Vorwort

»Am Straßennetz eines Staates lässt sich der
Grad der Einsicht in die Raumzusammenhänge
und die Klarheit oder Unklarheit
des politischen Willens erkennen.«*

Wie gestaltete sich der im Zitat umschriebene Zusammenhang von Politik und Verkehr im Mittelalter? Die Frage nach den konkreten Berührungspunkten zwischen dem Verkehrsnetz und den politischen Instanzen während der Jahrhunderte der Vormoderne stellt den Dreh- und Angelpunkt der vorliegenden Untersuchung zur Verkehrspolitik des Mittelalters dar. Eine kritische Analyse der entsprechenden Interaktionen drängt sich umso mehr auf, als die zur Diskussion stehenden Herrschaftsgebilde über keine verfestigten staatlichen Institutionen verfügten. Besonders die strukturierte Reflexion der Systemhaftigkeit und Permanenz einer zwar durchaus punktuell festgestellten, doch für die mittelalterliche Zeit als konsistentes Gebilde bis anhin nur ansatzweise diskutierten Verkehrspolitik spielt dabei eine herausragende Rolle. Im Zentrum der zur Exemplifizierung dieser Zusammenhänge erarbeiteten regionalen Fallstudien stehen die Verkehrsorganisationen des bernischen und Walliser Alpenraums, während als Analysekategorien ihre maßgeblichen Parameter – die verkehrpolitischen Akteure, Netzwerke und Strategien – dienen.

Die vorliegende Arbeit, die im September 2009 von der Philosophisch-historischen Fakultät der Universität Bern als Dissertation angenommen wurde, fand von Seiten verschiedener Personen und Institutionen Unterstützung. Ein besonderer Dank gebührt meinem langjährigen Arbeitgeber und Doktorvater Prof. Dr. Rainer Christoph Schwinges, vor allem für die konstruktiven Gespräche in der Phase der Themenfindung und die weiterführenden Impulse im Verlauf der Recherchen, aber auch für die vielgestaltigen Zuwendungen während der Zeit meiner Tätigkeit als Hilfsassistentin und Assistentin an der Abteilung für Mittelalterliche Geschichte des Historischen Instituts der Universität Bern.

In der Eingrenzung des Gegenstandes sowie bei der Klärung von Detailfragen sind mir die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von *ViaStoria*, dem Zentrum für Verkehrsgeschichte (Bern/Zürich), mit großem Fachwissen und der Bereitstellung von Materialien zur Seite gestanden: Namentlich erwähnt seien an dieser Stelle Prof. Dr. Klaus Aerni, dessen aus jahrzehntelangen Forschungen geschöpften Anregungen und weiterführenden Hinweise mir stets eine besondere wissenschaftliche Bereicherung bereitet haben, sowie Dr. Hans-Ulrich Schiedt und lic. phil. nat. Guy Schneider, die mich in der Frühphase meiner verkehrshistorischen Forschungen beratend begleitet haben.

* 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. 39.

Auf bernischer Seite durfte ich mehrfach die Unterstützung der designierten Staatsarchivarin des Kantons Bern, Frau Dr. Barbara Studer Immenhauser, in Anspruch nehmen. Einen besonderen Dank möchte ich ihr für die Erlaubnis des Wiederabdrucks von Kartenmaterialien aus ihrer Dissertation zur Verwaltung des bernischen Territorialstaates (1250–1550) aussprechen. Weiter bedanke ich mich bei Dr. Klara Hübner (Fribourg) und Dr. Kathrin Jost (Bern) für die weiterführenden Anregungen sowie bei Prof. Dr. Christian Hesse (Bern) für das Erstellen des Zweitgutachtens.

Auf Walliser Seite möchte ich Frau Rosemarie Seiler (Brig/Blitzingen), die mir durch das großzügige Geschenk einer vollständigen Reihe der *Blätter aus der Walliser Geschichte* eine hilfreiche Handbibliothek in die Studierstube zauberte, meinen herzlichen Dank aussprechen. Maßgeblich zum erfolgreichen Abschluss meiner Untersuchung hat schließlich die Equipe des Forschungsinstituts zur Geschichte des Alpenraums (FGA) in Brig beigetragen. Besonders Herrn aDirektor Dr. Gabriel Imboden bin ich zu großem Dank verpflichtet: zum einen für die nicht abreißenden konstruktiven Diskussionen und die sorgfältige Korrekturlektüre, zum anderen aber auch für das generöse Freistellen von Pflichten während der abschließenden Arbeitsphase, was mir den notwendigen Freiraum zur Fertigstellung des Manuskripts eröffnet hat. Daneben danke ich Ursi Imboden-Bürki und Bernadette Kluser-Tenisch für ihre Lektoratsdienste, René Pfammatter für das vereinheitlichende Erstellen der illustrativen Materialien sowie Dr. Gregor Zenhäusern für die zahlreichen weiterführenden Hinweise.

Dank gebührt schließlich dem *Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte*, der die vorliegende Dissertation in die Reihe der *Vorträge und Forschungen. Sonderbände* aufgenommen hat, sowie Prof. Dr. Helmut Maurer (Konstanz), der sich bereitwillig als Publikationsgutachter zur Verfügung stellte. Die Drucklegung dieses Bandes wurde ermöglicht durch die großzügige finanzielle Unterstützung des *Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung* (SNF), der *Hochschulstiftung der Burgergemeinde Bern* und der *Dienststelle für Kultur des Kantons Wallis*. Allen Einrichtungen sei an dieser Stelle für ihre maßgeblichen Zuwendungen gedankt.

Die vorliegende Studie zur Verkehrspolitik des Mittelalters sei denjenigen Personen gewidmet, die ihren Entstehungsprozess während Jahren durch ihren unverzichtbaren Rückhalt gefördert haben:

Parentibus dilectis maritoque optimo

Brig-Glis, im Juli 2011 Marie-Claude Schöpfer Pfaffen

Inhalt

Vorwort 5

I. Einleitung 13

1. Forschungsstand 17

2. Quellenlage 26

3. Geographie und Chronologie 32

4. Aufbau, Fragestellungen und Methodik 36

II. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien der mittelalterlichen Verkehrspolitik 39

1. Grundlagen und Voraussetzungen 40
1.1 Die Umweltbedingungen 40
1.1.1 Der Naturraum und die Verkehrsgeographie 40
1.1.2 Das Wasserstraßennetz 44
1.1.3 Die klimatischen Prozesse 48
1.2 Die Herrschaftsverhältnisse 51
1.2.1 Bern von den Zähringern bis zum größten Stadtstaat nördlich der Alpen 51
1.2.1.1 Das Ringen um die Macht und die Ausformung einer städtischen Erwerbspolitik 52
1.2.1.2 Die expansive Territorialpolitik und emanzipative Bestrebungen 55
1.2.2 Das Wallis von der hochburgundischen Grafschaft bis zum Reformationszeitalter 58
1.2.2.1 Die Bischöfe von Sitten zwischen dem Reich und Savoyen 59
1.2.2.2 Der Aufstieg und Niedergang der Walliser Freiherrengeschlechter 64
1.2.2.3 Die Formierung und Etablierung der kommunalen Bewegung 67
1.2.3 Bernische und Walliser Politik, Herrschaft und Territorialisierung im Vergleich 71
1.3 Das Wirtschaftsgefüge 72

1.3.1 Die europäischen Wirtschaftskonjunkturen 73
1.3.2 Die überregionalen Messesysteme 75
1.3.3 Die regionalen und lokalen Handelsnetze 78
1.4 Die Reichsebene: Verfassung, Recht und Tendenzen der politischen Praxis 79
1.4.1 Die Verkehrsregalien 81
1.4.2 Das Straßenregal 82
1.4.3 Anwendungspraxis 84
1.4.3.1 Straßenbau und Straßenunterhalt 84
1.4.3.2 Straßenzwang 87
1.4.4 Das Geleitregal 90
1.4.5 Begriffe und Geltungsbereiche 91
1.4.6 Rechtsnorm und Anwendungspraxis 94
1.4.7 Das Zollregal 97
1.4.8 Begriffe und Geltungsbereiche 98
1.4.9 Rechtsnorm und Anwendungspraxis 100
1.4.9.1 Zollbefreiungen und Zollverträge 104
1.4.9.2 Zollverwandte Abgaben 106
1.4.10 Das Strom- oder Wasserregal 107
1.4.11 Rechtsnorm und Anwendungspraxis 107
1.4.11.1 Wasserbezogene Regalien 111
1.5 Definitorischer Exkurs: Verkehrspolitik im Mittelalter 112

2. Die verkehrspolitischen Akteure 117
2.1 Die zentralen Akteure 118
2.1.1 Die Zähringer Herzöge 118
2.1.2 Die Stadt Bern 121
2.1.3 Die Bischöfe von Sitten 124
2.1.3.1 Die bischöflichen Verkehrsregalien 125
2.1.3.2 Die regalen Investiturrechte Savoyens 127
2.1.3.3 Das bischöfliche Verkehrslehenssystem 130
2.1.3.4 Der savoyische Hauptkontrahent 132
2.1.4 Der Walliser Landrat 133
2.2 Die passbeherrschenden Akteure 136
2.2.1 Die Freiherren von Turn 136
2.2.2 Die Grafen von Savoyen 140
2.2.3 Die Grafen von Biandrate 143
2.2.3.1 Das Meiertum Visp 146
2.2.3.2 Die Bedeutung der Saaser Pässe 147
2.2.4 Die Herren von Rodis-Baceno 150
2.2.4.1 Die Bedeutung des Albrunpasses 152
2.2.5 Die Herren von Eschenbach 153
2.3 Die externen Akteure 155

2.3.1 Die italienischen Kaufleute 156
2.3.1.1 Verkehrsverträge mit den Bischöfen von Sitten ... 157
2.3.1.2 Verkehrsverträge mit bischöflichen Lehensnehmern 161
2.3.1.3 Verkehrsverträge mit den Grafen von Savoyen .. 164
2.3.2 Die süddeutschen Kaufleute 165
2.3.2.1 Die Zollbefreiungen der Nürnberger Kaufleute .. 166
2.3.3 Der allgemeine Schutz des Handelsverkehrs 168
2.4 Die regionalen und lokalen Akteure 171
2.4.1 Die Transportorganisationen 172
2.4.2 Technische Aspekte des alpinen Transportwesens 172
2.4.2.1 Rod- und Strackfuhr 172
2.4.2.2 Verkehrsmittel und Transportkosten auf dem Landweg 174
2.4.2.3 Transportkosten und Verkehrsmittel auf dem Wasserweg 178
2.4.2.4 Die bernischen Schiffstypen 181
2.4.3 Der Walliser Landtransport 183
2.4.3.1 Die Transporteure auf der Simplonpassroute 183
2.4.3.2 Die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig 185
2.4.3.3 Die Transporteure im Val d'Ossola 189
2.4.3.4 Konflikte um das Transportmonopol 191
2.4.4 Der bernische Wassertransport mit Blick auf das Wallis .. 194
2.4.4.1 Die Gesellschaft der Schiffleute von Bern 198
2.4.5 Städtische Kontrolle vs. emanzipative Schritte: Bernisches und Walliser Transportsystem im Vergleich .. 204
2.4.6 Die kommunalen Kräfte 205
2.4.6.1 Die Stadt Burgdorf 206
2.4.6.2 Die Gemeinden des Goms 207
2.4.6.3 Die Gemeinden des Saastals 210
2.4.6.4 Funktionale Verortung der Kontrollinstanzen ... 211
2.5 Die institutionellen Akteure 215
2.5.1 Das stadtbernische Zoll- und Kaufhaus 215
2.5.1.1 Das Kaufhauspersonal: Zöllner und Geleitherren – Meister und Knechte 216
2.5.2 Das bernische Bauherrenamt 218
2.5.2.1 Die bauherrlichen Verkehrsabgaben 220
2.5.3 Die bernischen Straßen- und Geleitkompetenzen 223
2.5.4 Die bernischen zünftischen Gesellschaften 225
2.5.4.1 Die Kaufleutegesellschaften 227
2.5.5 Personelle verkehrspolitischen Ressourcen in Bern und im Wallis im Vergleich 229
2.6 Prosopographischer Exkurs: Karrieren im Verkehrswesen 231

2.6.1 Der Thuner Wirt Hans von Herblingen 231
2.6.2 Die Walliser Familie Theiler 235
2.6.2.1 Die Theiler in Simplon-Dorf 237
2.6.2.2 Die Theiler in Brig 239

3. Die verkehrspolitischen Objekte 243
3.1 Die regalen Objekte 243
3.1.1 Die Straßen 243
3.1.1.1 Die Linienführungen von Bern nach Freiburg i. Ü. 244
3.1.1.2 Die Landstraße durch das Rhonetal 246
3.1.1.3 Die älteren, rechtsufrigen Linienführungen 248
3.1.2 Das Geleit und die Zölle 249
3.1.2.1 Die Geleitpolitik der Stadt Bern 251
3.1.2.2 Die Geleitpolitik des bischöflichen Wallis 254
3.2 Die Verkehrsinfrastruktur 257
3.2.1 Brücken in Bern 259
3.2.1.1 Die Neubrücke bei Herrenbrunnen 259
3.2.1.2 Die Saanebrücke bei Gümmenen 260
3.2.2 Brücken im Wallis 262
3.2.2.1 Die Chibrücke bei Stalden 264
3.3 Geistlicher Exkurs: Das Hospiz auf dem Großen St. Bernhard .. 266
3.3.1 Der Einfluss des Hauses Savoyen 269
3.3.2 Die Verkehrsdienstleistungen 270

4. Die verkehrspolitischen Maßnahmen 273
4.1 Straßenbau und Straßenunterhalt 273
4.1.1 Straßenbau und Straßenunterhalt in Bern 274
4.1.2 Straßenbau und Straßenunterhalt im Wallis 277
4.1.2.1 Die Grafen von Savoyen 277
4.1.2.2 Die Bischöfe von Sitten 280
4.1.2.3 Der Walliser Landrat 282
4.2 Bilaterale und multilaterale verkehrsbezogene Verträge 285
4.2.1 Das Bauprojekt Grimselstraße von 1397 286
4.2.2 Das Bauprojekt Lötschenpass von 1519 290
4.2.3 Verkehrssicherung durch Verträge und Bündnisse 293
4.2.4 Vertragsbrüche 295
4.2.4.1 Der Fall Palméron Turchi 295
4.3 Verkehrsbehinderungen oder verkehrspolitische Maßnahmen ex negativo 298
4.3.1 Straßenlenkung und Straßenzwang 298
4.3.1.1 Bern und Solothurn im Streit um die Transithandelsstraßen 299
4.3.2 Konflikte um Verkehrsrechte 302

4.3.2.1 Der Zoll von Simplon-Dorf 303
4.3.2.2 Die Ballenteiler- und Sustrechte von Brig und der Jahrmarkt von Münster 304
4.3.2.3 Lokale Konflikte um Verkehrsrechte in Bern 305

III. Ergebnisse 307

1. Verkehrspolitik im Mittelalter? 310

IV. Anhang 311

1. Kartographische Materialien 313
1.1 Die schiff- und flößbaren Wasserwege des bernischen und Walliser Raums bis zum Ende des 16. Jahrhunderts 313
1.2 Das bernische Territorium um 1450 314
1.3 Das bernische Territorium um 1565 315
1.4 Grafschaft und Bistum Wallis um 1350 316
1.5 Das savoyische Unterwallis 1384–1475/76 317
1.6 Das Unterwallis nach 1475/76 317
1.7 Die Walliser Zenden 318
1.8 Der Passstaat der Freiherren von Turn im 14. Jahrhundert 319
1.9 Schematische Karte der diskutierten bernischen und Walliser Verkehrswege und Pässe 320

2. Verzeichnis der illustrativen Materialien 321
2.1 Abbildungen 321
2.2 Karten 321

3. Verzeichnis der Abkürzungen und Siglen 323

V. Bibliographie 325

1. Quellen 326
1.1 Ungedruckte Quellen 326
1.2 Gedruckte Quellen 327

2. Literatur 331

3. Online-Ressourcen 353

VI. Register 355

1. Geographische Begriffe 356

2. Personen 365