

DIE WALLISER VERKEHRSPOLITIK DES MITTELALTERS MIT BLICK AUF DAS BENACHBARTE BERN

von Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

1. Einleitung

«Des einen Leid, des andern Freud»: Im Sommer 2006 erwies sich die sicherheitstechnische Sperrung des Gotthard als wirtschaftlicher Glücksfall für alternative Schweizer Alpenübergänge respektive deren Einzugsgebiete: Insbesondere die Grimselpassroute, die neben dem Gotthard schnellsten Nord-Süd-Transversale, profitierte vom angestiegenen Durchgangsverkehr.¹ Derartige kurzfristige aber auch langfristige verkehrsbezogene Konjunkturen sowie ein insgesamt flexibles Verkehrssystem existierten auch im Mittelalter: Damals verlagerten sich die Verkehrsströme bevorzugt aufgrund von kriegerischen Wirren, nachbarschaftlichen Fehden, gross- und kleinräumigen wirtschaftlichen Schwerpunktverlagerungen sowie klimatischen Schwankungen. Nicht nur im Hinblick auf verkehrsbedingte Mechanismen weist das mittelalterliche Verkehrsgefüge frappierende Bezüge und Parallelen zur Gegenwart auf: So haben etwa verkehrsbezogene Konzepte wie die «Maut» oder das «Roadpricing» nicht nur in etymologischer Hinsicht Wurzeln im Mittelalter. Die mittelalterlichen Jahrhunderte zeichnen sich damit verkehrstechnisch betrachtet nicht nur – wie allzu oft angenommen – durch Rückschritt, Mittelmässigkeit und Immobilität aus.² Die Strasse und die mit ihr verbundene

1 Walliser Bote, 14.06.2006, S. 1.

2 So wurden in der Fernsehsendung ZDF-Expedition vom 2.05.2004 die Verkehrsleistungen des Mittelalters in Negativzeichnung zu den monumentalen Überresten römischer Strassen unter dem Etikett «der Fortschritt machte tausend Jahre Pause» abgehandelt. Die mittelalterlichen Verkehrsleistungen negativ zwischen Antike und 18. Jh. verortende Aussagen finden sich auch in der Literatur: *Rolf L. Temming*, *Illustrierte Geschichte des Strassenverkehrs*, Braunschweig 1978, S. 35: «Insgesamt kann gesagt werden, dass von der Zeit des Römischen Reiches bis zum Ende des 18. Jahrhunderts keine wesentlichen Fortschritte bei der Erschliessung der Alpen für den Verkehr gemacht wurden.» – In den älteren Verkehrsgeschichten, deren Verfasser oft durch

Verkehrsinfrastruktur stellten auch im Mittelalter determinierende Faktoren für den wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Austausch dar. Und ihrer Reglementierung, Organisation und Finanzierung sowie ihrem Bau und Unterhalt wurde auf institutioneller und personeller Ebene durch Akteure aus den Sphären von Handel, Wirtschaft und Kirche, vor allem aber von Herrschaft und Politik auf vielfältige Art und Weise Aufmerksamkeit geschenkt.

I. Forschungsstand

«L'histoire routière de l'Europe avant le XVIII^e siècle
reste encore presque tout entière à écrire.»

Marc Bloch, *Les Annales* (1939)³

Eine allgemeine Geschichte des Verkehrs in der Schweiz ist – trotz ihrer Bedeutung auch für die Diskussion aktueller Verkehrsprobleme – bislang nur punktuell und oft methodisch ungenügend erarbeitet worden.⁴ Kaum eine Schweizergeschichte hat dem Verkehr und den Strassen gebührende Beachtung geschenkt, welche eine Basis für weitere Forschungen hätte bilden können.⁵ Auch in der europäischen Historiographie erfuhr der Verkehr – von wenigen Ausnahmen abgesehen⁶ – nebengeordnete Behandlung, vorwiegend in Form von Kapiteln oder Passagen innerhalb von Sammelwerken oder Monographien.⁷ Besonders für die vor-

die liberale Fortschrittsbrille des 19. Jhs. blickten, wurde übersehen, dass viele ältere Verkehrsorganisationen den Ansprüchen ihrer Zeit entsprechend optimal und ökonomisch effizient waren. Dazu *Hans-Ulrich Schiedt*, *Wegenetze und Mobilität im Ancien Régime*, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49 (1999), Nr. 1, S. 16–34, hier: S. 17f.

3 Zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod*, *La route du Valais au XIV^e siècle*, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 1 (1951), S. 545–561, hier: S. 545.

4 *Hans-Ulrich Schiedt*, *Christian Pfister*, Forschungsprojekt Verkehrsgeschichte der Schweiz. Der Blick auf den gesamten Verkehr. Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) [Brochure], Dezember 2002, S. 2f.: Eine «integrale, alle Verkehrsträger umfassende Verkehrsgeschichte, weder als Forschungsgegenstand noch als eigenständige Forschungsdisziplin», gibt es heute in der Schweiz nicht.

5 *Hans-Ulrich Schiedt*, *Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte*, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 2 (1999), S. 17–35, hier: S. 18. Ansätze finden sich bei: *Jean-François Bergier*, *Problèmes de l'histoire économique de la Suisse*, Bern 1968, III: *Echanges et trafics*, S. 67–91, oder *ders.*, *Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Zürich 1990, S. 286–289.

6 So z.B. durch 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.

7 *Jean François Bergier*, *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 die Zeit des Mittelalters vgl.

moderne Verkehrsgeschichte bestehen beinahe siebenzig Jahre nach Marc Blochs Feststellung noch Forschungsdesiderate in alle Richtungen,⁸ weshalb «die klassischen Felder der Verkehrsgeschichte einer Erweiterung in sachlicher, zeitlicher und räumlicher Hinsicht» bedürfen.⁹

Für den Bereich der mittelalterlichen Verkehrsgeschichte im Raum der heutigen Schweiz hatte um 1900 Aloys Schulte mit seinem zweibändigen Werk über den «Handel und Verkehr zwischen Deutschland und Italien» Massstäbe gesetzt,¹⁰ nachdem bereits in den 1870er Jahren der spätere Bundesrat Bavier mit seiner Arbeit zu den «Strassen der Schweiz» eine eigentliche schweizerische Strassen- und Verkehrsgeschichte begründet hatte.¹¹ Schulte, fasziniert vom Hochgebirgsverkehr, fasste in erster Linie den direkten Weg durch die schweizerischen Zentralalpen ins Auge und begründete damit das sich fortan nahezu lückenlos in den nationalen Mythos einfügende und mit dem politischen Klima vor 1914 in Verbindung stehende Bild der Schweiz als Passstaat und ausgesprochenes Transitland.¹² «Mit Aloys Schulte waren die schweizerischen Perspektiven langfristig fixiert»:¹³ insbesondere eine starke Konzentration auf die überregionalen Verkehrsrouten, speziell die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Alpenpässe. Die folgenden Studien zum vormodernen Strassen- und Verkehrswesen waren wohl in der Lage, diese

etwa die einschlägigen Kap. 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 Schweiz: *Jean-François Bergier*, ebd., Bd. 3, Kap.: Die Schweiz 1350–1650, Abschnitt: Verkehr und Handel, S. 913–918.

8 Zu Gründen für diese Defizite vgl. *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 5), S. 17f.; *Hans-Jürgen Teuteberg*, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 1 (1994), S. 173–194, hier: S. 190.

9 *Hans-Jürgen Teuteberg* (Anm. 8), S. 189.

10 *Aloys Schulte*, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Bd. I: Darstellung, Bd. II: Urkunden, Leipzig 1900.

11 *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.

12 *Jean-François Bergier* 1975 (Anm. 7), S. 5; *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 5), S. 23: Schultes Sicht führte zu einer «Verzeichnung und Überschätzung der überregionalen Kommunikationsbedeutung der schweizerischen Verkehrswege durch die Alpen» (s. etwa *Aloys Schulte* [Anm. 10], Bd. I, S. IX).

13 *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 1999, hg. von der ICAS (Interakademischen Kommission Alpenforschung). (= *Berichte des NFP* 41 «Verkehr und Umwelt», Tagungsband, T 4) Bern 2000, S. 171–180, hier: S. 173.

Vorgaben thematisch und geographisch zu vertiefen, grundsätzlich neuartige Ansätze generierten sie jedoch nicht.

Unter den in diesen Zeitraum und Rahmen fallende Arbeiten zum Untersuchungsraum der vorliegenden Arbeit verdienen für das Wallis, hier im Besonderen das Unterwallis, die Studien der Turiner Dozentin Maria Clotilde Daviso di Charvensod Erwähnung. In ihrem 1961 postum erschienenen Buch «I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo»¹⁴ wertete sie, bis vor das Jahr 1400 zurückgreifend, die Zollrechnungen und Zollregister der savoyischen Verwaltung aus. Der Werktitel lässt nicht vermuten, dass neben der Zollgeschichte im eigentlichen Sinn auch der Waren- und Personenverkehr vom achten Jahrzehnt des 13. Jahrhunderts bis 1400 und dessen quantitative Schwankungen Behandlung fanden, wenn auch relative und Durchschnittswerte fehlen und Vergleiche zwischen den Pässen nur für die einzelnen Waren aufgestellt werden, weshalb die Konjunkturen der Einzelpässe nicht recht ersichtlich werden. Die Weiträumigkeit der Abhandlung und die Länge der Reihen heben aber Davisos Werk über seine Vorgänger hinaus.¹⁵ In dieser Arbeit zum savoyischen und damit auch zum Unterwalliser Zollwesen¹⁶ zitiert die Autorin nicht einmal ihren bereits 1951 publizierten, für die Walliser Verkehrsgeschichte des Mittelalters insgesamt wichtigen Aufsatz «La route du Valais au XV^e siècle».¹⁷ Zu den aufgeführten Arbeiten gesellten sich für das episkopale Wallis des Mittelalters in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts keine umfassenden, das Verkehrs- und Strassenwesen insgesamt detailliert ins Auge fassende Monographien. Das Thema erfuhr überwiegend in Aufsätzen¹⁸ oder en passant in übergreifenden Darstellungen, etwa zur politischen Geschichte,¹⁹ Behandlung.

- 14 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod*, I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo, (= Miscelanea di Storia italiana, ser. IV, Bd. V) Turin 1961. Mit der kritischen Nutzbarmachung und Auswertung ihres Werks für die europäische Handels- und Verkehrsgeschichte hat *Herbert Haslinger*, Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter, in: Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege, Bd. I: Mittelmeer und Kontinent, hg. von *Jürgen Schneider*, Bamberg 1978, S. 313–372, begonnen.
- 15 Bei Daviso di Charvensod fehlt der Hinweis auf die Edition der ältesten savoyischen Ämterrechnungen durch Chiaudano: *Mario Chiaudano*, La finanza sabauda nel sec. XIII, 3 Bde., (= Biblioteca della Società storica subalpina, Bde. 131–133/Corpus chartarum Italiae. Fonti e studi di storia sabauda, Bde. 1–3) Turin 1933–1937.
- 16 Die meist im Staatsarchiv Turin (ASTor) liegenden Rechnungen der savoyischen Zollverwaltung, die, soweit bisher bekannt, ältesten erhaltenen in Europa, wurden von Cibrario, bekannt gemacht: *Luigi Cibrario*, Delle finanze della monarchia di Savoia ne' secoli XIII e XIII [sic] discorsi quattro. Nur drei Teile erschienen in: *Memorie delle scienze di Torino* 36 (1833) (Tle. 1–2); 37 (1834) (Tl. 3); vgl. auch *ders.*, Della economia politica del Medio Evo, Turin 1839.
- 17 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3).
- 18 Z.B. *Heinrich Büttner*, Die Erschliessung des Simplon als Fernstrasse, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 3 (1952), S. 575–584.
- 19 Wie bereits im 19. Jh. etwas elaborierter in der Arbeit von *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, v.a. S. 121–132.

Seit den 1960er Jahren nahm die Wirtschafts- und Sozialgeschichte einen grossen forschungsmässigen Aufschwung, und die Hinwendung zur Sozialgeschichte kreierte auch für die Verkehrsgeschichte fruchtbare neue Ansätze und Methoden. Im schweizerischen Rahmen lieferten die verkehrsgeschichtlichen Arbeiten des Luzerner Staatsarchivars, Fritz Glauser,²⁰ und die Untersuchungen Jean-François Bergiers²¹ fällige Revisionen und neue Impulse, insbesondere auch für das Mittelalter. Für die in dieser Arbeit primär und sekundär zur Diskussion stehenden Untersuchungsgebiete hat sich neben weiteren Autoren, die sich in erster Linie mit den Walliser Pässen auseinandersetzten,²² besonders der Geograph Klaus Aerni in zahlreichen Untersuchungen intensiv den Walliser respektive Berner Oberländer Pässen und Verkehrswegen gewidmet.²³ Insgesamt lässt sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein gesteigertes Interesse an verkehrsgeschichtlichen Themen feststellen, was besonders eine Durchsicht der Inhaltsverzeichnisse der historischen Periodika des Kantons Wallis belegt.²⁴

20 Fritz Glauser fällt das Verdienst zu, in seinen Abhandlungen zum spätmittelalterlichen Gotthardtransit Aloys Schultes Überschätzung des Gotthard (etwa *Aloys Schulte* [Anm. 10], Bd. I, S. 270–272) revidiert zu haben: *Fritz Glauser*, Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 18 (1968), S. 177–245; *ders.*, Das Luzerner Kaufhaus im Spätmittelalter, Luzern 1973; *ders.*, Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpen transit, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29 (1979), S. 16–52.

21 *Jean-François Bergier*, Genève et l'économie internationale de la Renaissance, Paris 1963, bes. Kap. IV.: Structure de la circulation et conjoncture des Routes, S. 121–214; vgl. neben den in Anm. 5 u. 7 zit. Angaben auch *ders.*, Wachstum, Energie, Verkehr vor der industriellen Revolution im Raume der heutigen Schweiz und der Zentralalpen, in: *Hermann Kellenbenz*, Wirtschaftliches Wachstum, Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Bericht über die 6. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1978, S. 15–28.

22 Z.B. *Alfred Lüthi*, Zermatt und die Hochalpenpässe. Eine geländearchäologische Untersuchung, Brig 1978.

23 *Klaus Aerni*, Die alten Passwege Albrun, Grimsel, Gries, Mt. Moro und Loetschen. Kartierung der Routen und erste Hinweise auf deren Entstehung, Hofwil/Merligen 1961; *ders.*, Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen, 2 Bde., Bremgarten 1971; *ders.*, Zur Entwicklung der Verkehrslinien in den Tälern des Berner Oberlandes und im Kanton Bern, in: *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern* 51 (1973/4), S. 23–62; *ders.*, Die Entwicklung des Gemmpasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29 (1979), S. 53–83; *ders.*, Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit, in: *Ders.*, *Heinz E. Herzog* (Hg.), *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz*, (= *Geographica Bernensia*, Rh. G 18) Bern 1986, S. 57–84.

24 Auswahlweise: *Chantal Fournier*, Walliser Pässe und internationaler Verkehr im Mittelalter, in: *Blätter aus der Walliser Geschichte* (BWG) XVII,4 (1981), S. 453–462; *Roland Flickiger-Seiler*, Strassen und Wege im Rhonetal zwischen Brig und Siders, in: *BWG XXVI* (1994), S. 119–194; *Stefan Berchtold*, Verkehrswege ins Vispatal, in: *Walliser Jahrbuch* (WJb) 65 (1996), S. 35–48; *Franco Morenzoni*, Voyages et déplacements depuis le Valais à la fin du Moyen Age, in: *Vallesia LII* (1997), S. 147–167; *Louis Carlen*, Die Walliser Alpenpässe im Mittelalter, in: *BWG XXIX* (1997), S. 91–104. Vereinzelt lassen sich auch Sammelbände/Sammelbandbeiträge zur Walliser

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.²⁵ Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass, wenn man die einschlägige Forschungsliteratur überblickt, sich 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.²⁶

Insgesamt sind in den letzten fünfzig Jahren zahlreiche Aufsätze zu verkehrsgeschichtlichen Einzelthemen oder Kapitel in thematisch nicht verkehrsgeschichtlich orientierten Werken sowie in Studien zu bestimmten Verkehrsrouten und Strassenzügen, Pässen oder Passsystemen publiziert worden. Die breite, disparate Palette der Themen und die entsprechend vielfältigen Zugänge widerspiegeln sich auch in einigen der zahlreichen zum Thema erschienenen Sammelbänden²⁷ und entwerfen damit ein bezeichnendes Bild des gegenwärtigen Forschungsstandes der europäischen Verkehrsgeschichte des Mittelalters. Die Vielfalt der Methoden ist zweifellos von wissenschaftlichem Nutzen, weist jedoch den Mangel einer gemeinsamen Basis auf, was den Zugang zum Thema weiter erschwert.

Es ist jedoch nicht zu verkennen, dass die verkehrsgeschichtliche Forschung in Bewegung geraten ist. Neuere Literatur- und Forschungsberichte sind für England, Frankreich, Deutschland und für die Schweiz publiziert,²⁸ Gesamtüberblicke zur Verkehrsgeschichte liegen für England, Frankreich und Deutschland sowie für den europäischen Kontinent vor.²⁹ Zudem hat neben der für die Verkehrsge-

Verkehrsgeschichte des Mittelalters ausmachen, z.B.: *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. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local*, Saint Maurice 1989, S. 87–99; *Louis Carlen*, Der Simplon – Zur Rechtsgeschichte eines Alpenüberganges, in: *Kurt Ebert* et al. (Hg.), *Festschrift für Rudolf Palme*, Innsbruck 2002, S. 69–84.

- 25 Ob diese Tatsache 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 für diese Zeit zu sehen ist, muss an dieser Stelle dahingestellt bleiben.
- 26 Z.B. *Oliver Landolt*, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft, in: *Rainer C. Schwinges* et al. (Hg.), *Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur*, (= Historische Zeitschrift, Beih. 40) München 2006, S. 489–510.
- 27 Zuletzt *Rainer C. Schwinges* (Hg.), *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, (= Vorträge und Forschungen, Bd. LXVI) Sigmaringen 2007.
- 28 Z.B. *Wilhelm Kaltenstadler*, Internationale Bibliographie zur vorindustriellen Handels- und Verkehrsgeschichte, in: *Scripta mercaturae* 2 (1975), S. 96–103; für weitere Angaben: *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 5), S. 29 mit Anm. 2.
- 29 Für Frankreich und England *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 5), S. 29f., Anm. 3. Erst kürzlich Europa ins Blickfeld genommen hat: *Georges Livet* (Anm. 6).

schichte fruchtbaren Reise- und Mobilitätsforschung die historisch-geographische Forschung das Strassenthema zu erschliessen begonnen.³⁰ Für die Schweiz verdient das «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» (IVS) besondere Erwähnung, das nach zwanzig Jahren Inventarisierung umfassende Materialien zu vielen Linienführungen nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung und ihren jeweiligen Verkehrsräumen erstellt hat, welche der Verkehrsforschung zur Verfügung stehen. Die kantonsweise verfassten und nunmehr in Ausarbeitung begriffenen Dokumentationen des IVS – die Trägerinstitution wurde unlängst umbenannt in «ViaStoria. Zentrum für Verkehrsgeschichte»³¹ – beinhalten monographische Beschreibungen der inventarisierten Strecken, welche neben einer historischen Aufarbeitung auch eine Bewertung der im Gelände vorhandenen Substanz vornehmen.³² Neben raumplanerischen und denkmalpflegerischen Zielsetzungen projiziert die IVS-Forschungsstelle in Kooperation mit den Universitäten eine eigentliche Verkehrsgeschichte des schweizerischen Raums.³³ Die vorliegende Untersuchung nutzt diese der Forschung bereitgestellten und wertvollen Ressourcen als primäre Informationsquelle zur Verkehrsgeschichte und Verkehrspolitik des Mittelalters und hofft mittels einer detaillierten Auswertung des vorliegenden Materials den wissenschaftlichen Wert der IVS-Inventare insgesamt weiter zu vermitteln. Dem von Jean-François Bergier 1975 in seinen Bemerkungen zum Forschungsstand der Verkehrsgeschichte des Alpenraums konsterniert festgestellten «manque de curiosité» möchte diese Arbeit zur Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters trotz der «perspectives [...] souvent inaccessibles» und dem noch zu diskutierenden «obstacle des sources» entgegen wirken.³⁴

30 Für die Schweiz sind im Besonderen die in Anm. 23 verzeichneten Arbeiten von Klaus Aerni zu beachten.

31 Informationen unter: <http://www.viastoria.ch> und <http://www.ivs.admin.ch/>.

32 Zu Auftrag, Methode und Forschungsergebnissen des IVS und von ViaStoria: *Cornel Doswald*, Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz. Auftrag, Methoden und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz, in: Räume – Wege – Verkehr – historisch-geographische Aspekte ländlicher Verkehrswege und Transportmittel, (= Mensch – Wirtschaft – Kulturlandschaft. Mitteilungen zur Geographie, Landes- und Volkskunde, Bd. 3) Blankenhain 2000, S. 11–50.

33 Informationen zum Projekt bei *Hans-Ulrich Schiedt*, *Christian Pfister* (Anm. 4).

34 *Jean-François Bergier* 1975 (Anm. 7), S. 8.

2. Quellenlage

«Non point que celles-ci soient peu abondantes, bien au contraire.
Mais elles sont incomplètes, dispersées, non cohérentes.»³⁵
Jean-François Bergier

Neben Jean-François Bergier macht auch Arnold Esch in seinen Artikeln die spezifische Ergiebigkeit einzelner ausgewählter Quellengattungen für die mittelalterliche Verkehrsgeschichte im Alpenraum anschaulich.³⁶ Anhand einer «typisierenden Quellenkunde» reflektiert er den «Aussagewert und die [...] Interpretationsprobleme der einzelnen Quellengattungen» für den spätmittelalterlichen Passverkehr.³⁷ Auf Eschs Vorgaben – die sich teils problemlos auf weitere verkehrsgeschichtliche Themenbereiche wie auch die Verkehrspolitik beziehen lassen – aufbauend, soll an dieser Stelle keine Rekapitulation des bereits Geleisteten vorgenommen werden. Vielmehr soll zunächst in Kürze auf einige grundlegende Probleme der mit dem Thema Verkehrspolitik in Verbindung stehenden Quellengattungen eingegangen werden, um dann eine knappe Zusammenstellung lediglich der für die Analyse von Walliser verkehrspolitischen Massnahmen im Mittelalter wichtigsten Quellentypen und -sammlungen zu geben.

Ein erstes Problem betrifft ganz allgemein Dichte und Überlieferungslage von Quellenbeständen zu Themen der mittelalterlichen (Verkehrs-)Geschichte, die das einleitend aufgeführte Zitat Bergiers in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht thematisiert:³⁸ Häufig existieren innerhalb einzelner Bestände, etwa für Quellen zum Zollwesen, keine geschlossenen Zahlenreihen³⁹ – so fehlen zum Beispiel bei Zollregistern öfters Jahre in der Überlieferung einer ansonsten relativ kontinuierlichen Serie.⁴⁰

35 Ebd.

36 Arnold Esch, Mittelalterlicher Passverkehr in der Schweiz: Die Quellenlage, in: Klaus Aerni, Heinz E. Herzig (Anm. 23), 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 et al. 1998, S. 173–248; ders., Auf der Strasse nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellen, in: Rainer C. Schwinges (Anm. 27), S. 19–48; Jean-François Bergier 1975 (Anm. 7), S. 9f.

37 Arnold Esch 1998 (Anm. 36), S. 175.

38 Dazu auch Jean-François Bergier 1975 (Anm. 7), S. 8–10.

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

40 Zum Umgang mit Zollquellen, vorgeführt an konkreten Beispielen: Herbert Hassinger 1978 (Anm. 14); ders., Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 66 (1979), S. 441–465.

Ein zweiter Punkt bezieht sich auf das Konvolut der für die mittelalterliche Verkehrspolitik wichtigen normativen Quellen, welche das widerspiegeln, was angestrebt wurde, die Soll-Zustände. Deren Interpretation erfordert, in Betracht zu ziehen, dass eine obrigkeitliche Anordnung zur Ausbesserung eines bestimmten Strassenabschnittes durch die Anstösser nicht auch dessen reelle Reparatur nach sich gezogen haben muss. Ähnlich bedeutete ein Strassenbauvertrag nicht gleichzeitig bereits die vollständige Ausführung des Bauvorhabens. Angestrebte verkehrspolitische Massnahmen sind nicht gleichzusetzen mit einer daraus resultierenden Realität eingeleiteter Bemühungen und Unternehmungen.⁴¹

Zum dritten muss angemerkt werden, dass die Verantwortlichkeiten für Bau, Unterhalt, Sicherheit und Verwaltung von Strassen, Wegen und Infrastruktur 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.⁴²

Als letzten, aber wichtigen Punkt gilt es zu erwähnen, dass diese Streuung der Verkehrsquellen ergänzt wird durch eine unglaubliche Diversität des zu betrachtenden Quellenmaterials, welche wiederum Rückwirkungen auf die Ausarbeitung von Informationen aufweist. Das wichtigste Resultat dieser Vielfalt ist eine enge und nicht vernachlässigbare Verlinkung der Verkehrsgeschichte mit historischen Teil-⁴³ und Nachbardisziplinen.⁴⁴ Forschungsstand wie konkrete Tatbestände sind zudem immer in Relation zur zugleich ungleich flächendeckenden Quellenlage zu setzen, eine Prämisse mit erheblichen Rückwirkungen auf die angestrebte Komparativität von Handlungsträgern, Einzelmassnahmen und Zielobjekten der zu untersuchenden Verkehrspolitik. Denn während uns etwa 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.

Abschliessend soll ein Blick auf die für die mittelalterliche Verkehrsgeschichte des Wallis wichtigsten Quellensammlungen geworfen werden. An erster Stelle muss die von Jean Gremaud zusammengetragene, mit dem Jahr 300 einsetzende und bis 1457 reichende achtbändige Quellensammlung «Documents rela-

41 Vgl. zu diesem Problem *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), v.a. S. 176. Normativen Quellen war eine grössere Überlieferungsgunst beschieden als etwa den von Esch als «Quellen des Alltags» titulierten Zeugnissen. Beispiele hierzu: *Ders.*, Überlieferungs-Chance und Überlieferungs-Zufall als methodisches Problem des Historikers, in: *Historische Zeitschrift* 240 (1985), S. 529–570.

42 *Jean-François Bergier* 1975 (Anm. 7), S. 8f.: Der Autor sieht in dieser Streuung des Quellenmaterials einen Hauptgrund für die Vernachlässigung durch die Historiographie.

43 Bes. die Handels- und Wirtschafts-, Finanz-, Verwaltungs-, Politik- und Herrschafts-, Verfassungs- und Rechtsgeschichte.

44 Insbes. die Archäologie und die historische Geographie.

tifs à l'Histoire du Vallais» erwähnt werden.⁴⁵ Für den folgenden Zeitraum wird auf die Walliser Landratsabschiede zurückgegriffen.⁴⁶ Ab und an werden darüber hinaus zum Bezug von Einzelinformationen die chronikalische Überlieferung⁴⁷ oder Reiseberichte beziehungsweise Landschaftsbeschreibungen herangezogen.⁴⁸ Für die Skizzierung und Entwicklung der verfassungsgeschichtlichen und rechtlichen Basis auf der Reichsebene sollen die grossteils in der Reihe der «Monumenta Germaniae Historica» edierten Quellen, etwa Reichslandfrieden⁴⁹ und Fürstenprivilegien,⁵⁰ Verwendung finden. Die historischen Kapitel der IVS-Dokumentationen⁵¹ dienen darüber hinaus als primäre Quelle für – insbesondere auch lokale – Informationen zu verkehrspolitischen Massnahmen kleinerer Akteure. Angesichts der Tatsache, dass für das Thema Verkehrspolitik im Mittelalter quellenmässig schwierige Voraussetzungen bestehen, sind die vorhandenen Zeugnisse umso sorgfältiger zu reflektieren, und die vielen kleinen Indizien, die uns oft nicht aus einzelnen Quellengattungen zufallen, müssen «durch kombinatorisches Vermögen zum Sprechen» gebracht werden.⁵²

45 *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, Bde. 29–33, 37–39) Lausanne 1875–1898.

46 Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500, Bd. I: 1500–1519, Bd. II: 1520–1529, Bd. III: 1529–1547, Bd. IV: 1548–1565, Bd. V: 1565–1575, Bd. VI: 1576–1585, Bd. VII: 1586–1595, Bd. VIII: 1596–1604, Freiburg/Brig/Sitten 1916–1992 (im Folgenden zit. als LA).

47 Z.B. Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, nebst vier Beilagen: 1) Chronica de Berno. 2) Conflictus Laupensis. 3) Die anonyme Stadtchronik oder der Königshofen-Justinger. 4) Anonymus Friburgensis, hg. im Auftrag und mit Unterstützung der allgemeinen geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz von *Gottlieb Studer*, Bern 1871.

48 *Johannes Stumpf*, Ein Reisebericht der Chronisten Johannes Stumpf aus dem Jahre 1544, hg. von *Hermann Escher*, in: Quellen zur Schweizerischen Geschichte 6 (1844), S. 231–310; *ders.*, Gemeiner loblicher Eydgnoschafft Stetten, Landen und Voelckeren chronickwürdiger thaaten beschreybung, Zürich 1547/Reprint Winterthur 1975.

49 Z.B. Constitutio pacis, 15. Aug. 1235 [Mainzer Reichslandfrieden], in: 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.), Bd. II, Nr. 196, S. 241–247, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263.

50 Z.B. Statutum in favorem principum, 1231/32, ebd., Nr. 171, S. 211–213.

51 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Bern, bearb. von *Sabine Bolliger* et al., Bern 2003 (im Folgenden zit. als IVS BE); Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Wallis, bearb. von *Klaus Aerni* et al., Bern 2003 (im Folgenden zit. als IVS VS).

52 *Arnold Esch* 1986 (Anm. 36), S. 37.

3. Aufbau und Fragestellung

Der fragmentarische Forschungsstand und die komplexe Quellenlage schaffen eine schwierige Ausgangskonstellation. Darüber hinaus weisen allein schon ausgewählte Teilbereiche der Verkehrspolitik enorme regionale und zeitliche Unterschiede auf. Die Analyse der Verkehrspolitik des zur Diskussion stehenden Gebiets des heutigen Kantons Wallis und auf der Vergleichsebene des Kantons Bern gründet auf verschiedenartigen naturräumlichen, wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen, die der entsprechenden Akteure auf unterschiedlichen verfassungsrechtlichen und politisch-herrschaftlichen. Obschon dadurch allenfalls eine gewisse Fragilität der Schlussfolgerungen in Kauf genommen werden muss, gestaltet es sich im Rahmen dieser Untersuchung als unumgänglich, gezielt einzelne exemplarische Akteure, Ereignisse, Objekte und Massnahmen herauszugreifen.

Die Verkehrspolitik des Wallis und Berns soll dabei vom 12. bis ins 16. Jahrhundert betrachtet werden, was durchaus eine bewusst gewählte Zeitspanne darstellt. Seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts ist nämlich in den verschiedenen Gebieten Europas eine Strasse und Verkehr betreffende Trendwende zu beobachten. Thomas Szabó hat diesen Umbruch als «Neuentdeckung»⁵³ oder «Entdeckung der Strasse im 12. Jahrhundert» bezeichnet.⁵⁴ 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 die öffentliche Gewalt vermehrt ihre Aufmerksamkeit auf das Verkehrsnetz zu richten. Das Interesse erwachte zunächst am Bestand der Strassen an und für sich,⁵⁵ die wieder «Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns» wurden,⁵⁶ was uns die Quellen dieses Zeitraums deutlich vermitteln.⁵⁷ So fehlen aus dem frü-

53 Thomas Szabó, Art. «Strasse (westlicher Bereich)», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 220–224, hier: Sp. 222.

54 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.

55 Ders., Der Übergang von der Antike zum Mittelalter am Beispiel des Strassennetzes, in: Europäische Technik im Mittelalter 800 bis 1400. Tradition und Innovation, hg. von Uta Lindgren, Berlin 2001, S. 25–43, hier: S. 29.

56 Ders. (Anm. 54), S. 914.

57 Dies sowohl auf Reichs-, besonders aber auf regionaler und überregionaler Ebene. Für den lokalen Bereich setzt Christine Barraud, Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz zwischen 1300 und 1600, in: Klaus Aerni, Heinz E. Herzig (Anm. 23), S. 41–55, hier: S. 41, den Anstieg der Rechtsquellen, die sich ausführlich mit Wegen und Wegerechten beschäftigten, in die Zeit zwischen 1300 und 1600. – Es lässt sich doch hier eine klare Kausalkette erkennen: das grössere Verkehrsvolumen und das wachsende Städtenetz machten mehr Strassen und Verkehrsinfrastrukturbauten erforderlich. Dies 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 das Wallis nachweisba-

hen Mittelalter weitestgehend Hinweise zu Strassen und Verkehr im Rhonetal. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden erstmals auf ein reges Verkehrsaufkommen über den Simplon sowie durch das Wallis und auf damit verbundene verkehrspolitische Agitationen hin.⁵⁸ Ähnliches lässt sich für Bern konstatieren, wenn etwa die passpolitischen Agitationen des Hauses Zähringen ins Auge gefasst werden. Der Endpunkt der Untersuchung wird ins endende 15. und beginnende 16. Jahrhundert gelegt, weil sich hier – so meine Hypothese – bereits Neues abzuzeichnen begann. Im Wallis erfolgten machtpolitisch betrachtet allmählich herrschaftliche und damit auch verkehrsrechtliche Kompetenzverschiebungen vom Bischof zu Landrat und Gemeinden.⁵⁹ Die damit einhergehende Dezentralisierung in der Strassen- und Verkehrsorganisation liess die Verkehrswege, vor allem die Landstrassen, in einen bedenklichen Zustand geraten. Die Stadt Bern dagegen erreichte bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts ihre grösste territoriale Ausdehnung,⁶⁰ der mit der Territorialisierung verbundene «Prozess der Herrschaftsdurchdringung»⁶¹ wies auch Rückwirkungen auf das Verkehrswesen und dessen Organisation auf.

Die bisherigen Ausführungen haben hinreichend dargelegt, dass das Ziel der Untersuchung insbesondere darin besteht, die mittelalterlichen Verkehrsorganisationen der beiden Gebiete Wallis und Bern – ausgehend von einer umfangreicheren Analyse der für das Wallis fassbaren Informationen – wo sinnvoll und möglich anhand ausgewählter Akteure, Objekte und Massnahmen einem Vergleich zu unterziehen. Dieser komparative Ansatz bietet sich zum ersten insofern an, als die Gebiete mit den zahlreichen Pässen im Bereich der heutigen Kantonsgrenze einen gemeinsamen verkehrsmässigen Interessensbereich aufweisen. Es gilt hierbei zu beachten, dass der nördliche Alpenkamm zunächst die beidseitigen Talschaften verband und sich erst allmählich zur politisch-wirtschaftlichen Grenze entwickelte.⁶² Diesen Tatbestand untermauert unter anderem der grenzüberschreitende «Passstaat» der Herren vom Turn im 14. Jahrhundert.⁶³ Die Geschichte der beiden

ren Prozess der allgemein voranschreitenden Verschriftlichung und Verrechtlichung einordnen lässt.

58 *Heinrich Büttner* (Anm. 18), bes. S. 580–582, verortet mehrere Urkunden auf der Nord- und Südseite des Simplon, die auf eine erhöhte Bedeutung des Überganges schliessen lassen.

59 *Arthur Fibicher* (Hg.), *Walliser Geschichte*, Bd. 3.1: Die Neuzeit. Ereignisse und Entwicklungen 1520–1991, Sitten 1993, S. 16; Bd. 2: Hoch- und Spätmittelalter, Visp ²2004, S. 225; *Louis Carlen*, Markt und Marktrecht im Wallis des 16. Jahrhunderts, in: *BWG XVII* (1974), S. 51–56, hier: S. 52: Die Hoheitsrechte glitten, mit Ausnahme des Münzrechts, seit dem 16. Jh. in die Hände des Landrats.

60 *Barbara Studer Immenhauser*, *Verwaltung zwischen Tradition und Innovation. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550*, (= *Mittelalter-Forschungen*, Bd. 19) Sigmaringen 2006, S. 212: Im Jahr 1555 konnte Bern seinen letzten Gebietszuwachs verzeichnen.

61 Ebd., S. 216.

62 *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 65.

63 *Ders.* 1971 (Anm. 23), S. 453–461.

Räume weist daneben auf mannigfacher Ebene und über die Jahrhunderte hinweg Verschränkungen auf: Diese reichen von den Transitwegeinteressen Herzog Bertholds V. von Zähringen, die 1211 in einen Kriegszug ins Wallis mündeten,⁶⁴ über die 1252⁶⁵ einsetzenden Bündnisse zwischen der Stadt Bern und dem Bischof von Sitten sowie die Etablierung von Walliser Adel im Oberland⁶⁶ bis hin zu den kriegerischen Ereignissen des Hoch- und Spätmittelalters mit beidseitiger Involvierung,⁶⁷ aber auch gemeinsamen verkehrspolitischen Projekten in den Jahren 1397 oder 1519. Die Verschränkungen und die relativ gut vergleichbaren Raumgrößen lassen einen Erkenntniswert im Hinblick auf das Funktionieren des Verkehrswesens erwarten. Ebenso dürfte sich die Gegenüberstellung der beiden Hauptträger der Verkehrspolitik in den benannten Gebieten – des Bischofs von Sitten als geistlichem und weltlichem Herrscher über das obere Wallis respektive des Landrats südlich und der Stadt Bern nördlich des ersten Alpenkamms – als fruchtbar erweisen.

In einem ersten Teil der Untersuchung sollen zunächst die naturräumlichen, wirtschaftlichen und politischen Umstände und Voraussetzungen beider Untersuchungsräume dargelegt werden. Ein Blick geworfen wird zudem auf die klimatischen Bedingungen, welche im gesamten Alpenraum insbesondere Rückwirkungen auf die Begehbarkeit von Pässen zeitigten. Anschliessend soll der Frage nachgegangen werden, was für ein System von Zuständigkeiten für Verkehrswege, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation rechtlich und praktisch auf Reichesebene vorgegeben war, und wie sich die verfassungsgeschichtlichen Vorgaben innerhalb der mittelalterlichen Jahrhunderte entwickelten und ausformten. In einem zwischengeschalteten Teil wird sodann – sozusagen als operable Basis der Erörterungen zur Verkehrspolitik der Untersuchungsgebiete – ein Definitionsversuch der mittelalterlichen Verkehrspolitik unternommen.

Der zweite Teil der Untersuchung wird schliesslich in drei heuristischen Kategorien abgehandelt: 1. Politische Akteure und wirtschaftliche Instanzen als Träger verkehrspolitischer Massnahmen, 2. Objekte dieser Politik und 3. Massnahmen,

64 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 266, S. 166.

65 *Conrad Justinger* (Anm. 47), S. 26: «Do man zalte von gots geburt MCCL jar, der bischof von sitten mit dem lande wallis ze einem teile, und die von bern zem andren teil, hatten ein bündnisse sament zechen jar, als dis brief wisent so in der stat kisten ligent.» Für die Urkunde vgl. *Fontes Rerum Bernensium. Berns Geschichtsquellen bis 1390*, 10 Bde., Bern 1883–1956 (im Folgenden zit. als FRB), II, Nr. 325, S. 350; *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 551.

66 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 13, S. 1/6: Eine freiherrliche Adelsfamilie, deren Ursprünge ins Wallis nach Raron reichen, waren die Herren von Brienz-Ringgenberg. Im 12./13. Jh. hatten die Ringgenberger Besitz im Berner Oberland, im Wallis, aber auch in Unterwalden und Uri. Ebd., Strecke BE 58, S. 2/2: Auch die Anwesenheit der Herren von Raron als Inhaber der Herrschaft Mannenberg-Reichenstein von der zweiten Hälfte des 13. bis zur Mitte des 15. Jhs., belegt die herrschaftlichen Verknüpfungen über die Pässe hinweg.

67 So unterstützten z.B. die Berner 1418 von Raron gegen die Walliser Zenden: *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 1–2, S. 44.

mittels welcher Verkehrspolitik betrieben wurde. Unter Verkehrsorganisation/ Verkehrspolitik wird dabei ein weites politisches Betätigungsfeld verkehrsorganisatorischer Aktivitäten subsumiert, das auch wirtschaftliche Implikationen aufweist. Abschliessend soll eine Verortung der Verkehrspolitik der beiden Räume in Angriff genommen werden: Wo bestanden im Einzelnen Unterschiede in der Verkehrsorganisation der zu vergleichenden Räume und welcher Natur waren diese? Wie setzte sich die Verkehrspolitik jeweils zusammen und von welchen Komponenten wurde sie determiniert? Sind Entwicklungslinien und Konjunkturen erkennbar? Umfassend soll darüber hinaus unter Berücksichtigung der Grundlagen und Vorbedingungen sowie der verkehrspolitischen Betätigungen der in Augenschein genommenen politischen Akteure und Objekte ebenso wie der in der Praxis durchgeführten verkehrsorganisatorischen Massnahmen die Frage beantwortet werden, ob denn in einer Zeit ohne die modernen staatswirtschaftlichen und -politischen Institutionen eine systematische Verkehrspolitik überhaupt möglich war. Handelte es sich bei den untersuchten Massnahmen nicht vielmehr um ein mehr oder weniger unsystematisches, zufälliges und nicht zum Zwecke des Verkehrs an und für sich generiertes, loses Massnahmenbündel, und lässt sich mittelalterliche Verkehrspolitik nicht eher anderen Bereichen der herrschaftlichen Politik als Unterbereich zuordnen? Die beschriebenen Fragestellungen zielen darauf ab, einen Teil der Verflechtungen von Verkehr, Wirtschaft und Politik aufzudecken und damit einen vertieften Einblick in die Vielschichtigkeit der Verkehrsorganisation des mittelalterlichen Alpenraums zu liefern.

II. Die Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters mit Blick auf das benachbarte Bern

1. Die Präliminarien und ihre Rückwirkungen auf das Verkehrswesen

1.1 Naturraum und Klima

Das Anlegen von Strassen und Verkehrsinfrastrukturbauten richtete sich während der mittelalterlichen Jahrhunderte notwendigerweise auch an den naturräumlichen und klimatischen Gegebenheiten aus, die sich damit besonders für das in der (hoch-)alpinen Zone gelegene Walliser Verkehrswesen als Vorbedingungen der Verkehrstechnik und -politik erweisen. «Die schweizerischen Achsen für den Fernverkehr wurden durch den Grundriss und die Gliederung der Gebirge bestimmt, die ein Wegkreuz für den Transitverkehr vorgaben».⁶⁸ Während das

68 Klaus Aerni, Art. «Pässe. 1. Pässe und Relief», in: Historisches Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]

Wallis innerhalb dieses naturräumlichen Systems vollends im Alpenraum liegt, der sich durch ein Minimum an schiffbaren Gewässern und eine Vielzahl an Gebirgskämmen auszeichnet, gehören zum Gebiet des Vergleichsraums Bern Teile der Juraketten, des Mittellandes wie auch der Voralpen und Alpen. Im Berner Oberland herrschen andersartige topographische Voraussetzungen für den mittelalterlichen Verkehr als in Jura und Mittelland.⁶⁹ In diesem System bildet das für das bernische Verkehrswesen zentrale Mittellandplateau, das die – teils schiffbaren – Wasserläufe tief eingeschnitten und aufgegliedert haben, einen Transitkorridor von Südwesten nach Nordosten,⁷⁰ dessen Längsrichtung im Gegensatz zur ersten Voralpenkette «für grosse, durchgehende Strassen» in erster Linie einen Ost-West-Verkehr begünstigte.⁷¹

Klimatisch betrachtet fällt der Beginn der Untersuchung in die Zeit des sogenannten «mittelalterlichen Klimaoptimums», welches von etwa 900 bis 1300 andauerte. Diese hochmittelalterliche klimatische Gunstphase mit einem absoluten Maximum im 13. Jahrhundert stellte einen gewichtigen Faktor für die positive wirtschaftliche Entwicklung, die ausserordentlichen Städtegründungen sowie das Bevölkerungswachstum im Europa der Epoche dar.⁷² Im Alpenraum ermöglichte das Klimaoptimum eine rege Begehung auch der höher gelegenen Pässe.⁷³ Um 1300 setzte eine klimatische Abkühlungsphase ein, die aufgrund der hohen Glet-

69 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. 8.

70 Ebd.

71 Emil Audétat, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Langensalza 1921, S. 2.

72 Louis Carlen, Kultur des Wallis 1500–1800, Brig 1984, S. 63; Arthur Fibicher (Anm. 59), Bd. 2, S. 151: Dem Wallis bescherte diese Epoche ein blühendes Städtewesen (Sitten, Conthey, Saillon, Sembrancher, Bourg-Saint-Pierre, Saint-Maurice [mit Befestigung]; Brig, Visp, Leuk, Siders, Martigny, Orsières, Monthey [ohne Ringmauer, nur Marktrecht]; Niedergesteln, Granges, Seta [Burgstädte]). Erst in der Neuzeit sank ein Teil dieser Städte zu Dörfern ab. Dazu ausführlich: Pierre Dubuis, Dans les Alpes au Moyen Âge. Douze coups d'œil sur le Valais, Lausanne 1997, S. 123–146. – Zu Berns Städtegründungen s. 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. Vgl. auch den Art. «Bern (Kanton), Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur vom Hochmittelalter bis ins 18. Jahrhundert» im Historischen Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

73 Interessant erscheint in diesem Zusammenhang die Existenz von Höhenrouten und -siedlungen in (hoch-)mittelalterlicher Zeit. Vgl. IVS VS (Anm. 51), 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 Zeit um 1300 wurde der Talweg von Stalden über Eisten wichtiger. Es lassen sich entlang dieser «Höhenroute» heute aufgegebene Dauersiedlungen nachweisen. Auch im Gantertal im Simplongebiet bestanden eine Reihe weilerartiger Dauerwohnsitzen (Grund, ze Brunnu etc.). Die Obergrenze der Dauersiedlung senkte sich aber nach dem mittelalterlichen Klimaoptimum wieder, so dass um 1600 dieses Tal nur noch im Sommer bewohnt wur-

scherstände als «Kleine Eiszeit» bezeichnet wird und die – in drei Hochphasen (1300–1500, 1560–1670 und 1800–1860) unterteilt – bis 1860 dauerte.⁷⁴ Der Höhepunkt dieser Kälteperiode war eine merkliche Abkühlung um 1550.⁷⁵ Viele Übergänge aus den südlichen Walliser Seitentälern nach Italien führen in Höhen von 2800 bis 3500 Metern: Entsprechend verringerte sich für diese Pässe im Verlauf 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 verwaisten.⁷⁶

Die durch den beschriebenen Vorgang erheblich tangierten Alpenpässe und ihre Linienführungen stellten für die Geschicke des Wallis einen strategisch, politisch und wirtschaftlich gewichtigen Faktor dar. Mindestens 23 Pässe führen ins Rhonetal oder – je nach Ausgangsort – aus diesem heraus. Ein Übergang öffnet sich gegen Osten, zwölf führen nach Süden, fünf Pässe gehen nach Norden und weitere fünf verbinden die Walliser Quertäler miteinander.⁷⁷ Bis auf den bereits in römischer Zeit begangenen Grossen St. Bernhard weisen die Berner Oberländer/Walliser Pässe für den internationalen Transit eine prinzipiell ungünstige Ausgangslage auf: denn wer vom Mittelland aus nach Süden reiste, der hatte zwei Gebirgsketten zu überwinden.⁷⁸ Neben den durch naturgegebene Einflüsse verursachten Fluktuationen der Verkehrsbeziehungen über Pässe hinweg wirkten sich natürlich auch sozioökonomische und politische Faktoren auf die Begehung aus.⁷⁹

de (Klaus Aerni, Simplon – Passwege und Museen. 54. Deutscher Geographentag Bern 2003. Exkursionsführer [= Geographica Bernensia], Bern 2003, S. 26).

74 Heinz Wanner et al., Klimawandel im Schweizer Alpenraum, Zürich 2000, S. 73–87 u. 101–103.

75 Vanessa Bitz, Strassen haben eine Geschichte. Vom internationalen Verkehr zum sanften Tourismus, in: Historische Verkehrswege im Kanton Wallis, Bern 2003, S. 8–21, hier: S. 13.

76 Bsp. für ein Quellenzeugnis: 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 auserlesenen Männern jährlich eine Prozession nach Sitten durchzuführen, wobei sie den kürzesten Weg über den Col d'Hérens (3462 m) benutzten. Da der Pass allmählich nur noch unter grossen Gefahren überschritten werden konnte, erwirkte sich Zermatt im Jahre 1665 die Erlaubnis vom Bischof, die Prozession nach Sitten durch eine Prozession nach Täsch im Mattertal zu ersetzen. – Bsp. für die Archäologie: Ein schmelzendes Eisfeld hat seit dem Hitzesommer 2003 im Berner Oberland einmalige vor- und frühgeschichtliche bis mittelalterliche Funde freigegeben. Sie belegen einen bisher unbekanntem Passübergang zwischen den Kantonen Bern und Wallis. Das auf 2756 m Höhe gelegene Schnidejoch zwischen Lenk und Sitten, das bis vor wenigen Jahren vollständig vom Gletscher bedeckt war, muss demnach in früheren Zeiten ein lange genutzter und dann in Vergessenheit geratener Verkehrsweg gewesen sein.

77 Louis Carlen 1997 (Anm. 24), S. 91.

78 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 24: «Die Gangbarmachung der Schöllenen reduzierte im 13. Jh. die Alpenquerung an der zentralsten Stelle der Schweizeralpen auf einen Pass [...]»

79 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 26, S. 1/17.

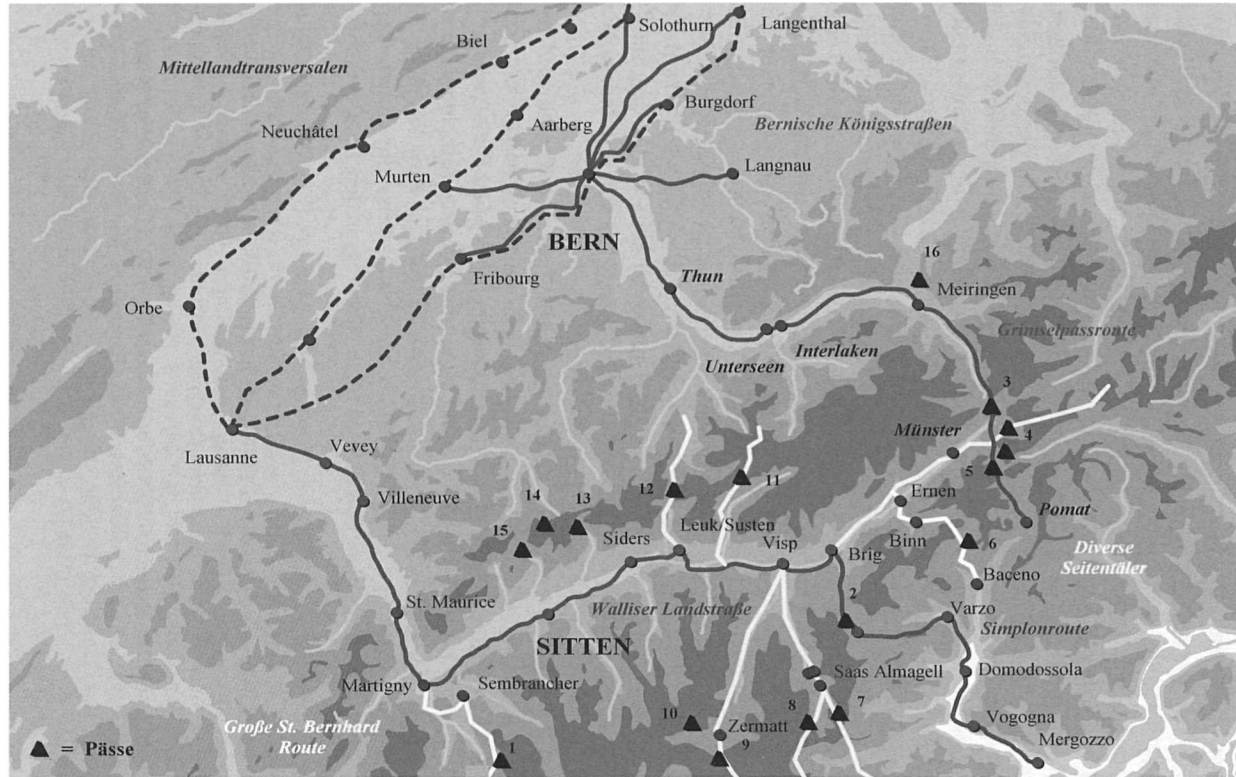


Abb. 1: Bernische und Walliser Verkehrswege
 1. Grosser St. Bernhard; 2. Simplon; 3. Grimsel; 4. Furka; 5. Gries;
 6. Albrun; 7. Antrona; 8. Monte Moro; 9. Theodul; 10. Col d'Hérens; 11. Lötschen; 12. Gemmi; 13. Rawil; 14. Schnidejoch;
 15. Sanetsch; 16. Brünig

Das vom Naturraum gleichsam vorgezeichnete Passsystem⁸⁰ bestimmte das Walliser Verkehrswesen grundlegend; daneben verdienen die in ost-westlicher Richtung verlaufende, quasi topographisch vorgegebene Haupttroute durch das Rhonetal sowie die damals noch mäandrierende Rhone Erwähnung. Geographisch betrachtet bildet das Wallis durch das hydrographische Becken des Flusses, das sich von ihrer Quelle bis zur Mündung in den Genfersee erstreckt, eine Einheit, die in zwei weitere Bestandteile aufgegliedert werden kann: Auf der einen Seite in die rund um das Rhonebett gelegenen Bereiche, auf der anderen Seite in die zahlreichen Seitentäler mit ihren Flüssen und Bächen. Von den Schuttfächern der Seitenbäche hin und her gedrängt, wechselte die Rhone regelmässig ihren Lauf.⁸¹ Die grosse, durch das Tal führende Landstrasse wurde deshalb in mittelalterlicher Zeit immer wieder durch das Ablegen neuer Trassierungen näher an den Berg hang gelegt, um dem noch ungebändigten Fluss auszuweichen. Währendem eine durchgehende Schifffahrt auf der Rhone nicht möglich war, besass das Gebiet des Kantons Bern mehrere grosse und wichtige Schifffahrtswege.⁸² Somit spielten die häufig Standort prägenden Flüsse und Seen im Verkehrssystem des Mittellandes und Berns eine wichtige Rolle.⁸³ Die Benutzung der Wasserwege war für Schwerttransporte vorteilhafter, da durch das Landschaftsrelief die meisten Strassen für Karren und Wagen schwer befahrbar blieben. Unweit der Ufer folgten den Fluss- und Seenrouten schon früh Landstrassen mit Bedeutung für den seit dem hohen Mittelalter quellenmässig fassbaren Fernverkehr.

Während der von Bern aus in Richtung des Wallis laufende Verkehr auf ein für den Warentransit relativ ungünstiges Zwei-Pass-Routen-System traf⁸⁴ herrschten im bernischen Mittelland günstigere Bedingungen für den Ost-West-Verkehr.⁸⁵ Wer Richtung Italien reiste, der hatte unter Benutzung dieser Verkehrswege in Richtung Grosser St. Bernhard oder Westalpenpässe lediglich eine Passhöhe zu überwinden. Die Hügelzüge des Mittellandes beziehungsweise die dazwischen liegenden Täler waren für den Verlauf der alten, überregionalen Landverkehrs-

80 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 24.

81 Peter Bumann, Brig-Glis, Naters und Ried-Brig im Herzen der Alpen, am Rande des Aletschgletschers und weniger als 2 Bahnstunden von Bern, Genf oder Mailand entfernt, in: *Volmar Schmid* (Hg.), Kulturführer zur Geographie, Geschichte, Wirtschaft, Sprache und Kultur. Brig-Glis, Naters und Ried-Brig, Brig 2001, S. 7–24, hier: S. 13.

82 Z.B. IVS BE (Anm. 51), Strecken BE 501.1 (Bern/«Ländtotor»), BE 11.1 (Freienhof–Neuhaus–Unterseen; Seeweg), BE 12.1 (Brienzersee), BE 82 (Büren a. A.–Murgenthal; Aare), BE 501 (Bern–Büren a. A.–[Koblentz]; Aare), BE 2166 (Bielersee), BE 80 (Thun–Bern; Aare).

83 *Jean-François Bergier* 1986 (Anm. 7), S. 914. «Die westliche und nördliche Schweiz war ein Land der Binnenschiffer.»

84 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 2f.

85 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 24: «Das Land zwischen Jura und Alpen gleicht einem breiten Korridor. Die beste natürliche Verkehrslinie liegt an dessen Nordrand, wo die westschweizerischen Seen und die Aare als durchgehende Wasserstrasse benutzt werden konnten.»

wege entscheidend.⁸⁶ Zu den bernischen Königstrassen zählten die auf römische Zeit zurückgehende Mittellandtransversale(n)⁸⁷ und die Strassen, die von Bern aus nach Murten,⁸⁸ Freiburg i.Ü.,⁸⁹ Thun,⁹⁰ Langnau,⁹¹ Burgdorf⁹² und Langenthal⁹³ sowie nach Solothurn⁹⁴ führten. Dieses im Hinblick auf die Stadt Bern sternförmige Strassennetz nahm bereits in der Zeit der Städtegründungen seinen Ausgang.⁹⁵ Dies mag umso erstaunlicher erscheinen, als die Aarestadt äusserst ungünstige Voraussetzungen aufwies, zu einem wichtigen Zentrum zu avancieren: unter anderem war sie an keiner der grossen alten Transitrouten gelegen.⁹⁶ Neben naturräumlichen vermochten also auch kulturell-räumliche, etwa politisch-herrschaftliche, Faktoren determinierend auf die Entstehung der Strassen- und Wegenetze sowie der Verkehrsinfrastruktur als wichtige Objekte der mittelalterlichen Verkehrspolitik einzuwirken.

1.2 Herrschaftsgeflechte und politische Entwicklungslinien

Um die verkehrspolitischen Aktionen der zu diskutierenden Akteure ins gesamtpolitische Gefüge der jeweiligen Gebiete einordnen und einander vergleichend gegenüberstellen zu können, bedarf es zunächst eines Abrisses der Entwicklung der Walliser und vergleichend der bernischen politisch-herrschaftlichen Verhältnisse innerhalb des betrachteten Zeitraums. Vorweggenommen werden soll an dieser Stelle der Tatbestand, dass sich der Territorialerwerb im bischöflich-savoyischen und später dem Wallis der Zenden im Laufe des Mittelalters jeweils zwischen ausgewählten politischen Kräften abspielte. Obschon es – bevor Bern seine Lage dort konsolidierte⁹⁷ – vom Wallis aus auch Ausgriffe ins Berner Oberland gegeben hat, man denke etwa an den «Passestaat» der Herren von

86 Hans-Rudolf Egli, Davide Marconi (Anm. 72), S. 52; IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 2, S. 1/4.

87 Emil Audétat (Anm. 71), S. 58f., 102f., nennt drei grosse, parallele Handelsstrassen, welche das Gebiet in Längsrichtung durchquerten: Die «Seestrasse» dem Jurafuss entlang, die Strasse über Murten, Aarberg und Solothurn und die Strasse über Freiburg i.Ü., Bern und Burgdorf nach Olten.

88 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 28.

89 Ebd., Strecke BE 26.

90 Ebd., Strecke BE 10.

91 Ebd., Strecke BE 8 u. 9.

92 Ebd., Strecke BE 4.

93 Ebd., Strecke BE 5.

94 Ebd., Strecke BE 1.

95 Sabine Bolliger, Hans von Rütte (Anm. 69), S. 10.

96 Barbara Studer Immenhauser (Anm. 60), S. 211.

97 Zum Ausgreifen ins Oberland: Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 31–33.

Turn,⁹⁸ kann eine der bernischen Territorialisierung⁹⁹ entsprechende dauerhafte Gebietserweiterung für die Walliser Träger der Verkehrspolitik, natürlich abgesehen von den Grafen und nachmaligen Herzogen von Savoyen ausserhalb des Rhonetals, nicht konstatiert werden. Vielmehr vollzogen sich hier Territorialerwerb und Herrschaftsausweitung verschiedenster Mächte in einem sich im Vergleich mit dem Territorialerwerb der Stadt Bern wenig verändernden Gebiet, während die Aarestadt es im Verlauf des Untersuchungszeitraums schaffte, mit verschiedenen Mitteln ihr Herrschaftsgebiet bis hin zum grössten Stadtstaat nördlich der Alpen beträchtlich zu erweitern.

Das Wallis von der hochburgundischen Grafschaft bis zur Zeit der Reformation

Im Jahr 999 gab der letzte König von Hochburgund, Rudolf III., die Grafschaft Wallis¹⁰⁰ Bischof Hugo von Sitten¹⁰¹ zu Lehen.¹⁰² Von nun an übte der Bischof auch die höchste weltliche Gewalt¹⁰³ im Rhonetal aus. Weitere Besitzer grösserer Territorien waren die Abtei St. Maurice, die Grafen von Savoyen sowie das Domkapitel.¹⁰⁴ Nach der Eroberung Burgunds durch Kaiser Konrad II. (1034) wurde der Bischof von Sitten unmittelbarer Lehensempfänger des deutschen Reichs.¹⁰⁵ Der Voralpen- und Alpenraum teilte nunmehr dessen Geschicke.

Das Talstück zwischen Ottans und dem Genfersee bildete den «pagus caput-lacensis», wo Graf Humbert Weisshand, der Stammvater des Hauses Savoyen, herrschte. Es gelang dem Grafen, seinen Grundbesitz vom Chablais aus in öst-

98 Dazu *ders.* 1971 (Anm. 23), S. 453–461.

99 Zum Territorialisierungsprozess der Stadt Bern en detail *Barbara Studer Immenhauser* (Anm. 60), insbes. S. 199–223. Zu den Gründen für die exzeptionelle Grösse des bernischen Territoriums ebd., S. 219–223.

100 Bereits in karolingischer und burgundischer Zeit existierte eine Grafschaft Wallis («comitatus Valissorum», 839; «comitatus Valensis», 985, 999, 1025). Vgl. die entsprechenden Urkunden bei *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 40, 67, 71, 80.

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

102 *Ferdinand Schmid*, Wallis und die Grafen von Savoyen, in: BWG I (1889), S. 1–7, 9–14, 17–26, hier: S. 9–13; *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, 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.

103 Vgl. *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 265, S. 197.

104 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 10.

105 *Louis Carlen*, Kultur des Wallis im Mittelalter, Brig 1981, S. 45; *Robert Walpen*, Studien zur Geschichte des Wallis im Mittelalter (9. bis 15. Jahrhundert), Bern/Frankfurt am Main et al. 1983.

liche Richtung auszudehnen und sich im Unterwallis festzusetzen.¹⁰⁶ Fast planmässig stiess Savoyen um die Wende zum 12. Jahrhundert weiter ins Wallis vor: Gebiete und Rechte fielen an das savoyische Hausgut. Die Savoyer dehnten ihre Macht sogar bis ins Oberwallis aus, nach Niedergesteln, Lötschen, Mörel und ins passpolitisch wichtige Binntal. Im Unterwallis jenseits der Morge von Conthey wurden sie grösste Grundbesitzer.¹⁰⁷ Die bischöfliche Grafschaft erstreckte sich nun über das obere Rhonetal bis zum Kreuz von Ottans, das in der Nähe von Vernayaz am Ufer des Trient stand.¹⁰⁸ Da die savoyischen und die bischöflichen Besitzungen bereits zahlreiche Verschachtelungen aufwiesen, waren Konflikte vorprogrammiert. In den Auseinandersetzungen zwischen Savoyern und Staufern 1184/85 stellte sich der Bischof von Sitten auf die Seite Friedrichs I., der daraufhin im Jahr 1189 die Grafschaft Wallis unmittelbar ans Reich zog und sie damit vor savoyischen Ansprüchen schützte.¹⁰⁹ Für Friedrich und seinen Sohn Heinrich war damit der Nordanstieg zum Simplon gesichert.¹¹⁰ Zu Beginn des 13. Jahrhunderts gelang es aber den Grafen von Savoyen, sich zwischen den König und den Bischof zu schalten. Das Grafenhaus erwarb vor 1224 das Recht, den Bischof mit Regalien zu belehnen. Da Bischof und Graf sich darüber hinaus gewisse Besitzungen und Rechte überliessen, kam es mindestens bis zum Jahr 1415 zu einer wechselseitigen Belehnung.¹¹¹

Im 13. Jahrhundert begann sich die expansive savoyische Politik zu präzisieren. Die Grafen kauften vor allem im Gebiet zwischen Martigny und Sitten Herrschaften auf.¹¹² stellten sich in Konflikten gegen den Bischof auf die Seite von Adel

106 *Pierre Dubuis* (Anm. 72), S. 20f.: Es ist nicht genau bekannt, wie die Savoyer begannen, sich im Wallis festzusetzen. Eine Rolle dürfte die Schutzherrschaft über die Abtei St. Maurice gespielt haben. *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 45: Durch die Unterstützung Konrads II. bei der Eroberung Burgunds verschafft sich Graf Humbert dessen Wohlwollen, das ihm beachtliche Teile des burgundischen Erbes einbrachte. Humbert gelang es darüber hinaus, seinen Sohn Aimo 1037 auf den Bischofsstuhl von Sitten zu heben.

107 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 13; *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 45, 72: Die Situation war für Savoyen umso günstiger, als die Lenzburger Grafen ihren Versuch aufgaben, im Wallis um Sitten festen Fuss zu fassen.

108 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 9: Das hölzerne Kreuz markierte die Grenze zwischen savoyischem und bischöflichem Territorium.

109 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 176, S. 122–126: Bischof Wilhelm von Écublens (1184–1196) erhielt von König Heinrich VI. die Reichsunmittelbarkeit. Nach *Robert Walpen* (Anm. 105), z.B. S. 157 blieb dieser Vorgang lediglich «Episode». Vgl. hierzu die unten folgenden Ausführungen.

110 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 65.

111 Nach jedem Regierungswechsel trafen sich die beiden Fürsten auf der Brücke über die Morge und leisteten einander den Lehenseid. Vgl. dazu z.B. *Jean Gremaud* (Anm. 45), III, Nr. 1284, S. 168–170 (1308).

112 *Pierre Dubuis* (Anm. 72), S. 21: 1222 und 1232 überliessen die Herren von Saillon ihre Rechte in mehreren Etappen Graf Thomas I. von Savoyen (*Jean Gremaud* [Anm. 45], II, Nr. 697). 1263 und 1277 kauften Peter und Philipp von Savoyen die Burg von Saxon. In anderen Fällen sind es meist kleinere Käufe, mittels welcher das Haus Savoyen seine Position festigte.

oder Gemeinden und durchsetzten das erworbene Territorium im Unterwallis mit Burgen und festen Orten, so dass gegen Ende des 13. Jahrhunderts ein «Valais savoyard» ausgemacht werden kann,¹¹³ ein Ensemble von Befestigungen und kleineren Städten, das mit dem bischöflichen Zentrum Sitten konkurrierte. Ein Netzwerk von Märkten und Messen verlieh Savoyen zudem Mittel im wirtschaftlichen Wettkampf mit dem bischöflichen Wallis. Die «grande affaire» der savoyischen Walliser Politik des 13. und beginnenden 14. Jahrhunderts sei es gewesen, die bischöfliche Herrschaft dem mailändischen Einfluss zu entziehen und die Macht der Sittener Bischöfe weiter einzugrenzen.¹¹⁴ Die Spannungen und der Expansionsdrang Savoyens gipfelten in ungezählten kriegerischen Auseinandersetzungen, die ab 1260 das Wallis verwüsteten, als Peter II. von Savoyen ins Unterwallis einfiel. Der Graf besetzte die bischöflichen Herrschaften Martigny und Ardon/Chamoson und zwang Bischof Heinrich von Raron einen Tauschvertrag auf. Dieser musste auf die Ländereien unterhalb der Morge verzichten, wofür ihm der Graf seine Besitzungen im oberen Landesteil abtrat,¹¹⁵ was eine klare Grenze schuf. Der Vertrag wurde jedoch unter dem Nachfolger Graf Peters II., seinem Bruder Philipp, wieder aufgehoben.¹¹⁶ Die de facto Festsetzung der Grenze zwischen savoyischem (Provinz der Grafschaft Savoyen) und bischöflichem Machtbereich bei der Morge von Conthey am Ende des 13. Jahrhunderts markierte jedoch die steigende Macht des Hauses Savoyen im westlichen Wallis.¹¹⁷

Den Ereignissen, die 1349/50 mit einer Fehde zwischen Bischof Guichard Tavel, dem Kanzler des «grünen Grafen»,¹¹⁸ Amadeus VI. von Savoyen, und Peter V. von Turn um das Meiertum Leuk¹¹⁹ ihren Ausgang nahmen, folgten Jahrzehnte politischer und kriegerischer Wirren, die erst nach dem Tod Amadeus VII., des

113 *Pierre Dubuis* (Anm. 72), S. 21. Zur savoyischen Verwaltung vgl. ebd., S. 24–27; *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 16: Der savoyische Herrschaftsbereich zeichnete sich durch eine straffe und «moderne» Verwaltung aus, welche sich v.a. unter Graf Peter II. ausformte. Als der Bischof von Sitten die Verwaltung reorganisierte, folgte er dem savoyischen Vorbild, indem er im 14. Jh. das Erbmeiertum in den Verwaltungsbezirken durch Kastlaneien ersetzte. Dies ermöglichte die Festigung seiner landesherrliche Stellung und die Schwächung des auf den Erbmeiertümern sitzenden Adels.

114 *Pierre Dubuis* (Anm. 72), S. 22f.

115 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 668, 745.

116 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 15.

117 *Pierre Dubuis* (Anm. 72), S. 16f., 21f.: De iure wurde diese Aufteilung erst 1384 in einem weiteren Vertrag besiegelt, womit die Morge zur Trennscheide zweier einigermassen homogener politischer Territorien avancierte (*Jean Gremaud* [Anm. 45], VI, Nr. 2371, S. 286).

118 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 21: Den Beinamen «grüner Graf» erhielt Amadeus VI. wegen seiner Vorliebe für grüne Kleidung.

119 Ebd., S. 21: Das Meiertum Leuk umfasste den heutigen Bezirk gleichen Namens und grenzte im Norden an Peter von Turns Besitzungen im Kandertal, im Osten an seine Herrschaften Gesteln und Löttschen. Er verfolgte offenbar das Ziel, mitten im bischöflichen Wallis einen unabhängigen Kleinstaat aufzubauen.

«roten Grafen», durch den Friedensschluss seiner Mutter, Bonne de Bourbon, mit den Zenden im Jahr 1392 einen Abschluss finden sollten. Der Friede hatte 83 Jahre Bestand. Bis zum letzten Viertel des 15. Jahrhunderts sollte das Haus Savoyen seine Herrschaft über das Unterwallis noch aufrecht erhalten.¹²⁰ Seine Walliser Ambitionen endeten endgültig erst im übergeordneten Zusammenhang der Burgunderkriege¹²¹ und unter dem starken Bischof Walter von der Flüe 1475/76, der gemeinsam mit den Zenden und unter Hilfeleistung der Stadt Bern dem Herzog von Savoyen das Unterwallis bis zum Engnis von St. Maurice entriss und dieses 1477 als Untertanenland annektierte.¹²² Erst 1528 verzichtete das Herzogshaus vertraglich auf seine ehemaligen Besitzungen oberhalb von Massongex, und 1569 wurde im Vertrag von Thonon die Morge von Saint-Gingolph als Grenze zwischen dem Wallis und dem Herzogtum Savoyen festgelegt, da nun das Wallis seinerseits das in der Zwischenzeit ebenfalls eroberte östliche Chablais an das Haus Savoyen rückerstattete. Es verblieben Bischof und Zenden die Landvogteien Monthey und St. Maurice.¹²³

Robert Walpen postuliert, dass das Wallis ab 1032 lediglich «nominell» zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation gehört habe, «faktisch aber einen Teilbereich des entstehenden savoyischen Staates» bildete und abgesehen von der kurzen Episode der Reichsunmittelbarkeit gegen Ende des 12. Jahrhunderts sich erst im 15. Jahrhundert der savoyischen Vorherrschaft entledigen konnte.¹²⁴ Dafür spricht die überwiegende savoyische Besetzung des Bischofstuhls von Sitten, ein wichtiges Mittel adliger Machtpolitik im mittelalterlichen Wallis,¹²⁵ dagegen steht die gegenseitige Belehnung der Grafen und Bischöfe, vor allem die bischöfliche Grundherrschaft,¹²⁶ das eigenständige politische Handeln (Gerichtsbarkeit,

120 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 45.

121 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 61: Herzogin Yolanda von Savoyen und Karl der Kühne versuchten mehrere Male, das Unterwallis samt Grosse St. Bernhard (wichtiger Übergang für die Söldnerzufuhr) in ihre Gewalt zu bringen, doch die Zugriffe wurden erfolgreich abgewehrt.

122 Ebd., S. 61–63: Bischof Walter Supersaxo rechtfertigte den Anschluss mit der sog. Karolina. Er behauptete, er habe bloss einen Teil jener Gebiete zurückerobert, die sich Savoyen im Laufe der Zeit widerrechtlich angeeignet habe, da Karl der Grosse Bischof Theodul einst die Grafschaft Wallis bis Eau-Froide bei Villeneuve übertragen habe. Fast gleichzeitig geriet die Schenkungsurkunde Rudolfs III. von Hochburgund in die Hände Supersaxos. Er betrachtete jedoch die tatsächliche Verleihung der Grafschaft bloss als Bestätigung der sagenhaften Schenkung Karls des Grossen.

123 *Louis Carlen* (Anm. 72), S. 16; *Alain Dubois*, Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik, Winterthur 1965, S. 5.

124 *Robert Walpen* (Anm. 105), passim und bes. die Schlussbemerkung, S. 157.

125 Die Besetzung des Bischofstuhls mit Familienmitgliedern oder Parteigängern stellte eine wichtige Komponente der Walliser Politik Savoyens und weiterer Adelsfamilien dar. Vgl. *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 71f.

126 *Hans-Robert Ammann*, Zur Geschichte der Rechte des Bischofs von Sitten im Oberwallis, in: *Vallesia LIV* (1999), S. 241–297, S. 244: Die ausgedehnten Güter des Bischofs stellten im Lauf der Jahrhunderte einen bedeutsamen Faktor für die Bewahrung und tatsächliche Ausübung der

Verwaltung) der Bischöfe sowie die zahlreichen Konflikte um Besitzungen und Rechte. Savoyische Übergriffe hat es freilich immer wieder gegeben, doch standen dem Bischof von Sitten als Fürst des deutschen Reiches bis 1613/1649 «alle der königlichen Gewalt zustehenden Rechte und Einkünfte in der Grafschaft Wallis, soweit diese nicht durch geistliche und weltliche Immunitäten oder durch allo-diale Herrschaften eingeschränkt waren», zu.¹²⁷

Neben dem Bischof von Sitten und den Grafen von Savoyen bildete bis ins späte Mittelalter der mächtige Landadel, zu welchem sich die Freiherren von Turn¹²⁸ im 13./14. Jahrhundert und die Freiherren von Raron¹²⁹ zu Beginn des 15. Jahrhunderts aufgeschwungen hatten, eine nicht zu unterschätzende Komponente im Walliser Machtgefüge.¹³⁰ Die von Turn – im 13. Jahrhundert das bedeutendste Walliser Adelsgeschlecht – avancierten zu den nach dem Bischof reichsten Grundherren in der Grafschaft und damit zu den schärfsten Konkurrenten des Landesherrn. Der amtierende Bischof, Bonifaz von Challant, verbündete sich mit der Stadt Bern und den Walliser Landleuten und besiegte Freiherrn Peter IV. von Turn und seine adligen Alliierten aus Savoyen, dem Wallis und dem Berner Oberland bei Leuk (1296). Trotz des Misserfolgs erklimmen die Freiherren von Turn nach dieser Niederlage den Gipfel ihrer Macht. So wurde der jüngere Sohn Peters, Aimo von Turn, in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts Bischof von Sitten und bestimmte fünfzehn Jahre lang die Geschicke des Wallis.¹³¹ Im Jahr 1375 – nach der Ermordung Bischof Tavel durch Anton von Turn – erhoben sich schliesslich die Zenden

gräflichen Rechte dar. Wahrscheinlich um die Mitte des 11. Jhs. trat der Bischof einen bedeutenden Teil seines grundherrlichen Besitzes an das Domkapitel in Sitten ab, doch besass die bischöfliche Tafel auch in der Folgezeit weit verstreute Güter, v.a. im Gebiet oberhalb der Morge von Conthey. Selbst ausserhalb der Grafschaft und Diözese verfügte sie über Liegenschaften und Einkünfte, z.B. in den Gegenden von Greyerz und Vully, in Ouchy, zwischen Vevey und Ville-neuve sowie im Berner Oberland (*Jean Gremaud* [Anm. 45], I, Nr. 379, 570; II, Nr. 648, 671, 690; FRB [Anm. 65], II, Nr. 119, 356, 440, 487, 535) oder im Aostatal.

127 *Hans-Robert Amman* (Anm. 126), S. 242f. – Eine detaillierte verfassungsgeschichtliche Klärung der Stellung der Sittener Bischöfe zwischen dem Reich und Savoyen steht bis anhin noch aus.

128 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 17: Als Meier von Sitten hatten die Freiherren von Turn ursprünglich ein festes Haus namens «Majoria» in der Bischofsstadt (1373–1788 Residenz der Bischöfe von Sitten). Von diesem Gebäude soll auch der Name «Turn» herführen. Später wurde die Burg in Niedergesteln der Stammsitz der Familie.

129 Zu den Freiherren von Raron s. *Edwin Hauser*, *Geschichte der Freiherren von Raron*, (= Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft, Bd. 8, H. 2) Zürich 1916.

130 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 46: Neben den einheimischen Adelsfamilien, die im Lehensverhältnis zum Bischof, dem Haus Savoyen sowie weiteren Herren standen und sich vom 12. bis 14. Jh. im Wallis etablierten, setzten sich seit dem 11. Jh. auch Zweige oberitalienischer Grafenfamilien (z.B. Biandrate, Castello) im Wallis fest und erlangten wirtschaftliches und politisches Ansehen.

131 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 17f.

gegen die Freiherrenfamilie. Der Konflikt endete im Wegzug der Turn aus dem Wallis sowie dem Verkauf der ihnen verbliebenen Güter an Savoyen.¹³²

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts hatten sich die Walliser Landleute, nunmehr organisiert in den Zenden, noch einmal gegen ein Freiherrengeschlecht durchzusetzen: Die Herren von Raron, die nach der Ausschaltung und dem Wegzug der von Turn (nach 1375)¹³³ zur mächtigsten Adelsfamilie des Wallis aufgestiegen waren. Der sogenannte «Raronhandel» spaltete die Eidgenossenschaft, bis die Zenden schliesslich die Herren von Raron und das verbündete Bern besiegten (1419), und ein eidgenössisches Schiedsgericht den Streit beilegte (1420). Die Freiherren von Raron erhielten zwar ihren Besitz zurück, doch war ihre politische Macht im Wallis gebrochen. Die Landleute bereiteten ihnen ein ähnliches Schicksal wie den von Turn. Das letzte grosse Adelsgeschlecht war aus dem Kampf um die weltliche Macht ausgeschieden. Von nun an standen sich nur noch zwei Rivalen gegenüber: Der Bischof, nunmehr als «Graf und Präfekt»,¹³⁴ und die Zenden, welche bereits die Zeit nach den Rarnerkriegen für Kompetenzerweiterungen zu Ungunsten des Bischofs nutzten.¹³⁵

In der vorangegangenen Zeit äusserst wechselvoller Allianzen und Bündnisse zwischen den Zenden, dem Bischof, Savoyen, den Freiherren von Turn und Raron sowie externen Alliierten¹³⁶ traten die erstgenannten immer stärker als selbstbewusste politische Macht auf: Sie betrieben eine eigenständige Bündnispolitik,¹³⁷ stellten sich wechselweise gegen Bischof und Adel,¹³⁸ akzeptierten weder die ge-

132 *Jean Gremaud* (Anm. 45), VI, Nr. 2214, S. 35.

133 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 33.

134 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 71; *ders.* 1984 (Anm. 72), S. 1, 83: Guichard/Witschard Tavell (1342–1375), der die Rechte studiert hatte, führte diesen zusätzlichen, dem klassischen römischen Recht entnommenen Titel «Präfekt» hinzu. Der Grafentitel bezeichnete die Bischöfe als Landesherrn, der Titel eines Präfekten wies sie als nur dem König unterstehende Reichsfürsten aus.

135 *Robert Walpen* (Anm. 105), S. 53: Nach den Rarnerkriegen hatten die Landleute dem Bischof die weltliche Gewalt zu entreissen versucht. Die Zenden ertrotzten zunächst das Recht, Kastlan und Meier selbst zu wählen (1435). Einige Jahre später zogen 2'000 bewaffnete Landleute vor das bischöfliche Schloss Auf der Flüh in Naters und zwangen den Landesherrn, der sich dort aufhielt, auf die weltliche Gerichtsbarkeit zu verzichten (1446). Die Vereinbarung wurde jedoch fünf Jahre später wieder rückgängig gemacht.

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

137 So schlossen 1351 die Oberwalliser Zenden einen ewigen Bund mit der Waldstätte, Zürich und Luzern ab; oder 1355 vereinbarten die Zenden Leuk, Raron, Visp, Brig und Goms ein antisavoyisches Schutzbündnis.

138 Als im April 1354 Karl IV. Zürich weilte, hatten sich einige Zenden (Leuk, Siders, Sitten) auf die Reichsunmittelbarkeit berufen und vom König verlangt, dass der Graf von Savoyen diese anerkennen habe. Nach der Ermordung Bischof Witschards/Guichards von Tavel durch die Herren

rade mal ein Jahr dauernde, 1365 vollzogene Ernennung des Grafen von Savoyen zum königlichen Stellvertreter im Bistum Wallis durch Karl IV.¹³⁹ noch 1414 die Erhebung Amadeus VI. zum Landvogt durch den Bischof auf die Dauer von neun Jahren, womit faktisch die Regierung in savoyische Hände gelangt war.¹⁴⁰ Die in den sieben Zenden¹⁴¹ zusammengeschlossenen Gemeinden des Wallis hatten bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts zielstrebig immer mehr Freiheiten und Verantwortlichkeiten geäufnet. Ideen der italienischen Kommunalbewegung wirkten auf ihren Emanzipationsprozess von Bischof und Adel ebenso ein wie deren Bündnisse mit den Innerschweizer Orten. Allmählich bildeten die Zenden Goms (mit seinen rivalisierenden Hauptgemeinden Ernen und Münster), Naters/Brig, Visp, Raron, Leuk, Siders und Sitten einen losen Bund weitgehend unabhängiger Kleinstaaten, die sich regelmässig im Landrat versammelten. Trotz dieser übergeordneten Institution erwies sich die Selbständigkeit der einzelnen Mitglieder bisweilen als so ausgeprägt, dass sie auf eigene Faust Kriege führten und Abkommen mit ausländischen und eidgenössischen Machthabern abschlossen.¹⁴² Gegenüber dem Bischof traten sie jedoch meist als Einheit auf. Der Jahrhunderte lange Zweifrontenkrieg des Bischofs mit Savoyen und die Kämpfe gegen den machthungrigen Adel hatte bereits am Ende des 13. Jahrhunderts auf Initiative des bündniswilligen Bischofs hin die Entstehung des Landrats befördert. In dieser Behörde sassen neben Adel und Domkapitel später auch die Landleute und die Zenden, die ihre

von Turn (1375) anerkannten die Zenden den neuen Bischof Eduard von Savoyen unter Berufung auf das grosse Schisma nicht als Landesherrn an. Nach der Eroberung des Unterwallis oberhalb der Morge erobert hatten, übernahm der Landrat die Regierungsgeschäfte (1384) und verweigerte dem nächsten, ebenfalls von Savoyen eingesetzten Bischof und dessen Landvogt ebenfalls die Anerkennung (1385).

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

140 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 21, 26.

141 Im Jahr 1355 finden die Zenden, deren Entstehung weitgehend im Dunkeln liegt, erstmals urkundlich Erwähnung (*Jean Gremaud* [Anm. 45], V, Nr. 2029). *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 19f., führt die Zenden auf die ursprünglich zehn bischöflichen Verwaltungskreise zurück (Ernen-Goms, Mörel, Naters-Brig, Visp, Raron, Leuk, Siders, Sitten, Ardon-Chamoson und Martigny). Die beiden Zenden unterhalb der Morge fielen 1384 an Savoyen, und Mörel schloss sich im 15. Jh. Raron an, so dass sieben Zenden übrig blieben. Vgl. auch *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 46, der die bischöflichen Meier- und Vizedominatsbezirke, die Grosspfarreien oder die Centenen als weitere Möglichkeiten für die Entstehung der Zenden anführt.

142 *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 3f.: An der Spitze der weitgehend souveränen Zenden stand der Zendenrat, der den Meier/Kastlan als Vorsitzenden und obersten Richter, den Zendenhauptmann sowie den Bannerherrn als obersten militärischen Führer wählte. Selbst die Teilbezirke der Zenden (Drittel, Viertel, Gumpfern [von lat. *comparis* = Teil]) schlugen bisweilen eigene Wege ein. Üblicherweise trat aber der Zenden als Ganzes auf, besonders durch seine Abgeordneten in der übergeordneten Institution des Landrates. Die Bestrebungen einzelner Zenden, Separatverträge abzuschliessen, wurde im 16./17. Jh. erfolgreich bekämpft.

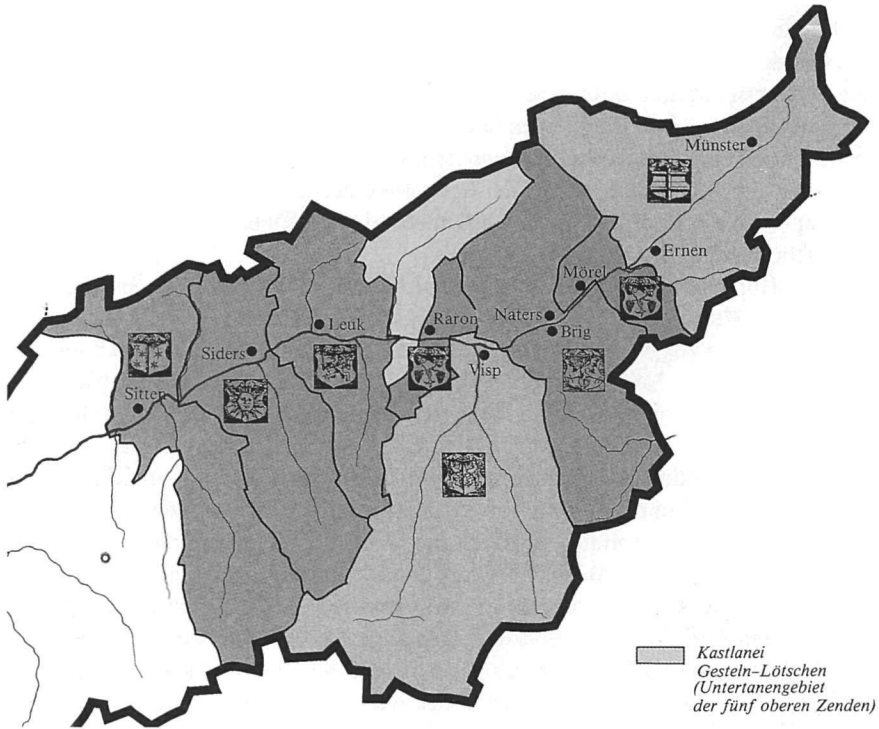


Abb. 2: Die sieben Zenden

Stellung immer weiter ausbauen.¹⁴³ Neben dem Bischof wurde der Landeshauptmann allmählich zur wichtigsten politischen Person im Land, indem er etwa den bischöflichen Landesherrn bei der Einberufung und Leitung der Ratstage ebenso wie bei der Erledigung der laufenden Geschäfte verdrängte.¹⁴⁴ Seit dem 16. Jahrhundert wurde er zum eigentlichen Gegenspieler des Bischofs und wuchs bald

143 Ebd., S. 4; *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 20: Der Landrat versammelte sich grundsätzlich zweimal im Jahr (Mailandrat und Weihnachtsrat). Im 16. Jh. wurden zusätzliche Ratstage für dringende Geschäfte abgehalten.

144 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 46; *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 4: In den Kämpfen gegen Savoyen hatten die Oberwalliser Zenden einen Hauptmann gewählt (1388). Er war militärischer Anführer, übte aber auch die Befugnisse des bischöflichen Landvogts aus. Die beiden Ämter verwichen, und ab 1420 nannte sich der vom Landrat gewählte und vom Bischof bestätigte Inhaber Landeshauptmann. Er war Oberhaupt der sieben Zenden und Statthalter des Bischofs, führte den Landratsvorsitz, übte exekutive und richterliche Gewalt aus und bildete damit die Regierungsspitze. Ursprünglich hatte der bischöfliche Landesherr den unter seinem Vorsitz abgehaltenen Landrat einggerufen.

machtmässig über diesen hinaus.¹⁴⁵ Die Kompetenzen von Bischof und Domkapitel wurden im Laufe des Spätmittelalters erheblich eingeschränkt. Das Recht, den Landeshauptmann und dessen Stellvertreter zu ernennen, ging wie die Wahl der übrigen Amtsträger auf die Zenden über. Dem Bischof blieb lediglich das formelle Bestätigungsrecht. Bischöfliche Kompetenzverluste lassen sich besonders in den Bereichen der Rechtsprechung, der Verwaltung der Untertanengebiete sowie der Aussenpolitik ausmachen. Daneben erlangten die Zenden ein Mitspracherecht bei der Bischofswahl.¹⁴⁶

Einen Höhepunkt hatte der Kampf zwischen Bischof und Zenden bereits in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts unter den Prälaten aus dem Hause Raron erreicht. Die siegreichen Gemeinden verbrieften daraufhin im Jahr 1446 ihre Rechte in den «Artikeln von Naters»; doch gelang es den beiden tatkräftigen Bischöfen Esperlin (1451–1457) und Walter II. Supersaxo (1457–1482), die Stellung des Tisches von Sitten wieder zu festigen. Unter ihren Nachfolgern Jost von Silenen (1482–1496) und Nikolaus Schiner (1496–1499) machte die Emanzipation der Zenden – nicht zuletzt aufgrund der expansiven Südpolitik und der mit ihr verbundenen Wirren¹⁴⁷ – weiter bedeutende Fortschritte.¹⁴⁸ Selbst Kardinal Matthäus Schiner (1499–1522) vermochte trotz heftiger Gegenwehr diese Entwicklung nicht mehr rückgängig zu machen, und 1517 verkündeten die Anhänger des bischöflichen Widersachers Georg Supersaxo den sogenannten «Landfrieden der Landleute», welcher die weltliche Macht des Bischofs von Sitten erneut stark einschränkte.¹⁴⁹ Daraufhin trat während des 16. Jahrhunderts eine gewisse Ruhepause ein. Immerhin gelang es den «Patrioten» – nicht zuletzt aufgrund des Übergreifens

145 Louis Carlen (Anm. 105), S. 46; Arthur Fibicher (Anm. 59), Bd. 2, S. 52.

146 Alain Dubois (Anm. 123), S. 4.

147 Nach den grossen Erfolgen im Westen zur Zeit der Burgunderkriege wandten die Walliser vor und im Zuge der eidgenössischen Expansionspolitik in Norditalien ihre Kräfte ebenfalls nach Süden. Die Züge der von Silenen ins Eschental im letzten Viertel des 15. Jhs. erwiesen sich aber als ebenso erfolglos wie letztendlich auch alle späteren Aktionen im eidgenössisch-europäischen Kontext. Vgl. Arthur Fibicher (Anm. 59), Bd. 2, S. 65–72; zum Machtkampf zwischen Matthäus Schiner und Georg Supersaxo und deren Verortung zwischen Mailand und Frankreich sowie der eidgenössischen Südpolitik ebd., S. 79–96.

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

149 Ebd., S. 95.

der Reformation auf das Wallis¹⁵⁰ –, auch in dieser Zeit verschiedene Einbrüche in die bischöflichen Rechte zu erwirken, bis schliesslich Bischof Hildebrand Jost (1613–1638) die Herrschaft fast vollständig an Zenden und Landrat abtreten musste.¹⁵¹

Walliser und bernische Herrschaft und Territorialisierung im Vergleich

Das Wallis bildete auf politischer Ebene im späten Mittelalter keine besitz- und herrschaftsmässige Einheit.¹⁵² Weder der bischöfliche Landesherr noch die Grafen von Savoyen als einflussreichste Machthaber setzten – wie dies die Stadt Bern durch ein geschicktes Ausspielen ihrer konkurrierenden Mächte tat¹⁵³ – die Landeshoheit durch. Erst Zenden und Landrat schafften es unter allmählicher Ausschaltung des Hauses Savoyen und der Einschränkung der bischöflichen Macht, herrschaftliche Kompetenzverschiebungen einzuleiten. Doch noch im 16. und 17. Jahrhundert blieb der Kampf gegen die weltliche Herrschaft des Bischofs neben dem Aufstreben des Patriziats auf Kosten des Landesherrn und der Zenden eine Triebkraft der staatlichen Entwicklung im Wallis. Spätmittelalter und Reformation mit ihren Einbrüchen in die bischöflichen Rechte hatten noch keine definitive Entscheidung gebracht.¹⁵⁴

Dagegen erwarb sich die königliche Stadt Bern in der Nachfolge des Hauses Zähringen und zunächst mit anderen politischen Kräften ringend bis zum Ende des Mittelalters das grösste städtische Territorium nördlich der Alpen. Die dauerhafte und umfassende Durchsetzung der Landeshoheit auf Kosten der konkurrierenden Mächte¹⁵⁵ sowie die Intensivierung und Verdichtung der Herrschaft über

150 Zur Reformation im Wallis vgl. *Caroline Schnyder*, Reformation und Demokratie im Wallis (1524–1613), (= Veröffentlichungen des Instituts für europäische Geschichte Mainz. Abt. abend-ländische Religion, Bd. 191) Mainz 2002.

151 *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 4f.

152 *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 46.

153 *Barbara Studer Immenhauser* (Anm. 60), S. 212f.

154 *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 3 u. 7.

155 Die Schwächen der benachbarten Herrschaften ermöglichten der Aarestadt v.a. nach 1380 eine ausgesprochen expansive Politik, welche sich aus Eroberungen und Käufen grossflächiger Territorien und bedeutender Städte zusammensetzte. Wichtige Etappen waren der Erwerb der Reichspfandschaft Oberhasli (1334) sowie der Städte Laupen (1324), Aarberg (1358/79), Thun und Burgdorf (1384). Die letztgenannten Städte ebneten den Weg ins Oberland und ins Emmental. Nach dem Sempacherkrieg kamen 1389 weitere Gebiete im Oberland, am Bielersee und im Seeland hinzu. Später gelangten auch der ehemals kyburgische Besitz im Emmental, die Landschaft Frutigen (1400), Teile der ehemaligen Landgrafschaft Buchsgau im Mittelland und der habsburgische Aargau in bernische Hände. Die Erwerbungen sind nur z.T. auf kriegerische Auseinandersetzungen zurückzuführen. Die eingesetzten Mittel waren vielfältig: Als Erfolg versprechend erwiesen sich seit dem 14. Jh. vor allem der Kauf von Herrschaftsrechten und die Schaffung

dieses ausgedehnte Gebiet wurde dabei besonders im späten Mittelalter durch aussen- und innenpolitische Ereignisse begünstigt. Aussenpolitisch war wichtig, dass sich keine andere Macht, die in der Lage gewesen wäre, ihre Ambitionen einzuschränken, dauerhaft in der Nähe Berns etablieren konnte; innenpolitisch war entscheidend, dass es dem Rat gelang, die städtischen Rechte auch in den Herrschaften seiner adligen Mitglieder weitgehend durchzusetzen.¹⁵⁶ Das bis etwa 1415 geknüpfte Netz unterschiedlicher Abhängigkeiten, die wachsende Stärke Berns sowie die gleichzeitige Schwäche benachbarter Herrschaften bildeten die Grundlage für die Verdichtung des lockeren Herrschaftsgefüges der Aarestadt zum eigentlichen Territorialstaat im 15./16. Jahrhundert.¹⁵⁷ Die grösste Leistung Berns bestand im 15. Jahrhundert darin, das in kurzer Zeit erworbene, ausgesprochen weitläufige Territorium durch die Schaffung eines einheitlichen Raums und einer Verwaltungsstruktur umzuformen und damit seine Herrschaft dauerhaft zu konsolidieren. Im Unterschied zu fürstlichen Herrschaften baute die Stadt Bern somit in ihrem Gebiet eine Verwaltung auf, deren Charakteristikum insbesondere das Fehlen einer institutionalisierten Zusammenkunft der Landstände in Form eines Landtages war. Parallel zu diesen nicht immer konfliktfreien Bestrebungen, die Landeshoheit in sämtlichen Territorien durchzusetzen,¹⁵⁸ versuchte die Aarestadt durch ein umfangreiches Bündel von Massnahmen, ihre Herrschaft auszuweiten.¹⁵⁹ Die Reformation von 1528 und die in ihrem Gefolge durchgeführte Auflösung der geistlichen Institutionen sowie die Verdoppelung des Untertanengebietes durch die Eroberung der Waadt wenige Jahre später brachten Bern schliesslich ans Ziel seines territorialen Ausdehnungs- und herrschaftlichen Verdichtungsprozesses.¹⁶⁰

von politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten durch Bündnisse, Burgrechte und Schirmverträge: *Christian Hesse*, Expansion und Ausbau. Das Territorium Berns und seine Verwaltung im 15. Jahrhundert, in: *Rainer C. Schwinges* et al. (Hg.), *Berns grosse Zeit. Das 15. Jahrhundert neu entdeckt*, Bern 1999, S. 330–348, hier: S. 331; *Urs Martin Zahnd*, Bündnis- und Territorialpolitik, in: *Rainer C. Schwinges* (Anm. 72), S. 469–504, hier: S. 471, 496f.

156 *Christian Hesse* (Anm. 155), S. 348.

157 *Barbara Studer Immenhauser* (Anm. 60), S. 212–219: Berns Territorialpolitik kann im Wesentlichen in vier Phasen unterteilt werden: 1. Aussenpolitische Absicherung durch Bündnisse und Verträge (1200–1300), 2. Eroberung des Territoriums (1300–1460), 3. Die Jahrzehnte der Herrschaftsdurchdringung (1460–1528), 4. Abrundung des Territoriums und Schaffung der Grundlage für den frühneuzeitlichen Staat während und nach der Reformation (1528–1550).

158 *Christian Hesse* (Anm. 155), S. 333: Die zweite Hälfte des 15. und die erste Hälfte des 16. Jhs. waren geprägt vom Bestreben der Stadt Bern, die Gebiete mediater Herrschaft direkt der Landeshoheit zu unterstellen.

159 So kaufte Bern ganze Herrschaften, verbleibende Hochgerichte oder besonders häufig niedere Gerichtsrechte sowie Teile davon. Teilweise kaufte es die Eigenleute ganzer Herrschaften los, um die Zahl von Steuer- und Wehrpflichtigen zu erhöhen.

160 *Barbara Studer Immenhauser* (Anm. 60), S. 217–219.

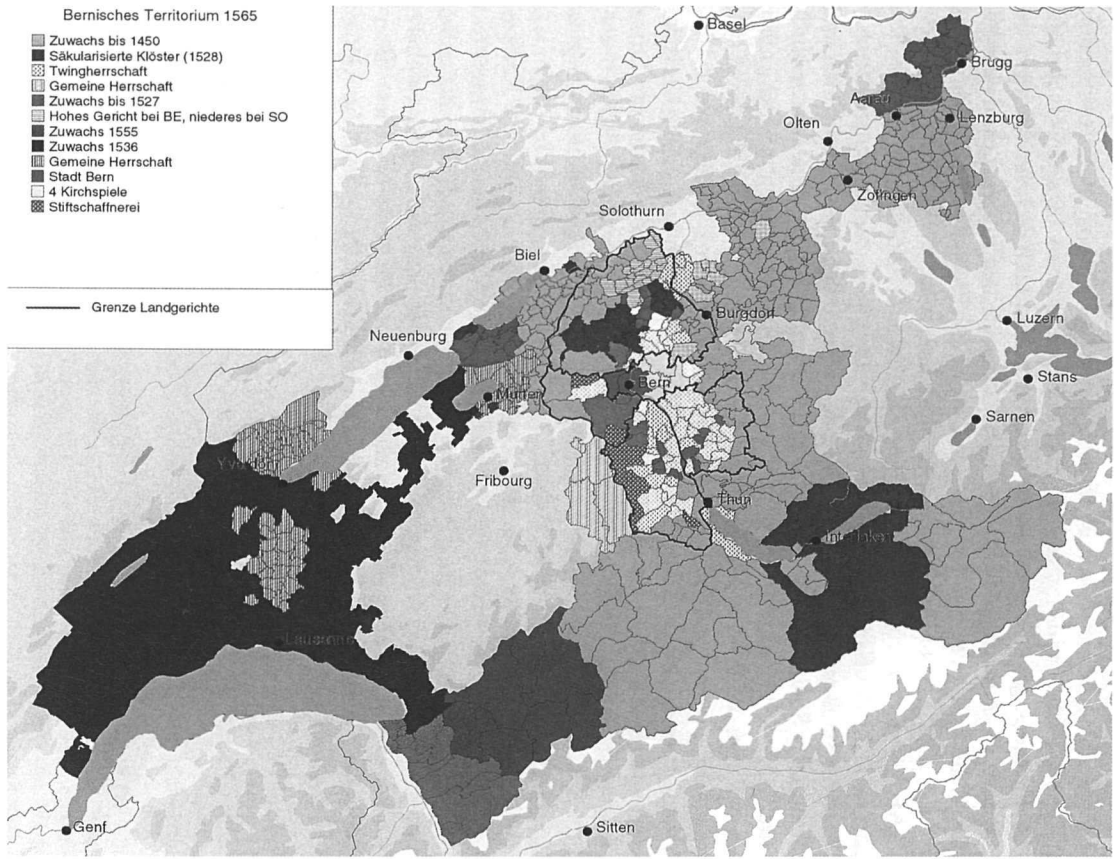


Abb. 3: Das bernische Territorium bis 1565

Die Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters mit Blick auf das benachbarte Bern

Entscheidend für Berns verfassungsrechtliche Entwicklung im Spätmittelalter war, dass es Rat¹⁶¹ 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 lösen. Zur Emanzipation aus dem Königsgut heraus gehörte eben auch die Territorialisierung.¹⁶² 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 Selbstbestimmung» auch über den Erwerb der königlichen Ämter und Rechte in der Stadt. Die Wahl eines neuen Herrschers ermöglichte vielen Kräften im Reich – Städten wie Territorialherren –, diese offene Situation und immer wieder neuen «Verfassungskrisen» für sich zu nutzen. Für Bern handelte es sich neben den fast immer pauschal bestätigten Privilegien der Handfeste um wichtige emanzipative Schritte.¹⁶³ Die Stadt stieg dadurch in den privilegierten Kreis der sogenannten Reichsstädte auf, was ihr im Bündnis mit den eidgenössischen Orten eine weitgehende Handlungsfreiheit gegen Innen und Aussen ermöglichte,¹⁶⁴ wobei die königsferne Lage des burgundischen Raumes den Spielraum von Beginn weg erheblich vergrössert hatte.¹⁶⁵

Währenddem im Wallis zum Ende des Mittelalters viele politische Kompetenzfelder noch nicht zwischen den inneren Mächten eines mehr oder weniger fest abgesteckten Territoriums ausgelotet waren, hatte sich die Stadt Bern bis dahin das grösste städtische Territorium nördlich der Alpen erworben und dieses herrschaftlich und verwaltungsmässig durchdrungen und zentralisiert. Diese unterschiedlichen Entwicklungen zeitigten erhebliche Rückwirkungen auf die Ausformung des Verkehrswesens der entsprechenden Herrschaftsräume bis zum Ende des Mittelalters.

1.3 Wirtschaftsgefüge und Handelskonjunkturen

«Handel und Verkehr bilden zwei Themenkreise, die in enger Wechselbeziehung zueinander stehen; Handel lässt sich nicht ohne Verkehr abwickeln, und

161 Zum Rat, dem Schultheissenamt, weiteren politischen Ämtern und der verfassungsrechtlichen Entwicklung vgl. Roland Gerber, Politisches Leben, in: Rainer C. Schwinges (Hg.) (Anm. 72), S. 224–230, hier: S. 226–230; Barbara Studer Immenhauser (Anm. 60), S. 13–193, zu Rat und Schultheiss, S. 16–52, sowie zur Verfassungsentwicklung im Überblick S. 13–15.

162 Rainer C. Schwinges, Bern – eine mittelalterliche Reichsstadt?, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 53 (1991), S. 5–19, hier: S. 14.

163 Ebd., S. 14–16 mit Beispielen.

164 Roland Gerber (Anm. 161), S. 226.

165 Rainer C. Schwinges (Anm. 162).

andererseits zieht Verkehr unweigerlich auch Güteraustausch nach sich». ¹⁶⁶ Verkehrsschwankungen waren also sowohl von regionalen Umständen abhängig, die von naturräumlichen Bedingungen, über kriegerische Behinderungen des Verkehrs bis hin zum Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur reichen konnten, besonders aber auch von den Konjunkturen des überregionalen sowie des grossen europäischen Handels.

Nachdem sich Wirtschaft und Verkehr bereits im 12. Jahrhundert verstärkt hatten, erlebte Europa im «langen 13. Jahrhundert» im Gleichschritt mit einem Wandel der Handelsmethoden einen ungeheuren Anstieg des Handelsvolumens auf lokaler, regionaler, überregionaler und «internationaler» Ebene. ¹⁶⁷ Diesem Aufschwung folgte im 14. Jahrhundert neben einer Modifikation des Handelsroutennetzes ein wirtschaftlicher Schrumpfungsprozess, ausgelöst durch Klimaver schlechterungen, Hungersnöte, Pestwellen sowie den damit einhergehenden demographischen Einbruch. Eine generelle wirtschaftliche Expansionsphase und somit ein Aufschwung des transalpinen Fernverkehrs setzte wieder ab etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts ein. ¹⁶⁸ Diese langfristigen Schwankungen der gesamt-europäischen Wirtschaft wurden auf lokaler und regionaler Ebene durch Modifikationen von Handelsströmen, die sich innerhalb kleinerer Zeiträume abspielten, ergänzt. ¹⁶⁹

Neben die generellen wirtschaftlichen Tendenzen tritt ein sich im Laufe des Mittelalters verändernder geographischer Handelsrahmen. Noch in der Mitte des 14. Jahrhunderts besaßen die beiden südlichsten, durch die Apenninen getrennten Zentren des Städtetügürtels um die Becken von Po und Arno das grösste wirtschaftliche Gewicht. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts setzte schliesslich eine Verlagerung des europäischen Wirtschaftszentrums in Richtung Norden ein, un-

166 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 Jahnkuhn et al., (= Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.-Hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180) Göttingen 1989, S. 155–173, hier: S. 155.

167 Peter Spufford, Handel, Macht und Reichtum. Kauffleute im Mittelalter, Darmstadt 2004, S. 12: Diese europäische «Handelsrevolution» wurde in erster Linie durch ein erhebliches Bevölkerungswachstum und den enormen Anstieg der in Umlauf befindlichen Geldmenge ermöglicht. In den meisten Gegenden Europas wurde das Bevölkerungsniveau des frühen 14. Jhs. bis ins 17. Jh. nicht mehr erreicht.

168 Ebd., S. 12; Herbert Hassinger (Anm. 40), S. 452.

169 Peter Spufford (Anm. 167), S. 291; IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 17, S. 3/4 u.ö.: So kam etwa der Gotthardhandel im Gefolge der Schlacht von Sempach 1385 zum Erliegen, und es entstand ein Bedürfnis nach alternativen Transalpinrouten. Auf diese Behinderungen im innerschweizerischen Raum kann der Ausbau des Septimers zu einer wagengängigen Passstrecke in den Jahren 1387–1390 ebenso bezogen werden wie die Bestrebungen, die 1397 zum Vertrag über den Passverkehr auf der Grimsel-Gries-Route führten. Vgl. unten das Kap. zum entsprechenden Strassenbauprojekt.

ter anderem in den insbesondere für die Verkehrsströme durch das bernische Territorium relevanten süddeutschen Raum. Die Städte nördlich der Alpen gewannen wirtschaftlich an Bedeutung.¹⁷⁰ Währendem im 13. Jahrhundert noch die Route von Flandern in die Toskana, die beispielsweise den Grossen St. Bernhard überquerte, eine das Wallis tangierende, herausragende Rolle spielte, bot sich am Ende des 15. Jahrhunderts ein neues Bild der zentralen Handelsrouten: Es führten nun eine Reihe von wichtigen Strassen sternförmig von den süddeutschen Wirtschaftszentren weg, besonders über die Messeorte Genf und Lyon hin zu den älteren norditalienischen Standorten.¹⁷¹

Das im expansiven 13. Jahrhundert entwickelte Netzwerk von Wochenmärkten und bedeutenden Messen¹⁷² nahm eine Schlüsselrolle in der Generierung der grossen europäischen Handelsströme ein.¹⁷³ Zu Beginn des Untersuchungszeitraums erlangten die Champagnemessen,¹⁷⁴ deren wirtschaftliche Bedeutung ab der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts kontinuierlich zunahm, für eineinhalb Jahrhunderte eine wichtige internationale Stellung.¹⁷⁵ Der Grosse St. Bernhard spielte in diesem Rahmen als kürzeste Verbindung zwischen den italienischen Wirtschaftszentren und Flandern eine hervorragende Rolle, sein Aufschwung verband sich eng mit demjenigen der Messen in der Champagne.¹⁷⁶ Im 13. Jahrhundert erlangte auch der Simplon als weiterer Walliser Alpenpass – nicht zuletzt auf Initiative der mailändischen Kaufmannschaft hin – europäische Geltung.¹⁷⁷ Die Benutzung der durch das Wallis führenden Rhonetroute und des von ihr ausgehenden Passsystems

170 Peter Spufford (Anm. 167), S. 14, 291f.: Die Region um das Pobecken besass zwar Ende des 15. Jhs. immer noch grosses wirtschaftliches Gewicht, doch hatten v.a. die Städte südlich der Apenninen von Genua bis Perugia an Bedeutung verloren.

171 Ebd., S. 110, 293f., 296; Thomas Szabó, Art. «Verkehr, -swege (westlicher Bereich)», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1539–1541, hier: Sp. 1540: Seit dem letzten Drittel des 13. Jhs. hatte neben diesen Landrouten der Atlantikhandel über den kostengünstigen und schnellen Seeweg vom Mittelmeer nach Brügge einen Aufschwung erlebt. Als Konsequenz fielen etwa die Tuchverkäufe auf den Champagnemessen drastisch ab. Die Erschliessung des direkten Seeweges ging also auf «Kosten des transalpinen Verkehrs».

172 Jan A. van Houtte, Art. «Messe (Handelsmesse) (westlicher Bereich)», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 6 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 558–560; hier: Sp. 558.

173 Peter Spufford (Anm. 167), S. 37.

174 Vgl. Michel Bur, Art. «Champagnemessen», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. II (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1685–1689.

175 Peter Spufford (Anm. 167), S. 108f.

176 Für die Bedeutung des Passes ist bezeichnend, dass sich der Grundbesitz des Hospizes auf der Passhöhe von Süditalien durch die Westschweiz, Burgund und die Champagne bis nach Flandern und England erstreckte. Vgl. Lucien Quaglia, La Maison du Grand-Saint-Bernard. Des origines aux temps actuels, Aosta 1955, S. 24–27 u. Tafel VII, D; Gregor Zenhäusern, Philipp Kalbermatter, Les dépendances du Grand-Saint-Bernard, in: Helvetia Sacra, Bd. IV, I: Les chanoines réguliers de Saint-Augustin en Valais. Le Grand-Saint-Bernard, Saint-Maurice d'Augaune, les prieurés valaisans d'Abondance, Basel/Frankfurt am Main 1997, S. 221–254, Liste S. 223–225.

177 Victor Van Berchem (Anm. 19), S. 121–132.

war an die Verkehrsströme von und zu diesen Messen rückgekoppelt.¹⁷⁸ Bereits der Niedergang der Champagnemessen gegen Ende des 14. Jahrhunderts hatte Auswirkungen auf die Verkehrsfrequenz über die Walliser Alpenpässe.¹⁷⁹ Eine besonders einschneidende Wirkung zeitigte schliesslich die Verdrängung der ab dem 14. Jahrhundert als Nachfolgemessen der Champagnemessen fungierenden Genfer Messen¹⁸⁰ durch Lyon als Hauptmessestadt: Der Transithandel in diesem Raum verlagerte sich dadurch im grossen und ganzen auf die savoyischen Westalpenpässe.¹⁸¹

Im Gefüge dieser Messesysteme hatten zunächst die italienischen Kaufleute eine besonders für die Walliser Verkehrspolitik nicht unbedeutende Rolle eingenommen. An den Genfer Messen waren bereits auch die süddeutschen Kaufleute entscheidend beteiligt. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts stürmten sie zudem in Scharen zu den Schweizer Messen, wodurch vor allem die verkehrsgeographisch günstig beim Zusammenfluss von Aare und Rhein gelegenen Zurcher Messen einen ungeheuren Aufschwung erlebten. Durch die Agitationen der süddeutschen Händler erfuhren die Ost-West-Achsen durch das Mittelland,¹⁸² die – im europäischen Kontext betrachtet – einer Nord-Ost-Südwest-Verbindung zugerechnet werden müssen, eine regere Benutzung, da die Süddeutschen auf diesen Routen zu den Genfer, später zu den Lyoner Messen sowie nach Südfrankreich und Spanien reisten.¹⁸³ Die Wichtigkeit des Messe- und Handelsverkehrs für die Stadt Bern wird durch ihre Verhandlungen mit dem französischen, den savoyischen Herzögen und der Stadt Genf in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts in den Streitigkeiten um die Genfer und die Lyoner Messen, die sich konkurrierten, unterstrichen.¹⁸⁴ Aber auch die latente verkehrspolitische Rivalität mit der Stadt Solothurn, welche in den 1480er Jahren in akute Auseinandersetzungen

178 *Jean-François Bergier* 1986 (Anm. 7), S. 913.

179 *Herbert Hassinger* (Anm. 14), S. 314.

180 *Jean-François Bergier* 1986 (Anm. 7), S. 914f.: Ab 1262 sind die Genfer Messen in Urkunden bestätigt; sie dürften jedoch wesentlich älter sein. Um 1450 erreichten die Geschäfte ihren Höhepunkt. Zwischen 1462 und 1464 wurde der Niedergang der Messen beschleunigt, u.a. durch die Massnahmen Ludwigs XI. zugunsten der Lyoner Messen. Die langsame Reaktion der Stadt Genf und des Herzogs von Savoyen, der in seinen Wegzollerhebungen geschädigt war, bewirkte, dass die Abwanderung nicht mehr aufzuhalten war. Nach 1480 kam es zwar nochmals zu einem kleinen Aufschwung, doch nach 1550 lassen sich die Messen bereits nicht mehr nachweisen.

181 Ebd., S. 23, 28f.: Bergier sieht für die Zeit nach dem Aufschwung der Genfer Messen nur einen leichten Bedeutungsverlust für Simplon/Grossen St. Bernhard, eine neue Blüte am Ende des 15. und dann einen geringeren Verkehr zu Beginn des 16. Jhs. Dies ist von der Lage der Pässe zu den jeweiligen Messeplätzen möglich. *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 9f. spricht dagegen dem Simplon nach dem Zurücktreten von Genf als Messeplatz jede Bedeutung ab und billigt dem Grossen St. Bernhard noch länger «eine bescheidene Stellung» zu.

182 *Gotthilf Baumann*, Das bernische Strassenwesen bis 1798, Sumiswald 1924, S. 15f.

183 Ebd., S. 33–35.

184 Ebd., S. 35–41.

um die Linienführung in Richtung Messestädte mündete, da ein Umfahren Berns zu befürchten stand,¹⁸⁵ sowie die Zollfreiheiten, welche Bern bereits ab 1314 den Nürnberger Kaufleuten einräumte,¹⁸⁶ sind Ausdrücke für den Stellenwert, den die Aarestadt diesem Verkehr beimass.

Die Messen erweisen sich damit als Brennpunkte von Handel und Verkehr, die erhebliche Rückwirkungen auf verkehrspolitische Aktivitäten der betrachteten Gebiete erzeugten. Initianten aus Wirtschaft und Politik nahmen entscheidend Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des zielgerichteten Strassen- und Brückenbaus, auf die Erschliessung der Alpenpässe und vieles mehr, damit Handelshemmnisse auf dem Weg zu den Messen weggeräumt und Handelsvorteile möglichst gewinnbringend ausgeschöpft werden konnten. Das internationale Geschäftsleben des Mittelalters spielte sich also an einer eingeschränkten Anzahl von Orten oder vielmehr entlang einer begrenzten Anzahl von Handelsrouten ab, obschon der Grossteil des Handels im mittelalterlichen Europa lokalen und regionalen Charakter aufwies. Die sekundären Pässe und ihre komplexen Strassennetze spielten für diesen Handel als regionale Verbindungsstrecken eine wichtige Rolle, vom internationalen Handel wurden sie dagegen lediglich zeitweise genutzt.¹⁸⁷ 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 konnte.¹⁸⁸

1.4 Verfassungsgeschichtliche Entwicklungen auf Reichsebene und Tendenzen der politischen Praxis

Für das Wallis wie auch für das bernische Territorium als königsferne Gebiete stellte das römisch-deutsche Königtum insbesondere eine «Rechtsinstanz» dar.¹⁸⁹ Im Fall des Verkehrswesens von Interesse sind die sogenannten 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 norma-

185 Hans Morgenthaler, Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen, in: Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern (AHVB) XXX (1930), S. 83–145.

186 Hektor Ammann, Die wirtschaftliche Stellung der Reichsstadt Nürnberg im Spätmittelalter, (= Nürnberger Forschungen, Bd. 13) Nürnberg 1979, S. 22.

187 Jean-François Bergier 1986 (Anm. 7), S. 914.

188 Klaus Aerni, Art. «Pässe» (Anm. 68).

189 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.

tiven Quellen auf Reichsebene, welche die Verkehrsregalien erwähnen,¹⁹⁰ lassen insbesondere Rückschlüsse zu verkehrspolitischen Zuständigkeitsbereichen und Kompetenzverschiebungen gewinnen.¹⁹¹ Für eine umfassende Betrachtung der mittelalterlichen Verkehrspolitik ist jedoch nicht nur die rechtsrelevante Textüberlieferung, sondern auch die Verfassungswirklichkeit bedeutsam. Weitere verkehrsmässige Praktiken und Rechte schlossen sich nämlich 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 verkehrsbezogenen Regalien 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 Landesherren.¹⁹² Lange wurde diese Veräusserung von Hoheitsrechten durch den König als Verfallsprozess betrachtet, der die öffentliche Gewalt geschwächt habe. Heute spricht man viel eher von einer «Dezentralisation der Verwaltung»¹⁹³ oder von «konsensualer Herrschaft»:¹⁹⁴ Denn 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

190 Die Verfassungsgesetze, welche die Verkehrsregalien tangieren, setzen mit der «sententia de regalibus» Friedrichs I. von 1158 ein, welche die königlichen Rechte in Italien umriss: MGH Const. (Anm. 49), I, Nr. 175.

191 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. [Anm. 49], II, Nr. 73) zugunsten der geistlichen Fürsten und das «Statutum favore principum» (ebd., Nr. 171), das bereits 1231 von König Heinrich auf einem Reichstag beschlossen worden war und 1232 von Friedrich bestätigt wurde.

192 *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* et al., Berlin 2000, S. 53–87, hier: S. 76: Die Idee einer Teilhabe der Fürsten am Reich erfuhr v.a. im ausgehenden Investiturstreit wie in den Auseinandersetzungen um Rechtmässigkeit und Legitimation des Königtums im Gefolge der Doppelwahl von 1198 zugespitzte Formulierung. Neu war ihre Apperzeption und Verschriftlichung.

193 *Hans Thieme*, Die Funktion der Regalien im Mittelalter, in: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Germ. Abt. 62 (1942), S. 57–88, hier: S. 66–68.

194 *Bernd Schneidmüller* (Anm. 192), S. 81: Der Autor spricht von staufischen 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.

Wahrung ihrer Autonomie gegenüber umliegenden Machthabern.¹⁹⁵ 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 beteiligten,¹⁹⁶ 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 verkehrsmässigen 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 Verkehrsgerwerbe in Stadt und Land mit spezialisiertem Personal und Monopolrechte in bestimmten Bereichen ausgemacht werden.

Der Bau von neuen Strassen sowie die Unterhaltung des Strassen- und Wegernetzes wurden also zum Aktionsfeld verschiedenster Initiativen auf lokaler, regionaler sowie überregionaler Ebene. Zum einen fielen diese Aufgaben den jeweiligen Anliegern zu,¹⁹⁷ zum anderen war die Verleihung des Strassen- und insbesondere des Zollregals theoretisch an die Auflage des Strassenunterhalts gekoppelt (z. B. im Mainzer Reichslandfrieden 1235¹⁹⁸), wobei die von den Rechtsinhabern

195 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.

196 Georg Robert Wiederkehr, Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs, Zürich 1976, S. 86.

197 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. 101–104, hier: S. 109; *S[imeon] Bavier* (Anm. 11), 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 erwählt, deren Besoldung aus verkehrsbezogenen Abgaben sowie Natural- und Geldabgaben der Gemeindemitglieder bestand.

198 *Constitutio pacis*, 15. Aug. 1235 [Mainzer Reichslandfrieden]: MGH Const. (Anm. 49), II, Nr. 196, S. 241–247, hier: Art. 7, S. 233, Nr. 196 a [versio germanica], S. 248–263, hier: Art. 7, S. 258.

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 hatte.¹⁹⁹ 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 sind. Dass viele dieser Pläne in der Umsetzung scheiterten, zeigt, wie schwer sich herrschaftsübergreifende Bauten realisieren liessen. Die Städte widmeten sich bereits früh der Pflege der innerstädtischen Wege,²⁰⁰ während die Instandhaltung der Landstrassen in den Territorien erst allmählich einsetzte. Ab dem späten Spätmittelalter führten zunächst die Städte – so Bern im Jahr 1488²⁰¹ – 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 hinausgingen.²⁰²

1.5 Verkehrspolitik im Mittelalter – ein Definitionsversuch

Die Verkehrspolitik mittelalterlicher Herrschafts- und Wirtschaftskräfte ist – trotz der bis hierhin beschriebenen, nachweisbaren verkehrsbezogenen Aktivitäten – nach wie vor ein dürftig bearbeiteter Forschungsgegenstand. So erscheint denn auch der Terminus Verkehrspolitik in mittelalterlichen Zusammenhängen äusserst selten. Ungleich zahlreicher fallen die Studien 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. Als Zwischenfazit der vorliegenden Untersuchung soll an dieser Stelle die mittelalterliche Verkehrspolitik unter Einbindung der drei heuristischen Leitkategorien Ak-

199 *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 95f.

200 *Thomas Szabó* (Anm. 53), Sp. 222: Die Kosten wurden entweder aus der Stadtkasse bezahlt oder von den Anliegern getragen, deren Strassenbaupflichten oft in den Stadtstatuten verankert waren.

201 Der Rat der Stadt Bern ernannte ab 1488 einen Strassenmeister, der die wichtigsten Überlandstrassen regelmässig zu inspizieren und für die notwendigen Unterhaltsarbeiten zu sorgen hatte: Die Rechtsquellen des Kantons Bern (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1902ff. (im Folgenden zit. al SRQ BE), hier: IX/2, Nr. 218, S. 508.

202 *Ernst Gasner* (Anm. 197), 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.

teure, Objekte und Massnahmen, welche die folgenden Ausführungen weiter aufgliedern, folgendermassen definiert werden:

Unter Verkehrspolitik des Mittelalters soll die Gesamtheit der Massnahmen verstanden werden, 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. Zu den Hauptinstrumenten der Verkehrspolitik gehörten die Verkehrsregalien, aus welchen sich die verkehrspolitischen Subdisziplinen der Zoll-, Geleit-, und Strassenpolitik ableiten lassen, welche wiederum ergänzt werden durch eine Verkehrsinfrastruktur- sowie eine Märkte- und – wo vorhanden – Messepolitik.²⁰³

2. Erscheinungsformen der Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters mit Blick auf das benachbarte Bern

2.1 Die verkehrspolitischen Akteure

Die Analyse der bernischen und der Walliser Verkehrsorganisation des hohen und späten Mittelalters soll eingeleitet werden durch die Betrachtung ausgewählter, in den Untersuchungsräumen verkehrspolitisch aktiver Instanzen aus den Bereichen von Politik und Wirtschaft. Nicht berücksichtigt werden hierbei die verkehrsorganisatorischen Massnahmen geistlicher und kirchlicher Institutionen, etwa der Kanoniker des Hospizes auf dem Grossen St. Bernhard, als deren Hauptwohltäter im 12. Jahrhundert die Grafen von Savoyen figurieren.²⁰⁴ Im Zentrum der Ausführungen stehen auf bernischer Seite die Stadt Bern und als deren Vorläufer das Haus Zähringen, auf Walliser Seite der Fürstbischof von Sitten sowie der Walliser Landrat. Daneben sollen weitere ausgewählte politische Instanzen regionalen und lokalen Ranges, die sich der Regelung und Organisation des Verkehrs gewidmet haben, vorgestellt werden, etwa passbeherrschende Mächte wie die Freiherren von Turn oder im unteren Wallis die Grafen von Savoyen, Taltschaften und Gemeinden sowie die für den Alpenraum wichtigen Transportgenossenschaften. Aus dem wirtschaftlichen Sektor werden die Aktivitäten der auf die Verkehrspolitik der Untersuchungsräume Einfluss übenden Kaufleute, für das

203 Die vorliegende Definition führt *Klaus Brandstätters* Ausführungen zur städtischen Verkehrsorganisation weiter: Städtische Massnahmen zur Verkehrsorganisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Städte an der Erschliessung der Alpenübergänge, in: *Alois Niederstätter* (Hg.), *Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft*, (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Bd. XVI) Linz/Donau 2001, S. 183–216, hier: S. 183.

204 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 41, S. 3/4.

Wallis die italienischen und für den bernischen Bereich die süddeutschen, einer Analyse unterzogen.

2.1.1 Grosse Akteure

Die Bischöfe von Sitten, die Grafen von Savoyen und der Walliser Landrat

Für das Wallis kann, wenn wir das Transitverkehrsaufkommen betrachten, eine im Vergleich mit Bern prinzipiell phasenverschobene Entwicklung ausgemacht werden. Währenddem im Rhonetal der Handels- und Fernverkehr bereits ab dem 12. Jahrhundert einen starken Anstieg erfuhr,²⁰⁵ mit der Blütezeit der Messen der Champagne²⁰⁶ und der Messen von Genf im 13. und 14. Jahrhundert seine Höhepunkte erreichte,²⁰⁷ geriet das Verkehrswesen des Passlandes spätestens nach dem Niedergang der Genfer Messen und nicht zuletzt auch aufgrund der politischen Machtkämpfe und kriegerischen Wirren²⁰⁸ zwischen den Bischöfen von

205 *Heinrich Büttner* (Anm. 18), S. 578–581: Die 1189 erfolgte unmittelbare Unterstellung des Bistums Sitten zum Reich kann als entscheidender Schritt zur Konsolidierung staufischer Machtpolitik im Oberwallis und damit auch zur Sicherung von Rhonetalroute und Transitverkehr angesehen werden. Büttner vermutet, dass im 12. Jh. das südlich des Simplon, besonders im Bistum Novara Besitzungen innehabende, stauferfreundliche Grafengeschlecht der Biandrate den Simplon kontrollierte. Auch *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88, sieht in den Beziehungen zwischen dem Oberwallis und italienischen Adelsfamilien eine «cause locale» für ein gesteigertes Verkehrsaufkommen über den Simplonpass.

206 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88. Die Messen setzten etwa zwischen 1145 und 1160 ein. *Clémence Thévenaz Modestin, Jean-Daniel Morerod*, *La Suisse est née de deux cols. Axe du Gothard et axe du Simplon vers 1291. Contribution à la réévénementalisation des débuts de la Confédération* [www.courant-d-idees.com/article_69.htm], sehen für Gotthard und Simplon eine parallele Entwicklung im 12./13. Jh.: Beide erlebten mit den Champagnemessen ihren Aufschwung und entwickelten konkurrierende Routen.

207 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88.

208 Wie stark der Handel durch die kriegerischen Auseinandersetzungen in Mitleidenschaft gezogen werden konnte, zeigt etwa folgender Eintrag der Zollabrechnungen von St. Maurice aus dem Jahr 1375: «[...] propter guerras illorum de Vallesio et domini de Turre, 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. Für die Zenden dürfte allerdings der Simplonverkehr noch im endenen 14. Jh. eine beträchtliche Bedeutung besessen haben. Nach *Hans Peter Nething*, *Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9*, Thun 1977, S. 17 passierten im Jahr 1362 6'000 Warenballen den Zoll von Brig, und beim Zoll von Sitten wurden zwischen 1379 und 1384 durchschnittlich 1'700 Warenballen, 1388 schliesslich eine Durchgangsmenge von 1'884 Warenballen pro Jahr erzeichnet. Dass kriegerische Aktionen nicht immer negative Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zeitigten, wenn die äusseren Umstände eine gegenläufige Entwicklung provozierten, zeigen zudem *Clémence Thévenaz Modes-*

Sitten, den Grafen von Savoyen und den Zenden, später der Bischöfe mit Mailand und der daraus resultierenden Rechtsunsicherheiten ins Hintertreffen.²⁰⁹ Erst der «roi du Simplon» oder der «Fugger der Alpen», Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691) brachte dem Simplon internationale Geltung zurück und der Stadt Brig als Ausgangspunkt der Passroute den Titel «Briga dives».²¹⁰ Die unterschiedlichen Tendenzen lassen sich eindeutig auf den Zustrom auswärtiger Kaufleute zurückführen: Das Wallis profitierte sehr stark und früh (13. Jh.) vom Zulauf italienischer Kaufleute aus dem Süden. Dagegen erlebte Bern einen vergleichbaren Aufschwung erst durch die vermehrte Querung seines Territoriums durch die süddeutsche Kaufmannschaft aus dem Norden (14. Jh.), welche zwar auch bereits früher die Mittellandrouten beging, doch längst nicht im selben Ausmass wie im späten Mittelalter.²¹¹ Der Umfang des verkehrspolitischen Massnahmenbündels der jeweiligen Instanzen wurde vom einträglichen Transitverkehr massgeblich mitbestimmt.

Die Walliser Quellen zur Verkehrspolitik im bischöflichen Einflussbereich bieten zwar für das 13. und 14. Jahrhundert meist nur punktuelle, das will heissen fast keine seriellen Informationen, doch erweisen sich die durch diese zahlreich gebotenen Indizien als zur Genüge aussagekräftig, so dass die verkehrsmässigen Konjunkturen fassbar werden.²¹² Nach den ältesten Aufzeichnungen des Sittener Stadtrechts von 1217 unter Bischof Landrich von Mont (1206–1237) war der Bischof von Sitten als weltlicher Herrscher über die Grafschaft Wallis sowohl der Inhaber des Strassenregals als auch des Geleitrechts mit den damit verbundenen Schutzpflichten gegenüber der Kaufmannschaft vom Kreuz von Ottans aufwärts durch das ganze Bistum. Ausgeschlossen von der bischöflichen Strassenhoheit erscheinen die Strassen und Wege ins Saastal über den Antronapass (2844 m).²¹³

tin, Jean-Daniel Morerod (Anm. 206), auf: Die Autoren haben für die Jahre 1291–93 und 1298 für den Simplonverkehr mittels der Zollrechnungen der Kastläne von St. Maurice und Chillon sowie der Stadtrechnungen von Villeneuve (ungewöhnlich angestiegene Strassenbau und -unterhaltsaktivitäten in Villeneuve) einen erheblichen Anstieg des Transitverkehrs ausmachen können. Dass dieser Verkehr sich nicht auf den Grossen St. Bernhard bezogen hatte, weisen die Autoren unter Hinzuziehung der Zollrechnungen von Bard südlich des PASSES nach. Die zu dieser Zeit latenten kriegerischen Auseinandersetzungen im Wallis (Bischof Bonifaz von Challant gegen Peter von Turn und Amadeus V. von Savoyen gegen den Bischof) verhinderten den internationalen Handel nicht, da gleichzeitig am Gotthard der Transit blockiert gewesen sein muss: 1291 dürfte die Revolte in der Leventina der Grund gewesen sein, 1298 die Thronstreitigkeiten zwischen Albrecht von Habsburg und Adolf von Naussau.

209 *Alaine Dubois* (Anm. 123), S. 9.

210 *Peter Bumann* (Anm. 81), S. 18.

211 *Hektor Ammann* (Anm. 186), S. 19 u.ö.

212 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 97.

213 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197: «Item a cruce de Ottans 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

Weiter wird unter den Warenzöllen Handelsgut genannt, das «de Lombardia per Sedunum» geführt werde, von welchem pro Ballen ein Pfennig Zoll zu erheben sei.²¹⁴ Das Sittener Stadtrecht zeigt damit nach Büttner, dass der Simplon und weitere Walliser Pässe wie etwa der genannte Antronapass in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts bereits als Fernhandelsstrassen gedient haben.²¹⁵ In diese Richtung deutet auch die frühe freie Rechtsstellung der zu freier Erbleihe durch den Bischof angesiedelten Leute in Lauinen am Simplonaufstieg. Der Erwerb von Leuten und Gütern im Tal der Doveria von der Brücke bei Crevola bis nach Brig durch Bischof Bonifaz von Challant (1293–1308) beweist ebenfalls das rege Interesse des Stuhls von Sitten an diesem Pass.²¹⁶ Allerdings verlor der Bischof die Rechte südlich der heutigen Landesgrenze wieder.²¹⁷ Des Weiteren dürften die Konflikte mit Savoyen die Erschliessung von Oberwalliser Südrouten auch hinsichtlich des lokalen Handels generell befördert haben.²¹⁸ Zudem erwähnen die unter Bischof Heinrich von Raron gesetzten Sittener Statuten des Jahres 1269 den Tatbestand, dass neben dem Zufluss von Handelsverkehr über Ottans und damit den Grossen St. Bernhard, auch von Gstein her, also über den Simplon und von der «Forcla de Conches», dem Furkapass, Waren ins Oberwallis und auf den Markt von Sitten gelangten.²¹⁹ Diese Aufzählung ist mit Sicherheit weit von Vollständigkeit entfernt: Denn zahlreiche Passagen verbanden das Oberwallis in Richtung Süden mit den italienischen und in Richtung Norden mit den Oberländer Tälern und in Richtung Osten mit der Innerschweiz. Diese Übergänge dienten aber wohl überwiegend dem regionalen und lokalen (Waren-)Verkehr.²²⁰

Seine verkehrsregalen Rechtsbefugnisse nutzte der Bischof – in engem Zusammenwirken mit den italienischen Kaufleuten –, um in Übereinstimmung mit den eigenen Interessen und dem Umfang seiner Herrschaftsrechte den Handelsver-

querere episcopus tanquam res suas proprias. [...] Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus.»

214 Ebd., S. 199.

215 *Heinrich Büttner* (Anm. 28), S. 582; *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197: Ein Artikel der Stadtrechte scheint die regelmässige Präsenz von Kaufleuten in der Stadt zu belegen: In diesem wird nämlich geregelt, dass wenn ein Kaufmann, dessen Waren sich in Sitten befindet, versterbe, und diese Güter dann nicht von dessen Erben eingefordert würden, diese an den Fürstbischof fielen.

216 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 1020, III, Nr. 1187.

217 Dazu *Louis Carlen* 2002 (Anm. 24), S. 22f.

218 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88.

219 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 751, S. 139–145, hier: S. 140: «ut nullus sit socius de mercibus que causa vendi infra patriam veneunt a pertica montis Jovis et ab Octans superius, et ab aqua dicitur Liestinaschi [Gstein] et a forcla de Conches [Furka] inferius, nec alibi infra dominium et districtum dni [domini] episcopi».

220 Dazu *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 729; *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 123.

kehr in seinem Herrschaftsgebiet zu fördern.²²¹ Pass-, Strassen-, Zoll- und Geleitpolitik erweisen sich hier sehr oft als äusserst eng verschränkt. Eine wichtige Rolle betreffend die verkehrspolitischen Kompetenzen des Sittener Bischofs spielte darüber hinaus das Haus Savoyen. 1179 kam auf Vermittlung von Aimo, des Erzbischofs von Tarentaise, hin ein Vertrag zwischen Graf Humbert von Savoyen und dem Bischof von Sitten zustande, wonach der Savoyer die Verpflichtung übernahm, dem Bischof «ad stratam suam conservandam» zu helfen.²²² Strassenregal und Geleitrecht konnten sich hier nur auf das bischöfliche Oberwallis beziehen.²²³ Vor der Vertreibung Graf Humberts III. durch den deutschen König um 1184 hatten die Bischöfe von Sitten die Regalien wohl bereits eine bestimmte Zeit lang von den Grafen von Savoyen verliehen erhalten. Ab 1189 erfolgte mit der Unterstellung des Bistums unter das Reich die Investitur durch den deutschen König: So übertrug dieser Bischof Heinrich I. von Écublens (1184–1196) die Regalrechte. Wohl in erster Linie bedingt durch die königsferne Lage des Wallis erwies sich der Schutz des Reichs daraufhin in der Beschränkung der savoyischen Politik als nicht immer wirksam: Eine Urkunde aus dem Ende des 13. Jahrhunderts (um 1293) berichtet nämlich vom Verkauf der Regalrechte durch Bischof Landrich von Mont (1206–1237) an den Grafen von Savoyen – ohne Angabe eines exakten Datums für die Abwicklung des Kaufaktes.²²⁴ 1224 folgte eine Übereinkunft zwischen Bischof Landrich und Graf Thomas von Savoyen: Gemäss dieser Vereinbarung erhielt der Bischof vom Haus Savoyen die Regalieninvestitur, insbesondere auch das Strassen- und Geleitregal; zudem schuldete er dem Grafen das homagium, den Huldigungseid, und einen festgesetzten Betrag. Im Gegenzug wurde der Graf von Savoyen vom Sittener Bischof mit dem Schloss von Chillon belehnt.²²⁵ Diese wechselseitige Belehnung wurde während des gesamten 13. Jahrhunderts und darüber hinaus praktiziert:²²⁶ So empfing der Bischof das Strassenregal und weitere Rechte aus der Hand des Grafen von Savoyen, wie etwa die Belehnungsakte von 1293²²⁷ und 1308 zeigen. Ein Passus der Sittener Rechte von 1217, worin die Gemeinde zur Unterstützung des Bischofs beim «placitum de regalibus»

221 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88: «Les marchands lombards ont-ils assez rapidement vu les avantages du Simplon, voie la plus directe entre le Milanais et le nord-est de la France.»

222 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 160, S. 109.

223 *Heinrich Büttner* (Anm. 18), S. 581.

224 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 1041.

225 Ebd., I, Nr. 309.

226 So sind uns gegen Ende des 13. Jhs. folgende gegenseitigen Belehnungen bekannt: Graf Philipp und Bischof Heinrich von Raron (1243–1287) im Jahr 1268 (*Jean Gremaud* [Anm. 45], II, Nr. 745), Graf Philipp und Bischofs Peter von Oron (1274–1287) im Jahr 1275 (ebd., Nr. 834), Graf Amadeus V. und Peter zu unbekanntem Zeitpunkt (ebd., Nr. 1041) und schliesslich Graf Amadeus und Bischof Bonifaz von Challant (1290–1308) im Jahr 1293 (ebd., Nr. 1040).

227 Das Dokument aus dem Jahr 1293 liefert erstmals detaillierte Informationen, wofür die Bischöfe von Sitten den Savoyern den Huldigungseid zu schwören hatten: Der Bischof anerkannte darin, vom Grafen «regaliam et stratam publicam a cruce de Octans superius usque ad finem diocesis

verpflichtet wird, lässt zudem den Schluss zu, dass wohl schon zu dieser Zeit regelmässig mit den Savoyern über die Regalieninvestitur verhandelt worden ist.²²⁸ Verglichen mit den zahlreichen Regalien, wie sie etwa in Zusammenstellungen des Bischofs von Lausanne über seinen Regalbesitz figurieren, beanspruchte der Graf von Savoyen die Investitur für nur sehr wenige Rechte, von denen ihm überdies noch die Hochgerichtsbarkeit und die Kanzlei praktisch verloren gingen, als ihm der Bischof 1327 und 1330 generell die Verleihungsrechte bestritt.²²⁹ Obschon sich also zwischenzeitlich bischöflicher Widerstand gegen die Belehnungspraxis zu regen begann,²³⁰ setzte sie sich unter dem savoyischen Bischof Guichard Tavel (1342–1375) wieder unvermindert fort, und das Strassenregal wurde erneut als savoyisches Lehen anerkannt.²³¹ In der Folgezeit berufen sich die Landleute in ihrem Kampf gegen Bischof und Savoyen wie auch der Bischof seinerseits zur Sicherung innerterritorialer Absichten auf die Reichsunmittelbarkeit. Währenddem Bischof Wilhelm 1415 die Regalien noch von Herzog Amadeus VIII. von Savoyen emp-

nostre, item officium cartarum seu cancellarie et feudum de Morgia [Mörel]» zu Lehen zu haben (ebd., II, Nr. 1040).

228 Ebd., I, Nr. 265; *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 122.

229 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 143.

230 *Victor van Berchem*, Les relations de l'évêque de Sion avec l'Empire, in: *Anzeiger für Schweizerische Geschichte* 7 (1894–97), S. 49–59, hier: S. 56–58: Im Wallis spielte – bedingt durch die häufige Besetzung des Stuhls von Sitten mit savoyischen Parteigängern und Familienmitgliedern – das Reich zeitweise eine wohl nur bescheidene Rolle. Trotzdem erscheinen in den Urkunden der Kanzlei von Sitten oder der Gemeinden jeweils die Namen der herrschenden Könige, was die Zähigkeit des Zugehörigkeitsgefühls zum Reich unterstreicht. So z.B. in den Statuten der Leuker Fuhrleute von 1310 (*Jean Gremaud* [Anm. 45], III, Nr. 1311): «[...] Henrico regnante [König Heinrich VII., 1308–13], Aymone episcopante [Bischof Aimo Châtillon, 1308–23]». In einer Übereinkunft zwischen Amadeus V. von Savoyen und Bischof Bonifaz, deren Vidimus erhalten geblieben ist und die vor das Jahr 1293 datiert werden kann, forderte der Graf den Besitz der Regalienrechte mit Verweis auf Bischof Landrichs Regalien-Verkauf an Savoyen ein, während Bischof Bonifaz die Gültigkeit des Verkaufs bestritt und sich auf die Karolina und die Reichsbelehnung berief (ebd., II, Nr. 1040). Ein Schiedsgericht bestätigte jedoch die Regalienausübung in einem bestimmten Gebiet in den Händen des Bischofs sowie das savoyische Investiturrecht. Der Tod Amadeus V. im Jahr 1323 markiert schliesslich einen Schritt in Richtung Unabhängigkeit von Savoyen. Das Domkapitel wählte mit Aimo von Turn ein Mitglied einer reichsnahen Familie zum Bischof. Dieser verweigerte in diesem Jahr zunächst das traditionelle Homagium und schloss 1327 gegen den Savoyer gerichtete militärische Schutzbündnisse ab. Kurz darauf kam es aber trotzdem wieder zur gegenseitigen Belehnung. Der Graf akzeptierte Chillon als bischöfliches Lehen, der Bischof seinerseits Strassenregal und Mörel als gräfliche Lehen. Letzterer erklärte aber explizit, dass von diesem Akt sein Territorium und seine Kanzlei als Reichslehen ausgenommen seien, eine Restriktion, die der Graf offenbar anerkannte. In den 1330er Jahren berief man sich also neben der Karolina auch auf den Reichsunmittelbarkeitsakt von 1189, um sich von Savoyen abzugrenzen. Obwohl die gegenseitigen Belehnungen immer wieder auftauchen, erscheint das Bistum Sitten in einer französischen Verleihungsurkunde des Jahres 1333 reichsunmittelbar.

231 Vgl. *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 1040 (1293), III, Nr. 1284 (1308), V, Nr. 2191 (1327).



Abb. 4: Die Bischofsstadt Sitten mit den Hügeln und Burgen Valeria und Tourbillon, Radierung von Franz Hogenberg (1575)

ging, nahm im Jahr 1487 – nach der Eroberung des Unterwallis – der deutsche König die Investitur Bischof Josts von Silenen vor.²³²

Die Situation im Wallis zeigt, wie das auf den ersten Blick simple Rechtssystem der Verkehrsregalien in der Verleihungspraxis unter Einbettung in die jeweilige machtpolitische Situation durchaus zu komplexen und rechtlich nicht immer einwandfrei geklärten Kompetenzverteilungen führen konnte. Das Haus Savoyen fungiert für lange Zeit quasi als zwischengeschaltete Macht, welche an Stelle des Reichs die Verleihung des Strassenregals an die Bischöfe von Sitten vornahm.²³³ Eine direkte Betätigung im bischöflichen Wallis gestattete dieses Recht

232 Victor van Berchem (Anm. 230), S. 58f.

233 Eine solche Rolle spielte Savoyen eine Zeit lang auch in Bern: der Schirmherrschaftsvertrag der Stadt mit Graf Philipp während des Interregnums (1268) zeigt, dass Savoyen der Aarestadt Zoll-, Münz- und Gerichtsregalien verliehen hatte. Vgl. FRB (Anm. 65), II, Nr. 709; Erneuerung von 1291: Ebd., III, Nr. 514.

dem Grafen nicht, denn Verwaltung und Einkünfte des Strassenregals standen dem Bischof ungeschmälert zur Verfügung. Ausserdem wird das wichtige Geleitregal beim Anlass der Huldigung nie erwähnt. Das Belehnungsrecht gab aber andererseits dem Haus Savoyen einen Rechtstitel, mittels welchem es eine gewisse Kontrolle über den Simplonpass ausübte.²³⁴ Im Fall des Bischofs von Sitten will das aber keineswegs heissen, dass der Bischof als Empfänger der Verkehrsregalien in deren Ausübung nicht eine eigenständige und unabhängige Verkehrspolitik betrieben hat. Ein das Sittener Marktrecht betreffendes Dokument aus dem Jahr 1262 legt dies nämlich nahe: Ein Vertreter des Grafen von Savoyen beklagte sich darin gegenüber dem Erzbischof von Tarentaise, dem der Bischof von Sitten auf geistlicher Ebene unterstand, dass die Sittener den Edlen von Martigny als Lehensnehmer 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 habe.²³⁵

Die dem Bischof von Sitten durch die Ausübungsbefugnis der verkehrsregalen Rechte innerhalb seines Territoriums auferlegten Verpflichtungen von Strassenbau und -unterhalt, Strassensicherheit durch Geleiteskorten sowie Schadensersatz – beispielsweise im Falle von Delikten gegenüber Reisenden – hatten ihren Gegenpart in den verkehrsbezogenen Abgaben, die der Bischof für Bau und Unterhalt der Verkehrswege und der wegbegleitenden Infrastruktur sowie für den Geleitschutz beziehen konnte. Dem bischöflichen Fiskus fiel jedoch nur ein Teil dieser Gebühren zu, da die Weiterbelehnung der Rechte auf bestimmte Strassenabschnitte die gängige Praxis war. Die Archive des bischöflichen Wallis haben uns jedoch keine seriellen Zoll- oder Sustrechnungen überliefert, welche präzisere Angaben zu den Warenströmen, zu den Änderungen im Verkehrsvolumen und damit den bischöflichen Verkehrseinnahmen eruieren liessen. Die überlieferten Dokumente bieten aber wertvolle Informationen zum Strassenunterhalt, zur Strassensicherung sowie zur Verkehrsorganisation. Ab dem späten 13. Jahrhundert und besonders für die ersten Dezennien des 14. Jahrhunderts liegen zahlreiche Verhandlungen betreffend Sust- und Zollrechte vor, welche als Verkaufs-, Tausch- und Übertragungsobjekte erscheinen: So wird etwa einem gewissen Nycholetus Blattere, Bürger von Sitten, im Jahr 1330 für die Sittener Suste das Amt des Ballenteilers übertragen.²³⁶ Ein Jahr später erhalten die Brüder Jacquemodus und Franciscus von Verbier den gesamten bischöflichen Zoll in Sitten²³⁷ oder 1333

234 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 129.

235 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 687, S. 73–77. Vgl. dazu *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 88: Regelmässige Messen in Sitten dürften damit seit den letzten Jahrzehnten des 12. Jhs. existiert haben. Ohne einen kontinuierlichen Verkehrsfluss 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.

236 *Jean Gremaud* (Anm. 45), III, Nr. 1584.

237 *Ebd.*, IV, Nr. 1624.

wird ein Franchous Curti als Inhaber des Zolls in Brig genannt, welcher diese Zollrechte von Peter von Turn verliehen bekommen hatte.²³⁸ Dem überlieferten verkehrspolitischen Schriftgut nach zu schliessen werden die umrissenen Verkehrskonjunkturphasen im Wallis bestätigt.²³⁹

Der Bischof von Sitten war, wie bereits das letztgenannte Beispiel beweist, nicht der einzige Herrschafts- und Rechtsinhaber, der sich um den Verkehr auf der Rhonetalroute bemühte. Besonders in den Gebieten unterhalb von Sitten legten auch die Grafen von Savoyen ein uneingeschränktes ökonomisches Interesse am Transitverkehr an den Tag. So ordnete der savoyische Richter des Chablais und des unteren Wallis als Beamter des Grafen im Jahr 1325 den Bau von Rhonebrücken auf Kosten der Gemeinden der Kastlanei an. Die neuen «pontes boni et firmi» sollten den Kaufleuten den Zugang zum Markt von Saillon gewährleisten,²⁴⁰ aus welchem die Grafen von Savoyen vor allem durch die Einrichtung von Messen ein Handelszentrum zu machen beabsichtigten.²⁴¹ Nach Thévenaz-Modestin und Morerod haben sich die Savoyer – wie die Habsburger an der Gotthardroute – um die Kontrolle des überregionalen Transitverkehrs bemüht.²⁴² 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 auszuweiten auch auf die Kontrolle der einträglichen Simplonroute bezogen werden.²⁴³

Die verkehrspolitischen Kompetenzen des Bischofs von Sitten gingen parallel zur allgemeinen politischen Entwicklung ab dem späten Mittelalter Schritt für Schritt an Zenden und Landrat über,²⁴⁴ welche nun ihrerseits Bestimmungen zum rechtlichen Schutz der Strasse und zur Organisation des Verkehrs aufstell-

238 Ebd., Nr. 1653.

239 Antoine Lugon (Anm. 24), S. 95.

240 Jean Gremaud (Anm. 45), III, Nr. 1520; Antoine Lugon (Anm. 24), S. 95.

241 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 619, S. 2/3.

242 Clémence Thévenaz Modestin, Jean-Daniel Morerod (Anm. 206).

243 Victor van Berchem (Anm. 19), S. 129. Zur Wirtschaftspolitik der Grafen im Oberwallis vgl. etwa den Bündnisvertrag von Graf Phillipp und Bischof Rudolf (Jean Gremaud [Anm. 45], V, Nr. 2175).

244 Arthur Fibicher (Anm. 59), Bd. 2, S. 225, Bd. 3.1, S. 16; Louis Carlen (Anm. 59), S. 52: Die verkehrsbezogenen Hoheitsrechte gelangten mit Ausnahme des Münzrechts seit dem 16. Jh. in die Hände des Landrats.

ten.²⁴⁵ Die bischöflichen Machtbefugnisse reichten aber zu Beginn des 16. Jahrhunderts noch aus, wegen des schlechten Strassenzustandes mahnend auf Landrat und Gemeinden einzuwirken: So unternahmen um 1500 der Bischof von Sitten und künftige Kardinal Matthäus Schiner, aber auch seine Nachfolger und der Walliser Landrat wiederholt Versuche, eine Verbesserung des Strassenzustandes und Intensivierung des Transits in die Wege zu leiten.²⁴⁶ Um den Verkehr über den Simplon zu beleben, sollte die Reichsstrasse ausgebaut²⁴⁷ und in Siders eine neue Brücke erstellt werden. Gleichzeitig nahm der Landrat die Kaufleute aus der Lombardei unter seinen besonderen Schutz.²⁴⁸ Doch nur selten blühte der Durchgangsverkehr für kurze Zeit wieder auf und Versuche, den Verkehr zu steigern wurden meist dann unternommen, wenn andere, florierende Alpenübergänge aus meist kriegerischen Gründen unbegebar waren.²⁴⁹ Die Massnahmen, welche Schiner und seine Nachfolger zur Belebung des Verkehrs ergriffen, blieben weitgehend wirkungslos.²⁵⁰ Trotz den Befehlen der Obrigkeit und den gelegentlichen Anstrengungen zur Behebung von Schäden befand sich die Landstrasse in einem bedenklichen Zustand.²⁵¹ Während der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnen die Walliser Landratsabschiede nur selten fremde Waren und Händler,²⁵² weshalb die Zenden 1572 beim Ausbau der Strasse betonten, sie wollten es tun, «ob schon kouffmannsguott hie wenig durchzugs heig».²⁵³ Etwas länger mag der Grosse St. Bernhard seine Stellung im internationalen Handel behauptet haben, nicht zuletzt, weil die Kriege der Walliser die Gegend unterhalb von Martigny wenig in Mitleidenschaft zogen. Selbst die Eroberung der Landvogtei St. Maurice durch Walter II. Supersaxo verursachte nur eine vorübergehende Störung. Ebenso scheinen die Einnahmen des Zolls von St. Maurice ihren Tiefpunkt erst gegen 1560 erreicht zu

245 *Louis Carlen*, Zur Geschichte der Furkastrasse. Von den Anfängen bis 1800, in: *Strasse und Verkehr* 47,1 (1955), S. 271–275, hier: S. 272.

246 Z.B. LA (Anm. 46), I, S. 33–35, 52–55, 57, 350–352, 592. Vgl. *Jean-François Bergier* 1974 (Anm. 7), S. 63.

247 LA (Anm. 46), II, S. 199f. [1525].

248 Ebd., A 20 [1530]. Bezeichnend für den Rückgang des Handelsverkehrs über den Simplon sind auch die Angaben zum Verfall und die Zweckentfremdung des Hospizes auf dem Simplon: Ebd., A 23 [1602].

249 Ebd., A 9 [1554]; Z.B. aufgrund der Wiederaufnahme des Krieges in Italien durch Heinrich II., weshalb die Landstrasse instand gestellt werden sollte.

250 *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 10: So wurden etwa die Sittener Fuhrlöhne niedrig gehalten, um den Simplonverkehr zu fördern.

251 Ebd., S. 10f., Anm. 10: Die geringen verkehrsbezogenen Einkünfte schlugen sich wohl auch im Strassenzustand nieder.

252 Z.B. LA (Anm. 46), II, S. 70 [1521]; Kaufleute aus dem Reich; ebd., S. 192 [1525]; Genfer Kaufleute; ebd., S. 199f. [1525]; Mailändische Kaufleute.

253 Ebd., A 10 [1572]; ähnlich A 11 [1577].

haben.²⁵⁴ So scheint es, dass das Wallis im 16. Jahrhundert ein vom internationalen Güterverkehr wenig berührtes Alpental war.²⁵⁵ Es ist deshalb sehr wahrscheinlich, dass mit dem sinkenden Verkehrsaufkommen und damit einem Abflauen der verkehrsbezogenen Einnahmen Strasse und Verkehrsorganisation erheblich weniger Aufmerksamkeit zuteil wurde als in den Jahrhunderten zuvor. Zwar sprechen die Quellen des 16. Jahrhunderts von Susten und Zollrechten, aber das waren nach Daviso «plus des souvenirs que des réalités».²⁵⁶

2.1.2 Pass-beherrschende Akteure

Die Freiherren von Turn

Dass die zwischen den Einflussphären grösserer politischer Instanzen liegenden Herrschaftsgebiete noch im 14. Jahrhundert nicht scharf abgegrenzt waren,²⁵⁷ beweist insbesondere die Tatsache, dass passbeherrschende Mächte entlang von Alpenübergangsrouten raumübergreifend sogenannte «Passestaaten» zu etablieren vermochten. So die Freiherren von Turn, welche sich um 1170 in Niedergesteln niedergelassen hatten und in der Folgezeit Inhaber wichtiger bischöflicher Ämter wurden.²⁵⁸ Zwischen 1302 und 1312 errichteten sie entlang der Lötschenpassroute einen Passstaat. In diesem Zeitraum wurde Johann von Turn durch seine Heirat mit Elisabeth von Wädenswil-Unspunnen Mitherr von Frutigen und Mülönen-Aeschi. Sein Sohn erbte 1327 den Besitz der Herren von Wädenswil²⁵⁹ im Oberland, womit der Turnsche Passstaat von Niedergesteln an der Rhone über den nördlichen Alpenkamm bis an den Thunersee reichte und folgende Gebiet und Rechte umfasste:

254 *Alain Dubois* (Anm. 123), S. 11: Diese Tatsache lässt sich vielleicht damit erklären, dass die savoyischen Pässe aufgrund der Eroberung des Herzogtums durch Frankreich und der italienischen Kriege damals ziemlich unsicher waren, und dass deshalb der Niedergang des Grossen St. Bernhard durch die Krise des Nachbarstaates verzögert wurde.

255 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 1, S. 4/13: Auch mit den topographischen Karten lässt sich der Niedergang des Simplonverkehrs im 16. Jh. illustrieren. Die älteste Walliser Karte, vom Walliser Johann Schalbetter aufgenommen und 1545 von Sebastian Münster veröffentlicht, stellte den «Sempronij mons» in deutlich kleinerer Schrift dar als «albrun berg» und «antrun berg». Auch auf der Karte von Johannes Stumpf (1544) erscheint der Simplon in derselben Form wie die anderen Walliser Pässe. In den Karten des 16. und 17. Jhs. wird der Pass nicht mehr erwähnt; lediglich das Dorf Simplon erscheint vereinzelt.

256 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 559.

257 Für Überschneidungsbereiche vor dem 14. Jh. *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 66.

258 *Arthur Fibicher* (Anm. 59), Bd. 2, S. 17: So amtierten sie etwa als Meier von Sitten.

259 *Klaus Aerni* 1971 (Anm. 23), S. 453f.: Zwischen der Familie von Turn und dem Haus Wädenswil hatten bereits im 12. Jh. enge Beziehungen bestanden.

1. Die Herrschaft Gesteln als savoyisches Lehen,
2. das Lötschental als bischöfliches Lehen,
3. seit 1310 die Herrschaft Laupen als Reichslehen,²⁶⁰
4. die Mitherrschaft über die Herrschaft Mülönen-Aeschi,
5. die Mitherrschaft über Frutigen,
6. die Lötschersiedlungen im Lauterbrunnental und auf der Planalp,
7. den Zoll in Brig (bezeugt 1333),²⁶¹
8. das Amt des Mistral von Sitten im Val d'Hérens (bezeugt 1335),
9. das Viztum von Sitten, bekleidet zur Zeit Bischofs Aimo von Turn,
10. die Herrschaft in Fey und das Mistralamt in Fey und Nendaz (bezeugt 1342),
11. die Herrschaft im Ort und Gebiet von Arbaz (bezeugt 1342),
12. die Mitherrschaft von Iséables (bezeugt 1345) und
13. die Herrschaft in den Tälern von Saas und Zermatt um 1350 (aufgeführt im Testament Perrods von 1350).²⁶²

Der Passstaat entlang der Lötschentalroute war jedoch ein kurzlebiges Gebilde, das sich zwischen der Stadt Bern im Norden sowie dem Bischof und den Oberwaliser Zenden im Süden dauerhaft nicht halten konnte. Insbesondere die Aarestadt profitierte vom Niedergang der Familie von Turn, indem sie sich schrittweise den nördlich des Lötschentals liegenden Teil der ehemals Turnschen Besitzungen aneignete. Nachdem sich der Einfluss des Hauses Turn im Oberland allmählich zurückgebildet hatte,²⁶³ schwand nämlich auch im Wallis die Macht des einst grossen Adelsgeschlechts. Da Bischof und Zenden stets zu befürchten hatten, dass Anton von Turn jederzeit über Lötschen oder Gemmi ins Wallis stossen könnte, schloss-

260 1324 wurde die Herrschaft an Bern verkauft: FRB (Anm. 65), V, Nr. 379, S. 422; *Jean Gremaud* (Anm. 45), III, Nr. 1509, S. 474.

261 *Jean Gremaud* (Anm. 45), IV, Nr. 1653.

262 Ebd., Nr. 1971: «[...] castrum meum de Castellione [Stammburg Niedergesteln] una cum vallibus de Liech [Lötschental], de Schauson [Nikolaital] et de Praborny [Zermatt] [...]». Aufzählung der Herrschaftsrechte nach *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 66–68; *ders.* 1971 (Anm. 23), S. 455f.

263 *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 69; *ders.*, Ulrich Ruffiner – Strassen und Brücken, in: *Ders. et al.*, Ulrich Ruffiner von Prismell und Raron. Der bedeutendste Baumeister im Wallis des 16. Jahrhunderts, (Beihefte zu *Vallesia*, Bd. 13) Sitten 2005, S. 111–160, hier: S. 116; *ders.* 1971 (Anm. 23), S. 457f.: 1324 musste Perrod vom Turm das Reichslehen Laupen an Bern verkaufen (FRB [Anm. 65], V, Nr. 379, S. 422). 1331 befand sich Mülönen mit seiner Letzi pfandrechtsmässig im Besitz eines Berners (SRQ BE [Anm. 201], Frutigen, S. 18f.). Im Laupenkrieg stand Perrod auf gegnerischer Seite, und in der Folge geriet die Herrschaft Frutigen in Pfandbesitz der in Bern verbürgerten Weissenburger (FRB [Anm. 65], VII, Nr. 684, S. 656f.). 1346 erfolgte der Verkauf der Rechte und der walscherischen Eigenleute in den Lüttschinentälern und auf der Planalp (Brienz) sowie die halbe Balm Rothenfluh an das Augustinerkloster Interlaken (ebd., Nr. 219, S. 217). 1352 überliess Johannes von Weissenburg die ihm von Perrod von Turn pfandweise übergebene Herrschaft Frutigen für fünf Jahre der Stadt Bern (ebd., Nr. 684, S. 656f.). Im Oktober desselben Jahres verkauften die Herren von Brandis die pfandweise von den Weissenburgern übernommene Herrschaft Mülönen-Aeschi an Bern (ebd., Nr. 702, S. 673–675).

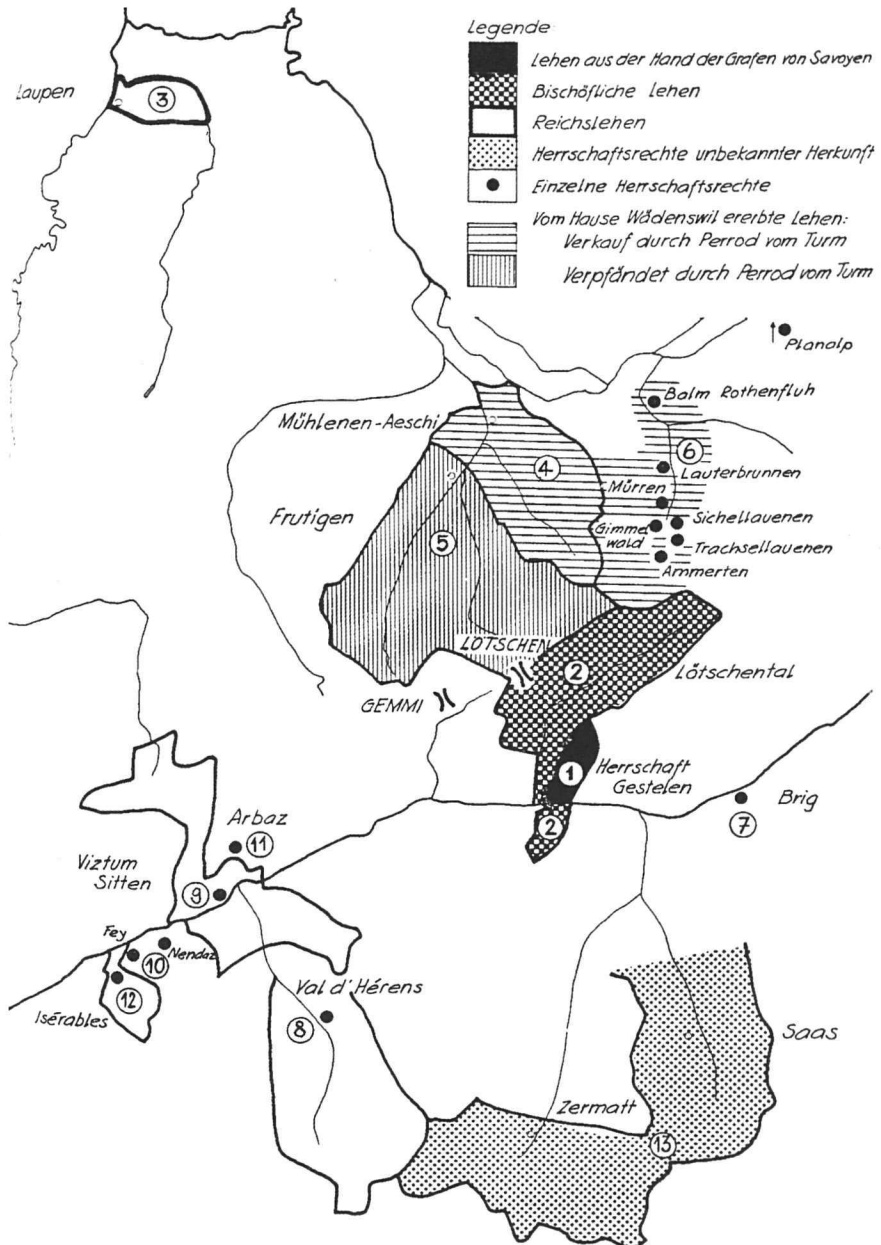


Abb. 5: Der Passstaat der Freiherren von Turn im 14. Jahrhundert nach Klaus Aerni (s. die Erläuterungen im Abbildungsverzeichnis)

sen Leuker und Lötscher am 27. März 1366 einen Vertrag ab,²⁶⁴ worin sich die Leuker verpflichteten, alle Übergänge vom Wuchkenkrachen (nach Aerni nicht lokalisierbar, wohl die Gemmi) bis zum «Bassya de Champilz» (Gampel)²⁶⁵ zu sperren. Die Bewohner des Lötschentals übernahmen die Hut aller Wege und Pässe vom letztgenannten Ort bis oberhalb der Gandegg (Lötschenpass). Sie durften laut Vertrag ihren Herren nur innerhalb der Herrschafts- und Gerichtsgrenzen zu Hilfe kommen, womit sie für die Unterstützung eines möglichen Ausgriffes der Herren von Turn ins bischöfliche Wallis ausfielen. Wie stark sich die herrschaftlichen Bande bereits gelöst hatten, zeigt ein Vertrag vom 3. August 1367, worin sich die Bewohner des Gastern- und Lötschentales um der Friedenssicherung willen auf die Dauer von fünf Jahren mit der Pfarrgemeinde Leuk quasi gegen die Familie von Turn zusammenschlossen.²⁶⁶

Im Jahr 1375 erhoben sich schliesslich die Zenden nach der Ermordung Bischof Guichard Tavels durch Anton von Turn gegen die Freiherrenfamilie. Als Folge des Aufstandes verkauften die von Turn im Jahr 1376 ihren Besitz im Wallis an die Grafen von Savoyen.²⁶⁷ Anton von Turn blieb lediglich noch ein Restbesitz im Oberland. Der Machtzerfall war nun aber nicht mehr aufzuhalten. 1395 verkaufte Anton von Turn die letzten ihm im Gebiet der Lötscherkolonien des Lauterbrunnentales verbliebenen Grundeigentums- und Herrschaftsrechte,²⁶⁸ und am 10. Juni 1400 trat er die Herrschaft Frutigen an die Stadt Bern ab.²⁶⁹ Gemmi und Lötschen wurden dergestalt zu Grenzpässen. Bern setzte im Frutigland auf der Tellenburg einen Kastlan als Landvogt ein und markierte damit seine Hoheit über das neu erworbene Territorium.²⁷⁰ Das Lötschental hatte sich nach dem Wegzug der Freiherrenfamilie in eine neuartige politische Konstellation zu fügen: Am 11. November 1375 unterwarf sich die Talschaft der Herrschaft der fünf Oberwalliser Zenden.²⁷¹ «Von nun an bestimmten Bern und das Wallis gemeinsam oder gegenein-

264 *Jean Gremaud* (Anm. 45), VI, Nr. 2355, S. 537.

265 Nach ebd., Register.

266 Ebd., VI, Nr. 2356, S. 542. 1380 wurden die früheren Verträge durch einen weiteren ergänzt, welcher der dann neu eingetretenen Rechtsverhältnissen Rechnung trug (ebd., VI, Nr. 2317, S. 197).

267 Ebd., VI, Nr. 2214, S. 35; *Klaus Aerni* 2005 (Anm. 263), S. 118.

268 SRQ BE (Anm. 201), Interlaken, Nr. 77a, S. 90–92; *Klaus Aerni* 1971 (Anm. 23), S. 461.

269 SRQ BE (Anm. 201), Frutigen, Nr. 10, S. 47; *Klaus Aerni* 1971 (Anm. 23), S. 461: Noch stand Anton von Turn das Auslöserecht bis zum Jahr 1415 offen. Diese Möglichkeit verstrich aber ungenutzt, da Anton 1405 in Bresse als letzter seines Geschlechts verstarb.

270 *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 69f.

271 *Jean Gremaud* (Anm. 45), VI, Nr. 2202, S. 2; *Klaus Aerni* 1971 (Anm. 23), S. 459f.: Die Zenden hatten das Tal gleich nach der Ermordung Bischof Tavels besetzt und nahmen am 16. Nov. 1375 die Huldigung der Lötschentaler entgegen (Talschaftsarchiv Lötschen A 1). Wie eine spätere Urkunde verzeichnet (*Jean Gremaud* [Anm. 45], VI, Nr. 2236, S. 97), wurden die Lötscher anlässlich des Friedensschlusses als «bona patriotas» aufgenommen. Dass der Rechtsstatus des Lötschentals aber nicht demjenigen der Zenden gleichgesetzt wurde, belegt der Auftrag an die

ander die Verkehrspolitik an den Pässen Löttschen und Gemmi».²⁷² Bezeichnend für das weiträumige verkehrspolitische Interesse der Herren von Turn vor der Zeit ihres Niedergangs war die Tatsache, dass sie neben dem Löttschenpass zeitweise auch den Zoll in Brig innehatten und daneben Matter- und Saasertal samt Passrouten kontrolliert haben dürften. Diese Sachlage wirft ein bezeichnendes Licht auf die weitgehend im Dunkeln liegenden, verkehrspolitischen Möglichkeiten der von Turn.

Die Grafen von Savoyen

Auch der Herrschaftskomplex der Grafen von Savoyen wird gelegentlich als «Passtaat» bezeichnet.²⁷³ Die Rechte, welche sich die Grafen im Lauf des 12. Jahrhunderts erworben hatten, umfassten bereits Gebiete westlich und nördlich des Genfersees, das Unterwallis und das Aostatal.²⁷⁴ In den folgenden Jahrhunderten erfolgte eine weitere Ausdehnung des savoyischen Territoriums bis in die östliche Provence, ins Piemont und in die westliche Schweiz.²⁷⁵ Unter Graf Thomas I. von Savoyen (1189–1233) wurde eine weitsichtige Politik in die Wege geleitet, welche auch für seine Nachfolger des 13. und 14. Jahrhunderts in Grundzügen verbindlich bleiben sollte. Sie zielte auf die Errichtung eines mächtigen alpinen Territorialstaates ab, der sich im Raum des Königreichs Burgund entfalten sollte, aber auch bereits das Ausgreifen ins Piemont miteinschloss.²⁷⁶ Mit der Territorialexpansion hatte Graf Thomas I. den Aufbau einer modernen fürstlichen Verwaltung in Angriff genommen, welche sein Sohn Peter kraftvoll weiterentwickelte.²⁷⁷ Die Besitzungen wurden in Kastlaneien gegliedert, welche sich zu Beginn des 15. Jahrhunderts auf ein Anzahl von mehr als 170 beliefen, verteilt auf 13 so-

bischöflichen Amtsleute, die Löttscher als Nachbarn und der Tafel in Sitten zugehörig zu behandeln. Im Zusammenhang der Rarner Wirren rissen die Zenden schliesslich die Oberhoheit über Löttschen und Niedergesteln an sich.

272 Klaus Aerni 2005 (Anm. 263), S. 118.

273 Herbert Hassinger 1978 (Anm. 14), S. 319.

274 Vgl. Giovanni Tobacco, La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina, in: Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters, hg. von Theodor Mayer, (= Vorträge und Forschungen, Bd. X) Stuttgart 1965, S. 233–242, z.B. S. 134.

275 Bernard Demotz, Art. «Savoyen», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 7 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1415–1422, hier: Sp. 1422.

276 Ebd., Sp. 1417: Die Verwirklichung dieser politischen Konzeption stiess auf den Widerstand der Fürstbischöfe von Tarentaise, Sitten, Lausanne sowie auf die Konkurrenz grösserer Adelsgeschlechter.

277 Ebd., Sp. 1418f.: Dank der straffen und effizienten Verwaltung warfen Savoyens Domänen reiche Erträge ab.

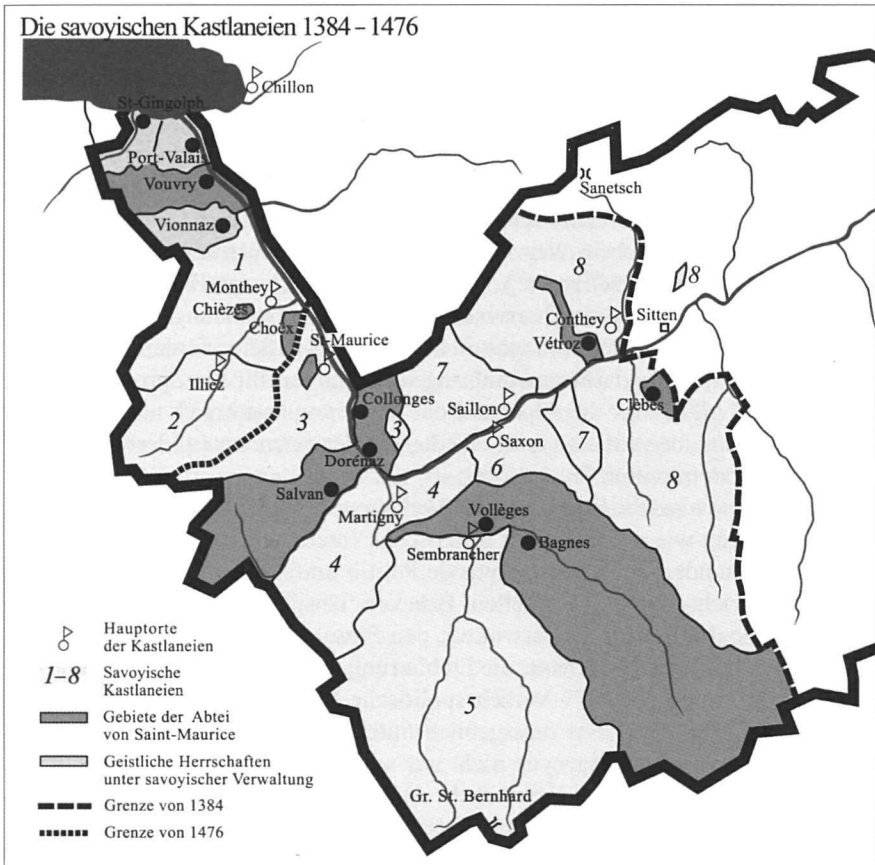


Abb. 6: Die savoyischen Kastlaneien des Unterwallis

genannte Bailliages. Die komplexe Organisation der savoyischen Verwaltung²⁷⁸ schlug sich auch in der Regelung des Verkehrs und insbesondere des Zollwesens nieder. Seit etwa 1250 unterwarfen die Grafen nach englischem Vorbild alle Kastlaneien wie auch die Zollstellen einer zentralen Verwaltung und Rechnungslegung. Die auf Pergament geschriebenen Zollrechnungen wurden aneinanderge-

278 Hektor Amman, Zur Geschichte der Westschweiz in savoyischer Zeit, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 21 (1941), S. 1-57, hier: S. 1: «Der Grossteil der Westschweiz hat unter Savoyen den Übergang in die staatliche Form der neuern Zeit erlebt.» Dies gilt für Freiburg, die Waadt, Genf und Teile des Kantons Bern ebenso wie für das Unterwallis. Wichtig hierfür war die Tatsache, dass die Grafen einen «Beamtenstaat» und eine Verwaltungsorganisation unter straffer Leitung einrichteten, mit welchem eine «territoriale Wirtschaftspolitik» eng verknüpft war.

reicht und zu sogenannten rotuli aufgerollt, die zur Kontrolle und Archivierung an die Rechnungskammer in Chambéry weitergeleitet wurden.²⁷⁹ Das Haus Savoyen besass in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts neben den Zöllnen auf der Südseite des Grossen St. Bernhard (z.B. Bard) auf dessen Nordseite den 1174 erstmals genannten Zoll bei St. Maurice im Engnis des Rhonetals, wo die Strasse den Fluss übersetzte, ferner die Zölle in Villeneuve und Chillon (1150 erwähnt), seit der Mitte des 13. Jahrhunderts die Jurazölle in Les Clées (Castrum Cleratum) und in Lignerolles mit identischem Wegzoll sowie die Zölle der Westalpenpässe (für den Mont Cenis z.B. Montmélian etc.).²⁸⁰ Die Zollrechte, die das Haus Savoyen entlang der grossen Alpenstrassen erwarb und durch die Gründungen neuer Städte sowie durch Privilegienverleihungen an auswärtige Kaufleute förderte, waren vor 1300 wenig zahlreich, dafür gewinnbringend, während für die Zeit danach eher das Gegenteil gilt.²⁸¹ Wer die Alpen auf der Route von Frankreich nach Italien zu überqueren hatte, der traf also mit Sicherheit an der einen oder anderen Stelle auf savoyische Zolleintreiber.²⁸²

Die aktive savoyische Förderung des Verkehrswesens lief eng mit der administrativen Präsenz wie mit lebhaften fiskalischen Interessen zusammen. Diese seit dem 13. Jahrhundert stark hervortretende Politik umfasste neben der Zollpolitik auch die Einrichtung von Fährstellen, Brücken, Hospizen und Susten, also eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, den Einsatz professioneller Führer, Geleitherrn, Säumer und Fuhrleute, die Etablierung neuer Linienführungen und den Ausbau von Passzugängen.²⁸³ Verkehrspolitische Interessen waren bei Savoyens Territorialbildung zweifellos massgeblich mitbeteiligt, und die Alpenpässe verschafften «dem Passtaat Savoyen nicht nur seine grosse politische Bedeutung», sondern bildeten «mit ihrem Fernverkehr auch die Grundlage seines wirtschaftlichen und finanziellen Wohlergehens».²⁸⁴ Graf Amadeus VIII., der nachmalige Gegenpapst Felix V., verlieh seinem Passtaat, als er im Jahr 1415 von König Sigismund zum Herzog erhoben wurde und diese Standeserhebung festlich begangen

279 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 14), S. 108–115: Die Pergamentrotuli sind heute grösstenteils im Staatsarchiv Turin (ASTor) aufbewahrt, da diese Stadt im 16. Jh. die alte Hauptstadt Chambéry ersetzte. *Herbert Hassinger* (Anm. 14), S. 320: Seit 1257 sind Rechnungen einzelner Ämter, wenige Jahre später auch Rechnungen von Zöllnen 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.

280 Zu den Waadtländer Zöllnen vgl. *Jean-François Bergier*, Péages au Pays du Vaud, in: Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte. Festschrift für Hektor Amman, hg. von *Hermann Aubin* et al., Wiesbaden 1965, S. 286–295; *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 14), S. 404–413.

281 *Bernard Demotz* (Anm. 275), Sp. 1419.

282 *Peter Spufford* (Anm. 167), S. 117.

283 *Bernard Demotz* (Anm. 275), Sp. 1417 u. 1421: Eine durch die Savoyer neu eingerichtete Linienführung war z.B. die Achse Lanslebourg–Seehospiz am Mont Cenis.

284 *Hans-Robert Ammann* (Anm. 126), S. 51.

werden sollte, gar kulinarischen Ausdruck, indem er bei seinem Küchenchef ein riesiges Tortengebilde in Form des Reliefs des Herzogtums bestellte.²⁸⁵

Die Grafen von Biandrate

Ein lebhafter Verkehr bestand auch zwischen dem Wallis und dem Val d'Ossola (Eschental) vor und nach dem 13. Jahrhundert, was nicht nur die zahlreichen Einwanderungen von sogenannten «Lombarden»²⁸⁶ ins Wallis beweisen.²⁸⁷ Auch im Eschental mehr oder weniger begüterte, kaisertreue Adelsfamilien liessen sich bereits in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts im Wallis nieder. Die Bischöfe von Sitten (v.a. Wilhelm von Écublens [1184–1196] und Landrich von Mont [1206–1237]) – von Zähringern und Savoyern bedrängt – statteten diesen italienischen Adel mit Lehen und Ämtern aus.²⁸⁸ Entscheidend für die Etablierung dieser Familien im Wallis waren neben ihrer Machtfülle innerfamiliäre Auseinandersetzungen, ihre Heirats- und Siedlungspolitik, insbesondere aber auch ihre Alpenpasspolitik.²⁸⁹

285 *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 231.

286 Unabhängig von ihrer tatsächlichen Herkunft wurden alle italienischstämmigen, im Geldgeschäft des römisch-deutschen Reichs tätigen Italiener als Lombarden bezeichnet.

287 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 129f.: Die Italiener hielten gemeinsam mit den Juden das Geldwechselmonopol und gründeten im Rhonetal mehrere Bankhäuser. Das Lombardenhaus in Sitten erscheint seit 1291. Analoge Einrichtungen existierten im savoyischen Herrschaftsbereich: in Conthey, Saillon, Sembracher und in St. Maurice etc. Vgl. *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, Nr. 2181, III, Nr. 1211, 1368, 1419, 1576, IV, Nr. 1667, 1703, 1946; *Louis Carlen* (Anm. 105), S. 63: Auch in Brig, Leuk, Turtig, Siders, Conthey, Leytron, Ardon, Chamoson und Martigny lassen sich sogenannte Lombarden nachweisen, die meist als Händler und/oder im Bankengeschäft tätig waren.

288 *Ferdinand Schmid*, Verkehr und Verträge zwischen Wallis und Eschenthal vom 13. bis 15. Jahrhundert, in: BWG I/II (1889/1890), S. 143–174, hier: S. 147f.; *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 129f.: So waren die Castello Inhaber des Vizedominats Sitten und der Meierei Visp. Nach ihnen vereinigten die Biandrate die Meierei Visp, diejenige von Naters sowie das Vizedominat des Goms in ihren Händen. Wahrscheinlich liess sich der Grossteil der italienischen Adelsfamilien aus wirtschaftlichen Gründen im Wallis niederliessen.

289 *Louis Carlen*, Zur Geschichte der Grafen von Biandrate, in: BWG XVIII (1982), S. 19–24, hier: S. 19.

Die Biandrate²⁹⁰ waren neben den Castello²⁹¹ das bedeutendste italienische Adelsgeschlecht im Oberwallis. Beide Familien vermochten sich trotz der Kriege und Umwälzungen des 13. Jahrhunderts auch am Südhang der Alpen Besitzungen und Herrschaftsrechte zurückzubehalten.²⁹² Die Grafen von Biandrate waren vermutlich Nachfahren der lombardischen Grafen von Pombia und nannten sich seit dem 11. Jahrhundert nach der zwischen Novara und Vercelli gelegenen Burg Biandrate.²⁹³ Vom 11. bis zum 14. Jahrhundert, hatten sie mindestens an 200 Orten Besitzungen, vor allem im heutigen Piemont, nördlich und südlich des Po sowie in den Alpentälern.²⁹⁴ Im 12. Jahrhundert fielen der Familie bereits bedeutende Rechte im Ossola zu, wo sie massgebliche Kräfte – etwa den Bischof von Novara und das Kloster S. Pietro in cielo d'oro zu Pavia – zurückdrängten. Der Kaiser bestätigte im Februar des Jahres 1156 Graf Wido von Biandrate Besitzungen und Rechte und verlieh ihm sowie auch seinen Untertanen, welche sich dem Handel widmeten, das Geleitrecht im Bistum Novara, also dieselben Rechte, welche er den Kaufleuten der Städte Ivrea, Vercelli und Novara einräumte.²⁹⁵ 1158 übertrug er dem Grafen die Regalien in Burg und Siedlung Chieri und 1159 Rechte im Bistum Novara. Alle diese neuen Privilegien zielten auch auf den Fernverkehr ab und damit auch auf die Alpenpässe. Sie weisen grundsätzlich darauf hin, dass der Handel im Herrschaftsgebiet der Biandrate wohl zugenommen hatte. Die Grafen sicherten und kontrollierten wahrscheinlich für Friedrich I. den Simplon,²⁹⁶ im Rahmen von dessen Alpenpasspolitik bereits Heinrich Büttner die Grafenfamilie verortete.²⁹⁷ Seit dem beginnenden 13. Jahrhundert sind die Biandrate im Wallis nachweisbar. Im Verlauf des 13. und 14. Jahrhunderts kamen weitere Rechte und Besitzungen

290 Die Biandrate haben aufgrund ihrer Bedeutung für die Geschichte des Wallis auch in der älteren Walliser Geschichtsschreibung Beachtung gefunden: *Frédéric J. C. de Gingins La Sarraz*, Quellenmaterial aus Walliser Archiven zur Geschichte der Biandrate: Documents pour servir à l'histoire des comtes de Biandrate. Recueillis dans les archives du Vallais et précédés d'une notice, Turin 1847; *ders.*, Notices sur les comtes de Biandrate, in: *Mémoires et Documents de la Suisse Romande XX* (1865), S. 419–421; *Jean Gremaud*, Le dernier Biandrate en Valais, in: *Anzeiger für Schweizerische Geschichte* (1882), S. 58; *Sigismund Furrer*, Die Biandrate oder die Herren in Visp und Goms, in: *Walliser Monatsschrift für vaterländische Geschichte* (1862), S. 17–23, 25–38.

291 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 148f.: Beiden Familien bestätigte Barbarossa bereits 1145 und 1152 weitläufige Besitzungen im Eschental. Die Castello benannten sich nach dem Kastell St. Angelo auf einer Insel des Langensees gegenüber Palanza. Für weitere Familien wie etwa die Ornavasso, die Manegoldi etc.: Ebd., S. 150–152, 157; *Louis Carlen* (Anm. 289), S. 19.

292 Die Biandrate besonders in den zum Monte Rosa ansteigenden Sesiatälern.

293 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 155.

294 *Louis Carlen* (Anm. 289), S. 20: Im Hochmittelalter spielte die Familie eine überregionale Rolle, zunächst in Anlehnung an Mailand, dann an die ihr verwandten Grafen von Montferrat und in der kaiserlichen Italienpolitik von Heinrich V. bis Friedrich II.

295 Ebd., S. 23.

296 *Ders.* 2002 (Anm. 24), S. 24.

297 *Heinrich Büttner* (Anm. 18), S. 578–580.

am Simplonpass, in Brig/Naters, Visp, den Vispertälern, in Sitten, im Goms und wohl auch bei Mörel hinzu, ein Erwerb, der Beziehungen ebenso wie Handel und Verkehr über die Südalpenpässe hinweg voraussetzte.²⁹⁸

In den Sittener Statuten des Jahres 1217 wurde der Antronapass – wie bereits erwähnt – als ausserhalb des bischöflichen verkehrsregalen Geltungsbereichs verortet.²⁹⁹ Er unterstand also bereits zu dieser Zeit mit grosser Wahrscheinlichkeit den Adelshäusern der Castello und Biandrate. Die Herrschaft über diesen Pass sowie den zweiten Saaser Pass, den Monte Moro, scheint nämlich mit dem Besitz des Meiertums Visp verklammert gewesen zu sein. Dieses umfasste die Drittel Visp, Stalden und Saas. 1248 wurde Peter von Castello Meier von Visp, da er dessen Erbin geheiratet hatte: Von Graf Humbert von Biandrate hatte er zudem das Anzascatal südlich der Alpen verpfändet erhalten.³⁰⁰ Weiter wurde die Tochter Peters, Aldisia/Aldis von Castello, Erbin des Meiertums. Diese wiederum ehelichte am 8. Juli 1250 Gottfried von Biandrate, dem sein Schwiegervater zudem das Anzascatal abtrat, womit die Biandrate den Castello in der Herrschaft über die Saaser Pässe folgten.³⁰¹ Der Graf von Biandrate herrschte dergestalt über ein Gebiet, welches von der Rhone bei Visp über Stalden, das Saastal, über den Monte Moro bis nach Macugnaga im Anzascatal reichte.³⁰²

Als Graf Gottfried von Biandrate 1270 verstarb, scheinen die Bewohner des Valsesia dieses Ereignis genutzt zu haben, um sich, unterstützt durch das im unteren Ossolatal immer mächtiger werdende Novara, der Herrschaft der Biandrate zu entziehen. Sie unternahmen Raubzüge in die Sesia- sowie die nahen Walliser Täler. Am mehrere Jahre dauernden Unabhängigkeitskampf gegen die Biandrate beteiligten sich auch die Bewohner der Vispertäler und des Mattertals.³⁰³ Am 16. August 1291 wurde in Saas Almagell ein Friedensvertrag zwischen Graf Jocelmus von Biandrate, seinen Anhängern aus Saas, Stalden St. Niklaus und Zermatt sowie den Bewohnern von Anzasca und Macugnaga geschlossen, um Totschlag, Brand, Überfällen und Handelshemmnissen beizukommen.³⁰⁴ Besonders

298 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 281, 309, S. 209 u. 241; *Heinrich Büttner* (Anm. 18), S. 583.

299 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 265, S. 195–199, hier: S. 197.

300 *Frédéric J. C. de Gingins la Sarraz* (Anm. 290), S. 20

301 *Ferdinand Schmid* 1889/90 (Anm. 288), S. 150; *Louis Blondel*, *Le bourg die Viège*, in: *Vallesia XII* (1957), S. 313–325, hier: S. 314f. Nach dem Erwerb des Meiertums Visp nannten sich die Biandrate auch Grafen von Visp.

302 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 149f. – Da vor der bischöflichen Verwaltungsreorganisation in der zweiten Hälfte des 14. Jhs. nach savoyischen Vorbild dem Erbmeiertum in den einzelnen Verwaltungsbezirken noch einiges an politischem Gewicht zukam, dürfte diese Passherrschaft der Biandrate deren verkehrspolitischen Kompetenzen erheblich erweitert haben.

303 Das Mattertal bildete ein eigenes Meiertum (verbunden mit den Familien von Turn, von Raron und Esperlin).

304 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 1021, S. 425–429. Vgl. dazu *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 168f., 173, Anm. 1: Der Vertrag ist im Archiv von Valeria als 1311 ausgestelltes Vidimus erhalten.

der Handelsverkehr der Anzascer und Macugnager durch die Vispertäler sollte wieder ohne Behinderungen der Biandrate und der Talbewohner abgewickelt werden können. Umgekehrt sollten die Walliser schadlos in die südlichen Täler gelangen können. Im Vertrag erscheinen Anzasca und Macugnaga bereits unter der faktischen Oberhoheit von Novara, dem zur Heeresfolge verpflichtet sie erwähnt werden. Da die Anzascer und Macugnager – wie im Vertrag erwähnt wird – eine grosse Summe bezahlten, vermutet Schmid einen Loskauf von der Herrschaft des Grafengeschlechts, das seine Ansprüche jenseits der Alpen wohl noch nicht aufgegeben hatte.³⁰⁵ Es kann sich hierbei aber auch um eine Entschädigungszahlung handeln. Jocelmus von Biandrate herrschte im Jahr 1300 zwar noch über das Meiertum Visp und verfügte damit wohl auch über die Saaserpässe, verkaufte aber noch im selben Jahr die Alp «Mundmar» [Mattmark] mit allen Rechten der «ganzen Gemeinde von Saas innerhalb Martis-Wald [unterhalb Saas Balen] und ihren Erben».³⁰⁶ Dieses «Mundmar» umfasste nach Schmid nicht nur die bekannte Alp Mattmark, sondern das gesamte innere Alpengebiet von Saas und deshalb auch die Kontrolle der Pässe Monte Moro und Antrona.³⁰⁷ Die Beweggründe für den Verkauf sind nicht bekannt, wobei neben politischen Gründen auch eine Verschlechterung der Wegverhältnisse über den Monte Moro mit dem Einsetzen der Kleinen Eiszeit wahrscheinlich erscheint.³⁰⁸

Welches Ausmass dem Handel über die Saaserpässe zugekommen ist, bleibt schwer abschätzbar.³⁰⁹ Jedenfalls hatten die Grafen von Biandrate vor 1300 in der Nachfolge der Castello die Kontrolle über die Saaser Pässe innegehabt. Und wohl aus diesem Grund wurde dem Bischof im Jahr 1217 die Verfügungsgewalt über diese Pässe abgesprochen.³¹⁰ 1250 und 1267 wurden in einem Vertrag zwischen den Bischöfen von Sitten und Novara der «Passo d'Antrona» und der «Passo di

305 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 173.

306 Zit. nach *Peter Jossen, Gustav Imseng, Werner Imseng*, *Saaser Chronik 1200–1979*, Saas Fee 1979, S. 18. Talarchiv Saas C 1, zit. nach *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 156.

307 Talarchiv Saas C b 1 u. 1 b 3, zit. nach *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 173.

308 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 24, S. 10/14.

309 *Louis Blondel* (Anm. 301), S. 313, urteilt für das Mittelalter insgesamt folgendermassen: «[...] la voie [...] qui remontait la vallée de Saas pour passer le col du Monte Moro, très fréquentée dès le Moyen âge par les marchands lombards, sans omettre le chemin de la vallée de Saint-Nicolas, conduisant au col de Saint-Théodule.»

310 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 156: Die Macht der Biandrate endete 1365 mit der Ermordung Isabellas von Biandrate und deren Sohn bei der Brücke in Naters durch die Gegner der von Turn (*Jean Gremaud* [Anm. 45], V, Nr. 2101). *Louis Blondel* (Anm. 301), S. 315: Das Meiertum Visp fiel danach bis 1378 an die Familie Compeys. Franz von Compeys hatte 1337 Isabella geheiratet, worauf diese ihm das Meiertum übertragen hatte. 1378 belehnte Bischof Eduard von Savoyen Peter von Chevron-Vilette mit dem Meiertum Visp. 1500 wurden die Rechte schliesslich an die Gemeinde abgetreten.

Macugnaga» als offene Pässe bezeichnet³¹¹ und aufgefundene Trasseereste lassen annehmen, dass der Monte Moro-Pass bereits vor der Walslerwanderung ausgebaut worden war.³¹² So soll auch der von Visp aus ins Simplongebiet führende Bistinenpass besonders zur Zeit der Biandrate (um 1300) ein wichtiger Saumweg gewesen sein. Waren aus Italien sind in grosser Menge über den Simplon, dann via Bistinenpass nach Visp transportiert worden, wohl weil auf diesem Weg der Zoll in Brig umgangen werden konnte.³¹³

Erstaunlich ist, dass sich exakt im Zeitraum des oben beschriebenen sogenannten «Saaserhandels» (1270–1291) eine Häufung von Verträgen zwischen den Bischöfen von Sitten und der italienischen Kaufmannschaft für die Simplonroute ausmachen lässt. Wenn dies kein Zufall ist, so dürften vor dieser Krisenzeit Monte Moro und Antrona als den Simplon konkurrierende Transitwege für den Handelsverkehr der italienischen Kaufmannschaft in regem Gebrauch gewesen sein. Die Kaufleute sicherten sich wohl – abgesehen von der von 1278 bis 1290 dauernden Sedisvakanz in Sitten – in der für die Saaserpässe krisenhaften Zeit durch Vertragsabschlüsse mit dem Bischof vermehrt den Zugang zur Simplonroute.³¹⁴ Auch Stefan Berchtold nimmt an, dass, sobald «die Saaser Pässe im 13. Jahrhundert in den Einflussbereich der Biandrate gelangten», der zwischen der Westschweiz und Italien fließende Handelsverkehr verstärkt auch über diese Linienführungen abgewickelt wurde.³¹⁵

Visp war zudem seit dem Hochmittelalter ein wichtiger Marktort und Handelsplatz. Jeweils am 10. August fanden die Messen des St. Lorenz statt, während denen 14 Tage lang ein Zoll erhoben wurde.³¹⁶ Gegen die These Schmidts, dass der Verkehr über die Saaser Pässe sich nach 1300 bis ins 15. Jahrhundert auf den Lokalhandel beschränkte, spricht der 1351 beschlossene Bau einer Suste in Visp

311 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 729 (1267), S. 115 [der Vertrag wird aus einer Monographie heraus zitiert]: «Oltra la via del Sempione stavano aperti i passi di Formazza [Albrun, Gries], di Devero, d'Antrona et di Macugnana [Monte Moro] [...]»

312 *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 100.

313 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 244, S. 3/3.

314 Ebd., Strecke VS 11, S. 1/7; Strecke VS 21, S. 4/8 u.ö.: Dagegen werden in der IVS-Dokumentation die 1267 bis 1300 zwischen den Bischöfen von Sitten und den Städten und Kaufleuten von Mailand und Novara geschlossenen Verträge zur Förderung des Verkehrs auch auf die Saaserpässe bezogen. In den Abkommen finden diese Pässe jedoch nicht explizit Erwähnung. Viel eher lässt die häufige Erwähnung verkehrsbezogener Einrichtungen in Brig darauf schliessen, dass sich diese Verträge nur auf die Simplonroute bezogen.

315 *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 35f.: In dieser Zeit dürften vor allem die Höhenwege in Gebrauch gewesen sein. Neben den Saaserpässen gab es mit dem Theodulpass auch im Mattertal einen Passübergang, welcher als Handelswege diente. Wegen seiner Höhe von 3317 m wirkten sich hier die spätmittelalterlichen Klimaverschlechterungen wohl gravierend aus.

316 *Louis Blondel* (Anm. 301), S. 316.

«supra cristam de Vesbia», das heisst bei einem «Pflanzetta»³¹⁷ genannten Ort, wo bereits mehrer Gebäude standen und der Höhenweg von Saas über Gspon-Visperterminen und der Saumweg von Stalden her zusammentrafen. Beide dienten sowohl den Säumern vom Antrona wie jenen vom Monte Moro.³¹⁸ Der Vertrag zum Bau der Suste, welche ein bischöfliches Lehen der Platea (am Hengart) bilden sollte, wurde zwischen Johann de Platea und den Abgeordneten der Mailänder Handelsgesellschaften abgeschlossen. Im Gegenzug sollte der Erbauer der Suste einen Pfennig pro Warenballen, der das Gebiet von Visp in Richtung Frankreich oder Lombardei passierte, erheben dürfen.³¹⁹ Das Abkommen bezeugt, dass neben dem Simplon auch die Saaser Pässe vom Handelsverkehr genutzt wurden. Wenn man die mittleren Distanzen zwischen den Susten von Saint-Maurice und Brig betrachtet, dann scheint klar, dass Visp keine notwendige Etappe zwischen Agarn und Brig stellte. Wenn dem so gewesen wäre, dann hätte es auch keinen Grund dafür gegeben, das Gebäude 1351 «supra cristam», das heisst über dem Hügel des Marktes von Visp, an die Höhenwege anschliessend zu errichten.³²⁰ Im folgenden Jahrhundert wurde um 1440 der Saumweg über den Antrona von den Saasern und ihren italienischen Nachbarn ausgebessert,³²¹ was ebenfalls auf eine anhaltende Bedeutung des Passverkehrs hinweist.³²² Es darf also auf eine gewisse Dauerhaftigkeit dieser Linienführungen und vielleicht gar auf einen Anstieg des Verkehrsvolumens parallel zum Simplonverkehr im 13. und 14. Jahrhundert geschlossen werden.

Die Herren von Rodis-Baceno

Dass der Kontrolle von Passübergängen herrschaftlich einige Bedeutung zukam, beweist insbesondere auch die Geschichte des Albrunpasses (2409 m) im Goms mit seinem Ausgangspunkt Binn auf Walliser und dem Zielort Baceno³²³ auf italienischer Seite. Im 13. Jahrhundert fiel das passpolitisch wichtige Binntal in den Herrschaftsbereich der Grafen von Savoyen. Als Lehensträger hatten die Sa-

317 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 21, S. 4/8: Die Suste ist auch auf Matthäus Merians Ansicht von Visp aus dem 16. Jh. eingetragen als L = «Flantzeten». *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 35 vermutet, dass der dreistöckige Turm der Suste aus dem 12. Jh. stammt.

318 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 11, S. 1/7.

319 BA Visp E 5, nach ebd., Strecke VS 21; *Louis Blondel* (ie Anm. 301), S. 323; *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, Nr. 1985.

320 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 96: Der Autor nimmt sogar an, dass die gesamte Topographie Visps auf eine Nord-Süd-Achse gegen die Saaserpässe hin ausgerichtet war.

321 *Peter Jossen, Gustav Imseng, Werner Imseng* (Anm. 306), S. 24.

322 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 22, S. 5/7.

323 Baceno wird in der Berner Chronik von Konrad Justinger im Jahre 1425 mit dem Namen «betsch» erwähnt: *Conrad Justinger* (Anm. 47), S. 283.

voyer in Binn die Herren von Turn eingesetzt. Daraufhin erwarb der Bischof von Sitten das Tal und liess dort seine Meier wirtschaftliche und verwaltungsrechtliche Funktionen sowie die hohe und niedere Gerichtsbarkeit ausüben, was darauf hindeutet, dass der Landesherr den Schlüssel zum Albrunpass in seinen Händen wissen wollte.³²⁴ Schliesslich hat das nördlich und südlich der Alpen mit Besitz ausgestattete Adelsgeschlecht der Geldwechsel betreibenden Rodis-Baceno, welches das Val Formazza beherrschte, für den Verkehr über den Albrun eine besondere Rolle gespielt.³²⁵

Guidobono de Baceno erscheint neben anderen Familienmitgliedern im sogenannten Traktat von Lattinasca (Gstein) des Jahres 1267, das zwischen den Bischöfen von Novara (Herr von Ossola) und Sitten geschlossen wurde.³²⁶ Am 2. August 1284 wird Guglielmo de Baceno in einem Vertrag zwischen dem Ossola und dem Wallis genannt. Das Abkommen war bedeutsam, da es von einer Gruppe Walliser und italienischer Adliger ohne Beteiligung der Fürstbischöfe geschlossen wurde.³²⁷ 1291 wurde ein de Baceno als Schiedsrichter im oben dargelegten «Saaserhandel» zwischen den Tälern Saas, Sankt Niklaus und Anzasca gerufen.³²⁸ Dass sich Guidolino de Rodis zudem am 15. März 1291 beim Siegel des Vertrags zwischen Bischof Bonifaz von Challant (Haus Aosta) und Mailänder Kaufleuten beteiligt hatte,³²⁹ unterstreicht neben den anderen genannten Beteiligungen an insbesondere die Passzonen betreffenden Verträgen das Interesse der Rodis-Baceno am Verkehr zwischen beiden Alpenkämmen.³³⁰ In den Jahren 1296 und 1298 erteilten schliesslich die Herren von Baceno den seit einigen Jahren in Ausone und Agaro aus dem Binntal zugezogenen Siedlern den dortigen Grundbesitz als Erble-

324 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 7/11: Zur Zeit Bischofs Bodo von Gradetsch (1237–1243) bestand ein Meieramt Binn, das er 1243 an Ritter Peter von Mühlebach verlieh. Sein Sohn Johannes musste dem Bischof das Lehen im Jahr 1271 rückerstatten. Seit dem 14. Jh. liess der Bischof das Tal durch einen Mistral verwalten. Im 15. Jh. trat an dessen Stelle ein von der Gemeinde erwählter und vom Bischof ernannter Meier. 1429 gab sich die Talschaft eigene Gemeindefestsetzungen. Binn bildete einen Viertel des unteren Zenden Goms und besass als Meiertum eine rechtliche Sonderstellung.

325 *Enrico Rizzi*, Beziehungen zwischen Wallis und Ossola im 13. Jahrhundert, in: BWG XVIII (1983), S. 133–147. Die Familie Rodis-Baceno, deren Ursprünge grösstenteils unbekannt sind, besass bereits zu Beginn des 13. Jhs. Ländereien und Rechte im Antigorio und Formazza. 1210 bestätigte ein Diplom Ottos IV. Guido de Rodis seine Lehen. In einer 1220 für die Söhne Guidos ausgestellten Urkunde des Bischofs von Novara, dem Herrn im oberen Ossola, wird ersichtlich, dass die Familie dem Bischof im «comitatus» von Ossola zehntpflichtig war.

326 Der Vertrag wurde publiziert von *Enrico Rizzi*, Il trattato di Lattinasca, in: Lo Strono 6 (1981), Nr. 1.

327 Der Vertrag wurde publiziert von *Dyonis Imesch*, Vertrag zwischen Wallis und Ossola vom 2. August 1284, in: BWG III/1 (1902), S. 63–69.

328 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 1021.

329 Ebd., Nr. 1017.

330 *Enrico Rizzi* (Anm. 325), S. 135.

hen.³³¹ Damit wird deutlich, dass die Familie der Rodis-Baceno um das Jahr 1300 beidseits des Albrunpasses Herrschaftsrechte besass, und dass die Förderung des Passverkehrs wohl in ihrem Aufmerksamkeitsbereich lag.

Gegen Ende des 13. Jahrhunderts verlieh Bischof Bonifaz von Challant Guidolino de Rodis das Meiertum Ernen.³³² Auch 1328 übertrug Bischof Aimo von Turn dem Sohn Guidolinos das Meiertum und bestätigte ihm darüber hinaus weitere Rechte: «Majorie debet manere Widolino et Georgio eius nepote et eorum heredibus in perpetuum in feudum homagii ligii. Item sustam, pondus et partironam de Aragon [Ernen] in augmentum feudi.»³³³ Mit dem Erwerb von Sust und Zoll in Ernen besass die Familie Rodis-Baceno diese Rechte nun sowohl in Baceno³³⁴ am Südfuss des Albrun als auch im Goms, womit sie beide Zugänge des Passes, der wohl vornehmlich dem interregionalen Warenaustausch diente, beherrschte.³³⁵ Guidolino de Rodis war in jenen Jahren «Schöpfer einer ehrgeizigen transalpinen Politik». Als in Ossola die Bischofsgrafschaft unterzugehen drohte und die Stadt Novara rasant an Einfluss gewann, erwarb Guidolino also neue Kräfte jenseits der Alpen.³³⁶ Im Wallis blieb die Politik der Familie sehr stark auf die Alpenpässe ausgerichtet. Die Herrschaft über den Albrunpass und den Transitverkehrsweg durch das Binntal erwies sich bei der Einsetzung der Rodis-Baceno ins Meieramt Ernen wahrscheinlich von Bedeutung.³³⁷

Das verkehrsmässige Gewicht des Albrunpasses, der in den Quellen erst spät auftaucht, hat sich im Verlauf des Mittelalters mehrfach modifiziert.³³⁸ 1355 ist für den Albrunpass ein «Mercator lanarum et aliarum mercaturarum» bezeugt.³³⁹

331 Ebd., S. 139.

332 *Jean Gremaud* (Anm. 45), III, Nr. 1286, 1424, 1489: Die Familie wird auch in der nachfolgenden Zeit mehrfach als Inhaberin des Meiertums von Ernen erwähnt.

333 Ebd., III, Nr. 1554.

334 *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 480; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 7/11.

335 *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 96f.; *Arthur Fibicher*, Art. «Albrunpass», in: Das Historische Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]; *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 157: Die Nachkommen Guidolinos verkauften das Meiertum von Ernen 1341 an Franz von Compeys, 1344 an Bischof Guichard/Witschard Tavel und 1345 an Paolo di Pignorio (*Jean Gremaud* [Anm. 45], IV, Nr. 1857, 1874, 1986). IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 6/11: Beim Verkauf des Meiertums leisteten die Gemeinden des Goms finanzielle Beiträge und erwarben sich damit das Recht, bei der Wahl des Meiers «ob Deysch uff» mitzubestimmen.

336 *Enrico Rizzi* (Anm. 325), S. 136: Die Rodis waren auch an verkehrspolitische Aktivitäten am Gotthard und bei den aus der Leventina erreichbaren Pässen beteiligt.

337 Ebd., S. 138–143: Eine Rolle bei der Etablierung ihrer Herrschaft spielte wohl auch die Belehnungspolitik der de Rodis, denn sie gewährten ihren vertraglich fast gleich gestellten Siedlern Grundstücke und Nutzniessungen etc. als Erblehen.

338 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 6/11 und 8/11.

339 Der Albrunpass wird nach *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 470, 473, im Jahr 1355 erstmals in den Quellen erwähnt. Einem «mercator» aus Chaumon, der mehrere Ballen Barchenttuch von Mailand nach Frankreich transportierte, wurden diese im «Ernenthal» konfisziert. In der Folge setzte sich der französische König in Bern für seinen Untertanen ein. Schulte bezieht den Vor-

Im 14. und 15. Jahrhundert taucht der Warentransit über den Albrun schliesslich in den Abkommen zwischen dem Oberwallis und dem (oberen) Ossola auf. 1379 wurden beispielsweise in Binn Streitigkeiten zwischen der Gemeinde Grengiols und den Ortschaften von Münster an aufwärts sowie den Gemeinden des Ossolatal vertragen beigelegt. Inhaltlich stritten sich Einheimische und Händler um Viehtriebe und Diebstähle, wobei auch eine «communitas» mit «mercandia sua» erwähnt wird.³⁴⁰ 1381 erhielten die Gemeinden oberhalb der Massa vom Hof in Matarella einen Geleitbrief, der ihnen für den Warenverkehr den freien Durchzug durchs Eschental einräumte. Das Dokument lässt sich allenfalls auch auf den Albrun beziehen.³⁴¹ 1403 wurde in Binn, Baceno und Crodo erneut verhandelt, wobei die aus den Absprachen hervorgegangenen Dokumente nicht zwischen der Benutzung von Albrun und Gries unterscheiden lassen.³⁴² Der Zug der Berner und Solothurner über den Albrun im Jahr 1425 muss schliesslich ein ausserordentliches Ereignis gewesen sein, was indirekt durch das Alprecht der Gemeinde Binn von 1447 bestätigt wird. Gemäss diesem Recht führte nämlich «keine grosse Warenstrasse durch das Thal».³⁴³ Die Wirren um das Eschental und das Herzogtum Mailand bewirkten schliesslich zu Beginn des 16. Jahrhunderts generell eine Absinken des Handels zum Lokalverkehr, obschon ab und an die Bedeutung der Route «per monte Albrun in valle Bundoli [Binntal]» für den Transitverkehr zwischenzeitlich auch anstieg, das heisst etwa im Fall der Nichtbegehbarkeit des Simpsons. In solchen Fällen begannen die mailändischen Kaufleute, die Albrunroute zu begehen.³⁴⁴ Als jedoch im Jahr 1529 die Kirchgemeinde Münster von Bischof Adrian I. von Riedmatten das Recht erhielt, zur Bestreitung des Wegunterhalts im Obergoms die Wegzölle einzuziehen, geriet der Albrun wohl auch gegenüber den Obergommer Pässen endgültig ins Abseits.³⁴⁵

fall auf den Albrun, obwohl auch der Weg über den Griespass oder durch das Goms gemeint sein könnte.

340 Jean Gremaud (Anm. 45), VI, Nr. 2294; Aloys Schulte (Anm. 10), Bd. I, S. 473.

341 Jean Gremaud (Anm. 45), VI, Nr. 2331.

342 Ebd., VII, Nr. 2557; Aloys Schulte (Anm. 10), Bd. I, S. 474; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 8/11.

343 Nach Aloys Schulte (Anm. 10), Bd. I, S. 474; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 9/11.

344 «abbandonarono il passo del Sempione e presero a passare per le valli di Antigorio e di Binn, per essere cammino più comodo, più sicuro e più trattabile»: Archivio di Stato di Milano, Cancelleria Generale dello Stato, Mappen 183, 185, zit. nach Enrico Rizzi (Anm. 325), S. 137 [ohne Datumsangabe]: Das Ziel der Händler war nach Rizzi der Sittener Markt.

345 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 7, S. 9/11.

2.1.3 Kaufmännische Akteure

Die italienischen Kaufleute und das Wallis

«Eine regelrechte Verkehrspolitik betrieben die Mailänder Kaufleute».³⁴⁶ Der Vorsprung der oberitalienischen Kommunen im Bereich der verfassungs-, wirtschafts-, und verkehrsgeschichtlichen³⁴⁷ Entwicklung erklärt, weshalb diese besonders früh eine städtische Strassen- und Verkehrspolitik ausformten und darüber hinaus quasi als externe Komponente auch auf die Verkehrsorganisation des Alpenraums Einfluss nahmen. Die italienischen Städte und insbesondere deren Kaufmannschaften trugen mit ihren Initiativen seit dem 12. Jahrhundert massgeblich zum Ausbau und zur Sicherheit von Transitwegen im Wallis bei,³⁴⁸ indem sie beim Bischof von Sitten, bei den Grafen von Savoyen sowie bei kleineren Herren, welche im Besitz eines Lehens der Bischöfe und Grafen waren,³⁴⁹ intervenierten und Privilegien, Verträge sowie Geleitzusicherungen in die Wege leiteten, die gegenseitige Rechtshilfe und die Beschränkung des Repressalienwesens zum Inhalt hatten und uns deshalb über den damaligen Zustand der Strassen sowie die Transportorganisation informieren.³⁵⁰ Neben anderen oberitalienischen Kommunen bemühte sich im Wallis besonders Mailand, das angesichts seiner nicht gerade optimalen Verkehrslage noch intensiver als Venedig versuchte, auf die Gestaltung der Passübergänge und des Verkehrs nördlich der Alpen Einfluss zu nehmen, den freien Verkehr und damit seine eigenen Handelsinteressen durchzusetzen sowie eine aktive Verkehrspolitik zu betreiben.³⁵¹ Wie auch in anderen Kommunen kam hinsichtlich der Wirtschaftspolitik den Korporationen der Kaufleute eine zentrale Rolle zu.³⁵²

346 *Thomas Szabó* (Anm. 55), S. 27.

347 *Luciana Frangioni*, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio die prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983, S. 33: Durch den Übergang der Regalien an die oberitalienischen Städte war hier die herrschaftliche Voraussetzung für direkte Aktivitäten gegeben, weshalb seit dem 12. Jh. zahlreiche Massnahmen zur Förderung von Handel und Verkehr fassbar werden. Dementsprechend früh hielten die Kommunen regelmässig ihre Strassen instand und richteten eigene Wegeämter ein, wobei auch hier das Hinterland den abhängigen Gemeinden überlassen wurde.

348 *Klaus Brandstätter* (Anm. 203), S. 215.

349 Die im Wallis mit dem Strassenunterhalt betrauten Einzelpersonen wurden oft in die Verhandlungen der lombardischen Prokuratoren miteinbezogen.

350 Zu Mailands zahlreichen Verträgen und Abkommen vgl. etwa *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* (Anm. 347), passim.

351 *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 407; *Luciana Frangioni* (Anm. 347), S. 35.

352 *Klaus Brandstätter* (Anm. 203), S. 204: Die Korporationen übernahmen die Prärogativen im Bereich von Handel und Verkehr. Auch wenn sie seit der Ausformung der Herrschaft Visconti nicht

Mit dem Interesse der mailändischen Kaufmannschaft an der Rhonetalroute war das Startsignal für den handelsmässigen Aufschwung des Simplon und weiterer Walliser Pässe gegeben, der markiert wird durch eine ganze Reihe gegenseitiger Verträge zwischen den Bischöfen von Sitten, den Grafen von Savoyen, kleineren Herrschaftsträgern oder Einzelpersonen einerseits und der «universitas mercatorum» italienischer Städte andererseits, die diese zuerst im eigenen Namen, dann auch namens der Stadt schlossen.³⁵³ Ab den siebziger Jahren des 13. Jahrhunderts sind uns die ersten Abkommen, welche die präzise Regelung des Transits durch das Wallis zum Gegenstand haben, überliefert.³⁵⁴ In diesen wie in späteren Vereinbarungen ging es um den freien Verkehr von Gütern, den Ersatz bei Schädigungen, die Instandhaltung der Strassen und der Verkehrsinfrastruktur, zum Teil auch um die Festlegung der Niederlagsorte und – zur Vermeidung willkürlicher Erhöhungen – um die Fixierung von Zolltarifen, Sustgebühren und weiteren verkehrsbezogenen Abgaben.³⁵⁵ Zur Abrundung sicherten sich Mailand und andere oberitalienische Städte den Handelsverkehr durch weitere zahlreiche Schutzprivilegien mit Herrschaftsträgern nördlich der Alpen ab, welche die Fortsetzung der Simplonroute kontrollierten.³⁵⁶ Auch die Grafen von Savoyen versuchten durch Vergünstigungen wiederholt, den Mailänder Transit verstärkt auf von ihnen kontrollierte Passlinienführungen, etwa den Mont Cénis oder den Grossen St. Bernhard zu ziehen. Mailand hielt sich aber stets alle Optionen offen, um nicht auf einen einzigen Alpenübergang angewiesen zu sein.³⁵⁷

mehr die Möglichkeit hatten, eigenständig Handelsverträge abzuschliessen, so behielten sie doch ihre grundsätzlichen Kompetenzen zum Schutz des Handels. Dementsprechend bezeichnen die aus dem ausgehenden 14. Jh. stammenden «Statuta mercatorum Mediolani», die z.T. ältere Zustände widerspiegeln, die Regelung des Verkehrswesens als Angelegenheit der «Camera dei mercanti». Hier wie auch in anderen Kommunen wählten die Vertreter der Kaufmannschaft jährlich die für den Handel optimalen Wege aus, die dann durch Kaufmannschaft zu benutzen waren, wollten sie den Schutz der Gemeinschaft geniessen.

353 Im Zeitraum, als die ersten verkehrspolitischen Verträge zwischen den Walliser Machthabern und den italienischen Kaufleuten abgeschlossen wurden, berichten die Quellen auch von den ersten berühmten Reisenden, welche den Simplonpass begangen haben: 1254 Erzbischof Odo von Rouen, 1275 Papst Gregor X., 1391 der spätere Kaiser Karl IV. Vgl. *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 833; *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 219; *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 98.

354 *Klaus Brandstätter* (Anm. 203), S. 205f.

355 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 546–549; *Gigliola Soldi Rondinini* (Anm. 350), S. 389–391.

356 *Gigliola Soldi Rondinini* (Anm. 350), S. 393f.; *Luciana Frangioni* (Anm. 347), S. 38–40.

357 *Luciana Frangioni* (Anm. 347), S. 65; *Klaus Brandstätter* (Anm. 203), S. 206f.: Insgesamt blieb der Simplon für Mailand die wichtigste westalpine Verbindung, wenn auch der direkte Seehandel nach Flandern sowie die Konkurrenz des Gotthard und der ostalpinen Pässe den Transit seit der zweiten Hälfte des 14. Jhs. nachhaltig beeinträchtigten. Zum Jahr 1393 ist ein Versuch festzustellen, den Übergang wieder verstärkt nutzbar zu machen. In einer an den Grafen von Savoyen gerichteten Erklärung ober- und mittelitalienischer Kaufleute heisst es, dass der Transport von englischen Tuchballen bis vor etwa dreissig Jahren vorrangig durch das Wallis, dann aber

Sigmund 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.³⁵⁸ Gesichert ist dagegen die Beurkundung Bischof Heinrichs von Raron vom 25. Juli 1270, dass sein Seneschall mit mailändischen Kaufleuten einen Transit- und Zollvertrag abgeschlossen habe, gemäss dem der Seneschall je nach Ware zwölf, sechs oder zwei Pfennige pro Ballen an den Bischof verzollen dürfe. Unter der Bedingung, dass der bischöfliche Amtmann seinem Herrn den Einzieher stellte, stand es ihm darüber hinaus zu, einen Siebtel der Einnahmen zurückzubehalten. Als Gegenleistung sollten er und seine Erben «adiuvare et manutere ipsos mercatores in omnibus negociis mercatorum sive mercature in districto domini episcopi et alibi ubicumque poterint justicia mediante», wofür sie wiederum auf jeden Ballen französisches, golddurchwirktes Tuch, Seide und Gewürze und auf jedes Geleitpferd zwei Pfennige auf jeden anderen Ballen einen Pfennig Abgabe erheben durften.³⁵⁹

Zwischen 1271 und 1273 sprachen Vertreter der Kaufleute von Mailand und Pistoia mittels eines umfangreichen Transit- und Zollvertrags dem verkehrspolitisch aktiven Bischof Rudolf Valpelline von Sitten,³⁶⁰ in der Meinung, dass der Bischof Strassen und Brücken nur mit grossen Geldmengen unterhalten könne («stratas et pontes reficere et in bono statu conservare sine maximis et immoderatis expensis»), zwölf Pfennige auf jeden französischen Tuchballen und denselben Betrag für jedes eskortierte Pferd zu. Für weitere Waren wollten die Kaufleute mit folgenden Beträgen aufkommen: Für Wolle, Wachs, Waffen etc. sechs Pfennige pro Ballen, für Metalle zwei pro Ballen. Nicht einbegriffen waren hier die drei Pfennige pro Ballen, welche die Kaufleute in Sitten zu entrichten hatten, die zwei Pfennige, welche sie in Brig bezahlen mussten, sowie je ein Pfennig Brückengeld in Riddes und Granges und ein Wiener für die Suste in Martigny pro Ballen und Geleitpferd. Alle weiteren Zölle – bis auf diejenigen aus der Zeit Bischof Heinrichs von Raron (1243–1271) – wurden durch den Vertrag annulliert.

v.a. über den Gotthard erfolgt sei. Um nun erstere Route wieder aufzuwerten, schlugen sie Zollsenkungen vor.

358 *Sigmund Furrer*, Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis, 3 Bde., Sitten 1850–1852, hier: Bd. I, S. 103. Ein Handel und Verkehr über den Simplonpass betreffendes Dokument aus dem 17. Jh. weist sogar auf einen noch früheren Vertrag des Jahres 1008 mit einer mailändischen Handelsgesellschaft hin: Stockalperarchiv (StoA) Brig, F. 225, zit. nach *Peter Arnold*, Der Simplon. Zur Geschichte des Passes und des Dorfes, Brig 1984, S. 22.

359 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 765.

360 Bischof Heinrichs Nachfolger, Rudolf von Valpelline (1271–1273), wandte dem Transitverkehr ebenfalls grosse Aufmerksamkeit zu. Am 7. Okt. 1271 schloss er mit Graf Philipp von Savoyen ein Schutzbündnis, das neben den Bistümern Genf, Lausanne, Aosta und Sitten auch das Ossola und die Leventina umfasste (*Jean Gremaud* [Anm. 45], V, Nr. 2175 [Supplément]). Bereits am 22. Juli desselben Jahres hatte er Aymo Ayerter zu Leuk einen Heller für Wägeloohn und Einmagazinierung zugestanden (ebd., II, Nr. 778).

Dem bischöflichen Seneschall namens Wilhelm und seinen Erben wurde ähnlich wie im Jahr 1270 gegen die Verpflichtung zum Schutz und zur Unterstützung der Handelsgesellschaften im bischöflichen Gebiet von jeder Balle, auf die der Bischof zwölf Pfennige einhob, zwei Pfennige, auf jedes Geleitpferd zwei Pfennige und von jeder anderen Balle ein Pfennig zugesprochen. Der Bischof seinerseits hatte den «ligatori ballarum» von Brig aufzutragen, dass sie die Ballen nur mit der Zustimmung der Kaufleute auf- und zubinden durften. Die «ponderatores ballarum» von Brig sollten zudem jedes Jahr auf den Rat von zwei oder drei mailändischen Kaufleuten hin einen Chef-Wiegemeister wählen, welcher dem Meier von Naters einen Amtseid zu schwören hatte. Den «vecturales», den Fuhrleuten auf bischöflichem Territorium wurde im Vertrag verboten, ohne Zustimmung des Bischofs Bündnisse unter sich abzuschliessen, welche den Kaufleuten zum Schaden gereichen konnten. Dieser Vertrag der mailändischen und pistoischen Kaufleute mit dem Bischof von Sitten wurde auf Dauer seines Episkopats festgelegt, wohingegen die enthaltene Übereinkunft mit dem Seneschall und seinen Erben auf ewig Gültigkeit haben sollte. Der oben erwähnte erste Vertrag von 1270 mit dem bischöflichen Seneschall bildete wohl die Grundlage dieses Abkommens, das nun jedoch aufgrund von Strassenunterhaltungsschwierigkeiten abgeändert und erweitert wurde. Die Stadt Mailand ratifizierte den Vertrag und fügte den Zöllen zusätzlich sechs Pfennige bei Sitten und vier bei Riddes für jedes Geleitpferd hinzu sowie an die Reparatur der Strasse zwischen Agarn und Visp und unter Vétroz je einen Wiener pro Ballen Ware.³⁶¹

Neben diesen generellen Übereinkünften mit Bischof und Seneschall widmeten sich die Kaufleute aus Mailand in diesen Jahren auch bestimmten Wegabschnitten der Route durch das Wallis. So schlossen sie etwa am 14. Januar 1272 mit Humbert de Gavio, einem Bürger von Sitten, der auch im eben zitierten Abkommen von 1271–1273 erwähnt wurde, und dessen Erben einen Vertrag ab, mittels dessen sie ihnen das Recht zukommen liessen, «omni tempore usque in perpetuum Viennensem unum» auf jeden Richtung Frankreich oder von dort herkommenden über die «stratam Vallesii» transportieren Warenballen zu erheben. Im Gegenzug sollte Humbert de Gavio den Unterhalt der Brücken und der Strasse unterhalb von Vétroz («es Valos sive Langhenum») garantieren.³⁶² Ohne Zweifel waren sich die Kaufleute der Notwendigkeit des Unterhalts bestimmter Strassenabschnitte bewusst, um die Begehbarkeit der Route während des gesamten Jahres zu gewährleisten. Ausserdem befand sich diese Strecke im Einflussbereich der

361 Ebd., II, Nr. 805; vgl. auch *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 164; *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 91f.

362 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 787. Nach *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 92, handelt es sich mit grosser Wahrscheinlichkeit um die sumpfige Zone, welche Praz-Pourris genannt wird.

Grafen von Savoyen, weshalb es möglich ist, dass die Garantien des Bischofs ihnen als nicht ausreichend erschienen.³⁶³

Unter dem Sittener Bischof Peter von Oron (1274–1278) und bis zum Ende der folgenden Sedisvakanz im Mai 1290 existiert kein weiteres Vertragswerk mit Kaufleuten auf landesherrlicher Ebene. Dagegen sind für diesen Zeitraum gehäuft Dokumente überliefert, welche die Veräusserung von Zöllen an und unter Einzelpersonen, Familien und Gemeinden belegen.³⁶⁴ Erst in der Zeit der Herrschaft von Bischof Bonifaz von Challant³⁶⁵ kam es am 15. März 1291 zu einem weiteren Abkommen zwischen zwei Prokuratoren der Kaufleute von Mailand und dem Oberwalliser Landesherrn, das die Behebung von Missständen, die Sicherung des Verkehrs und die Förderung des Handels im bischöflichen Territorium anstrebte. Die beiden Vertragsparteien verpflichteten sich, dass innerhalb von vierzig Tagen nach einem Delikt von keiner Seite Repressalien, Pfändungen und Handelsverbote erfolgen durften. Als ersten Schritt nach einem Schadensfall sollten der Bischof und seine Beamten der Gemeinde Mailand oder diese und ihre Beamten dem Bischof die Delikte einklagen, Gegenrecht und Bestrafung beantragen und Wiedererstattung fordern. Danach sollten weitere zwei Monate Frist verstreichen, bis Strafe, Pfändung und Verbot fällig wurden. Alle Kaufleute, welche ihre Zugehörigkeit zur mailändischen Kaufmannschaft beweisen konnten, sollten durch den Bischof für erlittene Verluste entschädigt werden. Der Landesherr verpflichtete sich zudem durch den Vertrag zu ununterbrochenem Strassenunterhalt und der Instandhaltung der Brücken von der Morge bis Agarn und von Agarn bis Visp gegen die Entrichtung der gewöhnlichen Tarife und Zölle durch die Handelstreibenden. In Friedenszeiten sollte der Bischof auch die Strasse vom «cruce de Otans usque ad aquam de Morgia» beaufsichtigen. Er hatte dafür zu sorgen, dass von Sitten bis Agarn, von dort bis Brig und von Brig bis zur Kirche von Simplon Dorf die Ballen nur an den dafür vorgesehene Etappenorten («a dicto loco», gemeint sind die Susten) sowie an den von den Kaufleuten aufgetragenen Destinationen abgeladen wurden. Zuwiderhandelnden drohte eine Geldbusse. Die unter Bischof Heinrich von Raron vereinbarten Zolltarife für Strassen und Brücken soll-

363 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 92.

364 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 164; *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 838 (Bischof Peter verleiht einem Sittener Bürger einen Zoll [29.02.1276]), Nr. 841 (Jérémie, die Nichte des Peter Jocular, verkauft Wilhelm von Aosta, Leiter des Hospitals in Sitten, alle ihre Rechte an der Sittener Suste [19.08.1276]), Nr. 933 (Vereinbarung zwischen Wilhelm von Aosta, Inhaber des Sittener Hospitals, und Peter, dem Neffen des Peter Jocular, betreffend das Zollrecht bei der Sittener Suste [8.04.1285]), Nr. 970 (Stefan, Brückenzöllner von Riddes, verpfändet seine Zollrechte an Wilhelm von Drone, Bürger von Sitten [8.09.1287]), Nr. 996 (Peter, Neffe des Peter Jocular, bestätigt, als Verkaufssumme für die Sittener Suste von der Stadt Sitten 60 Pfund erhalten zu haben [1.04.1290]).

365 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 165: Bischof Bonifaz von Challant entstammte einer reich begüterten Adelsfamilie aus dem Aostatal.

ten beibehalten werden. Detailliert wird dargelegt, welche Beträge an welchem Ort auf welche Waren oder für welche Zweckbestimmung erhoben werden sollte.³⁶⁶ Der Bischof beabsichtigte weiter, in den nächsten acht Tagen ein Verbot verkünden zu lassen, welches festschrieb, dass niemand innerhalb seines Territoriums auf eigene Faust mit Mailand Verträge abschliessen, (Sold-)Dienste oder Lehen annehmen sowie andere Verpflichtungen eingehen oder die Kaufleute behindern dürfe. Es scheint wahrscheinlich, dass Bonifaz von Challant hier gängigen Praktiken entgegenzuwirken versuchte, indem er für sich quasi ein Monopolrecht betreffend verkehrspolitische Verhandlungen und Abkommen mit der Kaufmannschaft reklamierte.³⁶⁷

Dass sich der Bischof aber in dieser Zeit aufgrund von «debitis soluendis predecessorum nostrorum [...] ecclesie nostre tempore vacationis sedis episcopalis», also der vorangegangenen Sedisvakanz und damit verbundenen Geldnöten, auch gezwungen sah, verkehrspolitische Kompetenzen zu veräussern, zeigt ein weiterer Vertrag vom 29. Mai 1294: Neben anderen Rechten veräusserte Bonifaz von Challant den Wegzoll in Sitten für eine Leihsumme von 200 Pfund.³⁶⁸ Im Vertrag von 1291 mit Mailand und Pistoia wurde wie bereits in den Jahren 1270 und 1271–1273 Wilhelm, dem bischöflichen Seneschall, und seinen Erben auf jeden Ballen, für welchen der Bischof zwölf Pfennige erhob, zwei Pfennige, auf jedes Geleitpferd ebenfalls zwei Pfennig und auf alle weiteren Warenballen ein Pfennig Abgabe zugesprochen. Als Gegenleistung mussten Seneschall Wilhelm und Erben «ipsos mercatores adiuuare et manuteneri in omnibus megociis [...] in districtu dni episcopi Sedun.» Auch die bereits 1271–1273 aufgestellten Regelungen für die «ligatori» und «ponderatores ballarum» in Brig sowie für die «victurales de terra dni episcopi» wurden in diesem Vertrag erneuert. Die Vertreter der mailändischen Kaufleute stimmten darüber hinaus einer Erhöhung der Zölle unter den Bedingungen, dass der Bischof die Susten von Martigny, Sitten und Agarn ausbesserte und kein Bewohner der bischöflichen Gebiete den Ballenführern oder Kaufmannsboten in Abwesenheit der Kaufleute Waren abkauften oder austauschten, zu.³⁶⁹

366 So wurde für die Brücke von Riddes ein Pfennig pro Ballen, für den Unterhalt der Brücke von Granges und Martigny je ein Pfennig pro Ballen, für die Suste und jedes Geleitpferd von Martigny ein Wiener ebenso wie für die Reparatur der Strasse von Agarn bis Visp zugesprochen. Für die Reparatur des Wegs bei Vétroz durfte ein gewisser Oberto de Ganio [wahrsch. identisch mit Humbert de Gavio; vgl. Text vor und mit Anm. 362] einen Wiener auf jeden Warenballen erheben.

367 Jean Gremaud (Anm. 45), II, Nr. 1017, S. 414–422.

368 Ebd., Nr. 1052, S. 458. Die Veräusserung von Rechten aber gleich mit einer «Handelsstockung» in Verbindung zu bringen, wie Ferdinand Schmid (Anm. 288), S. 167f. dies tut, scheint zu weit gegriffen.

369 Jean Gremaud (Anm. 45), II, Nr. 1017, S. 414–422. Vgl. dazu Antoine Lugon (Anm. 24), S. 93.

Am 20. Juli 1321 schlossen die Prokuratoren der mailändischen Kaufleute erneut ein Abkommen mit dem Bischof von Sitten. Die Strecken, auf welche sich die Regelung bezog, waren die folgenden: von Martigny bis Visp, von Visp nach «laquenesta» [Gestein], und von Visp auf den Gipfel des «mons Noveni», nahe des Sees von «Rohevo de Bonteva». Die Route von Martigny nach Gstein in der Nähe des Simplonpasses gehört eindeutig zur Simplonroute. Die andere erwähnte Linienführung bleibt dagegen rätselhaft: Beim genannten «mons Noveni» könnte es sich einerseits um den Nufenen handeln, was der Terminus annehmen lässt. Andererseits könnten damit aber, da Visp hier als Weggabel erscheint, mit «mons Noveni» Monte Moro- oder Antrona-Pass gemeint sein. In der Nähe des letzteren Passes befindet sich in der Tat ein kleiner See, dessen Name jedoch auf der topographischen Karte fehlt, womit letztendlich unklar bleibt, auf welche Passroute sich der Passus bezieht.³⁷⁰ Für die Saaserpässe spricht die Tatsache, dass nach 1300 Einfluss und Macht der Grafen von Biandrate hier Einbussen erlebt hatten. Und bereits um 1350 tauchten ja bekanntlich Saaser- und Matteredal im Testament Perrods von Turn und damit als Einflussspähren seiner Familie auf. Die wachsende Macht der von Turn wird auch durch die Tatsache markiert, dass 1323 Aimo IV. von Turn Bischof Aimo Châtillon auf dem Stuhl von Sitten folgte, welcher sich übrigens weigerte, das savoyische Investiturrecht anzuerkennen. Der oben erläuterte Vertrag wurde jedoch noch unter seinem aus dem Aostatal stammenden Vorgänger abgeschlossen.³⁷¹

Ein Indiz für die Permanenz und das Anwachsen des Verkehrs in den ersten Dezennien des 14. Jahrhunderts bildet auch ein Vertrag vom 10. August 1336 zwischen dem Prokurator von Mailand, Bartholomeus de Salario, und den Brüdern und Lehensnehmern des Bischofs, Ulrich und Nikolaus de Ayert von Leuk. Der Vertragsabschluss erfolgte «secundum ordinationem dni episcopi Sedun.» Das Abkommen sah vor, dass die beiden Brüder ein neues Sustgebäude («noua domus seu sustam») in Leuk errichteten. Die Suste sollte aus Kalkstein und Sand, also Mauerwerk («murata tota»), gebaut und ihr Dach mit Steinplatten («lapibus qui vulgo vocantur less») bedeckt werden. Darüber hinaus sollte das Gebäude ein Fassungsvermögen von 200 Ballen aufweisen. Vorgesehen waren zudem zwei mit Schlössern versehene Türen («due porte [...] cum clauibus et clausuris sufficientibus»), die eine für den Eingang und die andere für die Ausfuhr der Ballen. Die beiden Brüder mussten laut Vertrag ohne Verzögerung für jeden in der Suste entstandenen Schaden an Kaufmannsware aufkommen. Als Gegenleistung wurde Ulrich

370 Archive cantonales du Valais, fonds Joseph de Lavallaz, P 37, zit. nach *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 94.

371 Testament Perrods von Turn: Gremaud (Anm. 45), IV, Nr. 1971. Zu den Bischöfen *Louis Carlen*, Art. «Aimo Châtillon († 1323). 1308–1323 Bischof von Sitten» und Art. «Aimo von Turn († 1338). 1323–1338 Bischof von Sitten», in: *Erwin Gatz* (Hg.), *Die Bischöfe des Heiligen Römischen Reiches 1198 bis 1448. Ein biographisches Lexikon*, Berlin 2001, S. 735f.

und Nikolaus de Ayert vom Prokurator der mailändischen Kaufleute die Erhebung von einem Heller auf jeden Ballen Ware in beidseitige Verkehrsrichtung zugestanden. Von der bischöflichen Tafel erhielten die beiden Brüder gleichzeitig das Recht verliehen, einen Pfennig auf jeden Ballen für das Wiegen der Waren in der alten Suste («prioris suste de Ayent») sowie weitere Beträge auf Sust und Gewicht zu erheben. Das Dokument vermittelt also, dass neben dieser geplanten eine ältere («priora susta»), ebenfalls Gebühren einfordernde Suste bestand. Die Zugeständnisse der Kaufleute an die beiden Brüder bedeuteten quasi die Finanzierung des neuen, qualitativ hochwertigeren und sichereren Gebäudes, das wohl aufgrund eines gestiegenen Verkehrsaufkommens notwendig geworden war. Das Vorgehen wird als «augmentum feudi homagii ligii» gegenüber dem Bischof begriffen.³⁷²

Ein Pachtvertrag, der zwei Jahre später (1338) abgeschlossen wurde, beweist, dass die Suste spätestens dann fertig gestellt war. Die Gründe für die Verpachtung der Sust beim «pons de Leucha» auf dem Territorium von Agarn samt Rechten für vierzig Pfund im Jahr durch die beiden Brüder an einen mailändischen Bürger namens Jean Crecho de Canturio bleiben unklar. Es wird aber präzisiert, dass die einzuziehenden Gebühren sich total auf drei Heller pro Ballen beliefen. Daneben werden auch ein Zollrecht und weitere Gebäude «circa dictam sustam» erwähnt, die an den Mailänder weiter verpachtet wurden.³⁷³ Bereits am 23. April 1339 werden «antiqua» und «noua suste» wieder in einem Dokument fassbar: Ulrich de Ayert erhält vom Bischof das Recht zu Lehen, auf jeden Ballen der die Gegend von Leuk passierte, einen Pfennig «pro antiqua susta et pro pondere» zu erheben. Darüber hinaus darf er einen Heller für die neue Suste als erweitertes Lehen («ratione suste nove») sowie drei Heller für Gewicht und Sust einziehen.³⁷⁴ Die Abgaben bei der Suste von Leuk wurden also um das Doppelte angehoben. Es ist vielleicht übertrieben auf eine Hebung des Transitvolumens im selben Ausmass zu schliessen, aber ohne Zweifel dürfte immer noch ein reger Transitverkehr geflossen sein.³⁷⁵ Trotz Pestwellen, kriegerischer Wirren und dem Abflauen des Champagne-Verkehrs im 14. Jahrhundert war der Verkehr im oberen Wallis nicht ganz

372 *Jean Gremaud* (Anm. 45), IV, Nr. 1694.

373 Ebd., Nr. 1718. Vgl. ebd., II, Nr. 778: Im Jahr 1271 wurde erstmals eine Suste in Leuk erwähnt, als Bischof Rudolf die Suste und das Recht, auf jeden Warenballen zwei Heller zu erheben, an Aymon de Ayert (Agarn) von Leuk verlieh. Eineinhalb Jahre nachdem Aymon von Leuk dem Bischof 50 Pfund für die Sustrechte bezahlt hatte, erstatte dieser dem Bischof die Rechte für eine Summe von 85 Pfund zurück. Der Bischof war sich offensichtlich der gestiegenen Rentabilität des Zolls bewusst, da er nicht zögerte auf diesen Titel einen 20% höheren Betrag zu leihen (ebd., II, Nr. 797).

374 Ebd., IV, Nr. 1752.

375 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 96. Ein ähnlicher Fall von Abgabenerhöhung findet sich in Granges: Während der Zoll 1271 einen Pfennig pro Ballen betrug, waren es 1339 bereits zwei Pfennige. Hier war es die übrigens die Gemeinde, welche das bischöfliche Lehen innehatte und den Unterhalt der Strasse sicherte (*Jean Gremaud* [Anm. 475, IV, Nr. 1744]).

erlegen, was die anhaltenden verkehrsbezogenen Vertragstätigkeiten der Mailänder Kaufleute mit Wallisern nahe legen: Man denke etwa an das bereits erwähnten Sustbau-Abkommen für Visp mit Johann de Platea von 1351.³⁷⁶ Ein weiterer Ausdruck für die wirtschaftliche Dynamik der Epoche ist, dass sich die kleine Stadt Sitten zwischen 1286 und 1312 flächenmässig fast verdoppelte.³⁷⁷

Neben den Bischöfen von Sitten, kleineren Walliser Herren oder Einzelpersonen und Gemeinden schlossen die Mailänder Kaufleute auch mit den Grafen von Savoyen, den Herren im Unterwallis, Verträge zur Regelung des Handelsverkehrs ab oder erhielten von diesen verkehrsbezogene Privilegien und Vergünstigungen. So vereinbarten am 22. November 1276 Jean Liprandi und Henry Arcuri im Namen der Kaufleute von Mailand mit Graf Philipp von Savoyen, dass der «surepesio» auf Tuch über das «rectum pedagium» hinaus von 33 % auf 25 % gesenkt werde, derjenige auf Wolle von 33 % auf 20 %, so in St. Maurice und Villeneuve.³⁷⁸ Darüber hinaus wurde wahrscheinlich auch ein Vertrag zwischen den Kaufleuten und der Stadt St. Maurice geschlossen, welcher zwei Pfennige mehr an Abgaben für den Unterhalt der Strasse von Bex nach Martigny vorsah, was den an die Zollrechnungen angehängten Abrechnungen des «pedagium camini» entnommen werden kann.³⁷⁹ Wenige Zeit später, zwischen 1276 und 1282 mussten die Kaufleute aber eine Erhöhung des Tarifs in Kauf nehmen, über deren Gründe wir nur rätseln können, da kein entsprechendes Dokument überliefert ist. Gesichert ist dies durch die Tatsache, dass der Zolllarif von St. Maurice für den Unterhalt der Strasse von Bex nach Martigny um zwei Pfennige pro Ballen erhöht wurde.³⁸⁰ Am 14. Juli 1336 gestand Aimo von Savoyen den mailändischen Kaufleuten, vertreten durch Bertrando Solario und Contino Dal Pozzo, ein neues und wichtiges Privileg zu, welches sich auf «guidonagium» oder «conductus» von der Morge von Conthey bis nach Genf und weiter bis zur Saône, also nicht nur auf die Walliser Routen, bezog. Das Abkommen sah Entschädigungen bei Schadensfällen und Sicherheitsgarantien für die Transporte vor.³⁸¹ Derartige savoyische Privilegien wurden auch den venezianischen und weiteren italienischen Kaufleuten gewährt. 1338 wurde gar der Zöllner von St. Maurice zum Bischof von Novara und Azzo Visconti von

376 BA Visp E 5, nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 21; *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, Nr. 1985. – *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 98f., mit Lit. in Anm. 35: Daneben bezeugen auch die zahlreichen lombardischen Kaufleute und Darlehensgeber, welche sich seit den letzten Jahrzehnten des 13. Jhs. im Wallis niederliessen, den verkehrsmässigen Aufschwung.

377 *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 98: In derselben Zeit wurde das imposante Schloss Tourbillon gebaut.

378 Zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 548, Anm. 6: Vertrag zwischen Philipp von Savoyen und den mailändischen Kaufleuten (22.11.1276).

379 Ebd., S. 549, Anm. 9.

380 Ebd., Anm. 6^{bis} u. 9.

381 Privileg Aimos von Savoyen vom 14. Jun. 1336, von Amadeus VI. am 23. Mai 1347 bestätigt (*Luigi Cibrario* [Anm. 16], Bd. XXXVI, Dok. VI, S. 249).

Mailand geschickt, um zu bestätigen, dass die Reparaturen im savoyischen Bereich der Simplonroute weiterhin gemäss den mit Ludwig II. von Savoyen³⁸² geschlossenen Vereinbarungen vollzogen werden.³⁸³

Die genannten Beispiele mögen genügen, um nachzuweisen, dass die Grafen von Savoyen neben den Bischöfen von Sitten und kleineren Herren zu den Hauptvertragspartnern der oberitalienischen Kaufmannschaft betreffend die Organisation eines sicheren Verkehrs in Richtung Frankreich gehörten. Die gesamte im beschriebenen Zeitraum fassbare bischöfliche und gräfliche Zoll-, Geleit- und Strassenpolitik im Gebiet des heutigen Kantons Wallis scheint sich in hohem Ausmass auf diese *universitas mercatorum* ausgerichtet zu haben, eine Tatsache, die den ökonomischen Nutzen des Transitverkehrs für das Rhonetal unterstreicht. Das hohe Verkehrsaufkommen führte wohl zu einer Intensivierung der Regelungen im Verkehrswesen, und trotz der sinkenden Bedeutung der Messen der Champagne im 14. Jahrhundert behielten der Simplonpass und die Route durch das Rhonetal eine gewisse Wichtigkeit für die italienische, besonders aber für die mailändische Kaufmannschaft.

2.1.4 Die regionalen und die lokalen Akteure

Welchen Anteil die (Berg-)Bevölkerung an der Entwicklung des Verkehrs nahm, und wie weit sie durch Eigeninitiativen das Fliessen des Fernverkehrs ermöglichte oder förderte, ist eine offene Frage.³⁸⁴ Dass vor allem ein Teil der Anwohner entlang der Passrouten im Dienst des Verkehrs stand, ist dokumentiert. Viele Ortschaften entwickelten sich zu Stapelplätzen, an denen auch Übernachtungsmöglichkeiten und Verpflegung angeboten wurden. Fuhrleute, Säumer, Ballen- und Bergführer waren notwendig, um Personenverkehr und Warentransport sicher bewältigen zu können. Sogenannte «marrones» (einheimische Führer) werden am Grosse St. Bernhard bereits für die Jahre 905, 943 und 1129, als einige von ihnen von einer Schneelawine ins Tal gerissen wurden, erwähnt.³⁸⁵ Die Bal-

382 Es handelt sich hierbei um den Sire de Vaud und zu diesem Zeitpunkt beherrschenden Berater Graf Aymons von Savoyen. 1343–48 war er zudem Vormund von dessen Sohn, Graf Amadeus VI. Vgl. Bernard Demotz, Art. «Ludwig II. von Savoyen, in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 5 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 2198f.

383 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 128.

384 *Jean-François Bergier*, Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Bergbevölkerung im Mittelalter, in: Uta Lindgren (Hg.), Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Strassen – Verkehr. Symposium am 14. und 15. Februar 1986 in München, (= Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beih. 83) Wiesbaden 1987, S. 119–122, hier: S. 120.

385 *Fritz Glauser*, Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter, in: *Wege und Geschichte* 2 (2007), S. 12–17, hier: S. 15; *Peter Spufford* (Anm. 167), S. 119.

lenführer und Fuhrleute³⁸⁶ organisierten sich im Wallis wie auch in den Bündner Tälern, am Gotthard und im Ossola genossenschaftlich und beanspruchten das Monopolrecht für den Warentransport auf bestimmten Linienführungen. Sie beteiligten sich damit an der Verkehrspolitik einer bestimmten Region, da sie ihre Rechte herrschaftlich und in Richtung kaufmännischer Kundschaft abzusichern suchten. Des weiteren können auf regionaler und lokaler Ebene auch Gemeinden, Städte oder Talschaften, im Wallis auch die Zenden, sowie kleinere Herren und Lehensnehmer ausgemacht werden, die sich auf die eine oder andere Art an verkehrspolitischen Massnahmen beteiligten oder die manchmal sogar eine regelrechte Verkehrspolitik betrieben.

Die Transportorganisationen

Transporteure, aber auch Schiffer entlang der Hauptverkehrsrouten waren meist im Besitz eines Monopols über bestimmte Strassen-, Fluss- und Seeabschnitte. Die Entwicklung dieser wahrscheinlich im bäuerlichen Nebengewerbe betriebenen³⁸⁷ lokalen Transportdienste bildete wohl eine wichtige Grundvoraussetzung der Expansion von Handel und Verkehr im 13. Jahrhundert.³⁸⁸ Die Säumer- und Fuhrorganisationen, welche im Wallis mit der Beförderung von Handelswaren beschäftigt waren, mussten zu diesem Zweck Inhaber von durch landesherrliche Privilegien ausgestellten Sust- und Transportrechten sein. Im Gegenzug hatten sie neben der Transportorganisation meist weiterführende Pflichten zu übernehmen und Abgaben zu leisten. So ging die Strassenunterhaltungspflicht für die Landstrasse zwischen Brig und «Tennen» (Tännu, unterhalb von Visp) im späten Mittelalter in die Verantwortung der Ballenführer von Brig über.³⁸⁹ Nach Van Berchem war der Bischof von Sitten im Oberwallis in jeder Sust als Inhaber der Transportrechte eingetragen.³⁹⁰ Da Bischof und Mailänder Kaufleute das Rhonetal betreffende verkehrsbezogene Verträge schlossen, um seit dem Ende des 13. Jahrhunderts die Qualität von Verkehr und Transportwesen zu gewährleisten, nahm auch die

386 *Armando Serra*, Art. «Fuhrwesen, -gewerbe», in: *Lexikon des Mittelalters*, Bd. 4 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 1012–1014, hier: Sp. 1013: Der Transport mit Saumtieren, der zur Zeit der Champagnemessen seinen Höhepunkt erreichte, wurde im 14. Jh. – wo topographisch möglich – verstärkt durch den Karrentransport ersetzt, da besser ausgebaute Strassen und eine grössere Anzahl an Brücken neuralgische Punkte des Transports auf dem Landweg entschärften.

387 Vgl. dazu *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 13), S. 175f.

388 *Peter Spufford* (Anm. 167), S. 148.

389 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 11.2, S. 1–2/5: 1609 waren die Ballenführer von Brig auch für die Strasse bis zum Simplon (GA Niedergesteln E 4) und 1673 gar «biss nacher Daffeder» [Varzo] unterhaltungspflichtig (StaVS, ABS 204/19, 384).

390 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 123.

Kaufmannschaft massgeblichen Einfluss auf die Organisation des Transportwesens vor Ort.³⁹¹ Auf der Simplonroute durch savoyisches und bischöfliches Wallis und weiter durch das Eschental nach Italien existierten folgende Ortschaften, welche mit Sust-, Niederlags- und Transportrechten ausgestattet waren: Villeneuve am Genfersee, St. Maurice, Martigny, Sitten, Agarn/Leuk,³⁹² wo heute noch eine Ortschaft namens Susten existiert, Brig, wo die Waren auf Maultiere umgeladen wurden, Simplon,³⁹³ Gondo, auf italienischer Seite Varzo (mit erhaltenem Sustgebäude), Domodossola, Vogogna, Mergozzo und Pallanza, wo schliesslich der Seeweg eingeschlagen werden konnte.³⁹⁴ An diesen Orten entstanden mit dem Verkehrsaufschwung im 12. und besonders 13. Jahrhundert genossenschaftlich organisierte Transportorganisationen, die nach bestimmten Regeln den Warenverkehr besorgten. Welche Einwohner berechtigt waren, die Transporte durchzuführen, war mancherorts im Gemeinderecht festgeschrieben, und nachdem die weltliche Macht des Bischofs geschwunden war, beruhten die Transportrechte auf Gemeindeautonomie.³⁹⁵ Die Säumer und Fuhrleute schlossen sich zu Genossenschaften zusammen und gaben sich eigene Statuten. In diesen Satzungen wurden neben Organisationsfragen technische Einzelheiten der Warenbeförderung geregelt, wie etwa aus den Beschlüssen der Genossenschaft der «ballenfürer» oder «comunes vectores» von Brig am Simplon zu den Jahren 1555 und 1584 hervorgeht. Diesen Transporteuren fiel ausschliesslich der Transport von Handelsgütern zu. An der Spitze der Organisation standen zwei Verwalter oder Prokuratoren und zwei Strassenvögte. Die Verwalter der Genossenschaft hatten die Finanzen zu regeln, die Register der Teilhaber zu führen und jährlich Rechnung zu legen. Die Strassenvögte mussten der eine oberhalb, der andere unterhalb der «Brigeri» (Wasserleitung) wohnen, und sie hatten die Strasse zu beaufsichtigen und zu unterhalten. Die Führer wählten jährlich einen in der Briger Suste Wohnsitz nehmenden Ballenteiler, der die Ballen wägen und zuteilen musste. Die Mitgliedschaft an der Genossenschaft konnte nur durch Erbschaft erlangt werden.³⁹⁶ Für die Fuhrleute von Leuk wurden bereits im Januar 1310 Statuten erlassen. Sie gehören neben

391 So wurde etwa der Sustbau in Leuk 1336 von der mailändischen Kaufmannschaft initiiert. Vgl. *Jean Gremaud* (Anm. 45), IV, Nr. 1694 [Sustbauvertrag in Leuk 1336], Nr. 1718 [Verleihung der Leuker Suste an einen Mailänder Bürger 1338].

392 Ebd., II, Nr. 778, IV, 1694, 1718.

393 Ebd., II, 805, 1017.

394 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 558f.

395 *Pio Caroni*, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29 (1979), S. 84–100, hier: S. 89: Caroni stellt eine Beziehung zwischen den politischen Verhältnissen und der Transportpraxis fest: Ob sich das Gemeindemonopol durchsetzen konnte, hing von der politischen Durchsetzungskraft und den Beziehungen zum Landesherrn ab.

396 *Dionys Imesch*, Die Verordnungen der Ballenfürer von Brig aus den Jahren 1555 und 1584, in: *BWG IV* (1911), S. 281–189, hier: S. 281–283. Die Verordnungen der Briger Ballenfürer der Jahre 1555 und 1584 liegen als Kopie vom 15.10.1656 im Stockalperarchiv in Brig (StoA 3812) vor.

denjenigen aus Osco (Leventina) von 1237 zu den ältesten im Gebiet der heutigen Schweiz.³⁹⁷ Prinzipiell existierten zwei Arten der Warenbeförderung in den Passgebenden:

1. Die ausschliessliche Beförderung durch Gemeindegüter aufgrund eines von ihnen beanspruchten Transportmonopols: Die gesamte Strecke zerfiel in mehrere Teile, die im Grossen und Ganzen dem Gebiet der einzelnen Gemeinden entsprachen. Durch das ausschliessliche Laderecht auf der eigenen Teilstrecke gestaltete sich der Transport zu einem Etappenverkehr. Die Waren wurden von Gemeinde zu Gemeinde, von Port zu Port befördert (meist Tagesetappen à ca. 30 km). An der Suste angekommen, wurde das Kaufmannsgut umgeladen und daraufhin von den Säumern der nächsten Gemeinde weiterbefördert (Rodfuhr oder «conducere merchanzias per ordinem, per partitam»). Im mittelalterlichen Wallis begegnet uns in erster Linie dieser Transportmodus.³⁹⁸

2. Darüber hinaus existierte auch ein Warentransport der direkten Beförderung durch auswärtige Säumer, die nicht an den einzelnen Gemeindegüter Halt machten, sondern eine grössere Strecke in einem Zug bewältigten: zum Beispiel von Sitten nach Domodossola und umgekehrt (Strackfuhr oder «conducere merchanzias ad forleytum»).³⁹⁹ Der direkte Transport wurde wahrscheinlich verstärkt erst im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit eingeführt.⁴⁰⁰

Erstere Variante der Organisation des Warentransports entsprach den Interessen der ansässigen Bevölkerung, bot jedoch den Kaufleuten des Öfteren Anlass zu Klagen, da dem Transportrecht die Transportpflicht der Transporteure entsprach. Die einheimischen Transporteure versuchten etwa, die Etappenorte zu vermehren, oder sie luden die Waren ohne Einwilligung des Besitzers zum Wiegen ab und wieder auf und liessen sich dann gar für diese Handlungen in der Mitte einer regulären Etappe bezahlen. Im Jahr 1291 musste der Bischof von Sitten der mailändischen Kaufmannschaft aus solchen Gründen vertraglich festgelegte Gegenmassnahme zusichern.⁴⁰¹

397 Jean Gremaud (Anm. 45), III, Nr. 1311 [Vertrag zwischen Leuk und den «vectuarii seu charrotons» seiner Pfarrei].

398 Fuhrleute aus Sitten beförderten die Waren bis Leuk (26 km), diejenigen von Leuk nach Brig (28 km), die von Brig auf den Simplon (32 km). Auf italienischer Seite wurde der Transport auf dieselbe Weise fortgeführt. Die Etappenorte waren mit Susten ausgestattet.

399 Pio Caroni (Anm. 395), S. 86 mit Anm. 14, S. 87 mit Anm. 15.

400 Ebd., S. 89: Z.B. die Strackfuhr von Altdorf nach Bellinzona. Der alte Rodbetrieb dürfte daneben weiter bestanden haben, und manchmal kam es wohl zu einem Zusammenspiel der beiden Organisationsformen.

401 Jean Gremaud (Anm. 45), II, Nr. 1017, S. 414–422, hier: S. 417: «curare et facere quod a civitate Seduni usque ad locum de Ayerto non discaregentur aliqne balle nec a dicto loco de Ayerto usque ad Brigam, nec a dicto loco de Briga usque ad ecclesiam de Semplono, sed fiat iter per ductores ballarum cum ipsis ballis [...] sine discaregatione in itinere predicto [...] nisi solummodo in Ayerto et in Briga et ad dictam ecclesiam de Semplono et quod teneatur [...] episcopus punire et condemnare illos qui contra fecerint.»

Der Warentransport zwischen Brig und dem Simplon, Einkunftsquelle für die Führer von Brig und diejenigen von Simplon, erzeugte auch Spannungen zwischen den beiden Gemeinden. So entbrannte im Jahr 1307 ein Streit um das Simplonpass-Transportmonopol zwischen Brig und Naters auf der einen Seite und Simplon-Dorf auf der anderen. Bischof Bonifaz von Challant erliess daraufhin die Regelung, dass den ersteren das Transportrecht in den acht Tagen nach dem Fest der heiligen Katharina (25. November) zukommen sollte, letzteren in den folgenden acht Tagen usw. Er setzte also eine 8-Tage-Rotation fest.⁴⁰² Ähnliche Regelungen wurden auch für die Zuteilung von Transportaufträgen innerhalb einer Transportgemeinschaft angewandt: So hatte der von der Gemeinde Leuk jährlich gewählte «partitor ballarum» die Aufgabe, die Ladungen nach dem Rotationsprinzip («totam rotham») gerecht unter den Trägern oder Fuhrleuten zu verteilen, sofern es nicht genug Transporte für alle gab.⁴⁰³

Im frühen 14. Jahrhundert finden sich auch im Goms Hinweise auf Streitigkeiten betreffend den Warentransport über die Pässe. 1325 wurde in einem Vergleich entschieden, dass die vier oberen Viertel des Goms (Grafschaft Biel, Reckingen, Münster/Geschinen, Oberwald/Obergesteln/Ulrichen) am Transport der Güter aus der Lombardei nach Frankreich zu gleichwertig beteiligt sein sollten. Die Zuweisung der zu transportierenden Waren auf die Säumer hatten die Balenteiler in Münster vorzunehmen.⁴⁰⁴ Ebenso kam es in der Region um den Grossen St. Bernhard wegen des Transportwesens immer wieder zu Konflikten, da die Grafen von Savoyen eine Susten und Säumer einiger Gemeinden⁴⁰⁵ der St. Bernhard-Route zu Ungunsten der Einrichtungen und Transporteure benachbarter Linienführungen kleinerer Passübergänge protegierende Politik betrieben. So wurde der Übergang von Handelswaren über den Col de Ferret von den Savoyern verboten, wovon die Gemeinden der St. Bernhard-Route, Martigny, Bourg-Saint-Pierre und Sembrancher profitierten. Am letzteren Ort wurde denn auch ab 1310 von den Grafen von Savoyen sowohl der Zoll auf Tiere, welche das Entremont über den Grossen St. Bernhard verliessen, bezogen, als auch derjenige für den Col

402 Ebd., III, Nr. 1262: «Coram R. D. Bonifacio episcopo, inter communitatem de Narres [Naters] et de Briga, ex una, et communitatem de Simplono, ex altera, super vectura ballarum, ordinavit episcopus, de consensu partium, quod communitas de Narres et de Briga ducere debeat dictas ballas per octo primos dies post festum S. Catharine, et dicti de Simplono per alios octo dies et sic subsequenter. 1307, in novembri.»

403 Ebd., Nr. 1311.

404 PfA Obergesteln, E 2 von 1323, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 5, S. 6/13; *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, 1875–1877, Nr. 2218; *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 479; *Louis Carlen* (Anm. 245), S. 6.

405 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 41.1.2: Nicht alle Gemeinden des Entremont kamen in den Genuss einträglicher Fuhr- und Transportrechte wie Bourg-Saint-Pierre und Sembrancher. So versuchte die Gemeinde Liddes mehrmals erfolglos, Sust- und Transportrechte zu erwerben. Erst als der Verkehr sich im Jahr 1694 verdichtete, wurde die Gemeinde Liddes von Bourg-Saint-Pierre zu Hilfe gerufen.

de Ferret. Zwar wurden die Bewohner des Entremont 1392 von den Grafen autorisiert, den Ferret und andere Pässe für den Transport eigener Produkte zu benutzen, sie verboten aber unter Androhung einer hohen Abgabe, dass Handelswaren über den Ferret transportiert wurden, was eine Klage der Gemeinde Bourg-Saint-Pierre aus dem Jahr 1413 offenbart. Der Kastlan des Entremont wurde zudem vom Grafen beauftragt, keine derartigen Befugnisse zu erteilen.⁴⁰⁶

Uneinigkeiten musste auch innerhalb der Transportorganisationen vorgebeugt werden. Die erwähnten Leuker Statuten aus dem Jahr 1310 zeigen klar auf, wie der Warentransport geregelt wurde, und wo allfällige Konfliktquellen liegen konnten. Es handelte sich um eine Übereinkunft zwischen der Gemeinde Leuk und den «vectuarii seu charrotons» auf dem Gebiet der gesamten Pfarrei Leuk. Alljährlich sollten die Leuker ein «partitor» erwählen, welcher damit beauftragt wurde, den Warentransport nach einem regelmässigen Turnus an die Wagenführer zu verteilen. Wenn die Fuhrleute eine «vectura», das heisst eine Ladung, zugeteilt erhielten, mussten sie der Gemeinde Leuk einen Pfennig pro Ballen Abgabe leisten. Der Ballen Ware musste mindestens fünfzehn «rublos» wiegen.⁴⁰⁷ Ein Wagenführer, der zwei Tiere besass, sollte drei Warenballen befördern, derjenige, welcher nur eines besass, durfte dagegen lediglich zwei Ballen transportieren. Prinzipiell hatten die Wagenführer nicht das Recht, die Ladung an Dritte weiter zu reichen, es sei denn, dass es zu einem Unfall oder einem ähnlichen Zwischenfall gekommen war. Andernfalls drohte ihnen der Entzug ihrer Einnahmen. Die Fuhrleute mussten darüber hinaus zu einem festgeschriebenen Zeitpunkt beim «partitor» eintreffen, um die Wagenladung zu übernehmen, ansonsten verloren sie das Recht auf ihre Tour. Sie durften die Waren auch nicht aufladen, bevor der «partitor» ihnen den entsprechenden Befehl erteilt hatte. Bei Zuwiderhandlung verloren sie den Lohn, die Fuhr und mussten der Gemeinde eine Busse von sieben Schilling entrichten. Jeder Wagenführer, der entweder eine Fracht der «vectuarii superiores» (Brig) oder der «vectuarii inferiores» (Sitten) übernahm, musste am nächsten Morgen zur Primzeit wieder in die eigene Suste zurückgekehrt sein. Andernfalls musste er seine Ladung ebenfalls abgeben.⁴⁰⁸

406 Ebd., Strecke VS 701, S. 1/3: Zwischen Orsières und dem Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard schwelte zudem bis zum 19. Jh. ein Konflikt, welcher durch die protektionistische Politik der Savoyer ausgelöst worden war. 1189 hatte nämlich Graf Thomas dem Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard Rechte in den Wäldern des Ferret zugesprochen, v.a. auch Weiderechte für die Saumtiere. Bereits 1224 wurde der Kastlan von Chillon durch den Grafen beauftragt, diese Rechte zu verteidigen, da offenbar Konflikte ausgebrochen waren. Diese Dispositionen setzten sich unter Walliser Herrschaft fort. Der Bischof ging sogar so weit, am 12. Mai 1690 jeden Wagen ausserhalb der St. Bernhardsroute zu verbieten.

407 *Hermann Kellenbenz* (Anm. 7), Bd. 3, S. 299: Zwei Ballen bildeten einen Saum, der gewöhnlich 350 bis 400 Pfund wog.

408 *Jean Gremaud* (Anm. 45), III, Nr. 1311; dazu auch *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 93f.

Auch in Sitten und St. Maurice gab es einen «partitor ballarum», der verantwortlich für den Transport und die Verteilung der Warenballen war. Für St. Maurice ist uns ähnlich wie für Leuk das Reglement der Wagenführer vom 31. Januar 1320 überliefert. Der «ante turrim Ludovici Ypolitii Lombardi» versammelte Rat der Stadt setzte am besagten Datum in Anwesenheit des Kastlans und des Ritters Thomas de Camburcio die Statuten der Transportorganisation fest. Einwohner, welche «runcinum vel iumentum suum infra pasquerium sive pasturagium dicte ville» hatten, durften keine Ballen transportieren und auch nicht durch andere transportieren lassen. Nur vor der Mittagszeit durfte aufgeladen und abgefahren werden. Wenn ein Transporteur «propter debilitatem uel infirmitatem roncini uel fractionem sui currus» auf der Strecke blieb, musste er seine Ballen einem anderen Führer überlassen, so dass diese noch am selben Tag am Zielort ankamen. Einzig der «partitor» durfte die Ballen verteilen und die Erlaubnis zur Abfahrt geben. Darüber hinaus hatte der Ballenteiler zu kontrollieren, dass keine kranken Tiere eingesetzt wurden. Einige besondere Bestimmungen betrafen die Gastwirte, die einen einzigen Ballen von Kaufleuten ausserhalb einer regulären Fuhr befördern durften.⁴⁰⁹ Von St. Maurice führte die nächste Etappe nach Villeneuve am Genfersee, wo ein «domus suste» oder ein «domus ballarum» nachgewiesen ist:⁴¹⁰ Die Suste war gemauert, mit «scindulae» bedeckt und hatte zwei geschlossene Eisentüren. Für jeden im Gebäude zwischengelagerten Ballen musste ein Heller Abgabe entrichtet werden. Die Ballen mit Häuten oder gesalzenem Fisch zum Inhalt mussten jedoch wegen des Gestanks draussen bleiben.⁴¹¹

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts scheinen die Fuhrleute der Alpentäler bereits überregionale Absprachen getroffen zu haben, um eine gewisse wettbewerbliche Einheitlichkeit der Transporttarife zu gewährleisten. 1503 entrüsteten sich nämlich Landrat und Bischof, dass die Urner Transporteure diese Tarife nicht respektierten. Am 30. Juli des Jahres schrieb Bischof Schiner in der Sache den Rat von Luzern an, dessen Bewohner wie die von Unterwalden im Besitz ähnlicher Rechte waren wie die Walliser.⁴¹²

Transportorganisationen und Susten existierten auf vielen Walliser und bernischen Linienführungen, und zwar nicht nur für den Landtransport: Auch im Val d'Ossola,⁴¹³ im Goms (Ernen, Obergesteln), im Berner Haslital (Grimselspittel),

409 *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, Nr. 2187 [Supplément]; *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 461f.

410 Zollrechnung von Villeneuve, Staatsarchiv Turin, sezioni riunite, inv. 69, zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 558, Anm. 28.

411 Zollrechnung von St. Maurice, Staatsarchiv Turin, sezioni riunite, inv. 69, f. 161, 1311–12, zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 558, Anm. 29: «pro sosta domus in qua reponuntur balle et levantur pro qualibet balla unus obulus maur. pro sosta exceptis ballis alecium et pellium, que non debent sostam quia non reponuntur in domo soste.»

412 LA (Anm. 46), I, S. 44–46.

413 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 556f.: Nach Daviso di Charvensod dürften die «vecturales» im Val d'Ossola unabhängiger agiert haben, als dies bei den auch vom Bischof

für die Saaserpässe (Visp) und für den Wassertransport in Thun (Freienhof), bei der Feste Weissenau (Neuhaus), in Unterseen und Kienholz sind Susten und damit ein Warentransport zu Land und zu Wasser nachgewiesen,⁴¹⁴ die eine Organisation und Regelung erforderten. Die Herausbildung des Transportwesens, welches die Gemeinden im Verlauf des Mittelalters immer stärker in Eigenregie regelten und organisierten, ist nicht oder nicht nur als «Emanzipation der lokalen Transportinteressen», als «Erstarken der Gemeinden»⁴¹⁵ zu interpretieren. «In den damaligen Verhältnissen stellte dieses gleichzeitig auch eine Institutionalisierung und sogar eine Rationalisierung des überregionalen Verkehrs als Route dar.»⁴¹⁶

Die Städte, die Gemeinden und die Zenden

Dass sich über die Transportorganisationen hinaus weitere lokale und regionale Instanzen verkehrspolitisch engagierten, soll im Folgenden anhand ausgewählter verkehrspolitisch aktiver Walliser Gemeinden und Zenden dargelegt werden. Im späten Mittelalter gelang es nämlich vielen kleineren politischen Instanzen im Wallis, verkehrspolitische Einzelrechte zu erwerben. Meist handelte es sich dabei um Zoll-, Sust- und damit verbundene Strassenrechte und -pflichten. So kam beispielsweise die Gemeinde Mörel im Jahr 1458 in den Besitz des bislang vom bischöflichen Weibel in Mörel namens Nussbaumer eingezogenen Wegzolls⁴¹⁷ bei der «untern Gifrischbrücke» auf der «via regia» von Mörel nach der ehemals selbständigen Gemeinde Gifrisch. Bereits 1416 war es der Gemeinde gelungen, einen Teil des Weibelamtes durch Kauf an sich zu bringen.⁴¹⁸ Die verkehrsbezogenen Rechte wurden von den Gemeinden zur Ausübung meist an Einzelpersonen weiter verliehen: So illustriert eine Urkunde von 1402, in welcher ein Wegzoll nach Leukerbad genannt wird, der aber schon früher bestanden habe, wie Bevollmächtigte im Namen der Gemeinde Leuk den Wegzoll nach Leukerbad einem gewissen

mitbestimmten Walliser Transportorganisationen der Fall war.

414 *Ferdinand Schmid* (Anm. 288), S. 144; *Hansruedi Mösching, Hans von Rütte, Saumpfad und Fahrstrasse an der Grimsel*, in: *Bulletin IVS 2* (1999), S. 18–21, hier: S. 21; *IVS VS* (Anm. 51), *Strecke VS 2*, S. 11/15; *IVS BE* (Anm. 51), *Strecke BE 10*, S. 1/3; *BE 11.1*, S. 1/2 u. *BE 12.1*, S. 2/6.

415 *Louis Carlen* 2002 (Anm. 24), S. 32.

416 *Hans-Ulrich Schiedt* (Anm. 13), S. 176: Erst die Kunststrassen des 18. Jhs. machten die Verhältnisse unterwegs so voraussehbar und sicher, dass die lokale Etappierung der Rodorganisation erfolgreich abgelöst werden konnte.

417 *BA Mörel*, A. 327 a u. *BA Mörel E 10*, zit. nach *Peter Arnold*, *Licht und Schatten in den 10 Gemeinden von Östlich-Raron, Mörel 1961*, S. 116: Der Zoll bezog sich auf den Weg von der Masabrücke bis zum Deischgraben unterhalb von Lax.

418 *IVS VS* (Anm. 51), *Strecke VS 2.1*, S. 1/5 u. *Strecke VS 2.2*.

Johannes Rosetti Kuono von Leukerbad übergeben. Der Begünstigte hatte dafür den Weg zu unterhalten und jährlich 6 Schilling abzuliefern.⁴¹⁹

Eine offensive und lenkende Verkehrspolitik betrieb die Gommer Gemeinde Ernen, die durchsetzte, dass oberhalb des Deischberges die Route über Ernen für den Transport von Handelsgütern verpflichtend und die kürzere Wegvariante über die Nachbargemeinde Fiesch für denselben Verkehr gesperrt war. Dieser Strassenzwang sicherte den beiden Susten in Ernen die Einkünfte, an deren Einnahmen gemäss einer Urkunde von 1328 je zur Hälfte der Bischof und der Meier von Ernen beteiligt waren.⁴²⁰ Der Transitverkehr musste damit den längeren Weg über Ernen benutzen, was nebst den Susten auch den dortigen Gasthäusern Einkünfte bescherte.⁴²¹

Es können im oberen Wallis weitere Ortschaften ausgemacht werden, welche sich kontinuierlich verkehrspolitisch betätigten: so etwa die Obergommer Gemeinde Münster. 1433 verpflichteten die Kirchgemeinden Ernen und Münster zwei Walliser mit der Wiederherstellung und dem Unterhalt der Strasse von Oberwald auf die Höhe der Furka und mit dem Bau zweier Brücken; vermutlich handelte es sich dabei um die Stege über die Rhone bei Gletsch und über den Mutbach westlich des Passes. Die Unternehmer wurden für den Bau mit einem Zollrecht und einer jährlichen Geldsumme entschädigt. Die Leute aus Uri, Urseren und dem Goms erhielten für ihren Warentransport die Zollfreiheit zugesprochen.⁴²² Im Jahr 1520 verlieh Bischof Adrian I. von Riedmatten (1529–1548) der Kirchgemeinde Münster das Zollrecht für die vier Pässe Furka, Grimsel, Gries und Nufenen.⁴²³ Vermutlich wurde gleichzeitig die Pflicht der Gemeinde zum Strassenunterhalt erneuert, welche in ihrem Vertrag des Jahres 1397 mit dem Pomat, Unterseen und Bern sowie mit dem Oberhasli zum Bau einer durchgehenden «strass» über die Pässe Grimsel (und Gries) festgelegt worden war.⁴²⁴ Der Zusammenhang zwischen dem genannten Zollrecht und der Pflicht zum Wegunterhalt wird in den Verhandlungen des Weihnachts-Landrates von 1562 deutlich, als die Abgeordneten des

419 BA Leuk A 6, zit. nach ebd., Strecke VS 32, S. 10/15: Aus dem Text geht nicht hervor, ob dieser Wegzoll zwischen Leuk und Leukerbad oder am Weg zur Gemmi bezogen worden ist.

420 Jean Gremaud (Anm. 45), III, Nr. 1554; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2.7, S. 1/6: Dieser Tatbestand wurde noch 1784/85 in einem Strassenstreit zwischen den Zenden Goms und Mörel deutlich ausgesprochen (vgl. Strecke VS 2.5). Damals verlangte der Zenden Goms, Mörel habe den vom ihm vorgeschlagenen Wegbau vom Nussbaumsteg über den Guldensand zur Grengierbrücke auszuführen. Der Zenden Mörel seinerseits warf dem Zenden Goms vor, er erschwere den Weg ins Goms selber, da er oberhalb Lax zugunsten von Ernen den kürzeren Zugang über Fiesch sperre. Daher lehnte Mörel den Bau des Weges vom Nussbaumsteg zur Grengierbrücke ab.

421 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2.8, S. 1/4.

422 PFA Reckingen, B 12, zit. nach ebd., Strecke VS 3, S. 7/10.

423 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 3, S. 8/10: 1656 bat die Gemeinde Bischof Adrian IV. von Riedmatten um die Erneuerung dieser Rechte. Gleichzeitig wurde ein neuer Zolltarif festgelegt (PFA Münster, E 8).

424 Ebd., Strecke VS 3, S. 7/10; Louis Carlen (Anm. 245), S. 5.

Zenden Goms eine Zollerhöhung wünschten, «da sy mit schwärren Kosten beladen sygen, die strasse zu erhalten, und fürnemblich die so über die Furggen [Furkapass] gadt [...]». Der Landrat lehnte den Antrag mit der Begründung ab, dass in den übrigen Zenden auch «viel Päss und strassen» erhalten werden müssten, und dass daher die Briger sowie alle anderen Landsleute vom Zoll im Goms und auch an der Furka befreit bleiben sollten.⁴²⁵ Im Landrat vom 11.12.1570 klagten die Gommerboten erneut, dass sie im Zenden Goms die zwei Pässe über Albrun und Furka «mitt grossenn schwären kosten erhalten» müssten und baten um die Hilfe der Landschaft Wallis und um die Erlaubnis, den Zoll erhöhen zu dürfen.⁴²⁶ Der Landrat bewilligte dieses Mal eine Zollerhöhung für die Albrun- und die Furkaroute, jedoch nur für Fremde, nicht für die Landleute oder Angehörigen der dreizehn sowie der zugewandten Orte.⁴²⁷

Auch die Gemeinden im Einzugsbereich anderer Walliser Pässe legten verkehrspolitisches Engagement an den Tag. Die Ortschaften im Saastal widmeten vor allem der Pass überschreitenden Regelung des Wegunterhalts mit ihren Nachbarn südlich der Alpen mehr oder weniger erfolgreich Aufmerksamkeit. So trafen im Jahr 1415 die Bewohner des Saastals mit jenen aus dem Antronatal eine Übereinkunft über die Wiederherstellung und den Unterhalt der Wege durch beide Täler und damit der Route über den Antronapass.⁴²⁸ Exakt hundert Jahre später kam es zwischen den Saasern und den Bewohnern von Antrona zu Streitigkeiten, da die letzteren sich weigerten, ihren Anteil am Passweg zu «manutieren» [unterhalten]. Für die Beilegung derartiger Konflikte wurde meist auf eine übergeordnete politische Instanz zurückgegriffen. Im vorliegenden Fall verordnete der Kommissär in Domodossola – damals von den Eidgenossen besetzt und von einem Luzerner verwaltet – die Wiederherstellung der Strasse durch die Leute von Antrona, wobei diese dem Richterspruch nicht Folge leisteten.⁴²⁹ Eine Erneuerung des Passweges wurde schliesslich im Jahr 1573 von den Saasern vorgenommen, wobei sie auch ein Teilstück im Antronatal ausbesserten.⁴³⁰

Im Jahr 1403 befand sich auch der Weg über den Monte Moro in einem schlechtem Zustand. Daher trafen sich 29 Vertreter des Valle Anzasca und fünf aus dem Saastal in Bannio und beschlossen, dass die Strasse von nun an in Stand gehalten werden solle. Zum Unterhalt wurden alle verpflichtet, die an der Strasse von Visp bis Piedimulera wohnten.⁴³¹ Nicht nur Strassenbau und -unterhalt waren ein wich-

425 Pfa Münster, E 2 [15.12.1562], zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 3, S. 7/10.

426 Landrats-Abschied vom 11.12.1570, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 3, S. 7/10.

427 Pfa Binn, E 1 [14.12.1570]; Pfa Münster E 3 [14.12.1570], zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 3, S. 7/10.

428 Pfa Saas E 1, zit. nach *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 474.

429 Pfa Saas E 2 [28.03.1515], zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 23, S. 6/7.

430 *Peter Jossen, Gustav Imseng, Werner Imseng* (Anm. 306), S. 30.

431 Ebd., S. 18–20; *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 474; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 24, S. 10/14.

tiger Bestandteil der grenzüberschreitenden Abkommen, auch der regionale und lokale Warenverkehr wurde ab und an vertraglich geregelt: 1559 legten Abgeordnete aus Macugnaga und aus dem Zenden Visp die für den traditionellen Markt in Macugnaga geltende Ordnung fest. Der Marktfriede begann drei Tage vor Marktbeginn und dauerte bis drei Tage danach. Für diesen Zeitraum musste Macugnaga zur Beilegung von Marktstreitigkeiten einen Richter stellen. Die Visper durften ihre Pferde, Maultiere und andere Tiere nach altem Brauch auf den Allmenden von Macugnaga gegen Entgelt weiden lassen. Macugnaga musste darüber hinaus den Wallisern Lokalitäten zur Lagerung der Waren zur Verfügung stellen. Während des Marktes durften die Wirte die Preise für Lebensmittel und Heu nicht erhöhen. Generell wurde für die Warentransporte von Macugnaga nach Visp festgelegt, dass, wenn wegen Schlechtwetter, Schnee oder aus anderen Gründen der Pass nicht überstiegen werden konnte, die Tiere während drei Tagen auf den Weiden von Saas verbleiben durften. Dasselbe Recht wurde den Saasern in Macugnaga eingeräumt. Beide Parteien verpflichteten sich schliesslich, die Strassen auf ihrem Gebiet bis zur Passhöhe zu unterhalten.⁴³²

Handel und Verkehr verliehen insbesondere den Walliser Zenden ein «politisches Selbstbewusstsein, ohne das deren Emanzipationsbewegung» wohl nicht möglich gewesen wäre.⁴³³ So begann etwa die Verselbständigung des Zenden Goms bereits im 13. Jahrhundert.⁴³⁴ Von Bedeutung hierfür war der Saumverkehr über die zahlreichen Pässe. Im Obergoms kreuzten sich nämlich die West-Ost-Verbindung über den Furkapass und die rege benutzte Nord-Süd-Achse über Grimsel- und Gries- oder Albrunpass.⁴³⁵ 1323 kam es zu Streitigkeiten unter den Säumern und Trägern im Obergoms, woraufhin zwei Jahre später in einem Vergleich festgelegt wurde, dass am Transport der Güter aus der Lombardei durch das Goms die oberen Viertel des Goms in gleicher Weise teilhaben sollen.⁴³⁶ Das Oberwalliser Tal mit seinen Pässen lag auch im Interessenfeld der Urner unter der Führung des Johann von Attinghausen.⁴³⁷ Aus dieser Situation heraus wurde

432 BA Visp A 52, zit. nach *Peter Jossen, Gustav Imseng, Werner Imseng* (Anm. 306), S. 29; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 24, S. 10/14.

433 *Andreas Widmer*, «daz ein bûb die eidgenossen angreif». Eine Untersuchung zu Fehdewesen und Raubrittertum am Beispiel der Gruber-Fehde (1390–1430), (= *Geist und Werk der Zeiten*, Bd. 85) Bern/Berlin et al. 1995, hier: S. 64.

434 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2, S. 13/15: Ein erster Schritt erfolgte 1240 mit dem «Äginenstatut», worin sich Reckingen und Ulrichen zusammenschlossen und verpflichteten, dem Grundherrn den Zins für die Äginenalp gemeinsam zu entrichten. Den Abschluss der Bewegung bildete die Formierung politischer Gemeinden (z.B. 1297 «*communitas von Binn*»).

435 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 751: Bereits in den Statuten von Sitten von 1269 wurde auch die «*forcla de Conches*» [Furkapass] als Passage bezeichnet, welche der Zufuhr von Waren ins Wallis diene.

436 Ebd., VI, Nr. 2218.

437 Der Urner Landammann Johann von Attinghausen wurde 1354 auch «Rektor des Landes ob Visp» (ebd., V, Nr. 2016).

wohl der Bund von 1351 zwischen Zürich und den Eidgenossen über das Gebiet des Gotthardpasses hinaus bis an den Deischberg [«Döisel»] zwischen Lax und Grengiols gezogen.⁴³⁸ Die engen Beziehungen zur Innerschweiz blieben erhalten: 1416 schloss das Goms mit Luzern, Uri und Unterwalden ein Burg- und Landrecht, dem sich im darauffolgenden Jahr auch die meisten der übrigen Zenden anschlossen.⁴³⁹ Eine derart eigenständige und unabhängige Bündnis- und Vertragspolitik der Zenden trug manchmal auch weiterführende verkehrspolitische Blüten: so hatte etwa im Jahr 1397 die Kirchgemeinde von Münster mit dem Pomat, dem Oberhasli und Bern, einen Vertrag geschlossen, der anstrebte, einen Handelsweg vom Pomat über Gries und Grimsel bis ins Unterhasli zu bauen sowie den Warenverkehr und den Strassenunterhalt zu regeln.⁴⁴⁰ Oder als der Zenden Goms 1530 beschloss, den direkten Weg ins Goms zu verbessern und die Strasse von Mörel nach Deisch neu anzulegen, nahm der benachbarte Zenden Mörel eine äusserst selbstbewusste Haltung ein.⁴⁴¹ Die neue Strasse sollte in genügender Höhe dem Abhang entlang führen und mehrere Brückenpunkte umgehen, um vor den Fluten der Rhone geschützt zu sein. Mörel lehnte eine derartige Verlegung der Strasse mit der Begründung ab, dass durch den Strassenbau die Gemeinden Bister, Grengiols und Binn mit dem Albrun von der Landstrasse abgeschnitten würden, und dass zudem niemand Mörel zwingen könne, zwei Landstrassen zu unterhalten, also diejenige in Richtung Albrun und die geplante in Richtung Ernen. Die Gommer liessen sich nicht beirren und führten den Bau auf eigene Kosten durch, womit die Strasse ins Goms bedeutend kürzer und weniger steil wurde. Sie verlangten aber 1539, dass der Zenden Mörel nun auf seinem Gebiet die neue Strasse und damit deren Unterhalt übernehme. Mörel lehnte auch diesen Vorschlag ab. Seiner Meinung nach sollten die privaten Anstösser die Strasse unterhalten.⁴⁴² Die Gommer wandten sich daraufhin an den Landeshauptmann Peter Owlig, welcher aber in seinem Urteilsspruch dem Zenden Mörel Recht gab. Nun rekurrierte der Zenden Goms seinerseits bei Bischof Adrian von Riedmatten, so dass der Landeshauptmann den abwehrenden Zenden Mörel schliesslich verpflichtete, jedes vierte Jahr den Unterhalt der Strasse zu übernehmen.⁴⁴³ Trotz Problemen wur-

438 *Hans Nabholz, Paul Kläui*, Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone von den Anfängen bis zur Gegenwart, Aarau 1940, S. 14–19 [Ewiger Bund der Stadt Zürich mit den vier Waldstätten, 1.05.1351], hier: S. 15.

439 *Jean Gremaud* (Anm. 45), VII, Nr. 2640, Nr. 2652 [Visp], Nr. 2657 [Sitten, Granges, Siders etc.].

440 SRQ Bern (Anm. 201), III, Nr. 111, S. 329–331; vgl. unten das Kap. zum Grimselpassprojekt von 1397.

441 BA Mörel, E 10f., zit. nach *Peter Arnold* (Anm. 417), S. 117.

442 GA Mörel E 3, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2.4, S. 1/3.

443 GA Ernen E 1, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2.4, S. 1/3; BA Mörel E 1, 2 u. 3, zit. nach *Peter Arnold* (Anm. 417), S. 118.

de diese neue Linienführung bis 1784 beibehalten.⁴⁴⁴ Der Konfliktfall zeigt auf, dass Zenden und Gemeinden versuchten, ihre jeweiligen verkehrspolitischen Ziele auch gegeneinander durchzusetzen. Diese Eigeninitiativen wurden möglich, da den übergeordneten politischen Instanzen die notwendige regulierende Durchsetzungskraft fehlte.

Die genannten Beispiele verdeutlichen zudem die im Wallis am Ende des betrachteten Untersuchungszeitraums herrschenden verkehrspolitischen Kompetenzverteilungen. Obschon es Städten und Gemeinden wie auch Zenden im Verlauf des späten Mittelalters gelang, einzelne oder mehrere verkehrsbezogene Rechte an sich zu ziehen, bedurfte es jeweils der Rückversicherung und Legitimation bei einer übergeordneten Instanz, insbesondere in Konfliktfällen. Neben dem Landrat als Zenden und damit auch Gemeinden repräsentierende Gewalt kamen auch dem Bischof immer noch verkehrspolitische Kompetenzen zu. 1530 fanden beispielsweise in Uri Verhandlungen betreffend die «Fuhrleite» statt. Ein Jahr später wurden am 6. August in Sitten zwei diesbezügliche Verträge mit dem Bischof Adrian von Riedmatten «im Namen unserer Landschaft Wallis» einerseits und mit Uri und in separater Ausführung mit den Gemeinden von Urseren andererseits abgeschlossen. In den Abkommen wurden die bisherigen «zolen wäggelt oder furleite» bestätigt oder neu geregelt.⁴⁴⁵

2.1.5 Die bernischen verkehrspolitischen Akteure

Im Bern tangierenden europäischen Transitverkehr des Mittelalters spielten die Alpenpässe summa summarum eine im Vergleich zum Walliser Verkehrswesen untergeordnete Rolle.⁴⁴⁶ Bereits die Zähringer als die mächtigsten Grafen des westlichen Mittellandes im ausgehenden 12. Jahrhundert waren durch die Beschränkung des burgundischen Rektorats auf das Mittelland und das Nordalpengebiet

444 GA Münster E 15, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2.5: 1784 entschloss sich der Zenden Goms, den Weg ins Goms unterhalb des Deischberges neu anzulegen. Mörel lehnte einen Kostenbeitrag wiederum ab. Die Gommer plädierten daraufhin im Dezemberlandrat 1784, dass alle Gemeinden zum Unterhalt der Landstrasse verpflichtet werden sollten. Mörel lehnte das Ansinnen ab; der Rat empfahl den beiden Zenden, sich zu verständigen. 1786 kam es zu einer Kompromisslösung. Aus dem vom Zenden Goms 1784 vorgeschlagenen Weg ist schliesslich nur ein Trampelpfad geworden.

445 PFA Münster, A5a u. b, zit. nach IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 3, S. 7/10.

446 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 10, S. 2/3; *Vinzenz Bartlome*, Die Rechnungsbücher des Wirtes Hans von Herblingen als Quelle zur Wirtschaftsgeschichte Thuns um 1400, (= AHVB, Bd. 72) Bern 1988, S. 106: Die Berner Pässe standen zu dieser Zeit im Schatten der Bündner Pässe und des Grossen St. Bernhard. Kurz nach 1200 trat durch die Erschliessung des Gotthard eine weitere konkurrierende Route hinzu.

durch Friedrich I. sowie durch den Druck regionaler Kräfte⁴⁴⁷ auf beiden Seiten ihres Herrschaftsbereichs von den wichtigsten Passübergängen abgeschnitten.⁴⁴⁸ Das Adelshaus begann, im Unterschied zu den übrigen regionalen Feudalmächten, einen «Flächenstaat» zu entwickeln.⁴⁴⁹ Zu den politischen Mitteln, welche die Zähringer für diesen Landesausbau einsetzten, gehörten neben einer Siedlungs-, Städte- und Marktgründungspolitik massgeblich auch verkehrspolitische Aktivitäten.⁴⁵⁰ So schufen sie auf der Grenze zwischen höherem und tieferem Mittelland eine unter ihrer Kontrolle stehende neue West-Ost-Verkehrslinie,⁴⁵¹ die sogenannte «zähringische Städtelinie» Burgdorf–Bern–Freiburg.⁴⁵² Von dieser Basis aus erfolgte der Ausbau der Strecke von Bern über Thun ins Oberland.⁴⁵³ Darüber hinaus eröffnete die Lenzburger Erbschaft der Reichsvogtei Zürich, die 1173 auch Uri umfasste, der zähringischen Dynastie neue Möglichkeiten, da sie nun die Zugänge zum Zentralalpenraum beherrschte.⁴⁵⁴ Heinrich Büttner betrachtet es als wahrscheinlich, dass in Urseren die im 12. Jahrhundert eingewanderten Walser mit Berchtold V. von Zähringen zusammenspannten: das Ziel der Zusammenarbeit habe in der Eröffnung einer neuen Transitroute bestanden, da der Zähringer durch die kaiserliche Politik von den wichtigsten Pässen abgeschnitten worden war.⁴⁵⁵

447 Vgl. auch Kanton Bern, Historische Planungsgrundlagen, hg. vom Kantonalen Planungsamt, bearb. von Jean Grosjean und Mitarbeitern. Geographisches Institut der Universität Bern, Abteilung für angewandte Geographie, Bern 1973, S. 32–34: Zur Zeit der Städtegründungen lag die Grenze der Machtsphären der Zähringer sowie der Grafen von Nidau und Neuenburg im Seeland zwischen Murten und Aarberg.

448 Z.B. IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 10, S. 2/3; Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 30.

449 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 31.

450 Ulf Dirlmeier, Mittelalterliche Hoheitsträger im wirtschaftlichen Wettbewerb, (= Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beih. 51) Wiesbaden 1966, S. 4: Dass die Zähringer etwa verkehrslenkend ins Strassennetz eingriffen, beweist 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 Breisach zu schützen

451 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 30: Damit wurden die Zähringer unabhängig von der grossenteils durch geistliche Territorien und damit durch kaiserliche Gebiete führenden Jurasüdfusslinie (Solothurn–Seeland–Broyetal–Lausanne).

452 Jean Grosjean (Anm. 447), S. 143.

453 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 30: Parallel zur Erschliessung der Oberländer Achse erfolgte in Zusammenarbeit mit den Herren von Eschenbach die Ausgestaltung der Linie Zürich–Brünig–Oberland.

454 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 10, S. 2/3.

455 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23) S. 31: Die Bautechnik der frühesten Schöllenenbrücke ist nicht bekannt, jedoch gleicht die Konstruktion der Twärrenbrücke den alten Wegkonstruktionen an der Gemmi und muss mit jenen technischen Hilfsmitteln erbaut worden sein, wie sie im Wallis für den Bau der Wasserfuhren angewendet worden sind. Die Überwindung der Schöllenen wäre demnach der Zusammenarbeit von Walserbautechnik und der zähringischen Politik zu verdanken.

Die Kämpfe der Zähringer im Berner Oberland und im Wallis deuten darauf hin, dass insbesondere Berchtold V. auch hier nach Nord-Süd-Passübergängen zur Etablierung neuer Transitrouten von Bern in Richtung Wallis und weiter nach Italien gesucht hatte,⁴⁵⁶ doch besiegelte wohl die in Basel ausgestellte kaiserliche Urkunde vom 7. Mai 1189, welche das Bistum Sitten unmittelbar dem Reich unterstellte, jegliche Ambitionen der Zähringer.⁴⁵⁷ Nach den Herzogen verfügten vor der Stadt Bern insbesondere deren Erben, die Kyburger, und das Kloster Interlaken längs der Route in Richtung Grimsel über Grund- und Herrschaftsrechte und waren deshalb vor allem an dieser Verbindung interessiert.⁴⁵⁸ Der Tod Berchtolds V. verhinderte die Konsolidierung seines Herrschaftsgebildes, in welchem neben dem Gotthard vielleicht auch die Parallelen Grimsel–Gries/Albrun/Simplon oder Gemmi/Lötschen–Monte Moro/Antrona/Simplon verstärkt oder auch noch etwas weiter westlich gelegene Übergänge in den Süden⁴⁵⁹ betont worden wären.⁴⁶⁰ Die Passpolitik der Zähringer hatte besonders im Verbund mit deren Territorialpolitik die Nord-Süd-Achse forciert. Die in Konkurrenz stehenden Adelsgeschlechter des Mittellandes widmeten sich damit neben dem Landesausbau wohl auch dem Gewinn und der Etablierung neuer transalpiner Routen.⁴⁶¹

Diese strategisch-verkehrspolitische Leitidee nahm, das Erbe der Zähringer fortsetzend, 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 sowie der Ausdehnung ins Saanenland hatte die Stadt Bern ihre Herrschaft im Berner Oberland am Ende des 14. und zu Beginn des 15. Jahrhunderts konsolidiert. Die Linienführung in Richtung Grimsel wurde nun von der Aarestadt kontrolliert, auf welche sich ihre Passpolitik nun zunächst fokussierte.⁴⁶² Die Ursachen dafür, dass die bernische transalpine Verkehrspolitik des Mittelalters aber letztendlich scheiterte, liegen nach Klaus Aerni erstens in naturgeographischen und topographischen Schwierigkeiten der Bernerpässe,⁴⁶³ zweitens im politischen Widerstand der benachbarten Herrschaften und drittens in einer möglicherweise ungenügenden Konsequenz der berni-

456 Unter dieser Zielsetzung stand der vermutlich letzte, erfolglose Kriegszug des Zähringers von 1211 ins Wallis.

457 *Victor van Berchem* (Anm. 230), S. 51: Durchaus unklar seien die Beziehungen der Grafen von Savoyen zu Sitten in der Zeit davor, insbes. was die Regalieninvestitur angeht.

458 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 10.1, S. 3/4.

459 Vgl. ebd., Strecke BE 56, S. 2/2: Die im Vergleich zu den weiteren Festungen auffallende Grösse der im Schwarzenburger Land gelegenen Grasburg lasse eine bis in zähringische Zeit zurückgehende, auch aus verkehrsplanerischen Gründen erstellte Anlage plausibel erscheinen. Evtl. versuchten die Zähringer hier ebenfalls einen Zugang Richtung Süden zu etablieren.

460 *Klaus Aerni* 1973/4 (Anm. 23), S. 31.

461 Ebd., S. 30.

462 Vgl. unten das Kapitel zum Grimselpass-Projekt von 1397.

463 *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 218: Die von Bern wegführenden Handelswege weisen im Schweizer Alpenraum die ungünstigsten Längen- und Steigungsverhältnisse auf.

schen Passpolitik.⁴⁶⁴ Der Versuch Berns, sich in die Walliser Wirren rund um die Freiherren von Aaron einzumischen, hatte 1419 mit einer Niederlage geendet. Die Krise führte Bern wohl zum Bewusstsein, 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 Bern günstige wirtschaftliche Entwicklung lenkten zudem die bernischen verkehrspolitischen Interessen endgültig auf die Ost-West-Achse, wo es Zufahrten zum Gotthard und zum Grossen St. Bernhard kontrollieren und fiskalisch abschöpfen konnte.⁴⁶⁵ Mit aktiver Alpenpasspolitik hatte damit der Ausbau des bernischen Territoriums zum grössten Stadtstaat nördlich der Alpen wenig zu tun,⁴⁶⁶ obschon sich die Aarestadt zeitweilig nicht scheute, auch ihre Pässe auf die verkehrspolitische Agenda zu setzen.⁴⁶⁷

Durch die Städtegründungen angeregt war bereits im 14. Jahrhundert der Ost-West-Verkehr durch das Mittelland erheblich angestiegen. In der Blütezeit der Messen von Genf sowie der süddeutschen und der Schweizer Messeorte verstärkte sich diese Tendenz zunehmend. Gleichzeitig mit der verkehrspolitischen Neuausrichtung der Stadt Bern in Richtung Westen erlangten also die Genfer Messen und die Handelszentren in Zurzach und im süddeutschen Raum internationale Bedeutung. Die durch diese Konstellation bedingten Wirtschaftsbeziehungen wirkten sich belebend auf den Transitverkehr durch das Mittelland aus. Die Stadt Bern versuchte – ohne selbst Grosshandel zu betreiben – diesen Transit zu steigern und fiskalisch zu nutzen,⁴⁶⁸ indem sie sich besonders für die Sicherheit der Kaufleute einsetzte⁴⁶⁹ und ein ganzes Massnahmenbündel zur Förderung von Handel und Verkehr entwickelte. Möglich wurde dies insbesondere durch den Erwerb der regalen Geleit- und Zollrechte im Verlauf des 14. Jahrhunderts.⁴⁷⁰ So überlie-

464 Klaus Aerni 1986 (Anm. 23), S. 70

465 Ebd., S. 72; ders. 1973/4 (Anm. 23), S. 38, 44.

466 Arnold Esch 1998 (Anm. 36), S. 215f.; Vinzenz Bartolome (Anm. 446), S. 106f.: Auch in Thun, wo sich die Berner Passwege bündelten, lassen die Archivalien keine Orientierung des Oberlandes auf den internationalen Alpen transit erkennen.

467 Vgl. unten die Kapitel zu den Ausbauprojekten der Grimsel (1397) und des Lötschensaumwegs (1519).

468 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 32, S. 5/5, BE 33, S. 3/4: Bezeichnend hierfür ist die Tatsache, dass allein auf der Strecke Murten–Aarberg in kurzen Abständen drei Zollstellen entstanden: in Murten, Kerzers und Aarberg. In Büren wurden sogar zwei Zollstellen eingerichtet, eine zu Wasser und eine zu Land.

469 Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 38: Durch entsprechende Verträge mit Frankreich, den Grafen von Savoyen und Greyerz, den Herren von Grandson, mit süddeutschen Städten und der burgundischen Eidgenossenschaft gelang es der Stadt Bern, dem Ost-West-Verkehr den notwendigen Schutz zu vermitteln.

470 Vgl. SRQ BE (Anm. 201), I/3, Nr. 27, S. 64–66. [Reichspfandschaft am Zoll, 1315], *48 (37b), S. 84 [Reichspfandschaft am Zoll, 1331], Nr. 67 c), S. 146 [Bestätigung des Zolls 1348], Nr. 80 g), S. 196 [Geleitrecht, 1365]. Vgl. FRB (Anm. 65), IV, Nr. 621, S. 639f., Nr. 626, S. 644; Friedrich Emil Welti (Bearb.), Die Tellbücher aus dem Jahre 1389, (= SA aus dem Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, Bd. 14) Bern 1896, S. 505–704, hier: S. 664: König Heinrich VII. hat-

fern uns die Berner Ratsmanuale und Missiven die zahlreichen verkehrspolitischen Initiativen des Berner Rats zur Verbesserung der Strassen im späten Mittelalter, dies natürlich für das gesamte bernische Herrschaftsgebiet.⁴⁷¹ Die Berner Obrigkeit scheute, um den Handelsverkehr in ihre Stadt zu lenken, auch nicht vor einer aggressiven Verkehrspolitik gegen die mit der nördlichen Route konkurrierende Stadt Solothurn zurück.⁴⁷² Der Aufschwung von Berns bedeutendstem Exportgewerbe im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit, der Gerberei (ab dem 13. Jh. belegt, 1332 erste Gerberordnung), wurde denn auch nur möglich, da sich das Gebiet zwischen Boden- und Genfersee im 14. Jahrhundert zum Transitraum par excellence entwickelte.⁴⁷³ Ausdruck der wachsenden Handelstätigkeit und der Institutionalisierungstendenzen innerhalb der bernischen Verkehrspolitik waren der Bau eines städtischen Kauf- und Zollhauses⁴⁷⁴ nach der Verleihung des Geleitrechts durch Karl IV. (1365)⁴⁷⁵ um 1373 sowie die Einführung zweier neuer Jahrmärkte im Jahr 1439.⁴⁷⁶ In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verdichteten sich schliesslich mit der einsetzenden Rückläufigkeit des Handelsverkehrs durch das Mittelland die Anzeichen, dass die wirtschaftliche Blüte Berns ihren Zenit bereits überschritten hatte.⁴⁷⁷

Während sich also das zähringische Bern zunächst in erster Linie der Passpolitik widmete, 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- wie auch Zollpolitik und weitere verkehrsbezogene Massnahmen ausgemacht werden.⁴⁷⁸ Auf der einen Seite hing diese Intensivierung der verkehrspolitischen Or-

te zunächst im Jahr 1312 den Zoll in Bern für 120 Mark an Hugo von Buchegg, Schultheiss in Solothurn, versetzt. 1315 löste Bern die Pfandschaft für den erheblich höheren Betrag von 240 Mark ein.

471 Die Ratsmanuale verzeichnen in knapper Form die vom Kleinen Rat als Führungsgremium der Stadtgemeinde getroffenen Entscheidungen. Hallers verdienstvolle Auszüge haben nur einen geringen Teil des reichen Materials bekannt gemacht, bleiben aber unentbehrlich: *Berchtold Haller*, Bern in seinen Ratsmanualen 1465–1565, Bern 1900/1902, Bd. III, S. 1–19 (Wege und Strassen), S. 108–110 (Hospize und Alpenübergänge), Bd. II, S. 474–491 (Brücken).

472 *Hans Morgenthaler* (Anm. 185), S. 83–145.

473 Art. «Bern. Gemeinde. Vom Hochmittelalter bis zum Ende des Ancien Régime», in: Das historische Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch].

474 SRQ BE (Anm. 201), IX/2, Nr. 263 u. 685f.

475 Ebd., I/3, Nr. 80 g), S. 197.

476 *Roland Gerber*, Umgestaltung und Neubeginn. Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns im 15. Jahrhundert, in: *Zeitschrift für Historische Forschung* 29 (2002), S. 161–188, hier: S. 165.

477 Ebd., S. 185: Ausdruck für diesen Niedergang waren das Verschwinden der 1420 gegründeten Kaufleutegesellschaft und die Verlegung des Hauptsitzes der Diesbach-Watt-Gesellschaft nach St. Gallen (um 1450).

478 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 13: Überhaupt kann im bernischen Untersuchungsraum während des Mittelalters eine erheblich geringere Anzahl regionaler und lokaler, kontinuierlich passpolitisch aktiver Instanzen eruiert werden. Zu den wenigen gehörte etwa das Adelsgeschlecht der

ganisation mit dem insbesondere ab dem Beginn des 15. Jahrhunderts gestiegenen Handelsverkehr im Transitzkorridor Mittelland zusammen, ein Vorgang, welcher sich besonders auch quellenmässig niedergeschlagen hat. Auf der anderen Seite bildete wohl Berns Strassenpolitik nach der Ausschaltung konkurrierender Herrschaften ein Macht- und Verwaltungsmittel in der Organisation der neu erworbenen Gebiete. Wie in anderen Bereichen von Herrschaft und Politik beanspruchte die Stadt auch im Bereich der Verkehrspolitik die Oberhoheit. Die Machtausdehnung des bernischen Stadtstaates im Spätmittelalter fand ihren Ausdruck in der Entwicklung eines radial organisierten Strassensystems. Das Gerüst bildeten eine Reihe übergeordneter Strassen, welche die Hauptstadt mit der Landschaft verbanden. Die alte Tangente quer durch das Seeland konnte ihre Bedeutung trotz dieser zentralistischen Bestrebungen aufrechterhalten, wenn auch nicht in dem Ausmass wie zu Beginn des 15. Jahrhunderts.⁴⁷⁹

Einen ähnlichen Stellenwert wie die Rhonetalroute für die Mailänder nahm also im späten Mittelalter der Transitzkorridor im schweizerischen Mittelland für die «koufflüt von schwaben, peyern und anderswohär», die «von Genff heruss» kommen, ein.⁴⁸⁰ Die Bedeutung der drei grossen Mittellandachsen⁴⁸¹ nahm im Spätmittelalter zu,⁴⁸² denn Süddeutschland hatte sich infolge des wirtschaftlichen Aufstieges einer Reihe von Städten zu einem Handels- und Gewerbezentrum entwickelt.⁴⁸³ Bereits um 1300 war Nürnberg eine grosse Fernhandelsstadt, und die Nürnberger wie auch weitere süddeutsche Kaufleute beschränkten diese Transitstrassen, so im Verlauf des späten Mittelalters vermehrt auch die Route über Bern.⁴⁸⁴ Ihre vielfältigen Handelsverbindungen sicherte die süddeutsche Kaufmannschaft mittels einer Reihe von privilegierenden Verträgen mit Städten und Fürsten. Bern hat dem Verkehr auf diesen Fernstrassen bereits früh Aufmerksamkeit zuteil werden lassen. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts schloss die Stadt Verträge mit den Grafen von Savoyen ab, welche den Kaufleuten in deren Herr-

Eschenbacher, die bereits im Hochmittelalter Machtsphären über den Brünig hinweg verknüpften. Die Beteiligung Walters IV. von Eschenbach am Mord an König Albrecht (1308) bedeutete das Ende der Adelsdynastie. Mit den Habsburgern, die sich ihres Besitzes bemächtigten, setzte sich aber die über den Brünig greifende Herrschaftsbeziehung für die nächsten Jahrzehnte fort.

479 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 32, S. 5/5 u.ö.; Jean Grosjean (Anm. 447), S. 40.

480 Zollbuch I, 143, zit. nach Emil Audétat (Anm. 71), S. 90.

481 Emil Audétat (Anm. 71), S. 58f., 102f.: Audétat nennt drei grosse Handelsstrassen, die das Mittelland im Mittelalter in Längsrichtung durchquerten: die «Seestrasse» dem Jurafuss entlang, die Strasse über Murten, Aarberg und Solothurn und diejenige über Freiburg, Bern und Burgdorf nach Olten – mit einer weiteren Variante über Kirchberg und Herzogenbuchsee.

482 Ebd., S. 56: «Bis zum Jahr 1300 zeigt sich keine einzige Angabe, aus der man schliessen könnte, Bern wäre irgendwie durch jenen nord-südlichen Handelsverkehr in Mitleidenschaft gezogen worden.»

483 Gotthilf Baumann (Anm. 182), S. 33–35.

484 Hektor Ammann (Anm. 186), S. 19.

schaftsgebieten einen gewissen Rechtsschutz garantieren sollten.⁴⁸⁵ Nach dem Erwerb des Zollrechts in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts⁴⁸⁶ wurde für die Stadt Bern das Betreiben einer eigenständigen Zollpolitik erst möglich: So räumte sie den Nürnberger Händlern, die für Bern eine besondere Rolle gespielt zu haben scheinen,⁴⁸⁷ innerhalb der Stadtmauern eine Befreiung von sämtlichen Zöllen ein (1314).⁴⁸⁸ Es dürften also zu diesem Zeitpunkt Nürnberger Kaufleute, welche auch in Solothurn und Murten in den Genuss von Zollbefreiungen kamen, verstärkt durch das bernische Territorium gezogen sein.⁴⁸⁹ Belegt ist allerdings vor 1332 nur die Berner Zollfreiheit der Nürnberger. Da diese Zollfreiheitsorte an und für sich für die Kaufleute kaum einen wirtschaftlichen Anreiz geboten haben, müssen hinter dem zollfreiheitlichen Interesse der Nürnberger und weiterer handelstreibender Städte weiterführende Motivationen gestanden haben. Worauf kann sich aber der süddeutsche Handel über die Westschweiz hinaus gerichtet haben? Das Ziel dürfte zunächst im französischen Rhonetal oder im Mittelmeerraum zu suchen sein,⁴⁹⁰ später natürlich auch in den Genfer und Lyoner Messen.⁴⁹¹ Das einzige Verzeichnis der von Bern verliehenen Zollfreiheiten ist recht spät, nämlich in einer Zollordnung um 1435, überliefert. Neben einigen benachbarten Orten, Freiburg i.Ü.,⁴⁹² Laupen, Burgdorf, ausnahmslos Zähringer Gründungen, werden die Städte «Bisuntz» (Besançon), Hagenau und Nürnberg, aufgeführt, wobei Nürnberg

485 So 1291/92 und 1296/97: FRB (Anm. 65), III, Nr. 523, 533, 650.

486 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 63.

487 Ebd., S. 91, 111.

488 FRB (Anm. 65), IV, Nr. 573; vgl. *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 65, Anm. 1.

489 *Hektor Ammann* (Anm. 186), S. 32: Es handelt sich bei den Nürnberg privilegierenden Orten um eine einheitliche Gruppe von Zähringer Städten, alle an Teilsträngen der grossen Strassen nach Südwesten durch das Mittelland liegend, die 1218 mit dem Aussterben des Geschlechts Reichsbesitz wurden. Bei der Verleihung der Zollfreiheiten ist eher an Friedrich II. als an die Zähringer zu denken.

490 *Hektor Ammann* (Anm. 186), S. 23.

491 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 91–95; *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 35–41: In der zweiten Hälfte des 15. Jhs. verhandelte Bern mit dem französischen König, dem savoyischen Herzog und der Stadt Genf in Streitigkeiten um die konkurrierenden Genfer und Lyoner Messen. Seinen grössten diplomatischen Erfolg erzielte es schliesslich beim französischen König Karl VIII., indem es 1494 die Aufhebung des zehn Jahre zuvor getroffenen Entscheids, die Messen von Lyon nach Bourges zu verlegen, erreichte: Diese Bestimmung hatte Berns finanzielle Interessen empfindlich getroffen, denn auf dem Weg nach Bourges durchquerten die süddeutschen Kaufleute das bernische Territorium nicht und entrichteten damit auch keine Zölle und Geleitgelder.

492 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 88: Bern und Fribourg gewährten sich in einem Bündnis von 1403 gegenseitig Zollfreiheiten.

dieses Privileg nach Audétat am längsten zukam:⁴⁹³ Seine Zollrechte in Solothurn wurden bis 1438, in Bern sogar bis 1458 gewährt.⁴⁹⁴

Daneben lassen sich weitere auf die Kaufmannschaft allgemein abzielende verkehrspolitische Massnahmen der Stadt Bern fassen: 1318 widmete sie sich in einem mit Freiburg i.Ü., Solothurn und Murten auf fünf Jahre hin abgeschlossenen Vertrag⁴⁹⁵ ebenso wie in einem zehnjährigen Bündnis mit Freiburg i.Ü. aus dem Jahr 1364 der Verkehrssicherung und dem Schutz der Kaufleute in den jeweiligen Territorien.⁴⁹⁶ 1388 schloss Bern gemeinsam mit anderen Städten zwei weitere Bündnisse zum freien und ungehinderten Durchzug der Kaufleute ab.⁴⁹⁷ Das Burgrecht mit Neuenburg und ein besonderer Vertrag mit Konrad von Freiburg, Graf in Neuenburg, gewährleisteten ebenfalls freien Kauf, Schutz der Händler und Waren sowie die Beibehaltung der Zölle.⁴⁹⁸ In einem Vertrag von 1448 mit Herzog Philipp von Burgund und dem Prinzen von Oranien, den Eigentümern des für die bernische Salzversorgung wichtigen Salzhofs von Salins, hat die Aarestadt die Einfuhr von Salz sichergestellt und dafür im Gegenzug den burgundischen Kaufleuten in seinem gesamten Territorium Zollfreiheit zugesprochen.⁴⁹⁹ 1466 versprach Bern mit Peter Ogulinus gar einem Italiener Geleitschutz und 1468 vereinbarte es mit Erlach und Neuenburg die Sicherheit der Kaufleute im Transitraum.⁵⁰⁰ Als den Florentinern 1467 in Neuenburg ein hoher Zoll abgefordert worden war, setzte sich Bern ebenfalls für die Kaufleute ein, indem es anführte, dass es doch «beider nutz» sei, wenn mit den Zöllen Mass gehalten werde, da doch andernfalls keine Kaufleute mehr kämen. Später empfahl Bern auch die Genuesen (1481) und antwortete 1498 auf eine Anfrage aus Florenz, ob die Kaufleute auf bernischem Gebiet sicheres Geleit hätten, beruhigend, dass es das Geleit selber besorge.⁵⁰¹ 1491/92 geleitete Bern ganz im Gegensatz zum Boykott der Tagsetzung die «Lamparter».⁵⁰²

493 *Friedrich Emil Welti* (Anm. 470), S. 666f.; SRQ BE (Anm. 201), I/2, Nr. 29, S. 20: «Item distet gend keinen zoln: Friburg, Löupen, Burgdorff, Bisuntz [Besançon], Hagenöw, Nürenberg.» Zollbuch I, 23 u.ö. nach *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 111.

494 *Hektor Ammann* (Anm. 186), S. 39.

495 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 36.

496 FRB (Anm. 65), VIII, S. 544; IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26, S. 3/4.

497 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 113: Das eine mit Theobald von Neuenburg, das zweite mit dem Grafen von Mömpelgard.

498 Ebd., mit Anm. 5: Politische Zusammenschlüsse, die auch Garantien für einen freien Durchzug des Handelsverkehrs boten, sind des Weiteren die Burgrechte mit den Grafen von Aarberg und Greyerz.

499 Ebd., S. 114.

500 Deutsches Briefbuch B, 407, 409, 411 u.ö., 200, 202f.; oder 1467/68 empfahl Bern dem Markgrafen von Röteln, damals Herr in Neuenburg, die Kaufleute von Florenz und Lucca: Geleitsbriefbuch 85; alle zit. nach *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 100.

501 *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. II, 196.

502 Ebd., Bd. I, S. 481.

Alle diese Verträge und Privilegierungen entwerfen ein anschauliches Bild von der verkehrspolitischen Aufmerksamkeit, welche die Stadt Bern dem nach Westen hin ausgerichteten Verkehr zuteil werden liess. Obschon die italienische und burgundische Kaufmannschaft in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts innerhalb des bernischen verkehrspolitischen Massnahmenbündels auch Beachtung fand, dürften insgesamt die süddeutschen und besonders die Nürnberger Kaufleute, welche den grössten Anteil am Zustrom fremder Kaufleute nach Bern stellten, eine bedeutendere Rolle eingenommen haben. Der Hausbesitz verschiedener Nürnberger in Bern, die zahlreichen gegenseitigen Botengänge sowie Schenkungen Berns an Nürnberg belegen die engen Beziehungen.⁵⁰³ 1374 bedankten sich die Nürnberger bei Bern für sein Eintreten zugunsten eines Nürnberger Bürgers, der in Bern durch zwei Frankfurter seiner Güter beraubt worden war.⁵⁰⁴

Die vielfältigen Vertragswerke der Walliser und Berner politischen Instanzen zeigen klar auf, dass sowohl den italienischen wie auch den süddeutschen Handel treibenden Städten ein grosses Gewicht in der Ausgestaltung der Verkehrspolitik des Alpenraums zukam. Diese Wirtschaftskräfte sicherten sich durch ihre Initiativen und die Einflussnahme auf die Machthaber vor Ort nicht nur freien Durchzug, Vergünstigungen und gut unterhaltene Verkehrswege, sie beteiligten sich auch finanziell am Bau und Unterhalt von Strassen und Verkehrsinfrastruktur und modifizierten dadurch – freilich in den beiden Untersuchungsräumen zeitverschoben – das Verkehrsgefüge der Untersuchungsgebiete.

In die Reihe regional verkehrspolitischer aktiver Instanzen lassen neben einem auch im Untersuchungsraum Bern nachweisbaren Transportgewerbe zu Land und zu Wasser⁵⁰⁵ ebenfalls regional und lokal verkehrsorganisatorisch tätige Instanzen, wie etwa das Städtchen Burgdorf, eruieren, das sich umfassende verkehrspolitische Kompetenzen aufnete. Auch nach dem Übergang in den Besitz der Stadt Bern⁵⁰⁶ vermochte sich Burgdorf Zuständigkeiten zurückzubehalten. Bereits ab der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts kaufte die Stadt kyburgischen Besitz auf, wobei sie besonderen Wert auf die Erwerbung aller Zölle in ihrem Einflussbereich legte. So erlangte sie 1335 den vormaligen kyburgischen Stadt- und Transitoll gleichzeitig mit dem Zins eines neu eingeführten Jahrmarktes.⁵⁰⁷ Bis zur Strassenverlegung über Kirchberg nach 1750 wurden damit die meisten auf der Ost-West-

503 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 35.

504 FRB (Anm. 65), IX, Nr. 845; *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 490, 493, Bd. II, S. 261.

505 Etwa im Berner Haslital für den Land- und in Thun (Freienhof), bei der Feste Weissenau (Neuhaus), in Unterseen und Kienholz für den Wassertransport.

506 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 4, S. 1/2: Nach dem Tod des letzten Zähringers 1218 beherrschten die Grafen von Kyburg Burgdorf. Im Zusammenhang des von Graf Rudolf von Kyburg ausgelösten Burgdorferkrieges (1383–1384) gelangte der Ort nach eidgenössischer Vermittlung in bernischen Besitz, wobei die Aarstadt alle von den Kyburgern übernommenen Privilegien des einzigen Marktortes am Eingang zum Emmental anerkannte.

507 FRB (Anm. 65), VI, Nr. 240.

Route zirkulierenden Handelswaren zur Zollerhebung ins Burgdorfer Kaufhaus gebracht.⁵⁰⁸ 1346 erlangte die Stadt mittels Pfandschaft auch den kyburgischen «Flosszoll».⁵⁰⁹ 1402 übernahm sie darüber hinaus mit dem Kauf der Emmenzölle auch den Brückenunterhalt für die 1346 erstmals erwähnte «Wynigenbrücke», welche den ältesten und sicher lange einzigen Flussübergang in Burgdorf bildete. Wohl seit dem Spätmittelalter bestand der Übergang aus zwei Brücken: der äusseren über die Emme und der inneren über die Wasserläufe der Kleinen Emme und des Brunnbachs. 1426 und 1509 bestätigte Bern der Stadt Burgdorf die Rechte über diese Zölle. Burgdorf besass insgesamt den Transitzoll mit Zollstellen in Burgdorf, Kirchberg und Goldbach, den Pfundzoll in der Stadt und die Burgdorfer Emmenzölle auf den Brücken und für Flösse am Wasser.⁵¹⁰ Die Zolleinnahmen trugen mit dazu bei, dass Burgdorf im 15. Jahrhundert eine wirtschaftliche Blüte erlebte.⁵¹¹ Dass die Stadt – auf dieser Basis aufbauend – eine selbstbewusste Zollpolitik betrieben hat, legt ihre Haltung gegenüber der süddeutschen Kaufmannschaft im Streit um ihre Zölle in den Jahren 1425–1433 nahe, aus dem Burgdorf als Siegerin hervorging, indem das stadtbernische Schiedsgericht die Süddeutschen zu Zollzahlungen in Burgdorf verpflichtete.⁵¹²

Das Beispiel mag genügen, um nachzuweisen, dass sich neben der bernischen Zentrale weitere Städte des Untersuchungsraums eigenständig verkehrspolitisch engagierten. Insbesondere die an den Wasser- und Seewegen liegenden Städte, wie etwa Thun⁵¹³ oder Unterseen,⁵¹⁴ dürften eine intensivere Regelung des Verkehrs angestrebt haben. Daneben fällt für beide Untersuchungsräume auf, dass vor allem mit Messe- oder Markt-, Zoll- oder Sustrechten ausgestattete Städte und Ortschaften, teils auch Passfussorte wenigstens zeitweise mehr oder weni-

508 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 4, S. 1/2.

509 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 34; FRB (Anm. 65), VII, Nr. 207.

510 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 7, S. 3/4.

511 Ebd., Strecke BE 4, S. 1/2. Art. «Burgdorf», in: Das historische Lexikon der Schweiz online [www.hls.ch]: In den nächsten Jahrhunderten folgten jedoch Stagnation und Niedergang. Das liegt u.a. daran, dass Burgdorf den freien Handel und Verkauf an Jahrmärkten unterband und die Einfuhr fremder Waren verbot.

512 Ebd., Strecke BE 2, S. 1/4.

513 *Vinzenz Bartlome* (Anm. 446), S. 105: Der Reise- und Handelsverkehr durch die Stadt Thun im späten Mittelalter wurde v.a. durch die geographische Lage bestimmt. Thun verfügte aber nie über genügend politisches Eigengewicht, um eine über die Standortvorteile hinausgehende, überregionale Verkehrspolitik zu betreiben.

514 *Sabine Bolliger, Hans von Rütte* (Anm. 69), S. 15: Im Zentrum der mittelalterlichen Entwicklung in der Gegend zwischen den Oberländer Seen standen das Kloster Interlaken und die Stadt Unterseen. Das Gebiet der geistlichen Herrschaft gelangte 1344 an Bern, das der weltlichen 1386. Der Landschaft oblag die wichtige Aufgabe, den Warentransport zwischen den beiden Seen zu organisieren. So entstanden die beiden Landestellen in Weissenau und Neuhaus am Thuner-, Zollhaus, Kienholz und Tracht am Brienersee. Über das Bödéli wurde der Transport mit Karren bewerkstelligt.

ger unabhängig von übergeordneten politischen Kräften verkehrspolitisch agierten. Jedoch wurden verkehrsbezogene Streitigkeiten zwischen Gemeinden und Talschaften innerhalb des Territoriums der Stadt Bern ab dem späten Mittelalter zunehmend vom Zentrum aus geregelt und entschieden: So zum Beispiel ein Streit zwischen der Talschaft Grindelwald und derjenigen des Hasli um Wegunterhaltsarbeiten im Jahr 1544.⁵¹⁵ Für den Untersuchungsraum Bern lässt sich zudem für das späte Mittelalter generell ein starkes verkehrspolitisches Gewicht der städtischen Zentrale Bern ausmachen. Der Grossteil des sich auf die Gemeinden und Städte im bernischen Territorium verkehrspolitisch relevanten Quellenmaterials besteht in Aufforderungen der politischen Instanzen der Aarestadt an ihre Untertanengebiete, ihren Unterhalts- und Strassenbaupflichten nachzukommen. Derartige Befehle richtete die Stadt etwa an die politischen Instanzen entlang der sogenannten «Kastenstrasse» Burgdorf–Langenthal–Kaltenherberg,⁵¹⁶ welche zu den wichtigsten mittelalterlichen Routen des Mittellandes gehörte. Die Aufforderungen der Berner Obrigkeit liefern Aufschlüsse über den schlechten Zustand dieser Linienführung.⁵¹⁷ Die Mahnschreiben der bernischen Zentrale zur Ausbesserung von Strassenzügen und Brücken häuften sich im späten Mittelalter,⁵¹⁸ und das nicht nur betreffend die beschriebene Route. Ob es sich um die Behebung immer neuer Schäden handelte oder ob zum wiederholten Mal um die Ausbesserung ein und desselben «bresthaften» Strassenstückes aufgerufen wurde, geht aus den Texten nicht hervor. Das Problem lag vor allem darin, dass die Durchführung des Strassenbaus und -unterhalts im gesamten bernischen Territorium finanziell und personell betrachtet nicht allein auf Kosten der Stadt durchgeführt werden konnte. Die Gemeinden im weiteren Umkreis einer Route wurden deshalb zu diesen Aufgaben verpflichtet.⁵¹⁹ Verständlicherweise haben sich die Dörfer dieser Pflicht zumindest teilweise zu entziehen versucht. Jedenfalls wird beispielsweise

515 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 100, S. 9/12; SRQ BE (Anm. 201), Oberhasle, Nr. 103, S. 164f.: Es ging um den Weg im Gebiet Schwarzwaldalp–Gschwantenmad. Die Grindelwaldner zeigten sich an einem gut unterhaltenen Saumweg interessiert und waren deshalb bereit, auch ausserhalb ihres Gemeindegebiets einen Teil des Unterhalts zu übernehmen, wobei die Hasler ebenfalls einen Anteil leisten sollten. Demgegenüber scheinen letztere weniger Interesse bekundet zu haben. Der bernische Schiedsspruch ergab schliesslich eine detaillierte Aufteilung der Unterhaltspflichten.

516 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 5.

517 Ebd., Strecke BE 5, S. 1/3; *Hans Morgenthaler* (Anm. 185), S. 90: So heisst es zum 23. Okt. 1480: «An vogt zu Wangen, min herrn verstanden, wie die strassen bi Burgdorff, Winingen, Töringen und an andern enden bresthafft syen und die niemand bessre [...] Und sy also ir bevelh [...] das die strassen nach aller notdurfft gemacht werden», etc.

518 Berchtold Hallers Auszüge aus den Ratsmanualen unterstreichen dies: *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 1–13.

519 *Hans Morgenthaler* (Anm. 185), S. 94: Dies zeigt eine undatierte Strassenordnung, auf die im Jahr 1493 Bezug genommen wird: «Item Madisswyl, Lotzwyl, Melchnow sollen denen von Bleienbach helfen in irem Twing wägen.»

am 1. März 1486 der Amman von Thorberg – wie viele andere auch – angehalten, «die von Hub daran zu wissen, das si wägen, minr herrn straff zu miden».⁵²⁰ Die Mahnschreiben sind im Zusammenhang mit einem Auftrag des bernischen Rates an den Schultheissen von Burgdorf, Jost Steiger, vom 20. Februar 1479 zu sehen, weiträumige Strassenbesserungsarbeiten vorzunehmen.⁵²¹ Es waren wohl handfeste wirtschaftliche Interessen, die die Regierung auf die Instandhaltung der Strassen drängen liess. Offenbar waren diese Massnahmen aber nicht immer sonderlich nachhaltig, denn bereits 1518 und 1524 sind diverse Schreiben der bernischen Obrigkeit zum selben Gegenstand und fast identischen Inhalts aktenkundig.⁵²²

Nur vereinzelt lassen sich im späten Mittelalter autonomere verkehrsbezogene Initiativen bernischer Akteure ausmachen. Die politisch-herrschaftliche Entwicklung in den beiden Untersuchungsräumen wies damit auch Rückwirkungen auf die verkehrspolitischen Kompetenzgefüge auf. Währenddem nämlich im Wallis die bischöflichen Verkehrsrechte im späten Mittelalter zugunsten des Landrats, der Zenden sowie der Gemeinden beschnitten wurden, das heisst einzelne Akteure im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit die Möglichkeit zu einer punktuell relativ eigenständigen Verkehrspolitik erlangten, häufte sich die Stadt Bern bis zum Ende des Mittelalters immer mehr Rechte betreffend die verkehrspolitische Verfügungsgewalt in ihren Untertanengebieten an. Dies drückt sich zum einen durch das von der Stadt ausgebildete Geflecht von verkehrspolitisch zuständigen Institutionen aus. So errichtete die bernische Bürgerschaft im Jahr 1373 an der Stelle eines älteren Salzhauses erstmals ein als Stapelplatz dienendes städtisches Kauf- und Zollhaus.⁵²³ Neben dem Kaufhaus entstand in der Aarestadt im Laufe des späten Mittelalters eine weitere Institution, welche vielfältige Querbezüge zum Verkehrswesen und der stadtbernischen Verkehrspolitik aufwies: Nämlich das von Roland Gerber eingehend untersuchte Bauherrenamt.⁵²⁴ Zur Bewirtschaftung dieser Einrichtungen wurde allmählich ein sich stets modifizierender Personalstock eingesetzt.⁵²⁵ Zum anderen erfuhr das bernische Ver-

520 Ebd., S. 91.

521 Ebd., S. 93: «Wir werden underricht, das die strassen und weg allenthalb in unseren landen und gebieten gebrästhafft syen, das die niemand zu siner nordurfft [...] komlichen [bruchen mag]. Und als nu das zu grosser beswärd unser geleiten, zöllen und andrer nutzungen dient und uns ouch gebürt, stäg und wäg in eren zu behalten, so bevelhen wir dir [...] das du dich von stund an erhebest und dich allethalben uff die landstrassen fügest und unser amptlüt, vögt zu Wangen, Bipp und andern enden [...], ersuchest und ermanest, dir hilf und bystand zutund, damit sölich strassen [...], gemacht, gebessret [...] werden.»

522 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 5, S. 2/3.

523 FRB (Anm. 65), IX, Nr. 698, S. 324f.; Roland Gerber, Die Zunft- und Gewerbebauten, in: Rainer C. Schwinges (Anm. 155), S. 50–54, hier: S. 52.

524 Roland Gerber, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern. Verwaltungs- und Finanzgeschichtliche Untersuchung über das Bauherrenamt der Stadt Bern 1300 bis 1550, (= AHVB, Bd. 77) Bern 1994.

525 Etwa Kaufhausknechte, Geleitsherren, Zöllner, Kaufhausmeister, Karrer, «Kärlisleute», etc.

kehrswesen insgesamt eine umfangreiche legislative Regelung. Wie für den Zoll wurde auch für das Geleit auf stadtbernischer Ebene eine Ordnung erstellt, die regelte, welcher Betrag für welche Güter zu entrichten war.⁵²⁶ Das Abgabensystem zur Finanzierung des bernischen Verkehrswesens bildete sich zu einem differenzierten Geflecht aus, dessen Einkünfte den unterschiedlichsten Zielen zuflossen. Die verkehrsbezogenen Institutionen und ihr Personal waren in ein komplexes städtisches System integriert, das sich sowohl der Finanzierung verkehrsbezogener Einrichtungen wie auch der Organisation des Verkehrswesens der Stadt und ihres Territoriums widmete. Im Wallis erscheint dagegen noch im späten Mittelalter ein weitaus diskontinuierlicheres und unsystematischeres System. Neben im Verkehrswesen aktiven Säumern, Ballenführern und Fuhrleuten treffen wir hier immer wieder auf vom Bischof und den Grafen von Savoyen mit Verkehrsrechten belehnte Einzelpersonen bürgerlicher und adliger Herkunft. Darüber hinaus erscheinen auch von den Zenden oder einzelnen Gemeinden eingesetzte Verkehrsbeamte, wie etwa die beiden von mehreren Gemeinden eingesetzten Brückenvögte für die 1307 erstmals erwähnte Chibrücke in Stalden am Eingang zum Saastal, welche hier im Auftrag des Zendens Visp Brückenzoll einzuziehen hatten.⁵²⁷ Etwas aussergewöhnlicher mutet die Erwähnung von Schneewegern an der Furka und Grimsel in einem Reisetagebuch einer Walliser Gesandtschaft an, die im Winter 1417/18 durch das Goms zum Konstanzer Konzil zog. Die Notizen verdeutlichen, dass die Reisegesellschaft die wohl einheimischen Schneeweger mit sich führte und verköstigen musste.⁵²⁸ Obschon im Wallis der Bischof auch im 16. Jahrhundert noch verkehrspolitische Initiativen unternahm, und die Gemeinden und Zenden der legitimierenden Instanz des Landrats bedurften, so scheint es doch, dass sich der Spielraum der untergeordneten politischen Instanzen da und dort etwas ausweitete. Vielleicht erforderte der hier mehr ins Gewicht fallende Passhandelsverkehr einfach eine vielfältigere Anteilnahme der Gemeinden und der Bevölkerung am Verkehrswesen, so dass die Anknüpfungspunkte für Eigeninitiativen zahlreicher ausfielen.

2.2 Die verkehrspolitischen Objekte

Die verkehrspolitischen Objekte werden generell 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

526 SRQ BE (Anm. 201), I/2, S. 460–462 (Stadtbuch, Art. 30).

527 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 22, S. 5/7; *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 36.

528 *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 94.

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 1310⁵²⁹) 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. Während im Wallis aufgrund der topographischen Voraussetzungen besonders die Pässe und die Rhonetalstrasse sowie die mit diesen verbundenen Einrichtungen als verkehrsorganisatorische Hauptobjekte fungierten, waren es in Bern neben den in der Stadt angesiedelten Verkehrsbehörden vor allem die diversen Landstrassen und deren begleitende Infrastruktur, aber auch die Wasserstrassen, welche als bevorzugte Objekte verkehrspolitischer Regelungen auftauchen. Im Folgenden sollen ausgewählte regale und verkehrsinfrastrukturelle⁵³⁰ Objekte der Walliser verkehrspolitischen Agitation vorgestellt werden. Abschliessend wird ein komparativer Blick auf äquivalente verkehrspolitische Zielpunkte des Vergleichsraums Bern geworfen.

2.2.1 Regale verkehrspolitische Objekte

Die Walliser «Reichs- und Landstrasse»

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 unterhaltenden 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 Route verlief zwischen Brig und Siders linksufrig und abseits der alten Dörfer auf der Sonnenseite des Tals.⁵³¹ Die

529 Roland Gerber (Anm. 524).

530 Die Brücken werden in als verkehrspolitische Objekte dem Bereich der Verkehrsinfrastruktur zugerechnet, obschon sie auch Regalrechte darstellten. Als Knotenpunkte der Strassen- und Wegenetze nehmen die Brücken zwar eine äusserst wichtige Stellung ein, in der Regalverleihungspraxis der Untersuchungsgebiete tauchen sie jedoch – soweit absehbar – nicht auf, weshalb sie als verkehrsinfrastrukturelle Objekte klassifiziert wurden.

531 Nachgewiesen ist die alte Strasse 1393 bei Niedergesteln sowie 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 (*Jean Gremaud* [Anm. 45], VI, Nr. 2433, VII, Nr. 2660^{bis}).

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 Kirchweg.⁵³² 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 zuständig.⁵³³ 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 Sidern mit seiner wichtigen Rhonebrücke erneut kaum besiedeltes Gebiet.⁵³⁴ 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*».⁵³⁵ Vielleicht lässt sich sogar die Nennung einer «*antiqua strata*» in Turtig im Jahr 1306 als indirekter Hinweis auf die dort neu erstellte Landstrasse deuten.⁵³⁶ 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 gingen.⁵³⁷ 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 nachgewiesen.⁵³⁸ Die schattseitige Anlage stellt ein Indiz dafür dar, dass die Landstrasse wahrscheinlich auf savoyische und bischöfliche 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 war.⁵³⁹ 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 Linienführung auf bischöfliche Anweisung hin spricht zudem der Tatbestand, dass dem Landesherrn in dieser Zeit das Ausübungsrecht zu Strassen- und Geleitregal auf einem beträchtlichen

532 Für Beispiele: *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 126.

533 Ebd., S. 130.

534 Ebd., S. 126.

535 *Jean Gremaud* (Anm. 45), VI, Nr. 2433.

536 Ebd., III, Nr. 1237; *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 144.

537 LA (Anm. 46), I, 33.

538 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 549.

539 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 11.2, S. 1/5.

Abschnitt dieser Transitachse zukam. Bis zum Aufruf Schiners zur Mitfinanzierung durch die Zenden im Jahr 1502⁵⁴⁰ hatte damit der Landesherr den Unterhalt der Landstrasse mehr oder weniger eigenständig zu organisieren.⁵⁴¹

Die Beschreibung der um den Strassenzug betriebenen Politik zeigt auf, dass insbesondere beim Anlegen von neuen Linienführungen neben den vorgegebenen Naturbedingungen und den Erfordernissen des Handelsverkehrs herrschaftliche Faktoren sowie die Formierung politischer Gebilde erhebliche Rückwirkungen auf das entsprechende verkehrsbezogene Objekt zeitigen konnten.

Die Walliser Geleitpolitik

Neben den Strassen bildeten weitere mit den Verkehrsregalien verbundene Objekte bevorzugte Zielpunkte der mittelalterlichen Verkehrspolitik: insbesondere das Geleit und die Zölle. Im oberen Wallis gelangte das Zollregal sehr früh in die Hand des bischöflichen Landesherrn. Die Summe der verpachteten Zölle, wie auch der Susten von Brig bis zur Morge von Conthey waren selbstverständlich von Nutzen für den Bischof von Sitten, der grosses Interesse an der Verkehrsregelung in seinem Territorium an den Tag legte, was vor allem die oben dargelegten Verträge mit der italienischen Kaufmannschaft beweisen. Im späten Mittelalter und im 16. Jahrhundert ging das Recht schliesslich an den Landrat und die Zenden über. Auf der Rhonetalaroute fielen Zölle ebenso wie die Sustgelder in Brig, auf dem Simplon, in Visp, in Leuk, in Siders, in Sitten und dann wieder im lange savoyischen Martigny an.⁵⁴² Es scheint, dass die Niederlagsorte bevorzugt auch als Zollstellen fungierten. Daneben existierten weitere Zollstellen vor allem an Passfussorten wie im Gommer Dorf Obergesteln,⁵⁴³ wo das Walliser Zollwesen des späten Mittelalters wie auch anderswo durchaus verkehrsfernen Zwecken diente: 1472 wurde nämlich bestimmt, dass die Männer von Formazza, die Lasten über den Griespass ins Wallis führen, zusammen mit jenen von Hasli und Urseren der Suste in Obergesteln für jedes Pferd ein «Spengli» zahlen sollten, und dass der Wegzoll der Pomater den Kirchenbau in Münster mitfinanzieren sollte.⁵⁴⁴ Besonders gut verwaltungsmässig organisiert war im unteren Wallis das Zollwesen des

540 LA (Anm. 46), I, 33.

541 *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 145: Nicht geklärt sind in diesem Zusammenhang die Existenz der Leuker Ballenführer und der Sustbau des 14. Jhs. Die Tatbestände könnten einerseits auf eine gleichzeitige, intensive Nutzung der rechtsufrigen Strasse über Varen durch den Transitverkehr deuten, andererseits aber lediglich auf einen spezifischen Gemmpasshandel.

542 *Louis Carlen* 2002 (Anm. 24), S. 16.

543 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 2, S. 11/15: Die Zahlstelle befand sich oberhalb der Kirche bei der «Zollstut».

544 *Louis Carlen* 1997 (Anm. 24), S. 95f.

Hauses Savoyen, etwa für den Grossen St. Bernhard.⁵⁴⁵ So erlauben die savoyischen Zolltarife und -rechnungen ungewöhnlich frühe und detaillierte Einblicke zu den an den Zollstellen durchziehenden Waren sowie zu den Erträgen, welche die einzelnen Zollstellen zu verschiedenen Zeiten der gräflichen Kasse bescherten. Neben dem Besitz von Strassen- und dem Zollregal spielte der Erwerb des Geleitregals für verkehrspolitisch aktive Machthaber eine bedeutende Rolle. In der Stadt Bern waren bekanntlich die Abgaben für das Geleit deutlich höher als diejenigen für den Zoll,⁵⁴⁶ und im Zusammenspiel von politischen Kräften und Kaufmannschaft kam den Geleiteskorten und den Geleitbriefen für eine sichere Abwicklung des Verkehrs auf präzise umrissenen Routen eine grosse Bedeutung zu. Im Folgenden soll deshalb das Geleit als wichtiges Objekt der mittelalterlichen Walliser Verkehrspolitik eingehender betrachtet werden.

Das Geleitregal, welches dem Bischof von Sitten für den oberen Landesteil quellenmässig gesichert bereits 1217⁵⁴⁷ und 1220⁵⁴⁸ zukam, gewährleistete die Verkehrssicherheit. Es handelt sich hierbei um die früheste Erwähnung dieses Rechts im Gebiet der heutigen Schweiz.⁵⁴⁹ Auf der Südseite des Simplon schützten die Stadt Novara, zeitweise auch die Grafen von Biandrate, Reisende und Verkehrswege.⁵⁵⁰ Im späten Mittelalter bemühten sich zunehmend auch Landrat und Zenden um die verkehrspolitischen Belange: Die Landrechte von 1514 (Art. 98) und 1571 (Art. 143) büssten ein Wegelagerer mit 60 Goldpfund; wenn er nachts die Strasse unsicher machte, verwirkte der Delinquent 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 ein Wegelagerer in jedem Fall mit einer Strafe an Leib und Gut bedroht.⁵⁵¹

Zu Beginn des 13. Jahrhunderts war aber noch der Bischof von Sitten Inhaber des Strassen- und Geleitregals von Martigny an talaufwärts, also auch un-

545 *Ders.* 2002 (Anm. 24), S. 17; *Chantal Fournier* (Anm. 24), S. 455f.

546 *Barbara Studer Immenhauser* (Anm. 60), S. 123.

547 *Jean Gremaud* (Anm. 45), I, Nr. 265: «Item nullus a cruce de Ottans superius debet prestare conductum, nisi episcopus.»

548 Der Vertrag von Bischof Landrich mit der Familie Turn von 1220 enthält ebenfalls eine Bestimmung zum Geleitwesen: «Item recordatum fuit, quod strate et conducta sunt episcopi; sed remansit in questione utrum idem Petrus debet esse nuntius episcopi ad facienda conducta» (ebd., Nr. 283, S. 223). Der Passus zeigt, dass die Rechte des Bischofs auch durch lokale Herren beeinträchtigt wurden; denn während die Geleithoheit des Bischofs bestätigt wurde, blieb die Kompetenzverteilung bei der Durchführung des Geleits offen. Wir müssen annehmen, dass der Lehensempfänger für sich das Recht beanspruchte, die Geleiterteilung durchzuführen und dafür mindestens einen Anteil an den Geleitgeldern zu beziehen.

549 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 141f.

550 *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 216f.

551 *Louis Carlen* (Anm. 245), S. 272.

terhalb der Ortschaft Conthey bei Sitten.⁵⁵² Im Friedensvertrag des Bistums mit Graf Peter von Savoyen von 1260 wurde die Morge von Conthey als Grenze der beiden Territorien festgelegt.⁵⁵³ Obwohl dieser Vertrag bereits 1286 wieder rückgängig gemacht wurde, kann von da an die Strasse zwischen Martigny und Conthey nicht mehr als eine rein bischöfliche bezeichnet werden. So übernahm der Bischof die Verantwortung für den Verkehrsschutz auf dieser Strecke nur noch in Friedenszeiten,⁵⁵⁴ und 1336 erteilte Graf Aimo von Savoyen italienischen Kaufleuten Geleit von Conthey bis Genf, obwohl noch im Jahr 1330 die bischöfliche Strassenhoheit bis hinunter zum Kreuz von Ottans von Savoyen bestätigt worden war.⁵⁵⁵

Nun wird in den Bestimmungen von 1217 und 1220 das Geleitregal ausdrücklich neben dem Recht über die Strasse erwähnt und diesem quasi gleichgestellt. Andererseits wird dem Recht über die Strasse gleichzeitig die Strassenschutzpflicht des Bischofs zugeordnet.⁵⁵⁶ Die Substanz des bischöflichen Geleitrechts umfasste zu Beginn des 13. Jahrhunderts wohl zur Hauptsache das Recht zur Geleitzollerhebung und die damit im Zusammenhang stehende Schutzbegleitung der Reisenden, während demnach das Recht über die Strasse die allgemeine Schutzhöheit des Bischofs samt Ersatzpflicht für allfällige Verluste umfasste.⁵⁵⁷ Erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts wurde dann die Trennung zwischen den Verkehrsabgaben und den übrigen verkehrsbezogenen Abgaben, namentlich den Zöllnen, unschärfer.⁵⁵⁸ Bei der Ausübung des Geleitrechts ist für das gesamte Wallis der grosse Anteil der lokalen Bevölkerung und der Transportorganisation hervorzuheben, ferner aber auch die teilweise Geltungsbeschränkung des Geleitschutzes auf Friedenszeiten. Die angesichts der vielen sich überschneidenden Herrschaftsgebiete besonders häufigen Fehden brachten nämlich den Handelsverkehr regelmässig zum Erliegen.⁵⁵⁹

Warum aber wurde das Geleit anlässlich der bischöflichen Huldigungen für das Strassenregal gegenüber den Grafen von Savoyen nicht erwähnt? Die Savo-

552 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 139f.: Im Wallis war die Ausgangslage für die Entwicklung des bischöflichen Geleitregals in zweifacher Hinsicht ungünstiger als beispielsweise im ebenfalls fürstbischöflichen Chur. Einmal besass der Sittener Bischof zur Entstehungszeit des Geleitregals noch nicht den Titel eines Reichsfürsten, schwerer war jedoch die Nachbarschaft von mächtigen Dynastengeschlechtern. Die lokalen Machtverhältnisse entschieden mehr als alle Rechtstitel über das Schicksal des Tals.

553 *Jean Gremaud* (Anm. 45), II, Nr. 688; *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 140f.

554 Vgl. das Handelsabkommen zwischen dem Bischof und Mailand von 1291 (*Jean Gremaud* [Anm. 45], II, Nr. 1017, S. 416f.).

555 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 79–81 u. 128.

556 In einem allgemeinen Geleitbrief für Kaufleute von 1274 (gedruckt ebd., S. 325) und im Abkommen von 1291 mit Mailand (s. Anm. 554) wird die Schadensersatzpflicht eindeutig statuiert.

557 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 141f.

558 *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 320f.; vgl. die angegebenen Quellennachweise.

559 Ebd., S. 134f.

yer begnügten sich wohl mit der Nennung des Strassenregals, da der wesentliche herrschaftliche Gehalt des Geleitregals, das allgemeine Verkehrsschutzrecht, mit dem Recht über die Strasse verbunden war, zumal sie ohnehin nicht über das Recht selbst, sondern nur über die Investitur verfügen konnten. Die bloße Investitur mit dem Geleitregal hätte ihre herrschaftliche Rechtsstellung nämlich kaum wesentlich verbessert. Dafür, dass die Ausübung des Geleitregals stets uneingeschränkt zu den Rechten des Bischofs gehörte, sprechen noch einige weitere Argumente: So darf angenommen werden, dass ein Belehnungsrecht für das Geleitregal bei der detaillierten Aufzählung der savoyischen Rechte von 1293 separat erwähnt worden wäre. Die einzige bekannte Quellenpassage, welche aus der savoyischen Strassenoberhoheit eine Art Hoheitsrecht auch über das Geleit ableitet, steht in Zusammenhang mit einem 1347 schwelenden Rechtsstreit verkehrspolitischen Inhalts zwischen bischöflichem und savoyischem Wallis.⁵⁶⁰ Darüber hinaus existiert kein Dokument, das Hinweise auf ein Oberlehensrecht des Grafenhauses über das Geleitregal liefert. Ganz im Gegenteil: Die Savoyer konkurrenzten sogar die bischöflichen Geleiteinnahmen, indem sie bei Aigle, also eindeutig unterhalb des Kreuzes von Ottans, einen Geleitzoll auf den Besuch der Sittener Messen erhoben.⁵⁶¹ Es darf deshalb angenommen werden, dass das Geleitrecht stets in den Händen des Bischofs verblieb.⁵⁶² Das Recht konnte aber angesichts der gräflichen Mitmischungsmöglichkeiten via Strassenregal nur dann politische Bedeutung erlangen, wenn die bischöfliche Macht ausreichte, den Schutz der Strassen aus eigener Kraft zu garantieren.

2.2.2 Infrastrukturelle verkehrspolitische Objekte

Spitäler⁵⁶³ und Hospize,⁵⁶⁴ aber vor allem die für den Handelsverkehr als Warenlager und Umschlagplätze wichtigen Susten⁵⁶⁵ säumten die Handelsstrassen des Alpenraums in mittelalterlicher Zeit. Währenddem Spitäler und Hospize bis

⁵⁶⁰ Dazu *Marie-Claude Pfaffen*, Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert, Lizentiatsarbeit, Bern 2006, S. 200f.

⁵⁶¹ *Victor van Berchem* (Anm. 19), S. 321.

⁵⁶² *Aloys Schulte* (Anm. 10), Bd. I, S. 212; *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 144f.

⁵⁶³ So errichtete z.B. Bischof Bonifaz von Challant 1304 eine Stiftung zur Gründung eines Spitals für Reisende und Pilger in Brig (*Jean Gremaud* [Anm. 45], III, Nr. 1206), das im Spätmittelalter allmählich von geistlicher Obhut an die Stadt überging.

⁵⁶⁴ *Louis Carlen* 2002 (Anm. 24), S. 11f.: Auf vielen Pässe oder in deren Nähe entstanden Hospize, die Rechtsformen von Pilger- und Armenfürsorge umfassten, eine Spitalordnung sowie Eigentums- und Nutzungsrechte oder weitere Rechte besaßen: so auf der Grimsel, der Gemmi (1318), dem Simplon (1235) und dem Grossen St. Bernhard (1050).

⁵⁶⁵ Die Sust in Leuk wird 1271 erstmals erwähnt, diejenige in Agarn 1272 (*Jean Gremaud* [Anm. 45], II, Nr. 769, 797).

zum späten Mittelalter meist von geistlichen Instanzen unterhalten wurden, tauchen besonders die mit Niederlagsrechten ausgestatteten Susten und das rund um sie betriebene Transportgewerbe in verschiedensten Quellen als Objekte der Verkehrspolitik weltlicher Herrschaftsträger auf. Wann die Susten entstanden sind, lässt sich meist nicht mit Genauigkeit feststellen, welche Bedeutung ihnen im Verkehrsgefüge zukam, beweist dagegen die Tatsache, dass etwa die Suste in Brig 1362 mehr als 6'000 Warenballen zu fassen vermochte.⁵⁶⁶

Daneben rückte insbesondere ab dem 12. Jahrhundert eine weitere Kategorie von Verkehrsinfrastrukturbauten ins Zentrum der verkehrspolitischen Bemühungen: Brücken als Glieder des Strassennetzes, deren Bau und Unterhalt sich äusserst aufwendig gestaltete. Bis zur umfassenden Brückenbauphase ab dem späten 12. Jahrhundert waren die Kaufleute zur Überquerung von Flüssen oft auf Fährdienste angewiesen. Eine zweite Welle des Brückenbaus reichte vom 13. bis ins 14. Jahrhundert hinein.⁵⁶⁷ Der intensiviertere Brückenbau beschleunigte und verbilligte nicht nur den Handel auf den bestehenden Verkehrswegen, sondern erschloss auch neue Routen.⁵⁶⁸ Wie Strasse und Strom war auch die Brücke ein verkehrsbezogenes Regalrecht.⁵⁶⁹ Die deutschen Könige griffen öfters in Bau und Nutzung von Brücken ein, so Karl IV. 1365 beim Bau der Brücke im bernischen Laupen. Wie andere Regalien, ging auch das Brückenregal seit der späteren Stauferzeit zunehmend an geistliche und weltliche Fürsten und an die Reichsstädte über.⁵⁷⁰ Den Brücken kam zuweilen auch eine politische Funktion zu: Nicht selten endete an ländlichen Brücken das Geleitrecht eines Territoriums.⁵⁷¹ Vor allen anderen Funktionen war jedoch die Brücke – sicherer als Furt und Fähre – für den Verkehr bestimmt, wobei Hochwasser und Eisgang, Sturm und Schnee natürlich immer wieder Neubauten oder Reparaturen erforderten.⁵⁷² Die Finanzierung von Brückenbau und -unterhalt stellte nach den technischen Erfordernissen das grösste Problem dar. Öffentliche Einkünfte waren Zölle, Geleitgelder, weitere auf Mensch, Tier oder Last erhobene Gebühren für die Benutzung der Brücke oder Abgaben von

566 *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 sie erstmals 1271–73 im Vertragswerk des Bischofs von Sitten mit italienischen Kaufleuten (*Jean Gremaud* [Anm. 45], II, Nr. 805).

567 *Erich Mascke*, Die Brücke im Mittelalter, in: Die Stadt am Fluss, hg. vom dems. und Jürgen Sydow, (Stadt in der Geschichte, Bd. 4) Sigmaringen 1978, S. 9–39; *ders.*, Art. «Brücke. B. Die Brücke im europäischen Mittelalter», in: Lexikon des Mittelalters, Bd. 2 (Taschenbuchausgabe), München/Zürich 1999, Sp. 724–730, hier: Sp. 724f.

568 *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. 120.

569 *Erich Maschke* 1999 (Anm. 567), Sp. 425.

570 *Ders.* 1978 (Anm. 567), S. 13.

571 *Ders.* 1999 (Anm. 567), Sp. 427.

572 Ebd.



*Abb. 7: Das so genannte Theilerhaus (1264 errichtet),
die ehemalige Suste in Brig am Fusse des Simplonpasses, vermochte im 14. Jh.
mehrere Tausend Warenballen aufzunehmen*

Mühlen, Badestuben etc. Vor allem der theoretisch für den Unterhalt bestimmte Brückenzoll und damit das Verfügungsrecht über die Brücke erregte das Interesse der politischen Kräfte. Bei den Städten gingen die Zollrechte im Lauf des späten Mittelalters meist vom Stadtherrn an die Stadt über, womit Unterhalt und Bau von Brücken in Stadtrechten, Gerichtsurkunden, Baurechnungen und in der Chronistik vielfältige Spuren hinterliessen.⁵⁷³

Walliser Brücken

Die ersten kartographischen Aufzeichnungen zum Rhonetal zwischen Brig und Siders stammen aus dem 16. Jahrhundert: Auf der 1545 von Sebastian Münster publizierten ältesten Walliserkarte, welcher Aufnahmen des Wallisers Johann Schalbetter zugrunde liegen, sind mehrere Brücken über die Rhone bei Brig⁵⁷⁴ und Naters, oberhalb von Gampel und unterhalb des Pfywaldes bei Siders⁵⁷⁵ eingezeichnet. Daneben dürften aber bereits in den mittelalterlichen Jahrhunderten an zahlreichen weiteren Standorten Brücken errichtet worden sein, insbesondere auch über die verschiedenen aus den Seitentälern in die Rhone mündenden Gewässer, etwa in Leuk,⁵⁷⁶ bei Gamsen⁵⁷⁷ oder in Visp.⁵⁷⁸ Aufgrund der regelmässigen Überschwemmungen, häufiger Steinschläge und Bergstürze gestaltete sich der Unterhalt der Walliser Brücken oft besonders aufwendig.

Wie bei den übrigen verkehrsbezogenen Regalien gingen die Rechte und Pflichten betreffend Brückenbau und -unterhalt im Wallis des späten Mittelalters zunehmend an die Gemeinden über. Als etwa im Jahr 1408 ein gewisser Jakob Im-

573 *Christine Barraud Wiener, Peter Jezler* (Anm. 568), S. 120.

574 Die Brücke über die Saltina bei Glis ist gemäss dem Reisebericht von Stumpf (1544) als «gar zierliche prucke von steinwerck / mit dreyen scheybogen» erbaut worden (*Johannes Stumpf* 1547 [Anm. 48], fol. 344r).

575 *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 155, 158: Die Brücke von Siders scheint eine Schlüsselstelle der Landstrasse durch das Wallis gewesen zu sein. Die Landratsabschiede offenbaren, dass der Unterhalt laufend Schwierigkeiten bereitet haben muss.

576 Ebd., S. 135: Als einzige Brücke der rechtsufrigen Strasse, die nicht über die Rhone führt, ist die Dalabrücke bei Leuk zu erwähnen. Im Krieg zwischen Savoyen und den Oberwalliser Zenden 1387 soll hier von den Savoyern eine Holzbrücke errichtet worden sein; 1416 wird die Zerstörung des «pontem Dale de leuca» während der Wirren der zweiten Hälfte des 14. Jhs. bestätigt (*Jean Gremaud* [Anm. 45], VII, Nr. 2634). Die Rhonebrücke von Leuk/Susten erscheint dagegen 1339 erstmals urkundlich (ebd. IV, Nr. 1773); 1411 wurde sie im Auftrag des Zenden Leuk repariert (GA Leuk A 1, 325, zit. nach *Roland Flückiger-Seiler* [Anm. 24], S. 154); 1459 wurde in einem Schiedsspruch entschieden, dass die Gemeinden des Zenden oberhalb von Leuk zum Unterhalt beitragen müssen (GA Leuk E 4).

577 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 11.1, S. 1/4.

578 Ebd., Strecke VS 21, S. 2/8: Brücken bei Visp werden erstmals 1283 im Zusammenhang mit einem Lehenszins in Zeneggen erwähnt (BA Visp D 1a). Später wurde die Brücke über die Vispa als «Landbrücke» bezeichnet.

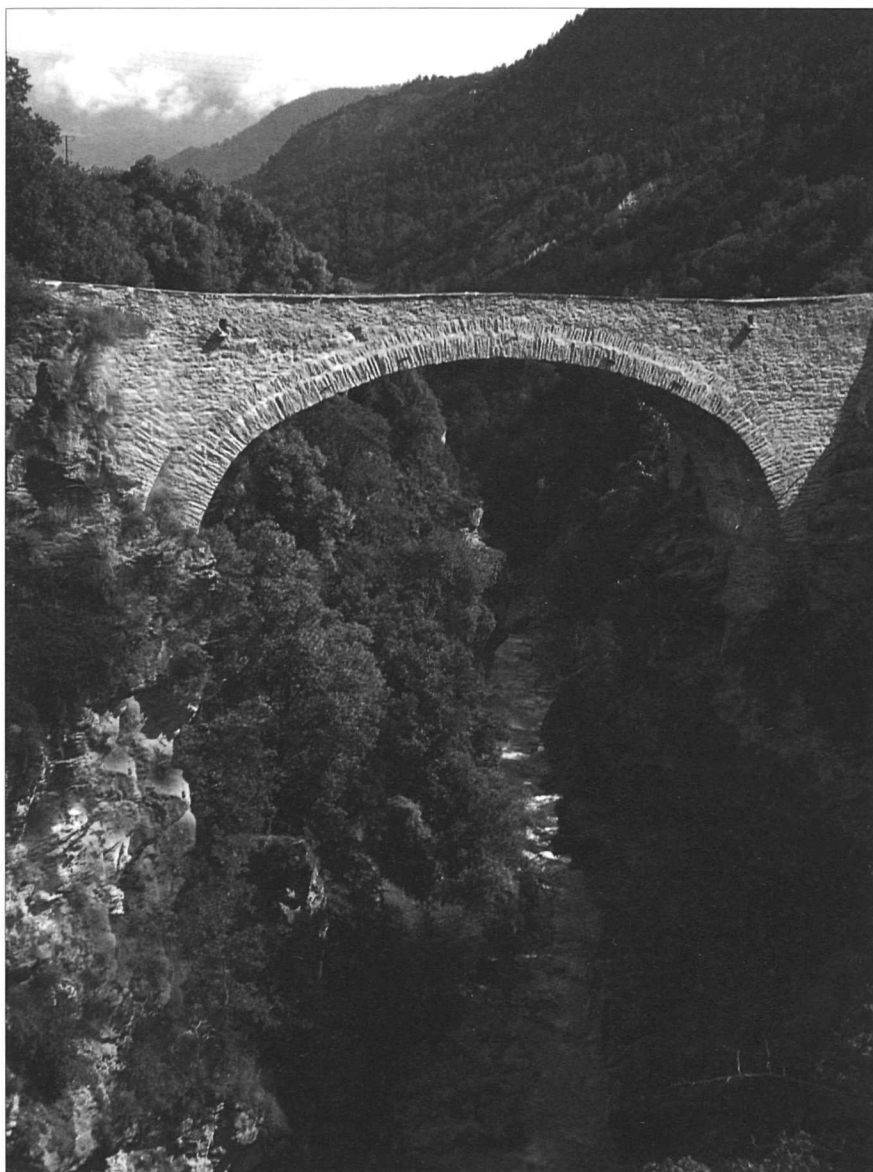


Abb. 8: Die Staldener Chibrücke stammt aus dem 16. Jh. Bereits für das Jahr 1307 ist aber eine ebenso benannte Brücke nicht exakt lokalisierbaren Standortes belegt, die wohl eine Transitfunktion erfüllte und damit den Handelsverkehr über die Saaser Pässe talwärts kanalisierte

hof von Reckingen die Gemeinde Lax zur Verantwortung ziehen wollte, weil ihm sein Pferd auf der schlecht unterhaltenen Brücke von Z'Brigg/Niederernen verunfallt war, stellte sich die Frage, wer denn überhaupt für den Brückenunterhalt zuständig war. Der Meier von Goms entschied, dass die Gemeinde Lax auf der einen und die Gemeinden Niederernen sowie Z'Brigg auf der anderen Seite zu gleichen Teilen an den Unterhalt der Brücke beizusteuern hätten. Einige Jahre zuvor war es bereits zwischen den Gemeinden Blitzingen und Niederwald/Rottenbruggen wegen des Unterhalts der Rhonebrücke südlich von Niederwald zum Prozess gekommen, der 1388 dahingehend entschieden wurde, dass alle genannten Gemeinden an Bau und Unterhalt der Brücke Anteile zu leisten hatten. Im Jahr 1430 entstand aus demselben Grund ein Konflikt zwischen den Gemeinden Blitzingen und Bodmen, der durch Vermittlung von Johannes An der Matton, des späteren Landeshauptmanns, beigelegt werden konnte.⁵⁷⁹ Dafür, dass die Gemeinden ihren Unterhaltungspflichten mehr schlecht als recht nachkamen, spricht auch die Klage des Viztums von Goms, Franz von Compeys, dem die Aufsicht über Strassen und Wege zukam, gegen die Reckinger im Jahr 1339, da diese Brücken und Strassen vernachlässigt hatten.⁵⁸⁰

Detaillierter fliessen die Informationen zu einem Walliser Brückenbau der Vispertälerrouten, nämlich zur sogenannten Chibrücke bei Stalden.⁵⁸¹ Die Brücke wurde 1544/45 von Ulrich Ruffiner im Auftrag der Gemeinden Saas, Eisten, Riedt, Grächen und Stalden erbaut,⁵⁸² nachdem das Vorgängerbauwerk eingestürzt war. In einem mehrseitigen Vertrag wurde die geplante Brücke beschrieben, die Materiallieferungen der Gemeinden wurden festgelegt, die in Teilzahlungen zu entrichtende Entlohnung des Baumeisters geregelt sowie die gegenseitigen Bürgschaften bestimmt.⁵⁸³ Zuvor stand eine im Jahr 1525 geplante und schliesslich 1527 von Albert de Molendino erbaute Steinbrücke am selben Standort, welche wiederum eine Holzbrücke mit unbekanntem Baudatum ersetzt hatte.⁵⁸⁴ In einem Landratsabschied vom Dezember 1545 wurde der Bau der neuen Chibrücke als abgeschlossen vermerkt.⁵⁸⁵ Aerni bezeichnet die Folgen dieses Brückenbaus als besonders «nachhaltig», da er zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Höhenroute

579 GA Ernen E 1 u. GA Blitzingen E 1, zit. nach *Louis Carlen* (Anm. 245), S. 273f.

580 KA Reckingen, Nr. 5, zit. nach *Louis Carlen* (Anm. 245), S. 274.

581 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 22.2.1, S. 1/4.

582 *Klaus Aerni*, Die Steinbrücken von Ulrich Ruffiner im Wallis, in: *Wege und Geschichte* 2 (2003), S. 38–43, hier: S. 40; Ruffiner erbaute daneben auch eine Dalabrücke bei Rumeling, welche wie die Chibrücke heute ebenfalls noch besteht.

583 Ebd., S. 40f. mit Details.

584 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 22.2.1; *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 45; *Klaus Aerni* (Anm. 582), S. 38–43.

585 *Klaus Aerni* (Anm. 582), S. 41.

auf den Talweg führte und eine Zunahme der Verkehrsbedürfnisse der Region bewirkte.⁵⁸⁶

Wo die bereits im Jahr 1306/07 erstmals erwähnte «erste» Chibrücke genau stand, die von zwei Vögten verwaltet wurde,⁵⁸⁷ ist nicht bekannt.⁵⁸⁸ Berchtold vermutet, dass bereits diese ältere Brücke über die Saaservispe Richtung Chinegga ins Saastal einen Abzug des Verkehrs von den Höhenwegen ins Tal einleitete. Damit führte nun wohl auch der Weg ins Saastal über Stalden und ein Saumweg entlang der Saaservispa darf angenommen werden.⁵⁸⁹ Der Brückenbau ist möglicherweise mit der klimatischen Abkühlung nach 1300 in Verbindung zu setzen, welche Siedlung und Verkehr von den zuvor benutzten Höhenwegen allmählich in Richtung Tal verlagerte, wo es im betrachteten Fall mit der teilweise durch tiefe Schluchten fließenden Vispa ein grosses natürliches Hindernis zu überwinden galt.⁵⁹⁰ Die beiden Brückenvögte bei der Chibrücke hatten den Brückenzoll im Auftrag des Zends Visp einzuziehen. Dass der eine Vogt von den Gemeinden südlich des Martiswaldes (Grenzwald zwischen der Talgemeinde Saas und Eisten/Stalden) und der zweite von den Gemeinden nördlich des Martiswaldes bestimmt wurde, unterstützt die These der Existenz eines Saumweges im Tal.⁵⁹¹ In der Folgezeit übernahm Stalden allmählich die Rolle eines Etappenortes in der Verbindung zwischen Visp und den Saaserpässen. Die Geschichte der Brücke bei Stalden zeigt damit auf, was für eine eminente Wichtigkeit Brückenbauten bei schwierigen topographischen Vorbedingungen zukommen konnte. Ohne die Chibrücke wären die Gemeinden auf dem Talweg in Richtung Saaserpässe von Handel und Verkehr unberührt geblieben, was wiederum mit Sicherheit deren wirtschaftliche Kraft erheblich geschwächt hätte.

2.2.3 Die bernischen verkehrspolitischen Objekte

Generell generierten auf bernischem Territorium die vom Walliser Untersuchungsraum abweichenden naturräumlichen Bedingungen – abgesehen von den

586 Ebd., S. 41f.: In diesen Zusammenhang lässt sich auch der 1586 von der Gemeinde Stalden und den Dörfern und Weilern Niederrusen, Törbel, Emd, Kineggen, Ried und Eisten gefasste Beschluss einordnen, gemeinsam den Bau einer Schmiede in Stalden zu finanzieren, womit sich die Ausrüstung der Saumtiere optimiere liesse.

587 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 21, S. 6/8; *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 36.

588 Für Einzelheiten wie etwa zum Bauvertrag vom 12. Mai 1544 mit Meister Ruffiner: *Stefan Berchtold* (Anm. 24), S. 37f.

589 Ebd., S. 36: Um die Zeit der Erstellung der Brücke liessen sich einige Herrenfamilien in Stalden nieder und erstellten an strategisch günstigen Standorten ihre Steinhäuser (z.B. den Staldunturm auf dem Biel).

590 Ebd.

591 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 22, S. 5/7.

überall vorhandenen regalen Objekten – teils differierende verkehrspolitische Objekte. Es lassen sich aber auch viele mehr oder minder übereinstimmende Parallelen ausmachen. Dem Passverkehr widmeten sich zwar beide Untersuchungsgebiete, wobei die Anzahl der bernischen Akteure um einiges geringer ausfällt. Dagegen lassen sich vor allem im Bereich der regalen Objekte viele ähnliche Konstellationen eruieren. Sich überschneidende politische Einflussphären wie bei der Walliser Landstrasse finden sich auch im bernischen Territorium, etwa für die beiden konkurrierenden Linienführungen von Bern nach Fribourg via Laupen respektive Neueneegg, wobei Aare- und Saanestadt über einen längeren Zeitraum hinweg verkehrspolitisch äusserst aktiv um den Verlauf der Linienführung buhlten.⁵⁹²

Spätestens seit 1365 bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts galt die Strasse von Bern über Laupen – ein Teilstück der sogenannten ehemaligen «zähringischen Städtelinie»⁵⁹³ – als wichtigste Verbindung der Aarstadt zur Stadt Freiburg i.Ü. Die diesem Abschnitt übergeordnete Linienführung stellte im schweizerischen und europäischen Kontext eine bedeutende Konkurrentin der alten, teils auf römische Zeit zurückgehenden Hauptachse, die via Solothurn, Büren, Aarberg, Murten und Avenches und weiter durch das Broyetal nach Genf führte.⁵⁹⁴ In der älteren Forschung wird generell angenommen, dass zunächst, das heisst im Hochmittelalter, eine andere Linienführung als diejenige via Laupen, nämlich die von Bern über Neueneegg nach Freiburg, welche 1274 als «strata de Friburgo» belegt ist,⁵⁹⁵ tendenziell die wichtigere war, und dass diese erst in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als in Laupen eine Brücke errichtet wurde, zugunsten der Route über Laupen an Bedeutung einbüsste.⁵⁹⁶ Die Sense bildete das Haupthindernis, welches auf dem Weg von Bern nach Freiburg überwunden werden musste. In einem Plan von Pierre Willomet aus dem Jahr 1668 wird die Strasse über Neueneegg als «Freiburg Straass» bezeichnet, währenddem diejenige über Laupen als «Laupen Strass» figuriert, welche bereits 1373 in einer Quelle als «Louppenstrasse» erwähnt wird.⁵⁹⁷ Die zeitlich unterschiedlich starke Frequentierung der Routen sowie der Senseübergänge in Laupen respektive Neueneegg wird neben dem jeweiligen Brückenbau mit politischen Veränderungen in Zusammenhang gebracht.⁵⁹⁸

592 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26.2, S. 1/3.

593 *Jean Grosjean* (Anm. 458), S. 143.

594 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26, S. 3/4 u. BE 26.2, S. 1/3; vgl. dazu auch *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 15f.

595 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26.2, S. 1/3.

596 Vgl. aber auch ebd., Strecke BE 26.1: Es wird angenommen, dass bereits in römischer Zeit eine ältere Linienführung samt Senseübergang via Laupen existierte, da auf beiden Uferseiten entsprechende Siedlungsreste gefunden wurden.

597 Ebd., Strecke BE 26, S. 4/4.

598 Ebd., Strecke BE 26.2, S. 1/3.

Die erste Erwähnung der Laupener Brücke stammt aus dem Jahr 1365, als sich Kaiser Karl IV. auf seiner Reise nach Avignon mit der folgenden Aufforderung an die Stadt Bern wandte: «wissent, daz wir bis an mendag bi üch sin wellent, darumb entlassent nicht, ir schaft daz die brugg ze Louppen, da wir nu uberzugen, gemacht sye bis sunendag ze nacht oder am mendag fru.»⁵⁹⁹ «Vielleicht war der kaiserliche Befehl der letzte Anstoss zu diesem Brückenbau.»⁶⁰⁰ Es wird allgemein angenommen, dass es sich bei diesem Brückenbauauftrag um einen Senseübergang handelte,⁶⁰¹ und dass der Verkehr, der zuvor hauptsächlich über Neuenegg gezogen war, nach der Erneuerung oder dem Bau dieser Brücke im Jahr 1365 verstärkt durch den Forst und Laupen lief.⁶⁰² Bern investierte denn auch in der Folgezeit bedeutende Summen in die Instandhaltung der Strasse via Laupen.⁶⁰³ So wurden am 15. Mai 1484 «die von künitz [Köniz] und bümplitz [Bümpliz], uff mentag frü am Capellenberg zu sind, die strasse zu bessern» aufgeboden. Etwa zur selben Zeit mussten auch die Einwohner von Wohlen und Neuenegg zur Strassenarbeit antreten. Währenddem die Könizer und Bümplizer «mit keim Zug, dann allein mit biellen, howen und anderem, so darzue dient» erscheinen sollten, wurden die Wohlener und die Neuenegger aufgefordert, «10 züg» mitzubringen.⁶⁰⁴ Die Unterhaltsaufforderungen der bernischen Obrigkeit betreffend diesen Strassenabschnitt rissen auch im 16. Jahrhundert nicht ab.⁶⁰⁵

Als die Stadt Bern im Jahr 1467 mit Freiburg einen Grenzvertrag abschloss, wurden die Ortschaften Gümmenen und Mauss bernisch, wofür das bisher zu Laupen gehörende Gebiet links der Sense sowie das Recht, bei der Fähre eine Brücke zu bauen und einen Zoll zu erheben, an Freiburg übergang.⁶⁰⁶ Daraufhin baute Freiburg, das im Verlauf des 15. Jahrhunderts erhebliche Mittel in den Ausbau der Strassen in seinem Territorium investiert hatte, bei Neuenegg, wo die Überquerung der Sense mittels Fähre bisher sehr riskant gewesen war,⁶⁰⁷ 1469/70 eine Brücke über die Sense und richtete das Zollamt Sensebrück ein.⁶⁰⁸ Damit verlor Laupen bereits im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts einen Teil seiner verkehrs- und

599 FRB (Anm. 65), VIII, Nr. 1563, S. 628.

600 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 27.

601 Z.B. ebd. und IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26.2, S. 1/3.

602 Ebd., Strecke BE 26.2, S. 1/3; *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 27.

603 Stadtrechnungen 1379, II, zit. nach *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 27.

604 *Berchold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 2.

605 Ebd., S. 3, 5f., 9; vgl. *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 28.

606 SRQ BE (Anm. 201), I/4, Nr. 28, S. 367.

607 Vgl. IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26.3, S. 1/4: Einzelne Autoren verweisen in diesem Zusammenhang auf den stark schwankenden Pegelstand der Sense: Sie sei bisweilen wegen plötzlich auftretender Hochwasser nur sehr schwer zu überqueren gewesen, was Reisende und Kaufleute von der Benutzung der Strecke über Neuenegg abgehalten habe. Ursprünglich wurde an mehreren Stellen durch den Fluss gefurtet. Im Spätmittelalter gewährleistete eine Fähre den Flussübergang, deren einzige Erwähnung ins Jahr 1467 datiert.

608 Ebd., Strecke BE 26.3, S. 1–2/4.

grenzpolitischen Bedeutung wieder, denn Bern und Freiburg leiteten den Verkehr nun auch verstärkt über die Linienführungen via Gümmenen und Neueneegg.⁶⁰⁹ Gemäss Baumann benutzten die Berner jedoch noch nach dem Brückenbau bei Neueneegg weiterhin den Weg über Laupen,⁶¹⁰ obschon etwa ein Dokument aus dem Jahr 1378 auch bezeugt, dass Bern und Freiburg gemeinsam «den Weg an der Senson gemacht und gebessert» hätten.⁶¹¹ Da der Zoll auf der Brücke in Neueneegg Freiburg zustand, war dieses bemüht, den Verkehr vor allem über Neueneegg abzuwickeln, währenddem Bern, das den konkurrierenden Zoll an der Laupener Brücke einhob, die Route über Laupen förderte.⁶¹² Die Schwerpunktverlagerungen des bernischen verkehrspolitischen Engagements rund um die Route von Bern nach Freiburg zeigen auf, dass sich der mittelalterliche Strassenbau politischer Kräfte zum ersten klar an wegbegeleitenden Objekten, in diesem Fall den Flussübergängen in Form von Fähren und Brücken, ausrichten konnte. Zum anderen wird aber auch deutlich, dass die Definition politischer Einflussbereiche erhebliche Rückwirkungen auf verkehrspolitische Initiativen betreffend eines bestimmten Strassenabschnittes wie dessen Benutzung aufweisen konnten.

Wie die Bischöfe von Sitten im oberen Wallis legte auch die Stadt Bern grosses Gewicht auf den Erwerb des Geleitrechts, sowohl im Stadtfriedensbereich und in dessen unmittelbarer Umgebung wie auch in den eroberten und gekauften Gebieten. Deutlich sichtbar wird dies zunächst durch die Geleitrechtsverleihung Karls IV. aus dem Jahr 1365, einem Privileg, das auch in Solothurn anzutreffen war.⁶¹³ Die Städte Bern und Solothurn erhielten gleichzeitig am 29. Juni des Jahres von Kaiser Karl IV. das Recht verliehen, «erber lüte, wer si sint, geleuten mögen drye mile umb ir stat ze Bern [resp. Solothurn] von unser wegen und des richs wegen, also daz si kein gelt, gut oder gabe darumb nehmen».⁶¹⁴ Die Initiative zur Erlangung des Regals ging eher von Bern als von Solothurn aus, war doch die bernische Geleitpolitik seit dem 14. Jahrhundert äusserst zielgerichtet und konstant.⁶¹⁵ Das Privileg sollte wohl die Stadt zusammen mit den übrigen in dieser Zeit vom Reich erwirkten Freiheiten⁶¹⁶ formell der faktisch weitgehend vorhandenen Territorialhoheit näher bringen.⁶¹⁷ Im Licht der Geleitpolitik der Aarestadt bei den weiteren Gebietserwerbungen im 15. Jahrhundert scheint es sehr wahrscheinlich,

609 Ebd., Strecke BE 26.2, S. 1/3.

610 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 27.

611 IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 26.3, S. 1/4.

612 Ebd., S. 2/4; *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 27.

613 SRQ SO I, S. 139, zit. nach *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 147.

614 SRQ BE (Anm. 201), 1/3, Nr. 80g), S. 196.

615 Dazu *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 147.

616 *Hermann Rennefahrt*, Grundzüge der bernischen Rechtsgeschichte, 4 Bde., Bern 1928–1936, hier: Bd. I, S. 28–30.

617 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 151f., mit Gründen für Berns Bemühungen um den Erwerb des Geleitrechts.

dass das bernische Geleit-Interesse nicht primär finanziell begründet war.⁶¹⁸ Nach der Besetzung des Aargaus beanspruchte Bern ausschliesslich die ehemals habsburgischen Rechte. Dies kam vor allem den Städten Aarau, Zofingen, Lenzburg und Brugg zugute, die unter den Habsburgern in den Genuss zahlreicher Privilegien gelangt waren und meist eine Handfeste besaßen, was nun alles von Bern bestätigt wurde. In den Ämtern besaßen verschiedene Herren habsburgische Herrschaftsrechte zu Lehen oder als Pfand.⁶¹⁹ Soweit Hoheitsrechte wie das Geleit verpfändet waren, wurden sie durch Bern im Laufe des 15. Jahrhunderts zum grössten Teil eingelöst. Wo diese Rechte dagegen weiter verliehen waren, mussten sie den beliehenen Herren überlassen werden, bis sich Bern eine Gelegenheit zum Erwerb bot.⁶²⁰ Auch der in fast allen aargauischen Städten erhobene Geleitzoll gehörte zu den Rechten der habsburgischen Herrschaft. Geleitzölle sind für den Beginn des 15. Jahrhunderts in den Orten und Städten Aarau, Zofingen, Lenzburg, Brugg, Baden, Mellingen, Bremgarten, Zurzach, Rheinfelden, Koblenz, Laufenburg sowie im badischen Waldshut nachweisbar. Diese Zölle waren mit wenigen Ausnahmen erst im Laufe des 14. Jahrhunderts von den stets geldbedürftigen Habsburgern neu eingerichtet worden.⁶²¹ 1415 zog also die Stadt Bern mit den übrigen habsburgischen Rechten im Aargau auch die in den Städten erhobenen Geleitzölle an sich. Zum Zeitpunkt der Eroberung waren auch hier die Erträge des Geleitregals um ein Vielfaches höher als diejenigen des Zolls: In Brugg wurde am Geleitgeld normalerweise das Dreifache des Zolls erhoben, in Baden das Doppelte. Verpfändungen bei den Geleiteinnahmen, die von Bern stets respektiert wurden, bestanden in den Städten Aarau, Baden, Zofingen, Mellingen und Waldshut. Bern verlangte jedoch die Übergabe des Geleitrechts an die Landesherren nach völliger Rückzahlung der habsburgischen Schulden aus den laufenden Erträgen der Geleitzölle. Als dies 1421 geschehen war, fielen die verpfändeten Geleitrechte teils an Bern, teils an diejenigen eidgenössischen Orte, denen die Landesherrschaft über die aargauischen Herrschaften zustand.⁶²²

Was waren die Gründe für das besondere Interesse Berns am Erwerb des Geleitregals in allen Gebieten? Diesem hoheitlichen Recht zur Aufsicht und zum Schutz über die öffentlichen Strassen und alle Landfremden, musste im Rahmen der bernischen Territorialpolitik eine besondere Rolle zukommen. Denn diese lief darauf hinaus, einen umfangreichen Flächenstaat zu schaffen. Im äusserst weiträumigen bernischen Staatsgebiet waren die polizeilich-militärischen Aspekte

618 Ebd., S. 148f.: Auch beim Kauf der Landgrafschaft Buchsgau durch die Städte Bern und Solothurn spielte das Geleitrecht eine besondere Rolle.

619 SRQ AG II 2, S. 608, zit. nach ebd., S. 149.

620 *Georg Robert Wiederkehr* (Anm. 196), S. 149.

621 Ebd., S. 149f.

622 Ebd., S. 150, Anm. 28.

des Geleitregals für die Aufrechterhaltung der Verbindung zu allen Teilen des Herrschaftsgebietes von grösster Bedeutung.⁶²³

Besondere Aufmerksamkeit betreffend die Verkehrsinfrastruktur widmete die Stadt Bern in ihrem gewässerreichen Herrschaftsgebiet natürlich auch den zahlreichen Brücken. 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 wurde.⁶²⁴ 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 sogenannten alten Zinsbuches, das die Staatsschuldverhältnisse für die Jahre 1458–73 verzeichnet, über die zahlreichen Bauvorhaben und ihre mutmasslichen Kosten eingetragen hat, um dem Rat ein genaueres Bild von der Zusammensetzung der Berner Staatsschuld zu geben.⁶²⁵

Was für einen baulichen, organisatorischen und finanziellen Aufwand die Brücken der Stadt Bern abverlangen konnten, illustrieren etwa die Bemühungen der bernischen Obrigkeit um den bereits erwähnten Übergang bei Gümmenen. Vor dem Brückenbau wurde der Verkehr über die Saane durch einen Fährmann bewältigt.⁶²⁶ Nach der laut Diebold Schilling im Jahr 1463 vollzogenen Errichtung der Brücke auf Kosten der Stadt Bern wurde der entsprechende Brückenzoll von der Aarestadt als Lehen an einzelne Zöllner verliehen.⁶²⁷ Bereits 1468 brannte diese erste Holzbrücke bei Gümmenen ab, so dass Bern sie erneut aufbauen lassen musste. Stadtschreiber Thüring Fricker bezifferte die Kosten, die dem Stadtsäckel mit dem Bau der beiden Gümmenenbrücken entstanden auf über 1660 fl. Am 1. Dezember 1480 erliessen Schultheiss und Räte der Stadt Bern die erste Brückenzollordnung für die Brücken in Gümmenen und Laupen.⁶²⁸ Nachdem im November 1493 erneut an der Gümmenenbrücke gebaut worden war,⁶²⁹ beschloss

623 Ebd., S. 132: Gleichzeitig kam dem Geleitrecht auch eine gewisse aussenpolitische Bedeutung zu, denn Zutrittsregelungen setzten den Abschluss entsprechender Verträge mit Nachbarstaaten voraus: etwa 1342 mit den Grafen von Greyerz (FRB [Anm. 65], VI, Nr. 720, S. 696), oder 1388 mit dem Grafen von Montbéliard, (ebd., X, Nr. 1077, S. 505).

624 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. II, S. 475: Hondrich [1466], S. 482 Hängebrücke [1514], S. 374f. Gümmenen [1554].

625 *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 217.

626 *Roland Gerber* (Anm. 524), S. 93f.: Die Fähre bei Gümmenen wird 1288 erstmals urkundlich erwähnt. 1319 ging sie durch Kauf an die Stadt Freiburg. Im Gümmenenkrieg (1331–33) gelangte sie wieder an Bern.

627 Zollbuch 1540, StAB: B VIII, S. 725–745, zit. nach ebd., S. 169, Anm. 408.

628 SRQ BE (Anm. 201), V, Laupen, Nr. 44 a/b.

629 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. II, S. 480.



Abb. 9: Die zwischen Bern und Freiburg liegende Gümminenbrücke wurde wahrscheinlich im Jahr 1463 erstmals erbaut. Ihr Unterhalt belastete den bernischen Stadsäckel im späten Mittelalter in erheblichem Ausmass

der Rat 1504, die Holzbrücke über steinernen Pfeilern neu aufzuführen zu lassen. Im März 1506 erhielten die Bewohner der an die Gümminenbrücke anstossenden Gemeinden den Befehl, ihrer Fuhrpflicht an den Brückenbau nachzukommen.⁶³⁰ Die Baumasnahmen wurden jedoch schlecht ausgeführt und die neuen Steinpfeiler bald nach ihrer Fertigstellung von der 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 Sanierungsarbeiten durchzuführen.⁶³¹ Aber auch diese Baumasnahmen standen 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 waren schliesslich alle Verzögerungen und Probleme überwunden, so dass am 12. Dezember der Grundstein zur neuen

630 SRQ BE (Anm. 201), V, Laupen, Nr. 82, S. 135: Dorfbewohner ohne Pferdegespann sollten die Wagen beladen.

631 Berchtold Haller (Anm. 471), Bd. II, S. 484.

Gümnenbrücke gelegt werden konnte.⁶³² Die bernischen Bemühungen um die genannten Brücken 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.

Es scheint, dass die bernischen verkehrspolitischen Objekte im späten Mittelalter insgesamt sehr stark in den Sog der mit der bernischen Territorialpolitik einhergehenden Zentralisierung gerieten, währenddem im Wallis die Zielpunkte der Verkehrspolitik stark einer politisch begründeten Dezentralisierung unterlagen. Dies hat wiederum zur Folge, dass für den bernischen Raum vor allem die verkehrspolitischen Objekte der städtischen Zentrale fassbar werden. Darüber hinaus kann aber auch die verstärkte Mitbestimmung der Zentrale Bern bei regionalen und lokalen Objekten der Verkehrspolitik festgestellt werden. Im Wallis beteiligte sich dagegen eine ungleich grössere Anzahl von Akteuren an der Summe der insgesamt fassbaren Objekte, oft ohne jegliche Beteiligung der übergeordneten Instanzen. Dieser Tatbestand lässt sich fast nahtlos an die allgemeinpolitischen und wirtschaftlichen Entwicklungen der Untersuchungsräume koppeln.

2.3 Die verkehrspolitischen Massnahmen

Die wichtigsten Massnahmenbündel mittelalterlicher Verkehrspolitik als letzte abzuhandelnde heuristische Kategorie bestanden erstens in der überregionalen, regionalen und lokalen Organisation des Verkehrs, zweitens im Bau und Unterhalt von verkehrsbezogenen Einrichtungen sowie drittens seit dem 13. Jahrhundert immer häufiger in der (konkurrierenden) Lenkung des Verkehrs. Die Grenzen zwischen diesen 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 hin zum Bemühen um ein abgesichertes Monopol reichen. Die Ziele und Möglichkeiten der einzelnen Akteure klafften vor allem geographisch und politisch-herrschaftlich betrachtet auseinander. Die Aktivitäten kleinerer Akteure bezogen sich meist auf einen ausgewählten verkehrspolitischen Teilbereich, ein bestimmtes Objekt und auf einen eingegrenzten Raum. Darüber hinaus vermochten externe Störfaktoren, etwa Kriege oder wirtschaftliche Schwerpunktverlagerungen, den Handlungsspielraum und damit das mögliche Massnahmenbündel erheblich einzuschränken. Aus dem umfassenden Arsenal fassbarer verkehrspolitischer Aktivitäten von Walliser Instanzen soll zum ersten der Fokus auf Stras-

632 Roland Gerber (Anm. 524), S. 95f.; Zollbuch 1540, StAB: B VIII, S. 725–731, zit. nach ebd., S. 96.

senbau- und -unterhaltsaktivitäten gerichtet werden, die sodann vergleichend mit äquivalenten Arbeiten im bernischen Territorium verglichen werden. Abschliessend wird der Blick auf zwei Passstrassenbauprojekte gerichtet, bei welchen beide Untersuchungsgebiete gleichermaßen involviert waren.

2.3.1 Strassenbau und Strassenunterhalt

Besonders in Rechnungsbüchern und Ausgabennachweisen⁶³³ wird die obrigkeitliche Fürsorge um das Verkehrswesen, vor allem um den Bau und Unterhalt von Strassenzügen, aber auch von Verkehrsinfrastrukturbauten, wie etwa Brücken, fassbar. Daneben widerspiegeln im Fall der Stadt Bern vor allem die Ratsmanuale⁶³⁴ und Missiven die Initiativen des städtischen Rats zur Verbesserung, zum Unterhalt und Bau von verkehrsbezogenen Einrichtungen, vor allem von Strassenzügen, im späten Mittelalter, und zwar für das gesamte bernische Herrschaftsgebiet. Erst für das späte 15. und besonders das 16. Jahrhundert findet sich in den Walliser Landratsabschieden ein Äquivalent zu den genannten bernischen Quellen.⁶³⁵ Grundsätzlich bildeten sich im Mittelalter zwei unterschiedliche Systeme der Finanzierung von Strassen- und Verkehrsinfrastruktur-Bau- und Unterhaltsarbeiten aus: Zum einen wurden die Arbeiten durch den Einzug verkehrsbezogener Abgaben finanziert, wobei das Geflecht von Verkehrsabgaben, Empfängerinstitutionen und Finanzierungsobjekten äusserst komplex ausfallen konnte, zum anderen leistete der Arbeitskräfteeinsatz der Anstösser, meist durch Frondienste, einen gewichtigen Beitrag zum Strassen- und Verkehrsinfrastrukturbau und -unterhalt der übergeordneten politischen Instanzen.

Die älteste Nachricht zum Strassenbau und -unterhalt im Westalpenraum betrifft die bereits erwähnte Rhonetalroute im endenden 13. und beginnenden 14. Jahrhundert. Da die Linienführung damals im Fokus der italienischen Kaufmannschaft stand, waren sowohl im bischöflichen als auch im savoyischen Teil des Wallis sichere und gangbare Strassenabschnitte und damit auch ein zielgerichteter Strassenbau und -unterhalt unerlässlich. Die Walliser Landstrasse als das zentrale Objekt der Bemühungen führte von Villeneuve her das Wallis hinauf zunächst auf der rechten Flussseite entlang bis St. Maurice, wo es eine Brücke und eine Zollstelle gab, dann auf der linken Flussseite bis Riddes, wo es wiederum Brücke und Zoll gab, wieder linksufrig von Riddes nach Sitten, und nach der Sittener Brücke und dem dortigen Zoll immer linksufrig nach Brig. Die Route war nach Daviso auf weiten Abschnitten wohl vom Genfersee bis nach Brig wagengängig und so breit, dass Wagen kreuzen konnten, denn in savoyischen Rechnungen werden

633 Für weiterführende Erläuterungen zur Quellengattung *Arnold Esch* 1986 (Anm. 36), S. 31f.

634 *Ders.* 1998 (Anm. 36), S. 216f.

635 Vgl. etwa *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24).

im Zusammenhang mit Strassenunterhaltsarbeiten hunderte von Wagen erwähnt, was auf einen durchgehenden und intensiven Verkehr schliessen lasse.⁶³⁶

Interessante Rückschlüsse zu Details des savoyischen Strassenbaus und -unterhalts können für das Strassenstück zwischen Bex und Martigny, ein wichtiges Teilstück der St. Bernhard- sowie auch der Simplonroute, gewonnen werden. Die Grafen von Savoyen vereinbarten den Unterhalt des Abschnittes zunächst mit den mailändischen Kaufleuten. Neben den Einnahmen aus einem zusätzlichen «pedagium camini», welches die Kaufleute für den Unterhalt des Strassenstücks zusicherten, ist nämlich interessanterweise auch die Aufstellung der Ausgaben für die Bau- und Unterhaltsarbeiten überliefert.⁶³⁷ Vielleicht ist der Ausgabennachweis deshalb so detailliert gehalten, weil sich nicht nur der Zolleinnehmer über die verausgabten Gelder, sondern – im Sinne des Verwendungszweckes dieses besonderen «pedagium camini» – der Landesherr gegenüber seinen Vertragspartnern über die erbrachten Leistungen auszuweisen hatte.⁶³⁸ Aus diesen Rechnungen, die für die Jahre 1285 bis 1350 erstmals von Daviso ausgewertet wurden, erfahren wir sogar die Zahl der bei den Strassenarbeiten eingesetzten Arbeiter und Wagen: In den einzelnen Rechnungsperioden⁶³⁹ werden insgesamt um 50, 100, 200, 400 und gar bis zu 700 im Tagelohn beschäftigte Handwerker und Arbeiter aufgeführt, dazu oft 40, 60, ausnahmsweise auch 100 und mehr Wagen.⁶⁴⁰ Die Spezifizierung der entlohnten Arbeit in den Rechnungen liefert uns durch die Abfolge der Arbeitsgänge einen Querschnitt durch den Strassenkörper: Da werden Steine, Sand sowie Reisigbündel herbeigeschafft und Erde «ad ponendum supra calciatas», «um sie über die «Chaussee» zu tun», da werden Pfähle in den Boden gerammt, an der Flussseite Böschungen und Dämme («bastitae») gebaut und Strassengräben gezogen, die das Wasser wegleiten sollten. Die Strasse scheint vom übrigen Terrain durch eine Steinschicht und weitere Befestigungsmittel abgehoben worden zu sein.⁶⁴¹ Die Instandhaltung einer befahrbaren Strasse zwischen der Rhone und dem Berghang, zwischen Überschwemmung und Felssturz, kostete einen erheblichen Aufwand. Immer wieder musste das Trasseee näher an den Berghang verlegt

636 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 549, Anm. 10.

637 Beide Listen sind in den Rotuli der gräflich savoyischen Zollstätte von St. Maurice überliefert. Die Rechnungen des «pedagium camini» schliessen sich an diejenigen des grossen Zolls an: Staatsarchiv Turin, Sezioni riunite, inv. 69, f. 161, rot I e seg., zit. nach *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 549, S. 545–547; Ergänzungen von *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 189–191.

638 *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 190: Die Aufstellung erlaubt Einblicke, «wie sie in solcher Präzision und Anschaulichkeit für den Strassenbau dieser Zeit auch im breiteren Vergleich ungewöhnlich sind».

639 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), Tab. S. 555: Die Rechnungsperioden umfassen meist etwas weniger als ein Jahr.

640 Ebd., S. 556.

641 Ebd., S. 549f., Anm. 11f.

werden, um der noch ungebändigten Rhone auszuweichen: Die neue Linienführung wurde «per pedem montis» angelegt, also «an den Fuss des Berges», weil Überschwemmungen die alte Strasse vollkommen zerstört hatten («omnino destruxerat»), oder weil die alte Route der gefährlichen Rhone immer noch zu nahe war («quia caminum antiquum erat nimis prope Rodanum»).⁶⁴² Und immer wieder rissen, wie uns die Rechnungen aufzeigen, die aus den Seitentälern herabstürzenden Bergbäche die zahlreichen Brücken fort,⁶⁴³ auf denen die Rhonetalstrasse diese Zuflüsse überquerte: So den «pons de Pissi vachi» [Pissevache], den «pons de Buches», den «pons du Rochey» und weiter auch die Brücken von Avançon, Vignes, Pordeville, Pulcrofonte, de la Marre, Virolet, Ottans und Sallanche.⁶⁴⁴ Allein die Brücke über den Avançon bei Bex musste, wie aus den Rechnungen hervorgeht, in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts sechsmal erneuert werden (1318, 1321, 1323, 1325, 1337, 1346), der «pons de Buches» zwischen 1320 und 1329 viermal (1320, 1325, 1327, 1329), die Brücke von Vignes oder des Vignètes 1320, 1325 und 1332.⁶⁴⁵ Es handelte sich bei den Brücken um Holzkonstruktionen, ausgenommen die Brücke über den Trient,⁶⁴⁶ unweit von Martigny, und die grosse Rhonebrücke bei St. Maurice.⁶⁴⁷ Auch die Steinbrücke über den Trient wurde 1320, 1323 und 1331 vollkommen zerstört; beim letzten Mal wurde auch die Strasse in der Nähe von St. Maurice komplett weggeschwemmt und der Verkehr während drei Tagen unterbrochen.⁶⁴⁸ Wo nicht reissendes Wasser Strasse und Brücken fortriss («diruit, inundavit, in abyssum redundaverat»), unterbrachen auch öfters Bergstürze oder Steinschläge den Weg («ubi quedam ruyna descenderat taliter quod currus non valebant transire per iter»), so dass ganze Arbeitskolonnen zur Behebung der Schäden eingesetzt werden mussten. Vermochten die Strassenarbeiter Felsbrocken («lapides de montibus descendentes») aufgrund ihrer Grösse nicht anders zu entfernen, wurden diese durch Erhitzung gesprengt («removendo lapides et fregendo cum igne»).⁶⁴⁹ Jedes Jahr musste der Kampf gegen die Naturgewalten am «iter publicum» oder «iter domini» von Neuem aufgenommen werden, die Strassen gereinigt, auf hunderten von Metern an den Berghang verlegt, die «bas-

642 Ebd., S. 552.

643 Ebd., S. 550, Anm. 13.

644 Ebd., S. 551.

645 Ebd., S. 554.

646 Ebd., S. 551.

647 Von Vouvry bis Martigny gab es nur eine Brücke, welche aus Stein gebaut war, nämlich diejenige von St. Maurice. Sie befand sich in der Mitte des 14. Jhs. in sehr schlechtem Zustand. Vgl. ebd., S. 550, Anm. 14: 1337–39: «in constructione cuiusdam novi pontis facti super pontem Sancti Mauricii ubi supervenerat quondam magnum foramen ita quod equi et currus transire non valebant.» Auf der Fahrspur hatte sich also ein so grosses Loch gebildet, dass Pferde und Wagen nicht mehr passieren konnten.

648 Ebd., S. 554.

649 Ebd., S. 551f.; *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 191.

titae» [Dämme] erneuert und verstärkt und Brücken wieder aufgebaut werden.⁶⁵⁰ Währenddem die einen der zahlreich aufgebotenen Strassenarbeiter in die Berge hinaufstiegen, um Gestrüpp zu schneiden, führten die anderen mit unzähligen Wagen Pfähle, Steine und Sand herbei. Abgesehen von der Behebung derartiger naturbedingter Schäden erforderte bereits die Offenhaltung der Strassen im Winter erhebliche Aufwendungen, da Eis aufgehackt und Schneewehungen geräumt werden mussten.⁶⁵¹ Jedenfalls scheint auf der Strasse von Martigny nach Bex zu allen Jahreszeiten für eine zügige Räumung der Strasse gesorgt worden zu sein, zumal bei längerer Unterbrechung die Kaufleute Zollnachlass oder gar Trägerkolonnen zum Überwinden des Hindernisses beanspruchen konnten.⁶⁵²

Alle für die Unterhalts- und Bauarbeiten engagierten Arbeitskräfte wurden pro Tag und nach zugewiesenem Aufgabenbereich entlohnt. Am meisten verdienten die an den Brücken arbeitenden Maurer und Schreiner. Als erstaunlich empfindet es Daviso, dass sich in den von ihr ausgewerteten Rechnungsquellen keine Spuren von Frondiensten finden lassen. Sie vermutet deshalb, dass es sich bei den dokumentierten Arbeiten um zusätzliche Leistungen handelte, welche aus diesem Grund auch bezahlt werden mussten. Es ist nämlich sehr wahrscheinlich, dass die Fronarbeiten nur zu genau festgelegten Tagen des Jahres geleistet wurden und dass deshalb für ausserordentliche Arbeiten, verursacht durch Unwetter oder ein gesteigertes Verkehrsaufkommen, auf regulär entlohnte Arbeitskräfte zurückgegriffen werden musste.⁶⁵³ Die Gesamtbilanz der vorhandenen savoyischen Rechnungen ins Auge fassend,⁶⁵⁴ stellt Daviso fest, dass – wohl im Hinblick auf Jahre mit vielen Schadensereignissen – durchaus ökonomisch gehaushaltet wurde. Die Grafen von Savoyen und deren Amtleute hielten die Aufwendungen für Strassenbau und -unterhalt im Rahmen der dafür vorgesehenen Einnahmen.⁶⁵⁵ Es kann darüber hinaus eruiert werden, dass das mit den Kaufleuten vereinbarte «pedagium camini» für den Grafen von Savoyen sogar ein einträgliches Geschäft war: Er finanzierte nämlich mit dieser Abgabe nicht nur verkehrsbezogene Bauten und Unterhaltsarbeiten, sondern beispielsweise auch die Errichtung von Bollwerken und das Anlegen von Gräben. Interessant scheint auch, dass die administrativen Kosten, das heisst das jährliche Salär des «pedagiator» (100 sous) und des «scriptor

650 *Maria Clotilde Daviso di Charvensod* (Anm. 3), S. 552, Anm. 19 (1321–22).

651 Ebd., S. 448, 552, 554: «1346–47: «in reparacione itinerum in pluribus locis ubi erat nix per ventum in tanta quantitate congregata quod nemo transire valebat»; 1350–51: «in fractura glaciarium tempore hyemalis»; 1341–42: «in pluribus locis removendo les gonfles nivis et frangendo glacies».

652 Ebd., S. 449, 551.

653 Ebd., S. 554f.: Die Rechnungen informieren uns über die Höhe der täglichen Zahlungen an die Arbeiter: zwischen 1310 und 1348 blieben die Ausgaben konstant, woraufhin 1349/50 eine gewisse Tendenz zur Erhöhung festgestellt werden kann.

654 Ebd., S. 560f. mit Tab.

655 Dies zeigt die Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben ebd.

pedagii» (50, 30 sous), die Kosten der vor Ort gesandten Prüfer sowie die Einkäufe von Pergament, in normalen Jahren fast gleich hoch ausfielen wie die Ausgaben für den Unterhalt der Strasse.⁶⁵⁶

Auch der Bischof von Sitten hatte die Abschnitte der Rhonetalroute in seinem Herrschaftsbereich regelmässig zu unterhalten. Der steigende Bedarf an guten Strassen rief im Bistum zunehmend den privaten Unternehmer auf den Plan, der gegen finanzielle Entlohnung und die Verleihung gewisser Rechte Aufgaben zu übernehmen bereit war. Es war gängige Praxis, dass der Bischof adligen oder bürgerlichen Lehensnehmern verkehrsbezogene Rechte, etwa Zölle, verlieh, damit diese dann im Gegenzug den Unterhalt eines präzise definierten Strassenabschnittes übernahmen. So erhielt im Jahr 1256 ein gewisser Albert Charpentier vom Bischof neben weiteren Lehen einen Zoll in Sitten gegen die Verpflichtung zur Ausübung des Unterhalts der Strassen und Brücken von der Morges von Conthey bis zum Markt von Granges verliehen (etwa 10 Kilometer).⁶⁵⁷ Oder im Jahr 1271 verpflichtete der Landesherr Peter Léon von Granges, welchem er gegen die Bezahlung einer Summe von 15 Pfund und eine jährliche Abgabe von 10 Schilling das «pedagium ballarum» verlieh, mit der Auflage auf seine Kosten «meliorare stratam quae est per prata de Granges infra castellaniam». Wahrscheinlich war die Zollstätte zwischen dem Markt von Granges und Siders gelegen. Peter durfte für den Unterhalt und die Ausbesserung der Strasse von Granges aufwärts einen Pfennig auf jeden Ballen und zwei Pfennige auf jedes Pferd beziehen, es sei denn, dass es zu Überschwemmungen kam.⁶⁵⁸

Diese feudale Verwaltung des Strassenregals und ihre resultierende Folge der Zersplitterung der Zuständigkeiten liessen wahrscheinlich ab und an gewisse Lücken im Strassen- und Verkehrsinfrastrukturbau und -unterhalt entstehen. Neben der Belehnung von Einzelpersonen mit verkehrsbezogenen Rechten dürften aber wie im savoyischen auch im bischöflichen Wallis die jeweiligen Anstössergemeinden obrigkeitlich zur Mitarbeit an Strassenbau und -unterhalt verpflichtet worden sein. Ab dem späten Mittelalter übernahmen die Gemeinden verstärkt Unterhaltspflichten, was durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Ortsstatuten Ausdruck fand (z.B. Obergesteln, Naters). Wie der Bischof engagierte auch die strassenunterhaltenden Gemeinden private Unternehmer zum Strassenausbau: Durch einen Vertrag vom 8. August 1433 verpflichteten sich Martin Zurren von Obergesteln und Jodok auf dem Wyler aus der Pfarrei Ernen gegenüber den Gemeinden Ernen und Münster, die Strasse von der Muttergottes-Kapelle bei Oberwald bis auf den Furkapass auszubauen.⁶⁵⁹

656 Ebd., S. 556.

657 *Jean Gremaud* (Anm. 45), V, Nr. 2171.

658 Ebd., II, Nr. 781. Vgl. *Thomas Szabó* (Anm. 55), S. 31; *Antoine Lugon* (Anm. 24), S. 90.

659 KA Reckingen, Nr. 12, zit. nach *Louis Carlen* (Anm. 245), S. 272f.

Um 1500 erscheint die linksufrige Rhonetalstrasse regelmässig in den Landratsabschieden, erstmals 1502, als Bischof Matthäus Schiner anordnete, dass die Reichsstrasse überall hergestellt werde, wobei er die Unterstützung der Zenden einforderte. Das Ziel bestand darin, die Linienführung bis zum Simplon in Stand zu setzen, damit die Zölle nicht verloren gingen.⁶⁶⁰ Der Walliser Landrat befasste sich im 15. und dann vor allem im 16. Jahrhundert permanent mit dem Unterhalt der Anlass zu Klagen liefernden Landstrasse. Die Zenden versuchten, mit sogenannten Kommissären Ordnung zu schaffen und die Verantwortlichen zur Ausbesserung der Strasse zu bewegen.⁶⁶¹ Als besonders neuralgische Stellen, die immer wieder in den Abschieden auftauchen und Anlass zu Klagen gaben, erscheinen zwischen Brig und Visp die «Rohrfluh» [bei Gamsen] und die «Rittina» bei Eyholz, zwischen Visp und Gampel der «Hochberg» unmittelbar nach Visp, die Strecken zwischen «Goller», Turtig und «Beggenried» sowie die Orte «Schnidrigu» und «Tännu» (Tennen) und die Brücke von Siders. Die eigentliche Sorgenstrecke der Landratsabschiede führte von der Landbrücke in Visp bis Gampel (genauer «Tännu»): Etwa zwei Drittel der Klagen über den schlechten Strassenzustand und der Debatten über Verbesserungen und Neuanlagen bezogen sich nach Flückiger-Seiler auf diesen Strassenabschnitt.⁶⁶² Trotz Investitionen blieb die Strecke gefährlich, weshalb sich die Boten von Raron im Dezemberlandrat 1580 beklagten, dass der Verkehr zur Winterszeit von Visp über die Brücke nach Baltschieder und bei Raron wieder zurück auf die Landstrasse geführt werde.⁶⁶³ Im Mai-landrat 1569 kritisierten die Boten von Visp die schlechte Landstrasse beim Goller.⁶⁶⁴ 1575 wurde ein konkretes Verbesserungsprojekt,⁶⁶⁵ 1576 schliesslich auch die Finanzierung diskutiert und entschieden, dass die Fuhrleute von Brig diesen Strassenabschnitt erstellen sollten.⁶⁶⁶ Gebaut wurde aber offensichtlich nicht, denn im Dezemberlandrat 1578 wurde die Stelle im Protokoll des Landrates wiederum «ein böses gäches stützlin» genannt.⁶⁶⁷ Auch nach einem erneuten Beschluss des Landrates im Dezember 1579, die neue Strasse nun abzustecken,⁶⁶⁸ geschah nichts, denn 1580 bestätigte der Strassenvogt der Fuhrleute von Brig, dass er im «Goller» habe bauen lassen wollen, jedoch von Ammann Gattlen gehindert worden sei.⁶⁶⁹ 1587 wird nochmals der schlechte Strassenzustand kritisiert, dann verschwindet

660 LA (Anm. 46), I, S. 33.

661 *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 145f.

662 Ebd., S. 148.

663 LA (Anm. 46), VI, S. 178; *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 149.

664 LA (Anm. 46), V, S. 156.

665 Ebd., V, S. 348.

666 Ebd., VI, S. 29; *Roland Flückiger-Seiler* (Anm. 24), S. 150.

667 LA (Anm. 46), VI, S. 127.

668 Ebd., VI, S. 151.

669 Ebd., S. 177.

die Stelle aus den Protokollen. Offenbar wurde schliesslich doch noch eine Verbesserung vorgenommen.⁶⁷⁰

Der Einblick in die Strassenbau- und Strassenunterhalts-Initiativen des Walliser Landrats mag genügen, um nachzuweisen, dass sich die Aufsicht über die Landstrasse im Wallis ab dem späten Mittelalter schwierig gestaltete. Es scheint, als ob die Durchsetzungskraft des Gremiums gegenüber den Zenden und Gemeinden sowie den sonstigen zuständigen Instanzen zu wünschen übrig liess. Auch dem Bischof von Sitten fielen offenbar immer noch reichlich verkehrspolitische Kompetenzen zu: So bestimmte etwa Bischof Schiner im Jahr 1503 für die bereits 1437 genannte Rhonebrücke⁶⁷¹ zwischen «Peggenried» und Niedergesteln eine Kommission, die den geeigneten Standort für eine neue Brücke bestimmen sollte.⁶⁷² Trotz angestrebter Massnahmen zur Behebung der schwierigen Verkehrsverhältnisse blieben die Zuständigkeiten oft ungeklärt, und die erforderlichen Bau- und Unterhaltsarbeiten verliefen im Sande. Zügig scheinen die Arbeiten lediglich vorangekommen zu sein, wenn der Landrat private Unternehmer engagierte, wie dies am 26. Juli 1536 zur Ausbesserung der Strasse «zen Schnydrn» (Schnidrigu) mit Meister Mellcher Ruffiner geschah.⁶⁷³ Denn bereits der Dezemberlandrat desselben Jahres beschloss die Abrechnung: «Meister Mellcher Ruffiner 19 Kronen in das verdingt werg der Strassen zuo den Schnidern.»⁶⁷⁴

2.3.2 Die bernischen verkehrspolitischen Massnahmen

In der Stadt Bern befanden sich alle öffentlichen Strassen und Gassen innerhalb der Bannmeile im Besitz der Stadtgemeinde und unterlagen denselben rechtlichen Bestimmungen wie die Allmenden. Für den Unterhalt der Gassen zeigten sich sowohl die Stadt als auch die Besitzer der an der Strasse anstossenden Liegenschaften verantwortlich.⁶⁷⁵ Eine ähnliche Aufteilung der Zuständigkeiten entwickelte die Aarestadt auch für die Landstrassen in ihrem wachsenden Territorium, welche sie regelmässig durch ihre Landvögte inspizieren liess.⁶⁷⁶ Für den baulichen Unterhalt der Landstrassen wurden vom Rat und den Landvögten der Stadt Bern die anstossenden Kirchgemeinden eingesetzt.⁶⁷⁷ Im Jahr 1482 erging an sämtliche bernischen Landvögte ein Kreisschreiben mit dem Befehl: «Dass du

670 Roland Flückiger-Seiler (Anm. 24), S. 150

671 Jean Gremaud (Anm. 45), VI, Nr. 2433, VII, Nr. 2882.

672 GA Niedergesteln E 1, zit. nach Roland Flückiger-Seiler (Anm. 24), S. 151.

673 LA (Anm. 46), III, S. 117.

674 Ebd., S. 180; Roland Flückiger-Seiler (Anm. 24), S. 151

675 Roland Gerber (Anm. 524), S. 87.

676 Gotthilf Baumann (Anm. 182), S. 58–63.

677 Etwa 1509 für die Landstrasse zwischen Burgdorf und Aarburg: SRQ BE (Anm. 201), IX/2, Nr. 219, S. 509.

by dinem geschworenen eyde die Strassen und weg allenthalb under dir erritten sollst und beschowen, und wo du gebrechen vindest, dass du die nachgesessenen daran wisest.»⁶⁷⁸ Wie bereits erwähnt, setzte der bernische Rat im Jahr 1488 zur Inspektion der wichtigsten Landstrassen eigens einen Strassenmeister ein, der die wichtigsten Überlandstrassen regelmässig zu begutachten und für deren Unterhalt zu sorgen hatte.⁶⁷⁹ Nach Baumann erfolgte bereits im Jahr 1481 die erste Anstellung von Wegmeistern, welche diese Arbeiten durchzuführen hatten.⁶⁸⁰ Daneben kam auch dem Säckelmeister eine gewisse Verantwortlichkeit im Strassenbau und -unterhalt zu.

Die bernische Regierung bemühte sich damit im späten Mittelalter verstärkt, vor allem aber seit den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts, die Strassen in einem möglichst guten Zustand zu halten. Diese Bemühungen lassen sich insbesondere über ihre Aufforderungen, Mahnungen und Befehle an Gemeinden und untergeordnete Amtsträger, Schäden an Strassen und Brücken auszubessern, fassen. Der Rat drohte gar mit Strafen oder schickte Abgeordnete in die Gegend, um seinen Forderungen Nachdruck zu verleihen. Unter allen Anordnungen betrifft eine grosse Anzahl die Durchgangsstrassen, die vom Aargau her gegen Bern führten, sowie die Linienführung ins Oberland, den Seen entlang in Richtung Grimselpass. 1480 erging an den Landvogt von Lenzburg der Auftrag, den Weg von Brugg nach Wildeck zu verbessern,⁶⁸¹ und zwei Jahre später richtete der Rat ein Mahnschreiben zur Ausbesserung der Landstrassen an alle Amtleute im Aargau.⁶⁸² In den Jahren 1498 und 1501 folgten zwei weitere Aufforderungen an «die von Brugg und den Vogt von Schenkenberg», «die wegsame über den bötzberg zu machen».⁶⁸³ 1518 bis 1524 verfasste der Rat der Stadt Bern mehrere mahnende Schreiben, welche insbesondere auf die Verbesserung der Landstrasse von Langenthal nach Bern zielten.⁶⁸⁴ Bereits im Jahr 1502 wurde zudem ein «wegmeister in den Ergow» bestellt.⁶⁸⁵

Nicht weniger Aufmerksamkeit schenkte die bernische Obrigkeit der Route ins Oberland sowie deren Fortsetzungen in Richtung Brünig- und Grimselpass.

678 Deutsches Missivenbuch R. 107b, zit. nach *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 59.

679 SRQ BE (Anm. 201), IX/2, Nr. 218, S. 508.

680 Ratsmanual, Nr. 34, zit. nach *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 59.

681 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 2 [23.06.1480].

682 Ebd. [8.11.1482].

683 Ebd., S. 5 [3.01.1498], S. 13 [3.12.1501].

684 Am 9. Sept. 1518 wurde dem Vogt von Wangen befohlen, «den wäg zwüschen bleichenbach und langental zu machen». Auch in den folgenden Jahren (7.10.1520, 11.01.1521) ergingen Aufforderungen, z.B. an den «amman von Bolligen, den wäg ob der payrmüle und hie disenthalb der payrmüle zu machen». Damit sind nach *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 60, «bedeutende Stücke der grossen Strasse von Langenthal nach Bern zur Ausbesserung befohlen worden». Am 7. Okt. 1524 wurde der Wangener Vogt erneut aufgefordert, die Strecke Langenthal–Bleichenbach instand zu setzen.

685 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 7.

Bereits 1485 hatte er angeordnet, den schadhafte Grimselweg auszubessern, da die Kaufleute beabsichtigten, die Route wieder zu benutzen.⁶⁸⁶ Im Sommer 1490 erging an «die von Hasle, Inderlappen und Thun» die Aufforderung, «die strasse zu bessern»,⁶⁸⁷ und im folgenden Jahr wurde allen oberländischen Landvögten befohlen, die Strassen, welche «etwas unbrüchig sin», zu reparieren.⁶⁸⁸ Ähnliche Anweisungen erhielten der Schultheiss von Thun, der Abt des Klosters Interlaken sowie die Freiweibel und Amtmänner der oberländischen Bezirke und Gemeinden.⁶⁸⁹ Auch im 16. Jahrhundert erfolgten eine ganze Reihe von Befehlen, welche sich auf den Verkehr ins Oberland bezogen: So sollten im Jahr 1525 die Hasler «den wäg uffem brünig bessern»,⁶⁹⁰ und der Schultheiss von Thun erhielt mehrmals den Auftrag, den Thunerseeweg bei Ralligen und unter «St. Batth» durch die Bewohner von «Sigrisswil, Merligen und Oberhofen» ausbauen zu lassen.⁶⁹¹ Die Strasse durch das Aaretal erfuhr um diese Zeit wohl eine grundlegende Erneuerung. Hier waren es vor allem der Weibel von Münsingen und der Ammann von Muri, die gemeinsam mit den Bewohnern von Almendingen, Merchlingen, Rubigen, Wichtrach und Kiesen «die Landstrass gan Thun durchuff bessern, die gassen rumen und äbnen, und die est abschneiden» sollten.⁶⁹² Da die Aufgeforderten den Befehlen wohl nicht immer nachkamen, wurde bei Ungehorsam und Verzögerungen eine Strafe von zehn Pfund veranschlagt. Den Bauern von Münsingen und Muri wurde gar angedroht, dass, wenn sie dem Befehl, die Landstrasse nach Thun auszubessern, nicht nachkämen, die Reisenden die Erlaubnis erhielten, «über die Zelg zu ryten, sie legend in nutz oder nitt». ⁶⁹³ Dass den beschriebenen Aufforderungen nämlich nicht immer sogleich Folge geleistet wurde, zeigt zudem ein Mahnschreiben an den Abt von Frienisberg, «eine flu, so in der Strasse ligt», wegzuschaffen.⁶⁹⁴ Die Arbeit scheint nämlich erst acht Jahre später ausgeführt worden zu sein, denn am 19. Oktober 1509 schrieb der Abt an den Rat der Stadt Bern, er möge denen, «so die fluh schlissen werden, ihr essen geben». ⁶⁹⁵ Ein anderes Mal sprach der Rat der Stadt Bern dem Ammann und den Einwohnern von Muri, Almendingen und Merchlingen aber auch seine Zufriedenheit über die ge-

686 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 60.

687 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 4 [28.07.1490].

688 Deutsches Missivenbuch C, zit. nach *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 60.

689 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 59 [ohne Quellennachweis].

690 *Berchtold Haller* (Anm. 471), Bd. III, S. 9 [12.10.1525].

691 Ebd. [15.08.1534; 25.09.1540], ebd., S. 11 [14.10.1558].

692 Ebd., S. 10 [9.05.1544; 14.10.1553], S. 12 [25.11.1555; 24.10.1561; 1.03.1563].

693 Ebd. [14.10.1553], S. 11 [7.02.1555]: Auch dem Freiweibel von Frau brunnen wurde unter der Androhung, dass sonst die Fuhrleute über die Saat fahren dürfen, aufgetragen, mit den Bauern von Mattstetten den Weg zu bessern.

694 Ebd., S. 6f. [1501].

695 Ebd., S. 8.

leistete Arbeit aus.⁶⁹⁶ Auffallend sei – so Baumann –, dass eine «solidere Erneuerung» der Verkehrswege in erster Linie bei den grossen Fernstrassen angewendet wurde. Zudem fielen die Strassenschotterungsarbeiten fast immer in die Monate vor der eigentlichen Winterszeit, wo bei Regen der Kies wohl besser in den weichen Untergrund eindringen konnte.⁶⁹⁷

Die Ausführungen verdeutlichen im Hinblick auf die zeitgleichen Strassenbau- und -unterhaltsarbeiten im Wallis, aber auch ganz allgemein die verkehrspolitischen Massnahmen ins Auge fassend, dass für das bernische Territorium ein deutliches Übergewicht an überliefertem Quellenmaterial ausgemacht werden kann. Darüber hinaus betreffen diese Materialien eine Vielzahl von Linienführungen im gesamten bernischen Herrschaftsbereich. Diese Befunde führen wohl primär von der sich im Spätmittelalter erheblich verstärkenden Zuständigkeit der stadtbernischen Zentrale her, während zeitgleich im Wallis ein breiteres Spektrum an bestimmenden Akteuren bei Bau und Unterhalt der Verkehrswege mitwirkte.

2.3.3 Bilaterale und multilaterale verkehrsbezogene Verträge

Neben diese generellen und kontinuierlichen Bemühungen um den Strassenbau und den Strassenunterhalt traten ab und an besonders betreffend Passrouten bilaterale oder multilaterale⁶⁹⁸ verkehrsbezogene Verträge im überregionalen, regionalen, aber auch lokalen Kontext. Die Abkommen konnten jedoch auch auf die weiteren regalen Objekte der Verkehrspolitik, zum Beispiel auf das Geleit (Verkehrssicherheit) oder einzelne Zölle, bezogen sein. Zudem wurden Strassen- und Verkehrsinfrastrukturbau und -unterhalt auf bestimmten Linienführungen oft und gerne geregelt. Im Folgenden sollen zwei exemplarische Passstrassenbauverträge vorgestellt werden, an welchen sowohl bernische als auch Walliser politische Instanzen beteiligt waren. Derartige mittelalterliche Strassenbauverträge als Ausdruck einer aktiven Verkehrspolitik von Herrschaftsträgern sind im Alpenraum überaus selten, sie können aber sehr konkret werden und neben der auszubauenden Strecke und der veranschlagten Summe womöglich auch die gewünschte Breite des geplanten Strassenzugs nennen. Bisweilen geben die Vereinbarungen sogar zu erkennen, ob neben dem Saumverkehr auch ein Wagenverkehr vorgesehen war.

696 Ebd., S. 12 [24.10.1561].

697 *Gotthilf Baumann* (Anm. 182), S. 62.

698 *Enrico Rizzi* (Anm. 325), S. 133; *Louis Carlen* 2002 (Anm. 24), S. 9: So trafen etwa in einem Traktat von Orsera des Jahres 1288 der Bischof von Chur, der Abt von Disentis, fünf Walliser Adlige und Italiener Vereinbarungen.

Das Grimselpass-Strassenbauprojekt von 1397

Im Jahr 1397 beteiligten sich Akteure aus beiden Untersuchungsräumen an einem multilateralen Strassenbauprojekt, dessen primäres verkehrspolitisches Objekt der Grimselpass darstellte.⁶⁹⁹ Im späten Mittelalter und in der Frühen Neuzeit diente der Pass vorwiegend dem Regionalhandel.⁷⁰⁰ Als internationale Transitroute fungierte der Übergang lediglich unter besonderen Konstellationen: etwa bei einer Sperrung des Gotthard oder des Grossen St. Bernhard aufgrund kriegerischer Interventionen.⁷⁰¹ Im endenden 14. Jahrhundert 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 fraglich.⁷⁰² Der Vertrag setzte nämlich das handelspolitische Ziel, «die strasse der köflütten von Lamparten [...], wa si har koment mit ir köfmanschatz, ze legen dur unser gebiet»,⁷⁰³ 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 sollten.⁷⁰⁴ 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 über den berg ziehen»), und die Kaulleute sollten nicht übermässig mit Gebühren belastet werden.⁷⁰⁵

699 Die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des Grimselpasses (2165 m) ergibt sich 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.

700 *Hansruedi Mösching, Hans von Rütte* (Anm. 414), S. 18: Im Spätmittelalter und in der Frühneuzeit diente der Grimselpass vorwiegend dem Transport einer spezifischen Produktegruppe: Von Nord nach Süd wurden Käse und Vieh nach Oberitalien exportiert, von italienischer Seite gelangten Wein, Reis, Salz, Öl und Gerätschaften in die eidgenössischen Absatzgebiete.

701 *Vinzenz Bartlome* (Anm. 446), 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* (Anm. 10), Bd. I, S. 478–482; *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 98–102; *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), 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 davon ausgehen, dass die Berner Pässe die nahe Gotthardachse nicht zu konkurrenzieren vermochten.

702 *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 99.

703 Berner Original: StAB, Fach Wallis, 12.08.1397; gedruckt in: SRQ BE (Anm. 201), I/3, Nr. 111, S. 329ff.

704 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 4, S. 8/11f. u. VS 5, S. 9/13.

705 *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 57; *Vinzenz Bartlome* (Anm. 446), S. 106f.; *Emil Audétat* (Anm. 71), S. 99: Zwischen Bern, Thun, Interlaken und Hasle wurde im folgenden Jahr im sogenann-

Insgesamt scheint es, als habe Bern, das in den vorangegangenen Jahren rasch ins Oberland ausgegriffen hatte, seinen politischen Machtzuwachs 1397 auch in einen entsprechenden finanziellen Gewinn umsetzen wollen. «So kühn diese bewusste staatliche Verkehrspolitik auch war, zumindest mittelfristig hatte sie keinen Erfolg.»⁷⁰⁶ 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 grundlegendes 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-Verbindung.⁷⁰⁷ 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 ist,⁷⁰⁸ 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 Bern.⁷⁰⁹ 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 war.⁷¹⁰ 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 wenig erfolgreichen Passstrassenbau-Projekts und trotz des ausbleibenden überregionalen Handelsverkehrs hat sich die Stadt Bern auf regi-

ten alten Zollbrief noch eine besondere Vereinbarung für die Sicherheit der Reisenden auf ihrem Gebiet getroffen.

706 *Vinzenz Bartlome* (Anm. 446), S. 107: Der Handel über Thun in Richtung Italien war 1428 schon so gering, dass sich die Aufteilung des Sustgeldes nicht mehr lohnte. Auch in den Rechnungsbüchern des Thuner Wirtes Hans von Herblingen (ca. 1396–1415) lassen sich fast keine sich eindeutig auf einen Italienhandel beziehende Stellen finden.

707 *Klaus Aerni* 1986 (Anm. 23), S. 65–73.

708 Ebd., S. 70–73; und v.a. *Vinzenz Bartlome* (Anm. 446), S. 106f.; IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 5, S. 7/13: Der mit dem Vertrag 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.

709 IVS VS (Anm. 51), Strecke VS 5 u. IVS BE (Anm. 51), Strecke BE 17.

710 IVS VS (Anm. 51), 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.

onaler 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, vorsah.⁷¹¹

Das Lötschenpass-Strassenbauprojekt von 1519

Im Jahr 1519 hatte der im Wallis ansässige Baumeister Ulrich Ruffiner⁷¹² den Auftrag erhalten, den Lötschenpassweg von der Ortschaft Ferden im Lötschentäl über den Pass nach Selden im Gasterntal zu einer Strasse auszubauen. Die Auftraggeber Ruffiners waren die Zenden Raron, Brig und Visp sowie die Stadt Bern. Ulrich Ruffiner hat einen Bauvertrag entworfen, der im Pfarrarchiv Kippel als Kopie eines undatierten Vertrags erhalten ist und noch vor dem 30. November 1519 entstanden sein muss.⁷¹³ In der Einleitung drücken die Abgeordneten von Bern und Wallis den Willen aus, den gefährlichen «Berg Lötschen» nach gemeinsamer Besichtigung und Gesprächen im Einvernehmen der Herren und Gemeinden zu erneuern.⁷¹⁴

Von Ferden im Lötschentäl bis zur Kander in Selden im Gasterntal sollte eine gut gangbare Strasse von 1 ½ Klafter oder 5 Schuh (= 1,59 m/1,62 m) in den Felsen gehauen und mit Stützmauern versehen werden. Meister Ulrich sollte sich von ortskundigen Männern beider Vertragsparteien vor Ort beraten lassen. Wo der Weg im Fels ausgehauen, mit Stützmauern versehen oder gepflästert werden sollte, wurden die Kosten in den Bauvertrag mit dem Meister eingeschlossen, der seinerseits sicherstellen musste, dass Reisende mit Kaufmannsgut zu Pferd und zu Fuss auch in witterungsungünstigen Zeiten die neue Strasse benutzen konnten. Auf der Passhöhe auf Walliser Boden wurde nach dem Erstellen der Strasse zudem der Bau eines Spitals und einer Suste vereinbart, wobei die Baukosten zwischen den Vertragspartnern aufgeteilt werden sollten.⁷¹⁵ Nach Abschluss der Bau-

711 *Rudolf Riggenbach*, Das Lötschbergprojekt Ruffiners von 1519, in: Separatdruck aus dem Berner Taschenbuch (1929), S. 143–168; *Klaus Aerni* (Anm. 263), S. 111–160.

712 Zu Leben und Werk Ulrich Ruffiners vgl. *Rudolf Riggenbach*, Ulrich Ruffiner von Prismell und die Bauten der Schinerzeit im Wallis (Vortrag gehalten an der Jahresversammlung des Geschichtsforschenden Vereins für das Oberwallis in Brig am 17. Oktober 1929), Brig 1952; *Philipp Kalbermatter, Gregor Zenhäusern*, Ulrich Ruffiner – Leben und Werk, in: *Klaus Aerni et al.* (Anm. 263), S. 33–109.

713 Der Vertragstext wurde jüngst ediert in: *Klaus Aerni et al.* (Anm. 263), S. 223–225.

714 Die folgenden Ausführungen zum Vertragsinhalt richten sich nach *ders.* (Anm. 263), S. 118–120. Zusammenfassend s. auch *Peter Jossen*, Der Lötschenpass, in: *WJb* 70 (2001), S. 53–56, hier: S. 54f.

715 *Ebd.*, S. 120: Das Spital und die Suste sollten eine Länge von acht, eine Breite von drei und eine Höhe von zwei Klaftern aufweisen (8,66 x 3,24 x 2,16 m). Die Gebäude sollten gemauert und verputzt werden sowie einen Keller, eine getäferte Stube und eine Küche («fürhus») enthalten. Vor

arbeiten sollte ein Spitalmeister eingesetzt werden, welcher den Zoll einzuziehen hatte. Mit den Einnahmen beabsichtigten die Parteien, den Wegunterhalt von Ferden bis Selden zu finanzieren. Zur Bestätigung seiner treuen Amtsführung sollte der künftige Spitalmeister und Zöllner den beiden Ländern einen Eid leisten und am St. Jakobstag (25. Juli) Rechnung legen. Der Zollltarif wurde von den Vertragspartnern Bern und Wallis gemeinsam festgelegt, wobei die am Strassenbau beteiligten Gemeinden Zollfreiheit erhalten sollten, jedoch nur für den Eigenbedarf, nicht für Kaufmannswaren. Wer den Zoll nicht bezahlen wollte, dem drohte die Konfiskation der Waren durch den Spitalmeister. Die Leute von Gastern wurden verpflichtet, dass wenn zum Unterhalt des Spitals oder der Strasse Brennholz nötig wurde, den Holzschlag in den bequemsten und nächstgelegenen Waldungen zuzulassen.

Baumeister Ulrich Ruffiner verlangte für den Bau der Strasse und der vorgesehenen Gebäude 1'500 Gulden oder Walliser Pfund. Wenn er die Kosten für Eisen, Kohle und Schmiedearbeiten nicht zu tragen brauchte, forderte er 200 Pfund weniger. Ruffiner plante, den Bau in den nächsten zwei Jahren zu vollenden. Weitere Einzelheiten sollten am nächsten St. Andreastag (30. November 1519) abgesprochen werden. Nach Aerni erweckt der Schluss des vorliegenden Textes den Eindruck, dass wohl noch eine ganze Reihe von Problemen offen im Raum stand. Die ungeklärten Punkte wurden offenbar während einer Begehung des Geländes aufgenommen und dann als Traktanden für die geplante Bereinigung des Vertrags dem Text angefügt. Damit stelle sich die Frage, ob denn im Herbst 1519 nochmals verhandelt worden sei: Die Walliser Akten liefern keine Auskunft. Im Staatsarchiv Bern sind dagegen noch zwei weitere Dokumente vorhanden, die über den Ausgang dieses Projekts einer Lötschenpassstrasse informieren.⁷¹⁶

Das erste Überlieferungsstück ist ein Brief, welchen Niklaus Jordan, alt Kastlan in Lötschen, am 23. Januar 1520 von Brig aus an seinen Amtskollegen, den Kastlan von Frutigen, sandte, auf welchen bereits Rudolf Riggerbach aufmerksam machte.⁷¹⁷ In diesem Schreiben wies Jordan im Namen der am Projekt beteiligten Walliser Zenden seinen Frutiger Kollegen darauf hin, dass die Landschaft Wallis mit Bern in Verhandlungen getreten sei, einen Weg über den Lötschberg anzulegen. Bern solle nun mitteilen, ob das Projekt angenommen worden sei, denn der beauftragte Baumeister, welcher den Vertrag angenommen habe, möchte gerne in Kenntnis gesetzt werden. Nach diesem Schreiben kann also davon ausgegangen

dem Spital sollte eine Kapelle errichtet werden. Die Kosten der Baumaterialien hatten die Vertragspartner zu tragen, währenddem der Baumeister den Kalk auf eigene Kosten brennen sollte.

716 Ebd., S. 120f. (z.B. auch für Detailinformationen zur Entlohnung).

717 *Rudolf Riggerbach* (Anm. 711), S. 168; Original: StAB UP, Bd. 53, Nr. 83. Zu den UP (= sog. «Unnütze Papiere») des Berner Staatsarchivs vgl. *Arnold Esch* 1998 (Anm. 36), S. 218: Der Brief des alt Kastlans von Lötschen ist irrtümlich unter die Rubrik «Frankreich» geraten.

werden, dass der Plan den Lötschenpassweg auszubauen nicht vom mächtigen Bern, sondern von den drei Walliser Zenden ausgegangen ist.⁷¹⁸

Zum zweiten existiert ein kurzer Eintrag in einem bernischen Ratsmanual vom 9. Februar 1520, worin der Ratsschreiber den Auftrag erhält: «An die von Wallis, inen uff ir schreiben von des wägs wägen in Lötschen antwurt zugeben.»⁷¹⁹ Riggenbach vermutet, dass Bern wohl seine Zustimmung zum Strassenbauprojekt gegeben hat, jedoch die Ausführung aufgrund der unentschiedenen Lage in der Lombardei hinauszuschieben bestrebt war.⁷²⁰ Nach Aerni kann die zögerliche Haltung der Berner wohl auch auf die «Umdrehung der bernischen Verkehrsachse»⁷²¹ zurückgeführt werden, welche bewirkte, dass die Aarestadt dem vom Wallis 1519 angeregten Bau einer Strasse über den Lötschenpass nur nach längerem Zögern zustimmte.⁷²² Die erwähnte Notiz stellt wohl die letzte Erwähnung des Projekts in den Quellen dar, das – obschon 1519 bis in alle Einzelheiten geplant – nie realisiert worden ist. Sogar den Platz für die Gebäude auf der Passhöhe hatten die Verantwortlichen bereits abgesteckt. «Wieso hat das Wallis, von wo aus die Initiative zum Bau einer Lötschenpassstrasse gekommen ist, das Projekt aufgegeben?»⁷²³

Bereits Rudolf Riggenbach beantwortete die Frage nach dem Scheitern des Strassenbauunternehmens mit den damaligen, sich rasch ändernden politischen Konstellationen.⁷²⁴ Baumeister Ulrich Ruffiner wurde zunächst in den Machtkonflikt des papstreuen Kardinals Matthäus Schiner und seines franzosenfeindlichen Erzfeindes Georg Supersaxo verstrickt. Nachdem der Baumeister zuerst in den Diensten Schiners gestanden hatte, wechselte er nach dem Versiegen der Geldquellen des Kardinals die Seiten: Eine Annäherung an Supersaxo zeichnete sich bereits am 20. Dezember 1516 ab, als «Meister Ulrich Ruffiner, Steinmetz» in Sitten als Zeuge an der Siegelung des Bündnisses der Eidgenossen mit dem König von Frankreich aufgeführt wurde.⁷²⁵ Georg Supersaxo, welcher dem französischen Heer Söldner aus der Eidgenossenschaft zuzuführen beabsichtigte, standen die dem Kardinal treu ergebenden Gommer im Weg: Grimsel, Gries und Albrun kamen also für die Söldnerzüge nicht in Frage, womit Supersaxo wohl den Lötschenpass ins Auge fasste. Nach Aerni barg jedoch dieses Vorhaben ein innenpolitisches Konfliktpotential, da dem Transit über die Gommerpässe durch den geplanten Strassenneubau Konkurrenz drohte. Dies könnte den Widerstand der Gommer gegen das Bauprojekt verstärkt haben. Dagegen hatte Supersaxo die Zenden Brig,

718 *Rudolf Riggenbach* (Anm. 711), S. 158.

719 *Heinrich Türler*, *Der Lötschenpass 1520*, in: *Neues Berner Taschenbuch auf das Jahr 1901*, Bern 1900, S. 314–316, hier: S. 316, nach StAB, Ratsmanuale.

720 *Rudolf Riggenbach* (Anm. 711), S. 160.

721 *Klaus Aerni* 1973/4 (Anm. 23), S. 37.

722 *Rudolf Riggenbach* (Anm. 711), S. 165f.

723 *Klaus Aerni* (Anm. 263), S. 122.

724 *Rudolf Riggenbach* (Anm. 711), S. 147–161; *ders.* (Anm. 712), S. 54f. u. 87f.

725 *Klaus Aerni* (Anm. 263), S. 122; *Quelle*, Nr. 6, in: *Ders.* et al. (Anm. 263), S. 223.

Visp und Raron vom Nutzen des Vorhabens für die Söldnerzufuhr wie auch für den Warenverkehr vom Berner Oberland in Richtung Vispertäler überzeugt und als Werkmeister den in seinem Auftrag an der Pfarrkirche von Glis beschäftigten Baumeister Ulrich Ruffiner von Prismell engagiert.

Nach dem Vertragsentwurf im Herbst 1519 änderte sich jedoch die politische Lage in der Lombardei: Am 29. November 1521 räumten die Franzosen Mailand, und der Einfluss von Kardinal Schiner war nun wieder im Steigen begriffen. Wenige Monate später erlitten die Franzosen bei Bicocca eine blutige Niederlage und zogen sich aus der Lombardei zurück. Auch die Eidgenossen hielten sich nun aus den weiteren Auseinandersetzungen in Oberitalien heraus: Das Lötschenpass-Strassenbauprojekt verlor mit einem Schlag seine (ausen-)politische Bedeutung, womit die Motive der initiativen Walliser hinfällig wurden und das Projekt scheiterte.⁷²⁶ Dergestalt blieb der Weg über den Lötschenpass «nass, rau, unwegsam und sorglich zu wandeln [...]», wie Johannes Stumpf in seiner Chronik von 1548 bemerkte.⁷²⁷

III. Fazit

Das eingangs umrissene negative Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens erweist sich durch die Analyse der Walliser und vergleichend der bernischen Akteure, Objekte und Massnahmen der vormodernen Verkehrspolitik als widerlegt. Die vorgestellten politischen und wirtschaftlichen Instanzen schenkten dem Verkehr, dessen Reglementierung und Organisation sowie den mit diesem verbundenen sachlichen, personellen und institutionellen Erscheinungsformen auf vielfältige Art und Weise, in unterschiedlicher Intensität und auf überregionaler, regionaler und lokaler Ebene Aufmerksamkeit. Trotz des fragmentarischen Forschungsstandes und der äusserst komplexen Quellenlage konnten wertvolle Informationen zur Verkehrsorganisation des schweizerischen Alpenraums gewonnen werden. Der breit angelegte zeitliche Rahmen der Untersuchung ermöglichte, von der allgemeinen «Entdeckung der Strasse»⁷²⁸ und des Verkehrsnetzes im 12. Jahrhundert bis zu den stadtbernischen Institutionalisierungstendenzen und herrschaftsintensivierenden Zentralisierungsbestrebungen sowie dem Walliser verkehrspolitischen Kompetenzverschiebungen in Spätmittelalter und Frühneuzeit – der Landrat entriss dem bischöflichen Stuhl das Strassenregal⁷²⁹ und das Zollrecht ging an

726 Z.B. Rudolf Riggenschach (Anm. 711), S. 161; Klaus Aerni 1973/4 (Anm. 23), S. 44, 46.

727 Peter Jossen (Anm. 714), S. 55.

728 Thomas Szabó (Anm. 53), Sp. 222; ders. (Anm. 54), S. 914.

729 Arthur Fibicher (Anm. 59), Bd. 3.1, S. 16.

die Gemeinden über³⁰ – in Einzelbereichen verkehrspolitischer Betätigung Entwicklungslinien herauszuarbeiten.

Zusammenfassend kann zum ersten festgestellt werden, dass es mehrere Hauptbereiche verkehrsbestimmender Faktoren gab, welche auf das mittelalterliche Verkehrsgefüge und damit auch auf Verkehrsorganisation und -politik starke Rückwirkungen zeitigten: Erstens der Naturraum, die topographischen und klimatischen Vorbedingungen und Gegebenheiten, welche insbesondere den Umfang der Objekte- und Massnahmenbündel der jeweiligen Verkehrspolitik einzuschränken oder zu erweitern vermochten. Zweitens das politisch-herrschaftliche Gefüge samt verfassungsrechtlichen und praktischen Spielräumen, welches beeinflusste, was für ein Ausmass an verkehrspolitischen Kompetenzen den jeweiligen Akteuren und was für ein Umfang und Wirkungsradius deren verkehrspolitischen Aktionen zufiel. Drittens die wirtschaftliche Konstellation auf lokaler, regionaler und vor allem überregionaler Ebene, welche auf weiten Strecken umfassende und deshalb quellenmässig breit und kontinuierlich fassbare verkehrspolitische Massnahmen erst initiierte.

Der jeweilige Anteil der beschriebenen Bereiche konnte im Einzelfall und zu verschiedenen Zeiten erheblich variieren: Während beispielsweise im Wallis der Fernverkehr bereits sehr früh erhebliche Rückwirkungen auf die bischöfliche und die savoyische Verkehrsorganisation zeitigte, spielten für die Stadt Bern überregionale wirtschaftliche Einflüsse erst mit dem Aufstreben der süddeutschen Städte zu Wirtschaftszentren eine ähnliche Rolle. Dagegen kann innerhalb der Walliser Verkehrspolitik keine Verschmelzung von Territorial- und Verkehrspolitik, wie dies für die Stadt Bern in der Phase der Herrschaftsintensivierung über die erworbenen Gebiete der Fall war, ausgemacht werden. Mit diesem Tatbestand korrespondiert, dass sich im gesamten untersuchten Zeitraum im Wallis nie ein machtpolitisches Zentrum in der Grössenordnung der Stadt Bern ausbilden konnte. Zweifellos waren aber verkehrspolitische Interessen bei Savoyens Territorialbildung auch ausserhalb des Wallis mitbeteiligt. Dass die Strassen- und Verkehrsorganisation im bernischen Territorium ab dem späten Mittelalter zunehmend zentralisiert wurde, sich aber im Wallis trotz vorhandener zentraler Instanzen mit legitimierender Funktion viele innerterritoriale Kompetenzstreitigkeiten ausmachen lassen, hängt wohl in erster Linie mit den allgemeinen politischen Entwicklungen der beiden Untersuchungsräume zusammen. So gestalteten die politischen Kräfte des Wallis ihre verkehrspolitischen Massnahmen den wirtschaftlichen Konjunkturen und machtpolitischen Gegebenheiten gemäss, da auf weite Strecken hin, kein ausgeformtes System die jeweiligen Kompetenzen regelte, wohingegen die Stadt Bern synchron zu den allgemeinpolitischen Entwicklungen ein komplexes personelles und institutionelles System verkehrspolitischer Zuständigkeiten aus-

730 Ebd., Bd. 2, S. 225; *Louis Carlen* (Anm. 59), S. 52.

bildete, das regulierend in die Landschaft eingriff. Darüber hinaus waren im Wallis noch zu Beginn des 16. Jahrhunderts die verkehrspolitischen Zuständigkeiten zwischen Bischof und Landrat/Zenden keineswegs klar geregelt. Ausdruck fanden diese abweichenden Ausformungen der verkehrspolitischen Kompetenzbereiche auf der einen Seite im allmählich sternförmig von der Zentrale Bern wegführenden Strassensystem, auf der anderen im desolaten Strassenzustand des Walliser Verkehrsnetzes der Frühen Neuzeit, das neben den genannten politischen aber auch auf wirtschaftliche Einflussfaktoren zurückzuführen ist.

In diesem Zusammenhang ist die Frage, ob es im Mittelalter ein geordnetes System von Zuständigkeiten für das Verkehrswesen gab und ob eine systematische Verkehrspolitik überhaupt möglich war, aufzugreifen. Es scheint, dass eine von den übrigen Herrschaftsbereichen abtrennbare, eigenständige und umfassendere Verkehrspolitik möglich wurde, wenn das Zusammenspiel der oben beschriebenen Faktoren für einen bestimmten Akteur, namentlich die Stadt Bern, den Bischof von Sitten und die Grafen von Savoyen, eine günstige Ausgangslage schuf. Daneben gelang es auf diese Weise weiteren Akteuren der regionalen und lokalen Ebene, verkehrsorganisatorisch tätig zu werden, wobei sich deren Aktivitäten meist auf bestimmte Strassenzüge, einzelne verkehrspolitische Objekte und ausgewählte Massnahmen konzentrierten. Als interessant erweist sich hierbei, dass neben der städtischen Verkehrspolitik besonders die Passpolitik der grossen Akteure und die passpolitischen Initiativen der «regional» und «local players» der Verkehrspolitik, von den Grafen von Savoyen über die Freiherren von Turn, quellenmässig Niederschlag gefunden haben.

Während für den Untersuchungsraum Bern nach den zähringischen Passinteressen vor allem die verkehrspolitischen Betätigungen des städtischen Zentrums fassbar werden, richteten sich die Initiativen der politischen Instanzen im Passland Wallis durchgehend auf den meist wirtschaftlich einträglichen Passverkehr. Daneben orientierte sich die stadtbernerische Strassenpolitik auch am weit verzweigten Land- und Wasserstrassennetz ihres wachsenden Territoriums, im späten Mittelalter besonders an den Ost-West-Linienführungen. Ihr bischöflicher und gräflicher Walliser Gegenpart konzentrierte sich bereits aufgrund der topographischen Gegebenheiten neben den Passwegen vor allem auf die für den Transitverkehr wichtige Rhonetalroute. Fast vollständig auf den überregionalen Handelsverkehr ausgerichtet war die genossenschaftliche Organisation der lokalen Transportinteressen, welche besonders im Wallis vielerorts eine Ausprägung erfuhr und die für das Erstarren der Gemeinden stand. Das weiteren engagierten sich einzelne Berner und Walliser Städte und Gemeinden sowie die Zenden – nicht selten konkurrierend – um die Verkehrsregelung in ihren Einflussbereichen. Währenddem sich zum Beispiel Burgdorf vor allem zollpolitische Kompetenzen äufnete, betrieb die Gommer Gemeinde Ernen eine gegen ihre Nachbargemeinde Fiesch gerichtete offensive Verkehrslenkungs- und Strassenzwangspolitik. Andere Orte

widmeten sich der passübergreifenden Organisation des Strassenunterhalts oder versuchten lediglich, drohende finanzielle, durch verkehrsbezogene Projekte verursachte Nachteile abzuwenden.

Bei den grossen Akteuren der Verkehrspolitik in den betrachteten Gebieten lässt sich der Einsatz eines für die Bewältigung des Verkehrs eingesetzten Personalstocks feststellen. Besonders das spätmittelalterliche Bern bildete unter Einbindung in den allgemeinen Verdichtungsprozess des politischen, ökonomischen und administrativen Lebens sowie aufgrund der spätmittelalterlichen Intensivierung des Fernverkehrs einen eigens für das Verkehrswesen zuständigen Personalbestand, aber auch mit der Verkehrspolitik vielfältig in Verbindung stehende Institutionen (Kaufhaus, Bauherrenamt) aus. Das Personal der bischöflichen Verkehrspolitik im Wallis bestand dagegen zu einem grossen Teil aus den vom Landesherrn mit einzelnen oder mehreren verkehrsbezogenen Rechten belehnten Einzelpersonen, Gemeinden oder Korporationen. Weitere personelle Ressourcen im Wallis leiten sich aus den im Spätmittelalter wachsenden verkehrspolitischen Kompetenzen der Zenden und Gemeinden ab.

Alle Akteure ins Blickfeld nehmend dominierten insgesamt fiskalische Motive, macht- und territorialpolitische Ziele sowie auch wirtschaftliche Interessen den Umfang der verkehrsorganisatorischen Betätigungsfelder politischer und wirtschaftlicher Akteure. Der letztgenannte Einflussfaktor machte sich in den Untersuchungsgebieten insbesondere über die italienischen und die süddeutschen Kaufleute bemerkbar, die sozusagen als externe Komponente die Walliser und die bernische Verkehrsorganisation mehr oder weniger umfangreich beeinflussten. Die bischöfliche Palette der Verkehrspolitik im Oberwallis und die savoyische im Unterwallis orientierte sich ab dem 13. Jahrhundert in allen Bereichen an den Interessen der italienischen, insbesondere der mailändischen Kaufmannschaft. Die Wichtigkeit der süddeutschen Kaufleute und des durch sie verursachten Handelsverkehrs für die Stadt Bern manifestierte sich dagegen überwiegend in Form von Zollbefreiungen, mittels welcher die Aarestadt die Händler begünstigte.⁷³¹

Die verkehrspolitischen Objekte haben sich zu einem grossen Teil über die Verkehrsregalien erschliessen lassen: So die Strassen- und Wegenetze mit ihren Knotenpunkten, den Brücken, sowie die Zölle und das Geleit. Daneben wurden auch die Pässe, die wegbegleitende Verkehrsinfrastruktur, das Transportwesen und die beschriebenen personellen und institutionellen Bestände als Zielpunkte der bernischen und Walliser Verkehrspolitik des Mittelalters nachgewiesen. Die diskutierten Fälle zur Strassenpolitik haben aufgezeigt, was für erhebliche Rückwirkungen die Definition politischer Einflussbereiche auf die reelle Gestaltung und Förderung von einzelnen Strassenabschnitten und Linienführungen nehmen

⁷³¹ Indirekt lässt sich auch die aggressive bernische Wirtschafts- und Verkehrspolitik des späten Mittelalters auf die Querung des Territoriums der Stadt Bern durch die süddeutsche Kaufmannschaft zurückführen. Dazu *Hans Morgenthaler* (Anm. 185).

konnte. Die Analyse der insbesondere für den Handelsverkehr wichtigen Geleitpolitik hat die Rolle des Geleitregals im Rahmen der bernischen Territorialpolitik und Landesherrschaft sowie den Anteil der Bevölkerung und Transportorganisationen aufgezeigt. Insgesamt hat sich das Geleitregal dabei als ein erstrebenswertes Recht erwiesen. Aus einer umfassenden Verkehrsinfrastrukturpolitik wurden schliesslich ausgewählte Berner und Walliser Brücken als schwierig zu unterhaltende Glieder des Strassennetzes diskutiert, wobei im gewässerreichen Bern erhebliche Anstrengungen rund um das zu finanzierende und unterhaltende Brückennetz betrieben werden mussten. Daneben hat die Geschichte Walliser Chibrücke deutlich aufgezeigt, wie Fortschritte in der Technik des Brückenbaus neben klimatischen Einflüssen die Entstehung neuer Linienführungen beförderte.

Aus den Verkehrsregalien resultierten auch wichtige Massnahmen der mittelalterlichen Verkehrspolitik. Das Strassenregal beinhaltete den Strassenbau und den kontinuierliche Bemühungen erfordernden Strassenunterhalt, brachte aber auch weiterführende Aktivitäten, wie etwa den Strassenzwang und die Strassenlenkungsmassnahmen, hervor. Die Stadt Bern errichtete im Laufe des Spätmittelalters unter Einsatz von Beamten allmählich eine Art Kontrollsystem über die Durchführung der Arbeiten. Im gesamten Untersuchungszeitraum spielten die Anstösser und untergeordnete Herrschaftsträger eine wichtige Rolle bei Bau und Unterhalt von Strassen und Wegen innerhalb grösserer Herrschaftsgebiete. Zu entlohnter Strassenarbeit durch private Unternehmer oder (städtische) Beamte kam es im Wallis wahrscheinlich vor allem in Zeiten eines intensiven Transitverkehrs, in Bern sobald das städtische Territorium eine gewisse Grösse erreicht hatte, welche entsprechende administrative Erfordernisse auf den Plan rief. Die Stadt Bern versuchte ab dem Spätmittelalter verstärkt, die Strassenhoheit zur Herrschaftsintensivierung auf das gesamte Territorium auszudehnen. Im Wallis unternahm der Landrat Anstrengungen, den Zustand des Strassennetzes zu verbessern, wobei seine Durchsetzungskraft gegenüber Zenden und Gemeinden nicht immer von Erfolg gekrönt war. Nur selten kam es im mittelalterlichen Alpenraum zu konkreten bilateralen und multilateralen Strassenbauverträgen als Ausdruck einer aktiven Verkehrspolitik: Beide vorgestellten Passstrassenbauunternehmungen erwiesen sich schliesslich als wenig erfolgreich. Das Grimsel-Gries-Projekt vermochte trotz der wahrscheinlich erheblichen Bemühungen der beteiligten Vertragsparteien keine Hebung des Transitverkehrs über die Pässe einzuleiten, und das Löttschenpassprojekt scheiterte aufgrund sich verändernder politischer Konstellationen, spielten doch bei seiner Planung auch strategische Gründe eine massgebliche Rolle. Der Umfang der verkehrspolitischen Massnahmenbündel einzelner Akteure klappte zeitlich, geographisch und machtpolitisch um einiges auseinander.

Die Analyse der Walliser und der bernischen Verkehrsorganisationen des Mittelalters haben aufgezeigt, dass damals wie heute Verkehrskonjunkturen ein Mehr an verkehrspolitischem Engagement auf legislativer wie realpolitischer Ebene er-

forderten. Aber nicht nur derartige Funktionsmechanismen von Verkehrsgefügen weisen eine erstaunliche Langlebigkeit auf: In der Stadt Stockholm wird beispielsweise das Weiterwirken von Infrastrukturelementen des Verkehrs oder wenigstens von verkehrsbezogenen Konzepten durch das Einrichten der Stationen des sogenannten «freeflow-roadpricing»-Systems an den Punkten der mittelalterlichen Zollstätten geradezu in eindrucklicher Art und Weise untermauert, was doch beweist, dass sich viele der modernen Verkehrsfragen en détail nur im größeren Zusammenhang der Verkehrsgeschichte erklären lassen,⁷³² und dass manche Ausprägungen des heutigen Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehrs ihre Wurzeln in weit zurück liegenden Normen, Verfahren, Techniken und Organisationsformen haben. Die mit der Strasse vergangener Zeiten und dem auf ihr ablaufenden Verkehr verbundenen Probleme sind damit ebenso gewichtig wie aktuell: «die Vergangenheit des Strassenverkehrs hat Bedeutung und Relevanz»,⁷³³ auch diejenige des Mittelalters.

IV. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Karte bernischer und Walliser Verkehrswege (© Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, Brig-Glis).

Abb. 2: Karte der sieben Zenden. Aus: *Arthur Fibicher*, Walliser Geschichte, Bd. 2: Hoch- und Spätmittelalter, Visp ²2004, S. 20.

⁷³² Vgl. etwa das Plädoyer in den Werbetexten zu *Georges Livet* (Anm. 6): «Peu de problèmes sont aussi important – et actuels – pour comprendre l’histoire et la réalité européennes que celui des routes.»

⁷³³ *Christoph Maria Merki*, *Hans-Ulrich Schiedt*, Strassenverkehrsgeschichte: Endlich etwas ins Rollen bringen, in: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 2 (1999), S. 11–13, hier: S. 11.

Abb. 3: Karte des bernischen Territoriums bis 1565, reproduziert mit freundlicher Genehmigung von Dr. *Barbara Studer Immenhauser* aus ihrer Dissertation: *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550*, (Mittelalter-Forschungen, Bd. 19) Sigmaringen 2006 (zugleich Diss. Bern 2004), nach S. 244.

Abb. 4: Die Bischofsstadt Sitten mit den Hügeln und Burgen Valeria und Tourbillon, Radierung von Franz Hogenberg (1575) (© Jean-Marc Biner).

Abb. 5: Karte des Passstaates der Herren von Turn im 14. Jahrhundert, reproduziert mit freundlicher Genehmigung von Prof. Dr. *Klaus Aerni* aus: *Die Passwege Gemmi, Loetschen und Grimsel – Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen*, 2 Bde. (Habil.), Bremgarten 1971, hier: Textband, nach S. 452, fig. 39. Die Darstellung wurde auf der Grundlage der folgenden Quellen erstellt: *Die Rechtsquellen des Kantons Bern*, Tl. 2: *Die Rechte der Landschaft*, Bd. 2: *Das Statutarrecht der Landschaft Frutigen (bis 1798)*, hg. und bearb. von *Hermann Rennefahrt*, (Sammlung schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2) Aarau 1937; *Hektor Amman, Karl Schib* (Hg.), *Historischer Atlas der Schweiz*, Aarau 1958; *Louis de Charrière*, *Le sires de la Tour, mayors de Sion, seigneurs de Châtillon en Valais, et leur maison*, in: *Mémoires et documents publiés de la Société d’Histoire de la Suisse romande* 24 (1868), S. 182–424, 26 (1870), S. 127–136, 34 (1877), S. 141–177.

Abb. 6: Karte der savoyischen Kastlaneien des Unterwallis. Aus: *Arthur Fibicher*, *Walliser Geschichte*, Bd. 2: *Hoch- und Spätmittelalter*, Visp 2004, S. 17.

Abb. 7: Photographie Theilerhaus, Brig (© Gabriel Imboden, Hohtenn).

Abb. 8: Photographie Chibrücke, Stalden (© dipl. Bauing. ETH/SIA Werner Fux, Naters).

Abb. 9: Photographie Gümnenenbrücke (© Marie-Claude Schöpfer Pfaffen, Brig-Glis).