatoren).

Reiseberichte dramatisieren, beschreiben in aller Regel nur die erste (und oft einzige) Alpenüberquerung des Autors mit ihren ungewohnten Schrecken<sup>6)</sup>. Hingegen haben Waren vor Abgründen keine Empfindungen, und so wird man nur aus den anderen Quellengattungen wie Zollregistern, Warenbegleitbüchern usw. den *Alltag* des Alpenpaßverkehrs erfahren – auch ersehen, daß winterlicher Paßverkehr im Mittelalter so selten gar nicht war, zumal im Vergleich zum Sommer die Bergbauern und ihre Tiere nun für den Transportdienst abkömmlicher waren, die Straßen nun weniger holprig, und die nun verwendeten Schlitten womöglich von größerer Transportkapazität als die Wagen.

Zu den Quellen, die aus der Hand des Reisenden stammen und den Reiseablauf unmittelbar abbilden, gehört auch die Aufstellung von Reiseausgaben. Solche unscheinbaren Texte haben eine gewisse Überlieferungs-Chance, wenn es sich um Reisen im öffentlichen Auftrag und somit um offizielle Spesenbelege handelt, oder wenn sie in die professionelle Buchführung eines Kaufmanns gerieten, der die Kosten seiner Reise dokumentierte – oder auch die Transportkosten seiner Waren: wie Waren über die Alpen reisten, läßt sich zum Beispiel für die Große Ravensburger Handelsgesellschaft Station um Station, Ausgabe um Ausgabe verfolgen (schließlich ging das ja alles in die Preisbildung ein)<sup>7)</sup>. So sehen wir die

5) Immerhin hatte Lampert winterliche Reiseerfahrung (zwar nicht in den Alpen, aber in balkanischen Gebirgen), da er seine Jerusalemfahrt im Winter 1058/59 über Ungarn/Bulgarien unternahm (Lamperti Hersfeldensis Opera, hg. von Oswald HOLDER-EGGER [MGH SS rer. Germ.], Hannover 1894, *Annales*, S. 1–304, ad 1058, 1059).

6) Dazu zuletzt Guido CASTELNUOVO, »Iter per viam montanam, insuetam, frigidam et nivisam«: le strade alpine fra immaginario, realtà e politica, in: *Vie di terra e d'acqua* (wie Anm. 1).

7) Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380–1530, hg. von Aloys SCHULTE (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit I–III), Stuttgart/Berlin 1923/Nachdruck Wiesbaden 1964, Bd. III, Nr. 38–40.

Gesandten von Solothurn (oder von Köln oder von Lüneburg usw.) über die Alpen nach Rom ziehen, und noch das Bahnen des Weges auf dem verschneiten Gotthard wird mit 5 rheinischen Gulden zu Buche schlagen<sup>8)</sup>. In den Berner »Reiskostenrödeln« aus der Zeit der Mailänderkriege 1511–1515 sind für die einzelnen Feldzüge die genommenen Paßrouten, die erreichten Rast-Orte, die Benutzung von Wasserwegen und deren »Schnittstellen« (Detlev Ellmers) mit den Landwegen aufs sorgfältigste verzeichnet<sup>9)</sup>.

Man mache sich bei Benutzung solcher Quellen aber klar: Berichtet wird nur das, was etwas kostet. Ein gewöhnlicher Reisender wird, wenn zum Essen eingeladen, gerade dies als freundliche Begegnung berichten, indes ein Ausgabenheft gerade dies oft nicht registriert, eben weil das Essen nichts kostete. Oder: daß eine längere Steigung einsetzt, wird der gewöhnliche Reisebericht selten anmerken; im Ausgabenbuch eines Transports hingegen erkennen wir das sofort, denn es kostet etwas, nämlich zusätzliche Pferde.

Wie genau sich eine Reise in ihrer Alltäglichkeit gleichwohl anhand einer solchen Quelle verfolgen läßt, zeigt eine Kostenaufstellung, die ein Ablasskollektor über seine Reise vorlegte, die er, zum Einsammeln der Hussitenkreuzzugsgelder, 1470–72 durch die österreichischen Alpen, durch Deutschland bis nach Flandern gemacht hatte<sup>10)</sup>. Gefährliche Wegstrecken schlagen sich da in zusätzlichen Ausgaben für Geleit nieder (1 Gulden pro Kriegsknecht!), Rasttage in Ausgaben für Körperpflege (*pro lotione capitum omnium*), winterliches Reisen in wachsenden Ausgaben für Schuhwerk und Hufeisen *ad glaciem* – und was sich sonst noch an unbeabsichtigten Antworten auf unsere Fragen heraushören läßt, während die Quelle in ihren Auskünften nur den eventuellen Rückfragen der vorgesetzten Instanz zuvorkommen will. (Was diesen Kollektor von gewöhnlichen Reisenden vor allem unterscheidet, ist sein Problem – nicht: unterwegs an Geld zu kommen, sondern – unterwegs sein gesammeltes Geld wieder loszuwerden, zu deponieren oder bargeldlos zu transferieren). Etwas lustiger geht es in der Reisedokumentation zweier italienischer Gesandter über ihre Reise nach Innsbruck 1428 zu<sup>11)</sup>. Zwischen den üblichen

8) Staatsarchiv Solothurn, Staatsrechnung 1512, fol. 39v.

9) Zusammengestellt in Arnold Esch, Mit Schweizer Söldnern auf dem Marsch nach Italien. Das Erlebnis der Mailänderkriege 1510–1515 nach bernischen Akten, in: DERS., Alltag (wie Anm. 1), S. 299f. Über die spezifischen Bedingungen der Fortbewegung im Gebirge Guido CASTELNUOVO, Tempi, distanze e percorsi in montagna nel basso medioevo, in: Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Basso medioevo. Atti del XXXII Convegno storico internazionale Todi, 8–11 ott. 1995 (Centro italiano di studi sul basso medioevo-Accademia Tudertina), Spoleto 1996, S. 211–236.

10) Wie ich vor kurzem zu zeigen versucht habe: Arnold Esch, Aus dem Alltag eines Ablasskollektors. Eine Reise durch Deutschland, die Niederlande und Österreich anhand der Buchführung 1470–1472, in: Pápste, Pilger, Pönitentiarie. Festschrift für Ludwig Schmutge zum 65. Geburtstag, hg. von Andreas MEYER, Constanze RENDEL und Maria WITTMER-BUTSCH, Tübingen 2004, S. 109–134.

11) Fontes rerum Austriacarum (Abt. II: Diplomataria et acta 24), Wien 1895, Nr. CLXXVIII. Einen besonderen Fall von Dokumentation privater Reisen stellt der Berner Konrad von Scharnachthal († 1472) dar, der sich seine Reisedestinationen an den einzelnen Höfen bestätigen ließ: Werner PARAVICINI, Seigneur par l'itinérance? Le cas du patricien bernois Conrad de Scharnachthal, in: L'itinérance des seigneurs (XIV<sup>e</sup>–

Ausgabeposten wie Unterkunft, Verzehr, Pferdebeschlagen erscheinen farbige Positionen wie die Bewertung einer Wirtin, und anderes. Dieser Text sei hier nur genannt als Beispiel dafür, wie fließend der Übergang vom dürren Spesen-Itinerar zum privaten Erinnerungs-Itinerar, zum Reisetagebuch sein kann.

Um den folgenden Ausführungen nun eine Grundlage und eine Richtung zu geben, sei zunächst auf eine Quellengattung zurückgegriffen, die – nicht vom Reisenden geschrieben wie die bisherigen Texte, aber zu seiner praktischen Verwendung bestimmt – den Reiseweg geradezu im Namen trägt: das Itinerar oder Routenverzeichnis. Im Unterschied zu den antiken Itineraren (*Tabula Peutingeriana* als Karte, *Itinerarium Antonini* als Verzeichnis), die das Straßennetz des gesamten Reiches unter Angabe von Orten und Distanzen erfaßten, galten mittelalterliche Itinerare in der Regel nur *einem* Ziel – vor allem Rom oder Jerusalem – und basierten überwiegend auf der Reiseerfahrung einzelner Reisender, die so (und das war auch die Absicht der meisten Pilgerreiseberichte) praktische Hinweise geben wollten: aus ›ich ging‹ wird so ›man geht‹.

Unter den zahlreichen, vielfach behandelten Texten<sup>12)</sup> hebt sich ein Itinerar durch seine originelle Anordnung heraus. Das in die Chronik des Abtes Albert von Stade (um 1250) inserierte Itinerar der Rom-Wege von der Nordsee nach Italien<sup>13)</sup> gibt sich nämlich, schön didaktisch, als Dialog zwischen *Tirri* und *Firri* (Dietrich und Friedrich), die sich darüber in Frage und Auskunft, mit Sonderwünschen und Alternativvorschlägen, unterhalten wie in einem Reisebüro. *Firri* wünscht sich zum Beispiel die Maurienne, um den dort verwahrten Finger Johannes' des Täufers zu sehen; dann muß *Du*, sagt *Tirri*, über den Mont-Cenis gehen, das sei allerdings die längere Route, und nennt ihm alle Reisestationen. Die für den Rückweg gebotene *optio viarum* nennt neben Brenner und Großem St. Bernhard erstmals den Gotthard: *per Elvelinum montem quem Longobardi vocant Ursare*. Was *Tirri* da beiläufig als alternativen Alpenübergang anbietet, ist für die Straßenforschung ein historisches Datum, die Öffnung des Gotthard-Passes im 2. Viertel des 13. Jahrhunderts, und wird für die Verkehrssituation zwischen Nord und Süd weitreichende Folgen haben.

Itinerare nennen meist einsilbig nur die an der Route gelegenen Orte und sprechen zum Historiker vor allem durch den Vergleich, und in dieser Weise sei die Textgattung, am

XVI<sup>e</sup> siècles), hg. von Agostino PARAVICINI BAGLIANI, Eva P. PIBIRI, Denis REYNARD, Lausanne 2003, S. 27ff.

12) Für unsere Strecke jüngst Thomas SZABÓ, *Le vie per Roma*, in: *La storia dei Giubilei*, Bd. I: 1300–1423, hg. von Gloria FOSSI, Florenz 1997, S. 70–89, mit Abbildung gemalter Itinerare.

13) *Annales Stadenses auctore Alberto*, hg. von Johann Martin LAPPENBERG (MGH SS XVI), Hannover 1859, S. 271–378, hier: bes. S. 335–340; dazu Herbert KRÜGER, *Das Itinerar des Abtes Albert aus der Zeit um 1250*, in: *Stader Jahrbuch NF 46–48 (1956–58)*, Nr. 46, S. 71–124, Nr. 47, S. 87–136, Nr. 48, S. 39–76. Zur Eröffnung des Gotthard zuletzt Fritz GLAUSER, *Handel und Verkehr zwischen Schwaben und Italien vom 10. bis zum 13. Jahrhundert*, in: MAURER/SCHWARZMAIER/ZOTZ, *Schwaben und Italien (wie Anm. 1)*, S. 229–293, hier: S. 245–248.

Beispiel des letzten Wegstücks der Via Cassia beziehungsweise Francigena vor Rom, hier dargeboten.

Ein Vergleich zwischen spätantiken und hochmittelalterlichen Itineraren läßt nämlich einen in der Geschichte des Straßenwesens grundlegenden Wandel erkennen und datieren. Während eine römische Straße in ihrer schnurgeraden Streckenführung auf manche städtische Siedlungen keine Rücksicht nahm (sollten die sich doch, wie bei heutigen Autobahnen, mit einem Zubringer, einer Stichstraße, selber anschließen!), kann sich eine Straße das jetzt, nach dem Ende des Römischen Reiches, nicht mehr leisten: sie hat nicht mehr einem in weiter Ferne liegenden, von den Interessen des Reiches bestimmten Ziel zu dienen, sondern die menschlichen Siedlungen am Wege zu bedienen, und das ganz unmittelbar, vorne durchs Tor hinein und hinten wieder hinaus<sup>14</sup>). Und notfalls wird dem durch Straßenzwang nachgeholfen. Eine junge Kommune wie Viterbo läßt die Via Cassia – hier nun Via Francigena – nicht mehr 4 km westlich schnurgerade an sich vorüberziehen, sondern zerstört den an der antiken Trasse liegenden Borgo, in dem 1084 noch Heinrich IV. geurkundet hatte<sup>15</sup>). Und die Bewohner von Neu-Lodi, gegründet von Friedrich Barbarossa nach der Zerstörung Lodis durch die Mailänder 1158, nahmen ihre alte – römische – Straße gleich mit, ließen sich das vom Kaiser bestätigen (*sicut communis strata per medium veteris civitatis ibat, ita nichilominus per novam Laudensem civitatem nostram libere et expedite transeat*<sup>16</sup>), und machten die alte Trasse unbrauchbar – was sie sich, *veteri strata destructa*, vorsichtshalber vom Nachfolger noch einmal bestätigen ließen; denn solches *stratam rumpere* brachte natürlich die Nachbarn auf.

Anders gesagt: die *via publica*, aus den italienischen Quellen praktisch verschwunden mit dem Ende des karolingischen Reiches (das in der *Admonitio* Ludwigs des Frommen von 823–825 und dem *Capitulare Missorum* Lothars von 832 die Fürsorge für die Straße noch eingeschränkt hatte<sup>17</sup>), wird von den erstarkenden Kommunen im 12. Jahrhundert

14) Arnold ESCH, Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen um Rom, mit Hinweisen zur Begehung im Gelände, Mainz 1997, passim.

15) Henrici IV. diplomata / Die Urkunden Heinrichs IV., bearb. von Dietrich von GLADISS, fortgeführt von Alfred GAWLIK (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae VI), Berlin/Weimar 1941–1978, Nr. 361.

16) Friderici I. diplomata / Die Urkunden Friedrichs I., bearb. von Heinrich APPELT, unter Mitwirkung von Rainer Maria HERKENRATH u.a., 4 Bde. (MGH Diplomatum regum et imperatorum Germaniae X, 1–4), Hannover 1975–1990, Nr. 246; vgl. Thomas SZABÓ, Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert, in: Società, istituzioni, spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante, Bd. II, Spoleto 1994, S. 913–929, hier: S. 921f.

17) Capitularia regum Francorum, hg. von Alfred BORETIUS und Victor KRAUSE (MGH LL II, t. I–II), Hannover 1881–1897, hier: t. I, Nr. 150, cap. 22: *Ut ubi pontes antiquitus fuerunt et [...] ubi tempore genitoris nostri [...] facti sunt, [...] restituantur et renoventur*; t. II, Nr. 202, cap. 13: *De viis et pontibus et ceteris excubiis publicis, ut inquirant, et quae potuerint emendent*.

wieder »entdeckt«<sup>18)</sup>, als politisches Mittel zur Beherrschung von Raum eingesetzt. Sie beanspruchten nun die öffentliche Gewalt über die Straße, eigentlich Hoheitsrecht des Reiches (im Regalienkatalog von Roncaglia 1158 ausdrücklich aufgeführt<sup>19)</sup>). Aber sie investierten auch darin. Auf einen Reisenden aus dem Norden wirkte Oberitalien wie eine reine Städtelandschaft – *tota illa terra inter civitates ferme divisa*, bemerkt erstaunt Otto von Freising (*Gesta Frederici* II 14) –, und so war es nur natürlich, daß es hier die Städte waren, die seit dem 12. Jahrhundert zunehmend das Straßenwesen ihres Territoriums, von Grenze zu Grenze, in die Hand nahmen, regulierten, vermaßen, ausbauten.

Noch einmal zurück auf das letzte Wegstück vor Rom. Da ergibt ein Vergleich der Itinerare folgendes<sup>20)</sup>. Zwischen den antiken Routenkarten (*Tabula Peutingeriana* und *Itinerarium Antonini*) und dem ersten mittelalterlichen Itinerar – Erzbischof Sigeric von Canterbury um 990 auf dem Rückweg von Rom – ändert sich in den genannten Stationen hier noch wenig. Doch dann, bis zum Itinerar des isländischen Abtes Nikolas von Munkaþvera um 1150, ist aus jenem Borgo *Sancte Valentine* an der alten römischen Geraden eben *Boternisborg/Viterbo* geworden; ist *Fucari* (die antike Straßenstation *Forum Cassii*, später weiterlebend nur noch in der Landkirche S. Maria di Forcassi) aus dem Itinerar verschwunden, weil die römische Gerade auch hier aufgegeben und die Straße fortan über die sicherer gelegene Nachfolgesiedlung *Vetralla* geführt wurde.

Straße ist ein dynamisches Gebilde: wie in der Position der Straßenstationen, änderte sich nun entsprechend vieles auch in der Trassenführung. Denn eine mittelalterliche Straße bewegt sich anders im Gelände als eine antike römische Straße, paßt sich wieder stärker den naturräumlichen Bedingungen an, folgt der römischen Geraden nur noch in Umspielungen, weil die für schnurgeraden Verlauf erforderlichen römischen Kunstbauten wie Brücken, Böschungsmauern, künstliche Einschnitte usw. ohne regelmäßige Instandhaltung verfallen und Geländehindernisse darum nicht mehr überwunden, sondern umgangen werden: ein spätantiker Erdbeben umgangen mit einer Ausbiegung nach links, eine frühmittelalterliche Regenpfütze nach rechts, eine eingestürzte römische Brücke ersetzt durch einen Übergang an schmalerer Stelle bachaufwärts (oder gar eine intakte römische Brücke mutwillig besetzt durch eine Kirche: Abb. 1). So gibt die mittelalterliche Trasse an vielen Stellen die römische Gerade auf (die sich dann dort zum Pfad, zur Hecke, zum Waldrand, zum Grenzrain verflüchtigt: Abb. 2) – um aber immer wieder in die römische

18) SZABÓ, Die Entdeckung der Straße (wie Anm. 16), S. 913–929; und jetzt DERS. in diesem Band. Für die Straße am Übergang von der Antike ins Mittelalter wichtig am Beispiel einer nördlicheren Region: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Friedhelm BURGARD und Alfred HAVERKAMP (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997.

19) APPELT, *Friderici I. diplomata* (wie Anm. 16), Bd. X,2, Nr. 237.

20) Im einzelnen ESCH, Straßen (wie Anm. 14), S. 27, 34, 37. Zu einer Pilgerstation an dieser Strecke: Michael MATHEUS, Borgo San Martino. An early medieval pilgrimage station on the Via Francigena near Sutri, in: *Papers of the British School at Rome* 68 (2000), S. 185–199.

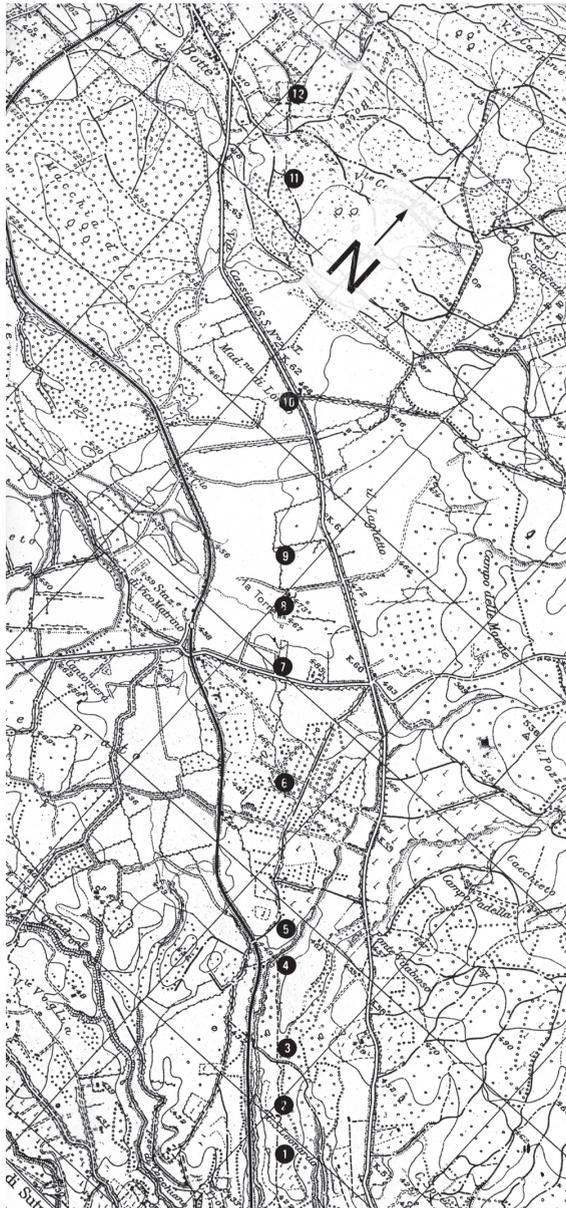


Abb. 2 Die Trasse der römischen Via Cassia als Folge von Feldweg, Hecke, Grenzrain, Leere, Waldrand usw. im heutigen Wegenetz zwischen Sutri und Vetralla.

Gerade zurückzufallen<sup>21)</sup>! Das ergibt, auf der italienischen Generalstabskarte, diese wie mit zittriger Hand gezogenen Geraden – man könnte sagen: römische Gerade gezogen von mittelalterlicher Hand.

Auf dieser Straße also ziehen Kaiser, Pilger, Güter nach Rom, auch Ideen, Baustile, Moden, Sagen. Denn um auch einmal die Flurnamenforschung, die Toponomastik zu Wort kommen und uns helfen zu lassen: an dieser Via Cassia (oder nun Francigena) hat man allein auf diesem letzten Wegstück vor Rom, zwischen Viterbo und Sutri, mehrere Rolands-Toponyme festgestellt, alle unmittelbar an der Straße: ein etruskisches Grab als »Geburtsgrötte Rolands«, eine Ansammlung römischer Turmgräber als »Türme Rolands«, der verbliebene Grundriß eines römischen Rundgrabs als »Wurfscheibe Rolands« usw. – greifbares Indiz dafür, daß auch die *Chansons de geste* diese Straße gezogen waren. Ja, im nahem Nepi enthält der – als Inschrift an der Kathedrale vermauerte – Vertrag über die Gründung der Kommune 1131 eine bemerkenswerte *sanctio*: wer gegen diesen Vertrag verstoße, dem solle es ergehen nicht nur wie den üblichen Judas und Pilatus, sondern wie Ganelon, der Roland in der Schlacht von Roncesvalles verriet, *qui suos tradidit socios*<sup>22)</sup>. Soviel, um unsere Quellen, schriftliche wie monumentale, nicht nur gestückelt zu behandeln, sondern gleich zu Anfang auch schon einmal, am Beispiel eines Straßenstückes, zusammenwirken zu lassen.

#### QUELLEN AUS STRASSENBEZOGENEN EINRICHTUNGEN: PILGERSPITÄLER, GASTHÄUSER, ZOLLSTELLEN

Und nun eine nächste Gruppe von Quellen, die aus straßenbezogenen Einrichtungen – Pilgerspitäler, Gasthäuser, Zollstellen usw. – hervorgegangen sind und den Verkehrsstrom sozusagen stationär, vom Straßenrand aus beobachten (also *quer* zur Verkehrsrichtung blicken und nicht längs wie die Perspektive der Reisenden) und bisweilen Aufschluß auch über die Verkehrsfrequenz geben.

Daß solche Haushaltsquellen, Rechnungsbücher, Inventare anders als erzählende Quellen zu behandeln und zu befragen sind, ist für den Historiker eine banale Einsicht. Aber man mache sich doch noch einmal bewußt, daß diese Quellengattungen noch weniger als andere dazu geschrieben sind, auf *unsere* Fragen zu antworten. Wenn wir zum Beispiel aus der wechselnden Menge der Münzen im Opferstock eines Paßhospizes auf das jahreszeitlich bedingte An- und Abschwollen des Verkehrs schließen wollen oder aus den Angaben über die Mengen reparierter Bettlaken auf den durchschnittlichen Pilger-Durchzug, dann ist das *unsere* Sache, und wenn wir da irren, oder die Frage falsch stellen, ist das

21) Verschiedene Beispiele in ESCH, Straßen (wie Anm. 14).

22) *Inscriptiones medii aevi Italiae*, Bd. 1: Lazio – Viterbo, hg. von Luigi CIMARRA u.a., Spoleto 2002, S. 83–86.

nicht der Quelle anzulasten. Denn die Quelle will nicht Dritten (und schon gar nicht uns) Zusammenhänge mitteilen, sie will im Grunde überhaupt nichts ›mitteilen‹, sondern in stiller Zwiesprache mit einem kontrollberechtigten Vorgesetzten, der mit den Geschäften des Hospizes im wesentlichen vertraut ist, nur die allernotwendigsten Erläuterungen für die nächste Rechnungslegung geben (will also nur sagen: aus 3 zerrissenen Bettlaken wurden 2 heile gemacht, wundere Dich also nicht, daß nicht mehr alle da sind). Was da alles *nicht* gesagt wird, das bleibt uns oft verborgen.

Und doch läßt sich aus solchen Quellen viel für unsere Zwecke herausholen, etwa aus den Rechnungsbüchern des Hospizes auf dem Großen St. Bernhard<sup>23</sup>). Und sogar aus den Inventaren, wenn man sie nicht als dürre Auflistung liest, sondern – weil nach Räumen geordnet – als Gang durch das Gebäude, wobei wir nur die für den Paßverkehr interessierenden Räume betreten wollen.

Werfen wir vor allem einen Blick in die *stupha*, die heizbare »Stube«, denn sie ist für die Reisenden hier oben lebenswichtig zu jeder Jahreszeit (dieser Paß hat mit 2469 m Höhe eine Jahresdurchschnittstemperatur von minus 1,5°!). Wir kennen die Inneneinrichtung in jedem Detail, vom großen Nußbaumtisch bis zum Hängeleuchter, notieren für unsere Zwecke aber nur, daß die Anschaffung von 4 Dutzend neuer Stühle (*pro emptione IIII<sup>or</sup> duodenarum postium pro stupha*) über den Eigenbedarf – 15 Geistliche und einiges Personal – weit hinausgeht. Das gilt auch für die Zusammensetzung des Geschirrs (60 Nöpfe aus Holz), doch weist vor allem der Vorrat an Bettzeug auf Gastungsbetrieb: 1447 zählte man insgesamt 58 Matratzen, 81 Decken, 107 Kissen, 111 Betttücher, ein großer Teil davon völlig zerschlissen: *nullius valoris, bene pravas* (also »bien dépravés«: auch sonst scheint durch das dürftige Latein das Französisch des Schreibers), im Dormitorium dürfte es entsprechend wüst ausgesehen haben. In der Kirche ein liturgischer Stoff gestiftet von Kaufleuten, weil sie diesen Paß offensichtlich häufiger benutzten (und das Tuch mit ihrer *marcha* kennzeichneten). Der Opferstock ergibt bei seiner regelmäßigen Leerung (*recepi de pecuniis trunchi*) tatsächlich – doch wohl der Verkehrsfrequenz entsprechend – im Winter wenig und im Sommer viel. Doch ist die Berechnungsbasis zu dünn und nicht zu vergleichen etwa mit der Möglichkeit, aus den Opfergaben für den Hauptaltar von St. Peter in Rom die jahreszeitlichen Schwankungen des Pilgerzustroms im Heiligen Jahr 1390 zu errechnen.

Aus der Haushaltsführung des Hospizes sind für die Jahre 1397 bis 1477 immerhin rund ein Dutzend Jahres- und Teilrechnungen erhalten, die guten Einblick in die Verhältnisse des Hospizes, aber auch in seine (hier allein interessierende) Verkehrssituation geben – und das sei doch hervorgehoben, da wir Paßverkehr in der Regel nicht auf der Paßhöhe zu fassen kriegen, sondern an Quellen nur weiter unten kommen, beim ersten

23) Les comptes de l'Hospice du Grand Saint-Bernard (1397–1477), hg. von Lucien QUAGLIA, in Zusammenarbeit mit Jean-Marie THEURILLAT, in: Vallesia 28 (1973) u. 30 (1975). Auswertung s. ESCH, Passverkehr (wie Anm. 1), S. 191–198.

Marktort oder der ersten Zollstelle. Freilich war dieses Hospiz ein Großbetrieb, sind andere Paßhospize – in Baulichkeiten, Ausstattung, Dienstleistung, Archivalien<sup>24)</sup> – damit nicht entfernt zu vergleichen.

Schon die Versorgung des Hospizes – auch sie sichtlich einem Gastbetrieb und nicht bloßem Eigenbedarf dienend – läßt einen weiten Verkehrsradius erkennen: Thunfisch aus dem Süden, Hering aus dem Norden, Schlachtvieh aus der Bresse, Gewürze aus Genf. Die Durchreisenden lassen sich mit Namen erkennen, wenn sie ranghoch genug waren, daß sie das Hospiz zusätzlichen Aufwand kosteten: der Bischof von Genf schlägt mit 4 Perlhühnern zu Buch, der Herzog von Savoyen (und das war schließlich der Landesherr) 1447 mit 3 Dutzend noch rasch zugekauften Trinkgläsern sowie ein wenig Weihrauch zum Durchduften der Räume, *aliquantum pro spargendo in cameris quum supervenerunt domini*. Von den namenlosen Reisenden hingegen erfahren wir, außer aus den zuvor verwerteten Mengen-Daten, auch aus einem einsilbigen Auszahlungsbeleg *pro curando les cherners dicte domus Montis Jovis*, »um die Leichenkammer des Hospizes zu entsorgen und um eine Grube zu graben, in der eine große Menge Toter begraben wurde, die aus dieser Leichenkammer herausgeholt wurden«, *et pro faciendo foveam in qua sepulti fuerunt magna quantitas mortuorum qui fuerunt extracti a dictis cherners*<sup>25)</sup>. Nichts könnte die Gefahren der Alpenüberquerung so drastisch und doch nüchtern aussprechen wie dieser beiläufige Zahlungseintrag, der fällig wurde, wenn im Hochsommer endlich der sonst gefrorene Boden aufzugraben war.

Überhaupt kann die Buchführung von Pilgerspitälern Aufschluß geben über Durchzug und Frequenz. Man muß sich nur bewußt halten, daß sie keine statistischen Zwecke hatte, und vor ihrer Auswertung erst einmal feststellen, was sie denn eigentlich dokumentieren *wollte* und entsprechend: was sie dokumentieren *kann*. Dazu zwei sehr unterschiedliche Beispiele am Weg nach Rom. Im Spital von Lausanne lassen die *recepta obventionum* und die *expense extraordinarie* erkennen, daß in den Heiligen Jahren 1400 und 1450 eine außergewöhnlich hohe Zahl von Rompilgern des Weges kam, hier sicherlich über den Großen St. Bernhard. Etwa 1450: *fuit defunctus quidam Scotus romipeta; fuit pauper romipeta de Yslandia sepultus veniendo Roma* usw. In diesem Jahr 1450 (in Lausanne ein Pestjahr) sind von 10 im Spital verstorbenen Pilgern 9 ausdrücklich Rompilger<sup>26)</sup>!

Das andere Beispiel ist dem riesigen Spital von S. Maria della Scala in Siena entnommen, aber einmal nicht seiner gewöhnlichen Haushaltsführung, sondern einer ungewöhnlichen Dokumentation. Der erst jüngst entdeckte *Libro del pellegrino* registriert alle Fälle, in denen Pilger auf dem Wege nach Rom hier Gelder deponierten, um sie auf dem Heimweg wieder abzuholen – falls sie überhaupt aus Rom zurückkehrten, und gerade dieser Fall

24) Andere Paß-Hospize s. ebd., S. 233 mit Anm. 227 u. 229.

25) Ebd., S. 194–197.

26) Jean-Daniel MOREROD, Jubilés et passages de pèlerins: les hôpitaux de Vevey et de Lausanne au XV<sup>e</sup> siècle, in: Ceux qui passent et ceux qui restent. Études sur les trafics transalpins et leur impact local, hg. von Pierre DUBUIS, Saint-Maurice 1989, S. 115–130.

wollte gewissenhaft dokumentiert sein, da die Gelder dann zugunsten des Spitals eingezogen wurden<sup>27</sup>). Von 1410 bis 1446 reichend, aber mit Übertragung der seit 1382 nicht abgeholten 327 Depositien, gibt dieser *Libro* ein ungewöhnlich scharfes, wenngleich ausschnitthaftes Bild: die Erfassung der Personen mußte, zur Identifizierung der Abholberechtigten, sehr genau genommen werden (ja reicht bis zur Angabe »unveränderlicher Kennzeichen«), der Wust der mitgeführten Münzen genau notiert werden (weibliche Pilger haben meist die schlechteren, Männer die Goldmünzen). Die stark schwankenden, oft wenigen Fälle erreichen im Jahre 1400 – Heiliges Jahr und Pestjahr! – die Zahl von 246. Mit anderen Worten: 210 Männer und 36 Frauen kehrten damals nicht zurück, um ihre Gelder wieder an sich zu nehmen!

Von der Dichte der Pilgerspitäler an der Straße nach Rom macht man sich keinen Begriff: weit überwiegend von kleinen und kleinsten Dimensionen, haben sie *recepta* und *expense* nicht hinterlassen oder nie geführt und geben insofern für unsere Fragestellung unmittelbar nichts her. Um aber doch eine Vorstellung zu geben: an der *strata Romea* (oder *Francigena*) fanden sich allein auf den rund 30 km von Lucca bis zum Übergang über den Arno bei Fucecchio, nach den Spitälern in Lucca selbst<sup>28</sup>), die bescheidenen Einrichtungen in Rughì, Pozzeveri, Cerbaia, Rosaia, Fucecchio, und dazwischen auf halbem Wege das große Spital von Altopascio mit seinen Rechten auf jene Arno-Brücke, von der wir um 1360 sogar den Wegzoll kennen: ein Erzbischof zahlte 20 sol., ein Bischof 15 usw., ein Mann mit Pferd ein Zehntel Erzbischof, nämlich 2 sol.; eine Frau zu Fuß 12 den., und wenn schwanger, für das im Mutterleib die Brücke benutzende Kind noch mal die Hälfte drauf<sup>29</sup>).

Neben den straßenbegleitenden karitativen Einrichtungen die kommerziellen: die Gasthäuser<sup>30</sup>). Hier pulsierte das Leben, kreuzten sich die Informationen über Nah und Fern – oder, um nur einmal das zu nennen, was in Berner Verhören ausdrücklich belegt ist: in Wirtsstuben wurden gemeinsame Kriegserlebnisse aus italienischen Feldzügen nachge-

27) Gabriella PICCINI, Lucia TRAVAINI, *Il libro del pellegrino* (Siena 1382–1446). Affari, uomini, monete nell’Ospedale di Santa Maria della Scala, Neapel 2003, Ergebnisse bes. S. 45ff.

28) Zu Lucca als Pilgerzentrum zuletzt Andreas MEYER, *Der Volto Santo in der lucchesischen Gesellschaft des 13. Jahrhunderts*, in: *Il Volto Santo in Europa. Culto e immagini del Crocifisso nel Medioevo*, hg. von Michele Camillo FERRARI und Andreas MEYER, Lucca 2005, S. 229–336.

29) Amleto SPICCIANI, *L’ospedale lucchese di Altopascio sulla strada per Roma*, in: *De Strata Francigena. Annuario del Centro Studi Romei* 6 (1998), S. 129–136 (Brückenzoll: S. 133); zu dieser Strecke der via Francigena s. auch die Beiträge von Alessandra CENCI und Alessandro MALVOLTÌ, ebd., S. 111–117 u. 161–172; Renato STOPANI, *La via Francigena*, Florenz 1988, S. 71–81; sowie Gabriella GARZELLA, *Strutture assistenziali nel quadro dei collegamenti viari tra Lucca e l’Arno*, in: *Pellegrinaggio ed ospitali nelle Cerbaie medievali. Atti della Giornata di studio sulla via Francigena, Galleno-Altopascio, 27 maggio 2001*, hg. von Stefano SODI, Pisa 2001, S. 77–84.

30) Über ihre im Mittelalter zunehmende Bedeutung grundlegend Hans Conrad PEYER, *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter* (MGH Schriften 31), Hannover 1987; zuletzt, mit weiterer Literatur, Beat KÜMIN in diesem Band.

schmeckt, Bestechungsgelder («Pensionen») für Anwerbungskonzessionen über den Tisch geschoben; wurden letzte Nachrichten über Sieg und Niederlage hineingerufen, erkundigten sich Kriegswillige nach der nächsten Soldkampagne, nach dem vereinbarten Treffpunkt am Übergang über die Alpen<sup>31)</sup> – so wie gewiß gerade in den Gasthäusern Reisende sich Informationen über ihre nächste Wegstrecke beschafft haben. Eine Vorstellung von Raumaufteilung und Ausstattung eines größeren Gasthauses im spätmittelalterlichen Oberitalien gibt eine Zeichnung Albrecht Dürers (wohl von seiner zweiten Italienreise 1505/06), die die Anordnung der Räume auf einem Stockwerk (*stüb, kamer, kuchen, spiskamer, scheishaus*), ja die Anordnung des Mobiliars (*tisch, pett, dazu ofen* mit rauchenden Schornsteinen) genau aufnimmt (Abb. 3)<sup>32)</sup>.

Aber auch hier gehe es wieder nur um die verfügbaren Quellen. Zwei Extremfälle: daß die Buchführung eines Gasthauses erhalten ist – wie in Thun, an den Paßrouten über die Berner Alpen, die beiden Rechnungsbücher eines Wirts und seines Gasthofes 1398–1415<sup>33)</sup> – bleibt leider ein Einzelfall. Wo Beherbergung und Bewirtung aber in eine vernünftige Registratur geriet wie die päpstliche, etwa weil ein Kaiser mit Gefolge auf Romzug Gast des Papstes war, wissen wir über die Unterbringung sogar von Großgruppen einfach alles. So beim Besuch Friedrichs III. in Rom zum Jahreswechsel 1468/69 die Namen von 27 Hotels und ihrer Wirte, die Verteilung der untergebrachten 320 Menschen und 396 Pferde, die Kosten für Übernachtung und Weihnachtessen und Pferdefutter. Etwa: 35 Personen und 38 Pferde zwei Wochen lang für 40 ½ Gulden in der »Glocke« bei der Engelsbrücke; oder 20 Personen und 20 Pferde für 28 Gulden im »Schiff« beim Campo dei Fiori usw., so daß sich regelrechte Hotelkategorien abbilden, vom billigen »Engel« bis zum teuren »Hl. Johannes« – oder von 1 Zwölfstel bis 1 Viertel Goldgulden pro Mann mit Pferd täglich (Abb. 4)<sup>34)</sup>. Wäre der Kaiser auf eigene Rechnung in Rom untergekommen und nicht als Gast des Papstes, dessen Kammer jede Auszahlungsanordnung dokumentierte, wüßten wir von all dem nichts. Daß schon das früheste erhaltene italienisch-deutsche Sprachbuch, 1424 in Venedig von einem Nürnberger verfaßt<sup>35)</sup>, gerade dem Reisenden Hilfe bieten will, versteht sich, und so finden sich auch für Hotel und Restaurant die notwendigen Wörter und Konversationsbrocken, etwa: Wie heißt Bettlaken, Wanzen, Hand-

31) Episoden in ESCH, Mit Schweizer Söldnern (wie Anm. 9), S. 306f.

32) Walter Levy STRAUSS, The Complete Drawings of Albrecht Dürer, New York 1974, II 909.

33) VINZENZ BARTLOME, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen als Quelle zur Wirtschaftsgeschichte Thuns um 1400 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 72), Bern 1988.

34) Arnold und Doris ESCH, Mit Kaiser Friedrich III. in Rom. Preise, Kapazität und Lage römischer Hotels 1468/69, in: Reich, Regionen und Europa in Mittelalter und Neuzeit. Festschrift für Peter Moraw, hg. von Paul-Joachim HEINIG u.a., Berlin 2000, S. 443–457.

35) Oskar PAUSCH, Das älteste italienisch-deutsche Sprachbuch. Eine Überlieferung aus dem Jahre 1424 nach Georg von Nürnberg (Österreichische Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Kl., Denkschriften 111), Wien 1972.

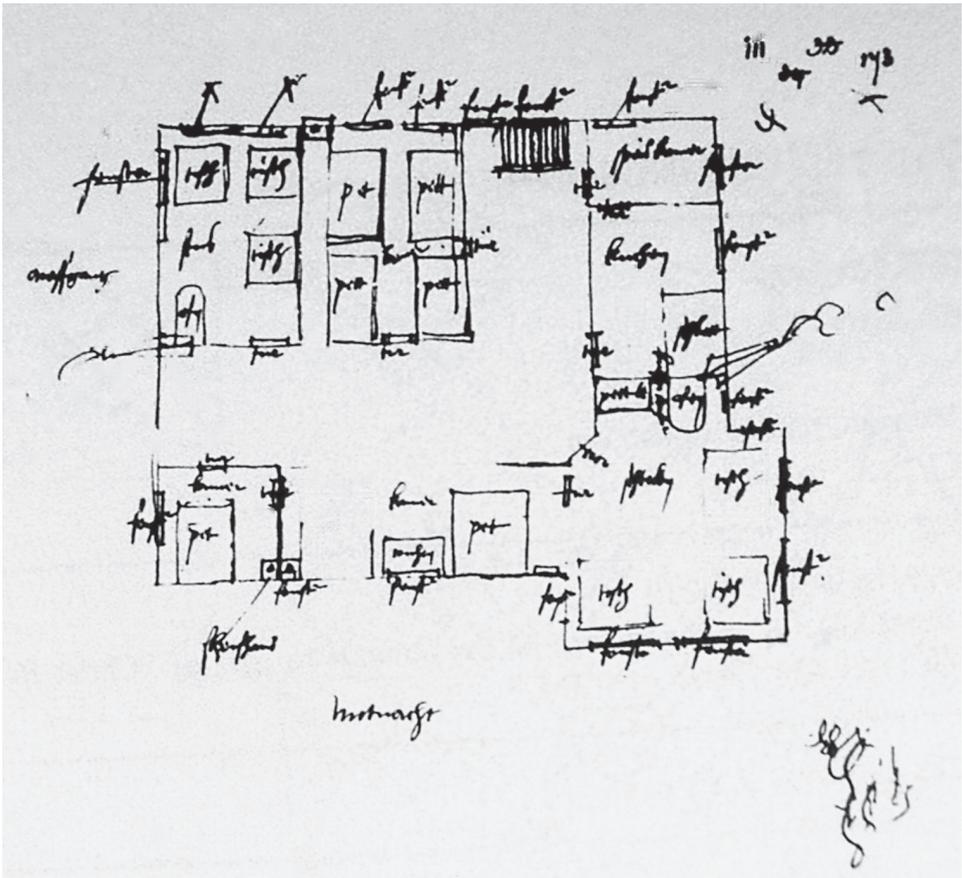


Abb. 3 Raumaufteilung und Mobilier einer Herberge in Oberitalien oder Venedig skizziert von Albrecht Dürer wohl auf seiner zweiten Venedigreise 1505/06: stub, kamer, scheishaus, kuchen, spiskamer; tisch, pett, ofen, schlot.

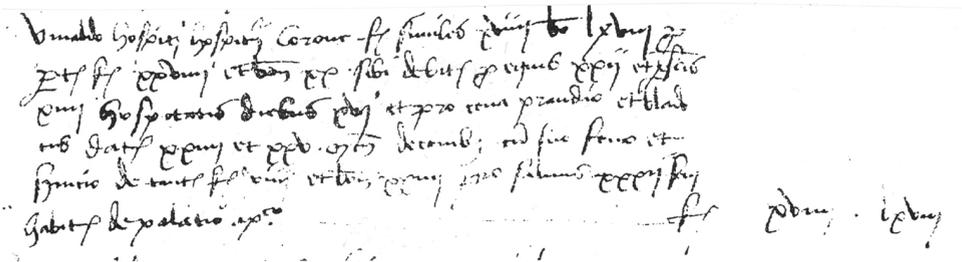


Abb. 4 Hotels in Rom, in den Zahlungsanweisungen der Apostolischen Kammer an 27 Wirte für die Unterbringung des kaiserlichen Gefolges (Jahreswechsel 1468/69): hier die »Krone«, mit Wirt, Zahl der Personen, Pferde, Tage, Sonderkonditionen, Preis.

tuch? Wie heißt Tor verriegeln, Fensterladen öffnen, oder gar: diese Soße gefällt uns nicht?

Aber zurück auf die Paßwege der Alpen, der Verkehr auf vorüberziehender Straße beobachtet nun einmal nicht von Pilgerspital oder Herberge, sondern vom Rathaus aus. Gelegenheit: die obligate Weinverehrung für Durchreisende von Rang; Quelle: das Rechnungsbuch der ehrsamten Talleute von Urseren, ein unscheinbares Heft vom Talamann in Hospental persönlich geführt, die Weinkannen in seiner Gegenwart gereicht<sup>36</sup>). So läßt sich sehen, wer daherkommt. In diesem Hochtal kurz vor dem Gotthard ging es damals, 1491–1501, ziemlich lebhaft zu. Denn seit die Eidgenossenschaft zunehmend in die oberitalienischen Kriege hineingezogen wurde, war der Paßweg belebt von Soldtruppen, die sowohl der französischen wie der mailändischen Seite zuzogen: *die von Ury*, oder *der hoptmann von Zug mit sinen gesellen*, oder der von Glarus, und viele weitere mit ihren Fähnlein auf dem Wege zum *küing* (dem französischen König Karl VIII. auf seinem Zug gegen Neapel 1494) oder zur Gegenseite, sie alle erhalten irgendwann da droben ihren Trunk (*X maß win, kost XX plappart*). Nach dem Friedensschluß springt die Marschrichtung auf der Paßhöhe um, strömen die Söldner über den spätherbstlichen Gotthard zurück. Dann wird es zeitweilig stiller, werden nur noch die Repräsentanten von Uri bewirtet, wenn sie zu hoheitlichen Geschäften hier heraufsteigen: zur Hinrichtung eines Verurteilten oder zur Inspektion des schwierigen Wegstücks in der Schöllenen vor der Teufelsbrücke, wo schon einfache Straßenreparaturen einen guten Teil des bescheidenen Haushalts der Talleute aufzehren konnten.

Zu den wichtigsten straßenbezogenen Quellen gehören die Zollregister, denn sie geben eine Vorstellung vom Verkehrsfluß an einem bestimmten Kontrollpunkt. Hier sei nicht die hoheitsrechtliche Seite behandelt und nicht die historische Entwicklung des Zolls. Über beides ist viel gearbeitet worden: wie Zoll sich legitimierte, wie er sich bemaß, wie er sich entwickelte von Frühformen wie dem Zolltarif des Bischofs von Aosta (um 960) bis zu den gegliederten, Art und Erhebung des Zolls (Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr; Warenkategorien, Warenwert, Herkunft usw.) stärker differenzierenden Zollordnungen des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit. Stattdessen sei wieder, ganz pragmatisch, nur von der Quellengattung die Rede: ihrer spezifischen Aussage zu unserer Fragestellung, ihren spezifischen Interpretationsproblemen. Der Historiker erwartet sich gerade von Zollregistern viel unmittelbare Information: so als stände er persönlich an der Straße und lasse sich die vorbeigeführten Warenballen vom Zollbeamten öffnen. Doch erweist sich gerade bei dieser Quelle, daß unsere Erwartungen und Fragen oft völlig an den – vor allem fiskalischen, nicht verkehrstatistischen – Intentionen der Quelle vorbeigehen, und daß wir die Eigentümlichkeiten mittelalterlicher Zollerhebung (buchstäblich) in Rechnung stellen müssen.

36) Eduard WYMAN, Die Rechnungen des Tales Urseren vom Jahr 1491–1501, in: Geschichtsfreund 89 (1934), S. 234–282, hier: S. 234ff.

Natürlich wird der Zoll, zum Zwecke der Abschöpfung, den Warenfluß im Prinzip als *ganzen* erfassen. Aber was die Zollregister dann, ohne statistische Absicht, davon abbilden, ist bei weitem kein Ganzes mehr. Einiges an solchen Reduktionen und Deformationen erklären uns die Zollordnungen und Zolltarife: solche normativen Quellen sagen, was im Bilde der Zollregister fehlen darf. Aber damit ist es, was dann die Führung der *Register* angeht, nicht getan (und auf diese sei hier die Aufmerksamkeit gerichtet, weil sich die Historiker in der Regel lieber an die normativen Zollquellen halten). Zollfreier Import, wie er für bestimmte Kaufleute, bestimmte Abnehmer, bestimmte Waren, bestimmte Provenienzen eingeräumt werden konnte, wird da oft gar nicht erst eingetragen, weil er ja keine Einnahme bringt, und nur um die geht es der kontrollierenden Instanz. Ganze Warengruppen fehlen womöglich, weil sie unter andere Kategorien von Einnahmen fielen und darum in eigenen Registern verzeichnet wurden, die aber verloren gegangen sind; und ähnliche – auf den ersten Blick vielleicht gar nicht erkennbare – Verzerrungen mehr.

Fatal daran ist, daß nicht allein die Vollständigkeit des Bildes nicht gegeben ist, sondern auch die Proportionen verloren sind: das Verhältnis von Warenwert (oder wenigstens Warenmenge) der durchziehenden Güter aus dem Norden zu jenen aus dem Süden; das Verhältnis von Lokalverkehr (mit oft zollbegünstigter Deckung des Eigenbedarfs) und Ferntransit; und eben auch, wegen der unterschiedlichen Buchführung und Überlieferungslage der einzelnen Zollstätten: die Vergleichbarkeit der Durchgangsfrequenz all dieser Paßstraßen. Falls die Waren überhaupt benannt werden und nicht alles, vom Hufeisen bis zum Musikinstrument, als *guot* oder *merce* zusammengeworfen ist, bleibt der Wert der ein- oder durchgeführten Waren oft völlig unbekannt, weil der Zolltarif häufig Werte nennt, die nicht vom Warenwert ausgehen, sondern von zollpolitischen Erwägungen des Hoheitsträgers diktiert, also ›gesetzte‹ Werte sind. Mit dem Wert der Ware haben sie dann nicht direkt zu tun, wie sich leicht erkennen läßt, wenn man die (im Alpenraum recht häufig überlieferten) Zolltarife einmal an ein und derselben Paßstraße hintereinanderschaltet und die Ansätze vergleicht<sup>37</sup>). Schlimmer noch: selbst wenn der Zoll ausdrücklich 5% vom Warenwert nimmt, muß dieser Warenwert nicht der aktuelle Marktwert, sondern kann ein alter Tarifwert sein: ein Ballen St. Gallener Leinwand gilt dann am Zoll eben jahrelang so viel und ein Ballen Florentiner Samt jahrelang so viel. Mit anderen Worten: wenn wir nicht, mit Zollregistern, über die Zolltarife hinausgelangen, ist das Ergebnis höchstens zollpolitisch interessant, aber kaum wirtschaftlich. Und das ist für unsere Fragestellung zu wenig.

Aus langer Beschäftigung mit Zollregistern (vor allem den römischen des 15. Jahrhunderts mit ihren Tausenden von Einträgen pro Jahr) wird einem allmählich bewußt, wie vorsichtig man an diese Quellengattung herangehen muß, und wie sehr man fehlgehen kann, wenn man sie beim Worte nimmt, ohne die Zusammenhänge zu kennen. Um es mit

37) Beispiele s. Esch, Passverkehr (wie Anm. 1), S. 202ff.

einem Beispiel zu sagen: Warum in den römischen Zollregistern der Renaissance<sup>38)</sup> zwar billige deutsche Holzschnitte, aber (und das könnte zu fatalen Fehlschlüssen verleiten!) keine Florentiner Renaissance-Gemälde erscheinen; und warum, sogar im Heiligen Jahr 1475, im Import weniger religiöse Artikel registriert werden als man erwarten sollte – das kann man sich, aus Kenntnis der Verhältnisse, einigermaßen erklären. Aber warum zum Beispiel in den Zollregistern von St-Rhémy an der Südrampe des Großen St. Bernhard sämtliche 41 verzollten Pferde des Jahres 1423 zwischen dem 17. und dem 28. September den Paß überstiegen haben sollen<sup>39)</sup>, dafür findet sich schwer eine Erklärung.

Irritierend ist auch das oft brüske und (auch bei dicht hintereinander liegenden Zollstätten) oft nicht parallel verlaufende Auf und Ab der Kurven von Transportvolumen oder Zollwert des erfaßten Transits: und es ist dann oft nicht festzustellen, ob diese wilden Ausschläge tatsächlich das effektive Schwanken der Verkehrsfrequenz abbilden, oder ob sie nicht fiskalische oder monetäre oder einfach überlieferungsbedingte Gründe haben. Aber es versteht sich, daß die wirklich großen Trends, wie die Umorientierung Europas auf den Atlantik in der Folge der großen Entdeckungen, sich in den Zollquellen der Alpen niederschlagen.

Wenn man aber die methodischen Problemen bei der Auswertung von Zollregistern im Auge behält und diesen tückischen (weil oft gar nicht zutage liegenden) Verzerrungen gegensteuert, dann erweisen sich Zollregister für unsere Fragestellung immer noch als besonders ergiebig, etwa (um nur einen in Methode und Ergebnis besonders überzeugenden Fall zu nennen) die von Fritz Glauser bearbeiteten Register des Luzerner Zentnerzolls, die den Transit in Luzern für die Jahre 1493–1503 und 1504/05 erfassen und uns ein lebensvolles Bild des spätmittelalterlichen Gotthard-Transits geben<sup>40)</sup>. Da tritt die Rolle italienischer Großspediteure hervor; die Größe der Saumtierkolonnen; die Verkehrsfrequenz in den Wintermonaten. Und da diese Quelle die nicht für Luzern bestimmten Güter registriert und somit einmal erlaubt, Lokalverkehr und Fernverkehr (die sich in ihrer Überlagerung ja meist nicht auseinanderdividieren lassen) zu unterscheiden, läßt sich aus dem hohen Anteil der Transitgüter auch die Bedeutung der Gotthard-Route für den Fernhandel ablesen, während die Bündner Pässe stärker auch die alpennahen Regionen bedienen. Allerdings ist das Gütervolumen des Gotthard-Transits noch geringer als erwartet: auf

38) DERS., Importe in das Rom der Frührenaissance. Ihr Volumen nach den römischen Zollregistern der Jahre 1452–62, in: *Studi in memoria di Federigo Melis*, Bd. 3, Neapel 1978, S. 381–452; DERS., Importe in das Rom der Renaissance. Die Zollregister der Jahre 1470–1480, in: *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken* 74 (1994), S. 360–453, Neubearbeitung (unter dem Titel: *Economia, cultura materiale e arte nella Roma del Rinascimento. Studi sui registri doganali romani 1445–1485*), im Druck.

39) Archivio di Stato Torino, *pedagium S. Remigii* (Inv. 68, fol. 127, rotolo 1423–24).

40) Fritz GLAUSER, Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: *SZG* 18 (1968), S. 177–245; für die Folgezeit DERS., Der Gotthardtransit von 1500 bis 1600. Seine Stellung im Alpen transit, in: *SZG* 29 (1979), S. 16–52.

dem Gotthard war »durchschnittlich nicht einmal jede Woche ein fremder Spediteur mit seinen Gütern unterwegs«<sup>41)</sup>.

Das Verkehrsaufkommen auch der anderen Paßstraßen zu kennen wäre, um die Übergänge vergleichend gewichten zu können, für unser Thema von großer Bedeutung. Daß der Brenner den weitaus dichtesten Verkehr auf sich zog, daran ist kein Zweifel. Aber schon der Versuch einer Quantifizierung führte zu der Kontroverse zwischen Herbert Hassinger und Otto Stolz<sup>42)</sup>. Obwohl von denselben Quellen ausgehend (und mit Zollquellen wohlvertraut), kamen beide Gelehrte zu unterschiedlichen Ergebnissen. Stolz schätzte die Transportmenge auf dem Brenner um 1300 auf 20 000 Saum oder 3 000 Tonnen im Jahresdurchschnitt, Hassinger auf 4 000 Tonnen. Wie sie zu ihren Ergebnissen kamen, das zu vergleichen ist ein methodisches Lehrstück. Hier nur soviel: Man kann nicht die durchschnittliche Jahresbruttoeinnahme einer Zollstätte einfach durch einen mittleren Ware Zollsatz dividieren und daraus die Durchfuhrmenge ermitteln. Man muß vielmehr eine Vorstellung von der *Zusammensetzung* der transportierten Güter haben und die verschiedenen Waren-Kategorien dementsprechend unterschiedlich gewichten: denn hinter ein und derselben Summe Zolleinnahmen kann viel niedrig verzolltes Gut (z.B. Agrarprodukte), oder wenig aber hoch verzolltes Luxusgut (z.B. Gewürze oder Seide aus dem Süden) stehen.

Was es denn für Güter waren, die über die Alpen nach Süden gingen und endlich in Rom ankamen, sei anhand der römischen Zollregister gezeigt. Soweit der Zollschreiber die Herkunft der Waren eigens angibt, wissen wir von deutschen Produkten zum Beispiel aus Köln – und das sei hier doch hervorgehoben, weil bedeutende Wirtschaftshistoriker wie Bruno Kuske zwar Geldverkehr, nicht aber Warenhandel zwischen Köln und Rom, Aloys Schulte sogar zwischen ganz Deutschland und Rom Warenverkehr ausdrücklich nicht feststellen konnten<sup>43)</sup>. Aber in den römischen Zollregistern der Jahre 1450–80 heißt es nun klar: *filo d'oro et argento de Chologna, oro filato di Cologna* usw., nämlich der bekannte

41) DERS., Zentnerzoll (wie Anm. 40), S. 202f.

42) Herbert 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 (Tiroler Wirtschaftsstudien 26), Innsbruck 1969, S. 137–194; Otto STOLZ, Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert (Schlern-Schriften 108), Innsbruck 1953; DERS., Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehrs in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert (Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit X 1), Wiesbaden 1955, S. 57ff. Dazu ESCH, Passverkehr (wie Anm. 1), S. 208f.

43) Aloys SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, 2 Bde., Leipzig 1900, S. 600 (»Nachrichten über Warenhandel zwischen Rom und Deutschland habe ich keine gefunden.«); Bruno KUSKE, Die Handelsbeziehungen zwischen Köln und Italien im späteren Mittelalter, in: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst 27 (1908), S. 416 (»Geldgeschäfte [zwischen Köln und Rom] [...], während sich Warenverkehr mit ihm nicht nachweisen läßt.«); Gunther HIRSCHFELDER, Die Kölner Handelsbeziehungen im Spätmittelalter, Köln 1994, S. 86 (»Über diese Geldgeschäfte hinaus finden sich keine Belege für Handelsbeziehungen zwischen Köln und Rom.«).

Kölner Gold- und Silberfaden für Seiden- und Wappenstickerei, neben weiteren Kölner Artikeln, aber auch namentlich genannten Kölner Kaufleuten. Oder Nürnberger Metallfabrikate, *merce di Norembega* (oder auch unverständig *nore berga*), also der berühmte »Nürnberger Tand« wie Messer, Rasierbedarf, Messingleuchter usw. (Abb. 5). Was wir in den Versandlisten des Jörg Kress im frühem 16. Jahrhundert von Nürnberg über die Alpen nach Oberitalien speditiert sehen, ging von dort also auch weiter nach Rom: die *messan ringlan* in Kress' *puchlin* wären in römischen Zollregistern dann als *anelli di ottone* angekommen, die *messan leuchtter* als *candelabri di ottone*, die *armbrust windan* als *molinelli da balestra*<sup>44</sup>). Und so sehen wir auf dem Weg von Deutschland nach Rom nicht nur Menschen, sondern – entgegen bisheriger Forschungsmeinung, und nur in dieser Quelle – auch Waren ziehen.

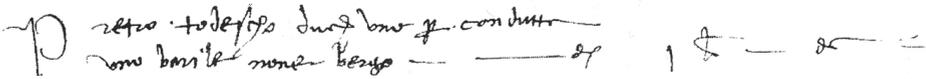


Abb. 5 Nürnberger Produkte erreichen Rom: 1 duc. Zoll für die Einfuhr von *uno barile nore bergo*, »1 Fa Nürnberger [Tand]«, im Schätzwert von (bei 5%) 20 duc.

#### QUELLEN AUS HOHEITSRECHTEN

Die aus dem königlichen Verfügungsrecht über die Straßen rührenden und vom König weiterverliehenen Regalien – eine Verkehrsgeschichte pur, ohne Kenntnis der politischen Machtverhältnisse langsb der Straße, ist undenkbar<sup>45</sup>) – haben viele Quellen produziert, sowohl für die daraus fließenden Rechte (zu denen natürlich auch die Zollregister zu rechnen sind, wenn man die Quelle nicht nach anderen Gesichtspunkten sortiert wie hier geschehen) wie für die daraus fließenden Pflichten (daran erinnert der König die Fürsten noch im Mainzer Reichslandfrieden: Instandhaltung und Schutz der Verkehrswege). Hier seien vor allem Quellen vorgeführt, die uns erlauben, außer dem Verkehr auch einmal die Straße selbst in den Blick zu nehmen: die Straße nicht als rechtlichen Raum, sondern ihren materiellen Zustand.

44) Arnold Esch, Nürnberg und Rom. Nurnbergische und andere deutsche Waren in den Zollregistern der Frührenaissance, in: Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums (2002), S. 128–139; DERS., Kölnisches in römischen und lucchesischen Archivalien des späten Mittelalters. Neue Belege für Waren- und Geldverkehr mit Italien, in: Rheinische Vierteljahrsblatter 67 (2003), S. 21–36.

45) Wichtig bleibt Ulf Dirlmeier, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb (VSWG, Beih. 51), Wiesbaden 1966. Oder am Beispiel der Paroute zwischen Savoyen und Piemont Giuseppe Sergi, Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo, Neapel 1981.

Von der Straße selbst – dem Straßenkörper, seiner Zusammensetzung, seinem Zustand – erfahren wir, außer durch den direkten Untersuchungsbefund im Gelände, vor allem aus zwei Quellengattungen: dem Straßenbauvertrag, der mit dem Auftrag auch Vorgaben zu Straßenbreite, Benutzbarkeit (z.B. ob Wagenverkehr oder nur Saumverkehr) usw. gibt; und dem Ausgabennachweis, der die an der Straße ausgeführten Arbeiten benennt. Dafür zwei Beispiele aus dem Alpenraum.

Beim Ausbau der Septimer-Route 1387 ging es, neben der allgemeinen Unterhaltspflicht der betroffenen Gemeinden beziehungsweise des Landesherrn, vor allem darum, dem geäußerten Interesse mailändischer Kaufleute entgegenzukommen und so die Konkurrenzfähigkeit des Septimer gegenüber dem Gotthard zu stärken. Damals verpflichtete sich ein Jakob von Castelmur gegenüber dem Bischof von Chur, *das er ainen weg und lantstraß über den vorgenanten berg von Tinzen untz gen Plurs* [Tinizong im Oberhalbstein bis Plurs im Bergell] *machen wil und buwen sol, also das man mit wägen wol darüber gefaren und gewandeln mug*<sup>46)</sup>. Der ausdrückliche Vermerk über die Befahrbarkeit ist ein wichtiges, seltenes Detail, sogar die Kapazität der Wagen ist in den Vertrag gesetzt (36 *rub/rubbia* Wagenlast, wohl eine Vorgabe der mailändischen Kaufleute). Der Unternehmer sollte für diese Arbeiten für vorerst 10 Jahre eine *weglösi* erheben dürfen, deren Tarife inseriert sind (z.B. von jedem englischen Wollsack 4 *sol.* mailändisch); dauernde Instandhaltung wurde, weil lästig und teuer, eigens eingeschärft. Man hat versucht, diesen Fahrweg im felsigen Südhang des Septimer zu identifizieren. Aber ob die Wagenspuren unten an der Südrampe – am Säsel battü – mit dem Projekt von 1387 in Verbindung zu bringen sind, bleibt unklar, und so darf man seine Zweifel haben, ob es damals überhaupt zum Abschluß der Arbeiten gekommen ist<sup>47)</sup>. Der Septimer wird jedenfalls einer der wenigen bedeutenden mittelalterlichen Pässe sein, die im 19. Jahrhundert keine Fahrstraße erhielten. Interessant genug ist schon die Einschaltung eines Unternehmers, was sich damals auch sonst im Straßenbau des Alpenraums beobachten läßt und so auch ›modernere‹ Typen von Quellen hervorbrachte<sup>48)</sup>.

46) Theodor VON MOHR, Codex diplomaticus. Sammlung der Urkunden zur Geschichte Chur-Rätiens und der Republik Graubünden, hg. von Conradin VON MOHR, Bd. IV, Chur 1863, Nr. 105 u. 108; Werner SCHNYDER, Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien, 2 Bde., Zürich 1973–75, Bd. I, Nr. 141–143 u. 149; dazu SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs (wie Anm. 43), Bd. I, S. 359ff., mit der mailändischen Korrespondenz, Bd. II, Nr. 24 u. 25.

47) Zum Befund im Gelände vor allem ARMON PLANTA, Verkehrswege im alten Raetien, Bde. I–IV, Chur 1985–90, hier: Bd. II, S. 67–93; Ingrid Heike RINGEL, Der Septimer. Zur verkehrsgerechten Erschließung einer Paßstraße im Mittelalter, in: RIEDENAUER, Die Erschließung des Alpenraums (wie Anm. 1), S. 261–276; zuletzt Guglielmo SCARAMELLINI, Vie di terra e d'acqua tra Lario e Val di Reno nel Medioevo. Nodi problematici e soluzioni pratiche sulle direttrici transalpine del Settimo e dello Spluga, in: Vie di terra (wie Anm. 1); über die laufenden Forschungen Werner ZANIER in: Akademie aktuell 3 (2006), S. 28–31.

48) Am Beispiel von Heinrich Kunter und seinem »Kuntersweg« Josef NÖSSING, Die Stiftung des Arnold Jaudes für die Erhaltung des Kuntersweges, in: Tirol – Österreich – Italien. Festschrift für Josef Riedmann

Wo Interessen – und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche – von Kaufleuten im Spiele waren, kann übrigens eine weitere Quelle Konkretes über die Gangbarkeit und Instandhaltung von Straßen aussagen: die Zeugenbefragung, die Anhörung sachkundiger Leute. Da erinnern sich 1429 sechs Männer bis auf 60 Jahre zurück an die durchschnittlich erforderlichen Kosten, um den Gotthardweg gangbar zu halten, die Brücken zu reparieren und die Lawinnenniedergänge wegzuräumen. 12 Brücken habe die Gotthard-Straße allein in der Gemeinde Wassen, darunter seien 4, deren Neubau nicht unter 70 Gulden käme, und im Durchschnitt würde alle 7 Jahre ein solcher Neubau fällig<sup>49)</sup>: Erinnerung greiser Männer, die damit präzise auch auf das antworten, was *wir* wissen wollen – und das alles nur deshalb, weil ein Luzerner das Weggeld der sogenannten Fürleite nicht hatte zahlen wollen. Hätte er gezahlt, wüßten wir das alles nicht: Streit schafft, immer, zusätzliche Überlieferung.

Aber zurück zum Straßenbau soweit vom Landesherrn angeordnet und womöglich von seiner Kammer abgerechnet, hier: die Kostenaufstellung über Instandhaltungsarbeiten an der großen Talstraße im Wallis. Eigentlich hatten Kaufleute, mit der Zahlung von Zoll und Geleit, Anspruch auf gangbare und sichere Straßen. Aber die Regalherren ließen diesen Bezug gern vergessen (jedenfalls hatten die Benutzer diesen Eindruck): warum sollten sie, die oft hochverschuldet waren und zu langfristigen Straßenbauprojekten meist gar keine Neigung hatten, die schönen Zoll- oder Geleitseinnahmen ganz in den Straßenbau stecken? So nötigten sie gegebenenfalls die Kaufleute, die auf brauchbare Straßen in besonderer Weise angewiesen waren, zur Zahlung einer weiteren Straßengebühr, nun allerdings gegen die bindende Zusage, daß diese zusätzlichen Einnahmen dann auch wirklich dem Straßenbau zugute kommen würden.

In diesem Fall handelt es sich um das *pedagium camini*, das die Kaufleute von Mailand (die im Alpenraum ja vieles anstießen: die Fahrstraße über den Septimer, das Kaufhaus von Konstanz) dem Grafen von Savoyen für den Unterhalt der Straße zwischen Martigny und Bex zahlten, einem wichtigem Teilstück der St. Bernhard- und Simplon-Route. Von den darüber angelegten Rotuli im Staatsarchiv Turin, für die Jahre 1285 bis 1350 erstmals von

zum 65. Geburtstag, hg. von Klaus BRANDSTÄTTER und Julia HÖRMANN (Schlern-Schriften 330), Innsbruck 2005, S. 517–524. Zum Straßenunterhalt s. auch Giuseppe CHIESI, *Manutenzione stradale nelle regioni ticinesi. Aspetti organizzativi e finanziari nel tardo medioevo*, in: RIEDENAUER, *Die Erschließung* (wie Anm. 1), S. 277ff.

49) [...] *da sint fier under, da keini unter LXX guldin gemacht mag werden, so sy sich von nüwen müessent machen, und müessent sich alweg zuo siben jaren nüw machen*: Hermann VON LIEBENAU, *Urkunden und Register zu der Geschichte des St. Gotthard-Passes 1402–1405*, in: *Archiv für Schweizerische Geschichte* 18 (1873), S. 190–416, hier: S. 363ff., Nr. 91 (1429?). Zur Bewertung von Lebensalterangaben in Verhören Arnold ESCH, *Mittelalterliche Zeugenverhöre als historische Quelle. Innenansichten von Zeiterfahrung und sozialem Leben*, in: Ralf-Peter FUCHS, Winfried SCHULZE (Hg.), *Wahrheit, Wissen, Erinnerung. Zeugenverhörprotokolle als Quellen für soziale Wissensbestände in der Frühen Neuzeit*, Münster 2002, S. 43–56.

Maria C. Daviso di Charvensod ausgewertet<sup>50)</sup>, interessiert für unsere Zwecke nur die Ausgabenseite, die nicht nur der savoyischen Kammer, sondern wohl auch den zahlenden Kaufleuten die korrekte Verausgabung des *pedagium* im Sinne des Erhebungszwecks nachweisen sollte.

Die Buchführung ist in ihren Angaben außergewöhnlich genau, nennt die Zahl der bei den Straßenarbeiten eingesetzten Arbeiter und Wagen und gibt, durch Spezifizierung der entlohnten Arbeit, in der Abfolge der Arbeitsgänge sozusagen einen Querschnitt durch den Straßenkörper: Steine, Sand, Reisigbündel werden herbeigeschafft und Erde *ad ponendum supra calciatas*, »um sie über die Kalkschicht/Chaussee zu tun«, Pfähle werden in den Boden gerammt, Straßengraben gezogen. Da die Rechnungslegung mehrere Jahrzehnte umfaßt, läßt sich der dauernde Kampf gegen die Naturgewalten verfolgen. Immer wieder muß die Straße, weil von der Rhône fortgespült, näher an den Berghang verlegt werden, *quia caminum antiquum erat nimis prope Rhodanum*; immer wieder mußten die Brücken erneuert werden, da sie von den aus den Seitentälern herabstürzenden Bergbächen regelmäßig fortgerissen wurden, der *pons des Buches* zwischen 1320 und 1329 nicht weniger als viermal; immer wieder mußten Arbeitskolonnen die von Bergsturz und Stein Schlag unterbrochene, im Winter unter Schneeverwehungen geratene Straße freiräumen<sup>51)</sup>. Auch diese Räumungsarbeiten mußten, zu unserem Glück, den Kaufleuten nachgewiesen werden können, weil sie sonst Zahlungsnachlaß beanspruchen durften – und das ist es vermutlich, was diese Quelle gesprächiger macht als andere ihresgleichen.

#### QUELLEN AUS LANDESHERRLICHER ODER GENOSSENSCHAFTLICHER TRANSPORTORGANISATION: SAUM- UND RODORDNUNGEN

Bei unserem Thema nicht zu vergessen ist die Transportorganisation selbst: bedacht sein wollte, von Kaufmann oder Spediteur, das Umladen auf Saumtiere oder paßgängige Wagen, bedacht sein auch die Rückfracht, denn so ungern wie Schiffs-Konvois ließ man Saumtierkolonnen leer zurückkehren. Wie der Warentransport auf den Alpenstraßen organisiert war, dafür gibt es eine unschätzbare Quelle: die Saum- oder Rodordnungen, in denen die bäuerlichen Gemeinden paßnaher Alpentäler, aus dem Transitverkehr aktiv Nutzen ziehend, ihre Rechte und Pflichten regelten<sup>52)</sup>. In welchem Grade solche Ordnun-

50) Maria Clotilde DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais au XIV<sup>e</sup> siècle, in: SZG 1 (1951), S. 545–561; vgl. ESCH, Passverkehr S. 189–191 (mit geringfügigen Ergänzungen aus eigener Kenntnis dieser Archivalien).

51) *ubi quedam ruyna descenderat taliter quod currus non valebant transire per iter*; oder *ubi erat nix per ventum in tanta quantitate congregata quod nemo transire valebat*: DAVISO DI CHARVENSOD, La route (wie Anm. 50), S. 551 u. 554.

52) Zur Quellengattung vor allem Pio CARONI, Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz, in: »Nur Ökonomie ist keine Ökonomie«. Festgabe für Basi-

gen eher obrigkeitliche Verfügung (eines Landesherrn) oder genossenschaftliche Absprache (einer Talgemeinschaft) darstellen, ist eine interessante, zeitweilig heftig diskutierte Frage, die wir aber gemäß unserem Vorsatz, nur den praktischen Aussagewert von Quellengattungen in den Blick zu nehmen, hier einmal beiseitelassen dürfen<sup>53</sup>). Diese Transportgemeinschaften (ital. *Porten*, deutsch *Roden* genannt) beförderten, mit den Saumtieren ihrer rodberechtigten Bergbauern, das ankommende Kaufmannsgut durch ihren Strecken- (nämlich Gemeinde-)Bereich bis zur nächsten Station (ital. *sosta*, deutsch *Sust*), wo das Gut auf die Tiere der nächsten Rodgenossenschaft umgeladen wurde. Das wachsame Auge der Kaufleute, für die Zeit Geld war und ein durchnässter Warenballen wertlos, sowie die tief in das bäuerliche Leben eingreifenden Organisationsfragen wirkten dahin, daß alles auf das genaueste geregelt wurde: denn *Transportrecht* hieß auch *Transportpflicht*, *Straßenunterhaltungspflicht*, *Schadenersatzpflicht*. Ob diese Dienstleistung dann für die Berggemeinden zeitweilig Existenzgrundlage wurde oder nur zusätzliche Einnahme an barem Geld, und inwieweit diese Bergbauern im Sommer überhaupt für solche Dienstleistung abkömmlich waren<sup>54</sup>), ist strittig.

Das eigentliche Problem lag im Interessenkonflikt zwischen Säumer und Kaufmann. Es versteht sich, daß ein derart gestückeltes Beförderungssystem (auf Graubündens »Unterer Straße«, nämlich der Splügen-Route, mußte nicht weniger als sechsmal umgeladen werden!) schwerlich im Sinne des Kaufmanns war, der darin auch das Verständnis des auf die Konkurrenzfähigkeit seiner Pässe bedachten Landesherrn fand. Als Alternative zur etappenweisen Rodfuhr setzte sich darum zunehmend die sogenannte Strackfuhr durch, die – gegen eine (nicht an die Herrschaft, aber an die Gemeinde zu zahlende) Straßenbenutzungsgebühr, die *fürleite* – das Kaufmannsgut durch einen einzigen einheimischen Säumer oder einen fremden Spediteur zügig an allen Susten vorbei führte. Genug: die Saum- oder Rodordnungen geben genauen Einblick in den Warenverkehr des Alpentransits (aber auch in das wirtschaftliche und soziale Mikroklima dieser Hochtäler) – auch dies eine Quellengattung, die uns kaum eine Antwort schuldig bleibt.

lio M. Biocchi, Bern/Stuttgart 1978, S. 79ff., mit der einschlägigen Literatur und zahlreichen Saumordnungen.

53) Zu dieser Kontroverse vgl. den Tagungsbericht in der Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte 29 (1979), S. 747; gänzlich landesherrlich geregelt in der Grafschaft Tirol; am Beispiel des Arlbergs jetzt Robert BÜCHNER, St. Christoph am Arlberg, Köln/Weimar/Wien 2005.

54) Vgl. dazu Pio CARONI, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: SZG 29 (1979), S. 84–123; Jean-François BERGIER, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung im Mittelalter, in: LINDGREN, Alpenübergänge vor 1850 (wie Anm. 1), S. 119–122.

MITTELALTERLICHE WAHRNEHMUNG VON RÖMISCHER STRASSE.  
DER ARCHÄOLOGISCHE BEFUND IM GELÄNDE

Den oben aus detaillierten Rechnungsbelegen gewonnenen, konkreten Aufschlüssen über die Straße selbst seien einige Beobachtungen angeschlossen, die unmittelbar am Straßenkörper im Gelände zu machen sind – auf dem weiteren Weg nach Rom, an antiker Straße, hier aber natürlich nur, insoweit antike Straße mittelalterlich genutzt und mittelalterlich wahrgenommen wurde.

Die Zusammensetzung des Straßenkörpers tritt, wenn nicht Sondierschnitte gezogen werden können, am ehesten in querenden Bachbetten zutage, die den aufgegebenen Straßenzug zerteilen und so das Pflaster und seine Kiesbettungen sichtbar machen. Dabei ist das römische Straßenpflaster (anders als das mittelalterliche und anders als das in heutigen Villen-Vorgärten wieder zusammengesetzte antike Pflaster) so dicht gefügt, daß die Pflasterdecke bisweilen geschlossen in der Luft hängen bleibt, obwohl das Erdreich darunter bereits weggeschwemmt ist (Abb. 6). Es ist denn auch die Tatsache geschlossener Pflasterung und die Massivität der Basaltpflastersteine, was im Mittelalter an römischer Straße auffällt und angesprochen wird. Nämlich *silex, selce, selciata* für den Basaltpflasterstein und die entsprechende Pflasterung. Darum kommen um Rom, mit seinem dichten Stern von Fernstraßen in vulkanischem Gelände, häufig *selce, selciata, in selci* in Grundstücksbeschreibungen oder im Namen straßennaher Kirchen vor (eine Grenze bei Velletri wird 946 buchstäblich nur mit römischem Pflaster und Brücken beschrieben: *vadit ad ecclesiam S. Andree apostoli que vocatur in silice, [...] et remeante per silicem, et venit in ponte [...]; et sicuti venit in predicta silice antiqua*)<sup>55</sup>). Denn eine augenfälligere, weniger zerstörbare Grenzlinie war nicht zu denken. In der Regel kann man also sicher sein, bei solchen Toponymen ein Stück römischer Straße vor sich zu haben – nicht aber bei *via romana*, denn das heißt, entgegen verbreiteter Meinung, im Mittelalter nicht »Römerstraße«, sondern »Romstraße«, »Straße die nach Rom führt«.

Außerhalb Italiens waren römische Straßen allerdings oft nicht gepflastert (und sogar in der Nähe Roms nicht alle Konsularstraßen). Und auch in Italien selbst war für Reit- und Zugtiere römische Pflasterung nicht unbedingt geschätzt, so daß sich im Mittelalter parallel zur Pflasterstraße bisweilen ein ungepflasterter Fahrweg bildete (nicht anders als die »Sommerwege« im Norden<sup>56</sup>). In bewegtem Gelände wurden daraus Hohlwege, die sich immer tiefer eingruben: das römische Pflaster wird darum heute stellenweise hoch in der

55) Arnold Esch, Antike in der Landschaft. Römische Monumente in mittelalterlichen Grenzbeschreibungen um Rom, in: *Architectural Studies in Memory of Richard Krautheimer*, hg. von Cecil L. Striker, Mainz 1996, bes. S. 63f. Komplizierter ist es bei *strata*: Thomas Szabó, La terminologia viaria e il nome via Francigena, in: *De strata Francigena. Annuario del Centro studi Romei* 6 (1998), S. 17–27.

56) Daß Tiere das Basaltpflaster durch Außenspurten meiden konnten, glaubte Leon Battista Alberti schon an den antiken Straßen beobachten zu können (*De re aedificatoria*, IV 6). Nicht geschätzt: s. die Urteile zit. bei Esch, Straßen (wie Anm. 14), S. 66.

Wand solcher Hohlwege sichtbar (Abb. 6)! Aber auch bei ungepflasterten und aufgegebenen römischen Straßen war ihr wohlausgebauter Straßenkörper so massiv, daß sich ihre Trasse unverwechselbar in der Landschaft abhob. Verfolgt man antike Straßen im Gelände, so wird man auch bei längst aufgegebenen, unter Gebüsch kaum noch erkennbaren Strecken leicht begreifen, wie sehr sie noch im Mittelalter Landschaftsbild, Siedlungsstrukturen, Eigentumsverhältnisse bestimmten (Abb. 7).

Überhaupt wird man mit Schriftquellen allein historische Straßenforschung nicht machen können: man muß sich ins Gelände begeben. Bei römischen Straßen mit ihrer markanten Trassierung ist das meist erfolgversprechender<sup>57)</sup> als bei mittelalterlichen Straßen. Da mittelalterliche Straßen in ebenem Gelände auf bis zu 100 Spuren nebeneinander ausufern können, haben die Alpen als Beobachtungsraum den Vorteil, daß die Streckenführung hier nicht ebenso frei ist, sondern – durch das schwierige Geländere relief – im eigentlichen Sinn enggeführt wird, und im Fels spezifisch mittelalterliche Techniken bei Abarbeitungen und Wagengeleisen noch am ehesten festgestellt werden können.

Hervorzuheben sind, für die historischen Verkehrswege nachantiker Zeit im Alpenraum, geländearchäologische Untersuchungen wie die von Armon Planta<sup>58)</sup>, vor allem aber, für die gesamte Zeitspanne von der Vorgeschichte bis ins 19. Jahrhundert, die umfangreichen Untersuchungen des Nationalfonds-Projekts ›Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz‹ und des Nachfolgeunternehmens (seit 2003) *ViaStoria*<sup>59)</sup>. Um daraus nur ein (besonders ergiebiges, bis dahin aber mit verwirrenden Ergebnissen behandeltes) Forschungsobjekt zu nennen: die Spuren der Wagenräder, die sich im Laufe der Zeit in den felsigen Untergrund einschleifen, und aus deren Abstand und Abfolge die historische Straßenforschung, immer schon, datierende Aufschlüsse zu gewinnen hoffte. Denn der unterschiedliche Radabstand (Spurweiten von 102 oder 109 oder 115 cm, usw.) und die Abfolge der – bei unbrauchbar gewordener Spur ein wenig talwärts verlegten – Geleise (an Ausweichstellen finden sich bis zu 12 Generationen Geleise verschiedener Spurweiten von der Antike bis zur Neuzeit<sup>60)</sup>) boten sich als Indizien für eine Datierung der Trasse an. Dabei

57) Zu den Römerstraßen im Alpenraum hier nur einige jüngste Publikationen: ›Alle Wege führen nach Rom‹. Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn, hg. von Harald KOSCHIK, Bonn 2004, bes. die Beiträge von Sabine BOLLIGER, Heinz E. HERZIG, Guy SCHNEIDER, Wolfgang CZYSZ, Gerald GRABHERR; *Via Claudia Augusta*, hg. von Vittorio GALLIAZZO, Feltre 2002; Patrick HUNT, *Summus Poeninus on the Great St. Bernard Pass*, in: *Journal of Roman Archaeology* 11 (1998), S. 265–274 (jetzt als Buch, Rom 2005). Und weiterhin Gerold WALSER, *Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien*, Aalen 1983.

58) PLANTA, *Verkehrswege* (wie Anm. 47).

59) Das vor allem von Klaus AERNI und Heinz E. HERZIG (s. seinen Beitrag in diesem Band) angestoßene IVS legte, nach zahlreichen Publikationen, 2003 seinen Abschlußbericht vor; die Nachfolgeunternehmung *ViaStoria* (dazu die Ausführungen von Hans-Ulrich SCHIEDT und Guy SCHNEIDER in diesem Band) informiert über den Fortgang der Arbeiten weiterhin in der Zeitschrift ›Wege und Geschichte‹.

60) Im einzelnen Guy SCHNEIDER, *Mythos Karrgeleise*, in: *Wege und Geschichte* 1 (2002), S. 56–61, und die Ausführungen von DEMS. in diesem Band; vgl. Sabine BOLLIGER ebd. (2006), S. 4–8.

muß sich die Forschung an den Befund selbst halten, denn daß Spurweiten normiert worden wären, ist in mittelalterlichen Schriftquellen nicht belegt.

Allerdings ist, bei Straßen im Fels, nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen, ob die Straßenoberfläche noch die römische ist oder bereits abgeschliffen oder abgearbeitet – womit ja auch die Wagengeleise nachrömisch wären. Römische Basaltpflasterdecken schleifen sich nicht zentimeterweise flächig ab, können aber natürlich Spuren mittelalterlicher Wagengeleise aufweisen. Unzweifelhaft römisch sind Wagengeleise nur dort, wo das Pflaster nachweislich schon im frühen Mittelalter unter die Erde kam und sich dieser Zeitpunkt einigermaßen sicher bestimmen läßt. Datieren läßt sich das nur in stratigraphischer Grabung anhand datierbarer Keramikfunde im Erdreich über dem alten Pflaster. Der Mühe stratigraphischer Grabung wurden gewöhnliche Straßenstücke aber erst in jüngster Zeit für wert gehalten (und eine Chronologie frühmittelalterlicher Keramik in Italien, wo man lange Zeit alle nachantiken Funde kurzerhand wegwarf, erst spät entwickelt): so wissen wir nun, daß aufgegebene Stücke von Konsularstraßen um Rom wohl im 11. Jahrhundert unter die Erde gerieten<sup>61)</sup>.

Ein weiteres Datierungskriterium wird in Durchmesser und Gestalt von Bohrlöchern für Sprengarbeiten gesehen; und für die Neuzeit mag das so sein. Doch sei hier ausdrücklich daran erinnert, daß Sprengen mit Schießpulver zur Verbreiterung von Straßen schon im Spätmittelalter nachzuweisen ist. Felix Fabri erwähnt das, auf der Rückreise von seiner Jerusalemfahrt 1483/84, für die Brennerstraße bei der Zollstätte Kollmann südlich Brixen: Herzog Sigmund von Tirol *fecit [zwischen 1480 und 1483] arte cum igne et bombardarum pulvere dividi petras et scopulos abradi et saxa grandia removeri*<sup>62)</sup>. Überhaupt war die Brennerstraße (Abb. 8) eine bequeme, wohlversorgte Straße weit entfernt von anderen dramatischen, die literarische und künstlerische Imagination anregenden Paßwegen (Abb. 9).

Jedenfalls muß die Aussage der Schriftquellen durch den Befund im Gelände ergänzt werden, gewinnt man erst in freier Landschaft einen Blick dafür, wie historische Straßen sich im Gelände bewegen: welche Steigungen sie zulassen; ob sie talseitig unterfangen werden; wie weit sie sich vom Bach, vom Talboden also, entfernt halten; wie bald sie vom Schatten- auf den Sonnenhang hinüberwechseln; ob Ausweichstellen vorgesehen sind, usw.

61) Am Beispiel der via Flaminia Francesca BOSMAN, Viabilità ed insediamento lungo la via Flaminia nell'alto medioevo, in: La storia economica di Roma nell'alto medioevo, hg. von Lidia PAROLI und Paolo DELOGU, Florenz 1993, S. 295–308.

62) *Fratris Felicis Fabri Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, hg. von Conrad Dietrich HASSLER, Bd. I, Stuttgart 1843, S. 71 (Hinweg 1483).

*Weitere Quellengattungen zu Straße und Verkehr*

Das Spektrum der Quellengattungen, die auf ihre Aussage zum Thema Straße und Verkehr befragt werden könnten, ließe sich noch beträchtlich erweitern. Doch kann das hier nur noch angedeutet werden. So geben autobiographische Texte aus dem Alpenraum ein farbiges Bild vom Leben mit den Paßrouten: Thomas Platter (1499–1582) erzählt sehr persönlich und geradezu stimmungshaft von seinen Gängen sommers wie winters über Gemmi, Lötschen-, Grimselpaß, und von den schwierigen Handelswegen des Vaters; der Malerpoet Hans Ardüser (1557–1614) von seinen mühseligen Wanderungen kreuz und quer durch die Paßlandschaft Graubündens, im Winter jeweils als Schulmeister in kleinen Talorten Kinder unterrichtend, im Sommer als Wandermaler reichen Bauern und Amtspersonen ihre Hauswände mit Elefanten und Nashörnern, mit biblischen und mythologischen Szenen bemalend<sup>63</sup>).

Vor allem für den südlichen Ausgang der Alpenübergänge stehen viele Quellen zur Verfügung: für Italien, wo die Forschung schon bald nicht mehr auf Marktrechtsverleihungen, Geleits- und andere Urkunden angewiesen ist, sondern auf eine Fülle unterschiedlichster Quellengattungen zurückgreifen kann<sup>64</sup>): kommunale Ratsbeschlüsse zu Straßenbau und Verkehrspolitik, Rechenschaftsberichte, Gerichtsakten, Imbreviaturen von Notaren aus Städten an den Mündungen der Paßstraßen wie Como (dort hat ein einziger Notar für die fünf Jahre zwischen 1429 und 1434 nicht weniger als rund 400 Urkunden allein über Handelsgeschäfte hinterlassen!<sup>65</sup>). Für die Straße nach Rom haben wir, neben den Archivalien der großen Handelsfirmen, auch schon die Buchführung von Fuhrbetrieben, die Güter für Dritte beförderten<sup>66</sup>). Und auch für die so häufig gestellte Frage nach der Reisegeschwindigkeit bietet Italien bereits Massen-Quellen: da bei den mehr als 125 000 Originalbriefen im Archiv des Kaufmanns Francesco di Marco Datini oft vom Empfänger auch das Eingangsdatum notiert wurde, steht für die Jahre um 1400, in der Differenz zwischen Abfassungs- und Eingangsdatum, hier eine Fülle präziser Angaben für die Geschwindigkeit von Boten (oder Postsäcken) zur Verfügung<sup>67</sup>).

63) Emmanuel LE ROY LADURIE, *Le siècle des Platter 1499–1628*, Paris 1995; Paul ZINSLI, *Der Malerpoet Hans Ardüser. Eine volkstümliche Doppelbegabung um die Wende des 16. Jahrhunderts*, Chur 1986; die einschlägigen Stellen bei ESCH, *Passverkehr* (wie Anm. 1), S. 225–227.

64) Ebd., S. 211–215.

65) Tiziana CLERICI, *Il mercato comasco nel 1429 e 1434 dagli atti di Francesco de Cermenate*, in: *Archivio storico Lombardo* 108–109 (1984), S. 85–171. Die Notarsimbreviaturen des südlichen Alpenrandes (darunter Como) wurden systematisch herangezogen von SCHNYDER, *Handel und Verkehr* (wie Anm. 46).

66) Wie der Florentiner Spediteur Battista di Taccino di Bizzino, der nach Ausweis seiner für 1452–67 erhaltenen *mandate di merchatantie* durchschnittlich 340 Tuchballen pro Jahr von Florenz nach Rom beförderte: Hidetoshi HOSHINO, *Interessi economici dei lanaioli fiorentini nello Stato Pontificio e negli Abruzzi nel Quattrocento*, in: *Annuario dell'Istituto Giapponese di cultura* 11 (1973/74), S. 32.

67) Federigo MELIS, *Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo*, in: *Histoire économique du monde méditerranéen. Mé-*

Im Spätmittelalter sind dann freilich auch aus den Städten am Nordrand der Alpen Archivalien in hinreichender Dichte zur Verfügung, so daß man auch von hier aus Einblick in die Probleme des Alpentransits hat. Ein gutes Beispiel ist Bern, wegen seiner aktiven Politik und wegen seiner guten Überlieferungslage<sup>68</sup>). Im übrigen gilt auch hier, daß selbst Quellen, die mit Straße und Verkehr eigentlich gar nichts zu tun haben, zum Thema zu sprechen beginnen, wenn man sie nur richtig befragt.

Eine letzte, viele disparate Quellen-Aussagen integrierende Gattung, nun aus dem Bereich der Kartographie. Man könnte dem Weg nach Rom für das Spätmittelalter auch schon eine genaue Routenkarte zugrundelegen, Erhard Etzlaubs Einblattdruck der Rom-Wege für die deutschen Pilger des Jahres 1500<sup>69</sup>). Eine ungewöhnliche Karte, die erstmals seit der *Tabula Peutingeriana* auch die Straßen selbst verzeichnet, maßstäblich verzeichnet, und ihnen, markiert mit Punkten, sogar die genauen Entfernungen beigibt: jeder Punkt eine deutsche Meile (7,4 km). Das Kartenblatt war praktischerweise bereits gegen das Ziel orientiert, Rom lag also am oberen Kartenrand, Deutschland unten (Abb. 10). Der Reisende konnte nun unter den Straßen, die hier tatsächlich alle nach Rom führten, die für seinen deutschen Ausgangspunkt (Göttingen, oder die Marienburg, oder Stade) günstigste Route wählen und anhand der Distanzpunkte seine Tagesetappen vorausplanen: von Innsbruck 3 Meilen bis Matrei, dann 2 bis zum Brenner usw., oder entsprechend über den Splügen, und so weiter bis nach Rom. Und damit der Rom-Reisende, bei der nach Süden abnehmenden Länge des Tages, nicht vor verschlossene Stadttore komme, fand er am rechten Kartenrand, auf den verschiedenen Breiten, sogar die Dauer des längsten Tages eingetragen. Daß diese Karte, durch ihre Exaktheit und Innovation ein bekanntes Stück der Kartographiegeschichte, den Rom-Wegen gilt, ist natürlich nicht zufällig.

Und so wird man nun, nachdem man sich die verschiedenen Quellengattungen zu rechtgelegt, ihre spezifischen Interpretationsprobleme reflektiert, ihre Aussageintention und ihren Aussagewert klargemacht hat, diese Quellengattungen an einer Route – etwa von den Alpenpässen nach Rom – hintereinanderschalten und miteinander kombinieren. An einer Route oder zu einer Fragestellung. Um das Zusammenspiel am konkreten Beispiel einer bestimmten Konstellation vorzuführen, dem Rom-Weg in Heiligen Jahren: wie geht es da zu, und wie läßt sich das Verkehrsaufkommen da messen?

In Heiligen Jahren beginnt auf dem Weg nach Rom der Verkehrsstau schon oben auf den Alpenpässen: der Zoll von Bard an der St. Bernhard-Route, der im Jahresdurchschnitt 800 Reittiere registrierte, verzeichnet zwischen Ostern 1300 und Palmarum 1301 plötzlich das Zehnfache, 8673 Reitpferde, gewiß der Pilgerzustrom zum ersten Jubeljahrablaß von

langes en l'honneur de Fernand Braudel, Toulouse 1973, S. 389–424; Bruno DINI, Tempi e circolazione delle merci, in: Spazi, tempi, misure (wie Anm. 9), S. 317–338.

68) Quellen und Literatur s. ESCH, Paßverkehr (wie Anm. 1), S. 215–219.

69) Herbert KRÜGER, Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland, in: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 18 (1958), S. 1–286.

1300<sup>70</sup>). Das ist der Beitrag der Zollregister. Dieses Anschwellen schlägt sich bei Jubeljahren, zweitens, auch in den Quellen straßennaher Spitäler nieder: die Zahlen versorgter Pilger und deponierter Gelder wachsen sprunghaft an<sup>71</sup>). Aus den Briefen von Kaufleuten – und die sind immer die schärfsten Beobachter – im Archivio Datini ersieht man dann das Pilger-Gedränge auf der letzten Strecke vor Rom im (von Papst Bonifaz IX. gar nicht einmal verkündeten) Jubeljahr von 1400: *tutta Francia, Spagna, Brettagna passa di qui al perdono di Roma*<sup>72</sup>). Und um noch eine gänzlich andere Quellengattung auf quantifizierende Aussage zu befragen: die römische Steuer auf den Weinausschank ergibt zum Heiligen Jahr 1475 eine signifikante Zunahme, die dann bald wieder zusammenbricht, also keinen Trend, sondern eine Konjunktur anzeigt, eben den von zusätzlichen Mündern zusätzlich konsumierten Wein<sup>73</sup>). So kann man, die methodischen Reflexionen endlich hinter sich lassend, die verschiedenen Quellengattungen zu einem *Bilde* zusammenfügen.

70) Robert-Henri BAUTIER, Le Jubilé romain de 1300 et l'alliance franco-pontificale au temps de Philippe le Bel et de Boniface VIII, in: *Le Moyen Âge* 86 (1980), S. 189–216, bes. S. 190f.

71) Am Beispiel der Spitäler von Lausanne und Siena s. oben Anm. 26 u. 27.

72) Facsimile in Fossi, *Storia dei Giubilei* (wie Anm. 12), Bd. I, S. 291.

73) ESCH, *Importe* (wie Anm. 38), II, Graphik S. 448.



Abb. 1 Mittelalterliches Ende einer antiken Fernstraße: Brücke der Via Flaminia besetzt durch eine Kirche (bei Acquasparta).



Abb. 6 Nachantike, das römische Pflaster begleitende Straßen graben sich allmählich zu Hohlwegen ein: so erscheint das kompakt gebliebene Pflaster stellenweise im Längsschnitt hoch in der Wand solcher Hohlwege (Via Amerina bei Corchiano).



Abb. 7 Auch wo als Fernverbindung aufgegeben, bestimmten römische Straßen weiterhin Landschaftsbild, Siedlungsstrukturen, Grundstücksgrenzen (Via Appia bei Velletri).

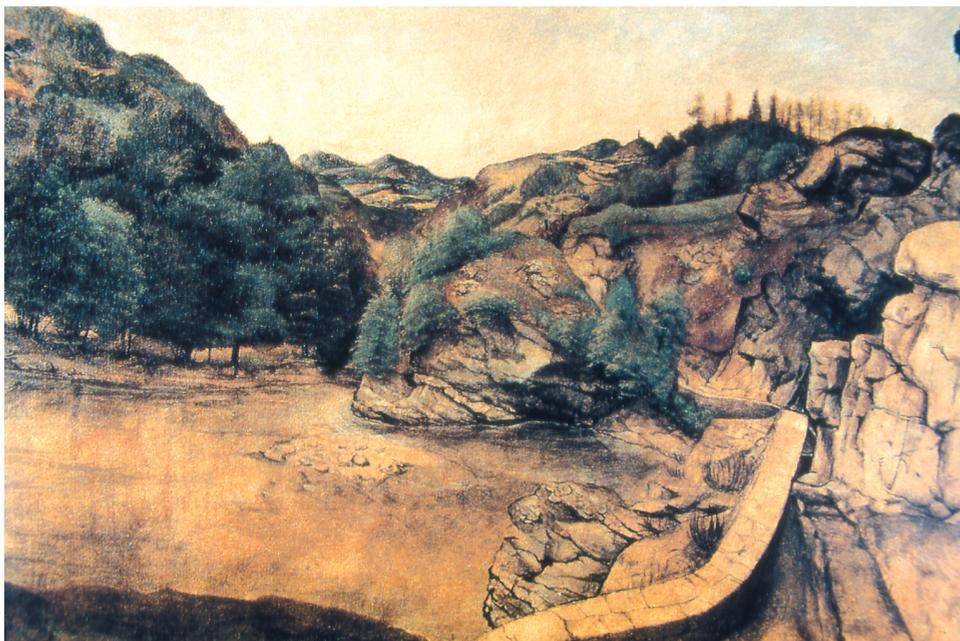


Abb. 8 Brennerstraße im Eisacktal, wohl südlich Klausen/Chiusa. Das Aquarell von Albrecht Dürer (wohl von der ersten Venedigreise, 1494) ist für die Straßenforschung sehr aufschlußreich durch die Wiedergabe von Radrinnen, Steinbrüstung, Abarbeitung des Felsens rechts, Durchtrennung des Felsvorsprungs in der Bildmitte.



Abb. 9 Paßweg im Hochgebirge: durchtrennte Felsvorsprünge, hängender Steg, talseitiges Geländer. Pieter Bruegel d.Ä., Pauli Bekehrung (1567, Ausschnitt).



Abb. 10 Karte der Rom-Wege (Erhard Etzlaub, Nürnberg um 1500, Ausschnitt): auf der zielorientierten Karte (Rom liegt am oberen Kartenrand) konnte der Reisende Route und Alpenpaß wählen und sogar die Entfernungen vorausberechnen, denn jeder Punkt bedeutete 1 deutsche Meile, also 7,4 km.