

Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum

*Bernische und Walliser Erscheinungsformen
vom 12. bis zum 16. Jahrhundert**

VON MARIE-CLAUDE SCHÖPFER PFAFFEN

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

Eine allgemeine Geschichte des (mittelalterlichen) Verkehrs in der Schweiz ist – trotz ihrer gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung auch für die Diskussion aktueller Verkehrsprobleme – bislang nur punktuell und oft methodisch ungenügend erarbeitet worden¹⁾. Kaum eine Landesgeschichte hat bislang dem Verkehr und den Straßen gebührende Beachtung geschenkt, welche eine Basis für weiterführende Forschungen hätte bilden können²⁾. Auch in der europäischen Historiographie erfuhr der Verkehr – von wenigen Ausnahmen abgesehen³⁾ – nebengeordnete Behandlung, vorwiegend in Form von Kapiteln oder Passagen in Sammelwerken oder Monographien⁴⁾. Besonders für die mittel-

* Zu den folgenden die bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe betreffenden Ausführungen vgl. die dem Artikel beigelegte Karte.

1) Für die Schweiz vgl. etwa die Ausführungen von Hans-Ulrich SCHIEDT, Christian PFISTER, Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz. Der Blick auf den gesamten Verkehr. Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) [Broschüre], Dezember 2002, S. 2f.

2) Hans-Ulrich SCHIEDT, Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 2 (1999), S. 17–35, hier: S. 18.

3) So z.B. die 2003 erschienene europäische Verkehrsgeschichte von Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Straßburg 2003.

4) Dies stellt auch Jean-François BERGIER treffend fest: *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen âge au XVII^e siècle*, in: *Le Alpi e l'Europa*, Bd. III: *Economia e transiti*, Bari 1975, S. 1–72, hier: S. 7: *L'histoire du trafic en général n'est qu'un chapitre [...]*. – Für das Mittelalter vgl. beispielsweise die einschlägigen Kapitel in: Hermann AUBIN, Wolfgang ZORN, *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 1: *Von der Frühzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*, Stuttgart 1971, und Hermann KELLENBENZ (Hg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 2: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter*, Bd. 3: *Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte vom ausgehenden Mittelalter bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Stuttgart 1980/1986; für die

alterliche Geschichte des Verkehrs, die sich nicht gerade »im Mainstream« (Rainer C. Schwinges) der Geschichtswissenschaft befindet, bestehen beinahe siebzig Jahre nach Marc Blochs eingangs zitierter Feststellung noch Forschungsdesiderate in alle Richtungen⁵⁾, weshalb »die klassischen Felder der Verkehrsgeschichte einer Erweiterung in sachlicher, zeitlicher und räumlicher Hinsicht« bedürfen⁶⁾. Insbesondere wenn wir einen Blick auf die rege Römerstraßen- und neuzeitliche Chausseeforschung unserer Fachkolleginnen und -kollegen werfen, werden die eklatanten Forschungslücken sichtbar. Wo das Verkehrswesen der Vormoderne behandelt wird, erscheint es allzu oft in negativer Kontrastierung zu den verkehrstechnischen Errungenschaften der Antike und der Neuzeit⁷⁾. Von Sammelbänden⁸⁾ und – für den schweizerischen Raum – dem *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*⁹⁾ abgesehen, fehlt es heute weitgehend an monographischer Darstellung größerer regionaler und überregionaler Zusammenhänge.

Ein gewichtiger Grund für diese Abstinenz mag wohl in der schwer zu erschließenden Quellenlage liegen, wie Jean-François Bergier treffend festgestellt hat: *Non point que celles-ci [die verkehrsgeschichtlichen Quellen] soient peu abondantes, bien au contraire. Mais elles sont incomplètes, dispersées, non cohérentes*¹⁰⁾. Weiter mag eine Rolle spielen, dass die Verkehrsgeschichte als Untersuchungsgegenstand enge und nicht vernachlässigbare Verlinkungen zu zahlreichen historischen Sub- und Nachbardisziplinen aufweist, deren Prämissen, Methoden und Forschungsergebnisse es im Einzelfall zu berücksichtigen gilt. Als letzter Punkt für den dürftigen Forschungsstand kann angeführt werden, dass Verkehrssysteme als Forschungsobjekte einen äußerst hohen Grad an Komplexität und Vielschich-

Schweiz: Jean-François BERGIER, ebd., Bd. 3, Kap. »Die Schweiz 1350–1650«, Abschnitt »Verkehr und Handel«, S. 913–918.

5) Zu möglichen Gründen für diese Defizite vgl. SCHIEDT, Trampelpfade und Chausseen (wie Anm. 2), S. 17f., DERS., Wegenetze und Mobilität im Ancien Régime, in: SZG 49 (1999), Nr. 1, S. 16–34, S. 17f., sowie Hans-Jürgen TEUTEBERG, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1 (1994), S. 173–194, hier: S. 190.

6) TEUTEBERG, Entwicklung (wie Anm. 5), S. 189.

7) Das Mittelalter betreffende Verkehrsleistungen äußerst negativ zwischen Antike und 18. Jh. verortende Aussagen finden sich vielerorts: s. z.B. Rolf L. TEMMING, Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs, Braunschweig 1978, S. 35.

8) Z.B. Uta LINDGREN (Hg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Straßen – Verkehr. Symposium am 14. und 15. Februar 1986 in München (VSWG, Beih. 83), München 1987; Erwin RIEDENAUER (Hg.), Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Berichte der Historiker Tagungen NF 7), Bozen 1996; Friedhelm BURGHARD, Alfred HAVERKAMP u.a. (Hg.), Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein. Von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997; Alois NIEDERSTÄTTER, Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XVI), Linz/Donau 2001.

9) Zum IVS vgl. die Ausführungen von Hans-Ulrich SCHIEDT in diesem Band.

10) BERGIER, Le trafic (wie Anm. 4), S. 8.

tigkeit aufweisen. Leicht entsteht somit der Eindruck, dass der Straßenbau im Mittelalter brach lag, und dass sich in der Zeit zwischen Römerstraßen und Chausseen nichts Gravierendes im Verkehrswesen ereignet hat¹¹⁾.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage und anhand ausgewählter Untersuchungsräume und Akteure aufzuzeigen, dass sich das Mittelalter verkehrstechnisch betrachtet nicht nur durch Rückschritt, Mittelmässigkeit und Immobilität auszeichnete und eine facettenreiche Organisation des Verkehrswesens kannte, bildet das Hauptziel der folgenden Ausführungen zur Berner und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters¹²⁾. In einem ersten Teil werden zunächst wichtige Prämissen für die mittelalterliche Verkehrspolitik in den beiden betrachteten Gebieten der heutigen Kantone Bern und Wallis behandelt. Dazu gehören ein Blick auf die Quellenlage und grundlegende Bemerkungen zur Anlage der Untersuchung, weiter ein Abriss zu Naturraum und Klima sowie den wirtschaftlichen und herrschaftlichen Entwicklungslinien der betrachteten Räume während der betrachteten Jahrhunderte, immer mit Blick auf das Verkehrswesen. In einem letzten Punkt des Grundlagenkapitels soll unter Einbezug der verkehrspolitischen Praxis auf die Reichsebene in verfassungsgeschichtlicher Hinsicht, das will heißen auf die so genannten Verkehrsregalien, verwiesen werden. In einem zwischengeschalteten Teil wird sodann der Versuch unternommen, eine Definition der mittelalterlichen Verkehrspolitik vorzunehmen, um schließlich eine Auswahl bernischer und Walliser verkehrspolitischer Akteure zu präsentieren. Abschließend werden – begleitet von allgemeinen Überlegungen zur mittelalterlichen Verkehrspolitik – generell verkehrspolitische Objekte und Maßnahmen der betrachteten Gebiete behandelt und die wichtigsten Kompetenzverschiebungen innerhalb dieser verkehrspolitischen Systeme dargelegt¹³⁾. Herausgegriffen aus dem insgesamt komplexen Maßnahmenbündel verkehrspolitischer Agitation in den Untersuchungsgebieten

11) In den älteren Verkehrsgeschichten, deren Verfasser oft durch die liberale Fortschrittsbrille des 19. Jhs. blickten, wurde vielfach übersehen, dass viele ältere Verkehrsmittel und -organisationen für die Ansprüche ihrer Zeit optimal und ökonomisch effizient waren. Vgl. dazu etwa SCHIEDT, Wegnetze und Mobilität (wie Anm. 5), S. 17f.

12) Die Darstellung fußt auf Zwischenergebnissen des laufenden Dissertationsprojektes ›Verkehrspolitik im Alpenraum des 12. bis 16. Jahrhunderts‹. Weiterführende Informationen unter: [http://www.research.unibe.ch/abstracts/A_65962052.html].

13) Im Rahmen der Betrachtung verkehrspolitischer Objekte und Maßnahmen soll neben der Beantwortung der Frage, was mittels verkehrspolitischer Maßnahmen geregelt wurde, punktuell ein Beitrag geleistet werden zur Erforschung der lokalen Verkehrsorganisation, welche in der Forschung vielfach zugunsten der großen Transit- und Fernhandelsstraßen vernachlässigt wurde. Dazu Hans-Ulrich SCHIEDT, Verkehr im Gebirge – eine historische Annäherung, in: Verkehr und Mobilität. Bedrohung und Herausforderung für die Alpen des 21. Jahrhunderts. Tagungsband der 5. Nationalen Tagung zur Alpenforschung, Lugano 18./19.11.1999, hg. von Paolo TORRICELLI, Thomas SCHEURER und der ICAS (Interakademischen Kommission Alpenforschung, Bern) (Berichte des NFP 41 »Verkehr und Umwelt«, Tagungsband T 4), Bern 2000, S. 171–180, hier: S. 172.

soll *last but not least* ein Passstraßenbauprojekt des Jahres 1397 eingehender behandelt werden.

Als Hintergrundfolie der Ausführungen sollen folgende leitende Fragestellungen dienen: Wo bestanden im Einzelnen Unterschiede innerhalb der Verkehrspolitik verschiedener Räume und Akteure und welcher Natur waren diese? Wie setzte sich die jeweilige Verkehrspolitik zusammen und durch welche internen und externen Faktoren wurde sie determiniert? Gab es überhaupt ein System von Zuständigkeiten¹⁴⁾ für die Verkehrswege und weitere Elemente des Verkehrssystems im Mittelalter? Bestand in einer Zeit ohne moderne staatswirtschaftliche und -politische Institutionen die Möglichkeit einer systematischen (und kontinuierlichen) Verkehrspolitik? Handelte es sich bei den fassbaren Maßnahmen nicht vielmehr um ein mehr oder weniger unsystematisches, zufälliges und nicht zum Zweck des Verkehrs an und für sich generiertes loses Maßnahmenbündel? Lässt sich mittelalterliche Verkehrspolitik nicht eher anderen Bereichen herrschaftlicher Politik, etwa der Verwaltungs- und Wirtschaftspolitik, als Unterbereich zuordnen?

I. GRUNDLAGEN UND VORAUSSETZUNGEN

1. Die Quellenbasis und der zeitliche Rahmen

Besonders Arnold Esch hat in mehreren Artikeln die spezifische Ergiebigkeit, Aussagewert und Interpretationsprobleme ausgewählter Quellengattungen für die mittelalterliche Verkehrsgeschichte, besonders für den Alpenraum, anschaulich gemacht¹⁵⁾. Auf Eschs Vorgaben – die sich teils problemlos auf weitere verkehrsgeschichtliche Themenbereiche wie die Verkehrspolitik beziehen lassen – aufbauend, soll an dieser Stelle keine Rekapitulation des bereits Geleisteten vorgenommen werden. Vielmehr soll in Kürze exemplarisch auf eines der grundlegenden interpretationsspezifischen Probleme der mit dem Thema *Verkehrspolitik* in Verbindung stehenden Quellengattungen eingegangen werden, um dann konkret eine knappe Zusammenstellung lediglich der für die Analyse von bernischen

14) Diese Frage hat bereits Dietrich DENECKE, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Herbert JAN-KUHN, Reinhard WENSKUS (Hg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Kirchengeschichte (VuF XXII)*, Sigmaringen 1979, S. 433–483, hier: S. 448, in den Raum geworfen.

15) Arnold ESCH, Mittelalterlicher Passverkehr in der Schweiz: Die Quellenlage, in: Klaus AERNI, Heinz E. HERZIG (Hg.), *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz (Geographica Bernensia, Rh. G 18)*, Bern 1986, S. 23–39; DERS., Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen, in: DERS., *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern/Stuttgart/Wien 1998, S. 173–248; DERS. in diesem Band.

und Walliser verkehrspolitischen Maßnahmen im Mittelalter wichtigsten Quellentypen und -sammlungen zu geben.

Zum einen muss angemerkt werden, dass die Verantwortlichkeit für Bau, Unterhalt, Sicherheit und Verwaltung von Straßen, Wegen und Verkehrsinfrastruktur unter anderem auch lokalen Autoritäten oblag, und dass im Besonderen das Transportwesen generell lokal organisiert war. Ein Tatbestand, der den/die Verkehrshistoriker/in zwangsläufig in regionale und kommunale Archive führen wird, natürlich immer die zentralen Bestände im Auge behaltend, wohin allenfalls lokale und regionale Quellenbestände zur Verwahrung zurücktransferiert worden sind. Zum anderen wird diese Dispersion der Verkehrsquellen ergänzt wird durch eine unglaubliche Diversität des zu betrachtenden Quellenmaterials, welche wiederum Rückwirkungen auf die Ausarbeitung von Informationen aufweist. Forschungsstand wie konkrete Tatbestände sind deshalb immer in Korrelation zur ungleich flächendeckenden Quellenlage zu setzen, eine Prämisse mit erheblichen Rückwirkungen auf die angestrebte Komparativität der beiden Untersuchungsräume, von Handlungsträgern, Zielobjekten und Einzelmaßnahmen der zu untersuchenden Verkehrspolitik: während uns beispielsweise die savoyische Verwaltung ganze Reihen von Zolltarifen und -registern überliefert hat, fehlt im bischöflichen Wallis ein Äquivalent vollkommen, was natürlich keinesfalls heißen will, der Bischof von Sitten hätte keine Zollabgaben erhoben. Derartige Beispiele wie auch die Probleme, die sich im Umgang mit verkehrsgeschichtlichen und verkehrspolitischen Quellen stellen, ließen sich häufen.

Nichtsdestotrotz soll an dieser Stelle ein Überblick der wichtigsten Quellengattungen zur mittelalterlichen Verkehrsgeschichte und insbesondere Verkehrspolitik dargelegt werden¹⁶⁾:

1. Interne Quellen: Es sind dies diejenigen Quellen, die einen bestimmten Punkt im Verkehrssystem (Zollstelle, Brücke etc.) oder einen kurzen Straßenabschnitt betreffen, etwa Zollrechnungen und -tarife, politische und administrative Quellen, welche sich auf Bau (Straßenbauvertrag, Straßenbauanweisung), Unterhalt und Verwaltung einer Straße oder eines Infrastrukturelements beziehen, sowie lokale Quellen verschiedenster Couleur, etwa die Statuten von Transportorganisationen (Saum-, Rod- oder Transportordnungen) etc. Daneben müssen die internen Quellen ergänzt werden um verkehrsspezifische Einträge etwa in Rechnungsserien, die natürlich nicht allein die Ausgaben für den Verkehr erfassen, jedoch auch zu diesem Thema wertvolle Informationen liefern können.
2. Externe Quellen: Es handelt sich hierbei etwa um Kaufleutekorrespondenz oder die Transportregelung betreffende Verträge und Abkommen. Des Weiteren sind zu diesem Quellentypus Dokumente zu Verfahren, Protokolle und Proteste, die sich aus unvoll-

16) Der Überblick führt die von Jean-François Bergier entworfene Quellentypologie weiter: BERGIER, Le trafic (wie Anm. 4), S. 9f.

kommen erfüllten Vertragsituationen ergaben, zu rechnen (Geleitbruch, Schäden an Transportgütern, Missachtung von Zollbefreiungen etc.).

3. Vermischte Quellen: In diese letzte Kategorie fallen etwa Itinerare, Reiseberichte¹⁷⁾, Zeugenaussagen und weitere schriftliche und bildliche Quellen, die uns indirekt Informationen zum Verkehrswesen oder zur Verkehrspolitik des Mittelalters liefern können.
4. Archäologie und Geländebefunde als Quellen: Zu den genannten schriftlichen Quellen treten die Befunde der Archäologie zu erhaltenen Straßenzügen, Brücken sowie weiteren Bauten der Verkehrsinfrastruktur. Diesbezügliche Informationen können für die diskutierten Untersuchungsräume weitgehend den Dokumentationen des *Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)* zu den Kantonen Bern und Wallis entnommen werden¹⁸⁾.

Die historischen Kapitel der IVS-Dokumentationen dienen des weiteren als primäre Quelle für – insbesondere auch lokale – Informationen zu verkehrspolitischen Maßnahmen bernischer und Walliser politischer Kräfte. Darüber hinaus werden für die vorliegende Betrachtung vor allem Einzelurkunden mit konkretem Bezug zu ausgewählten verkehrspolitischen Maßnahmen, die in die Kategorie 1 der oben diskutierten Quellengattungen fallen, diskutiert. Für die Stadt Bern sind die wichtigsten Dokumente in den *Fontes Rerum Bernensium*¹⁹⁾ sowie in den *bernischen Rechtsquellen* ediert²⁰⁾, die daneben zahlreiche weitere Quellenmaterialien zu Verfassung, Wirtschaft und Politik der Berner Bürgerschaft im Mittelalter enthalten, welche Rückschlüsse auf die Verkehrsorganisation zulassen. Die seit 1465 weitgehend lückenlos erhaltenen Ratsmanuale, die Berchtold Haller um 1900 auszugsweise und nach einzelnen Sachgebieten geordnet publiziert hat, bieten weitere Informationen zur bernischen Verkehrspolitik im Mittelalter²¹⁾. Quellen zur mit-

17) Ernst GASNER, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVIII. Jahrhunderts. Eine germanistisch-antiquarische Studie, Ndr. der Ausgabe von 1889, Wiesbaden 1966, S. 65: 1484 stellt Erzherzog Sigmund von Tirol den Weg über den Brenner her. Felix Fabri liefert uns hierzu in seinem Reisebericht interessante Details, die beweisen, dass Sprengtechnik dem mittelalterlichen Straßenbau nicht fremd war.

18) Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Bern, bearb. von Sabine BOLLIGER, Guy SCHNEIDER, Hansruedi MÖSCHING, Hans VON RÜTTE, Ruedi BÖSCH, Martino FROELICHER, Philipp VON CRANACH, Heinrich HAFNER und Fredi BIERI, Bern 2003 (provisorische Fassung, im Folgenden zit. als IVS BE); Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Wallis, bearb. von Klaus AERNI, Sandro BENEDETTI, Vanessa BITZ, Alexandre SCHEURER und Roland FLÜCKIGER, Bern 2003 (provisorische Fassung, im Folgenden zit. als IVS VS).

19) *Fontes Rerum Bernensium*. Berns Geschichtsquellen bis 1390, 10 Bde., Bern 1883–1956 (im Folgenden zit. als FRB).

20) Die Rechtsquellen des Kantons Bern (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1902ff. (im Folgenden zit. als SRQ BE).

21) Berchtold HALLER, Bern in seinen Rathsmannalen 1465–1565, hg. vom Historischen Verein des Kantons Bern, 3 Bde., Bern 1900/1902, Bd. II, S. 474–491 (›Brücken‹), Bd. III, S. 1–19 (›Wege und Strassen‹),

telalterlichen Verkehrspolitik im Wallis lassen sich insbesondere über die von Jean Gremaud zusammengetragene, mit dem Jahr 300 einsetzende und bis 1457 reichende achtbändige Quellensammlung *Documents relatifs à l'Histoire du Vallais* erschließen²²⁾. Für den folgenden Zeitraum wird ab und an auf die so genannten Walliser *Landratsabschiede* zurückgegriffen²³⁾.

Die nun hinlänglich beschriebene breite Streuung des verkehrsgeschichtlichen Quellenmaterials hat zur Folge, dass insbesondere Quellendetails lokalen oder regionalen Bezugs, aber auch Splitterinformationen aus größeren, seriellen Beständen schwer zu fassen und deshalb um so sorgfältiger zu reflektieren sind. Die vielen kleinen quellenmäßigen Indizien zur Verkehrsgeschichte des Mittelalters, die uns zumeist nicht aus einzelnen Quellengattungen zufallen, müssen deshalb erst durch »kombinatorisches Vermögen zum Sprechen« gebracht werden²⁴⁾.

Die Betrachtung der bernischen und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters reicht vom 12. bis ins 16. Jahrhundert, was durchaus eine bewusst gewählte Zeitspanne darstellt. Seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts ist nämlich in verschiedenen Gebieten Europas eine Straße und Verkehr betreffende Trendwende zu beobachten. Thomas Szabó hat diesen unter den Zeichen eines wirtschaftlichen Umbruchs stehenden Vorgang als »Neuentdeckung«²⁵⁾ oder »Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert«²⁶⁾ bezeichnet. Unter dem Eindruck eines allmählich sich abzeichnenden wirtschaftlichen Aufschwungs, der im Handel zu einer nie zuvor gesehenen Akkumulation von Reichtum führte und die regionalen Herrschaften in unerwarteter Weise am Profit teilhaben ließ, begann sich die öffentliche Gewalt vermehrt für das Verkehrsnetz zu interessieren. Die Straßen wurden verstärkt »Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns«²⁷⁾, was uns die Quellen dieses Zeitraums deutlich vermitteln²⁸⁾. Es lässt sich doch hier eine klare Kau-

S. 108ff. (»Hospize und Alpenübergänge«).

22) Jean GREMAUD, *Documents relatifs à l'Histoire du Vallais*, Bd. I: 300–1255, Bd. II: 1255–1300, Bd. III: 1300–1330, Bd. IV: 1331–1350, Bd. V: 1351–1375, Bd. VI: 1375–1402, Bd. VII: 1402–1431, Bd. VIII: 1432–1457 (*Mémoires et Documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande* 29–33, 37–39), Lausanne 1875–1898 (im Folgenden zit. als Gremaud).

23) Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500, Bde. I–IX, Fribourg/Brig 1916–1992 (im Folgenden zit. als LA).

24) ESCH, *Mittelalterlicher Passverkehr* (wie Anm. 15), S. 37.

25) Thomas SZABÓ, Art. »Straße (westlicher Bereich)«, in: *LexMA*, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

26) DERS., *Die Entdeckung der Straße im 12. Jahrhundert*, in: *Società, Istituzioni, Spiritualità. Studi in onore di Cinzio Violante*, Bd. 2, Spoleto 1994, S. 913–929, hier: S. 914: In der Zeit davor haben die Straßen die Schwelle der Schrift gewöhnlich nicht erreicht und damit für spätere Zeiten auch keine Spuren hinterlassen.

27) Ebd.

28) Dies sowohl auf Reichs-, besonders aber auch auf regionaler und überregionaler Ebene. Für den lokalen, ländlichen Bereich setzt Christine BARRAUD, *Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz zwischen 1300 und 1600*, in: AERNI/HERZIG, *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie* (wie Anm. 15), S. 41–55, hier:

salkette erkennen: das größere Verkehrsvolumen und das wachsende Städtennetz machten ein Mehr an Straßen und mit diesen verbundenen Infrastrukturbauten erforderlich. Dies wiederum hatte notwendigerweise zur Folge, dass wirtschaftliche und politische Kräfte ein gesteigertes Interesse an Organisation, Regelung und Nutzung des Verkehrswesens bekundeten. Ein Vorgang, der sich zudem in den auch für Bern und das Wallis nachweisbaren Prozess der allgemein voranschreitenden Verschriftlichung und Verrechtlichung einordnen lässt. So fehlen zum Beispiel aus dem frühen Mittelalter Hinweise zu Straßen und Verkehr im Walliser Rhonetal. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden erstmals auf ein reges Verkehrsaufkommen über den Simplon und durch das Wallis und auf damit verbundene verkehrspolitische Agitationen hin²⁹⁾. Auch die Passpolitik der aus dem Berner Mittelland heraus agierenden Zähringer mit ihren Versuchen der Etablierung einer Nord-Süd-Achse ist diesem Zeitraum zuzuordnen³⁰⁾. Der Endpunkt der Untersuchung wurde ins endende 15. und beginnende 16. Jahrhundert gelegt, weil sich hier – so meine Hypothese – bereits Neues abzuzeichnen begann. Die Stadt Bern erreichte bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts ihre größte territoriale Ausdehnung und der mit der Territorialisierung verbundene »Prozess der Herrschaftsintensivierung«³¹⁾ wies auch Rückwirkungen auf die Organisation des Verkehrswesens auf³²⁾. Im Wallis erfolgten herrschaftliche und damit auch verkehrsrechtliche Kompetenzverschiebungen vom bischöflichen Landesherrn zum Landrat, den so genannten Zenden und den Gemeinden – der Landrat entriss dem bischöflichen Stuhl das Straßenregal und das Zollrecht ging an die Gemeinden über³³⁾. Im Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zentralisierungstendenzen

S. 41, den Anstieg der Rechtsquellen, die sich ausführlich mit Wegen und Wegerechten beschäftigten, in die Zeit zwischen 1300 und 1600.

29) Heinrich BÜTNER, Die Erschließung des Simplon als Fernstraße, in: SZG 3 (1952), S. 575–584, bes. S. 580ff., ortet mehrere Urkunden auf der Nord- und Südseite des Simplon, die auf seine erhöhte Bedeutung schließen lassen.

30) Etwa IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 32, S. 3/5, u.ö. oder Klaus AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit, in: DERS./HERZIG, Historische und aktuelle Verkehrsgeographie (wie Anm. 15), S. 57–84, hier: S. 28–31.

31) Barbara STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550, Diss., Bern 2004, Manuskriptfassung, S. 226, 231 (die Dissertation ist mittlerweile als Bd. 19 der Reihe »Mittelalter-Forschungen« erschienen).

32) Kanton Bern. Historische Planungsrundlagen, hg. vom Kantonalen Planungsamt, bearb. von Jean GROSJEAN und Mitarbeitern. Geographisches Institut der Universität Bern, Bern 1973, S. 40: Die Machtausdehnung des bernischen Stadtstaates im Spätmittelalter fand nun allmählich einen treffenden Ausdruck in der Entwicklung eines radial organisierten Straßensystems, das in seinen Hauptzügen im 16. Jh. ausgeformt war. Das Gerüst bildeten eine Reihe übergeordneter Straßen, welche die Hauptstadt spinnenartig mit der Landschaft verbanden. Die alte Tangente quer durch das Seeland konnte ihre Bedeutung trotz dieser zentralistischen Bestrebungen aufrechterhalten.

33) Arthur FIBICHER (Hg.), Walliser Geschichte, Bd. 3.1: Die Neuzeit. Ereignisse und Entwicklungen 1520–1991, Sitten 1993, S. 16; DERS. (Hg.), Walliser Geschichte, Bd. 2: Hoch- und Spätmittelalter, Visp

des spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadtstaates Bern vollzog sich damit innerhalb der Walliser Verkehrsorganisation eine Art Dezentralisationsprozeß.

Die bisherigen Ausführungen tönen bereits an, dass ein erstes Ziel der Untersuchung darin besteht, die Verkehrsorganisationen der beiden Gebiete Bern und Wallis – wo sinnvoll und möglich –, anhand ausgewählter Akteure, Objekte und Maßnahmen einem Vergleich zu unterziehen. Die historischen Verschränkungen der benachbarten Gebiete und die gut vergleichbaren Raumgrößen lassen einen Erkenntniswert im Hinblick auf das Funktionieren des Verkehrswesens erwarten. Ebenso dürfte sich die Gegenüberstellung der Hauptträger der Verkehrspolitik in den benannten Gebieten – der in der Nachfolge der Zähringer stehenden Stadt Bern, des Bischofs von Sitten als geistlichem und weltlichem Herrscher über die Grafschaft Wallis sowie der Grafen von Savoyen – als fruchtbar erweisen.

2. Naturraum und Klima

Das Anlegen von Straßen und Verkehrsinfrastrukturbauten im Mittelalter richtete sich notwendigerweise auch nach naturräumlichen und klimatischen Bedingungen. Deshalb sollen an dieser Stelle einige wenige, für das bernische und das Walliser Verkehrswesen grundlegende Vorbedingungen erörtert werden. Die Achsen für den Fernverkehr durch die Untersuchungsgebiete wurden vor allem durch den »Grundriss und die Gliederung der Gebirge« wie durch die Wasserläufe bestimmt³⁴). Gemäß Emil Audétat durchquerten das Mittelland in mittelalterlicher Zeit drei große überregionale, nahezu parallel laufende Handelsstraßen: die Seestraße dem Jurafuss entlang, die Straße über Murten, Aarberg und Solothurn und die Straße über Fribourg, Bern, Burgdorf und Olten³⁵). Im späten Mittelalter wickelte sich ein Teil des Transits von Lyon nach Deutschland auf diesen Strecken ab³⁶). Zu den bernischen Königstraßen regionaler Wichtigkeit zählten daneben die Linienführungen, die von Bern aus nach Murten³⁷), Freiburg i. Ü.³⁸), Thun³⁹), Langnau⁴⁰), Burg-

²2004, S. 225; Louis CARLEN, Markt und Marktrecht im Wallis des 16. Jahrhunderts, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XVII (1974), S. 51–56, hier: S. 52.

34) AERNI, Die bernische Alpenpasspolitik (wie Anm. 30), S. 58f.; DERS., Art. »Pässe. 1. Pässe und Relief« [www.hls.ch].

35) Emil AUDÉTAT, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Diss. Bern, Langensalza 1921, S. 58f., 102f.

36) IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 2, S. 1/4.

37) Ebd., Strecke BE 28.

38) Ebd., Strecke BE 26.

39) Ebd., Strecke BE 10.

40) Ebd., Strecke BE 8 u. 9.

dorf⁴¹⁾ und Langenthal⁴²⁾ sowie nach Solothurn⁴³⁾ führten. Das sternförmige, aus der Stadt herausführende Straßennetz nahm wohl bereits in der Zeit der Städtegründungen seinen Ausgang⁴⁴⁾. Für die Geschicke des Wallis stellten insbesondere die zahlreichen Alpenpässe einen strategisch, politisch und wirtschaftlich gewichtigen Faktor dar⁴⁵⁾. Bis auf den bereits in römischer Zeit begangenen Großen St. Bernhard wiesen die Walliser und Berner Oberländer Übergänge für den internationalen Transit eine prinzipiell ungünstige Ausgangslage auf, denn wer vom Mittelland aus nach Süden reiste, hatte jeweils zwei Gebirgsketten zu überwinden⁴⁶⁾. Dem hydrographischen Becken der Rhone entlang, das lediglich vom Genfersee bis St. Maurice schiffbar war⁴⁷⁾, führte eine große Landstraße⁴⁸⁾. Weitere in mittelalterlicher Zeit mehr oder weniger wichtige Linienführungen führten in nördlicher und südlicher Richtung durch die zahlreichen Seitentäler⁴⁹⁾.

Klimatisch betrachtet fällt der Beginn des Untersuchungszeitraums in die Zeit des so genannten mittelalterlichen »Klimaoptimums«, welches in etwa von 900 bis 1300 andauerte⁵⁰⁾. Diese hochmittelalterliche klimatische Gunstphase mit einem absoluten Maximum im 13. Jahrhundert ermöglichte im Alpenraum auch eine Begehung höher gelegener Pässe⁵¹⁾. Ab 1300 setzte – mit Höhepunkt in der Mitte des 16. Jahrhunderts – bis zum Jahr 1860 eine klimatische Abkühlungsphase ein, die aufgrund der hohen Gletscherstände als

41) Ebd., Strecke BE 4.

42) Ebd., Strecke BE 5.

43) Ebd., Strecke BE 1.

44) Sabine BOLLIGER, Hans von RÜTTE, *Vielfältige Berner Verkehrsgeschichte. Von den Anfängen bis zum Ausbau des Hauptstrassennetzes*, in: *Historische Verkehrswege im Kanton Bern. Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz*, hg. vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern 2003, S. 8–20, hier: S. 10.

45) Louis CARLEN, *Die Walliser Alpenpässe im Mittelalter*, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte XXIX* (1997), S. 91–104, hier: S. 91.

46) Klaus AERNI, *Zur Entwicklung der Verkehrslinien in den Tälern des Berner Oberlandes und im Kanton Bern*, in: *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern 51* (1973/74), S. 23–62, hier: S. 24.

47) IVS VS (wie Anm. 18), Strecke (Le Rhône; Bouveret – Saint-Maurice), S. 1/2. – Dagegen besaß das Gebiet des Kantons Bern mehrere große und wichtige Schifffahrtswege: z.B. IVS BE (wie Anm. 18), Strecken BE 501.1 (Bern/»Ländtetor«, BE 11.1 (Freienhof – Neuhaus – Unterseen; Seeweg), BE 12.1 (Brienzensee), BE 82 (Büren a. A. – Murgenthal; Aare), BE 501 (Bern – Büren a. A. – Koblenz); Aare), BE 2166 (Bielersee), BE 80 (Thun – Bern; Aare).

48) Vgl. IVS VS (wie Anm. 18), Strecken VS 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, mit Anschluss der Strecke VS 11 an die Simplonpassroute VS 1 und der Strecke VS 18 an die St. Bernhard-Route VS 41.

49) Z.B. ebd., Strecken VS 7 (Grensiols – / Ernen – Binn – Baceno; Albrunpass), VS 23 ([Stalden – /Törbel –] Saas Almagell – Valle d'Antrona; Antronapass), VS 24 ([Stalden – /Törbel –] Saas Almagell – Macugnaga; Monte Moropass) etc.

50) Hans-Rudolf EGLI, Davide MARCONI, *Der Aareraum*, in: Rainer C. SCHWINGES (Hg.), *Berns mutige Zeit. Das 13. und 14. Jahrhundert neu entdeckt*, Bern 2003, S. 51–56, hier: S. 54f.

51) Interessant erscheint in diesem Zusammenhang die Existenz von Höhenrouten in (hoch-)mittelalterlicher Zeit. Vgl. IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 242, S. 1/3: Der Verkehr vom Wallis nach Italien über die Saaser Pässe führte ursprünglich von Visp aus über einen Höhenweg in Richtung Saastal. Erst seit der

»Kleine Eiszeit« bezeichnet wird und die – in drei Hochphasen unterteilt (1300–1500, 1560–1670 und 1800–1860) – bis 1860 dauerte⁵²⁾. Viele Übergänge aus den südlichen Walliser Seitentälern nach Italien führen in Höhen von 2800 bis 3500 Metern: Entsprechend verringerte sich für diese Pässe in der Kälteperiode der Verkehr markant, oder er kam ganz zum Erliegen. Quellenzeugnisse und Archäologie belegen den Vorgang, dass Linienführungen bis in die Neuzeit hinein allmählich verwaisten⁵³⁾.

3. Wirtschaftsgefüge und Herrschaftsgeflecht

Auch sozioökonomische und politisch-herrschaftliche Faktoren wirkten determinierend auf die Straßen- und Wegenetze als Objekte der Verkehrspolitik ein.

»Handel und Verkehr bilden zwei Themenkreise, die in enger Wechselbeziehung zueinander stehen; Handel lässt sich ohne Verkehr nicht abwickeln, und andererseits zieht Verkehr unweigerlich auch Gütertausch nach sich«⁵⁴⁾. Verkehrsschwankungen waren sowohl von regionalen Umständen abhängig, die von kriegerischen Behinderungen bis hin zum Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur reichen konnten, besonders aber auch von den Konjunkturen des überregionalen sowie des großen europäischen Handels. Neben die generellen wirtschaftlichen Tendenzen⁵⁵⁾ tritt

Zeit um 1300 wurde der Talweg wichtiger. Heute lassen sich entlang dieser »Höhenroute« wie z.B. auch für das Simplongebiet aufgegebene Dauersiedlungen nachweisen.

52) Einige Autoren bezeichnen den Zeitraum von 1560 bis 1860 als »Kleine Eiszeit«; s. Heinz WANNER u.a., Klimawandel im Schweizer Alpenraum, Zürich 2000, S. 76f. u. 101ff.; zum »mittelalterlichen Klimaoptimum« und der »Kleinen Eiszeit« generell, ebd., S. 73–87.

53) Beispiel für ein Quellenzeugnis bei Leo MEYER, Zermatt in alten Zeiten. Eine geschichtliche Studie, in: Jahrbuch des Schweizer Alpenclub 57 (1922), S. 241–280, hier: S. 269: Im Mittelalter hatte der Ortsgeistliche von Zermatt mit acht Männern jährlich eine Prozession nach Sitten durchzuführen, wobei sie den kürzesten Weg über den Col d'Hérens (3462m) benutzten. Da der Pass allmählich nur noch unter großen Gefahren überschritten werden konnte, erwirkte sich Zermatt 1665 die Erlaubnis vom Bischof, diese Prozession durch eine nach Täsch im Mattertal zu ersetzen. – Beispiel für die Archäologie: Ein schmelzendes Eisfeld hat seit dem Hitzesommer 2003 im Berner Oberland einmalige v.a. frühgeschichtliche Funde (aus dem Mittelalter einen Schuh aus dem 14./15. Jh.) freigegeben. Sie belegen einen bisher unbekanntem Passübergang zwischen den Kantonen Bern und Wallis. Das in 2756 m Höhe gelegenen und bis vor wenigen Jahren vollständig vergletscherte Schnidejoch zwischen Lenk und Sitten war demnach in früheren Zeiten ein lange genutzter Verkehrsweg.

54) René WYSS, Handel und Verkehr über die Alpenpässe, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Tl. V: Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, hg. von Herbert JAHNKE, Wolfgang KIMMIG und Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.-Hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180), Göttingen 1989, S. 155–173, hier: S. 155.

55) Peter SPUFFORD, Handel, Macht und Reichtum. Kaufleute im Mittelalter, Darmstadt 2004, S. 12; AERNI, Pässe (wie Anm. 34); Herbert HASSINGER, Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: VSWG 66 (1979), S. 441–465, hier: S. 452: Nachdem sich Wirtschaft und Verkehr bereits im 12. Jh.

ein sich im Laufe des Mittelalters verändernder geographischer Handelsrahmen. Noch in der Mitte des 14. Jahrhunderts besaßen die Zentren des Städtегürtels um die Becken von Po und Arno das größte wirtschaftliche Gewicht. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts setzte dann eine Nord-Verlagerung des europäischen Wirtschaftszentrums ein⁵⁶). Das im expansiven 13. Jahrhundert entwickelte Netzwerk von Wochenmärkten und bedeutenden Messen⁵⁷) nahm eine Schlüsselrolle in der Generierung der europäischen Handelsströme ein. Zu Beginn des Untersuchungszeitraums erlangten die Champagnemessen für etwa eineinhalb Jahrhunderte eine wichtige internationale Stellung, was im Besonderen die Verkehrsfrequenz durch das Wallis ansteigen ließ. Erst nach dem Ende der Genfer Messen versiegten hier die Verkehrsströme wieder⁵⁸). Im Gefüge dieser Messesysteme hatten ab dem 13. Jahrhundert die italienischen, vor allem aber die mailändischen Kaufleute eine vor allem für die Walliser Verkehrspolitik nicht unbedeutende Rolle eingenommen⁵⁹). Bereits die Genfer Messen wurden dann auch von der süddeutschen Kaufmannschaft besucht. Durch die Agitationen dieser Händler erfuhren nun die Ost-West-Achsen durch das Mittelland eine regere Benutzung⁶⁰). Der quantitativ betrachtet größte Teil des Handels im mittelalterlichen Europa wie in den betrachteten Untersuchungsgebieten wies jedoch lokalen und regionalen Charakter auf, so daß die langfristigen Schwankungen der gesamteuropäischen Wirtschaft auf lokaler und regionaler Ebene durch Modifikationen von Handelsströmen, die sich innerhalb kleinerer Zeiträume abspielten, ergänzt wurden⁶¹). Die

verstärkt hatten, erlebte Europa im »langen 13. Jahrhundert« einen ungeheuren Anstieg des Handelsvolumens auf lokaler, regionaler, überregionaler und »internationaler« Ebene. Die neuen Transportbedürfnisse bewirkten die Instandstellung alter Saumwege und Neubauten. Diesem Aufschwung folgte dann im 14. Jh. neben einer Modifikation des Handelsroutennetzes ein wirtschaftlicher Schrumpfungsprozess, ausgelöst durch Klimaverschlechterungen, Hungersnöte sowie Pestwellen und den damit einhergehenden demographischen Einbruch. Eine generelle wirtschaftliche Expansionsphase und somit ein Aufschwung des transalpinen Fernverkehrs setzte wieder ab etwa der Mitte des 15. Jhs. ein.

56) SPUFFORD, *Handel* (wie Anm. 55), S. 14, 110, 291–294, 296: Währenddem im 13. Jh. noch die Route von Flandern in die Toscana, die beispielsweise den Großen St. Bernhard überquerte, eine das Wallis tangierende, herausragende Rolle spielte, bot sich am Ende des 15. Jhs. ein neues Bild der zentralen Handelsrouten: Es führten nun eine Reihe von wichtigen Straßen sternförmig von den süddeutschen Wirtschaftszentren weg, u.a. auch durch den Transitraum Mittelland, besonders über die Messeorte Genf und Lyon hin zu den älteren norditalienischen Standorten.

57) Jan A. VAN HOUTTE, Art. »Messe (Handelsmesse) (westlicher Bereich)«, in: *LexMA*, Bd. 6 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 558ff.

58) BERGIER, *Die Schweiz 1350–1650* (wie Anm. 4), S. 914f. Umfassend zu den Genfer Messen DERS., *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Diss. Genf, Paris 1963.

59) Zu den mailändischen Kaufleuten im Zusammenhang des Straßen- und Verkehrswesens vgl. Gigliola SOLDI RONDININI, *Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII a XV*, in: *Felix olim Lombardia. Studi di Storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martini*, Mailand 1978, S. 343–484; Luciana FRANGIONI, *Luciana, Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio die prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983.

60) Gotthilf BAUMANN, *Das bernische Strassenwesen bis 1798*, Diss. Bern, Sumiswald 1924, S. 15f.

61) Vgl. etwa SPUFFORD, *Handel* (wie Anm. 55), S. 291; IVS BE (wie Anm. 18), *Strecke BE 17*, S. 3/4.

sekundären Pässe und ihre komplexen Straßennetze spielten für diesen Handel als regionale Verbindungsstrecken eine wichtige Rolle, vom internationalen Handel wurden sie dagegen lediglich zeitweise genutzt⁶²). Im Alpenraum waren deshalb nur wenige Täler – wie das Wallis – eigentliche Transiträume, deren Bevölkerung sich mit dem Unterhalt der Routen und der Abwicklung der Transporte Verdienste erwerben konnten⁶³).

Herrschaftsträger waren besonders für verkehrsentensive Gebiete oder in verkehrsinintensiven Zeiten an einer Regelung des Verkehrswesens interessiert. Um die verkehrspolitischen Aktionen der zu diskutierenden Akteure ins gesamtpolitische Gefüge der jeweiligen Gebiete einordnen und diese einander vergleichend gegenüberstellen zu können, bedarf es zunächst eines Abrisses der Entwicklung der bernischen und Walliser politisch-herrschaftlichen Verhältnisse innerhalb des betrachteten Zeitraums.

Auf bernischer Seite steht in der Nachfolge der Zähringer⁶⁴) die »königliche Stadt« Bern⁶⁵), die bereits im ausgehenden 13. Jahrhundert mit dem Aufbau eines eigenen Herrschaftsgebiets begann, im Zentrum der Betrachtungen. In den folgenden Jahrhunderten erwarb sich die Aarestadt auf Kosten der umliegenden Mächte ein umfangreiches Territorium⁶⁶). Das bis 1415 geknüpft Netz unterschiedlichster Abhängigkeiten, die wachsende Stärke Berns sowie die gleichzeitige Schwäche benachbarter Herrschaften bildeten die Grundlage für die Verdichtung des lockeren Herrschaftsgefüges der Stadt Bern zum eigentlichen Territorialstaat im 15./16. Jahrhundert⁶⁷). Entscheidend für Berns verfassungsrechtliche Entwicklung im Spätmittelalter war, dass es Rat und Bürgerschaft gelang, im Verlauf des 13. und 14. Jahrhunderts eine weitergehende Autonomie gegenüber dem königlichen Stadtherrn zu erlangen und sich aus der Abhängigkeit der maßgeblichen adligen Lehensverbände der Häuser Savoyen und Habsburg zu lösen⁶⁸). »Zur Emanzipation aus dem Königsgut heraus gehörte eben auch die Territorialisierung.« Neben der für die Berner Entwicklung entscheidenden Nutzung des äußeren Spielraumes, gelegentlich sogar mit Hilfe des Königs, führte der »Weg vom königlichen Diktat zur reichsstädtischen Selbst-

62) BERGIER, Die Schweiz 1350–1650 (wie Anm. 4), S. 914.

63) AERNI, Pässe (wie Anm. 34).

64) Dieter GEUENICH, Thomas ZOTZ, Die Zähringer, in: SCHWINGES, Berns mutige Zeit (wie Anm. 50), S. 28–37; vgl. zur Ausdehnung der Zähringer Herrschaft um 1200 im Südwesten des Reiches v.a. die Karte, S. 31.

65) Zum Status der Stadt als königliche Stadt vgl. Rainer Christoph SCHWINGES, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt?, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 53 (1991), S. 5–19.

66) Christian HESSE, Expansion und Ausbau. Das Territorium Berns und seine Verwaltung im 15. Jahrhundert, in: Rainer C. SCHWINGES u.a. (Hg.), Berns grosse Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt, Bern 1999, S. 330–348, hier: S. 338; s. auch Urs Martin ZAHND, Bündnis- und Territorialpolitik, in: SCHWINGES, Berns mutige Zeit (wie Anm. 50), S. 469–504.

67) HESSE, Expansion und Ausbau (wie Anm. 56), S. 331f.; STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung (wie Anm. 31), S. 225–234.

68) Roland GERBER, Politisches Leben, in: SCHWINGES, Berns mutige Zeit (wie Anm. 50), S. 224–230, hier: 226–230, sowie STUDER IMMENHAUSER, Verwaltung (wie Anm. 31), S. 20–205.

bestimmung« auch über den Erwerb der königlichen Ämter und Rechte in der Stadt, wobei die königsferne Lage des burgundischen Raumes den Spielraum von Beginn weg erheblich vergrößert hatte⁶⁹⁾.

Auf Walliser Seite soll insbesondere ein Blick auf die Verkehrsorganisation der Bischöfe von Sitten als weltliche Herrscher über das Oberwallis sowie auf die verkehrspolitischen Agitationen der Grafen von Savoyen im Unterwallis geworfen werden. Im Jahr 999 gab der letzte hochburgundische König, Rudolf III., Bischof Hugo von Sitten die Grafschaft Wallis zu Lehen⁷⁰⁾. Von diesem Zeitpunkt an übte der Bischof die höchste weltliche Gewalt⁷¹⁾ im Walliser Rhonetal aus. Spätestens als Friedrich I. 1189 die Grafschaft Wallis zum Schutz vor den savoyischen Ansprüchen ans Reich zog, wurde der Sittener Bischof unmittelbarer Lehensempfänger des Königs⁷²⁾. Ab dem 11. Jahrhundert setzten sich die Grafen von Savoyen – ausgehend vom *pagus caputlacensis*, dem Chablais – im Unterwallis fest⁷³⁾. Planmäßig stieß das Grafenhaus weiter ins Wallis vor, erwarb sich Besitzungen und Rechte bis ins bischöfliche Oberwallis hinein und wurde im Unterwallis größter Grundbesitzer⁷⁴⁾. Im Verlauf des Mittelalters verschob sich die Grenze zwischen savoyischem und bischöflichem Wallis zuungunsten des Bischofs in Richtung bischöfliche Hauptstadt Sion/Sitten bis zum Trientbach und dem Kreuz von Ottans⁷⁵⁾. Der Expansionsdrang Savoyens gipfelte in unzähligen kriegerischen Auseinandersetzungen. Das Zurückdrängen der Savoyer gelang erst, als die Walliser Landleute – ab der Mitte des 14. Jahrhunderts organisiert in den

69) SCHWINGES, Bern (wie Anm. 55), z.B. S. 14.

70) Ferdinand SCHMID, Wallis und die Grafen von Savoyen, in: Blätter aus der Walliser Geschichte I (1889), S. 1–7, 9–14, 17–26, hier: S. 9–13; FIBICHER, Walliser Geschichte, Bd. 2 (wie Anm. 33), S. 9: Rudolf III. hatte gegen den machthungrigen Adel einen schweren Stand, weshalb er zur Festigung seiner Herrschaft burgundische Bischöfe, die keine Dynastien begründen konnten, zu weltlichen Fürsten erhob.

71) Erst etwa zu Beginn des 13. Jhs. wird es möglich, die vom Bischof beherrschten Territorien quellenmäßig präziser zu fassen: sie erstrecken sich von der Quelle der Rhone bis zu einem an der Talstraße aufgestellten Kreuz irgendwo zwischen Martigny und dem Trient, dem so genannten Kreuz von Ottans. Vgl. GREMAUD I (wie Anm. 22), Nr. 265, S. 197.

72) Ebd., Nr. 176, S. 122–126; Robert WALPEN, Studien zur Geschichte des Wallis im Mittelalter (9. bis 15. Jahrhundert), Diss., Zürich, Bern/Frankfurt am Main/New York 1983, S. 157, betrachtet die Periode der »Reichsunmittelbarkeit« lediglich als »Episode«.

73) Louis CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter, Brig 1981, S. 45: Durch die Unterstützung Konrads II. bei der Eroberung Burgunds verschaffte sich Graf Humbert dessen Wohlwollen, das ihm beachtliche Teile des burgundischen Erbes einbrachte. Humbert gelang es darüber hinaus, seinen Sohn Aimo im Jahr 1037 auf den Bischofsstuhl von Sitten zu heben.

74) Pierre DUBUIS, Dans les Alpes au Moyen Âge. Douze coups d'œil sur le Valais, Lausanne 1997, S. 20f.: Eine Rolle dürfte die Schutzherrschaft über die Abtei St. Maurice gespielt haben; FIBICHER, Walliser Geschichte (wie Anm. 33), Bd. 2, S. 13, und CARLEN, Kultur des Wallis im Mittelalter (wie Anm. 73), S. 45, 72: Die Situation war für Savoyen um so günstiger, als die Lenzburger Grafen ihren Versuch aufgaben, im Wallis um Sitten festen Fuss zu fassen.

75) FIBICHER, Walliser Geschichte (wie Anm. 33), Bd. 2, S. 9: Das hölzerne Kreuz von Ottans, einem heute verschwundenen Weiler in der Nähe von Vernayaz, markierte die Grenze zwischen savoyischem und bischöflichem Territorium.

so genannten Zenden – als politische Kraft an Gewicht gewannen⁷⁶⁾. Die Zenden bildeten einen losen, mit den eidgenössischen Bünden vergleichbaren Verbund unabhängiger Kleinstaaten regionaler Provenienz, deren einigendes Band nicht selten die ›Feinde im Inneren‹ darstellten. Die Allianzen zwischen Bischof, Graf, Adel und Zenden sowie auswärtigen Mächten gestalteten sich besonders im 14. und 15. Jahrhundert äußerst wechselvoll⁷⁷⁾: Am Ende des Mittelalters kam es unter dem Eindruck der nahen italienischen Kommunalbewegung wie im Bündnis mit den Innerschweizer Orten zum Sieg der Walliser Landleute über den Adel, die Savoyer und teils auch über den Bischof, dem verschiedentlich Kompetenzen abgerungen wurden. Insgesamt stand damit bis zum sich neigenden Mittelalter dem größten städtischen Territorium Berns nördlich der Alpen das Wallis als herrschaftsmäßig noch weitgehend uneinheitliches Gebilde gegenüber.

4. Die Reichsebene – Verfassung und politische Praxis

Für diese beiden königsfernen Gebiete bildete das Königtum insbesondere eine »Rechtsinstanz«⁷⁸⁾. Im vorliegenden Fall von Interesse sind die so genannten Verkehrsregalien: Namentlich Straßen- beziehungsweise Stromregal, Brücken-, Zoll- und Geleitregal, am Rande auch das Marktregal. Diese Regalien liefern uns eine erste Aufschlüsselung der Zielobjekte mittelalterlicher Verkehrspolitik. Die normativen Quellen auf Reichsebene, welche die Verkehrsregalien erwähnen⁷⁹⁾, lassen uns insbesondere Rückschlüsse zu verkehrspolitischen Zuständigkeitsbereichen und Kompetenzverschiebungen gewinnen⁸⁰⁾. Für eine umfassende Betrachtung der mittelalterlichen Verkehrspolitik ist jedoch nicht nur die rechtsrelevante Textüberlieferung, sondern auch die Verfassungswirklichkeit bedeut-

76) Die in den sieben Zenden zusammengeschlossenen Gemeinden des Wallis hatten bis in die Mitte des 15. Jhs. zielstrebig immer mehr Freiheiten und Verantwortlichkeiten für sich geäufnet. Bereits im Jahr 1355 finden die Zenden, deren Entstehung weitgehend im Dunkeln liegt, erstmals urkundlich Erwähnung. Vgl. GREMAUD V (wie Anm. 22), Nr. 2029.

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

78) Peter MORAW, *Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung. Das Reich im späten Mittelalter. 1250 bis 1490* (Propyläen der Geschichte Deutschlands), Frankfurt am Main/Berlin 1989, S. 155.

79) Die Verfassungsgesetze, welche die Verkehrsregalien tangieren, setzen – grob betrachtet – mit der *Sententia de regalibus* Friedrichs I. von 1158 ein, welche die königlichen Rechte in Italien definierte: *Constitutiones et acta publica imperatorum et regum*, Bde. II–XI (MGH Legum sectio IV, t. II–XI), Hannover/Leipzig 1896–1992 (im Folgenden zit. als MGH Const.), hier: Bd. I, Nr. 175.

80) Von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der politischen Kompetenzen der Landesherrlichkeit waren zwei Gesetze Friedrichs II.: Die *Confoederatio cum principibus ecclesiasticis* von 1220 (MGH Const. II [wie Anm. 79], Nr. 73) zugunsten der geistlichen Fürsten und das *Statutum favorem principum* (MGH Const II [wie Anm. 79], Nr. 171), das bereits 1231 von König Heinrich auf einem Reichstag beschlossen und 1232 von Friedrich II. bestätigt wurde.

sam. Weitere verkehrsmäßige Praktiken und Rechte schlossen sich an die Verkehrsregalien und an den herrschaftlichen Umgang mit diesen an und vervollständigen das von diesen vorgezeichnete Bild der verkehrspolitischen Praxis mittelalterlicher Herrschaft.

Parallel zur wachsenden Bedeutung von Handel und Verkehr nehmen vor allem seit dem 13. Jahrhundert die Nennungen der Verkehrsregalien in den Quellen zu, war doch mit diesen Befugnissen eine weitgehende Regelung des Verkehrs möglich. Die Analyse der Texte offenbart einen Übergang dieser ursprünglich königlichen Rechte auf die Landesherren⁸¹⁾. Lange wurde diese Veräußerung von Hoheitsrechten durch den König als Verfallsprozess betrachtet, der die öffentliche Gewalt geschmälert habe. Heute spricht man viel eher von einer »Dezentralisation der Verwaltung«⁸²⁾ oder von »konsensualer Herrschaft«⁸³⁾: obschon sich Landesherren und Städte ihre Standeskompetenzen in vielen Entscheidungen zu sichern wussten, blieben sie durchaus an den Konsens ihres Königs gebunden, denn »mangels fester Strukturen der Reichsverfassung war ja keine Rechtsposition auf Dauer abgesichert« und die durch ihre regionale oder Rechtstellung königsfernen politischen Instanzen benutzten ihre Rechtsbeziehung zum König zur Wahrung ihrer Autonomie gegenüber umliegenden Machthabern⁸⁴⁾. Territorialherren und Städte übten also in steigendem Maß Einfluss auf den Verkehr aus. Wie der König im Rahmen des Reichs erhielten die Landesherren innerhalb des Territoriums Partner und Gegner, die sich an den Maßnahmen der überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrsorganisation beteiligten⁸⁵⁾, ein Vorgang der sich meist mühelos in die allgemeine politisch-herrschaftliche Entwicklung einordnen lässt.

Die verkehrspolitischen Kompetenzverschiebungen richteten sich nach den jeweiligen machtpolitischen Verhältnissen, beruhten jedoch auch auf wirtschaftlichen und verkehrs-

81) Bernd SCHNEIDMÜLLER, *Konsensuale Herrschaft. Ein Essay über Formen und Konzepte politischer Ordnung im Mittelalter*, in: *Reich, Regionen und Europa in Mittelalter und Neuzeit. Festschrift für Peter Moraw*, hg. von Paul Joachim HEINIG, Sigrid JAHNS, Hans-Joachim SCHMIDT, Rainer Christoph SCHWINGES und Sabine WEFERS, Berlin 2000, S. 53–87, hier: S. 76: Die Idee einer Teilhabe der Fürsten am Reich erfuhr insbesondere im ausgehenden Investiturstreit wie in den Auseinandersetzungen um Rechtmäßigkeit und Legitimation des Königtums im Gefolge der Doppelwahl von 1198 zugespitze Formulierung. Neu war vor allem ihre Apperzeption und Verschriftlichung.

82) Hans THIEME, *Die Funktion der Regalien im Mittelalter*, in: *ZRG Germ. Abt. 62* (1942), S. 57–88, hier: S. 66ff.

83) SCHNEIDMÜLLER, *Konsensuale Herrschaft* (wie Anm. 81), S. 81: Bernd Schneidmüller spricht von stau-fischen Prinzipien einer »konsensualen Herrschaft« des 12. und frühen 13. Jhs., an welche Rudolf von Habsburg und seine Fürsten anknüpften, in *Mitteln wie Zielen der Politik*.

84) Karl Siegfried BADER, Gerhard DILCHER, *Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt – Bürger und Bauer im Alten Europa* (Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft), Berlin/Heidelberg/New York 1999, S. 416; Ulrich EISENHARDT, *Deutsche Rechtsgeschichte* (Grundrisse des Rechts), München ³1999, S. 53.

85) Georg Robert WIEDERKEHR, *Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs*, Diss., Zürich 1976, S. 86.

mäßigen Gegebenheiten. Da der zu regelnde, seit dem 12. Jahrhundert stark angewachsene Verkehr durch die zunehmende kommerzielle Verdichtung äußerst enge Verflechtungen mit den wirtschaftlichen Bewegungen aufwies, beteiligten sich wirtschaftliche Kräfte, insbesondere die Kaufleute, die ein besonderes Interesse an der Regelung des Verkehrs aufwiesen, an verkehrspolitischen Maßnahmen des herrschaftlichen Sektors und initiierten manchmal gar politische Maßnahmen. Beeinflussungen und Interessen, Reagieren und Agieren gestalteten sich hier durchaus wechselseitig. Im späten Mittelalter nahmen die Einwirkungen der verkehrspolitischen Akteure auf die wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Verhältnisse ein gesteigertes Ausmaß an, und es können da und dort Institutionalisierungstendenzen, ein korporativ organisiertes Verkehrsgewerbe in Stadt und Land mit spezialisiertem Personal und Monopolrechte in bestimmten Bereichen ausgemacht werden.

Der Bau von neuen Straßen sowie die Unterhaltung des Straßennetzes wurden zum Aktionsfeld verschiedenster Initiativen auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene. Zum einen fielen diese Aufgaben den jeweiligen Anliegern zu⁸⁶⁾, zum anderen war die Verleihung des Straßen- und insbesondere des Zollregals theoretisch an die Auflage des Straßenunterhalts gekoppelt (z.B. im Mainzer Reichslandfrieden 1235⁸⁷⁾), wobei die von den Rechtsinhabern eingenommenen Weggelder und Zölle in der Praxis natürlich vielfach anderen Zwecken zuflossen: So wurde im Jahr 1472 im Walliser Dorf Münster bestimmt, dass der von den Pomatern in Obergesteln bezahlte Wegzoll den Kirchenbau mitzufinanzieren hatte⁸⁸⁾. Mit dieser lokalen Erfordernissen genügenden Organisation war ein Straßenbau überregionalen Stils schwer durchführbar. Trotzdem wurden ab und an größere Unternehmen projektiert, deren Rahmenbedingungen in Straßenbauverträgen überliefert sind⁸⁹⁾. Dass viele dieser Pläne in der Umsetzung scheiterten, zeigt, wie schwer sich herrschaftsübergreifende Bauten realisieren ließen. Im Gegensatz zu den Zöllen diente die Gebühr für das so genannte Straßen-, Kaufmanns- oder (seit Kalisch⁹⁰⁾ und Fiesel⁹¹⁾ eher

86) GASNER, Zum deutschen Straßenwesen (wie Anm. 17), S. 101–104, 109; S[imeon] BAVIER, Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes. Mit einem Anhang ueber das schweizerische Postwesen, Zürich 1878, S. 36, mit Details zur Unterhalts- und Baupflicht der Anlieger. Erst seit der Mitte des 16. Jhs. tauchten in den ländlichen Gemeinwesen hin und wieder Ablösungen der Straßen- und Brückenpflicht der Anlieger durch die Zahlung von Geldbeiträgen auf, und es werden Wegmacher erwählt, deren Besoldung aus verkehrsbezogenen Abgaben sowie Natural- und Geldabgaben der Gemeindemitglieder bestand.

87) *Constitutio pacis*, 15. August 1235 [Mainzer Reichslandfrieden]: MGH Const. II (wie Anm. 79), Nr. 196, S. 241–247, hier: Art. 7, S. 233, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263, hier: Art. 7, S. 258.

88) CARLEN, Die Walliser Alpenpässe (wie Anm. 45), S. 95f.

89) Vgl. die unten folgenden Ausführungen zum Passstraßenbauprojekt von 1397.

90) Hans Conrad KALISCH, Über das Verhältnis des Geleitregals zum Zollregal, Diss., Berlin 1901.

91) Die Arbeiten von Ludolf Fiesel haben zur Erhellung der Zusammenhänge um die Entstehung des Rechtsbegriffs Geleit wesentlich beigetragen: Ludolf FIESEL, Zum früh- und hochmittelalterlichen Geleitsrecht, in: ZRG Germ. Abt. 41 (1920), S. 1ff.; DERS., Zur Entstehungsgeschichte des Zollgeleits, in: VSWG 15

irreführend) Zollgeleit, das meist an die größeren Fernhandelsrouten gebunden war, wenigstens anfänglich ausschließlich der Wegsicherung⁹²). Die Städte widmeten sich bereits früh der Pflege der innerstädtischen Wege⁹³), während die Instandhaltung der Landstraßen in den Territorien erst allmählich einsetzte. Ab dem späten Spätmittelalter führten zunächst die Städte – so Bern im Jahr 1488⁹⁴) – und schließlich auch die ländlichen Gemeinden das Amt des Wege- oder Straßenmeisters und -machers ein und tätigten Investitionen in den Straßenbau und -unterhalt, die über die eingenommenen verkehrsmäßigen Abgaben hinausgingen⁹⁵).

II. VERKEHRSPOLITIK IM MITTELALTER – EIN DEFINITIONSVERSUCH

Trotz all dieser bis hierhin beschriebenen verkehrsbezogenen Aktivitäten ist die Verkehrspolitik mittelalterlicher Herrschafts- und Wirtschaftskräfte nach wie vor ein dürftig bearbeiteter Forschungsgegenstand; der Terminus *Verkehrspolitik* erscheint in mittelalterlichen Zusammenhängen denn auch äußerst selten⁹⁶). Ungleich zahlreicher fallen die Stu-

(1921), S. 466–506; DERS., Woher stammt das Zollgeleit?, in: VSWG 19 (1925), S. 385–412; DERS., Die Geleitzölle im griechisch-römischen Ägypten und im germanisch-römischen Abendland, in: Nachrichten von der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen aus dem Jahre 1925, Phil.-Hist. Klasse, Berlin 1926, S. 57ff.

92) Anne-Marie DUBLER, Art. »Geleit«, in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

93) SZABÓ, Art. »Straße« (wie Anm. 25), Sp. 222: Die anfallenden Kosten wurden entweder aus der Stadtkasse bezahlt oder von den Anliegern getragen, deren Straßenbaupflichten oft in den Stadtstatuten niedergeschrieben waren.

94) Der Rat der Stadt Bern ernannte ab 1488 einen Straßenmeister, der die wichtigsten Überlandstraßen regelmäßig zu inspizieren und für die notwendigsten Unterhaltsarbeiten zu sorgen hatte: SRQ BE (wie Anm. 20), IX/2, Nr. 218, S. 508.

95) GASNER, Zum deutschen Straßenwesen (wie Anm. 17), S. 102, 109, 124f., 130, 135; Martin WARNKE, Bau und Überbau. Soziologie der mittelalterlichen Architektur nach den Schriftquellen (Suhrkamp Taschenbuch 468), Frankfurt am Main 1984, S. 123: Um die Mitte des 13. Jhs. waren zunächst die ersten beamteten Stadtbaumeister aufgetaucht. Wenig später ist in Köln bereits ein *reparator* oder *factor viarum* bezeugt. Das 1415 begonnene Bürgerbuch von Fribourg verzeichnet ebenfalls einen *paviator*. Darüber hinaus sind bereits aus dem 14. Jh. eine Reihe Stadtrechnungen überliefert, die beachtliche Posten für Wegbesserungen enthalten; vgl. dazu die Ausführungen von Klara HÜBNER in diesem Band.

96) Beiträge zu einer mittelalterlichen Verkehrspolitik im weitesten Sinn – ob nun jüngeren oder älteren Datums, für den schweizerischen oder deutschsprachigen Raum insgesamt – sind nur sehr wenige verfasst worden. Ob diese Tatsache nun in erster Linie mit der bislang stiefmütterlichen Behandlung des Gesamtthemas *Verkehrsgeschichte* durch die historische Forschung in Beziehung zu setzen ist, oder ob sie vielmehr im Zusammenhang mit Konzepten von Verkehrspolitik des Mittelalters oder gar der Inexistenz einer solchen Politik für diese Zeit zu sehen ist, muss an dieser Stelle dahingestellt bleiben. Es sei jedoch angemerkt, daß sich, wenn man die einschlägige Forschungsliteratur überblickt, tendenziell eine gewisse Vorsicht betreffend die Benutzung des Terminus *Verkehrspolitik* mit Bezug auf das Mittelalter ausmachen lässt, eine Haltung, die sich im Vorhandensein der nur vereinzelt publizierten Arbeiten zum Thema widerspiegelt.

dien zu Herrschaft und Verwaltung, zu den Finanzen oder generell zur wirtschaftlichen Betätigung politischer Instanzen in mittelalterlicher Zeit aus: Das Straßen- und Verkehrswesen als Zielobjekt herrschaftlicher Politik erscheint hier bestenfalls kapitelweise. Auch an einer einschlägigen Definition mittelalterlicher Verkehrspolitik mangelt es. Die *mittelalterliche Verkehrspolitik* soll deshalb an dieser Stelle unter Einbindung der drei heuristischen Leitkategorien *Akteure*, *Objekte* und *Maßnahmen*, welche die folgenden Ausführungen weiter aufgliedern, folgendermaßen definiert werden: Unter Verkehrspolitik des Mittelalters soll *die Gesamtheit der Maßnahmen, durch welche politische und wirtschaftliche Kräfte im weitesten Sinne den Verkehr und verkehrsbezogene Objekte in einer bestimmten Personengruppen und Institutionen günstigen Weise zu generieren, erleichtern, intensivieren, lenken oder regeln suchten*, verstanden werden⁹⁷). Zu den Hauptinstrumenten dieser Verkehrspolitik gehörten die Verkehrsregalien im engeren Sinn, aus welchen sich die verkehrspolitischen Subdisziplinen der Zoll-, Geleit-, und Straßenpolitik etc. ableiten lassen, die wiederum ergänzt werden durch eine Verkehrsinfrastruktur- sowie eine Märkte- und – wo vorhanden – eine Messepolitik.

III. BERNISCHE UND WALLISER ERSCHEINUNGSFORMEN MITTELALTERLICHER VERKEHRSPOLITIK

1. Die verkehrspolitischen Akteure

Den Blick nun konkret auf die beiden Untersuchungsgebiete richtend soll zum ersten und am ausführlichsten die Kategorie der verkehrspolitischen Akteure behandelt werden. Insgesamt konnten für den Zeitraum des 12. bis 16. Jahrhunderts mehrere Gruppen von verkehrspolitisch aktiven Instanzen in Bern und im Wallis eruiert werden: einmal die so genannten ›großen‹ Akteure, weiter eine ganze Reihe passbeherrschender Akteure, vor-

Jedenfalls ist die Anzahl der Arbeiten, die den Begriff im Titel wie auch ausführend verwenden, gering. Einige Beispiele für Titelverwendungen: Oliver LANDOLT, *Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter*. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft, in: Rainer C. SCHWINGES, Christian HESSE, Peter MORAW (Hg.), *Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur* (HZ, Beih. 40), München 2006, S. 489–510; Thomas SZABÓ, *Antikes Erbe und karolingisch-ottonische Verkehrspolitik*, in: *Institutionen, Kultur und Gesellschaft im Mittelalter. Festschrift für Josef Fleckenstein zu seinem 65. Geburtstag*, hg. von Lutz FENSKE u.a., Sigmaringen 1984, S. 125–145; Rainer AURIG, *Straßenschutz und Straßenzwang. Zur Verkehrspolitik Karls IV.*, in: *650 Jahre Oberlausitzer Sechsstädtebund 1346–1996* (Symposium der Geschichtskommission der Euroregion Neiße 4), hg. von Gunter OETTEL, Bad Muskau 1997, S. 67–76.

97) Die vorliegende Definition führt Brandstätters Ausführungen zur städtischen Verkehrsorganisation des Mittelalters weiter: Klaus BRANDSTÄTTER, *Städtische Maßnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Städte an der Erschließung der Alpenübergänge*, in: NIEDERSTÄTTER, *Stadt. Strom – Straße – Schiene* (wie Anm. 8), S. 183–216, hier: S. 183.

nehmlich Adelsgeschlechter⁹⁸⁾, dann Kräfte aus dem Wirtschaftssektor, im Fall Berns die süddeutschen, im Fall des Wallis die italienischen Kaufleute, sowie verschiedene Instanzen regionalen und lokalen Ranges, etwa Transportorganisationen, Talschaften, kleinere Städte, Gemeinden und im Wallis zusätzlich die Zenden. Als letzte äußerst heterogene Akteurguppe lassen sich verschiedene institutionelle und personelle Kompetenzen verkehrspolitischer Spezialdisziplinen zusammenfassen⁹⁹⁾. Etwas außergewöhnlich mutet aus dieser Gruppe beispielsweise die Erwähnung von Schneewegern an Furka- und Grimselpass im Reisetagebuch einer Walliser Gesandtschaft an, die im Winter 1417/18 zum Konstanzer Konzil zog und einheimische Schneeweger mit sich führte¹⁰⁰⁾.

Im Zentrum der folgenden Ausführungen stehen aber lediglich diejenigen »großen« Akteure der bernischen und Walliser Verkehrspolitik, deren Aktivitäten eine gewisse Systemhaftigkeit, Permanenz und damit Kontinuität der Verkehrspolitik aufzeigen lassen: nämlich auf der einen Seite in Nachfolge der Zähringerherzöge die Stadt Bern, auf der anderen die Bischöfe von Sitten im oberen sowie die Grafen von Savoyen im unteren Wallis.

1.1 Die Zähringer und die Stadt Bern

Im europäischen Nord-Süd-Verkehr des Mittelalters spielten die Berner Alpenpässe insgesamt eine untergeordnete Rolle¹⁰¹⁾. Die Zähringer als das mächtigste Adelsgeschlecht des westlichen Mittellandes im ausgehenden 12. Jahrhundert waren durch die staufische Beschränkung des burgundischen Rektorats auf das Nordalpengebiet sowie durch regionale Kräfte¹⁰²⁾ von den wichtigsten Übergängen abgeschnitten¹⁰³⁾. Zu den Mitteln, welche die Herzöge für ihren Landesausbau einsetzten, gehörten neben einer Siedlungs-, Städte- und

98) Namentlich die Grafen/Herzöge von Savoyen, die Freiherren von Turn, die Grafen von Biandrate, die Herren von Rodis-Baceno und die Herren von Eschenbach.

99) Für detaillierte Ausführungen s. Marie-Claude PFAFFEN, Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Erscheinungsformen des 12. bis 16. Jahrhunderts, Lizentiatsarbeit, Bern 2006.

100) CARLEN, Die Walliser Alpenpässe (wie Anm. 45), S. 94.

101) IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 10, S. 2/3: Die Berner Pässe standen insgesamt im Schatten der Bündner Pässe und des Großen St. Bernhard sowie kurz nach 1200 in demjenigen des Gotthard. Vgl. 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, S. 106: Im überregionalen Handel kamen die Berner Pässe als Alternative bestenfalls dann zum Zuge, wenn der Verkehr über den Gotthard gestört wurde.

102) IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 32, S. 3/5; GROSJEAN, Historische Planungsgrundlagen (wie Anm. 32), S. 32ff.

103) Detailliert: IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 10, S. 2/3; AERNI, Zur Entwicklung (wie Anm. 46), S. 30; DERS., Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Wegenlagen, 2 Bde., Bremgarten 1971, S. 452; BÜTTNER, Die Erschließung (wie Anm. 29), S. 583.

Marktgründungspolitik maßgeblich auch verkehrspolitische Aktivitäten¹⁰⁴). So schufen sie auf der Grenze zwischen höherem und tieferem Mittelland eine unter ihrer Kontrolle stehende neue West-Ost-Verkehrslinie¹⁰⁵), die so genannte »zähringische Städtelinie« Burgdorf – Bern – Fribourg¹⁰⁶). Von dieser Basis aus erfolgte der Ausbau der Strecke von Bern über Thun ins Berner Oberland. Parallel zur Erschließung dieser Achse erfolgte in Zusammenarbeit mit den Herren von Eschenbach die Ausgestaltung der Linie Zürich – Brünig – Oberland¹⁰⁷).

Die folgenden Ausführungen basieren zwar lediglich auf Vermutungen, stellen jedoch eine verkehrspolitisch interessante These in den Raum. Die Lenzburger Erbschaft der Reichsvogtei Zürich, die 1173 auch Uri umfasste, eröffnete der zähringischen Dynastie den Zugang zum Zentralalpenraum¹⁰⁸). Heinrich Büttner betrachtet es als wahrscheinlich, dass in Urseren die eingewanderten Walser mit Berchtold V. zusammenspannten: das Ziel habe in der Eröffnung einer neuen Transitroute bestanden. »Die Bautechnik der frühesten Schöllenenbrücke ist zwar nicht bekannt, jedoch gleicht die Konstruktion der Twärenbrücke ... nach 1200 den alten Wegbauten am Walliser Pass Gemmi und muss mit jenen technischen Methoden erbaut worden sein, wie sie im Wallis für den Bau der Wasserfuhren angewendet wurden«¹⁰⁹). Die Kämpfe der Zähringer im Berner Oberland und im Wallis deuten zudem darauf hin, dass Berchtold V. auch hier nach Nord-Süd-Übergängen zur Etablierung neuer südwärts führender Transitrouten gesucht hatte. Unter dieser Zielsetzung stand der vermutlich letzte, jedoch nicht erfolgreiche Kriegszug des Zähringers von 1211 ins Wallis¹¹⁰).

Diese strategisch-verkehrspolitische Idee der Forcierung einer Nord-Süd-Achse nahm als Erbin der Zähringer vorerst auch die Stadt Bern auf. Nach dem Erwerb des Oberhasli, der Eroberung Thuns und der Zurückdrängung der Parteigänger der Habsburger aus dem Oberland, der Herren von Turn ins Wallis (Verkauf der Herrschaft Frutigen an Bern 1400) sowie der Ausdehnung ins Saanenland begann die Stadt Bern ihre Herrschaft im Berner

104) Ulf DIRLMEIER, *Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb* (VSWG, Beih. 51), Wiesbaden 1966, S. 4: Dass die Zähringer verkehrslenkend ins Straßennetz eingriffen, beweist auch die Tatsache, dass sie in der Mitte des 12. Jhs. die Rheintalstraße vom Rand des Kaiserstuhls mit einem beträchtlichen Umweg durch ihr Freiburg i. Br. leiteten, um die Stadt vor dem verkehrsgeographisch günstiger gelegenen, dem Bischof von Basel gehörenden Breisach zu schützen.

105) AERNI, *Zur Entwicklung* (wie Anm. 46), S. 30: Damit wurden die Zähringer unabhängig von der Jurasüdfusslinie (Solothurn – Seeland – Broyetal – Lausanne), die ihrem Ursprung nach in die gallorömische Zeit zurückgeht.

106) GROSJEAN, *Historische Planungsgrundlagen* (wie Anm. 32), S. 143.

107) AERNI, *Zur Entwicklung* (wie Anm. 46), S. 30.

108) IVS BE (wie Anm. 18), *Strecke BE 10*, S. 2/3.

109) Heinrich BÜTTNER, zit. nach AERNI, *Zur Entwicklung* (wie Anm. 46), S. 31: Die Überwindung der Schöllenen wäre demnach der Zusammenarbeit von Walserbautechnik und der von Berchtold V. verkörpert zähringischen Verkehrspolitik zu verdanken.

110) AERNI, *Die Passwege* (wie Anm. 103), S. 452f.

Oberland zu konsolidieren. Die Linienführung in Richtung Grimselpass, auf welche sich ihre transalpine, letztendlich wenig erfolgreiche Verkehrspolitik¹¹¹⁾ zunächst fokussierte¹¹²⁾, wurde nun von der Aarestadt kontrolliert. Der Versuch Berns, sich in die Walliser Wirren zu Beginn des 15. Jahrhunderts einzumischen, endete mit einer Niederlage. Es war wohl auch die damit verbundene Krise, die Bern zum Bewusstsein führte, dass seine Möglichkeiten nicht im Süden lagen. Die Eroberung des Aargaus (1415) und die Gebietsgewinne in der Waadt (1475/1536) sowie die für den Transitraum Mittelland günstige wirtschaftliche Entwicklung lenkten die verkehrspolitischen Interessen Berns schließlich endgültig auf die Ost-West-Achse, wo es die Zufahrten zum Gotthard und zum Großen St. Bernhard kontrollieren konnte¹¹³⁾. Die Aarestadt versuchte nun – ohne selbst Großhandel zu betreiben – den durch ihr Territorium im Mittelland fließenden Transit zu steigern und fiskalisch abzuschöpfen¹¹⁴⁾, indem sie sich für die Sicherheit der Kaufmannschaft einsetzte¹¹⁵⁾ und ein ganzes Maßnahmenbündel zur Förderung von Handel und Verkehr entwickelte. Möglich wurde dies vor allem durch den Erwerb der regalen Geleit- und Zollrechte im Verlauf des 14. Jahrhunderts¹¹⁶⁾. Die Berner Ratsmanuale und Missiven vermitteln uns die zahlreichen verkehrspolitischen Initiativen des städtischen Rats zur Verbesserung der Straßen wie der Verkehrsinfrastruktur im gesamten Herrschaftsgebiet¹¹⁷⁾. Die bernische Obrigkeit scheute, um den Handelsverkehr in ihre Stadt zu lenken, auch nicht vor einer aggressiven Verkehrspolitik gegen das mit einer nördlichen Route konkurrierende

111) Vgl. unten die Ausführungen zum Grimselpass-Straßenbauprojekt von 1397.

112) DERS., Die bernische Alpenpasspolitik (wie Anm. 30), S. 57, 70, 72.

113) DERS., Zur Entwicklung (wie Anm. 46), S. 38, 44.

114) IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 32, S. 5/5: Bezeichnend hierfür ist die Tatsache, dass allein auf der Strecke Murten – Aarberg in kurzen Abständen drei Zollstellen entstanden: in Murten, Kerzers und Aarberg. Vgl. ebd., Strecke BE 33, S. 3/4: In Büren wurden sogar zwei Zollstellen eingerichtet, eine zu Wasser und eine zu Land.

115) Durch Verträge mit Frankreich, den Grafen von Savoyen und Greyerz, den Herren von Grandson, süddeutschen Städten und der burgundischen Eidgenossenschaft gelang es Bern, dem Ost-West-Verkehr den notwendigen Schutz zu vermitteln. Für weitere Details: PFAFFEN, Verkehrspolitik (wie Anm. 99), S. 196 (Kap. ›Verkehrsbezogene Verträge und Bündnisse‹).

116) Vgl. SRQ BE (wie Anm. 20), I/3, Nr. 27, S. 64ff. [Reichspfandschaft am Zoll, 1315], *48 (37b), S. 84 [Reichspfandschaft am Zoll, 1331], Nr. 67 c), S. 146 [Bestätigung des Zolls 1348], Nr. 80 g), S. 196 [Geleitrecht, 1365]; FRB IV (wie Anm. 19), Nr. 621, S. 639f., Nr. 626, S. 644; und Friedrich Emil WELTI (Bearb.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389 (SA aus dem Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 14), Bern 1896, S. 505–704, hier: S. 664: König Heinrich VII. hatte zunächst im Jahr 1312 den Zoll in Bern für 120 Mark an Hugo von Buchegg, Schultheiss in Solothurn, versetzt. 1315 löste die Stadt die Pfandschaft für 240 Mark ein, also für einen erheblich größeren Betrag.

117) Einen Einblick hierzu liefert HALLER, Bern in seinen Ratsmanualen (wie Anm. 21), Bd. III, S. 1–19, S. 108ff., Bd. II, S. 474–491; s. z.B. ebd., Bd. III, S. 1: 1479 forderte Bern beispielsweise Solothurn auf, seine Untertanen zur Verbesserung der Wege anzuhalten.

Solothurn zurück¹¹⁸⁾. Ausdruck der wachsenden Handelstätigkeit und der damit verbundenen Institutionalisierungstendenzen innerhalb der bernischen Verkehrspolitik war insbesondere der Bau eines städtischen Kauf- und Zollhauses im Jahr 1373¹¹⁹⁾. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verdichteten sich dann mit der einsetzenden Rückläufigkeit des Handelsverkehrs durch das Mittelland die Anzeichen, dass die wirtschaftliche Blüte Berns ihren Zenit bereits überschritten hatte¹²⁰⁾.

Während sich also das zähringische Bern in erster Linie der Passpolitik gewidmet hatte, kann für das in dessen Nachfolge stehende königliche Bern mit zunehmendem Ausbau des Territorialstaates eine Auffächerung der bernischen verkehrspolitischen Aktivitäten in eine Straßen-, Verkehrsinfrastruktur-, Geleit- und Zollpolitik sowie in weitere verkehrsbezogene Maßnahmen ausgemacht werden. Auf der einen Seite war diese Intensivierung der verkehrspolitischen Organisation abhängig von der wirtschaftlichen Konjunktur, auf der anderen Seite bildete Berns Verkehrspolitik eines der Verwaltungsmittel zur Organisation und herrschaftlichen Durchdringung der erworbenen Gebiete. Die Machtausdehnung des Stadtstaates im Spätmittelalter fand ihren Ausdruck in der Entwicklung eines radial organisierten Straßensystems, welches die Hauptstadt spinnenartig mit der Landschaft verband¹²¹⁾.

1.2 Die Bischöfe von Sitten und die Grafen von Savoyen

Für das Wallis kann, wenn wir das Transitverkehrsaufkommen betrachten, eine im Vergleich mit Bern phasenverschobene Entwicklung ausgemacht werden. Währenddem der Handelsverkehr durch das Rhonetal wohl bereits ab dem 12. Jahrhundert einen starken Anstieg erfuhr¹²²⁾, mit der Blütezeit der Messen der Champagne und der Messen von Genf

118) Vgl. dazu Hans MORGENTHALER, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen, in: Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern XXX (1930), S. 83–145; weniger ausführlich auch Roland GERBER, Zölle und Verkehr, in: SCHWINGES, Berns grosse Zeit (wie Anm. 56), S. 202ff.

119) SRQ BE (wie Anm. 20), IX/2, Nr. 263 u. 685f.

120) Roland GERBER, Umgestaltung und Neubeginn. Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns im 15. Jahrhundert, in: ZHF 29 (2002), S. 161–188, hier: S. 185.

121) IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 32, S. 5/5 u.ö.; GROSJEAN, Historische Planungsgrundlagen (wie Anm. 32), S. 40.

122) BÜTTNER, Die Erschließung (wie Anm. 29), S. 578–581, 583: Die 1189 erfolgte unmittelbare Unterstellung des Bistums Sitten unter das Reich kann als entscheidender Schritt zur Konsolidierung staufischer Machtpolitik im Oberwallis und damit auch zur Sicherung von Rhonetalaroute und Transitverkehr angesehen werden. Büttner vermutet, dass im 12. Jh. das südlich des Simplon Besitzungen innehabende und stauferfreundliche Grafengeschlecht der Biandrate den Pass kontrollierte. Vgl. auch Antoine LUGON, Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e–milieu du XIV^e siècle), in: Pierre Dubuis (Hg.), Ceux qui passent et ceux qui restent. Études sur les trafics transalpins et leur impact local. Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre 23–25 septembre 1988, Saint Maurice 1989, S. 87–99, hier: S. 88.

im 13. und 14. Jahrhundert seine Höhepunkte erreichte, geriet das Verkehrswesen des Passlandes Wallis spätestens nach dem Niedergang der Genfer Messen und nicht zuletzt auch aufgrund der politischen Machtkämpfe und kriegerischen Wirren¹²³⁾ zwischen den Bischöfen von Sitten, den Grafen von Savoyen und den Zenden, später der Bischöfe mit Mailand und der daraus resultierenden Rechtsunsicherheiten ins Hintertreffen¹²⁴⁾.

Mit dem Interesse insbesondere der mailändischen Kaufmannschaft an der Rhonetalroute im 13. Jahrhundert war also das Startsignal für den Aufschwung des Simplon und weiterer Walliser Pässe gegeben, der markiert wird durch eine Serie gegenseitiger Verträge zwischen den Bischöfen von Sitten, aber auch den Grafen von Savoyen und kleineren Herrschaftsträgern einerseits und der *universitas mercatorum* italienischer Städte andererseits¹²⁵⁾. Die gesamte in diesem Zeitraum fassbare Walliser Zoll-, Geleit- und Straßenpolitik scheint sich in hohem Ausmaß auf diese Kaufmannschaft ausgerichtet zu haben. Ein

123) Wie stark der Handel mitunter durch kriegerische Auseinandersetzungen in Mitleidenschaft gezogen werden konnte, zeigt folgender Eintrag der Zollabrechnungen von St. Maurice aus dem Jahr 1375: [...] *propter guerras illorum de Vallesio et domini de Turre, qui dominus de Turre dominum episcopum Sedunensem interfecit propter quod nulli mercatores transire ibidem potuerint nec auferunt*; zit. nach Bernard TRUFFER, Das Wallis zur Zeit Bischof Eduards von Savoyen-Achaia (1375 bis 1386), in: Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte 65 (1971), S. 1–113 u. 197–301, hier: S. 6. Dass kriegerische Aktionen aber nicht immer negative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zeitigten, wenn die äußeren Umstände eine gegenläufige Entwicklung provozierten, zeigen Clémence THÉVENEAZ MODESTIN, Jean-Daniel MOREROD, La Suisse est née de deux cols. Axe du Gothard et axe du Simplon vers 1291. Contribution à la réévaluation des débuts de la Confédération [www.courant-d-idees.com/article_69.htm] auf: Die Autoren haben für die Jahre 1291–93 und 1298 für den Simplonpass mittels der Zollrechnungen der Kastläne von St. Maurice und Chillon sowie der Stadtrechnungen von Villeneuve (ungewöhnlich angestiegene Straßenbau und -unterhaltsaktivitäten in Villeneuve) einen erheblichen Anstieg des Transitverkehrs ausmachen können. Dass dieser Verkehr sich nicht auf den Großen St. Bernhard bezogen haben kann, weisen sie unter Hinzuziehung der Zollrechnungen von Bard südlich des Passes nach. Die zu dieser Zeit latenten kriegerischen Auseinandersetzungen im Wallis verhinderten den internationalen Handel nicht, da gleichzeitig am Gotthard der Transit blockiert gewesen sein muss: 1291 dürfte die Revolte in der Leventina der Grund gewesen sein, 1298 die Thronstreitigkeiten zwischen Albrecht von Habsburg und Adolf von Nassau.

124) Alain DUBOIS, Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik, Winterthur 1965, S. 9.

125) Sigismund Furrer verortet bereits im Jahr 1250 – leider ohne Quellennachweis – einen Vertrag zwischen Bischof Heinrich von Raron und den großen Handelsgesellschaften von Mailand, der das Ziel gehabt habe, den Simplonverkehr einträglicher zu machen (Sigismund FURRER, Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis, 3 Bde., Sitten 1850–1852, hier: Bd. I, S. 103); weitere Verträge zwischen den Bischöfen resp. bischöflichen Dienstleuten und den Kaufleuten: 25.07.1270, GREMAUD II (wie Anm. 22), Nr. 765; zw. 1271 und 1273, ebd., Nr. 805; 14.01.1472, ebd., Nr. 787; 15.03.1291, ebd., Nr. 1017; 20.07.1321, Archive cantonales du Valais, fonds Joseph de Lavallaz, P 37, zit. nach LUGON, Le trafic (wie Anm. 122), S. 94; 10.08.1336, GREMAUD IV (wie Anm. 22), Nr. 1694, etc.; Bsp. für einen Vertrag der Kaufleute mit dem Grafen von Savoyen: 22.11.1276 (Abgabenermäßigung auf bestimmte Waren in St. Maurice und Villeneuve), zit. nach Maria Clotilde DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais au XIV^e siècle, in: SZG 1 (1951), S. 545–561, hier: S. 548, Anm. 6.

Ausdruck für die wirtschaftliche Dynamik dieser Zeit stellt die flächenmäßige Verdoppelung der kleinen Bischofsstadt Sion/Sitten zwischen 1286 und 1312 dar¹²⁶⁾.

Nach den ältesten Aufzeichnungen des Sittener Stadtrechts von 1217 war der Bischof von Sitten sowohl der Inhaber des Straßen- als auch des Geleitregals¹²⁷⁾. Eine wichtige Rolle die verkehrspolitischen Kompetenzen des Bischofs betreffend spielte das Grafenhaus Savoyen. Bereits vor der Vertreibung Graf Humberts III. durch den deutschen König um 1184 hatten die Bischöfe von Sitten die Regalien eine bestimmte Zeit lang von den Grafen verliehen erhalten. Ab 1189 erfolgte mit der direkten Unterstellung des Bistums unter das Reich die Investitur durch den König: so übertrug dieser Bischof Heinrich I. von Écublens (1184–1196) die Regalrechte. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts gelang es aber dem Haus Savoyen, sich zwischen den Bischof und den König zu schalten: Es erwarb sich das Recht, dem Sittener Bischof bestimmte Regalien zu verleihen. Da Bischof und Graf sich darüber hinaus gewisse Besitzungen und Rechte überließen, kam es bis etwa 1415 zu einer gegenseitigen Belehnung. Ein Dokument aus dem Jahr 1293 gibt detailliert Auskunft, wofür die Bischöfe von Sitten den Savoyern den Huldigungseid zu leisten hatten: Der Bischof anerkannte darin, vom Grafen *regaliam et stratam publicam a cruce de Octans superius usque ad finem diocesis nostre, item officium cartarum seu cancellarie et feudum de Morgia* [Mörel im Oberwallis] zu Lehen zu haben¹²⁸⁾. Wenn der Stuhl in Sitten mit antisavoyischen Kandidaten besetzt war, regte sich ab und an bischöflicher Widerstand gegen diese Belehnungspraxis¹²⁹⁾. Aber erst 1487 – nach der Eroberung des savoyischen Unterwallis durch

126) LUGON, Le trafic (wie Anm. 122), S. 98.

127) GREMAUD I (wie Anm. 22), Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197: *Item a cruce de Ottans* [Ottans = heute verschwundener Weiler in der Nähe von Vernayaz; Kreuz von Ottans = Grenzkreuz zwischen savoyischem und bischöflichem Wallis] *superius per totum episcopatum strate sunt episcopi. ... ex alia parte intrantibus quam d'Androna* [Antronapass], *et debet servare et defendere; et si mercatores fuerint capti, vel damnum passi, debeat ea querere episcopus tanquam res suas proprias. [...]* *Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus.*

128) Die Urkunde berichtet von einem Verkauf der Regalrechte durch Bischof Landrich von Mont (1206–1237) an den Grafen von Savoyen, jedoch ohne Angabe eines exakten Datums: GREMAUD II (wie Anm. 22), Nr. 1041.

129) VICTOR VAN BERCHEM, Guichard Tavel. Évêque de Sion 1342–1375. Étude sur le Vallais au XIV^e siècle, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte 24 (1899), S. 27–397, hier: S. 122; DERS., Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire, in: Anzeiger für Schweizerische Geschichte 7 (1894–1897), S. 49–59, S. 56ff.: In einer Übereinkunft zwischen Graf Amadeus V. von Savoyen und Bischof Bonifaz von Challant, deren Vidimus erhalten geblieben ist und die vor das Jahr 1293 datiert werden kann, fordert der Graf den Besitz der Regalienrechte mit Verweis auf Bischof Landrichs Regalien-Verkauf (1206–1237) an Savoyen ein, während Bischof Bonifaz die Gültigkeit des Verkaufs bestreitet und sich auf die so genannte *Karolina* und die Reichsbelehnung beruft. Ein Schiedsgericht bestätigte jedoch die Regalienausübung in einem bestimmten Gebiet in den Händen des Bischofs sowie das savoyische Investiturrecht: GREMAUD II (wie Anm. 22), Nr. 1040. Nach dem Tod Amadeus V. 1323 wählte das Domkapitel mit Aimo von Turn ein Mitglied einer reichsnahen Familie zum Bischof. Er verweigerte im Jahr 1323 das traditionelle Homagium. Schließlich kam es aber – unter Akzeptanz von Restriktionen seitens des Savoyers – trotzdem zur gegenseitigen Be-

die Zenden – nahm wieder der König die Investitur Bischof Josts von Silenen vor¹³⁰). Eine direkte verkehrsorganisatorische Betätigung im bischöflichen Wallis gestattete dieses Belehnungsrecht dem Grafen nicht, denn Verwaltung und Einkünfte des Straßenregals standen dem Bischof ungeschmälert zur Verfügung, was auch das überlieferte Urkundenmaterial nahelegt. Außerdem werden Geleit- und Zollregal in den Urkunden zur gegenseitigen Huldigung, die jeweils auf der Brücke über das Grenzflüsschen Morge stattfand, nie erwähnt. Das Investiturrecht gab aber andererseits den Savoyern einen Rechtstitel, mittels welchem sie sich wohl eine gewisse indirekte Kontrolle über den auch für sie wichtigen Simplonpass verschafften¹³¹). Im Fall des Bischofs von Sitten bedeutete das Vorgehen also insgesamt nicht, dass er als Empfänger der Verkehrsregalien aus savoyischer Hand bei deren Ausübung nicht eine eigenständige und unabhängige Verkehrspolitik betrieben hätte. Ein das Sittener Marktrecht betreffendes Dokument aus dem Jahr 1262 legt dies nahe: Ein Vertreter des Grafen von Savoyen beklagte sich gegenüber dem Erzbischof von Tarentaise, welchem der Bischof von Sitten auf geistlicher Ebene unterstand, dass die Sittener den Edlen von Martigny als Lehensnehmern der Savoyer das Amt der Aufsicht über die Messen von Sitten entzogen hätten, ein Anspruch der ihnen seit *tempore a quo non estat memoria* zugestanden habe¹³²). Die beschriebene Situation im Wallis zeigt, wie das auf den ersten Blick simple System der Verkehrsregalien unter Einbettung in die jeweilige machtpolitische Situation durchaus zu komplexen und rechtlich nicht immer einwandfrei geklärten Kompetenzverteilungen führen konnte¹³³).

Die dem Bischof von Sitten durch die verkehrsregalen Rechte innerhalb seines Territoriums auferlegten Verpflichtungen von Straßenbau, -unterhalt und -sicherheit durch Geleiteskorten hatten ihren Gegenpart in den verkehrsbezogenen Abgaben, die der Bischof für diese Leistungen beziehen konnte. Dem bischöflichen Fiskus fiel jedoch nur ein Teil dieser Gebühren zu, da die Weiterbelehnung der Rechte auf bestimmte Straßenabschnitte

lehnung. In den 1330er Jahren berief man sich neben der *Karolina* auch auf den Reichsunmittelbarkeitsakt von 1189.

130) VAN BERCHEM, *Les relations* (wie Anm. 129), S. 58f.: Die bischöfliche Berufung auf die Reichsunmittelbarkeit diente hier der nun nach innen gerichteten Absicherung von Eigeninteressen.

131) DERS., Guichard Tavel (wie Anm. 129), S. 129.

132) GREMAUD II (wie Anm. 22), Nr. 687, S. 73–77; vgl. dazu LUGON, *Le trafic* (wie Anm. 122), S. 88: Regelmäßige Messen in Sitten dürften damit nach Lugon seit den letzten Jahrzehnten des 12. Jhs. existiert haben. Ohne regelmäßigen Verkehr über den Simplon hätten diese Messen kaum Bestand gehabt, da die über den Großen St. Bernhard reisenden Kaufleute kaum eine Wegschleife über Sitten allein zum Besuch dieser Messen in Kauf genommen haben dürften.

133) Eine exakte Klärung der verfassungsgeschichtlichen Stellung der Bischöfe von Sitten zwischen König/Reich und Savoyen steht noch aus. In den Urkunden der Kanzlei von Sitten oder der Gemeinden werden neben dem regierenden Bischof jeweils die Namen der herrschenden Könige genannt, was die Zähligkeit des Zugehörigkeitsgefühls zum Reich unterstreicht. So beispielsweise auch in den Statuten der Leuker Fuhrleute von 1310: [...] *Henrico regnante* [König Heinrich VII., 1308–1313], *Aymone episcopante* [Bischof Aimo Châtillon, 1308–1323]: GREMAUD III (wie Anm. 22), Nr. 1311.

die gängige Praxis war. Ab dem späten 13. Jahrhundert und besonders für die ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts liegen zahlreiche Verhandlungen betreffend Sust- und Zollrechte, welche als Verkaufs-, Tausch- und Übertragungsobjekte erscheinen, vor¹³⁴). Die Archive des bischöflichen Wallis haben jedoch keine diesbezüglichen Rechnungslegungen überliefert, welche präzisere Angaben zu Warenströmen und Verkehrseinnahmen eruieren ließen. Dem vorhandenen Schriftgut nach werden aber die umrissenen Verkehrskonjunkturphasen im Wallis bestätigt¹³⁵).

Der Bischof von Sitten war nicht der einzige »große« Herrschaftsträger, der sich um den Verkehr auf der Rhonetalroute bemühte. Besonders in den Gebieten unterhalb von Sitten legten auch die Grafen von Savoyen ein uneingeschränktes Interesse am Transitverkehr an den Tag. Nach Thénevez-Modestin und Morerod haben sich die Savoyer – wie die Habsburger an der Gotthardroute – um die Kontrolle des internationalen Verkehrs bemüht¹³⁶). Die Investitur des Bischofs von Sitten mit dem Straßenregal durch den Grafen von Savoyen, die Praxis der Besetzung des Stuhls von Sitten mit savoyischen Parteigängern und Familienmitgliedern sowie das Zusammenspannen der Grafen mit regionalen Oberwalliser Machthabern beweist, dass die diesbezüglichen Anstrengungen des Hauses Savoyen an der Grenze ihres Herrschaftsbereichs nicht halt machten. Die Straße durch das Wallis bildete einen Überschneidungsbereich der politischen und wirtschaftlichen Interessen der Grafen von Savoyen und der Bischöfe von Sitten: Dies zog eine notwendige Konkurrenz nach sich. Vielleicht kann die Zähigkeit, mit welcher die Savoyer versuchten, ihren Einflussbereich auf das Oberwallis auszudehnen auch auf die Kontrolle der einträglichen Simplonroute bezogen werden¹³⁷).

Der gesamte Herrschaftskomplex des Grafenhauses wird gelegentlich als »Passstaat« bezeichnet¹³⁸). Seit etwa 1250 unterwarfen die Grafen nach englischem Vorbild alle Kastlaneien einer zentralen Verwaltung und Rechnungslegung, so auch die Zollstellen, zum Beispiel südlich des Großen St. Bernhard Bard oder nördlich St. Maurice, Villeneuve und

134) So wird z.B. 1330 einem Sittener Bürger das Amt des Ballenteilers für die städtische Suste übertragen: GREMAUD III (wie Anm. 22), Nr. 1584; ein Jahr später erhalten zwei Brüder aus Verbier den gesamten bischöflichen Zoll in Sitten: ebd., IV, Nr. 1624; oder 1333 wird ein Franchous Curti als Inhaber des Zolls in Brig genannt, welcher diese Zollrechte von Peter von Turn verliehen bekommen hatte: ebd., IV, Nr. 1653, etc.

135) LUGON, *Le trafic* (wie Anm. 122), S. 95. Für die Zenden dürfte der Simplonverkehr noch in den neunziger Jahren des 14. Jhs. eine beträchtliche Bedeutung besessen haben. Nach Hans Peter NETHING, *Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9*, Thun 1977, S. 17, passierten 1362 6000 Warenballen den Zoll von Brig.

136) THÉVENEAZ MODESTIN/MOREROD, *La Suisse* (wie Anm. 123).

137) Zur Wirtschaftspolitik der Grafen im Oberwallis vgl. z.B. den Bündnisvertrag von Graf Philipp und Bischof Rudolf: GREMAUD V (wie Anm. 22), Supplément, Nr. 2175.

138) Herbert HASSINGER, *Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, Bd. I: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Hermann Kellenbenz, hg. von Jürgen SCHNEIDER, Bamberg 1978, S. 313–372, hier: S. 319.

Chillon¹³⁹). Die Zollrechte, die das Haus Savoyen entlang der großen Alpenstraßen erwarb, waren vor 1300 wenig zahlreich, dafür gewinnbringend, während für die Zeit danach eher das Gegenteil gilt. Die seit dem 13. Jahrhundert stark hervortretende verkehrsfördernde savoyische Politik umfasste neben den Zöllen auch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, den Einsatz professioneller Führer, Geleitherrn, Säumer und Fuhrleute, die Einrichtung neuer Linienführungen und den Ausbau von Passzugängen¹⁴⁰. Verkehrspolitische Interessen waren bei Savoyens Territorialbildung zweifellos mitbeteiligt und die Alpenpässe verschafften »dem Passstaat Savoyen nicht nur seine große politische Bedeutung«, sondern bildeten »mit ihrem Fernverkehr auch die Grundlage seines wirtschaftlichen und finanziellen Wohlergehens«¹⁴¹. Graf Amadeus VIII., der nachmalige Gegenpapst Felix V., verlieh seinem Passstaat, als er im Jahr 1415 von König Sigismund zum Herzog erhoben wurde und diese Standeserhebung festlich begangen werden sollte, gar kulinarischen Ausdruck, indem der frischgebackene Herzog angeblich bei seinem Küchenchef ein riesiges Tortengebilde in Form des Reliefs des Herzogtums bestellte¹⁴².

Die verkehrspolitischen Kompetenzen des Bischofs von Sitten wie diejenigen der Grafen von Savoyen im Unterwallis gingen parallel zur politischen Entwicklung ab dem späten Mittelalter schrittweise an Zenden und Landrat über, welche nun ihrerseits Bestimmungen zum rechtlichen Schutz der Straße und zur Organisation des Verkehrs aufstellten¹⁴³. Die bischöflichen Machtbefugnisse reichten aber zu Beginn des 16. Jahrhunderts noch aus, um aufgrund des schlechten Straßenzustandes mahndend auf Landrat und Gemeinden einzu-

139) Maria Clotilde DAVISO DI CHARVENSOD, I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo (Miscellanea di Storia italiana, ser. IV 5), Turin 1961, S. 108–115; Chantal FOURNIER, Walliser Pässe und internationaler Verkehr im Mittelalter, in: Blätter aus der Walliser Geschichte 17,4 (1981), S. 453–462, hier: S. 455f.: Die Zollrechnungen können manchmal in die Rechnungslegung einer Kastlanei integriert sein, wo sie einen Abschnitt bilden, sie können aber auch eine eigene Rolle bilden. Die weniger wichtigen Zölle wurden meist verpachtet. HASSINGER, Die Alpenübergänge (wie Anm. 138), S. 320: Seit 1257 sind Rechnungen einzelner Ämter, wenige Jahre später auch Rechnungen von Zöllen für verschieden lange Zeiträume erhalten, denen die Gesamteinnahme, dann auch der Tarif und die Einnahme von den einzelnen Warengruppen bzw. Waren, schließlich auch deren Menge zu entnehmen ist.

140) Bernard DEMOTZ, Art. »Savoyen«, in: LexMA, Bd. 7 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1415–1422, hier: Sp. 1417, 1419 u. 1421: Eine durch die Savoyer neu eingerichtet Linienführung war beispielsweise die Achse Lanslebourg – Seehospiz am Mont Cenis.

141) Hektor AMMANN, Zur Geschichte der Westschweiz in savoyischer Zeit, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 21 (1941), S. 1–57, hier: S. 51.

142) ESCH, Spätmittelalterlicher Paßverkehr (wie Anm. 15), S. 231.

143) Nach den Walliser Landrechten von 1514 (Art. 98) und 1571 (Kap. 143) büßte eine Wegelagerer mit 60 Goldpfund, und wenn er nachts die Straße unsicher machte, verwirkte er sein Leben. Nach den Landratsabschieden vom Februar 1347 und November 1517 und den Landrechten von 1446 (Art. 36) und 1474 (T. III, Art. 14) wurde der Wegelagerer in jedem Fall mit einer Strafe an Leib und Gut bedroht: Louis CARLEN, Zur Geschichte der Furkastrasse. Von den Anfängen bis 1800, in: Strasse und Verkehr 47,1 (1955), S. 271–275, hier: S. 272.

wirken¹⁴⁴). Doch nur selten blühte der Durchgangsverkehr für kurze Zeit wieder auf und die Versuche, den Verkehr zu steigern¹⁴⁵, wurden meist dann unternommen, wenn andere Alpenübergänge aus irgendwelchen Gründen unbegehrbar waren¹⁴⁶). Die Maßnahmen, welche Bischof Mätthaus Schiner, seine Nachfolger und der Walliser Landrat zur Behebung des Verkehrs ergriffen, blieben weitgehend wirkungslos¹⁴⁷). Trotz den Befehlen der Obrigkeit und den gelegentlichen Anstrengungen zur Behebung von Schäden befand sich die Landstraße durch das Walliser Rhonetal in einem bedenklichen Zustand und die Walliser *Landratsabschiede* der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnen nur noch selten fremde Waren und Händler¹⁴⁸), weshalb die Zenden 1572 beim Ausbau der Straße betonten, sie wollten es tun, *ob schon kouffmannsguott hie wenig durchzugs heig*¹⁴⁹). Es scheint wahrscheinlich, dass mit dem sinkenden Verkehrsaufkommen und damit dem Abflauen der verkehrsbezogenen Einnahmen der Walliser Verkehrsorganisation weniger Aufmerksamkeit zuteil wurde. Zwar sprechen die Quellen noch im 16. Jahrhundert von Sust- und Zollrechten, aber das waren nach Maria Clotilde Daviso di Charvensod *plus des souvenirs que des réalités*¹⁵⁰).

Wenn wir vergleichend nach den Kompetenzverschiebungen im Verkehrswesen der beiden Untersuchungsräume fragen, dann wurden im Wallis die bischöflichen und gräflichen Rechte im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit zugunsten des Landrats, der Zenden und Gemeinden beschnitten. Einzelne »kleinere« Akteure erlangten die Möglichkeit zu einer wenigstens punktuell eigenständigen Verkehrspolitik. Dagegen häufte sich die Stadt Bern bis zum Ende des Mittelalters immer mehr verkehrspolitische Kompetenzen in ihren Untertanengebieten an und bildete ein komplexes institutionelles und personelles städtisches System verkehrsbezogener Einrichtungen aus, in Konfliktfällen fungierte sie als regulierende Instanz.

144) LA I (wie Anm. 23), 33.

145) Bischof von Sitten und Walliser Landrat unternahmen wiederholt Versuche, eine Verbesserung des Straßenzustandes und eine Intensivierung des Transits in die Wege zu leiten (z.B. LA I [wie Anm. 23], S. 33ff., 52–55, 57, 350ff., 592). Um den Verkehr über den Simplon zu beleben, sollte die Reichsstraße ausgebaut (LA II [wie Anm. 23], S. 199f. [1525]) und in Siders eine neue Brücke erstellt werden. Gleichzeitig nahm der Landrat die Kaufleute aus der Lombardei unter seinen besonderen Schutz (LA II [wie Anm. 23], A 20 [1530]). Bezeichnend für den Rückgang des Handelsverkehrs sind auch die Angaben zum Verfall und zur Zweckentfremdung des Hospizes auf dem Simplon (ebd., A 23 [1602]). Auch wurden die Fuhrlöhne in Sitten tief gehalten, um den Verkehr über den Simplon zu fördern. Derartige verkehrsbezogene Anordnungen durch den Landrat wiederholten sich fast jährlich.

146) Ebd., A 9 (1554): So aufgrund der Wiederaufnahme des Krieges in Italien durch Heinrich II., weshalb die Landstraße instand gestellt werden sollte, oder wegen einer Seuche, als die Pässe zwischen Savoyen und dem Piemont gesperrt waren: ebd., A 5 (1598).

147) DUBOIS, Die Salzversorgung (wie Anm. 124), S. 10.

148) LA (wie Anm. 23), II, S. 70 (1521), S. 192 (1525), S. 199f. (1525).

149) Ebd., A 10 (1572), ähnlich A 11 (1577).

150) DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais (wie Anm. 125), S. 559.

2. Die verkehrspolitischen Objekte

Die verkehrspolitischen Objekte werden teils durch die Verkehrsregalien erschlossen. Darüber hinaus können sie im weitesten Sinne als diejenigen politischen Objekte definiert werden, welche Verkehr und zum Teil auch Handel/Wirtschaft tangierten: namentlich Straßen, Pässe und Verkehrsinfrastruktur, Geleit und Zölle etc. Verkehrspolitische Objekte lassen sich aber auch auf personeller und institutioneller Ebene ansiedeln: So wurden etwa Regelungen getroffen, welche die Aufgabenbereiche von Zöllnern und Geleitherren umschrieben, Transportgenossenschaften gaben sich Statuten oder städtischen Institutionen (für die Stadt Bern etwa dem Bauherrenamt ab 1310¹⁵¹⁾) wurden verkehrspolitische Aufgaben übertragen. Der gemeinsame Nenner aller Objekte bestand darin, dass sie von einem Akteur oder mehreren Akteuren der mittelalterlichen Verkehrspolitik geplant, gebaut, initiiert, organisiert oder geregelt wurden.

Die Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik in den Gebieten Bern und Wallis insgesamt lassen sich in zwei Blöcke spalten: auf der einen Seite stehen die regalen, also die aus den Verkehrsregalien resultierenden Objekte der Verkehrspolitik, auf der anderen Seite steht die Verkehrsinfrastruktur als politisches Objekt. Während im Wallis aufgrund der gegebenen topographischen Voraussetzungen besonders die Pässe und die große Rhodentalstraße sowie die mit diesen verbundenen Einrichtungen als Hauptobjekte der Verkehrspolitik fungierten, waren es in Bern neben den in der Stadt angesiedelten verkehrsbezogenen Einrichtungen vor allem die diversen Landstraßen und die diese begleitende Infrastruktur, aber auch die in der vorliegenden Untersuchung nicht betrachteten Wasserstraßen, welche als bevorzugte Objekte verkehrspolitischer Regelungen auftauchen.

Im Folgenden sollen ausgesuchte Beispielobjekte der bernischen und Walliser verkehrspolitischen Agitation vorgestellt werden. Zum ersten wird ein Blick auf den dominantesten Walliser Straßenzug, nämlich die große Reichs- oder Landstraße durch das Tal geworfen. Zum zweiten sollen mit den bernischen Brücken die verkehrsinfrastrukturellen¹⁵²⁾ Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik der Aarestadt näher betrachtet werden.

151) Roland GERBER, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern. Verwaltungs- und Finanzgeschichtliche Untersuchung über das Bauherrenamt der Stadt Bern 1300 bis 1550 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 77), Bern 1994.

152) Die Brücken wurden in der vorliegenden Untersuchung als verkehrspolitische Objekte dem Bereich der Verkehrsinfrastruktur zugerechnet, obschon sie auch als Regalrechte verliehen wurden. Als Knotenpunkte in den Straßen- und Wegenetzen nehmen die Brücken zwar eine äußerst wichtige Stellung ein, in der Regalverleihungspraxis der Untersuchungsgebiete tauchen sie jedoch – soweit absehbar – nicht auf, weshalb sie als Objekte der Verkehrsinfrastruktur klassifiziert wurden.

2.1 Die Walliser »Reichs- und Landstraße« als regales verkehrspolitisches Objekt

Auf verkehrspolitische Initiativen, die einen bestimmten Straßenabschnitt wie dessen Nutzung betrafen, nahm insbesondere die Definition politischer Einflussbereiche erhebliche Rückwirkung. Bei der Entstehung der vom Bischof im oberen Wallis zu unterhaltenen Walliser Rhonetalroute, deren Entstehung ins 12. Jahrhundert zu datieren sein dürfte, bestimmten mit großer Wahrscheinlichkeit herrschaftliche Machtsphären die Linienführung wenigstens auf bestimmten Abschnitten. Die in den Walliser Landratsabschieden des 16. Jahrhunderts als »Reichs- und Landstraße« bezeichnete Straße verlief zwischen Brig und Siders linksufrig und abseits der alten Dörfer auf der Sonnenseite des Tals¹⁵³). Die wohl älteste Linienführung durch das Rhonetal führte jedoch dem rechten Flussufer entlang und diente seit der Erstellung der Reichs- und Landstraße mehr oder weniger nur mehr der lokalen Erschließung, beispielsweise als Kirchweg¹⁵⁴). Die rechtsufrige Verbindung erscheint denn auch selten in den Walliser Landratsabschieden, obschon ihre Existenz durch verschiedene Urkunden belegt wird. Für ihren Unterhalt waren die Gemeinden zuständig¹⁵⁵). Die Reichs- und Landstraße wurde wahrscheinlich bereits in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts auf dem linken Rhoneufer angelegt und durchquerte mit dem Pfywald bis Siders mit seiner wichtigen Rhonebrücke erneut kaum besiedeltes Gebiet¹⁵⁶). In einer Urkunde des Jahres 1393 zu einem Güterkauf bei Niedergesteln auf der linken Rhoneseite wird unterschieden zwischen dem *iter publicum tendens superius per patriam* und dem *iter publicum tendens versus Castellionem*¹⁵⁷). Vielleicht lässt sich sogar die Nennung einer *antiqua strata* in Turtig im Jahr 1306 als indirekter Hinweis auf die dort neu erstellte Landstraße deuten¹⁵⁸). Um 1500 erscheint dann diese linksufrige Straße regelmäßig in den Landratsabschieden, erstmals 1502, als Bischof Matthäus Schiner befahl, dass die Reichsstraße überall hergestellt werde. Er verlangte dabei die Unterstützung der Zenden, um die Verbindung bis zum Simplon in Stand zu setzen, damit die Zölle nicht verloren gingen¹⁵⁹). Mit Hilfe der Auswertungen savoyischer Zollquellen hat Daviso die Landstraße (*iter publicum, iter domini*) für den savoyischen Herrschaftsbereich bereits im späten 13. Jahrhundert als wagengängige Straße mit einem ansehnlichen Transit nachge-

153) Nachgewiesen ist die alte Straße im Jahr 1393 bei Niedergesteln sowie im Jahr 1417 im Pfywald, als in einem Streitfall zwischen Sitten und Savoyen erklärt wurde, dass der reguläre Weg von Visp in Richtung Sitten nicht über Leuk, sondern durch den Pfywald führe: GREMAUD VI (wie Anm. 22), Nr. 2433, VII, Nr. 2660^{bis}.

154) Für Beispiele s. Roland FLÜCKIGER-SEILER, Strassen und Wege im Rhonetal zwischen Brig und Siders, in: Blätter aus der Walliser Geschichte XXVI (1994), S. 119–194, hier: S. 126.

155) Ebd., S. 130.

156) Ebd., S. 126.

157) GREMAUD VI (wie Anm. 22), Nr. 2433.

158) Ebd., III, Nr. 1237; FLÜCKIGER-SEILER, Strassen und Wege (wie Anm. 154), S. 144.

159) LA I (wie Anm. 23), 33.

wiesen¹⁶⁰). Die schattseitige Anlage stellt ein Indiz dafür dar, dass die Landstraße wahrscheinlich auf savoyische und bischöflich Weisung hin eigens für die Bewältigung des Transitverkehrs angelegt wurde, denn besonders unterhalb von Visp meidet die Linienführung gezielt die zahlreichen Ortschaften der Sonnenseite. So konnten Bau und Unterhalt ohne rechtliche Auseinandersetzungen mit den Gemeinden durchgeführt werden. Ein weiterer wichtiger Grund für diese Trasseewahl im bischöflichen Bereich könnte darin gelegen haben, dass Niedergesteln bis ins 16. Jahrhundert ein Priorat der Benediktinerabtei Abondance in Savoyen war¹⁶¹). Auch lag bereits ab dem beginnenden 14. Jahrhundert mit dem Passstaat der Freiherren von Turn ein weiteres nicht vom Bischof direkt kontrolliertes Terrain auf der rechten Talseite. Für eine Anlage der Straße auf bischöfliche Anweisung hin spricht zudem der Tatbestand, dass dem Landesherrn in dieser Zeit das Ausübungsrecht zu Straßen- und Geleitregal auf einem beträchtlichen Abschnitt dieser Transitachse zukam. Bis zum Aufruf Schiners zur Mitfinanzierung durch die Zenden im Jahr 1502¹⁶²) hatte damit der Landesherr den Unterhalt der Landstraße mehr oder weniger eigenständig zu organisieren¹⁶³).

Die Beschreibung der rund um den Straßenzug betriebene Politik zeigt auf, dass insbesondere beim Anlegen von neuen Linienführungen neben den vorgegebenen Naturbedingungen und den Erfordernissen des Handelsverkehrs politische und herrschaftliche Faktoren erhebliche Rückwirkungen auf das entsprechende verkehrsbezogene Objekt zeitigen konnten. Ähnliche Konstellationen können im bernischen Territorium für die beiden konkurrierenden Linienführungen von Bern nach Fribourg via Laupen respektive Neuenegg ausgemacht werden, wobei Aare- und Saanestadt über einen längeren Zeitraum hinweg verkehrspolitisch äußerst aktiv um den Verlauf der *strata de Friburgo* buhlten¹⁶⁴).

160) DAVISO DI CHARVENSOD, La route du Valais (wie Anm. 125), S. 549.

161) IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 11.2, S. 1/5.

162) LA I (wie Anm. 23), 33.

163) FLÜCKIGER-SEILER, Strassen und Wege (wie Anm. 154), S. 145: Nicht geklärt sind im Zusammenhang dieser linksufrigen Linienführung die Existenz der Leuker Ballenführer und der Sustbau bei Leuk um die Mitte des 14. Jhs. Die Tatbestände könnten einerseits auf eine gleichzeitige, intensive Benutzung auch der rechtsufrigen Straße über Varen durch den Transitverkehr deuten, andererseits aber ›lediglich‹ auf einen spezifischen Gemmpasshandel.

164) Vgl. dazu die Ausführungen von Klara HÜBNER in diesem Band. – Der Beleg als *strata de Friburgo* stammt aus dem Jahr 1274 (IVS BE [wie Anm. 18], Strecke BE 26.2, S. 1/3).

2.2 Die Bernische Gümnenenbrücke als infrastrukturelles verkehrspolitisches Objekt

Spitäler, Hospize¹⁶⁵), Herbergen und Wirtshäuser¹⁶⁶) sowie für den Handelsverkehr als Warenlager, Umschlagplätze und Niederlagsorte fungierende Susten¹⁶⁷) säumten die Handelsstraßen im Alpenraum des Mittelalters. Währenddem Spitäler und Hospize bis zum späten Mittelalter meist von geistlichen Instanzen betrieben wurden¹⁶⁸), tauchen die mit Niederlagsrechten ausgestatteten Susten und das rund um sie betriebene Transportwesen in verschiedensten Quellen als Objekte der Verkehrspolitik weltlicher Herrschaftsträger auf. Wann die fassbaren Susten entstanden sind, lässt sich meist nicht mit Genauigkeit feststellen, welche Bedeutung sie je nach Verkehrskonjunktur erlangen konnten, beweist dagegen die Tatsache, dass beispielsweise diejenige in Brig im Jahr 1362 mehr als 6 000 Warenballen zu fassen vermochte¹⁶⁹).

Daneben rückte insbesondere ab dem 12. Jahrhundert eine weitere Kategorie von Verkehrsinfrastrukturbauten ins Zentrum der verkehrspolitischen Bemühungen: Brücken als Glieder des Straßennetzes¹⁷⁰), deren Bau und Unterhalt sich äußerst aufwendig gestaltete.

165) Louis CARLEN, Zur Rechtsgeschichte der Schweizer Alpenpässe, in: Kurt EBERT u.a. (Hg.), Festschrift für Rudolf Palme, Innsbruck 2002, S. 3–19, hier: S. 11f.: Auf vielen Pässe oder in deren Nähe entstanden Hospize, die Rechtsformen von Pilger- und Armenfürsorge umfassten und die eine Spitalordnung sowie Eigentums- und Nutzungsrechte besaßen. HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien (wie Anm. 21), Bd. III, S. 108ff.: Für das Hospiz auf der Grimsel, das *in grosser wilde ligt und mangen mǎnschen zu trost und uf-fenthalt lips und guts erschüss*, sorgte Bern durch regelmäßige Erteilung von so genannten Bettelbriefen. FRB V (wie Anm. 19), Nr. 35: Von einem Hospiz auf der Gemmi erfahren wir aus einer Bescheinigung von Rechten im Jahr 1318. GREMAUD I (wie Anm. 22), Nr. 406: Das Hospiz auf dem Simplon erscheint 1235 erstmals urkundlich und wurde von den Johannitern gegründet. Es war abhängig vom Ordenshaus des Johanniterordens in Salgesch, das seinerseits der Komturei Conflans in Savoyen unterstand. Rechtlich trat es seit 1246 hervor: durch Käufe, Schenkungen etc. (ebd., II, Nr. 387, 412, 359). Das berühmteste Hospiz ist wohl noch heute dasjenige vom Großen St. Bernhard: 1050 wurde es von Bernhard von Menthon gegründet und später reich beschenkt und privilegiert. Kaiser Friedrich I. nahm das Kloster in seinen besonderen Schutz, ebenso Heinrich VI. (ebd., I, Nr. 155, 162, 601f.).

166) Vgl. hierzu den Artikel von Beat KÜMIN in diesem Band.

167) Die Sust in Leuk wird beispielsweise 1271 erstmals erwähnt, diejenige in Agarn/Susten 1251: GREMAUD II (wie Anm. 22), Nr. 769, 797; I, Nr. 539.

168) Louis CARLEN, Der Simplon – Zur Rechtsgeschichte eines Alpenüberganges, in: EBERT, Festschrift (wie Anm. 165), S. 69–84, S. 33f.: So errichtete z.B. Bischof Bonifaz von Challant 1304 eine Stiftung zur Gründung eines Spitals in Brig für die Aufnahme von Reisenden und Pilgern (GREMAUD III [wie Anm. 22], Nr. 1206). 1399 erhielt es eine Spitalordnung und ging dann allmählich von geistlicher Obhut an die Stadt über.

169) Louis CARLEN, Zur Geschichte von Brig. Von den Anfängen bis 1600, Brig 1965, S. 13: Die Suste in Brig war Warenlager und Umschlagplatz für den Transport über den Simplon. Urkundlich erscheint die Briger Suste erstmals 1271–73 (GREMAUD II [wie Anm. 22], Nr. 805).

170) Erich MASCHKE, Die Brücke im Mittelalter, in: Die Stadt am Fluss, hg. vom DEMS. und Jürgen SYDOW (Stadt in der Geschichte 4), Sigmaringen 1978, S. 9–39; DERS., Art. »Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter«, in: LexMA, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, hier: Sp. 424f.

Der Brücke konnte auch eine politische Funktion zukommen: Nicht selten endete an ländlichen Brücken das Geleitrecht eines Territoriums¹⁷¹). Wenn der Fluss eine Herrschaftsgrenze bildete, war für den Brückenschlag das Einvernehmen der Grundherren Voraussetzung. Der Berner Chronist Konrad Justinger illustriert einen Konflikt, bei dem die Stadt Bern, als sie mit den Brückenjochen bis zur Flussmitte gelangt war, auf den Widerstand des Grafen von Kyburg als der Besitzer des Gebiets am anderen Ufer stieß. Die Fertigstellung der Brücke wurde dadurch stark gefährdet. Bern erwarb daraufhin an der Stelle des Brückenkopfs einen Baumgarten und vollendete unter savoyischer Vermittlung den Bau auf nunmehr eigenem Territorium¹⁷²).

Die Stadt Bern widmete dem Brückenbau in ihrem gewässerreichen Herrschaftsgebiet besondere Aufmerksamkeit. Die Ratsmanuale berichten beispielsweise von der Reparatur der Kanderbrücke von Hondrich, weisen auf einen Meister hin, der *hangend bruggen zu machen wol erfahren sye* oder berichten sogar, dass die Saanebrücke in Gümmenen mit ganzen Wagenladungen von Steinen aus den Ruinen von Avenches, also mit antikem Spolienmaterial, neu gebaut wurde¹⁷³). Wie stark Bau und Unterhalt der zahlreichen Brücken die Berner Staatsfinanzen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts belasteten, geht aus einer detaillierten Aufstellung hervor, die der Stadtschreiber Thüring Fricker 1473 auf den letzten Seiten des so genannten alten Zinsbuches, das die Staatsschuldverhältnisse für die Jahre 1458–73 verzeichnet, über die zahlreichen Bauvorhaben und ihre mutmaßlichen Kosten eingetragen hat¹⁷⁴).

Was für einen baulichen, organisatorischen und finanziellen Aufwand die Brücken der Stadt Bern abverlangen konnten, illustrieren exemplarisch die Bemühungen der bernischen Obrigkeit um die Saanebrücke bei Gümmenen. Der entsprechende Brückenzoll wurde von der Stadt Bern als Lehen an einzelne Zöllner weiter verliehen. Die verkehrsbezogenen Zolleinnahmen rund um diese – wie auch weitere Berner – Brücken wurden ergänzt durch das so genannte *Brücksommer*-Getreide¹⁷⁵), das bis 1539 jeweils ins städtische Zentrum transportiert wurde und mittels dessen sich die rund um die Stadt Bern wohnende Bevölkerung jährlich von der Erlegung des Brückenzolls an den Stadttoren freikaufen konnte. Mit der Hinterlegung dieses *Brücksommers* für die Gümmenenbrücke erhielten die Brückenbenutzer gleichzeitig auch Zollfreiheit für die Saanebrücke in Laupen. Die

171) DERS., Art. »Brücke« (wie Anm. 170), Sp. 427.

172) Christine BARRAUD WIENER, Peter JEZLER, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter. Historische Rahmenbedingungen im Gebiet der Deutschschweiz, in: Kunst + Architektur 46 (1995), H. 2, S. 120–135, hier: S. 123.

173) ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr (wie Anm. 15), S. 216; HALLER, Bern in seinen Rathsmannalen (wie Anm. 21), Bd. II, S. 475: Hondrich [1466, ähnlich 1470, 1479, 1487 usw.], S. 482 Hängebrücke [1514], S. 374f. Gümmenen [1554].

174) ESCH, Spätmittelalterlicher Passverkehr (wie Anm. 15), S. 217.

175) Vgl. GERBER, Öffentliches Bauen (wie Anm. 151), S. 68 u. S. 91, Karte 2: Die Abgaben schöpften also den lokalen und regionalen Verkehr ab. Sie dienten allein dem Unterhalt der städtischen Brücken und Stege sowie der Stadtgräben.

Personen, die außerhalb des so genannten Sommers wohnten, hatten die Wahl, bei der Benutzung einer der beiden Brücken entweder den Brücksummer oder den Brückenzoll zu entrichten¹⁷⁶). Laut Diebold Schilling wurde die Saanebrücke bei Gümnen im Jahr 1463 auf Kosten der Stadt Bern errichtet. Bereits 1468 brannte diese erste Holzbrücke ab, so dass die Stadt sie erneut aufbauen lassen musste. Stadtschreiber Thuring Fricker bezifferte die Kosten, die dem Stadtsäckel mit dem Bau der beiden Gümnenbrücken entstanden, auf über 1660 fl. Wie bei der 1466 erbauten Neubrücke wurde auch der Verkehr über die Saane vor dem Brückenbau durch einen Fährmann bewältigt¹⁷⁷). Nachdem im November 1493 wieder an der Gümnenbrücke gebaut worden war¹⁷⁸), beschloss der Rat im Jahr 1504, die Holzbrücke über steinernen Pfeilern neu aufführen zu lassen. Im März 1506 erhielten die Bewohner der an den Übergang anstoßenden Gemeinden den Befehl, ihrer Fuhrpflicht an den Brückenbau nachzukommen¹⁷⁹). Die Baumaßnahmen wurden jedoch schlecht ausgeführt und die neuen Steinpfeiler bald nach ihrer Fertigstellung durch die Saane unterspült, so dass sich die gesamte Brücke zu senken begann. Schultheiss und Räte beschlossen, die Brückenjoche neu aufzuführen und mit tieferen Fundamenten zu untermauern. 1529 beauftragten sie den Säckelmeister, die notwendigen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen¹⁸⁰). Aber auch diese Bauausführung stand unter einem schlechten Stern: Denn als im Frühling 1530 die gefährdeten Joche abgebrochen worden waren und in abgedichteten Kammern Grabungen nach einer festen Unterlage im Flussgrund durchgeführt wurden, führten heftige Regenfälle zu einem Hochwasser, das die Bauarbeiten lahm legte. Erst im Winter 1530 waren schließlich alle Verzögerungen und Probleme überwunden, dass am 12. Dezember 1530 der Grundstein zur neuen Gümnenbrücke gelegt werden konnte¹⁸¹).

Die erwähnten stadtbernischen Bemühungen um die genannte Brücke stellen nur einen Bruchteil der im gesamten Herrschaftsgebiet um die zahlreichen Brückenbauten vollzogenen Anstrengungen dar, jedoch vermitteln sie ein anschauliches Bild der auf verschiedenen Ebenen angesiedelten Erfordernissen von Brückenbau und Brückenunterhalt im gewässer- und damit auch brückenreichen Bern. Darüber hinaus wurde anhand der spezifischen Abgabe des *Brücksummers* klar, daß Städte im Verlauf des Mittelalters ganze Systeme verkehrsbezogener Zuständigkeiten samt Finanzierungskonzepten ausbildeten, de-

176) Zollbuch 1540, StAB: B VIII, S. 725–745, zit. nach GERBER, Öffentliches Bauen (wie Anm. 151), S. 169, Anm. 408.

177) GERBER, Öffentliches Bauen (wie Anm. 151), S. 93f.; BAUMANN, Das bernische Verkehrswesen (wie Anm. 60), S. 17: Die Fähre bei Gümnen wird 1288 erstmals urkundlich erwähnt.

178) HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien (wie Anm. 21), Bd. II, S. 480.

179) SRQ BE (wie Anm. 20), V Laupen, Nr. 82, S. 135: Diejenigen Dorfbewohner, die kein Pferdegespann besaßen, sollten nach der Meinung des Rates beim Beladen der Wagen behilflich sein.

180) HALLER, Bern in seinen Rathsmaterialien (wie Anm. 21), Bd. II, S. 484.

181) GERBER, Öffentliches Bauen (wie Anm. 151), S. 95f.; Zollbuch 1540, StAB: B VIII, S. 725–731, zit. nach ebd., S. 96.

ren – für den Fall der Stadt Bern – hoher Grad an Komplexität auch für andere Bereiche der Verkehrsorganisation an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden kann.

3. Die verkehrspolitischen Maßnahmen

Nachdem nun bereits eine wichtige Gruppe verkehrspolitischer Akteure und ein Spektrum an verkehrspolitischen Objekten der beiden Untersuchungsräume vorgestellt wurden, soll abschließend die Kategorie der verkehrspolitischen Maßnahmen besprochen werden. Die wichtigsten Maßnahmenbündel mittelalterlicher Verkehrspolitik bestanden 1. in der überregionalen, regionalen und lokalen Organisation des Verkehrs, 2. im Bau und Unterhalt von verkehrsbezogenen Einrichtungen sowie 3. seit dem 13. Jahrhundert immer häufiger in der (konkurrierenden) Lenkung des Verkehrs. Die Grenzen zwischen den drei Teilbereichen verkehrspolitischer Maßnahmen gestalteten sich im Einzelfall fließend und die zur Durchführung eingesetzten Mittel konnten von Vertragsabschlüssen über restriktive Maßnahmen zur Ausschaltung eines Konkurrenten bis zum Bemühen um ein abgesichertes Monopol reichen. Die Ziele und Möglichkeiten der einzelnen Akteure klappten vor allem geographisch und politisch-herrschaftlich betrachtet auseinander. Die Maßnahmen kleinerer Akteure bezogen sich deshalb meist auf einen ausgewählten verkehrspolitischen Teilbereich, ein bestimmtes Objekt und auf einen eingegrenzten Raum. Darüber hinaus vermochten externe Störfaktoren, wie etwa Kriege oder wirtschaftliche Schwerpunktverlagerungen, den Handlungsspielraum und damit das mögliche Maßnahmenbündel erheblich einzuschränken. Die Ausführungen beschließend soll nun aus dem umfangreichen Arsenal faßbarer verkehrspolitischer Aktivitäten politischer und wirtschaftlicher Instanzen bernischer und Walliser Provenienz ein konkretes Passstraßenbauprojekt eingehender betrachtet werden.

3.1 Das Grimsepass-Straßenbauprojekt von 1397

Im Jahr 1397 beteiligten sich Akteure aus beiden Untersuchungsräumen an einem multilateralen Straßenbauprojekt, dessen primäres verkehrspolitisches Objekt der Grimsepass darstellte¹⁸²). Im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit diente der Pass vorwiegend dem Regionalhandel¹⁸³). Als internationale Transitroute fungierte der Übergang lediglich

182) Die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Grimsepasses (2165 m), der bernisches und Walliser Territorium verbindet, ergibt sich – beide Untersuchungsräume betreffend – prinzipiell erst im Verbund mit den Pässen Gries und Nufenen, also in Form einer Zwei-Pass- oder im Verbund mit dem Brünig gar als Drei-Pass-Route.

183) Hansruedi MÖSCHING, Hans von RÜTTE, Saumpfad und Fahrstrasse an der Grimsel, in: Bulletin IVS 2 (1999), S. 18–21, hier: S. 18: Im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit diente der Grimsepass vorwie-

unter besonderen Konstellationen: etwa bei einer Sperrung des Gotthard oder des Großen St. Bernhard aufgrund kriegerischer Interventionen¹⁸⁴). Im Jahr 1397 wurde nun zwischen der Stadt Bern und verschiedenen Ortschaften an der Grimselroute, namentlich Thun, Unterseen, dem Kloster Interlaken, dem Haslital, der Walliser Gemeinde Münster und dem Pomat/Eschental, ein Vertrag zum Ausbau und Unterhalt der Passstraße abgeschlossen. Ob die Grimsel, wie Emil Audétat meinte, »so oft benützt« wurde, »dass sie [1397] zum Mittelpunkt eines großgedachten Unternehmens wurde«, ist sehr fraglich¹⁸⁵). Der Vertrag setzte nämlich das handelspolitische Ziel, *die strasse der kößflütten von Lamparten [...], was i har koment mit ir kößmanschatz, ze legen dur unser gebiet*¹⁸⁶), also sollten die Handelsströme erst umgelenkt werden. Des Weiteren wurde festgehalten, dass die einzelnen Vertragspartner jeweils für den Ausbau und den Unterhalt bestimmter Straßenabschnitte zuständig sein sollten¹⁸⁷). Die folgenden Artikel des Vertrags sahen die Anlage von Susten mit Maximaltarifen und gleichen Gewichten sowie die Sicherung des allgemeinen Landfriedens auf dem Handelsweg vor. Der Pass sollte auf die Dauer von zehn Jahren nicht durch Kriegszüge genutzt werden dürfen (*nut mit reyss uber den berg ziehen*), und die Kaufleute sollten nicht übermäßig mit Gebühren belastet werden¹⁸⁸).

Insgesamt scheint es, als habe Bern, das in den vorangegangenen Jahren mit ungeheurer Geschwindigkeit ins Oberland ausgegriffen hatte, seinen politischen Machtzuwachs 1397 auch in einen entsprechenden finanziellen Gewinn umsetzen wollen. »So kühn diese bewusste staatlich Verkehrspolitik auch war, zumindest mittelfristig hatte sie keinen Er-

gend dem Transport einer spezifischen Produktgruppe: Von Nord nach Süd wurden Käse und Vieh nach Oberitalien exportiert, von italienischer Seite gelangten Wein, Reis, Mais, Salz und Öl und kleine Gerätschaften nach Norden in die schweizerischen Absatzgebiete.

184) BARTLOME, Die Rechnungsbücher (wie Anm. 101), S. 106: Ob und wie weit aber die Berner Pässe, besonders die Grimsel, auch vom überregionalen Handel benutzt wurden, diskutierte die Forschung immer wieder: Aloys SCHULTE, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. I: Darstellung, Leipzig 1900, S. 478–482; AUDÉTAT, Verkehrsstrassen (wie Anm. 35), S. 98–102; AERNI, Die Bernische Alpenpasspolitik (wie Anm. 30), S. 65–73. Obwohl gerade die Arbeiten, die sich intensiver mit dem Grimselverkehr befasst haben, bei der Antwort auf diese Frage – mangels eindeutiger Quellen – vorsichtig sind, dürfen wir nach Bartlome davon ausgehen, dass die Berner Pässe die nahe gelegene Gotthardachse nicht zu konkurrenzieren vermochten.

185) AUDÉTAT, Verkehrsstrassen (wie Anm. 35), S. 99.

186) Berner Original: StAB, Fach Wallis, 12.08.1397; gedruckt in: SRQ BE (wie Anm. 20), I/3, Nr. 111, S. 329ff.

187) IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 4, S. 8/11f. u. Strecke VS 5, S. 9/13.

188) AERNI, Die Bernische Alpenpasspolitik (wie Anm. 30), S. 57; BRANDSTÄTTER, Städtische Maßnahmen (wie Anm. 97), S. 211f.; BARTLOME, Die Rechnungsbücher (wie Anm. 101), S. 106f. – Zwischen Bern, Thun, Interlaken und Hasle wurde im folgenden Jahr im so genannten alten Zollbrief noch eine besondere Vereinbarung für die Sicherheit der Reisenden auf ihrem Gebiet getroffen; vgl. AUDÉTAT, Verkehrsstrassen (wie Anm. 35), S. 99.

folg«¹⁸⁹⁾. Die im Vertrag vorgezeichneten Erwartungen erfüllten sich nicht. Entgegen der Verpflichtung, die Vertragsparteien dürften keine Kriegszüge über die Handelsstraße unternehmen, stellte wohl genau dieser Punkt ein essentielles Problem dar, welches den Aufschwung der Grimselroute im 15. Jahrhundert zunichte machte. Bedingt durch die wirtschaftliche Entwicklung und nach der Konsolidierung seiner Besitzungen an der West-Ost-Achse durch das Mittelland, schwand zudem Berns Interesse an der Nord-Süd-Verbindung¹⁹⁰⁾. Obschon die Aarestadt meist als die treibende Kraft dargestellt wird, die mit diesem Straßenbauvertrag politisch-strategische Ziele verfolgt habe, so dass das Abkommen von 1397 unmittelbar als ein Resultat einer konzipierten und territorial ausgreifenden Verkehrspolitik zu betrachten ist¹⁹¹⁾, muss vermutlich auch der im Vertragswerk nicht in Erscheinung tretenden Stadt Mailand beziehungsweise deren Handelskammer Aufmerksamkeit geschenkt werden, waren doch deren Interessen in dieser Sache durchaus gleichgerichtet mit denjenigen der Stadt Bern¹⁹²⁾. Die mailändischen Kaufleute waren nämlich besonders zu diesem Zeitpunkt an sicheren und ausgebauten Verkehrswegen über die Alpen überaus interessiert. Denn im Gefolge der Schlachten von Sempach und Näfels (1386/88) war der Gotthardhandel bereits zum Erliegen gekommen, womit ein Bedürfnis nach alternativen Transalpinrouten entstanden war¹⁹³⁾. Auch die im beginnenden 15. Jahrhundert einsetzenden kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Uri und Mailand um die Leventina dürften diesen Tatbestand weiter unterstrichen haben. Zum letztgenannten Zeitpunkt könnten jedoch andere Linienführungen von Mailand favorisiert worden sein. Trotz des gescheiterten Passstraßenbau-Projekts und trotz des ausbleibenden überregionalen Handelsverkehrs hat sich die Stadt Bern auf regionaler Ebene natürlich weiterhin um ihre Passwege gesorgt: so interessierte sie sich beispielsweise zu Beginn des 16. Jahrhunderts erneut für ein Projekt, das den wagengängigen Ausbau eines anderen von Bern ins Wallis führenden Paßweges, nämlich des Lötschenpasses, vorsah¹⁹⁴⁾.

189) BARTLOME, Die Rechnungsbücher (wie Anm. 101), S. 107: Der Handel durch Thun in Richtung Italien war 1428 schon so gering, dass sich die Aufteilung des Sustgeldes nicht mehr lohnte. Der überregionale Handel über die Grimsel war um 1400 mit großer Wahrscheinlichkeit kaum beachtenswert. In den beiden Rechnungsbüchern des Thuner Wirtes Hans von Herblingen (ca. 1396–1415) lassen sich jedenfalls fast keine sich eindeutig auf einen Italienhandel beziehende Stellen finden.

190) AERNI, Die Bernische Alpenpasspolitik (wie Anm. 30), S. 65–73.

191) Ebd., S. 70–73, und v.a. BARTLOME, Die Rechnungsbücher (wie Anm. 101), S. 106f.; IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 5, S. 7/13: Der mit dem Vertrag von 1397 zu schaffende Handelsweg passte zudem gut in die politischen Ziele der sich bildenden Eidgenossenschaft. Bereits seit 1351 lagen Goms und Griespass innerhalb des im Bundesvertrag zwischen Zürich und den Waldstätten festgelegten Hilfskreises.

192) IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 5 u. IVS BE (wie Anm. 18), Strecke BE 17.

193) IVS VS (wie Anm. 18), Strecke VS 5, S. 6/13: Als verkehrspolitische Antwort auf diese Entwicklungen kann neben dem Grimselprojekt auch der Ausbau des Septimerpasses in den Jahren 1387–1390 betrachtet werden.

194) Rudolf RIGGENBACH, Das Lötschbergprojekt Ruffiners von 1519, in: Separatdruck aus dem Berner Taschenbuch (1929), S. 143–168; Klaus AERNI, Ulrich Ruffiner – Strassen und Brücken, in: DERS., Gaëtan

IV. FAZIT

Die Frage, ob derartige verkehrspolitische Maßnahmen Teil eines kontinuierlichen verkehrspolitischen Systems bildeten, wurde bislang von der Forschung nicht diskutiert¹⁹⁵). Rechtlich wird durch das systemhaft anmutende Konvolut der Verkehrsregalien eine gewisse Regelmäßigkeit vorgezeichnet. Obschon die Regalien einen wichtigen Bestandteil herrschaftlicher Verkehrsorganisation bedingten, deckten sie nicht deren Gesamtheit ab. Wichtige auf die Verkehrspolitik des Mittelalters einwirkende Faktoren waren herrschafts- und machtpolitische Bestrebungen sowie das fiskalische Interesse¹⁹⁶) am Verkehr, aber auch planmäßige Eingriffe in wirtschaftliche Vorgänge. Im Einzelfall waren wohl die Proportionen der fiskalischen, macht- und territorialpolitischen sowie wirtschaftlichen Interessen verschiedenartig: Wo beispielsweise ein Herrschaftsgebilde wie Bern flächenhafte Geschlossenheit anstrebte, wurden verkehrspolitische Maßnahmen vor allem auch zur Herrschaftsintensivierung beansprucht. Im Allgemeinen verhinderten die Struktur des mittelalterlichen Territorialstaates und die Herrschaftsverhältnisse eine systematische, flächenhafte Verkehrspolitik, schlossen aber eine unsystematischere, eng mit andersgelagerten Interessen verknüpfte Förderung verkehrsmäßiger Abläufe nicht aus. Die Frage nach einem umfassenden System *Verkehrspolitik* muss für einen kontinuierlichen und gebietsübergreifenden Rahmen eindeutig mit einem Nein beantwortet werden. Wenn wir aber konkret die Maßnahmen einzelner Akteure oder innerhalb eines abgesteckten Gebietes summieren, so kann – wenn dies durch externe Faktoren begünstigt wurde oder ein Akteur verschiedene verkehrspolitische Kompetenzen auf sich vereinigte – auch für das Mittelalter eine umfassendere Verkehrspolitik angenommen werden. Insgesamt nahmen Systemhaftigkeit der Maßnahmen und Institutionalisierungstendenzen im späten Mittelalter zu.

CASSINA u.a., Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts (Beihefte zu Vallesia 13), Sitten 2005, S. 111–160.

195) Das Hauptaugenmerk richtete sich bislang lediglich auf die Handels- und Wirtschaftspolitik, die Verkehrspolitik wurde zumeist als ein untergeordneter Bestandteil dieser Politik aufgefasst. In diesem Rahmen wurden handels- und wirtschaftspolitische Maßnahmen nicht als »Teil eines geschlossenen handelspolitischen Systems«, sondern aus der jeweiligen politischen Struktur und Situation heraus verstanden (OTTO BRUNNER, Politik und Wirtschaft in den deutschen Territorien des Mittelalters, in: Vergangenheit und Gegenwart 27 [1937], S. 404–422, hier: S. 419f.), als »eher zusammenhanglos und von den Notwendigkeiten des Augenblicks« bestimmt (Günter CERWINKA, Straßenzwang und Städte im späteren Mittelalter, in: Zeitschrift des historischen Vereins für Steiermark LXVII [1976], S. 131–146, hier: S. 132). Eingriffen in Wirtschaftsprozess und -struktur wurde jede gestaltende Absicht abgesprochen, die Förderung wirtschaftlichen Wachstums oder Strukturänderung negiert und eine statische Einstellung zur Wirtschaft unterstellt (Herbert HASSINGER, Politische Kräfte und Wirtschaft 500–1350, in: AUBIN/ZORN, Handbuch [wie Anm. 4], S. 274–299, hier: S. 274).

196) DIRLMEIER, Mittelalterliche Hoheitsträger (wie Anm. 104), S. 221: Für das deutsche Königtum, besonders aber für die Territorien hat Ulf Dirlmeier Beispiele eine betont fiskalische, aber auch schon in Ansätzen auf die Idee des *bonum commune* zielende, einzelne Wirtschaftssubjekte fördernde Politik eruiert (»konstruktiver«/»wirtschaftspolitischer Fiskalismus«).

Wichtig bleibt insgesamt, dass wir uns nicht durch ein aus der Moderne zurückprojiziertes Politik- und Staatsverständnis leiten lassen, das den Zugang zur Realität der mittelalterlichen Gesellschaft und seiner Organisation von Herrschaft verstellt¹⁹⁷⁾. Es greift zu kurz, »die Verfahrensformen mittelalterlicher Herrschaftspraxis lediglich unter dem Vorzeichen fehlender staatlicher Ordnung als ungeordnetes Kräftespiel zu definieren. Vielmehr zeigen sie das geregelte Funktionieren des mittelalterlichen, personal organisierten Herrschaftsverbandes an, der mit modernen Vorstellungen staatlichen Gewaltmonopols nicht kompatibel ist«¹⁹⁸⁾.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es mehrere Faktoren gab, welche auf die mittelalterliche Verkehrspolitik starke Rückwirkungen zeitigten: 1. Der Naturraum und die klimatischen Bedingungen, welche insbesondere den Umfang der Objekte- und Maßnahmenbündel der jeweiligen Verkehrspolitik einzuschränken oder zu erweitern vermochten. 2. Das politisch-herrschaftliche Gefüge samt verfassungsrechtlichen und praktischen Spielräumen, welches beeinflusste, was für ein Ausmaß verkehrspolitischer Kompetenzen dem jeweiligen Akteur und was für ein Umfang und Wirkungsradius seinen verkehrspolitischen Aktionen zufiel. 3. Die wirtschaftliche Konstellation auf lokaler, regionaler und überregionaler Ebene, welche umfassende verkehrspolitische Maßnahmen modifizierte oder gar erst initiierte. Der jeweilige Anteil dieser Faktoren konnte im Einzelfall und zu verschiedenen Zeiten erheblich variieren: Während beispielsweise im Wallis der Fernverkehr bereits sehr früh starke Rückwirkungen auf die Verkehrsorganisation zeitigte, spielten für Bern überregionale wirtschaftliche Einflüsse erst mit dem Aufstieg der süddeutschen Städte eine vergleichbare Rolle. Dagegen kann innerhalb der Walliser Verkehrspolitik wiederum keine Verschmelzung von Territorial- und Verkehrspolitik, wie dies für die Stadt Bern ab der Phase der Herrschaftsintensivierung der Fall war, ausgemacht werden. Mit diesem Tatbestand korrespondiert, dass sich im Wallis nie ein Zentrum in der Größenordnung der Stadt Bern ausbilden konnte. Dass die Verkehrsorganisation im bernischen Territorium zunehmend zentralisiert wurde, sich aber im Wallis trotz vorhandener zentraler Instanzen viele Kompetenzstreitigkeiten ausmachen lassen, hängt wohl in erster Linie mit der allgemeinen politischen Entwicklung der beiden Untersuchungsräume zusammen. Ausdruck fanden diese abweichenden Ausformungen der Kompetenzen auf der einen Seite im sternförmig von der Zentrale Bern wegführenden Straßensystem, auf der anderen im desolaten Straßenzustand des Walliser Verkehrsnetzes der frühen Neuzeit, das aber auch auf wirtschaftliche Einflussfaktoren zurückzuführen ist. Dass der Erforschung dieser und weiterer mittelalterlicher Verkehrssysteme, ihren sachlichen, personellen und institutionellen Erscheinungsformen Bedeutung und Relevanz, auch im Hinblick auf die

197) HASSINGER, Politische Kräfte (wie Anm. 195), S. 274.

198) Martin KINTZINGER, Cum salvo conductu. Geleit im westeuropäischen Spätmittelalter, in: Rainer C. SCHWINGES, Klaus WRIEDT (Hg.), Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa (VuF LX), Ostfildern 2003, S. 319–363, hier: S. 324.

Verkehrsgegenwart, zukommt, beweist die Tatsache, dass in Stockholm die Stationen des so genannten *freeflow-Roadpricing*-Systems exakt an den Stellen eingerichtet wurden, wo einst die mittelalterlichen Zollstellen ihre Standorte hatten. Eine derartige Langlebigkeit verkehrsbezogener Konzepte lässt sich doch nur im größeren Zusammenhang der Verkehrsgeschichte erklären – besonders auch derjenigen des Mittelalters.

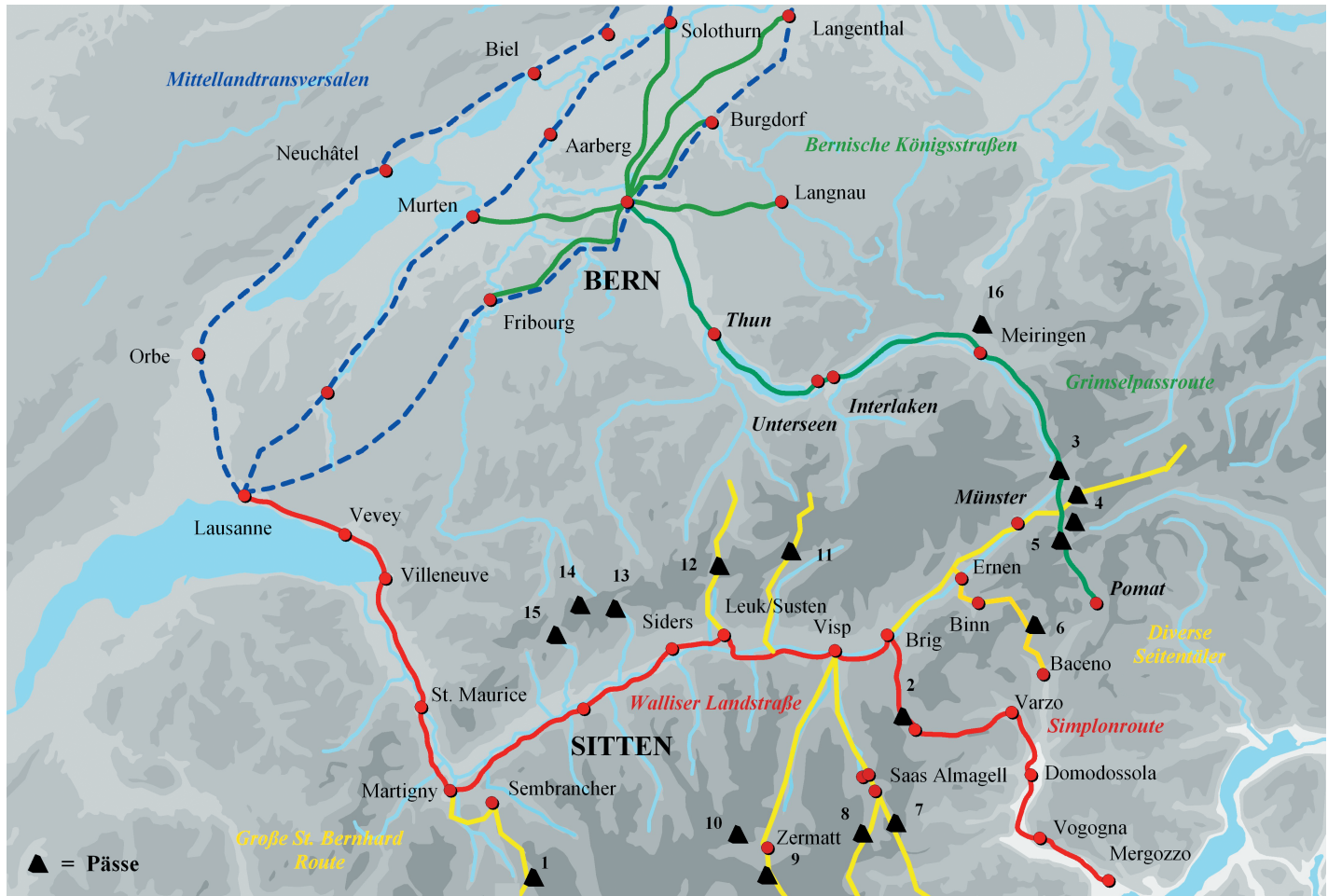


Abb. 1 Karte der besprochenen bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe.

- | | | | |
|------------------------|---------------|------------------|-----------------|
| 1. Großer St. Bernhard | 5. Gries | 9. Theodul | 13. Rawil |
| 2. Simplon | 6. Albrun | 10. Col d'Hérens | 14. Schnidejoch |
| 3. Grimsel | 7. Antrona | 11. Lötschen | 15. Sanetsch |
| 4. Furka | 8. Monte Moro | 12. Gemmi | 16. Brünig |