

Acht Stichworte zum historischen Alpentransit

## Die Transit-Infrastrukturen im Hohen Mittelalter

Verkehr braucht Infrastrukturen, ganz besonders der Transitverkehr über die Alpen. Bereits im Hohen Mittelalter konnte sich der Fernhandel zwischen Nord und Süd auf bauliche Einrichtungen sowie Dienstleistungen spezialisierter und organisierter Berufsleute im Alpenraum abstützen. Anhand von acht Stichworten gibt dieser Beitrag Einblick in das mittelalterliche Transit-Verkehrswesen.

Fritz Glauser

### Strassen und Wege

Strassen waren Wege und Wege Strassen. Ihr Zustand unterschied sich in der Regel nicht. Oft war ihr Verlauf nur schwer zu erkennen, denn sie wurden nur so weit unterhalten, als es für die Verkehrsmittel der Zeit, die darauf verkehrten, notwendig und zweckmässig erschien. Die weitgehend noch unbeschlagenen Hufe und Klauen der Saumtiere hätten über weite Strecken Kunstbeläge nur bedingt getragen. Flüsse waren, bis der Brückenbau richtig einsetzte, fast nur mit Fähren zu überwinden. Die Errichtung von Brücken breitete sich im 12. und 13. Jahrhundert parallel zur Entfaltung des Städtebaus aus und erreichte, wie im schweizerischen Mittelland festgestellt werden konnte, im 14. Jahrhundert eine Dichte, die nicht gehalten werden konnte. Territorial- und Geleitsherren griffen, um die Wegverhältnisse zu verbessern, nur dort ein, wo unüberwindliche Hindernisse, wie sie besonders im Gebirge anzutreffen waren, beseitigt werden mussten. Wie der Kunterweg im Eisacktal oberhalb Bozen zeigt, wurden um 1300 ganze Gebirgsstrecken für den Bau und Betrieb Privatunternehmen übertragen, die die Gebühren einstecken durften und zusätzlich Tavernen zur Verfügung stellten. Für den Fernverkehr war im Mittelalter Saumtransport nicht nur im Gebirge, sondern auch im Flachland die Regel. Dabei kamen alle für das Tragen von Lasten geeigneten Tierarten und auch der Mensch selber zum Einsatz. Im savoyischen Bereich wurden im 12./13. Jahrhundert

Pferde, Maultiere, Esel, Ochsen und Rinder verwendet. Hufeisen waren eine technische Neuerung des Mittelalters, die sich nur allmählich durchsetzte. Für die Tiere, die nicht beschlagen waren, bevorzugte man Wege mit eher weichen «Belägen», um die Hufe und Klauen zu schonen. Die spätmittelalterliche Kehrordnung oder Rotation innerhalb der Säumer- oder Rodfuhrgenossenschaften nahm darauf Rücksicht. Im Unterland war eine holprige Befahrbarkeit mit zweirädrigen Karren im 13. Jahrhundert über weitere Distanzen möglich, kaum jedoch im Gebirge. Wagen mit vier Rädern, die noch bis Ende 15. Jahrhundert eine starre Vorderachse aufwiesen, waren anscheinend nur für den lokalen Gebrauch zu verwenden oder für Strecken, die eigens einiger-



Verona, San Zeno, 12. Jahrhundert: König Salomon reitet auf einem reich gezäumten, mit Steigbügeln ausgestatteten Pferd.

massen dafür hergerichtet waren. Fluss- und Binnenseeschiffe wiesen eine höhere Transportkapazität auf als alle Landtransportmittel. Der Winter unterbrach auch im Gebirge den Verkehr nicht, wobei man für die Wegbarmachung gerne die trittsicheren Ochsen einsetzte.

### Unterkünfte

Tavernen und Hospize wurden in den letzten Jahrzehnten immer wieder untersucht. Mit der Verkehrszunahme wuchs auch die Anzahl und Dichte der Tavernen. An den Bündner Pässen und ihren Zugängen sind sie seit dem 9. Jahrhundert als Etappenorte für die Bedürfnisse des Reichs zu verfolgen. Schutzhütten und andere Unterschlüpfen, aber immer auch kirchliche Einrichtungen wie Kapellen, Kirchen, Klöster und Hospize dienten bei Unwettern und andern Gefahren als Zufluchtsstätten. Hospitäler waren noch selten. Im 11. Jahrhundert vermehrte sich zwar ihre Zahl auf dem Kontinent bedeutend, nicht aber im schwäbischen Unterland, wo erst 1183 in Ulm eine solche Einrichtung nachzuweisen ist. Das alte Durchzugsgebiet Schwaben, zu dem damals auch die östliche Hälfte der heutigen Schweiz gehörte, kannte anscheinend andere, weiter bestehende Einrichtungen für die Reisenden und Pilger, sofern diese es nicht vorzogen, unter freiem Himmel zu lagern.

### Pass

In den Alpen, wo besonders prekäre Verhältnisse eintreten konnten, errichtete man für die Pilger und die übrigen Reisenden seit dem 9. Jahrhundert Hospize. Diese standen im 9./10. Jahrhundert beispielsweise in Bivio oder Bourg-St-Pierre – so nahe der Passhöhe, dass der Übergang bis zum nächsten Hospiz oder Rastort auf der andern Seite in einem Tagesmarsch bewältigt werden konnte. Ob sie im 10. Jahrhundert tatsächlich untergegangen sind, wie allgemein angenommen wird, muss im Hinblick auf den doch lebhaften Verkehr zum mindesten in Frage gestellt werden. Am gefährdetsten waren wegen der Sarazeneinfälle die Einrichtungen in den Westalpen. Am Brenner dagegen entstanden 921 und 931 in Verona Xenodochien (Hospitäler), während das Hospital in Brixen 1157 erstmals erwähnt wurde. Erst Mitte des 11. Jahrhunderts begann man, Hospize auf der Passhöhe selber zu erbauen. So entstand das Hospiz auf dem Grossen St. Bernhard, und um 1100 wurde das Septimerhospiz auf die Pass-



höhe verlegt, während das 1104 erwähnte Lukmanierhospiz in Casaccia immer noch oberhalb Olivone im südlichen Talgrund angelegt wurde. Im 12. und 13. Jahrhundert reichten diese Formen von Gastlichkeit nicht mehr aus. Entlang den grossen Verkehrsadern bildete sich die kommerzielle Gastung aus. Mit dem Wachsen des Handelsverkehrs kamen auch die Susten – Lagerhäuser für die Transitgüter – in privaten Häusern und öffentlichen Einrichtungen auf, über die wir allerdings vor dem ausgehenden 13. Jahrhundert keine Nachrichten besitzen.

### Versorgung

Wichtig war die Versorgung mit dem Lebensnotwendigen. Besonders bei Heerzügen über die Alpen verlangte dies, dass Vorausdetachements die Vorratshaltung vorbereiteten. Das hiess Beschaffung der Speisen für die Menschen und Futter für die Tiere, was besonders im Winter nicht einfach war. In der Frühzeit war die Selbstversorgung auf längeren Strecken ohne Märkte unumgänglich. Als Tutilo im frühen 10. Jahrhundert in Mainz anlangte, wo er wollene Tuche einkaufen sollte, schickte er als Erstes seine Leute auf den Markt, um Proviant und Futter zu beschaffen. Im aus-

Verona, San Zeno, 12. Jahrhundert: Der Prophet Balaam reitet auf einem Esel mit Zaumzeug und Steigbügeln.

Novgorod, Sophienkirche (Magdeburger Gusschütte), 12. Jahrhundert: Himmelfahrt des heiligen Elias. Zwei-spänniger Wagen mit zwei starren Achsen.



laufenden 10. Jahrhundert beklagte sich der Biograf des Bischofs Ulrich von Augsburg, dass alles so teuer sei, wenn man eine grosse Reise unternehme, und dass Futter und Essen kaum erhältlich seien. Mit dem Ausbau des Netzes der Tavernen, die Speise und Tierfutter verkauften, der Märkte und der Städte den Landstrassen entlang verbesserte sich die Versorgung der Reisenden bis zum ausgehenden 13. Jahrhundert merklich.

#### Dienstleistungen in den Alpen

Besonders in den Alpen, aber auch in allen übrigen schwierigen Passagen war der Reisende mit seinem Gepäck und mit schweren Lasten auf die Hilfe und Unterstützung ortskundiger, also ortsansässiger Leute angewiesen. Daraus ergaben sich Verdienstmöglichkeiten, auf die man desto mehr zählte, je regelmässiger der Verkehr floss. Es war dies eine der Selbstverständlichkeiten, die man beanspruchte und über die man in der Regel nichts notierte, wenn alles klappte. Die Überwindung der über 2000 Meter hohen Bündner und Walliser Pässe war ohne diese Hilfe nicht immer denkbar. Bis ins 12./13. Jahrhundert war es die Regel, dass der reisende Kaufmann oder Adelige seine Güter auf eigenen Saumtieren transportierte. Die Infrastruktur verbesserte sich, je dichter die Bergbevölkerung den wichtigen Achsen entlang sich entfaltete. Vor dem 13. Jahrhundert

finden wir keine Anhaltspunkte dafür, dass die Bergspezialisten als Säumer oder als Wirte auch organisiert gewesen wären. Sie halfen nach Bedarf, leisteten Führerdienste, trugen das Gepäck, entlasteten die Saumtiere der Passanten und verteilten, um sie zu schonen, deren Traglasten auf ihre eigenen Tiere. Ihre Unterstützung war im Winter bei den Hochgebirgsübergängen nicht weniger notwendig als im Sommer, denn die Pässe waren das ganze Jahr begangen. Dafür erhielten sie Geschenke oder Trinkgelder, mit der Zeit aber auch fest tarifierte Löhne. Diese Führer und Säumer wurden durch das Wirtsgewerbe ergänzt, das sie sehr oft auch selber betrieben. Vielfach mussten Reisende, die wie 1053 der Mönch Gottschalk auf der Brennerroute auf eigene Faust und mit eigenen Saumtieren durchzogen, im Freien übernachten, Gewässer durchwaten und erst noch damit rechnen, dass ihnen

Die Bilder dieses Beitrags zeigen Darstellungen von Verkehrsmitteln auf romanischen Bronze-türen des 12. Jahrhunderts, also aus der Zeit, die im Text behandelt wird. Die Bilder sind entnommen aus: Ursula Mende. Die Bronze-türen des Mittelalters 800–1200. Hirmer Verlag München, ergänzte Neuauflage 1994.

die Pferde gestohlen wurden. Über diesen Betrieb sind wir für das 10. und 11. Jahrhundert am anschaulichsten an der Route über den Grossen St. Bernhard orientiert, wo sich Vorfälle ereigneten, die in Heiligenviten und Reiseschilderungen ihren Niederschlag fanden. So finden wir die Marronniers, die bis ins 20. Jahrhundert unter veränderten Bedingungen im Einsatz waren, erstmals in einem Vorfall von 905 als *marruci* und 943 als *marrones* erwähnt. Sie anboten sich, gegen Entschädigung die Reisenden zu führen und das Gepäck zu transportieren. 1129 wird sogar die Winterausrüstung der Marronniers beschrieben: dicke Handschuhe, Pelzmützen zum Schutz gegen die Kälte, Nagelschuhe gegen das Ausgleiten in Eis und Schnee, lange Bergstöcke für alle möglichen Zwecke. Ihre Zahl war nicht klein. Als die Marronniers einmal in einer Kolonne im tiefen Schnee vorausgingen, wurden allein zehn von ihnen von einer Lawine verschüttet.

#### Organisierte Säumer und Marronniers

Solche Bergspezialisten verteilten sich zweifellos an allen Alpenübergängen. Organisiert treten sie uns erst in den Quellen des 13. Jahrhunderts entgegen, so beispielsweise am Brenner. Es ist aber merkwürdig, dass wir die erste Säumerorganisation ausgerechnet an jenem Passzugang finden, dessen Öffnung für den internationalen Verkehr noch nicht lange zurücklag, nämlich jene aus dem Jahre 1237 von Osco im Livinental am Saumweg zum St. Gotthard. Beteiligt waren ausschliesslich die Saum- und Alpberechtigten der Vizinanz (Nachbarschaft, Dorfschaft) Osco. Einblicke in die Transportorganisation gewähren sie allerdings nicht; solche erhalten wir erst im 14. Jahrhundert. Man könnte sich denken, dass diese Organisation nicht eine Eigenerfindung gewesen sei, sondern fremden Beispielen, die wir nicht kennen, folgte. Jedenfalls konnte sie anscheinend mühelos in die bereits bestehende genossenschaftliche Verfassung der Vizinanz eingebaut werden. Am Simplon, wo die Säumererei in Verhandlungen zwischen der Mailänder Kaufmannschaft und dem Bischof von Sitten um 1271/72 eingerichtet wurde, ist – vielleicht aufgrund von Erfahrungen im Livinental – ein gewisses Misstrauen gegenüber der Eigenmächtigkeit der Säumer zu spüren. Es dürfte kaum ein Zufall sein, dass etwa zu gleicher Zeit, nämlich 1273, in Etroubles und St-Rhémy am Grossen St. Bernhard im savoyischen Aostatal die dörf-



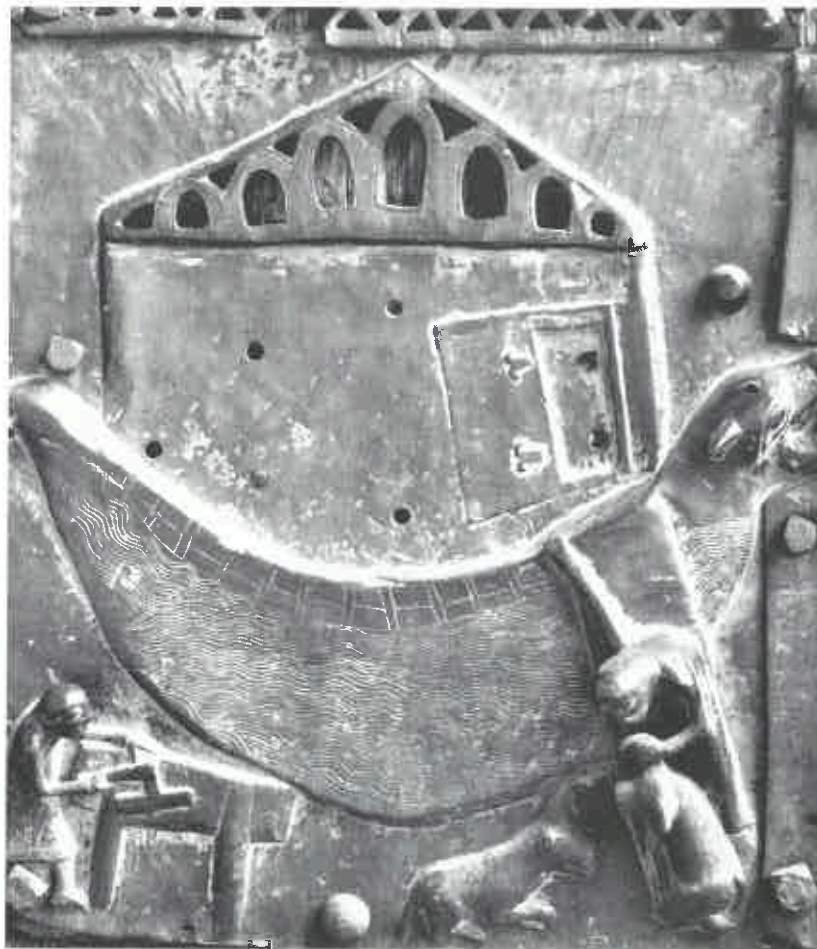
Verona, San Zeno, 12. Jahrhundert: Adam und Eva pflügen das Feld (oben); Rettung des besessenen Fuhrmanns durch den heiligen Zeno. Von Ochsen gezogener Wagen mit zwei starren Achsen (unten).



lichen Gerichtsherren mit den *burgenses et maroni* zusammen eine Satzung erliessen, in der auch Fragen des Transits und der Betreuung der Durchreisenden durch regelmässigen Wechsel der Gasthausfunktion zwischen mehreren Häusern ausführlich geregelt wurden. Die ältesten erhaltenen Rod- oder Säumerstatuten folgten am Nordfuss des St. Gotthards im 14., ja in Graubünden erst im 15. Jahrhundert.

#### Fürleite

Es ist indessen anzunehmen, dass es auch an diesen Pässen seit dem 13. Jahrhundert in zunehmendem Masse Regelungen gab. Man könnte das etwa daraus schliessen, dass an der Septimerstrasse in Chiavenna bereits 1260 die Einrichtung der Fürleite (*furleytum*), die einen hohen Ertrag abwarf und verpachtet war, nicht mehr neu war. Es ist dies die erste und älteste Erwähnung der Fürleite. Das Wort bedeutete «weiter führen» und «vorwärts leiten». Vor 1300 finden wir dann ebenfalls im benachbarten Vicosoprano die bischöfliche Fürleite, die auch als kleiner Zoll



Verona, San Zeno,  
12. Jahrhundert: Arche  
Noah.

bezeichnet wurde. Erst seit dem 14. Jahrhundert war sie beidseits des St. Gotthardpasses verbreitet, und in veränderter Form oder mit anderem Namen kam sie auch an den andern Alpenübergängen vor. Die Fürleite war die Entschädigung für die Benützung der Strassen, die die Kommune zu unterhalten hatte. Da die Fürleite in der ältesten erhaltenen Gemeinderechnung Chiavennas sofort und als Pacht ausgebildet auftrat, dürfte sie damals bereits ein nicht unbeträchtliches Alter aufgewiesen haben. Dabei fällt auf, dass der aus dem Deutschen stammende Begriff erstmals im italienischen Sprachbereich, allerdings nahe der Sprachgrenze, auftauchte. Das lässt erneut auf ein bedeutendes Alter dieser Gebühr schliessen, musste doch zuerst die Einrichtung zusammen mit dem Begriff übernommen und dann auch sprachlich angepasst werden.

Die Existenz der Fürleite bedeutete, dass im Tal von Chiavenna und im Bergell bereits örtliche Säumergenossenschaften, die beim Transit nicht beansprucht wurden, bestanden haben dürften. Dies traf aber nur dann zu, wenn bereits jene Regelung galt, die im 14./15. Jahrhundert in Kraft war und nach der nur jene die Fürleite entrich-

teten, die ihre Güter selbst transportierten und daher die Dienste der Säumergenossenschaften nicht beanspruchten. Der Begriff der Fürleite weist somit auf die ursprüngliche Form des mittelalterlichen Transits hin. Sie dürfte in jene Zeit zurückreichen, als der Eigentümer der Güter mit seinen eigenen, schwer beladenen Tieren das jeweilige Gemeindegebiet passierte und bei Bedarf Führer und Entlastungssaumtiere gegen Entschädigung einstellte. Die Fürleite war das Entgelt für die vom Reich um 1200 den territorialen Gewalten und von diesen der örtlichen Gemeinde überbundene Pflicht des Baus und Unterhalts der Reichsstrassen und der dazugehörigen Brücken.

### Geleit

Die Sicherheit des Verkehrs nahm zu, je mehr sich die hoheitliche Gewalt durchsetzte und den Verkehr schützte. Die Form des besonders garantierten Friedens war der *salvus conductus* oder das Geleit. Störungen kamen trotzdem immer wieder vor. Besonders betroffen war das 10. Jahrhundert, allerdings mit abnehmender Intensität, je mehr sich die Könige und Kaiser durchzusetzen vermochten. Raubzüge der Sarazenen von der Provence aus und der Ungarn aus dem Osten verunsicherten sowohl Oberitalien wie Schwaben in der ersten Jahrhunderthälfte stark. Die Sarazenen etwa, die den herrschaftsschwachen westlichen Alpenraum als Operationsbasis benutzten, fielen vor allem 905 in Oberitalien ein. Ein Sarazenenzug oder auch mehrere Züge suchten um 940 den Grossen St. Bernhard, die Klöster Bourg-St-Pierre, St-Maurice und Disentis sowie Churheim und hinterliessen Schäden, die Otto I. in Chur noch 951/52 bei seinem Durchzug feststellen konnte. Wenn ihre Kraft auch nachliess, wurden sie trotzdem immer wieder lästig, bis sie um die Wende des 10. zum 11. Jahrhundert vertrieben waren. Gefährlicher noch und wie ein Flächenbrand wirkten sich sowohl in Oberitalien wie auch in Schwaben die Züge der Ungarn aus, bis sie 955 aufs Haupt geschlagen wurden.



**Fritz Glauser**  
ist pensionierter Staatsarchivar  
des Kantons Luzern. Er hat  
verschiedentlich den mittelalterlichen  
Verkehr und besonders  
den Transitverkehr in der Zentralschweiz  
untersucht.

Zu unterstreichen ist, dass diese Bedrohungen nur bei akuter Gefahr dazu führten, dass der Verkehr unterbrochen wurde. Da man in der Regel rechtzeitig und erstaunlich rasch unterrichtet war, wenn die Ungarn oder Sarazenen anrückten, waren Behinderungen zeitlich befristet. Das Kloster St. Gallen hatte 926, bevor die Ungarn eintrafen, genügend Zeit, die Verteidigung und das Refugium in den Wäldern vorzubereiten und zu beziehen. Das Kloster Säckingen konnte dank guter Vorbereitung erfolgreich verteidigt werden. Auch Disentis war über den Anzug der Sarazenen um 940 so frühzeitig orientiert, dass die Mönche samt ihren Kostbarkeiten nach Zürich fliehen konnten. Wie den Sarazenen die Nachrichten über ihr wegen der Plünderungen langsames Vorrücken vorseilten, verbreitete sich auch die Kunde von ihrem Verschwinden rasch. Und der Verkehr konnte stets wieder aufleben.

Die Sarazenen, von denen man nie recht weiss, wer sie eigentlich wirklich waren, blockierten zeitweise den Grossen St. Bernhard. Aber auch andere Kräfte konnten sich störend auswirken. So richtete sich im 11. Jahrhundert am gleichen Pass lokaler Adel ein, der sich eine Einnahmequelle erschloss, indem er von den Durchreisenden eigene Zollgebühren erhob. Vielleicht war dies auch nur eine Abgabe im Sinne der Fürleite, um die sicher immer wieder nötigen Unterhaltsarbeiten an den Gebirgsübergängen zu gewährleisten. Ferner schlossen italienische und deutsche Könige und Kaiser bei Bedarf ihre Klusen, wenn Gefahr bestand, dass ungebetene Heerzüge oder Adelige nach Oberitalien eindringen wollten. Sie hatten in Bard, Bellinzona oder Chiavenna ihre Wächter. So befahl Otto I. 943 allen Wächtern der Klusen, jeden Passanten zu identifizieren. Und 1002 liess der italische König Arduin alle Eingänge in die Lombardei, die Klusen, besetzen und überwachen, weil er über den Italienzug seines Konkurrenten Heinrich II. rechtzeitig orientiert sein wollte. Als sich während des Investiturstreits Heinrich IV. im strengen Winter 1078/79 entschloss, nach Italien zu ziehen, versperrten ihm die schwäbischen Grossen die nördlichen Alpenzüge, sodass er durch Burgund und über den Mont Cenis ausweichen musste. Bei solchen transalpinen Heerzügen kam es vor, dass die Kämpfer Kaufleute ausraubten. Solche Vergehen wurden nach der Heerfriedensordnung Friedrichs I. von 1158 geahndet. Wie sich im Gebirge die regionalen Herren für die Sicherheit des

Verkehrs einsetzten, zeigt das Friedensgebot, das 1129 für das Bistum Brixen erlassen wurde. Danach genossen die Kaufleute und alle übrigen Reisenden auf der öffentlichen Strasse Frieden und Sicherheit. Wer ihnen zu nahe trat, ihnen etwas entwendete oder sie pfändete, ohne den Richter eingeschaltet zu haben, sollte als Friedensbrecher und Strassenräuber bestraft werden. Im 13. Jahrhundert überfielen trotzdem schwäbische Adelige aus irgendwelchen Gründen italienische Gütertransporte vor allem auf der Rheintalroute.

### Résumé

#### L'infrastructure de transit au Haut Moyen Age

Les transports, plus particulièrement lorsqu'ils franchissent les Alpes, nécessitent toute une infrastructure. Dans l'espace alpin, le commerce au loin entre le nord et le sud de l'Europe pouvait s'appuyer dès le Haut Moyen Age sur des équipements construits ainsi que sur des prestations fournies par des professionnels spécialisés et organisés. L'article fait un tour d'horizon du trafic de transit médiéval sur la base de huit mots clés: routes et chemins, gîtes, cols, approvisionnement, prestations dans les Alpes, muletiers et marronniers organisés, péages, accompagnement.

### Riassunto

#### L'infrastruttura per il transito nell'alto medioevo

Il traffico necessita infrastrutture, in particolare il traffico di transito attraverso le Alpi. Già nell'alto medioevo nelle regioni alpine il commercio nord-sud a lunga distanza poggiava su impianti e servizi offerti da personale specializzato e organizzato. In base a otto parole chiave, l'articolo consente di gettare uno sguardo nel traffico di transito del medioevo: strade e vie, ricoveri, passi, approvvigionamenti, prestazione di servizi nelle Alpi, organizzazione di somieri e marronniers, forletto, accompagnamento.

Der Beitrag ist ein leicht überarbeiteter Auszug aus einem grösseren Aufsatz des Autors. Für den vollständigen Text mit dem ausführlichen Anmerkungsapparat siehe: Fritz Glauser. Handel und Verkehr zwischen Schwaben und Italien vom 10. bis 13. Jahrhundert. In: Schwaben und Italien im Hochmittelalter (Vorträge und Forschungen/Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 52), Stuttgart 2001, 229–293. Dort 248–257.