

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: Verkehrspolitik im Mittelalter? : Bernische und Walliser Akteure als Gradmesser einer grundsätzlichen Evaluierung

Autor: Schöpfer Pfaffen, Marie-Claude

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871748>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

Verkehrspolitik im Mittelalter?

Bernische und Walliser Akteure als Gradmesser einer grundsätzlichen Evaluierung

Einführung

Die verkehrsorganisatorischen Aktivitäten mittelalterlicher Herrschafts- und Wirtschaftskräfte fanden in der mediävistischen Historiografie der letzten Jahrzehnte lediglich eine nebengeordnete Behandlung. Ungleich zahlreicher fallen die Studien generell zu Herrschaft und Verwaltung, zu den Finanzen oder zu alternativen wirtschaftlichen Betätigungen dieser Instanzen im Mittelalter aus. Die Gründe für dieses Forschungsdefizit liegen wohl in der schwer zu erschliessenden Quellenlage,¹ der nicht vernachlässigbaren Verlinkung des Forschungsgegenstandes mit zahlreichen historischen Sub- und Nachbardisziplinen² sowie der Komplexität und Vielschichtigkeit von Verkehrssystemen. Als Indikator für diesen Befund mag gelten, dass der Terminus *Verkehrspolitik* in der Mittelalterforschung nur vereinzelt problematisiert wird. Ob dieser Tatbestand mit Konzepten einer Verkehrspolitik des Mittelalters oder gar der Inexistenz einer solchen Politik zu korrelieren ist, soll einleitend noch dahingestellt bleiben. Jedenfalls offenbart ein Schweifzug durch die einschlägige Fachliteratur einen tendenziell vorsichtigen Umgang in der Verwendung des Terminus für die mittelalterlichen Jahrhunderte.³ Ebenso mangelt es auf Forschungsebene an einer definitorischen Umschreibung des politischen Sektors für den entsprechenden Kontext. Die vorliegende Betrachtung unternimmt – nach einer knappen Darlegung der zugrunde liegenden Quellenbasis und des zeitlichen Rahmens – den noch ausstehenden Definitionsversuch der mittelalterlichen Verkehrspolitik. Als operable Basis wird sie daraufhin an nachweisbaren Aktivitäten in den Territorien der heutigen Kantone Bern und Wallis gemessen, um komparativ die Möglichkeit der Existenz einer kontinuierlichen Verkehrspolitik mittelalterlicher Herrschaftskräfte zu diskutieren. Abschliessend werden die für den regionalen Rahmen gewonnenen Parameter instrumentalisiert, um die zentrale Frage zu beantworten, ob im Mittelalter prinzipiell ein strukturiertes und dauerhaftes System von Zuständigkeiten für das Verkehrsnetz – eine Verkehrspolitik per definitionem – existierte.

Die Quellenbasis und der zeitliche Rahmen

Als primäre Informationsquelle zu verkehrspolitischen Massnahmen von Berner und Walliser politischen Kräften dienen in erster Linie die historischen Kapitel der entsprechenden Kantonsdokumentationen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).⁴ Darüber hinaus werden insbesondere Einzelurkunden zu ausgewählten verkehrspolitischen Zusammenhängen herangezogen. Für die Stadt Bern sind die wichtigsten dieser Dokumente in den *Fontes Rerum Bernensium*⁵ sowie in den bernischen *Rechtsquellen* ediert,⁶ die zahlreiche Quellenmaterialien zu Verfassung, Wirtschaft und Politik der Berner Bürgerschaft im Mittelalter enthalten, welche wiederum Rückschlüsse auf die mittelalterliche Verkehrsorganisation gewinnen lassen. Die seit 1465 weitgehend lückenlos erhaltenen Ratsmanuale⁷ bieten weitere wertvolle Informationen zur stadtbernischen Verkehrspolitik. Quellen zur mittelalterlichen Verkehrsorganisation im Wallis lassen sich vor allem über die bis ins Jahr 1457 reichende Quellensammlung *Documents relatifs à l'Histoire du Valais*⁸ erschliessen. Für den folgenden Zeitraum wird auf die sogenannten *Landratsabschiede*⁹ zurückgegriffen.

Zeitlich erstrecken sich die Reflexionen zur bernischen und zur Walliser Verkehrsorganisation vom Hochmittelalter bis in die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts – ein durchaus bewusst gewähltes Intervall, denn auf der einen Seite ist seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts in Europa eine Strasse und Verkehr betreffende Trendwende zu beobachten. Thomas Szabó hat diesen unter den Zeichen eines wirtschaftlichen Umbruchs stehenden Vorgang als «Entdeckung/Neuentdeckung der Strasse im 12. Jahrhundert» bezeichnet. Unter dem Eindruck eines allmählich sich abzeichnenden wirtschaftlichen Aufschwungs, der die regionalen Herrschaften am Profit teilhaben liess, wurde das Verkehrsnetz verstärkt zum «Mittel und Objekt des politischen und wirtschaftlichen Handelns»,¹⁰ was auch die überlieferten Quellenmaterialien dieser Epoche deutlich vermitteln.¹¹ So fehlen aus dem frühen Mittelalter weitestgehend Hinweise zu Strassen und Verkehr im Walliser Rhonetal. Erst gegen Ende des 12. Jahrhunderts deuten die Urkunden erstmals auf ein reges Verkehrsaufkommen über den Simplonpass, durch das Wallis und auf damit verbundene verkehrspolitische Massnahmen hin.¹² Auch die Passpolitik der aus dem Berner Mittelland heraus agierenden Zähringer ist entsprechend diesem Zeitraum zuzuordnen.¹³ Auf der anderen Seite wurde der Endpunkt der Untersuchung ins ausgehende 15. und beginnende 16. Jahrhundert gelegt, weil sich hier – so die Hypothese dieser Studie – bereits Neues abzuzeichnen begann: die Stadt Bern erreichte bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts ihre grösste territoriale Ausdehnung, und der mit der Territorialisierung verbundene Prozess der «Herrschaftsdurchdringung»¹⁴ wies auch Rückwirkungen auf die Verkehrsorganisation auf.¹⁵ Dagegen erfolgten im Wallis herrschaftliche sowie simultan laufende verkehrsrechtliche Kompetenzverschiebungen vom bischöflichen Landesherrn zum Landrat, zu den sogenannten Zenden und den Gemeinden. So

entriss der Landrat dem Fürstbischof das Strassenregal, und das Zollrecht gelangte in den Besitz der Gemeinden.¹⁶ Die verkehrspolitischen Zentralisierungstendenzen des spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen Stadtstaats Bern fanden also ihr Pendant im Dezentralisationsprozess, der die Walliser Verkehrsorganisation spätestens ab dem sich zu Ende neigenden Mittelalter erfasste.

Verkehrspolitik im Mittelalter – ein Definitionsversuch

Auf abstrahierender Ebene gilt es nun, generell das politische System von Zuständigkeiten für das Verkehrsnetz im Mittelalter modellhaft nachzuzeichnen. Ausgangspunkt und Diskussiongrundlage hierbei stellt der folgende, die anschliessenden regionalen Fallanalysen stützende Definitionsversuch der mittelalterlichen Verkehrspolitik: Unter Verkehrspolitik des Mittelalters soll die Gesamtheit der Massnahmen verstanden werden, durch welche politische und wirtschaftliche Kräfte im weitesten Sinn den Verkehr und Verkehrselemente in einer bestimmten Personen und Institutionen günstigen Weise zu generieren, fördern, beschränken, 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.¹⁷

Die Umschreibung verhüllt die diachrone Komponente, denn die politischen Kräfte und das Verkehrswesen standen im Verlauf des Mittelalters auf sich stets modifizierenden Ebenen miteinander in Beziehung. Neben dem König waren es in zunehmendem Ausmass die Territorialherren und die Städte, die Einfluss auf die Verkehrsströme ausübten. So lassen sich ab dem Hochmittelalter herrschaftliche und parallel laufende verkehrspolitische Kompetenzverschiebungen zugunsten der Letzteren feststellen, wodurch eine Neuverteilung der verkehrsorganisatorischen Aufgaben zwischen dem Monarchen respektive dem Landesherrn und diesen partikulären Mächten eingeleitet wurde.¹⁸ Die kleineren Akteure beteiligten sich an den Massnahmen der überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrsorganisation und übten in einem bestimmten Gewaltbereich selbständig verkehrspolitische und verkehrsregale Herrschaftsrechte aus, die örtlich, sachlich oder personell beschränkt sein konnten.¹⁹ Dieser Vorgang war jedoch nicht nur eine Folge politischer und verfassungsgeschichtlicher Veränderungen, sondern beruhte auch auf wirtschaftlichen und verkehrsmässigen Gegebenheiten. Da der zu regelnde, seit dem 12. Jahrhundert massiv anwachsende Verkehr durch die zunehmende kommerzielle Verdichtung enge Relationen zu den wirtschaftlichen Bewegungen aufwies, beteiligten sich auch Kräfte des Wirtschaftssektors, die per se ein besonderes Interesse an der Regelung des Verkehrs aufwiesen, an verkehrspolitischen Massnahmen der Herrschaften und

initiierten bisweilen ihrerseits Projekte. Beeinflussungen und Interessen, Reagieren und Agieren gestalteten sich hier durchaus wechselseitig.

Die wichtigsten von den beschriebenen Akteuren realisierten Massnahmenbündel mittelalterlicher Verkehrspolitik bestanden insgesamt 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 Lenkung des Verkehrs. Die Ziele, die Objekte, die Möglichkeiten sowie die Motivationsgründe der Handlungsträger unterschieden sich vor allem in geografischer und in politisch-herrschaftlicher, aber auch in wirtschaftlicher Hinsicht. So bezogen sich etwa die Massnahmen kleinerer Kräfte auf einen ausgewählten verkehrspolitischen Teilbereich, ein bestimmtes verkehrsbezogenes Objekt und auf einen eingegrenzten Raum. Darüber hinaus vermochten externe Störfaktoren, wie Kriege oder gross- und kleinräumige Verlagerungen wirtschaftlicher Schwerpunkte, den Handlungsspielraum und das mögliche Massnahmenpaket erheblich einzuschränken. Im späten Mittelalter nahmen die Einwirkungen der verkehrspolitischen Akteure auf die Verkehrsnetze ein gesteigertes Ausmass an, und es können besonders an überregionalen Transitrouten und in grösseren Städten Institutionalisierungstendenzen, ein korporativ organisiertes Verkehrsgewerbe mit spezialisiertem Personal sowie Monopolrechte in bestimmten Bereichen ausgemacht werden.

Bernische und Walliser verkehrsorganisatorische Aktivitäten des Mittelalters als Parameter einer grundsätzlichen Evaluierung

Ausgehend von dieser allgemeinen Umschreibung mittelalterlicher Verkehrspolitik konnten für die beiden Untersuchungsgebiete Bern und Wallis verschiedene Gruppen von verkehrsorganisatorisch aktiven Instanzen eruiert werden: die sogenannten *grossen* Akteure, weiter eine ganze Reihe passbeherrschender Akteure, vornehmlich Adelsgeschlechter,²⁰ dann Kräfte aus dem Wirtschaftssektor, im Fall Berns vor allem die süddeutschen, im Fall des Wallis die oberitalienischen Kaufleute, sowie verschiedene Instanzen regionalen und lokalen Ranges. Und schliesslich verweisen institutionelle und personelle Instanzen verkehrspolitischer Spezialdisziplinen auf die nicht unbedeutende Ebene der lokalen Ausführung und Umsetzung normativer Satzungen.²¹ Im Fokus der folgenden Ausführungen stehen jedoch ausschliesslich ausgewählte *grossen* Akteure der bernischen und der Walliser Verkehrspolitik, deren Aktivitäten eine gewisse Systemhaftigkeit, Permanenz und damit Kontinuität der verkehrsorganisatorischen Massnahmen aufweisen: auf der einen Seite in der Nachfolge der Zähringerherzöge die Stadt Bern, auf der anderen Seite die Bischöfe von Sitten.²²

Die Stadt Bern

Die Zähringer als das mächtigste Adelsgeschlecht des westlichen Mittellands im ausgehenden 12. Jahrhundert schufen auf der Grenze zwischen dem höherliegenden und dem tieferliegenden Mittelland eine unter ihrer Kontrolle stehende neue West-Ost-Verkehrslinie, die sogenannte «zähringische Städteilinie» Burgdorf–Bern–Freiburg.²³ Von dieser Basis aus erfolgte der Ausbau der Strecke von Bern über Thun ins Berner Oberland. Parallel zur Erschliessung dieser Achse wurde in Zusammenarbeit mit den Herren von Eschenbach die Linie Zürich–Brünig–Oberland gefördert.²⁴ Die Lenzburger Erbschaft der Reichsvogtei Zürich, die 1173 auch Uri umfasste, eröffnete der zähringischen Dynastie schliesslich den Zugang zum Zentralalpenraum und damit zu einer wichtigen Nord-Süd-Transitroute.²⁵ Daneben deuten die Kämpfe der Zähringer im Berner Oberland und im Wallis darauf hin, dass Berchtold V. im Alpenraum nach Übergängen zur Etablierung neuer südwärts führender Handelswege suchte.²⁶

Diese strategisch-verkehrspolitische Idee der Forcierung einer Nord-Süd-Achse nahm als Erbin der Herzöge vorerst auch die Stadt Bern auf. Nach dem Erwerb des Gebiets von Oberhasli, der Eroberung Thuns, der Zurückdrängung konkurrierender Machthaber und der Ausdehnung ins Saanenland begann die Stadt Bern ihre Herrschaft im Berner Oberland zu konsolidieren. Die Linienführung in Richtung Grimselpass, auf welche sich ihre transalpine Verkehrspolitik zunächst fokussierte,²⁷ wurde nun von der Aarestadt kontrolliert. Ein Versuch des Jahres 1397, diesen Verkehrsweg zu einer florierenden Handelsroute auszubauen, scheiterte jedoch. Schliesslich wurden Berns Süd-Ambitionen während der Walliser Wirren zu Beginn des 15. Jahrhunderts durch kriegerische Niederlagen zerschlagen. Daneben lenkten die Eroberung des Aargaus 1415 und die Gebietsgewinne in der Waadt bis 1536 sowie die für den Transitraum Mittelland günstige wirtschaftliche Entwicklung die verkehrspolitischen Interessen Berns endgültig auf die nun florierende Ost-West-Achse.²⁸ Die Aarestadt versuchte – ohne selbst Grosshandel zu betreiben – den durch ihr Territorium im Mittelland fliessenden Transit zu steigern und fiskalisch abzuschöpfen,²⁹ indem sie sich für die Sicherheit der fremden Kaufleute einsetzte³⁰ und ein ganzes Massnahmenbündel zur Förderung von Handel und Verkehr entwickelte. Möglich wurde dies vor allem durch den Erwerb der regalen Geleit- und Zollrechte im Verlauf des 14. Jahrhunderts.³¹ Die zeitgenössischen Ratsmanuale und Missiven der folgenden Periode vermitteln deutlich die zahlreichen verkehrspolitischen Initiativen des städtischen Rats zur Verbesserung der Strassen im gesamten Herrschaftsgebiet.³² Darüber hinaus scheute die bernische Obrigkeit nicht vor einer aggressiven Verkehrspolitik gegen das mit einer nördlichen Route konkurrierende Solothurn zurück, um den Handelsverkehr in ihre Stadt zu lenken.³³ Ausdruck der mit diesen Ausformungen verbundenen Institutionalisierungstendenzen innerhalb der bernischen Verkehrspolitik war im Besonderen der Bau eines städtischen Kauf- und Zollhauses im Jahr 1373.³⁴

Während sich folglich das zähringische Bern in erster Linie der Passpolitik gewidmet hatte, kann für das königliche Bern mit zunehmendem Ausbau des Territorialstaats im späten Mittelalter eine Auffächerung der verkehrspolitischen Aktivitäten in eine Strassen-, Verkehrsinfrastruktur-, Geleit- und Zollpolitik sowie in weitere verkehrsbezogene Massnahmen belegt werden. Diese verkehrspolitische Diversifizierung war abhängig von der wirtschaftlichen Konjunktur und zielte damit bis zum Ende des 15. Jahrhunderts auf den regen Handelsverkehr durch das Mittelland ab,³⁵ wurde dann aber im Gleichschritt mit den Territorialgewinnen von der städtischen Zentrale partiell auch als Mittel zur administrativen und herrschaftlichen Durchdringung der erworbenen Gebiete eingesetzt.

Die Bischöfe von Sitten

Im fürstbischöflichen Wallis formten sich die verkehrspolitischen Strukturen im Vergleich zur bernischen Entwicklung mehrfach phasenverschoben und unterschiedlich aus. Eine stark ins Gewicht fallende Komponente sind die abweichen den Transitverkehrskonjunkturen. Der Handelsverkehr durch das Rhonetal erfuhr nämlich bereits ab dem 12. Jahrhundert einen starken Anstieg³⁶ und erreichte mit der Blütezeit der Messen in der Champagne und von Genf im 13./14. Jahrhundert seine Höhepunkte.³⁷ Die überregionalen Verkehrsströme versiegten bereits nach dem Niedergang der Genfer Messen grossteils wieder, wobei nicht selten politische Machtkämpfe und kriegerische Wirren die noch verbliebenen Handelsreisenden auf alternative Routen verwiesen.³⁸

Der frühe, an das erwachende Bemühen Oberitaliens um die Rhonetralroute gekoppelte Aufschwung des Simplon und weiterer Walliser Pässe wird durch eine Serie wechselseitiger Verträge zwischen den Fürstbischöfen von Sitten – im Mittelalter auch weltliche Herrscher über das obere Wallis – und der *universitas mercatorum* italienischer Städte markiert.³⁹ Auch die gesamte in der Folgezeit fassbare bischöfliche Zoll-, Geleit- und Strassenpolitik scheint sich sehr stark auf diese Kaufmannschaft ausgerichtet zu haben.⁴⁰ Nach den ältesten Aufzeichnungen des Sittener Stadtrechts von 1217 war der Bischof nämlich sowohl der Inhaber des Strassen- als auch des Geleitregals.⁴¹ Die ihm als Landesherr durch diese Verkehrsregalien innerhalb seines Territoriums auferlegten Verpflichtungen von Strassenbau-, -unterhalt und -sicherheit hatten ihren Gegenpart in den verkehrsbezogenen Abgaben, die er für diese Leistungen beziehen konnte. Dem bischöflichen Fiskus fiel jedoch nur ein Teil dieser Gebühren zu, da die Weiterverleihung der Rechte an bestimmten Strassenabschnitten gängige Praxis war. So liegen ab dem späten 13. Jahrhundert zahlreiche Verhandlungsakten zu Sust- und Zollrechten vor, welche als Verkaufs-, Tausch- und Übertragungsobjekte figurieren.⁴² Die Archive des episkopalen Wallis haben jedoch keine mit der savoyischen Überlieferung vergleichbaren seriellen Rechnungslegungen überliefert, welche präzisere Angaben zu Warenströmen und

Verkehrseinnahmen eruieren liessen. Dem vorhandenen Schriftgut nach werden aber die umrisseenen, vor allem an die grossen Messesysteme gekoppelten Verkehrskonjunkturphasen bestätigt. Die verkehrspolitischen Kompetenzen des Fürstbischofs von Sitten gingen parallel zur allgemeinen politischen Entwicklung ab dem späten Mittelalter schrittweise an den Landrat, an die Gemeinden und die Zenden über, welche nun ihrerseits Bestimmungen zum rechtlichen Schutz der Strasse und zur Organisation des Verkehrs aufstellten. Die bischöflichen Machtbefugnisse reichten aber zu Beginn des 16. Jahrhunderts noch aus, um aufgrund des schlechten Strassenzustands mahnend auf Landrat und Gemeinden einzuwirken. Die Massnahmen, welche Bischof Mätthaus Schiner, dessen Nachfolger und der Landrat zur Belebung des Verkehrs ergriffen,⁴³ blieben jedoch weitgehend wirkungslos. Trotz obrigkeitlicher Befehle und der gelegentlichen Anstrengungen zur Behebung von Schäden befand sich die Landstrasse durch das Rhonetal in einem bedenklichen Zustand, und die Walliser *Landratsabschiede* der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erwähnen nur noch selten fremde Waren und Händler, weshalb die Zenden 1572 beim Ausbau der Strasse betonten, sie wollten es tun, *ob schon kouffmannsguott hie wenig durchzugs heig.*⁴⁴

Bernische und Walliser Verkehrsorganisation des Mittelalters im Vergleich

Wenn komparativ und ursächlich nach den Kompetenzverschiebungen im Verkehrswesen der beiden Untersuchungsgebiete gefragt wird, kann auf der einen Seite festgestellt werden, dass im Wallis die zentralen bischöflich-gräflichen Rechte ab dem späten Mittelalter zugunsten des Landrats und der dezentralen Kräfte beschnitten wurden. Dagegen eignete sich die Stadt Bern bis zum Ende des Mittelalters verstärkt verkehrspolitische Kompetenzen in ihren Untertanengebieten an und bildete ein komplexes institutionelles und personelles System verkehrsbezogener Einrichtungen aus, welches sie in symbiotischer Verknüpfung von Territorial- und Verkehrspolitik zur herrschaftlichen Organisation der Landschaft nutzte. Diese (verkehrs)politischen Prozesse wurden von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen überlagert. Während im Wallis der Fernverkehr bereits sehr früh starke Rückwirkungen auf die Verkehrsorganisation zeitigte, spielten für Bern überregionale wirtschaftliche Einflüsse erst mit dem Aufstieg der süddeutschen Städte eine vergleichbare Rolle. Adäquaten Ausdruck fanden diese abweichenden Ausformungen auf der einen Seite im radial organisierten, sternförmig von der Zentrale Bern wegführenden Strassensystem,⁴⁵ welches die Hauptstadt mit der Landschaft verband, auf der anderen in der teils ungeklärten verkehrspolitischen Kompetenzverteilung sowie im desolaten Strassenzustand des Walliser Verkehrsnetzes der Frühen Neuzeit.

Gab es eine Verkehrspolitik im Mittelalter?

Im Allgemeinen verhinderte wohl die Struktur des mittelalterlichen Territorialstaats ein geordnetes Netzwerk von Zuständigkeiten für das Verkehrsgefüge, schloss jedoch die unsystematische, eng mit anderen Interessen verknüpfte Förderung wirtschaftlicher Vorgänge nicht aus. So blieb der punktuelle Ansatz, solange flächenhafte Geschlossenheit nicht erreicht war, vermutlich die häufigste zeitgemäße Erscheinungsform verkehrspolitischer Betätigung. Auf diesem Weg gelang es insbesondere Akteuren regionaler und lokaler Provenienz, temporär verkehrsorganisatorisch tätig zu werden. Die einleitend aufgeworfene Frage nach einem umfassenden, allgemein gültigen System *Verkehrspolitik* muss also für einen anwährenden und gebietsübergreifenden Rahmen mit einem Nein beantwortet werden. Wenn jedoch konkret die Massnahmen einzelner, kontinuierlich tätiger Akteure oder die Aktivitäten mehrerer Instanzen innerhalb eines Territoriums für einen bestimmten Zeitraum subsumiert werden, kann – falls dies durch interne und externe Faktoren begünstigt wurde oder ein Akteur verschiedenste Kompetenzen auf sich vereinigte – auch für das Mittelalter eine umfassendere Verkehrspolitik postuliert werden, wie die regionalen Fallanalysen untermauern. Darüber hinaus nahm im späten Mittelalter die Systemhaftigkeit verkehrspolitischer Massnahmen durch die klare Festschreibung von Kompetenzen und durch Institutionalisierungstendenzen generell zu. Wichtig bleibt insgesamt, dass nicht ein aus der Moderne zurückprojiziertes Politik- und Staatsverständnis die Interpretation der mittelalterlichen Verkehrsorganisation trübt und damit den Zugang zur Realität der damaligen Herrschaftsorganisation verstellt,⁴⁶ denn es greift zu kurz, die Verfahrensformen mittelalterlichen Regierens lediglich «unter dem Vorzeichen fehlender staatlicher Ordnung als ungeordnetes Kräftespiel zu definieren».⁴⁷ Die mittelalterliche Verkehrspolitik demonstriert dergestalt das geregelte Funktionieren des zeitgenössischen, personal organisierten Herrschaftsverbands sowie ein auf dem Regionalismus basierendes politisches Gefüge, das im Übrigen zur modernen, überstaatlichen «Europäisierung» des Alpenraums absolut quer steht.

Anmerkungen

- 1 Die breite Streuung des verkehrsgeschichtlichen Quellenmaterials hat nicht nur zur Folge, dass Quellendetails lokalen oder regionalen Bezugs, sondern auch Splitterinformationen aus grösseren, seriellen Beständen schwer zu fassen und deshalb umso sorgfältiger zu reflektieren sind. Die vielen quellenmässigen Indizien zur mittelalterlichen Verkehrsgeschichte, die meist nicht aus einzelnen Quellengattungen bezogen werden können, müssen erst durch «kombinatorisches Vermögen zum Sprechen» gebracht werden: Esch Arnold, «Mittelalterlicher Passverkehr in der Schweiz: Die Quellenlage», in: Aerni Klaus, Herzig Heinz E. (Hg.), *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz* (Geographica Bernensia G 18), Bern 1986, S. 23–39, hier 37; Ders., «Spätmittelalterlicher

- Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen», in: Ders., *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern, Stuttgart, Wien 1998, S. 173–248.
- 2 Etwa die Rechts-, Verfassungs-, Verwaltungs-, Handels- und Wirtschaftsgeschichte sowie historische Geografie und Archäologie.
 - 3 Ein Befund, der sich im spärlichen Vorhandensein der zum Thema publizierten Arbeiten wider-spiegelt. Beiträge zur mittelalterlichen Verkehrspolitik sind für den schweizerischen oder deutschsprachigen Raum nur wenige verfasst worden. Ein frühes Gegenbeispiel bietet Schulte Aloys, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Wetdeutschland und Italien*, 2 Bände, Leipzig 1900.
 - 4 ViaStoria, *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Bern*, bearb. von Bolliger Sabine et al., Bern 2003 (im Folgenden IVS BE); *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Dokumentation Kanton Wallis*, bearb. von Aerni Klaus et al., Bern 2003.
 - 5 *Fontes Rerum Bernensium. Berns Geschichtsquellen bis 1390*, 10 Bände, Bern 1883–1956 (im Folgenden FRB).
 - 6 *Die Rechtsquellen des Kantons Bern* (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. 2), Aarau 1902 ff. (im Folgenden SRQ BE).
 - 7 Haller Berchtold, *Bern in seinen Rathsmanualen 1465–1565*, hg. vom Historischen Verein des Kantons Bern, 3 Bände, Bern 1900/1902, zum Verkehrswesen v. a. Bd. II, S. 474–491, Bd. III, S. 1–19, 108 ff.
 - 8 Gremaud Jean, *Documents relatifs à l'Histoire du Vallais*, Bd. I: 300–1255, Bd. II: 1255–1300, Bd. III: 1300–1330, Bd. IV: 1331–1350, Bd. V: 1351–1375, Bd. VI: 1375–1402, Bd. VII: 1402–1431, Bd. VIII: 1432–1457 (Mémoires et Documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande 29–33, 37–39), Lausanne 1875–1898 (im Folgenden Gremaud).
 - 9 *Die Walliser Landrats-Abschiede seit dem Jahre 1500*, Bde. I–IX, Freiburg, Brig 1916–1992 (im Folgenden LA).
 - 10 Szabó Thomas, «Strasse (westlicher Bereich)», in: *Lexikon des Mittelalters*, Bd. 8 (Taschenbuchausgabe), München, Zürich 1999, Sp. 220–224, hier 222; 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 914.
 - 11 Es lässt sich hier eine klare Kausalkette erkennen: Grösseres Verkehrsvolumen und das wachsende Städtenetz machten ein Mehr an Strassen und Verkehrsinfrastrukturbauten erforderlich. Dies wiederum hatte notwendigerweise zur Folge, dass wirtschaftliche und politische Kräfte ein gesteigertes Interesse an der Organisation des Verkehrswesens entwickelten. Für den lokal-ländlichen Bereich setzt Barraud Christine, «Bemerkungen zum ländlichen Wegenetz zwischen 1300 und 1600», in: Aerni/Herzig (wie Anm. 1), S. 41–55, hier 41, den Anstieg der verkehrsbezogenen Rechtsquellen in die Zeit zwischen 1300 und 1600.
 - 12 Büttner Heinrich, «Die Erschliessung des Simplon als Fernstrasse», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 3 (1952), S. 575–584, bes. 580 ff., ordnet mehrere Urkunden auf der Nord- und Südseite des Simplon, die auf seine erhöhte Bedeutung schliessen lassen.
 - 13 Etwa IVS BE (wie Anm. 4), Strecke BE 32, S. 3/5, oder Aerni Klaus, «Die bernische Alpenpasspolitik vom Mittelalter bis zur frühen Neuzeit», in: Aerni/Herzig (wie Anm. 1), S. 57–84, hier 28–31.
 - 14 Studer Immenhauser Barbara, *Verwaltung zwischen Innovation und Tradition. Die Stadt Bern und ihr Untertanengebiet 1250–1550* (Mittelalter-Forschungen 19), Ostfildern 2006, S. 216.
 - 15 *Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen*, hg. vom Kantonalen Planungsamt, bearb. von Jean Grosjean und Mitarbeitern, Geographisches Institut der Universität Bern, Bern 1973, S. 40.
 - 16 Fibicher Arthur (Hg.), *Walliser Geschichte*, Bd. 3.1: *Die Neuzeit. Ereignisse und Entwicklungen 1520–1991*, Sitten 1993, S. 16; Carlen Louis, «Markt und Marktrecht im Wallis des 16. Jahrhunderts», *Blätter aus der Walliser Geschichte* XVII (1974), S. 51–56, hier 52.
 - 17 Die vorliegende Definition führt Klaus Brandstätters Ausführungen zur städtischen Verkehrsorganisation des Mittelalters weiter. Brandstätter Klaus, «Städtische Massnahmen zur Verkehrs-

- organisation im Mittelalter und in der frühen Neuzeit: Der Anteil der Städte an der Erschliessung der Alpenübergänge», in: Niederstätter Alois (Hg.), *Stadt. Strom – Strasse – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft* (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas XVI), Linz 2001, S. 183–216, hier 183.
- 18 Weil aber keine Rechtsposition dauerhaft abgesichert war, bedurften Rechtsträger weiterhin der Rechtsbestätigung durch die übergeordnete Gewalt. Bader Siegfried, Dilcher Gerhard, *Deutsche Rechtsgeschichte. Land und Stadt – Bürger und Bauer im Alten Europa* (Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft), Berlin, Heidelberg, New York 1999, S. 416 f.
- 19 Wiederkehr Georg Robert, *Das freie Geleit und seine Erscheinungsformen in der Eidgenossenschaft des Spätmittelalters. Ein Beitrag zu Theorie und Geschichte eines Rechtsbegriffs*, Diss., Zürich 1976, S. 86.
- 20 Etwa die Grafen/Herzöge von Savoyen, die Freiherren von Turn, die Grafen von Biandrate, die Herren von Rodis-Baceno und die Herren von Eschenbach.
- 21 Für detaillierte Ausführungen zu allen Akteuren vgl. Schöpfer Pfaffen Marie-Claude, *Verkehrspolitik im Mittelalter? Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien als Gradmesser einer grundsätzlichen Evaluierung*, Diss., Bern 2009.
- 22 Ein weiterer, wichtiger grosser Akteur der Walliser Verkehrspolitik waren die ab dem 11. Jahrhundert im Unterwallis herrschenden Grafen und nachmaligen Herzöge von Savoyen. Eine im Hinblick auf Bern komparative Analyse wird bei diesem Akteur durch die Tatsache erschwert, dass eine Walliser Verkehrspolitik unter der Ägide Savoyens nur bis zur Verdrängung durch den Bischof und die Landleute aus dem Rhonetal im späten Mittelalter verfolgt werden kann. Der herrschaftliche Einschnitt erfolgte in einem Zeitraum noch nicht abgeschlossener, entscheidender (verkehrs)politischer Umschichtungsprozesse. Diese lassen sich deshalb am Beispiel des fürst-bischöflichen Wallis umfassend bis zum Ende der Untersuchungsperiode demonstrieren, da hier trotz Modifikationen im politischen Gefüge eine herrschaftliche Kontinuität gewährleistet ist.
- 23 IVS BE (wie Anm. 4), Strecke BE 10, S. 2/3. Zu den Mitteln, welche die Herzöge für ihren Landesausbau einsetzen, gehörten massgeblich auch verkehrspolitische Aktivitäten.
- 24 Aerni Klaus, «Zur Entwicklung der Verkehrslinien in den Tälern des Berner Oberlandes und im Kanton Bern», *Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft von Bern* 51 (1973/74), S. 23–62, hier 30.
- 25 IVS BE (wie Anm. 4), Strecke BE 10, S. 2/3.
- 26 Aerni Klaus, *Die Passwege Gemmi, Lötschen und Grimsel. Topographie, Teichographie und Geschichte der Weganlagen*, 2 Bände, Manuscript, Habilitationsschrift, Bremgarten 1971, S. 452; Büttner (wie Anm. 12), S. 452 f.
- 27 Aerni (wie Anm. 13), S. 57, 70, 72.
- 28 Aerni (wie Anm. 24), S. 38, 44.
- 29 IVS BE (wie Anm. 4), Strecke BE 32, S. 5/5. Bezeichnend hierfür ist die Tatsache, dass allein auf der Strecke Murten–Aarberg in kurzen Abständen drei Zollstellen entstanden: in Murten, Kerzers und Aarberg. In Büren wurden sogar zwei Zollstellen eingerichtet, eine zu Wasser und eine zu Land. Ebd., BE 33, S. 3/4
- 30 Details bei Schöpfer Pfaffen (wie Anm. 21), S. 332 f.
- 31 Vgl. SRQ BE (wie Anm. 6), I/3, Nr. 27, S. 64 ff. (Reichspfandschaft am Zoll, 1315), *48 (37b), S. 84 (Reichspfandschaft am Zoll, 1331), Nr. 67 c), S. 146 (Bestätigung des Zolls 1348), Nr. 80 g), S. 196 (Geleitrecht, 1365); FRB (wie Anm. 5), IV, Nr. 621, S. 639 f., Nr. 626, S. 644; Welti Friedrich Emil (Bearb.), *Die Tellbücher aus dem Jahre 1389*, SA aus dem Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern 14, Bern 1896, S. 505–704, hier 664: König Heinrich VII. hatte zunächst im Jahr 1312 den Zoll in Bern für 120 Mark an Hugo von Buchegg, Schultheiss in Solothurn, versetzt. 1315 löste die Stadt die Pfandschaft für 240 Mark ein.
- 32 Einen Einblick hierzu liefert Haller (wie Anm. 7), Bd. III, S. 1–19, 108 ff., Bd. II, S. 474–491. Bern forderte z. B. 1479 Solothurn auf, seine Untertanen zur Verbesserung der Wege anzuhalten. Ebd., Bd. III, S. 1.
- 33 Vgl. dazu Morgenthaler Hans, «Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen», *Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern* XXX (1930), S. 83–145.

- 34 SRQ BE (wie Anm. 6), IX/2, Nr. 263, 685 f.
- 35 In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verdichteten sich mit der einsetzenden Rückläufigkeit des Handelsverkehrs durch das Mittelland die Anzeichen, dass die wirtschaftliche Blüte Berns ihren Zenit bereits überschritten hatte. Gerber Roland, «Umgestaltung und Neubeginn. Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns im 15. Jahrhundert», *Zeitschrift für Historische Forschung* 29 (2002), S. 161–188, hier 185.
- 36 Dazu v. a. Lugon Antoine, «Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII^e–milieu du XIV^e siècle)», in: Dubuis Pierre (Hg.), *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local, Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre 23–25 septembre 1988*, St-Maurice 1989, S. 87–99, hier 88.
- 37 Ebd., S. 95. Der Simplonverkehr dürfte noch zum Ende des 14. Jahrhunderts eine beträchtliche Bedeutung besessen haben. Nach Nething Hans Peter, *Der Simplon. Saumweg, Fahrstrasse, Eisenbahn, Chavez' Simplonflug, Autostrasse, Nationalstrasse N9*, Thun 1977, S. 17, passierten 1362 6000 Warenballen den Briger Zoll.
- 38 Dubois Alain, *Die Salzversorgung des Wallis 1500–1610. Wirtschaft und Politik*, Winterthur 1965, S. 9.
- 39 Furrer Sigismund, *Geschichte, Statistik und Urkundensammlung über Wallis*, 3 Bände, Sitten 1850–1852, Bd. I, S. 103, verortet bereits im Jahr 1250 (leider ohne Quellen nachweis) einen Vertrag zwischen Bischof Heinrich und den grossen Handelsgesellschaften von Mailand, der das Ziel gehabt habe, den Simplonverkehr einträglicher zu machen; weitere Verträge zwischen den Bischöfen, ihren Dienstleuten und den Kaufleuten folgten, z. B.: 25. 7. 1270, Gremaud (wie Anm. 8), II, Nr. 765; zwischen 1271 und 1273, ebd., Nr. 805; 14. 1. 1472, ebd., Nr. 787; 15. 3. 1291, ebd., Nr. 1017; 20. 7. 1321, Archive cantonales du Valais, fonds Joseph de Lavallaz, P 37, zit. nach Lugon (wie Anm. 36), S. 94; 10. 8. 1336, Gremaud (wie Anm. 8), IV, Nr. 1694.
- 40 Einen Ausdruck der wirtschaftlichen Dynamik dieser Zeit stellt die flächenmässige Verdoppelung der kleinen Bischofsstadt Sitten zwischen 1286 und 1312 dar. Lugon (wie Anm. 36), S. 98.
- 41 Gremaud (wie Anm. 8), I, Nr. 265, S. 195–199, hier 197.
- 42 So wird z. B. 1330 einem Sittener Bürger das Amt des Ballenteilers für die städtische Suste übertragen. Gremaud (wie Anm. 8), III, Nr. 1584. Ein Jahr später erhalten zwei Brüder aus Verbier den gesamten bischöflichen Zoll in Sitten. Ebd., IV, Nr. 1624 etc.
- 43 Dazu gehörten neben sich jährlich wiederholenden Strassenausbesserungsversuchen und Anstrengungen zur Intensivierung des Transits auch Schutzmassnahmen für die Kaufleute. Vgl. z. B. LA (wie Anm. 9), I, S. 33 ff., 52–55, 57, 350 ff., 592; II, S. 199 f. (1525), A 20 (1530).
- 44 Ebd., A 10 (1572). Es ist wahrscheinlich, dass mit dem sinkenden Verkehrsaufkommen und damit dem Abflauen der verkehrsbezogenen Einnahmen der Walliser Verkehrsorganisation weniger Aufmerksamkeit zuteil wurde. Zwar sprechen die Quellen noch im 16. Jahrhundert von Sust- und Zollrechten, aber das waren nach Daviso di Charvensod Maria Clotilde, «La route du Valais au XIV^e siècle», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 1 (1951), S. 545–561, hier 559, «plus des souvenirs que des réalités».
- 45 IVS BE (wie Anm. 4), Strecke BE 32, S. 5/5 und passim; Grosjean (wie Anm. 15), S. 40.
- 46 Hassinger Herbert, «Politische Kräfte und Wirtschaft 500–1350», in: *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Bd. 1, hg. von Aubin Hermann, Zorn Wolfgang, Stuttgart 1971, S. 274–299, hier 274.
- 47 Kintzinger Martin, «Cum salvo conductu. Geleit im westeuropäischen Spätmittelalter», in: Schwinges Rainer C., Wriedt Klaus (Hg.), *Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa* (Vorträge und Forschungen 60), Ostfildern 2003, S. 319–363, hier 324.

