

Strassenbau und Strassenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit nach zentralschweizerischen Quellen

Autor(en): **Landolt, Oliver**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Geschichtsfreund : Mitteilungen des Historischen Vereins Zentralschweiz**

Band (Jahr): **163 (2010)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513927>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Strassenbau und Strassenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit nach zentralschweizerischen Quellen

Oliver Landolt



Strassen- und Wegevielfalt in mittelalterlicher Zeit	31
Verkehrsverhältnisse in spätmittelalterlicher Zeit	37
Strassenunterhaltungspflichten	43
Wegebau innerhalb von städtischen und ländlichen Kommunen	47
Personal im Strassenbau und Wegeunterhalt	50
Finanzierung strassenbaulicher Aktivitäten	54
Strassen- und Brückenbau als Mittel herrschaftlicher Raumdurchdringung	60
Ausblick	61
Bibliografie	62
Literatur	65
Abkürzungen	72

Abb. 1 auf Seite 27: Heutiges Aussehen der «Hohlen Gasse» zwischen Küssnacht und Immensee (Staatsarchiv Schwyz, Fotosammlung).

Nach der Überlieferung des Zürcher Chorherren Felix Hemmerlin im 33. Kapitel «De Suitensibus» in seinem in lateinischer Sprache verfassten «Dialogus de nobilitate et rusticitate» aus der Mitte des 15. Jahrhunderts stammend, verbannte Kaiser Karl der Grosse die dem christlichen Glauben abtrünnigen Sachsen nach seinem Sieg in den Sachsenkriegen als Strafe aus ihren heimatlichen Gefilden und siedelte sie an verschiedenen Orten seines Herrschaftsgebietes an. Unter anderem versetzte der Kaiser einen Teil dieser Völkerschar an den Eingang eines tiefen Tales von hohen Bergen und Seen als natürlichem Schutz umgeben und befestigt, nämlich nach Arth. Nach dem kaiserlichen Willen sollten die hierhin verbannten Sachsen die Verkehrsverbindung durch das Tal Uri über den Gotthard in die Lombardei und nach Italien als Wachtposten schützen und hier die Strassen und Wege im Stande halten. Wie Hemmerlin weiter bemerkt, sollen die hierhin versetzten Sachsen in treuherziger Weise dem Kaiser in ihrer sächsischen Sprache folgendes versprochen haben: «Wir wollen hie switten», was übersetzt heissen sollte: Wir wollen hier schwitzen, d.h. den Schweiss des Blutes schwitzen, um die Strasse in die Lombardei zu schützen und gangbar zu halten. Aus diesem Grund wurden die hier Ansässigen durch die übrigen Germanen – wie unser Chronist weiter ausführt – als «Switter» bezeichnet und schliesslich von allen als «Switzer» bzw. auf lateinisch «Switenses» genannt worden sein. Ihr blutrotes Banner hätten sie ausserdem erhalten, weil sie ihr Versprechen des Strassenschutzes wiederholt bis aufs Blut unter Beweis gestellt hätten.¹ Natürlich entspricht diese propagandistische, in der Zeit des alten Zürichkriegs entstandene, antieidgenössische Schrift des Chorherren Hemmerlin keineswegs der historischen Überlieferung. Trotzdem ist diese Quelle ein Zeugnis für die Bedeutung, welche der Zentralschweiz und speziell auch dem Land Schwyz als Transitraum durch die Zeitgenossen in der Mitte des 15. Jahrhunderts beigemessen wurde.²

In der folgenden Darstellung steht der Bau und Unterhalt mittelalterlicher Verkehrsverbindungen unterschiedlichster Bedeutung im Vordergrund, wobei aber auch Brücken wie Furten über Flüsse bzw. Bäche, Seen oder Schluchten als Möglichkeit der Durch- oder Überquerung von Verkehrshindernissen behandelt werden sollen. Insbesondere die Passquerung hatte in der Zentralschweiz natürlich eine besondere Bedeutung. Nicht behandelt wird hingegen der Fluss- wie auch der Seeverkehr,³ obwohl gerade der Vierwaldstättersee als kostengünstiger Verkehrsweg inmitten der Zentralschweiz bis ins 19. Jahrhundert eine wichtige Rolle im Nord-Süd-Verkehr und umgekehrt spielte und entscheidend

¹ Hemmerlin, «De Suitensibus», S. 55. Siehe auch MARCHAL, Schweden, S. 74–80.

² Das Land Schwyz hatte über die angehörige Landschaft Küssnacht an der wichtigen, zwischen Zuger- und Vierwaldstättersee gelegenen Landverbindung Anteil am Gotthardverkehr. Über die angehörigen Landschaften Höfe und March verfügte Schwyz Anschluss über den Verkehr an den in mittelalterlicher Zeit bedeutenden Bündnerpässen. Allgemein zur verkehrsgeographischen Lage und Bedeutung der Gebiete des heutigen Kantons Schwyz in Mittelalter wie Frühneuzeit: OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen).

³ BRÖNNIMANN, Gewässer. Siehe auch AMMANN/SCHIB, Historischer Atlas, Karte 19 (Die grossen Verkehrsstrassen des Mittelalters), welche auch die schiffbaren Flüsse wie Seen verzeichnet.

für die Wahl dieser Route für diverse Verkehrsteilnehmer war.⁴ Keine Behandlung werden die an Strassen und Wegen gelegenen verschiedenen infrastrukturellen Einrichtungen unterschiedlichster Art finden, welche aber ebenfalls für die Attraktivität einer Verkehrsrouten von grosser Bedeutung sein konnten: So waren Susten an verschiedenen Orten vorhanden, welche als einen vor Wind und Wetter wie sonstigem Ungemach sicheren Aufbewahrungsort für durchgeführtes Handels- und Kaufmannsgut dienten.⁵ In der Stadt Luzern schützten auch die bereits in spätmittelalterlicher Zeit nachweisbaren Lauben die Handelswaren vor ungünstiger Witterung.⁶ Wirts- und Gasthäuser,⁷ Herbergen, Spitäler und Elendenherbergen boten Kaufleuten und sonstigen Reisenden wie auch Pilgern Verpflegung und Unterkunft.⁸ Künstliche wie natürlich gepflegte Unterstellmöglichkeiten an Strassen und Wegen schützten die Reisenden vor Sonne und Regen.⁹ Auch die zahlreichen, die Verkehrswege säumenden Kirchen, Kapellen, Bildstöcke und Wegkreuze, welche speziell den mittelalterlichen Menschen auf der Reise Trost und nach christlichem Glaubensverständnis sehr direkt vor allem auch Schutz vor Unglücks- und Raubüberfällen bieten sollten, werden nicht berücksichtigt.¹⁰ Alle diese wegbegleitenden, infrastrukturellen Einrichtungen geben gleichzeitig wertvolle Hinweise über den Verlauf ehemaliger Strassen und Wege.¹¹

Über die Aktivitäten von Kommunen im Strassenbau wie auch deren verkehrspolitische Massnahmen in spätmittelalterlicher Zeit wird in der Literatur

⁴ Der Urner JerusalemPilger Josue von Beroldingen, der 1519 eine Pilgerreise nach Jerusalem machte und darüber auch einen Bericht verfasste, beschreibt ausführlich, welche Strassen aus der Eidgenossenschaft nach Venedig führen, wobei je nach Lage der Städte und Gegenden unterschiedliche Routen genommen wurden: Von Zürich, Schaffhausen, Appenzell und St. Gallen nennt er die Route Feldkirch – über den Arlberg – durch das Etschtal bis Trient – auf der linken Seite des Po bis Treviso – Mestre – Marghera – Venedig. Reisende von Bern, Freiburg, Solothurn nehmen den Weg über den Grosse St. Bernhard nach Pavia oder Mailand. Von dort nach Brescia – Verona – Padua – Venedig. Von Luzern, Uri, Schwyz und Unterwalden wird der direkte Weg nach Mailand also über den Gotthard genommen und von dort den zuvor genannten Weg nach Padua und Venedig. Bei dieser Route gibt er als Alternative die Benutzung des Wasserwegs, welche zumeist die französischen, burgundischen und savoyischen Reisenden nahmen: Ritt über den Gotthard nach Bellinzona, von dort mittels Schiff über den Langensee nach Pavia; über den Po bis ans Meer und nach Venedig (Josue von Beroldingen, *Pilgerfahrt*, S. 41 f.). Wie aber der Bericht des aus Luzern stammenden Ratsherren Hans Schürpf, welcher zusammen mit dem ebenfalls aus der Leuchtenstadt stammenden Ratsherren Hans von Meggen sowie dem Schwyzer Fähnrich Hans Wagner 1497 eine Pilgerfahrt nach Jerusalem unternahm, aussagt, war auch für Innerschweizer der Weg über den Gotthard keineswegs sakrosankt: Diese nahmen den Weg über Einsiedeln, Weesen, den Arlberg bis nach Trient und weiter (Hans Schürpfen, *Pilgerfahrt*, S. 184).

⁵ HORAT, Bauen, S. 88-96; GLAUSER, Sust; STADLER/STADLER-PLANZER, Susten.

⁶ GLAUSER, Luzern, S. 58-60.

⁷ LIEBENAU, Gasthof- und Wirthshauswesen. Neben der Versorgung von Reisenden dienten Gasthäuser und Tavernen auch als Lagerräume für Transitgüter, die zum Weitertransport bestimmt waren, wobei die Wirte wie auch weitere Privatleute diese Güter nach Sustrecht aufnahmen (GLAUSER, Luzern, S. 60).

⁸ Siehe z.B. GÖTTLER, Jakobus; DERS., Beherbergung; HERMANN, Armenspital, S. 62 f.; LUSSER, Notizen.

⁹ DOERFEL, «Gruebis».

¹⁰ HORAT, Bauen, S. 96-101.

¹¹ Siehe allgemein das Themenheft «Wegbegleiter» (IVS-Bulletin 1994/1).

nicht selten unkritisch, häufig mit ungenügender Quellenkritik referiert, wie dies anhand eines Beispiels aufgezeigt werden kann: So heisst es in einer neueren Publikation über die historischen Verkehrsverhältnisse im Kanton Schwyz, dass seit dem Jahre 1552 der Stand «Schwyz systematisch das Strassennetz» ausgebaut habe, «um Anschluss an den Gotthardtransit zu gewinnen».¹² Unter Rezeption von regionalen Arbeiten wurden diese Ergebnisse gewonnen,¹³ wobei aber nicht berücksichtigt wurde, dass erst seit 1554 Schwyzer Landesrechnungen überliefert sind, in denen auch durch das Land finanzierte Strassenbauausgaben verzeichnet wurden.¹⁴ Ebenso setzt erst in dieser Zeit die Überlieferung der Landratsprotokolle ein, in welchen sich Beschlüsse über Bau und Unterhalt von Strassen und Wegen finden.¹⁵

STRASSEN- UND WEGEVIELFALT IN MITTELALTERLICHER ZEIT

Die Bandbreite der verschiedenen Verkehrsverbindungen reichte im Spätmittelalter von internationalen Fernhandelsrouten, über regionale und lokale Strassen und Wege, welche Städte, Dörfer, Weiler wie Einzelhofsiedlungen verbanden, bis hin zu Alpwegen und sonstigen Pfaden unterschiedlichster Funktion. Nicht zu vergessen sind auch die Treidel- bzw. Leinpfade längs den Ufern von schiffbaren Flüssen, welche flussaufwärts für den Menschen- und Warentransport gegen den Wasserstrom entweder mit menschlicher Muskelkraft oder vor allem mit dem Einsatz von Pferden oder sonstigen Zugtieren genutzt werden konnten.¹⁶ Dabei muss man sich bewusst sein, dass weniger die Fernverkehrsverbindungen als vielmehr die im Nahbereich genutzten Verkehrsverbindungen von zentraler Bedeutung für die vormoderne Menschen waren und den am häufigsten genutzten Strassentypus in der Vergangenheit darstellten.¹⁷ Allerdings soll die räumliche Mobilität der mittelalterlichen Menschen keineswegs in Frage gestellt werden; die mittelalterliche Gesellschaft war hochmobil, auch über weite Strecken und Entfernungen hinweg, wie sich an den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen auf-

¹² DOERFEL, Verkehrswege, S. 18. Auch GLAUSER, Gotthardtransit, S. 45, bemerkt, dass «Schwyz seit etwa 1552 sein Strassennetz systematisch ausbaute».

¹³ OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen).

¹⁴ STASZ, cod. 1285 (1554–1579).

¹⁵ STASZ, cod. 005 (1548–1556). Zwar setzt die Überlieferung der Landratsprotokolle zum Jahre 1548 ein, doch finden sich erst ab 1552 regelmässige Einträge.

¹⁶ Die Zentralschweiz wurde insbesondere durch ihre Anbindung an den Verkehrsweg über den Zürichsee, die Linth und den Walensee in Richtung zu den Bündnerpässen von dieser Verkehrsart berührt: VOLLENWEIDER, Geschichte. Finanziert wurde der Unterhalt der Leinpfade, gelegentlich auch als Reckpfade bezeichnet, durch die Erhebung eines Weggeldes von Schiffen, welche die Linth entweder in Berg- oder Talfahrt passierten. Dieses Geld bezog die Schiffmeistergesellschaft der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus, welche für den Leinpfadunterhalt zuständig war (ebd., S. 524). Zum Unterhalt von Reckpfaden ebenfalls: BAUMANN, Schiffe, S. 140, 142, 144 f.

¹⁷ SCHIEDT, Wegnetze, S. 17 und 20–26. So erstaunt es einen auch kaum, dass «die Mehrzahl der Brücken... für den lokalen, bestenfalls für den regionalen Verkehr bestimmt» waren (GLAUSER, Stadt, S. 74).

zeigen lässt.¹⁸ Obwohl der lokale und regionale Verkehr also eine zentrale Rolle in der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Gesellschaft spielte, hatten die einzelnen eidgenössischen Orte ein immenses Interesse an der Anbindung an überregionalen bzw. internationalen Verkehrsverbindungen, wobei sich dies bereits im Spätmittelalter an verschiedenen, durch diese Orte getroffenen verkehrspolitischen Massnahmen zeigt.¹⁹ Dies war im Übrigen kein eidgenössisches Phänomen; im gesamten europäischen Raum suchten die verschiedenen Herrschaftsträger verkehrspolitische Massnahmen unterschiedlichster Art zu treffen, um den Verkehr über ihr Territorium zu lenken.²⁰



Abb. 2: Saumweg südlich des Gotthards, Kupferstich von Salomon Gessner (1730–1788) (Staatsarchiv Schwyz, Graphische Sammlung).

¹⁸ Allgemein zur räumlichen Mobilität der spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Gesellschaft: OHLER, Reisen; VERDON, Voyager; SCHUBERT, Volk; GRÄF/PRÖVE, Wege; KLEINSCHMIDT, Menschen, S. 45–122; REICHERT, Erfahrung.

¹⁹ LANDOLT, Mobilität; SCHÖPFER PFAFFEN, Verkehrspolitik; GERBER, Umgestaltung, S. 161–166 und 187.

²⁰ Allgemein zu den verkehrspolitischen Massnahmen von Herrschaftsträgern zur Anlockung von Verkehr: BRANDSTÄTTER, Strassenhoheit; HESSE, Handel.

Mit der Öffnung der Schöllenschlucht für den Verkehr in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gewann der Passübergang über den Gotthard für die Region der heutigen Zentralschweiz als Transitland eine deutliche Aufwertung. Während in den westlichen Alpen die Gebirgsquerungen in langen Tälern mit Gegensteigungen sowie häufig Zweipassrouten überquert werden mussten, waren in den Ostalpen zahlreiche Längstäler mit ausgedehnten Talwegen wie auch schwierigen Durchquerungen von Schluchten existent. Auf diesen Alpenwegen mussten die Bergübergänge teils auf Ein- oder sogar Mehrpassrouten bewältigt werden. Der Vorteil der Gotthardpassroute lag einerseits in der Tatsache, dass dieser Pass gegenüber ähnlichen Passübergängen in den Ost- und Westalpen in deutlich niedrigeren Höhenmetern überschritten werden konnte, andererseits aber sowohl in den tief von Norden in das Gebirgsmassiv hineinreichenden Vierwaldstättersee mit seinen weitgehend schiffbaren Zuflüssen wie auch den ebenso weit von Süden in die Alpen hineingreifenden Luganersee und dem Lago Maggiore geprägt, welche eine über in starkem Masse Wasserwege benützende, kostengünstige Verkehrsvariante anbot.²¹ Gegenüber dem langwierigen, mit verschiedenen Schwierigkeiten behafteten Landverkehr war der schnellere und mengenmässig höhere Lastkapazitäten zu fassende Wasserverkehr in vergangenen Zeiten deutlich attraktiver für Handels- und Kaufmannsaktivitäten. Allerdings war die Benutzung einzelner Landstrassen auch durch die seenreiche Zentralschweiz unumgänglich und es mussten zumindest einzelne Routen über Landwege genommen werden.²² Trotzdem darf die ökonomische Bedeutung des Gotthardpasses in spätmittelalterlicher Zeit keineswegs überschätzt werden, wie im Speziellen Fritz Glauser mit seinen Forschungen zum Transitverkehr über diesen Pass nachgewiesen hat.²³ Im Übrigen stellte nicht nur die verkehrstechnische Erschliessung der Passrouten die Menschen vor grosse Herausforderungen, sondern auch im flachen Land konnten sich Hindernisse entgegenstellen. Im Gegensatz zur heutigen Zeit, wo Strassen häufig in mehr oder weniger direkter Linienführung von A nach B führen, mussten in vergangenen Zeiten hauptsächlich aus naturräumlichen Gegebenheiten grössere Umwege genommen werden. In der seenreichen Voralpenregion waren die Talböden nicht selten sumpfig oder durch Riedland geprägt, weswegen die Wege häufig in leicht erhöhter Lage den Talhängen entlang führten.²⁴

Mit dem Aufschwung des Handels und zunehmender wirtschaftlicher Aktivitäten im Laufe des Mittelalters wurden auch überregionale, den Verkehr und

²¹ SCHÖPFER PFAFFEN, Kaufleute, S. 95 f. Allgemein zur geographischen Lage des Gotthardmassivs: GUTERSOHN, Geographie, S. 163 f.

²² Zur kartographischen Darstellung der wichtigen Verkehrswege in der Zentralschweiz in spätmittelalterlicher Zeit: AMMANN/SCHIB, Historischer Atlas, Karte 19 (Die grossen Verkehrsstrassen des Mittelalters); SABLONIER, Gesellschaft, S. 188.

²³ GLAUSER, Der internationale Gotthardtransit. Erst in der Frühen Neuzeit gewann der Gotthard zunehmend an Bedeutung: DERS., Gotthardtransit. Siehe auch THÉVENAZ MODESTIN/MOREROD, Gotthard- und Simplonachse.

²⁴ Siehe das Beispiel der Talschaft von Schwyz: BOESIGER, Siedlungsgeographie, S. 15 f.; AUF DER MAUR, Schönenbuch. Allgemein zur Linienführung mittelalterlicher Verkehrswege: DENECKE, Linienführung.

den Strassenunterhalt regelnde Vereinbarungen zwischen benachbarten wie auch weiter entfernten Territorien von immer grösserer Bedeutung: Umfangreiche Bestimmungen betreffend des Handelsverkehrs wurden 1331 nach kriegerischen Konflikten zwischen den Gemeinden der Täler Leventina und Urseren geschlossen, wobei insbesondere auch der Unterhalt der Verkehrswege über den Gotthard geregelt wurde: Es wurde beschlossen, dass «vtraque pars teneatur facere et reficere stratas et pontes super suo territorio».²⁵ Auf Konferenzen wurden verkehrspolitische Massnahmen in den einzelnen, allmählich sich zur Eidgenossenschaft konstituierenden Ständen im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts getroffen, um die Sicherheit des Verkehrs durch diese Region zu gewährleisten. Während zunächst die Sicherheit der Reisenden in den einzelnen Bündnissen und sonstigen Verträgen im Vordergrund stand,²⁶ gewannen weitere Themen der Verkehrsorganisation wie insbesondere der Strassenunterhalt zunehmend an Bedeutung innerhalb der bi- und multilateralen Übereinkünfte: So vereinbarten beispielsweise im Jahre 1403 Zürich, Zug, Luzern wie auch Schwyz gemeinsame Massnahmen betreffend der Strassen, denn diese waren «gar nüt in sölichen eren gehept... als aber notdürftig were gesin». Es wurde deshalb beschlossen, «daz die strassen so gen Zug oder gen Switz gand, jeklich statt und land, so verre und si gewalt hant, und do die selben strassen in iren gebieten ligend, gebuwen, gebessert und in eren gehebt werden, durch daz jederman mit korn, mit win und mit ander kouffmanschaft sicherer und bas gefarn und gewandlen mug».²⁷ Manchmal wurden einzelne Herrschaftsträger auch aktiv, um in anderen Territorien die Verkehrsverhältnisse zu verbessern: So forderte die Stadt Basel 1420 – nicht zuletzt im Hinblick auf höhere Zolleinnahmen zugunsten des eigenen Finanzhaushalts – die Stadt Luzern auf, in deren Gebiet für günstigere Zolltarife wie auch vor allem für bessere Strassenverhältnisse zu sorgen. Denn speziell «die wege von Surse untz hin zû üwer statt (gemeint ist Luzern, O.L.) gebresthaft und nit güt ze varende sient».²⁸ Wie das Beispiel des Standes Uri in seinem Landrechtsvertrag mit der Talschaft Urseren von 1410 zeigt, behielten sich die Urner das Recht vor, bei ungenügender Instandhaltung der Gotthardstrasse auf Kosten der Ursener Talleute die notwendigen Strassenunterhaltungspflichten selbst durchzuführen.²⁹

²⁵ Der Geschichtsfreund 41, 1886, S. 71, Nr. 96; QW 1/2, Nr. 1584, S. 773, Art. 15. Zum Transportvolumen der einzelnen Alpenpässe im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit: FURTER, Transitverkehr.

²⁶ Siehe beispielsweise die Bestimmungen im «Pfaffenbrief» von 1370: «Wir sijen öch einhelleklich über ein komen, daz wir all strassen von der stiebenden brugg untz gen Zürich ze allen sitten in aller unser Eydgnosschaft schirmen sülen und wellen, er si gast, lantman oder burger, frömd oder heimsch, wie si geheissen sint, daz die mit ir lib und mit ir gütt in allen unsern und der, so zû uns gehorent, gerichteten und gebieten sicher varen, ...» (Quellenbuch Eidgenossenschaft, S. 34, Art. 7). Im sogenannten «Sempacherbrief» von 1393 wurden speziell die Kaufleute einem besonderen Schutz unterstellt (ebd., S. 37, Art. 2): «Wer uns ouch kouf bringet, des lip und güt sol bi uns sicher sin.»

²⁷ Der Geschichtsfreund 22, Nr. 18, S. 294; QZWG I, Nr. 525, S. 294 f.; EA 1, Nr. 241, S. 102.

²⁸ SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 213, S. 304 f.

²⁹ Der Geschichtsfreund 11, 1855, S. 189, Nr. 20.

Die Benennung und Vielfalt mittelalterlicher Verkehrsverbindungen im zentralschweizerischen Raum dokumentiert in besonders eindrücklicher Weise der sogenannte Zuger Strassenrodel von 1413, der im Jahre 1511 erneuert wurde:³⁰ Neben als «weg», «gasse» oder «strasse» bezeichnete Verbindungen werden etwa auch «buweg»³¹, «trenkweg»³², «fűsweg»³³, «holtzweg»³⁴, «lantstraű»³⁵, «kilchweg»³⁶, «mennweg»³⁷, «winterweg»,³⁸ «sumerweg»³⁹ etc. erwähnt. Letztere beide Bezeichnungen zeigen, dass zu verschiedenen Jahreszeiten – bedingt durch die klimatischen Verhältnisse – unterschiedliche Wege begangen wurden.⁴⁰ Nicht selten kam es über die Benutzung dieser Wege, welche zumeist über privaten Besitz führten, zu Streitigkeiten.⁴¹ Neben öffentlichen Strassen und Wegen,

³⁰ SSRQ Zug 8/2, Nr. 1236, S. 655–658, Nr. 1237, S. 658–663; siehe hierzu im Speziellen: SCHIEDT, Verkehrswege, S. 68 f. Wenig differenziert sind hingegen die Gassen- und Strassennamen innerhalb der Städte, die beispielsweise nach dem dort vorherrschenden Gewerbe («Pfistergasse», «Schmidgasse», «Kramgasse» etc.) oder nach einem dort anliegenden Grundeigentümer («sidlers gesslin», «Barfűssergasse» etc.) benannt wurden. Vgl. hierzu GAROVI, Örtlichkeitsnamen, S. 43–50. Zu Gassen- und Strassennamen in spätmittelalterlichen Städten im französischsprachigen Raum: LEGUAY, La rue, S. 92–98.

³¹ BADER, Wegerecht, S. 404 f.: «Als Bauweg bezeichnet man alle Wege, die der ordentlichen Bebauung der ländlichen Flur dienen.»

³² BLUMER, Staats- und Rechtsgeschichte 1, S. 448: «Das Recht des Tränkweges begriff sowohl ein Recht auf Wasser als auch ein Wegrecht für das Vieh in sich.»

³³ Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. II, bearb. v. O. Gröger/G. Saladin/C. Stockmeyer/I. Suter/H. Wanner, Frauenfeld 1952, Sp. 2355, Art. «Fueű-stras(s).

³⁴ GRIMM, Jacob und Wilhelm, Deutsches Wörterbuch, Bd. 10, München 1991 (ND der Ausgabe Stuttgart 1877), Sp. 1784 definiert «Holzweg» folgendermassen: «weg der zu wirtschaftszwecken in ein holz gemacht ist und nicht der verbindung zweier orte unter einander dient».

³⁵ Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. II, bearb. v. O. Gröger/G. Saladin/C. Stockmeyer/I. Suter/H. Wanner, Frauenfeld 1952, Sp. 2358 gibt als Synonyme zu Landstrasse «Haupt-, Königs-, Rűchs-Str(asse)» an. Siehe auch LEXER, Mittelhochdeutsches Wörterbuch, S. 122 mit der Bedeutung «öffent. weg durchs land».

³⁶ GRIMM, Jacob und Wilhelm, Deutsches Wörterbuch, Bd. II, München 1991 (ND der Ausgabe Leipzig 1873), Sp. 828 mit der Bedeutung «weg zur kirche». Siehe auch Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch zur schweizerdeutschen Sprache, Bd. II, bearb. v. O. Gröger/G. Saladin/C. Stockmeyer/I. Suter/H. Wanner, Frauenfeld 1952, Sp. 2356 f., Art. «Kilch(en)-stras(s)».

³⁷ Mittelhochdeutsch «menwęc» = «weg auf das zugvieh getrieben wird» (LEXER, Mittelhochdeutsches Taschenwörterbuch, S. 137).

³⁸ GRIMM, Jacob und Wilhelm, Deutsches Wörterbuch, Bd. 30, München 1991 (ND der Ausgabe Stuttgart 1960), Sp. 486 als «fester, im winter benutzbarer weg, im gegensatz zu sommerweg» bzw. «speciell ein nur im winter zur benutzung frei gegebener weg».

³⁹ GRIMM, Jacob und Wilhelm, Deutsches Wörterbuch, Bd. 16, München 1991 (ND der Ausgabe Leipzig 1905), Sp. 1566 als «weg, der nur im sommer benutzt wird». Allerdings gibt es im Bereich des Forstwesens noch eine weitere Bedeutung (ebd.): «ingerichtete bahn zum transport von holz zu der jahreszeit, wo der boden nicht mit schnee bedeckt ist, schmierweg, schleifweg, schlittweg».

⁴⁰ Ausführlich behandelt der Luzerner Stadtschreiber Renward Cysat (1545–1614) in seinen Kollektaneen das Wegrecht in Betreff auf Sommer- und Winterwege (Cysat, Collectanea Chronica, S. 1120). Siehe auch BLUMER, Staats- und Rechtsgeschichte 1, S. 447 und DERS., Staats- und Rechtsgeschichte 2/2, S. 78.

⁴¹ Siehe beispielsweise die Streitigkeiten in der Teilsame Ramersberg (Gemeinde Sarnen) in spätmittelalterlicher Zeit (Kiem, Urkunden, S. 312–314 (Nr. 9), S. 320 f. (Nr. 12), S. 324 f. (Nr. 20), S. 326 f. (Nr. 22)). Siehe auch Kűchler, Protokolle 1, Nr. 0.30, S. 162; Nr. 0.36, S. 163; Nr. 0.43, S. 164; Nr. 0.46, S. 165; Nr. 0.69, S. 170; Nr. 0.77, S. 171; Nr. 0.81, S. 172; Nr. 0.83, S. 173; Nr. 0.84, S. 173; Nr. 0.87, S. 174; Nr. 0.99,

häufig als «offen» Weg oder Strasse bezeichnet, gab es eine Vielzahl privater bzw. halböffentlicher Verkehrsverbindungen, insbesondere im Nahbereich, welche gewohnheitsrechtlich bestimmten Personengruppen zugänglich waren.⁴² Im lokalen Bereich waren die Grundbesitzer verpflichtet, dem Nachbarn «weg und steg» zu geben,⁴³ was natürlich auch zu gewissen Unterhaltsarbeiten dieser Verkehrsverbindungen verpflichtete.⁴⁴

Je nach Strassen- und Wegtyp existierten unterschiedliche Strassenbreiten. Bestimmungen über die Strassen- bzw. Wegbreite sind im Sachsen- oder Schwabenspiegel aus der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts dokumentiert.⁴⁵ Über die Breite der zu unterhaltenden «öffentlichen» Wege gibt es aber auch aus der Zentralschweiz verschiedene Hinweise: So heisst es beispielsweise im sogenannten «Wegweisbrief» der «kilchhöri ze Art» (= Arth, Kt. Schwyz) aus dem Jahre 1354, dass die «Lanndtstrass... sol sin zwanzig schuo breit», während andere «Offen wäg... sollen Fierzächen schuo breit sin».⁴⁶ Dies entsprach in heutigen Massen ausgedrückt etwa 6,30 Meter bzw. 4,40 Meter.⁴⁷ In ähnlicher Weise legte das Hofrecht von Ägeri 1407 für die «offen strass» bei der «müly ze Wil» (= Mühle bei Mülibach, Unterägeri, Kt. Zug), welche bis «Houbtsee, an das Tor» (= Tor bei Schornen an der Letzi, Sattel, Kt. Schwyz) führte, als Wegbreite «viertzechen schûch» fest. Im selben Hofrecht wird für einen anderen «offnen weg» über die Wegbreite bestimmt, dass diese «sol sin als witt, das, (wan) zwen enandren bekoment mit geladnen rossen, einer für den

S. 176; Nr. 0.103, S. 177; Nr. 0.108, S. 178; Nr. 0.109, S. 178; Nr. 0.111, S. 179; Nr. 40a, S. 195; Nr. 643, S. 382; Kuchler, Protokolle 2, Nr. 936, S. 213; Nr. 941, S. 216; Nr. 954, S. 222; Kuchler, Protokolle 3, Nr. 1145, S. 204 f.; Nr. 1357, S. 280 f.; Nr. 1787, S. 485 f. Siehe auch die Streitigkeiten von Caspar Wipfling und Werny Jouch von Erstfeld wegen Überfahrens ihrer Güter in der Winterszeit aus dem Jahre 1549 (KOCHER, Gotthardweg, Nr. 2, S. 116 f.).

⁴² Das Obwaldner Landrecht stellte Folgendes betreffend der Wegrechte fest (Christ/Schnell, Rechtsquellen, S. 50, Art. 155): «Und so jeman mit dem andern spenig der wegen halb wirt, also das sy underthädiges oder das gericht harum bruchent, sol man sy die weg allwegen heißen bruchen den nächststen und ouch den unschedlichsten, so jemer sin mag. dan weg und steg gant ab und an und verlöbrysent sich nitt, als andere rechtsame.» Eine Besonderheit stellt der «Siechenweg» in der Stadt Luzern dar. In der Aussätzigenordnung von 1433 wurde der Weg bestimmt, welche die Leprosen durch die Stadt nehmen durften (SSRQ Luzern 3/1/2, Nr. 196, S. 164; siehe auch LÜTOLF, Leprosen, S. 208). In der Normandie gab es an einigen Orten den «chemin des lépreux» (DOUBLET DE BOISTHIBAUT, La maladrerie, S. 335). Siehe auch: MÜLLER, Lepra, S. 101.

⁴³ BLUMER, Staats- und Rechtsgeschichte 1, S. 447 f. Siehe das Beispiel aus der schwyzerischen Landschaft March aus dem Jahre 1521, wo als Landrecht festgelegt wurde, dass «Einer den nechsten unnd den unschedlichen Sol faren ab dem sinen unnd uff das Sin an die lantstrass, ob er nüt steg unnd Weg hab ab dem Sinen» (Kothing, Rechtsquellen, S. 39, Art. 56).

⁴⁴ Siehe beispielsweise das Amtsbuch der Stadt und Vogtei Willisau aus dem Jahre 1534 (SSRQ Luzern 3/2/2/1, Nr. 76, S. 302, Art. 70): «Es sol ouch ein jetlicher vor dem sinen stegen unnd wegen, wo nit gütt stäg unnd wäg sind unnd ouch nitt gemeine wërch sind.»

⁴⁵ Während der Sachsenspiegel einfach bestimmte, dass des «koninges strate scal sin also breid dat en wagen deme anderen gerümen moge» (Sachsenspiegel, 2. Buch, S. 189 f., Art. 60, § 3), legte der Schwabenspiegel fest, dass des «kvniges strazen svln sehzen schühe wit sin»; ebenso sollte die «lant straze ... also breit sin, daz ein wagen dem anderen mag gervmen» (Schwabenspiegel, S. 103, § 221; siehe auch ebd., S. 87, § 181).

⁴⁶ Der Geschichtsfreund II, 1855, S. 178, Nr. 16.

⁴⁷ Gerundet nach den Längenmassangaben bei DUBLER, Masse, S. 17 und 20.

andren mög komen».⁴⁸ 1340 verpflichtete sich der Schwyzer Landmann Cunratt Bruster ein Stück Seeweg bei Seewen am Lauerzersee zu unterhalten und zwar in einer solchen Breite, dass «ein Roß mit zweyen somlägellen da gan möge».⁴⁹ In einzelnen Fällen waren allerdings aus naturräumlichen Gründen und vor allem fehlenden technischen Möglichkeiten Strassenverbreiterungen zu machen nicht möglich, so dass manchmal bei einzelnen Wegverbindungen auch unkonventionelle Lösungen beigezogen werden mussten: 1580 erneuerten die Talleute des Wägitals im heutigen Kanton Schwyz ihr von alters her angestammtes Recht, an Dienstagen und am Wochenmarkt zu Lachen die Strasse aus dem Wägital wegen der Enge ausschliesslich allein zu befahren, um den Markt zu besuchen. Einzig in dringenden Notfällen sollten hiervon Ausnahmen gestattet sein.⁵⁰

VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN SPÄTMITTELALTERLICHER ZEIT

Allgemein herrscht in der historischen Literatur ein ziemlich negatives Bild über den Zustand der mittelalterlichen Verkehrswege vor.⁵¹ In massgeblicher Weise wird diese Ansicht von Vergleichen mit heutigen Verkehrsverhältnissen wie auch an antik-römischen Strassen bestimmt.⁵² Tatsächlich finden sich in mittelalterlicher Zeit immer wieder Beschreibungen über die schlechten Verkehrsverhältnisse; allerdings nahmen solche Klagen nicht selten topischen Charakter an. Negative Berichte über den Strassenzustand müssen quellenkritisch mit einer gewissen Skepsis betrachtet werden; denn selbst in der Gegenwart wird trotz deutlich verbesserter Verkehrsverhältnisse wiederholt Kritik – teilweise sicherlich gerechtfertigt – an der heutigen Verkehrsinfrastruktur geübt. Man muss sich aber bewusst werden, dass das in früh- und hochmittelalterlicher Zeit grob geknüpft und im Laufe des Spätmittelalters stark verdichtete Strassennetz immerhin bis ins 18. Jahrhundert weitgehend Bestand hatte und erst dann mit einem allgemein in Europa durchgesetzten Chausseenbau eine eigentliche «Revolutionierung» des Strassenwesens stattfand.⁵³ Stärker wetterabhängig als in der heutigen Zeit waren vor allem die Verkehrsverhältnisse: Die weitgehend unbefestigten Strassen waren in der trockenen Sommerzeit staubig, konnten durch Wettereinbrüche in kürzester Zeit aber in schlammige und morastige Wege verwandelt werden; ein Durchkommen war kaum noch oder zumindest

⁴⁸ UB Zug 1, Nr. 440, S. 202, Art. 7 und 10.

⁴⁹ Kothing, Landbuch, S. 233.

⁵⁰ Urkundenregesten des Bezirksarchivs March, Nr. 43a (Typoskript im STASZ).

⁵¹ In der zentralschweizerischen Literatur ist dieses Negativbild der mittelalterlichen wie auch frühneuzeitlichen Verkehrsverhältnisse sehr verbreitet. Stellvertretend für andere: RÖLLIN, Aspekte, S. 167: «Der Strassenzustand war im Mittelalter im Durchschnitt sehr schlecht.»

⁵² So behauptete schon BAVIER, Strassen, S. 22, dass die in der Römerzeit geschaffenen Strassen «dem öffentlichen Verkehr während beinahe zwei Jahrtausenden gedient» haben, «und es sind namentlich bis zum 18. Jahrhundert zwar eine Menge kleinerer Verbindungsstrassen, jedoch keinerlei grosse Verbesserungen oder Neuanlagen im Strassenwesen eingeführt worden.»

⁵³ SCHUBERT, Einführung, S. 61.

nur sehr erschwert möglich. In der Winterszeit konnten durch Temperatureinbrüche die durch die feuchte Jahreszeit des Herbstes schlammig gewordenen Verkehrswege aber wieder befahrbar und in sonstiger Weise gangbar werden, wobei allerdings heftige Schneefälle insbesondere in der Voralpen- und Alpenregion die Befahr- und Begehbarkeit der Strassen und Wege erneut zu einem Problem machen konnten. Immerhin wurden auch einfache Mittel eingesetzt, um Strassen und Wege gangbar zu halten. Nur schon Abflussrinnen an den Wegseiten konnten Entlastung zum Abfliessen des Regenwassers bringen: So bestimmte der Rat der Stadt Luzern im Jahre 1481 bei Reparaturmassnahmen an Strassen und Wegen in seinem ländlichen Territorium «dz mann graben machen sol nebet der sträs, da mit dz wasser dar von rün».⁵⁴

Aus bildlichen Quellen lassen sich Informationen über das Aussehen mittelalterlicher Verkehrswege gewinnen: Insbesondere die eidgenössischen Bilderchroniken vermitteln – bei aller Quellenkritik – verschiedene Erkenntnisse.⁵⁵ Speziell die Bilderchronik des Luzerners Diebold Schilling von 1513 ist für den zentralschweizerischen Raum, aber auch darüber hinaus, aufschlussreich. Hier finden sich sowohl für den städtischen wie auch ländlichen Bereich zahlreiche Hinweise über das Aussehen spätmittelalterlicher Verkehrswege.⁵⁶

Neben diesen Bildquellen sind natürlich die noch erhaltenen Strassen und Wege wichtige Quellen für die Erforschung mittelalterlicher Verkehrsverbindungen: Im zentralschweizerischen Raum haben sich vereinzelt noch Reste alter Strassen und Wege erhalten, welche Informationen über den ehemaligen Strassen- und Wegebau geben. Allerdings ist eine genaue Datierung anhand dieser Strassenüberreste häufig nicht möglich, da solche Verkehrsverbindungen nicht selten auch in späterer Zeit genutzt und ältere Verkehrsspuren durch jüngere laufend überlagert wurden.⁵⁷ Nur mittels des Einbezugs von Begleitfunden, wie etwa Münzen, Hufeisen etc., ist manchmal eine genauere Datierung möglich.⁵⁸ Nichtsdestotrotz haben einzelne noch heute existierende Strassenzüge in der Zentralschweiz eine besondere Berühmtheit erlangt: Bekannt als eigentlicher «lieu de mémoire»⁵⁹ für die eidgenössische Frühgeschichte ist die

⁵⁴ SSRQ Luzern 3/1/3, Nr. 207, S. 228.

⁵⁵ Schon ZEMP, Bilderchroniken, nutzte die eidgenössischen Bilderchroniken als Quellengattung zur Erforschung mittelalterlicher Bauten, wobei aber Strassen nur wenig Berücksichtigung in seiner Darstellung finden und auch zur «Kenntnis der Brückenbausysteme geben die Chroniken kaum nennenswerte Beiträge.» (Ebd., S. 350). Später haben dann SCHWARZ, Alltag, und besonders PFAFF, Welt, die eidgenössischen Bilderchroniken ausführlich als Geschichtsquelle analysiert und es fand eine deutliche Korrektur von Zemps Behauptungen statt.

⁵⁶ Die Luzerner Chronik des Diebold Schilling, passim.

⁵⁷ Besonders problematisch ist dies auch bei den sogenannten «Römerstrassen», welche nicht selten unkritisch durch die Strassenforschung als in der Zeit des römischen Imperiums existierenden Verkehrsverbindungen identifiziert wurden, allerdings weitaus jüngeren Datums sind. Siehe hierzu: HERZIG, Problematik; SCHIEDT/SCHNEIDER/HERZIG, Strassen- und Wegforschung, S. 124–159; BOLLIGER, Römerstrassen.

⁵⁸ Hierzu besonders SCHIEDT/SCHNEIDER/HERZIG, Strassen- und Wegforschung, S. 134–137.

⁵⁹ Neuerdings hat KREIS, Erinnerungsorte, das von Pierre Nora zu Beginn der 1980er-Jahre entwickelte Konzept der «lieux de mémoire» aufgegriffen und auf schweizerische Verhältnisse bezogen.

«Hohle Gasse» zwischen Küssnacht und Immensee, ein Hohlweg an der bedeutenden Gotthardstrecke gelegen, dessen heutiges Aussehen allerdings wahrscheinlich nur wenig mit der Realität des ehemaligen Weges sowohl im Mittelalter wie auch in der Frühen Neuzeit gemein hat, wurde diese einstige Verkehrsverbindung doch erst 1937 in historisierender Art und Weise «zurückgebaut» oder wie man dies in der damaligen Zeit als Restauration eines mittelalterlichen respektive frühneuzeitlichen Verkehrsweges verstanden hat.⁶⁰ Auch



Abb. 3: Die «Hohle Gasse» verbindet Küssnacht und Immensee und war ursprünglich ein Teilstück der wichtigen Route Zürich-Zug-Immensee-Küssnacht-Flüelen-Gotthard. 1934 führte eine Spendensammlung der Schuljugend zur Gründung der «Schweizerischen Stiftung zur Erhaltung der Hohlen Gasse», welche 1937 nach den Vorstellungen der damaligen Zeit in eine «mittelalterliche» Strasse «zurückrestaurieren» liess (Staatsarchiv Schwyz, Fotosammlung).

⁶⁰ MICHEL, Hohlweg; DERS., Inszenierung. Allgemein zur historischen Bedeutung dieses Verkehrswegs: Schnyder, Mittelalterliche Zolltarife, S. 159; OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen), S. 60–62; OCHSNER, Schwyz (Zollwesen), S. 50–68.

sonst gibt es erhaltene Wegüberreste, welche – wie bereits erwähnt – Hinweise über den mittelalterlichen wie auch frühneuzeitlichen Strassen- und Wegebau geben. Allerdings sind solche Überreste ehemaliger Verkehrsverbindungen durch die laufende Veränderung der Kulturlandschaft in starkem Masse gefährdet. Immerhin wurde aufgrund des 1966 beschlossenen und 1967 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz sowie dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung zu Beginn der 1980er-Jahre die Erstellung eines Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) beschlossen, welches als interdisziplinäre Gemeinschaftsarbeit zwischen Geschichte, Geografie und Archäologie zu einem Instrument zum Schutz und Erhalt bedeutender historischer Verkehrswege geworden ist und gleichzeitig Einblick in die Entwicklung des Verkehrs im Raum der heutigen Schweiz bietet. Das 2003 abgeschlossene Bundesinventar wird als Fachorganisation «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte» weitergeführt.⁶¹ Vor allem die Archäologie vermag Einblick in die mittelalterliche Strassenbautechnik zu geben.⁶² Allerdings sind für den zentralschweizerischen Raum noch wenige archäologische Erkenntnisse über das Aussehen, den Bau und Unterhalt mittelalterlicher Strassen und Wege gewonnen worden. Anlässlich des 1990 erschienenen Jubiläumsbandes «Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft» musste Werner Meyer in seinem Beitrag über die archäologischen Forschungen in der mittelalterlichen Zentralschweiz feststellen, dass bodenkundliche «Untersuchungen von Verkehrswegen und Hafenanlagen... bis jetzt in der Innerschweiz noch nie durchgeführt worden» sind, «und was sich längs der wichtigen Verkehrsachsen an sichtbaren Spuren ehemaligen Reisens und Transportierens erhalten hat, können wir – von wenigen Ausnahmen abgesehen – entweder kaum näher datieren, oder es stammt erst aus nachmittelalterlicher Zeit».⁶³ Diese nur geringe archäologische Aufarbeitung der historischen Verkehrswege in der Zentralschweiz ist, angesichts der seit dem späten 19. Jahrhundert in der schweizerischen Historiografie hervorgehobenen verkehrsgeografischen Bedeutung der Zentralschweiz und insbesondere des in der damaligen Zeit zu einem Mythos erhobenen Gotthardpasses, doch einigermaßen erstaunlich.⁶⁴ Mittlerweile ist dieses archäologische Forschungsdefizit – neben dem Mittelalter im Übrigen auch für andere historische

⁶¹ Allgemein hierzu: SCHIEDT/SCHNEIDER/HERZIG, Strassen- und Wegforschung, S. 119 f.

⁶² Allgemein zur Bedeutung der Archäologie für die Erforschung mittelalterlicher Verkehrswege: DENECKE, Methoden; FEHRING, Einführung, S. 223–229; ERICSSON, Wege.

⁶³ MEYER, Siedlung, S. 295, wie auch die weiteren Ausführungen hierzu (S. 295–298). Als Fazit zieht Meyer (ebd., S. 298) den Schluss, «daß für die Mittelalterarchäologie in der Innerschweiz im Bereich der Erforschung von Verkehrseinrichtungen, von Hafenanlagen, Tavernen, Susten und Wegkonstruktionen ein gewaltiger Nachholbedarf besteht.»

⁶⁴ Allgemein zur Mystifizierung des Gotthards: MARCHAL, Geschichtsbild, S. 119–130; DERS., «Berg der Mitte»; Art. Gotthardpass, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 5, Basel 2006, S. 559–563; KREIS, Erinnerungsorte, S. 179–191.

Zeiträume⁶⁵ – zumindest in einzelnen Bereichen ein bisschen abgebaut worden.⁶⁶ Wie beispielsweise Überlandstrassen, also überregionale Verbindungswege von grösserer Bedeutung, in spätmittelalterlicher Zeit gebaut wurden, konnte anlässlich des Nationalstrassenbaus zwischen Luzern und Sursee durch die Luzerner Kantonsarchäologie näher erforscht werden: Im Rümlikerwald in der Gemeinde Neuenkirch wurde eine Grabung durchgeführt, bei welcher man die spätmittelalterlich-frühneuzeitliche Strassenlage der sogenannten Alten Baselstrasse, dem wichtigsten Strassenzug des damaligen eidgenössischen Ortes Luzern, an verschiedenen Profilstellen ansatzweise freilegte. Dabei zeigten sich an den verschiedenen ausgegrabenen Stellen der ehemaligen Strassen unterschiedliche Techniken des Strassenbaus: So fand sich an der einen Stelle eine aus zwei Steinschichten zusammengesetzte Strasse; die untere Schicht befand sich in einem festen, siltigen Sandbett, während eine zweite, aus 8 bis 12 cm grossen Steinen bestehende, kompakt verdichtete Schicht darüber ruhte. An weiteren Grabungsorten dominierten hingegen nicht witterungsbeständige Prügelhölzer als Strassenuntergrund; solche Prügelhölzer mussten wiederholt ersetzt werden, weswegen an einzelnen Wegstellen ein regelrechtes Gitterwerk aus 5 bis 10 cm dicken, runden Holzprügeln entstand.⁶⁷ Auch aus schriftlichen Quellen ist die Bedeutung des Bau- und Werkstoffes Holz für den Strassenbau bezeugt: Holz war wichtiger Bestandteil im Wegebau, welcher dann zum Einsatz kam, wenn weitgehend unbefestigte Strassenzüge verstärkt werden mussten.⁶⁸ Daneben spielte Holz insbesondere im Stege- wie Brückenbau⁶⁹ wie auch bei den bisweilen komplizierten Holzkonstruktionen in Passüberquerungen wie etwa am Gotthard eine grosse Rolle.⁷⁰ Die grosse Bedeutung des Baustoffes Holz für den Strassenbau zeigt sich im Übrigen auch in der Tatsache, dass bei den in schriftlichen Quellen seit dem 14. Jahrhundert zunehmend überlieferten Bannungen von Wäldern, die Verwendung von Baumstämmen oder sonstigen Hölzern zum Zwecke des Strassen- und Wegebaus von diesem Verbot explizit ausgenommen wurden.⁷¹ So bannten beispielsweise die Landleute von Schwyz 1342 den Wald an der Flühe am Eingang

⁶⁵ Siehe beispielsweise die archäologischen Untersuchungen über den Seedamm bei Rapperswil am oberen Zürichsee: CAVELTI, Seebrücken; EBERSCHWEILER, Verkehrswege. Als bereits schon in der Römerzeit begangener Passweg wurde auch der Brünig vermutet (DELLA CASA, Siedlungsplätze, S. 224–230). Zur Bedeutung des Brünigpasses: VON RÜTTE, Hans, Brünigpass, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Bd. 2, Basel 2003, S.748 f.; KÜCHLER, Obwaldens Weg, S. 29–37 und passim.

⁶⁶ Die Kantonsarchäologie Luzern führte in der Gemeinde Neuenkirch im Rümlikerwald und bei Sursee in den Jahren 1978 und 2000/01 Grabungen durch, wobei römische, mittelalterliche wie auch frühneuzeitliche Strassenzüge einer näheren Untersuchung unterzogen werden konnten (Historische Verkehrswege Luzern).

⁶⁷ Historische Verkehrswege Luzern, S. 20 f. Auch vor dem unteren Tor des luzernischen Städtchens Sempach ist ein Prügelrost als Strassenuntergrund belegt (BOESCH, Sempach, S. 112).

⁶⁸ GLAUSER, Verkehr, S. 13. Allgemein zur Bedeutung des Werkstoffes Holz im Verkehrswesen vergangener Zeiten: LANDOLT, Wald, S. 14 f.

⁶⁹ BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken.

⁷⁰ Zu den teils hölzernen, teils steinernen Brücken am Gotthardweg in der Vergangenheit: KOCHER, Gotthardweg, S. 72–85.

⁷¹ Siehe hierzu SABLONIER, Waldschutz, S. 583, 585, 586, 588.

des Muotatals, wobei aber die Verwendung von Holz zu Wassertrögen und «was holtzes man betarf zü dem wege in den Flün» gestattet wurde.⁷² In gleicher Weise wurde 1428 das Tannenholz am Ütenbach gebannt; ausgenommen war, «was holtzes man bedarff zu der Lanntlüten gemeinlich wege oder stäg zu bruchen».⁷³ 1504 behielt sich die Stadt Zug beim Verkauf der beiden Gehölze Reitebuech und Schluecht an diejenigen von Cham vor, dass weiterhin das Holz zum Unterhalt der Brücke in Cham, «eß syendt grundthöltzer, stüdt, daußböim undt laden», aus diesen Wäldern bezogen werden dürfe.⁷⁴ Wälder niederlegende Unwetter waren Katastrophen, welche Holzbestände massiv schädigten; für eine hochwertige Holzverarbeitung war dieses häufig gesplitterte Holz nicht mehr geeignet. Allerdings konnte dieses Holz immerhin noch für den Strassen- und Wegebau verwendet werden: Nachdem ein Sturmwind 1561 gegen tausend Tan-



Abb. 4: Die eidgenössischen Bilderchroniken geben auch Einblicke auf Strassenkonstruktionen. Dargestellt ist ein Prügelweg in der Nähe von Murten. Prügelwege führten häufig über Feuchtgebiete hinweg. Die Szene selber stellt eine Episode im Vorfeld der berühmten Schlacht bei Murten 1476 dar. Miniatur aus der Luzerner Chronik des Diebold Schilling, um 1513, fol. 106r («Diebold-Schilling-Chronik» 1513 © Eigentum der Korporation Luzern).

⁷² QW 1/3/1, Nr. 405, S. 266; Kothing, Landbuch, S. 216.

⁷³ Kothing, Landbuch, S. 205.

⁷⁴ UB Zug 2, Nr. 1869, S. 910.

nen in der Gegend des Städtchens Sempach niedergelegt hatte, stellte man dieses Holz für «brügel ... uff die Strassen» den Sempachern zur Verfügung.⁷⁵

STRASSENUNTERHALTSPFLICHTEN

In der Regel lag die Pflicht des Strassen- bzw. Wegunterhalts bei den lokalen Anstössern.⁷⁶ So wurde beispielsweise 1397 im Land Schwyz bestimmt, dass alle Landleute, welche «Ligentz gut an dem yberg hand», den Weg, der «an den yberg gatt, machen unnd behan sollen... an der andern Lanndtlüten, die nit Ligentz gut an dem yberg hand, schaden».⁷⁷ Auch die Inhaber der im Besitze des Klosters Einsiedeln sich befindlichen Schweighöfe waren zu Strassenunterhaltungspflichten angehalten: So musste der neu gewählte Inhaber des Einsiedler Schweighofs auf dem Etzel 1527 sich verpflichten, «die Gräben neben den Brüglen an beyden Seiten/wo die Straß das von Nohtturfft erfordert/alle Jahr jährlich/so vil ihm möglich ist/auffzuthun/und ergraben/damit das Wasser sein Außzug haben und abrinnen mög/dardurch die Straß zuwandlen erhalten werd». Ebenso war er zum Unterhalt der dortigen Brücke verpflichtet «so dick/und vil das zuschulden kombe/schuldig daran zumachen/und erhalten/.../alweg bey Zeiten versehen/und versorgen/daß von solchen Weegen jemand Schaden beschehe».⁷⁸ Aber auch die einzelnen kommunalen Gemeinschaften waren als Ganzes immer wieder in solche Pflichten eingebunden: Laut einer aus den 1420er-Jahren stammenden Zeugenaussage war jeder Kirchgenosse der Kirchgemeinde Wassen zu einem «tag werk» am Strassenbau verpflichtet.⁷⁹ Ebenso heisst es in den 1562 erlassenen Dorfsatzungen der «dorfflüet zü Bligenstorff» im heutigen Kanton Zug folgendermassen: «Item des werchens halben, so man will rütten, stäg und wäg machen, wie ein gmeind das ansicht zü werchen, oder an anderen orten, wer do nitt zü hin gatt und sin tagwen thütt, der ist verfallen den dorfflüttenn 6 pl. zü büs; so und ers nit welt gen, so mag in ein dorffgmeind wol witter straffen.»⁸⁰ Das Engelberger Talrecht von 1413 verpflichtete die Talleute, die Strassen und Wege zu unterhalten: «Fügte es sich ouch, das die weg, die in das tal gand, bresthaft würdent, So sol ouch ein ietklicher Tallman tagwan tuon daselbs, wenn es notdürftig ist, da söllent Jnen ouch die Herren (gemeint ist das Benediktinerkloster Engelberg, OL) helffen, als

⁷⁵ BOESCH, Sempach, S. 112.

⁷⁶ Im aus dem späten 13. Jahrhundert stammenden Schwabenspiegel heisst es (Schwabenspiegel, S. 87, § 181): «Ein iegelich man soll wege machen vor siner tûr unde vor sinem gute. siben schûhe. daz ander teil sol diu gemeinde machen.»

⁷⁷ STASZ, Urk. 265; siehe auch Kothing, Landbuch, S. 234. Interessanterweise erhielten die für den Wegeunterhalt verpflichteten Strassenanstösser noch 70 Pfund als Entschädigung aus der Landeskasse.

⁷⁸ Documenta Archivi Einsidlensis, ..., Bd. 2, Einsiedeln 1670, Capsula L, S. 7. Die Documenta sind digitalisiert und können über das Internet konsultiert werden: www.klosterarchiv.ch/e-archiv/documenta_detail.php?band=2&capsula=L&start=10 (Zugriff 8.7.2010).

⁷⁹ Urkunden aus Uri, S. 13, Nr. 250.

⁸⁰ SSRQ Zug 8/2, Nr. 1780, S. 1020, Art. 7. Siehe zum Vergleich die Verhältnisse im Herrschaftsgebiet der Stadt Bern: LANDOLT, Worb, S. 513–518.

ouch daz von Alter har komen ist.»⁸¹ Letzteres weist darauf hin, dass die «Bestimmungen über Straßen-, Wege- und Brückenbau» sich auf der «Grenzlinie zwischen Gemeinwerk und Herrschaftsfron» bewegten.⁸² Ausdrücklich wurden bisweilen auch in einem Beisassen- bzw. Hintersassenverhältnis stehende Landesbewohner in die Strassenunterhaltungspflicht eingebunden, wie aus dem Landbuch der schwyzerischen Landschaft March bezeugt ist: 1544 bestimmte der Märchler Landrat, dass das von den «hußheblychen» Hintersassen eingeforderte Einzugs-geld von 10 Pfund «zur besserung steg und weg zur nottdurft Einer lantschafft» dem Baumeister überwiesen werden solle.⁸³ Im Land Schwyz waren grosse Teile des Territoriums Allmendland, so dass die Landleute bzw. die Landeskasse für den Strassenunterhalt verantwortlich waren. So finden sich denn auch in den ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erhaltenen Landesrechnungen vielfach Ausgaben für den Wege- und Brückenunterhalt.⁸⁴ Wenn Allmendland an Private ausgeschieden wurde, wurden diese ausdrücklich zum Wege- und manchmal auch zum Brückenunterhalt angehalten «ane der Lanntlüten kosten und schaden».⁸⁵ Im Jahre 1500 bestimmte die Schwyzer Landsgemeinde, dass «ein yetlicher, so gütter hatt in unßerm Lanndt, die an die allmy und strasßen stosßett, der soll zechen schuch von sinem gut wegen, wäg unnd strasßen besßeren unnd machen unnd die beheben». Gleichzeitig wurde auch bestimmt, dass dort, wo «zwen (Nachbarn, OL) gegen einandern mit güttern an strasßen stosßent, so söllent sy die strasß einandern hellffen machen und beheben, wie wyt die strasß wärett unnd ist, es wer denn sach, das dazwüschent so merckliche allmy lege, das ein amman und die syben bedüchte, das min Herren da billich hellfffen söllten; da Hanndt sy gwallt».⁸⁶ Das Land behielt sich also vor, je nach Situation eine Beisteuer zu leisten. In Obwalden wurde 1523 festgelegt, dass bei «lant strassen» anstossende Eigengüter die Besitzer jeweils die Hälfte der Strassenunterhaltskosten zu zahlen hatten, während die andere Hälfte das Land übernahm. Diese

⁸¹ Der Geschichtsfreund II, 1855, S. 195–207, hier S. 204; siehe auch SCHNELL, Thalrecht, S. 65, Art. 115, wo interessanterweise der Hinweis über die Beihilfe des Benediktinerklosters Engelberg fehlt.

⁸² BADER, Dorfgenossenschaft, S. 241.

⁸³ Kothing, Rechtsquellen, S. 44, Art. 83.

⁸⁴ STASZ, cod. 1285, passim. Allgemein zum öffentlichen Finanzhaushalt im Land Schwyz in spätmittelalterlicher Zeit: LANDOLT, Finanzen.

⁸⁵ Kothing, Landbuch, S. 238 f. Siehe auch ebd., S. 232 («Um den weg vom sesteg untz in das sity»), S. 234 f. («Um den weg, der an den yberg gatt»), S. 235 f. («Von der straß wegen durch das Brunny»), S. 236 f. («Um den weg in der würtz»), S. 238 f. («Um ein weg unnd eins Brüggly by der Seweren»), S. 239 («Um den weg ob Jostz uffdermur Hußmatt»), S. 239 f. («Um die straß by Lüpschartz huß»), S. 240 f. («Von der Straß uff dem Asatt»), S. 241 («Von dem graben uff grossenstein»), S. 241 («Um den weg durch den ütenbach uff wintersriedt»), S. 241 («Um den Stäg by Jost blassen huß»), S. 242 («Um den weg, stäg unnd straß by dem Gericht»), S. 242 («Um einen bletz ob dem tümpsell»), S. 247 f. («Urteil um Heiny Richmutz stäg und weg durch sin Lücken uff Eygenwyß»). Siehe auch REICHLIN, Oberallmende, S. 126, 154 f., 159–161.

⁸⁶ Kothing, Landbuch, S. 141 f. («Wie wyt einer von sinem gut wägen soll»). Der amtierende Landammann bildete zusammen mit den Vorstehern der sechs Viertel (Altviertel, Neuviertel, Nitwässerviertel, Steinerviertel, Artherviertel, Muotathalerviertel) des Landes Schwyz das Gremium der sogenannten Siebner. Diese hatten eine wichtige Funktion im Finanzwesen des Landes, darüber hinaus waren sie auch für viele andere Dinge innerhalb der Landesverwaltung verantwortlich (LANDOLT, Finanzen, S. 77).

Regelung galt, wenn auf beiden Seiten der Strassen Eigengüter lagen. Wo nur auf der einen Strassenseite Privatbesitz war, während auf der anderen Strassenseite der Allgemeinheit überlassenes Allmendland lag, so war der Eigentümer nur zu einem Viertel der Zahlung der Strassenunterhaltskosten verpflichtet.⁸⁷ In den Ackerbaugebieten innerhalb der Grenzen des heutigen Kantons Luzern wälzten bisweilen einzelne Gemeinden den Strassen- und Wegeunterhalt zu Mühlen auch auf die Mühlenbesitzer ab, obwohl in der Regel auch der Unterhalt der Mühlenzufahrten wie bei anderen Wegen durch die Anstösser im Gemeinwerk zu besorgen war.⁸⁸ An Passstrassen wie dem Gotthard waren für den Brücken- wie Wegeunterhalt ursprünglich die einheimischen, lokal ansässigen Säumer verantwortlich, wobei in einer Gemeinde alle saumberechtigten Bewohner zu dieser Gemeinfron verpflichtet waren. Mit der im Laufe des Spätmittelalters aufkommenden, vor allem durch Kaufleute erwünschten Strackfuhr, dem schnelleren Transport von Waren durch auswärtige Säumer und Fuhrleute an einem Stück, kam es zum Konflikt betreffend der Strassenunterhaltskosten. Durch die Gemeinden wurde deshalb von den fremden Säumern als Abgabe das sogenannte «forleytum» verlangt, dessen Erhebung südlich des Gotthards seit dem späten 14. Jahrhundert belegt ist.⁸⁹ Aktiv wurden manchmal auch Personen, welche als Verkehrsteilnehmer im Transportwesen ein spezielles Interesse an der Aufrechterhaltung einer Verkehrsverbindung hatten: 1482 übernahm beispielsweise der Luzerner Rat von den «kareren» von Beromünster die halben Strassenunterhaltskosten, welche diese «an die sträs, so sy gemacht hant» geleistet hatten. Dabei wurde allerdings betont, dass dies «von gnäden und nitt von rechtz wegen» ausgezahlt wurde.⁹⁰ Allerdings mussten verschiedentlich auch Zwangsmassnahmen ergriffen werden, weil einzelne Transportgewerbe die Verkehrsinfrastruktur einer besonderen Belastung aussetzten: 1399 zwangen die Dorfgenossen von Cham den aus dem benachbarten Steinhausen stammenden Salzfuhrleuten einen Vergleich betreffend den Strassenbau ab. Diesen wurde ein spezieller Weg durch das Chamer Dorfterritorium gestattet, den diese allerdings selbst zu unterhalten verpflichtet waren. Denn diese hatten zuvor mit ihren Fuhrwerken die Wege im Chamer Dorfgebiet arg in Mitleidenschaft gezogen: Diese «fahrend von Zürich gen Lucern und herwider, und aber die von Chaam schadgent mit wägen, daß si inen über daß iro fahrend».⁹¹ Bereits erwähnt wur-

⁸⁷ Christ/Schnell, Rechtsquellen, S. 68, Art. 214.

⁸⁸ DUBLER, Müller, S. 38.

⁸⁹ CARONI, Bedeutung, S. 89 f. Siehe für «forleytum» bzw. «Fürleiti» auch Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. 3, bearb. v. Fr. Staub/L. Tobler/R. Schoch/A. Bachmann und H. Bruppacher, Frauenfeld 1895, Sp. 1495, Art. «Fürleiti»: «Abgabe, die auf gewissen Routen fremde Säumer, Schiffer oder Fuhrleute von ihren Waaren zahlen mussten, wenn sie deren Weiterbeförderung selbst besorgen und nicht den Einheimischen, bzw. Denen überlassen wollten, welche daselbst ein Anrecht auf den Gütertransport hatten.»

⁹⁰ SSRQ Luzern 3/1/3, Nr. 207, S. 228. Auch 1490 setzten sich wiederum die «karrer» von Beromünster für den Strassenunterhalt «ihrer» Strasse ein, indem diese sie «selbs gemacht und erbesrett hand». An diesen Strassenunterhalt zahlte der Luzerner Rat zwei Gulden, wobei der Rat wiederum betonte, dass dies «von gnaden und nit von rechtz wegen beschechen» sei (ebd., Nr. 323, S. 363).

⁹¹ UB Zug 2, Nr. 2434, S. S. 1167; SABLONIER, Gesellschaft, S. 186.

den die Übereinkünfte, welche auf überregionaler Ebene zur Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastrukturen wiederholt durch die einzelnen Herrschaftsträger getroffen werden mussten; darüber hinaus fanden auf regionaler Stufe «Zusammenschlüsse von Nachbarn und Verbänden, die nicht einer einzigen Gemeinde angehören, vor allem beim Bau von über das Dorfgebiet hinausführenden Landstraßen und beim Brückenbau» statt.⁹² Gelegentlich wurde auch der Brückenunterhalt an Privatpersonen übergeben: 1428 kam der Luzerner Rat mit Búrgin Wasman überein, dass dieser die Brücke zu Maltern in der Wandelen «in sinem kosten» herrichten solle, wobei die Stadt ihm eine Beisteuer reichte. Zudem durfte er einen Brückenzoll erheben.⁹³ Anders geregelt war der Brückenunterhalt bei der Emmenbrücke: 1437 wurde durch den Luzerner Rat Peter Schnider zum «Zollner» bestellt, wobei dieser den Zoll in einer Büchse sammeln und abliefern musste; die Brücke musste er in seinen Kosten in ihrer ganzen Länge «ze Ströwent und mit Ströwhölzern in Eren zu haben». Als Lohn erhielt er Getreideabgaben, welche «die unsern uß Rotenburgeramt und in der Vogtie von Alterhar geben habent an das var, wie das von alter harkommen ist».⁹⁴ Mit dieser Getreideabgabe an den Brückenzöllner erkaufte sich die Nachbarn der Umgegend die Zollfreiheit für die Brückenquerung.⁹⁵



Abb. 5: Die Würzlibrücke auf dem Weg von Schwyz in Richtung Haggeneegg. Die Fotografie aus dem Jahre 1892 von Josef Bettschart (1843–1900) vermittelt einen guten Einblick in den Bau von Brücken und Stegen in vergangenen Zeiten. Viele Konstruktionen waren einfach und hatten häufig auch kein Brückengeländer, wie dies etwa auch für die zwischen 1358 und 1360 erbaute Rapperswiler Brücke bezeugt ist (Staatsarchiv Schwyz, Fotosammlung).

⁹² BADER, Dorfgenossenschaft, S. 241.

⁹³ SCHNYDER, Mittelalterliche Zolltarife, Nr. 39, S. 195. In den ersten beiden Jahren nach Herrichtung der Brücke durfte er gemäss Übereinkunft einen höheren Zoll verlangen, nämlich von einem «rosß» 1 Angster, von einem «karren» 2 Angster und von einem «wagen» 4 Angster. Später sollte dieser Brückenzoll auf 1 Heller, 1 Angster und 2 Angster reduziert sein.

⁹⁴ SEGESSER, Rechtsgeschichte, S. 422, Anm. 1.

⁹⁵ Schon bei der Einführung des Zolltarifs 1426 bei der Emmenbrücke wurde Folgendes festgehalten (Liebenau, Urkunden, Nr. 79, S. 349): «Der vogt von Rotenburg sol verkünden, welhe im ampt hant vor ziten korn gen dem veren ze Emmen, dz die all aber gen sönd das korn dem zoller jürlich, das soll er ze lon han; dann sönd si vnd jr gesind an(e) zoll faren. Vnd weler dis alles nit täte, der sol v lb buoss gen. Wenn ouch ein jar vskunt, so sol man den zoll rechnen; denn stet es an uns, was wir geben dem zoller, üt oder nüt zuo dem korn.» Auch aus anderen Regionen der heutigen Schweiz sind solche Getreideabgaben bei gleichzeitiger Gewährung von Brückenzollfreiheit für die ansässige Bevölkerung belegt: Für Bern siehe GERBER, Bauen, S. 90 f. und LANDOLT, Worb, S. 516 f., wo diese Abgabe als «Brücksommer» bezeichnet wurde.

Die Strassenunterhaltungspflicht für Anlieger war eine höchst umstrittene Angelegenheit, welche wiederholt zu Streitigkeiten führte: 1441 musste das Urner Fünftehnergericht in Altdorf einen Streit zwischen den «gemeinen dorfleüthen» von Göschenen und Heini Waltsch von Altdorf schlichten, der sich weigerte, der Strassenunterhaltungspflicht wie im Übrigen auch der Steuerpflicht nachzukommen. Das Gericht entschied schliesslich, dass Heini Waltsch denen von Göschenen «soll helfen steeg vnd weg oder bruggen machen vom dorf oder von der landstrass hin in waß er da deß wertz bruchet, oder nießet, so vill ihm deß nach marchzahl gezeit, vnd soll dabey bestahn».⁹⁶ Allerdings blieb dieser Konflikt zwischen den Dorfbewohnern von Göschenen und Heini Waltsch ungelöst: 1455 trat das Urner Fünftehnergericht in Altdorf erneut zusammen und entschied, dass Heini Waltsch alle Pflichten erfüllen solle «als ein ander dorfman» von Göschenen.⁹⁷ 1450 musste der Urner Landweibel in einer Gerichtsverhandlung zu Altdorf einen Streit über den Strassenunterhalt bei Seelisberg schlichten; hier waren Streitigkeiten wegen «der strass... under bereldingen gelegen, als das wasser durch die stras gat oder sust bösser weg ist» ausgebrochen. Im Urteil wurde festgehalten, dass die Anstösser «das wasser us der stras Richten und das Jetweder uff das sin so fill griffen das das wasser us der stras kom».⁹⁸ 1507 kam es zu Streitigkeiten zwischen den Bewohnern von Ripshausen und denen von Erstfeld wegen des Brückenunterhalts in Erstfeld. Die von Ripshausen wollten keinen Beitrag leisten, «wan sy bruchint den stäg weder zû kilchen noch zû märcht vnd gerten». Das Urner Fünftehnergericht entschied schliesslich, dass die Ripshausener nur halb so viel leisten sollten als die Erstfelder.⁹⁹

WEGEBAU INNERHALB VON STÄDTISCHEN UND LÄNDLICHEN KOMMUNEN

Erste Nachrichten über die Pflasterung von Strassen, Gassen und Wegen im städtischen Raum sind im europäischen Raum seit dem späten 12. Jahrhundert aus mittelalterlichen Grossstädten wie Paris (1185) wie auch weiteren Kommunen dokumentiert; im 14. Jahrhundert werden solche mit Steinen gepflasterte Strassen häufiger und im 15. Jahrhundert als allgemein üblich erwähnt.¹⁰⁰ Dabei kam

⁹⁶ Urkunden aus Uri, S. 64 f., Nr. 292; siehe auch S. 63 f., Nr. 291.

⁹⁷ Urkunden aus Uri, S. 85 f., Nr. 308. Die ungleiche Verteilung der Strassenunterhaltungspflichten führte auch im zugerischen Oberwil zu Konflikten (SSRQ Zug 8/2, Nr. 1239, S. 663 f.): 1531 klagten Vertreter des Dorfes Oberwil vor dem Zuger Rat. Dieser hatte den Oberwilern befohlen, «die strass (zu) machen, das byderb lutt mogent gefaren». Die Dorfvertreter brachten nun vor, dass andere Strassenanstösser nichts zu diesen Arbeiten beitrugen. Auch «züchent frömdt lütt zû ynnen, die das gemeinwerch ouch allß wol nutzendt allß die andern unnd aber nütt daran gäbent, das sy beschwert.» Der Zuger Rat entschied, dass alle denselben Pflichten unterworfen sein sollen. Und wegen des Strassenunterhalts wurde bestimmt, dass «wo da nachburen an ein andern und gägen ein andern stoßendt, die söllendt ein andern helffen, die straßen machen. Wo aber die straßen zwüschent den gemeinwerch ligendt, da sondt die, so in der gemeindt sitzendt, die straßen ein andern helffen machen.»

⁹⁸ Schneller, Josue und Sebastian von Beroldingen, S. 21 f. (Anhang Nr. 19).

⁹⁹ KOCHER, Gotthardweg, Nr. 1, S. 114–116.

¹⁰⁰ DIRLMEIER, Zuständigkeiten, S. 143 f; DERS., Lebensbedingungen.

eine gewisse Konkurrenz zwischen den einzelnen Städten auf, wie dies im Übrigen auch bei anderen Innovationen belegt ist.¹⁰¹ Jede Stadt, welche etwas auf sich hielt, musste hier aktiv werden.¹⁰² Im zentralschweizerischen Raum sind Quellen über die Pflasterung von Strassen aus spätmittelalterlicher Zeit insbesondere aus der Stadt Luzern überliefert. Gemäss der schriftlichen Überlieferung beschloss der Luzerner Rat Ende 1427 die Pflasterung seiner innerstädtischen Strassen und Gassen: «Jtem man sol an den offnen strassen besetzen mit blatten und jn den nebend gesslinen mitt kislingen.»¹⁰³ Tatsächlich finden sich in der Bilderchronik des Luzerners Diebold Schilling verschiedene Darstellungen der Stadt Luzern, auf welchen man unterschiedliche Pflasterungen sehen kann.¹⁰⁴ Mit dieser Massnahme folgte Luzern einem allgemeinen Trend, welcher in verschiedenen Städten im Raum der heutigen Schweiz vor allem im Laufe des 15. Jahrhunderts Verbreitung fand.¹⁰⁵ In der Stadt Zug darf angenommen werden, dass in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ebenfalls Teile der Stadt mit einer Steinpflasterung versehen waren.¹⁰⁶ In den Ländertorten wurden die Strassen, Gassen wie vor allem auch die zunehmend repräsentativ ausgestatteten Plätze vermutlich erst in nachmittelalterlicher Zeit mit einer Pflasterung versehen, wobei die Quellenlage hierüber ausserordentlich dünn ist. Für den Flecken Schwyz wird beispielsweise die Pflasterung des Hauptplatzes zum Jahr 1597 berichtet, in welchem in den erhaltenen Landesrechnungen erstmals Ausgaben hierfür verzeichnet wurden.¹⁰⁷ Auch aus Stans sind Nachrichten aus dem späten 16. Jahrhundert überliefert und aus Sarnen aus dem Jahr 1564 dokumentiert.¹⁰⁸ Relativ spät, erst zu Beginn der 1640er Jahre, wurde das Dorfzentrum Einsiedeln mit einer Strassenpflasterung ausgestattet.¹⁰⁹ Einzig für Altdorf soll eine Pflasterung für das frühe 16. Jahrhundert belegt sein.¹¹⁰ Auch in den Kleinstädten der Luzerner Landschaft muss die

¹⁰¹ Ausführlich untersuchte beispielsweise DOHRN-VAN ROSSUM, *Geschichte*, S. 121–163, die Verbreitung öffentlicher Uhren in spätmittelalterlicher Zeit, wobei zwischen den einzelnen Kommunen eine eigentliche Konkurrenz in der Beschaffung dieser Uhren entstand.

¹⁰² DIRLMEIER, *Zuständigkeiten*, S. 143 f.; siehe auch FOUQUET, *Bauen*, S. 357, Anm. 64.

¹⁰³ SSRQ Luzern 3/1/2, Nr. 49, S. 39.

¹⁰⁴ Luzerner Chronik des Diebold Schilling, S. 174 (Folio IIIr), S. 290 (Folio 191r).

¹⁰⁵ In Bern wurden seit dem Ende des 14. Jahrhunderts die wichtigsten Gassen mit einer Steinpflasterung versehen (*Chronik Justinger*, S. 188, Nr. 309; GERBER, *Bauen*, S. 155, Anm. 110). In Zürich lassen sich ähnliche Aktivitäten seit dem frühen 15. Jahrhundert feststellen (*Chronik Zürich*, S. 167; GUEX, *Bruchstein*, S. 11). In Basel wurden zwischen 1417 und 1420 grossflächig die innerstädtischen Gassen mit Steinen gepflastert (FOUQUET, *Bauen*, S. 356). In Schaffhausen wurden besonders in den 1430er-Jahren Teile der Stadtgassen gepflastert (LANDOLT, *Finanzhaushalt*, S. 461 f.).

¹⁰⁶ Bei aller quellenkritischen Problematik chronikalischer Bildquellen findet sich in der Luzerner Chronik des Diebold Schilling, S. 470 die Darstellung eines mit Steinen gepflasterten Stadtplatzes. Im 16. Jahrhundert müssen auch Teile der Stadtgassen Zugs gepflastert gewesen sein, denn in der Chronik des Kaspar Suter wird zum Jahr 1542 ein Hochwasser erwähnt, welches nicht nur die Stadt verwüstete, sondern auch «in der Lannd sträß und in dän gassen bsetze unsaglich gross thieff gruoben in gfrassen» (Kaspar Suters Chronik, S. 81).

¹⁰⁷ MEYER, *Kunstdenkmäler*, S. 56.

¹⁰⁸ DURRER, *Kunstdenkmäler*, S. 836 f. mit Anm. 6; S. 569 mit Anm. 2.

¹⁰⁹ OCHSNER, *Schwyz (Strassenwesen)*, S. 68 f.

¹¹⁰ MÜLLER, *Dorfbüchlein*, S. 86 f., § 71; GASSER *Kunstdenkmäler I/I/1*, S. 36 f.

Pflasterung der städtischen Gassen und Wege erst in nachmittelalterlicher Zeit entstanden sein, wobei auch hier die Quellenlage ausgesprochen dürftig ist.¹¹¹ Bereits vor der Pflasterung der Stadtgassen im Laufe des 15. Jahrhunderts stellte der Luzerner Rat Normen betreffend der Verkehrsregeln wie auch der Sauberkeit in den städtischen Gassen auf: Im «Ältesten Ratsbüchlein», in das erste Viertel des 14. Jahrhunderts datiert, wird Rowdytum auf den Stadtgassen verboten und unter Geldbusse gestellt: «Swer in der stat rennet, ist, daz da von ieman gesert wirt, so sol er der stat besseron I libr. und dem sin schaden ab tûn, als sich der rat erkennet.»¹¹² Bestraft wurden auch Strassenverunreinigungen: «...swer dehein unrein waszer an die strasze schütet nachtes oder tags, der git i s.»¹¹³ Die in der Stadt weit verbreitete Schweinehaltung wurde bezüglich der Strassenpolizei dahingehend reglementiert, dass der Aufenthalt von Schweinen auf den Gassen unter Busse gestellt wurde.¹¹⁴ Ebenso wurde die Behinderung des Verkehrsflusses in den Stadtgassen unter Strafe gestellt, indem das Lagern von Holz, Mist etc. auf den Strassen untersagt wurde.¹¹⁵ Allerdings scheinen diese Verbote zumeist nicht gegriffen zu haben, wie die zahlreichen Wiederholungen dieser restriktiven Massnahmen belegen. Problematisch war im Übrigen auch die Tatsache, dass in den engen Gassen nicht wenige Hausbesitzer vor ihren Häusern zusätzliche Bauten wie Verkaufsstände, Läden etc. errichteten und damit den Raum der städtischen Gassen verengten. Der Verkehrsfluss wurde damit stark behindert, weswegen auch gegen solche Entwicklungen Verbote erlassen wurden.¹¹⁶ Schon die um 1300 erlassenen Bestimmungen des Benediktinerklosters im Hof zu Luzern, dem damaligen Stadtherren der Leuchtenstadt, erlaubten einem neuen Abt bzw. Propst das sogenannte Stangenrecht: Mit einer Stange von zwölf Daumenellen Länge durfte dieser in der mehreren Stadt durch zwei, in der minderen Stadt durch eine Strasse ziehen. Alles, was dieser mit der Stange berührte, musste abgerissen oder sollte nur mit Erlaubnis des Abtes bzw. Propstes stehen bleiben.¹¹⁷ Zur gesetzeswidrigen Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraums kam es im Übrigen auch im dörflichen Bereich: 1547 mussten in Sarnen zwei Personen beauftragt werden, um «die faregassen und bláz vor den hüsseren (zu) beschowen uss ettwas mangels das ettlich den plaz und gassen verschlachtet». ¹¹⁸

Bei allem Unglück, welche eine Brandkatastrophe für eine Kommune auch darstellte, bot sich hierbei doch die Möglichkeit zur Neugestaltung des inner-

¹¹¹ Siehe als Beispiel die Kleinstadt Willisau: BICKEL, Willisau, S. 616.

¹¹² SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 9, S. 38; siehe auch Nr. 260, S. 347.

¹¹³ SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 9., S. 35; siehe auch Nr. 9, S. 43, 44, 49; siehe auch ENGEL/JACOB, Leben, S. 81.

¹¹⁴ SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 167, S. 264; Nr. 234, S. 325 f. Zum Vergleich siehe auch die Massnahmen des Berner Rates betreffend der Schweinehaltung innerhalb der Stadtmauern: GERBER, Bauen, S. 30 f. Siehe allgemein zur Schweinehaltung in spätmittelalterlichen Städten: ENGEL/JACOB, Leben, S. 77, 81, 83–85.

¹¹⁵ SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 9, S. 45, 51; Nr. 288, S. 372 f.

¹¹⁶ SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 215, S. 307 f. Allgemein zum Strassennetz und zur Raumaussnutzung im spätmittelalterlichen Luzern: GLAUSER, Verfassungstopographie, S. 71–79.

¹¹⁷ QW 2/3, Nr. 5, S. 75, Art. 15; SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 7, S. 20, Art. 14; Nr. 8, S. 23, Art. 4.

¹¹⁸ Küchler, Protokoll 2, Nr. 993, S. 240 f.

kommunalen Strassen- und Wegenetzes wie auch der Schaffung von Plätzen; für Luzern ist dies im Besonderen belegt.¹¹⁹

PERSONAL IM STRASSENBAU UND WEGEUNTERHALT

Verantwortlichkeiten für den Strassen- und Wegeunterhalt wurden im Laufe des Mittelalters zunehmend delegiert bzw. Personen hierfür bestimmt.¹²⁰ Dies lässt sich auch im Gebiet der spätmittelalterlichen Eidgenossenschaft feststellen, wo seit dem 15. Jahrhundert in den einzelnen eidgenössischen Orten allmählich auch Ämter geschaffen wurden, welche für die Kontrolle der Strassen und Landwege wie auch der Brücken verantwortlich waren: So wurde beispielsweise in der Stadt Bern 1488 ein für die Beaufsichtigung der bernischen Landstrassen verantwortlicher Strassenmeister eingesetzt, wobei die Untertanen nach dessen Gutdünken zum Unterhalt dieser Verkehrswege verpflichtet waren.¹²¹ Auch auf Reichsebene wurde dieses Bedürfnis nach einem verbesserten Strassenunterhalt formuliert, wie in der sogenannten «Reformatio Sigismundi» festgehalten wird: Der anonyme Verfasser dieser in der Zeit des Basler Konzils in den 1430er-Jahren entstandenen Reformschrift übte Kritik an den herrschenden Zuständen im Reich und schlug Verbesserungen vor, wobei auch die Verkehrsverhältnisse wie die Strassenzölle einer kritischen Betrachtung unterzogen wurden. Nach der «Reformatio Sigismundi» sollten in allen Reichsstädten zwei Amtspersonen erwählt werden, welche einerseits dafür Sorge tragen sollten, dass die für den Strassenunterhalt erhobenen Zölle auch nicht zweckentfremdet und tatsächlich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verwendet wurden; andererseits sollten diese Beamten auch regelmässig den Zustand der Strassen zu Lande und zu Wasser überwachen. Zudem sollten sie dafür besorgt sein, dass neben den Zolleinnahmen auch die Bussengelder für den Strassenbau verwendet werden.¹²² Aber selbst in sich allmählich im Spätmittelalter zu Nationalstaaten ausbildenden Ländern mit weitaus stärkeren «staatlichen» Strukturen (im modernen Sinne verstanden) als dem heilig-römischen Reich, wie beispielsweise den Erbmonarchien England oder Frankreich, gelang die dauernde Einrichtung von Strassenämtern erst in der Frühen Neuzeit.¹²³

¹¹⁹ GLAUSER, Verfassungstopographie, S. 75–79.

¹²⁰ Allgemein zur Entwicklung von Strassenbauverantwortlichen und zum im Wegebau beschäftigten Personen in mittelalterlicher Zeit sowohl südlich wie nördlich der Alpen: SZABÒ, Strassen, S. 99–102.

¹²¹ SSRQ 1/9/2, S. 508, Nr. 218.

¹²² Reformation Kaiser Siegmunds, S. 262 f.

¹²³ In England wurde mit der im Jahre 1555 erlassenen «Highways Act» versucht, die einzelnen Kirchspiele zum Unterhalt der Strassen und zur Einsetzung von Strassenkontrolleuren zu verpflichten. Selbst in Frankreich, wo im Jahre 1599 mit der Schaffung des Amtes eines «Grand Voyer des France», eines Grosswegebaumeisters von Frankreich, versucht wurde, Besserung im Überlandverkehr zu schaffen, ist dieses Amt bereits 1626 wieder abgeschafft worden. Der damalige Minister Maximilien de Béthune, Herzog von Sully (1560–1641), meinte sogar, dass der Brücken- wie Strassenbau keine königliche Sache sei, sondern zulasten der lokalen Behörden und des Gemeindegelds gehen sollte. Erst unter dem Finanzminister Jean-Baptiste Colbert (1619–1683) in der zweiten Hälfte des 17. und dann vor allem im 18. Jahrhundert wurden die grossen Strassenbauprojekte in Angriff genommen (BRAUDEL, Frankreich, S. 275 f.). Siehe auch ISELI, Policy, S. 77–80.

In der Zentralschweiz wurden im Laufe des 15. Jahrhunderts ebenfalls Leute beamtet, welche über den Strassenunterhalt Aufsicht ausüben sollten: So wurde im Land Schwyz an der Maienlandsgemeinde 1452 beschlossen, dass in allen Vierteln spezielle Personen betraut werden sollten, welche «alle Rünnden unnd fliesßenden wasßer, ..., ouch zu Brugken, strassen unnd werinen lugen» sollten. Wie so häufig war diese Verordnung im Gefolge einer Katastrophe, eines Unwetters mit grossen, das Land verwüstenden Überschwemmungen erlassen worden; im überlieferten Text wird denn auch dieses Ereignisses gedacht («wegen der grossen Noturff unnd gebresten, So do mit wasßer dem Lanndt was zugefallen»¹²⁴). Auch in der schwyzerischen Landschaft March werden im ins 15. Jahrhundert zurückreichenden Landbuch für «strassen unnd fus wegen» zuständige «wegmeister» erwähnt, wobei solche «jn eitlicher kilchhöry» genommen werden sollen.¹²⁵ Die Bedeutung, welche dem Strassenunterhalt beigemessen wurde, spiegelt sich hier im Besonderen in der religiösen Praxis wieder: Im wahrscheinlich aus dem späten 15. Jahrhundert stammenden «Grossen Gebet» in der Märchler Fassung wurden für diejenigen, welche «die stäg und wäg besserett», spezielle Fürbitten formuliert.¹²⁶ Auch in der schwyzerischen Landschaft Einsiedeln werden 1562 erstmals Wegmeister erwähnt, welche durch die einzelnen Viertel der Waldstatt erwählt wurden.¹²⁷ Im Länderort Obwalden wird ein für den Strassenbau zuständiger «buwmeister» 1523 erwähnt.¹²⁸ Im Städteort Luzern waren im Spätmittelalter die Landvögte in den ländlichen Untertanengebieten für die Sorge des Unterhalts der Überlandstrassen in Verantwortung genommen.¹²⁹ So wurden beispielsweise 1481 auf Ratsbeschluss die Landvögte im Luzerner Untertanengebiet zur Aufsicht über den Strassenunterhalt aufgeboten.¹³⁰ Allerdings wurden bisweilen auch Spezialbeauftragte eingesetzt, welche für die Ausbesserung von Strassen und Wege im Luzerner Territorium verantwortlich waren: 1489 wurden aus den Räten und den Hundert zwei Personen bestimmt, welche wegen «der bösen strässen» eingesetzt wurden, um «by jren eyden die strässen besächen und ouch die guötter, so dar umbe ligent, und denen, so die guötter hand, by v lib. gepietten, die weg ze machen».¹³¹ Erst 1574 wurde das Amt eines Strassenmeisters für die Strassen ausserhalb der Stadt geschaffen.¹³²

Wiederholt stellt sich die Frage, welche Personen für den Strassen- und Wegebau bzw. deren Unterhalt unmittelbar aufgeboten wurden. Einfache Strassenbau-

¹²⁴ Kothing, Landbuch, S. 42–44.

¹²⁵ Kothing, Rechtsquellen, S. 37, Nr. 48.

¹²⁶ OCHSENBEIN, Gebet, S. 119 ff. (Nr. 86). Siehe speziell zu dieser Passage auch ebd., S. 340–342.

¹²⁷ OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen), S. 63; Kothing, Rechtsquellen, S. 168.

¹²⁸ Christ/Schnell, Rechtsquellen, S. 68, Art. 214.

¹²⁹ GLAUSER, Landeshoheit, S. 26, 40.

¹³⁰ SSRQ Luzern 3/1/3, Nr. 207, S. 227 f. Schon 1471 erging das Gebot an die Landvögte, «dz jegklicher jn siner vogty gebietten sol, die strässen ze machen, jegklichemm, so es an jn kumpt, by v lib (Busse)» (ebd., Nr. 81, S. 84 f.).

¹³¹ SSRQ Luzern 3/1/3, Nr. 323, S. 363.

¹³² WEBER, Bau- und Werkmeister, S. 2. Anders Cysat, *Collectanea Chronica*, S. 969: «Was das strassmeisteramt belangt, hatt dasselbig angfangen A^o 1599 vnd die strassmeister geordnet vom kleinen rhat, darnach jst es vff den grossen rat verwendet worden.»

arbeiten konnten – wie erwähnt – durch die Anstösser bzw. die in Kommunen zu solchen Pflichten aufgebotenen Stadt- und Dorfbewohner ausüben. Allerdings dürfen wir davon ausgehen, dass wahrscheinlich nicht selten diese persönlichen Strassenbaupflichten entweder durch die Anstellung von stellvertretenden Bauarbeitern oder durch Geldzahlungen kompensiert wurden. In Luzern wurden gelegentlich auch zu Geldbussen verurteilte Delinquenten, welche nicht zahlungsfähig waren, in Kompensation zu ihrer Geldschuld zur Abarbeitung ihrer Busse im Strassenbau verpflichtet, wie aus einer Verordnung von 1489 hervorgeht.¹³³ Daneben gab es natürlich auch komplexere Strassenbau- und Strassenunterhaltsarbeiten, welche nur durch Spezialisten geleistet werden konnten. Zu solchen spezialisierten Handwerkern gehörten beispielsweise die sogenannten «Besetzer» bzw. Plästerer, welche für die Pflasterung von städtischen Gassen oder Plätzen mit behauenen Pflastersteinen beigezogen wurden. Luzern beschäftigte im 15. Jahrhundert städtische Plästerer, welche sogar eine Dienstwohnung erhielten.¹³⁴ Auch Brückenbauten erforderten ein Spezialwissen, welches nicht einfach von Laien erbracht werden konnte. Als 1358 Erzherzog Rudolf IV. von Habsburg (1339–1365) sich entschieden hatte, bei Rapperswil eine Brücke zu erbauen, stellte er eine ganze Reihe von Bauspezialisten ein: Er «hatt vil maister, die im darzü rietend und das wasser mässend und die brug hulffent schlachen und machen».¹³⁵ 1471 wurde «Martj Drosen mit sampt sinen Khinden» ins Urner Landrecht aufgenommen und wie es im Landrechtsbuch bei seinem Eintrag weiter heisst, «macht (er) die brug zum pfaffensprung».¹³⁶ Insbesondere im Zusammenhang mit der Erschliessung des Gotthardpasses in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, dessen Gangbarmachung ein ausserordentliches Mass an Baukenntnissen erforderte, wurden im Laufe der Zeit verschiedene Theorien über die hier verwendeten Verkehrskonstruktionen aufgestellt. Die Lokaltradition kennt die sagenhafte Geschichte vom Bau der sogenannten Teufelsbrücke, indem die schlauen Bergbewohner den Teufel überlisteten, damit er ihnen dieses komplizierte Bauwerk errichtete.¹³⁷ Obwohl natürlich dieser Geschichte jede historische Grundlage fehlt, zeigt sie doch, dass man den Bau einer solchen Brücke den Fähigkeiten eines Menschen nicht zutraute.¹³⁸ Aufgrund der Besiedlung des Urserentales durch Walser wurde auch schon die Vermutung aufgestellt, dass Walser die Er-

¹³³ SSRQ Luzern 3/1/3, Nr. 323, S. 363.

¹³⁴ LIEBENAU, LUZERN, S. 183 f. Siehe auch LEGUAY, La rue, S. 70–78, zu den Verhältnissen im französischsprachigen Raum.

¹³⁵ Klingenberger Chronik, S. 125.

¹³⁶ Anzeiger für schweizerische Alterthumskunde 5, 1884–1887, S. 26 f. Die Pfaffensprungbrücke befand sich bei Wassen (KOCHER, Gotthardweg, S. 80).

¹³⁷ MÜLLER, Sagen, S. 116–118; siehe auch STADLER-PLANZER, Geschichte, S. 168.

¹³⁸ Wohl aus ähnlichen Gründen hat in Einsiedeln die Brücke über die Sihl am Südabhang des Etzels den Namen «Teufelsbrücke» erhalten. Laut Bonstetten, Stiftung, S. 194, soll der Einsiedler Abt Gero (1101–1122) diese Brücke erbaut haben lassen: «Hat zum ersten angefangen die Silbrugk, die der gemain man des Deufels brugk haisset, mit grossem kosten ze buwen.» Urkundlich wird die Brücke erstmals 1274 als «Silbrugge» erwähnt (Kälin, Urkundenlese, Nr. 2, S. 188). Allgemein zur Teufelsbrücke in Einsiedeln: OECHSLIN/BUSCHOW OECHSLIN, Kunstdenkmäler, S. 357–359.

bauer der komplizierten Brückenkonstruktionen gewesen seien, nicht zuletzt aufgrund ihrer jahrhundertealten Kenntnisse im Wasserleitungsbau, den sogenannten «Suonen», welche mittels spezieller hölzerner Zuleitungskanäle das Wasser aus den Bergen in die Täler ableiteten. Diese Technik soll auch im Brückenbau zur Anwendung gekommen sein.¹³⁹ Dies kann sehr wohl sein, allerdings fehlen sowohl schriftliche wie auch archäologische Quellen, welche diese Theorie erhärten könnten.¹⁴⁰ Die aus dem späten 15. und frühen 16. Jahrhundert erhaltenen Rechnungen des Tales Urseren erwähnen Maurer, welche mit Arbeiten an den Brücken und Strassen in der Schöllenen betraut waren und verschiedentlich auch auf die Verkehrswege niedergefallene Steine und Felsbrocken abbrechen mussten.¹⁴¹ Im Land Schwyz wurden vielleicht schon in spätmittelalterlicher Zeit aus Churrhätien, Tirol wie auch aus dem Maien- und Aostatal stammende Maurer und Erdarbeiter angestellt, welche vor allem für den Bau von Brücken, Strassen und Wegen zuständig waren, aber auch für andere Bauarbeiten eingesetzt wurden. In den seit der Mitte des 16. Jahrhunderts einsetzenden seriellen Quellen wie Ratsprotokollen oder Landesrechnungen werden diese «Fremdarbeiter» als «Welsche» oder später auch als «Tschaluner» bezeichnet.¹⁴²

Zumindest bei einzelnen Strassenzügen muss ein hoher Anspruch der Gangbarhaltung der Wege geherrscht haben, wie etwa aus dem Bericht des Luzerner Ratsherrn Melchior zur Gilgen († 1519) in seiner 1519 unternommenen Jerusalemfahrt hervorgeht: Zur Gilgen erwähnt, dass nach der Überquerung des Vierwaldstättersees vom schwyzerischen Brunnen her seine Reisegruppe am Sonntagabend, dem 22. Mai 1519, im Land Uri ankam. Dort herrschte eine «sömliche wassergrösse, dz wir von Flüelen biß zuo S. Jacob rittendt dem roß biß an buch». Wie der Luzerner weiter berichtet, «kam dz wasser gechling, dz menchem landtman ettlich vich ertrunckendt»; zwischen Flüelen und Altdorf kam sogar ein Schiff zum Einsatz, um das vom Wasser bedrohte Vieh zu retten. Auf Nachfrage über die Weiterreise der illustren Reisegruppe am folgenden Tag, liessen die Urner Verantwortlichen verlautbaren, «sy woltendt die sach erkunen vnnd vnns deß berichten». Bereits am Montag berichteten diese, dass «die bruggen werendt all hinweg»; allerdings hätten sie «knecht vßgeschickt, sy wider ze machen». Bis Dienstagmittag wurde die Reisegruppe aufgehalten, konnte dann aber ihre Reise über den Gotthard fortsetzen.¹⁴³ Auch der Zuger Kaspar Suter († 1554) berichtet in seiner Chronik zum Jahr 1542 von einer durch ein Unwetter verursachten Überschwemmung der Stadt Zug samt Umgebung: «... die statt waß verwuest, und hatt in der Lannd straß und in dän gassen bsetze unsaglich gross thieff gruoben in grässen, ouch stein, höltzer und andren unrat in die statt thragen, daß man nit wandlen konnt.» Aber mit Hilfe der Nachbarn konnte man die

¹³⁹ CARLEN, Uri, S. 94–98 mit weiteren Literaturhinweisen; siehe auch STADLER-PLANZER, Geschichte, S. 164–168.

¹⁴⁰ BRUNNER, Kunstdenkmäler, S. 30; siehe auch GLAUSER, Landwirtschaft, S. 113 f., Anm. 2.

¹⁴¹ WYMANN, Rechnungen, S. 240 f., 262 f., 269, 271, 273, 274, 278 f. Siehe auch HOPPELER, Rechtsverhältnisse, S. 34, Anm. 4.

¹⁴² OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen), S. 38–44; siehe auch WIGET, Gesellschaft, S. 62–64.

¹⁴³ Melchior zur Gilgen, Pilgerfahrt, S. 40.

Verkehrswege «in dryen thagen widerumb wandelbar» machen, «daß man mit rossen und wagenn ritten und gann konnt mit kouffmans guott und anderenn dingen».¹⁴⁴ Einzelne Pässe wie der Gotthard wurden auch im Winter gangbar gehalten,¹⁴⁵ wobei allerdings Wettereinbrüche selbst in wärmeren Jahreszeiten den Passverkehr beeinträchtigen konnten. Furcht hatte man vor allem vor Lawinen, weswegen Massnahmen hiergegen erhoben wurden, welche besonders in Reiseberichten dokumentiert sind: So berichtet beispielsweise der aus Kastilien stammende Adlige Pero Tafur von seiner Überquerung des Gotthardpasses Ende August 1438, dass in engen Schluchten mit überhängendem, tiefem Schnee Schüsse ausgelöst wurden, um drohende Lawinenniedergänge auszulösen, bevor diese die den Pass Überquerenden verschütteten.¹⁴⁶ Wie aus dem Bericht einer 1471 stattgefundenen winterlichen Überquerung des Gotthards hervorgeht, bahnten die über den Pass geleitenden Reiseführer den Reisenden mittels Brechstangen den Weg durch Eis und Schnee und überbrückten mit Astbündeln besonders kritische Stellen.¹⁴⁷

FINANZIERUNG STRASSENBAULICHER AKTIVITÄTEN

Strassenbau und Wegeunterhalt war eine kostspielige Angelegenheit, wobei aber eine Berechnung der effektiv hierfür aufgewendeten Kosten aufgrund der erhaltenen zeitgenössischen Abrechnungen und Rechnungsbücher kaum gemacht werden kann: Zum einen hängt dies mit der Tatsache zusammen, dass nicht selten verschiedene Parteien am Bau und Unterhalt von Verkehrsverbindungen beteiligt waren und eine Gesamtrechnung zumeist nicht ermittelbar ist. Neben den unmittelbaren Strassenanliegern konnten sich auch kommunale Gemeinschaften wie auch als weitere Instanz Herrschaftsträger, durch dessen Territorium die Verkehrsverbindung ging, finanziell beteiligen, wie bereits weiter oben behandelt worden ist. Zum anderen wurden Strassenunterhaltungspflichten eben nicht selten – wie ebenfalls erwähnt – als Fronarbeit geleistet und eine Umrechnung dieser Pflicht in Geldwert aufgrund einer mangelnden Quellenüberlieferung gar nicht möglich ist. Daneben stellt aber auch die in der Zentralschweiz selten überlieferte Rechnungsführung einzelner kommunaler Instanzen in spätmittelalterlicher Zeit einen weiteren Unsicherheitsfaktor dar: Vor allem in den eidgenössischen Länderorten sind Rechnungsquellen zumeist nur aus nachmittelalterlicher Zeit überliefert. Eine Ausnahme bildet hier die Talschaft Urseren, wo sich solche Rechnungen aus den 1490er-Jahren erhalten haben und sich tatsächlich auch Ausgaben für den Strassenunterhalt finden.¹⁴⁸

¹⁴⁴ Kaspar Suters Chronik, S. 80 f.

¹⁴⁵ Deutlich zeigen die ganzjährige Begehbarkeit des Passes beispielsweise Reiseberichte einzelner spätmittelalterlicher Reisender, welche zu den unterschiedlichsten Jahreszeiten den Gotthard überquerten (ESCH, Passverkehr, S. 179–181).

¹⁴⁶ HÄBLER, Peter Tafurs Reisen, S. 503 f.

¹⁴⁷ STOLZ, Bericht, S. 284.

¹⁴⁸ Wymann, Rechnungen. Vereinzelt Ausgaben für den Strassen- und Brückenunterhalt im 16. Jahrhundert verzeichnet auch das Säckelmeisterbuch der Talschaft Engelberg: HESS, Säckelmeisterbuch, S. 110 f.

Aber selbst für die mit Rechnungen aus spätmittelalterlicher Zeit weitaus besser dotierte Stadt Luzern ist eine Ermittlung gesamthafter Strassenbauausgaben nur sehr eingeschränkt möglich, da aufgrund der in vielen spätmittelalterlichen Städten geübten dezentralen Rechnungsführung solche Kosten über verschiedene Kassen und Ämter laufen konnten.¹⁴⁹

Der witterungsbedingte Einfluss hatte neben der stetigen Abnutzung durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmer massgebliche Auswirkungen auf den Zustand von Wegen und Brücken und bedingte wiederholt finanzielle Aufwendungen zur Wiederherstellung der unter Umständen vollständig zerstörten Verkehrswege. Neben dem Wegeunterhalt war vor allem der Brückenbau eine kostenintensive Angelegenheit, wobei Brücken besonders in kriegerischen Ereignissen zusätzlich in Mitleidenschaft gezogen wurden, wie das Beispiel der Rapperswiler Brücke belegt: Sowohl 1415 wie 1443 wurde die Brücke beschädigt.¹⁵⁰

Immerhin gibt es einzelne wenige Quellen, welche Hinweise über die finanzielle Belastung durch den Strassenbau bzw. -unterhalt geben können. Laut Zeugenaussage des alten Scherer von Wassen aus den 1420er-Jahren musste die «kilchdory ze wassen» jedes Jahr «me den C lib. und me» aufwenden, um «weg und steg ze bessren vnd brugen ze tilinen vnd die louwinen ze wegen vnd yscher ze brechen vnd ze houwen». Zudem seien im Gemeindegebiet zwölf zu unterhaltende Brücken, wovon vier «keini vnder lxx guldin gemacht mag werden ... vnd müssent alweg zů sibem jaren núw machen».¹⁵¹ Die hohen Kosten für den Brückenbau werden in den Quellen immer wieder erwähnt. So finden sich beispielsweise in den Luzerner Vogtamsrechnungen des 15. Jahrhunderts wiederholt Einträge für den periodischen Unterhalt der über das Tobel des Rotbachs bei Rothenburg führenden Brücke: 1444 werden 120 Hölzer für die Brücke geliefert, während 1465 165 Pfund «an dem nüwen joch an der brugg ze Rotenburg, so nüw gemuret» ausgegeben wurden; 1468 wurden nochmals 302 Pfund an die schon damals aus Holz und Stein bestehende Brücke gezahlt. 1477 wird der Bau einer neuen Brücke mit 225 Pfund in den Vogteirechnungen verzeichnet.¹⁵² An der zu Ende der 1420er- und zu Beginn der 1430er-Jahre errichteten Brücke bei Gisikon wurden 1482/83 bedeutendere Reparaturarbeiten nötig, welche die gewaltige Summe von 1700 Pfund kosteten.¹⁵³ Obwohl Diebold von Geroldseck († 1531), Pfleger der Benediktinerabtei Einsiedeln, in seinem aus dem Jahre 1517 stammenden Rechenschaftsbericht über seine vierjährige klösterliche Administrationstätigkeit innerhalb des Klosters keine konkreten Zahlen über die Kosten der Renovation der über die Sihl führenden Teufelsbrücke gibt, müssen die Ausgaben

¹⁴⁹ Zum Finanzwesen Luzerns im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit: KÖRNER, Luzerner Staatsfinanzen.

¹⁵⁰ ANDERES, Kunstdenkmäler, S. 348. Die Zerstörung von Brücken war schon in mittelalterlicher Zeit gängiges Mittel, um die Feinde zu behindern bzw. zu schädigen. Im Alten Zürichkrieg wurde die Brücke bei Schindellegi sowohl 1440 wie 1445 zerstört, das eine Mal von Schwyzern, das andere Mal von Zürchern (Chronik Fründ, S. 66 und 252).

¹⁵¹ DENIER, Urkunden, S. 12 f., Nr. 250.

¹⁵² REINLE, Kunstdenkmäler, S. 247 f.

¹⁵³ GLAUSER, Stadt, S. 71, Anm. 55.

recht bedeutend gewesen sein: «Item die Silbrugk ein gehowen steinen pfler und das tach mit ysin stangen verbunden und nach der notturfft wol gedegkt, hat ein grossen Costen genomen.»¹⁵⁴ Vor allem steinerne Brücken, wie sie im Spätmittelalter zunehmend aufkamen, waren besonders teuer.¹⁵⁵ Allerdings muss sich diese teure Investition in den Steinbau gelohnt haben, waren Steinbrücken doch weit- aus weniger reparaturanfällig als Holzbrücken. Gelegentlich teilten sich einzelne Herrschaftsträger auch die Kosten für Brückenbauten, wie dies etwa für die Brücke bei Sihlbrugg zwischen den beiden Ständen Zug und Zürich belegt ist.¹⁵⁶

Zölle als zweckgebundene Verkehrsabgaben waren im Mittelalter ein weit verbreitetes Finanzierungsmittel, um den Strassen- und Brückenunterhalt zu gewährleisten bzw. die Verkehrsinfrastruktur aufrechtzuerhalten. So verlieh beispielsweise König Sigismund 1424 den Schwyzern ein besonderes Zollprivileg, welches diesen gestattete, zwei Zollstationen in ihrem Territorium zu errichten, «zu bessern wege und stege und ouch bruken das die kaufleute, geste und ouch

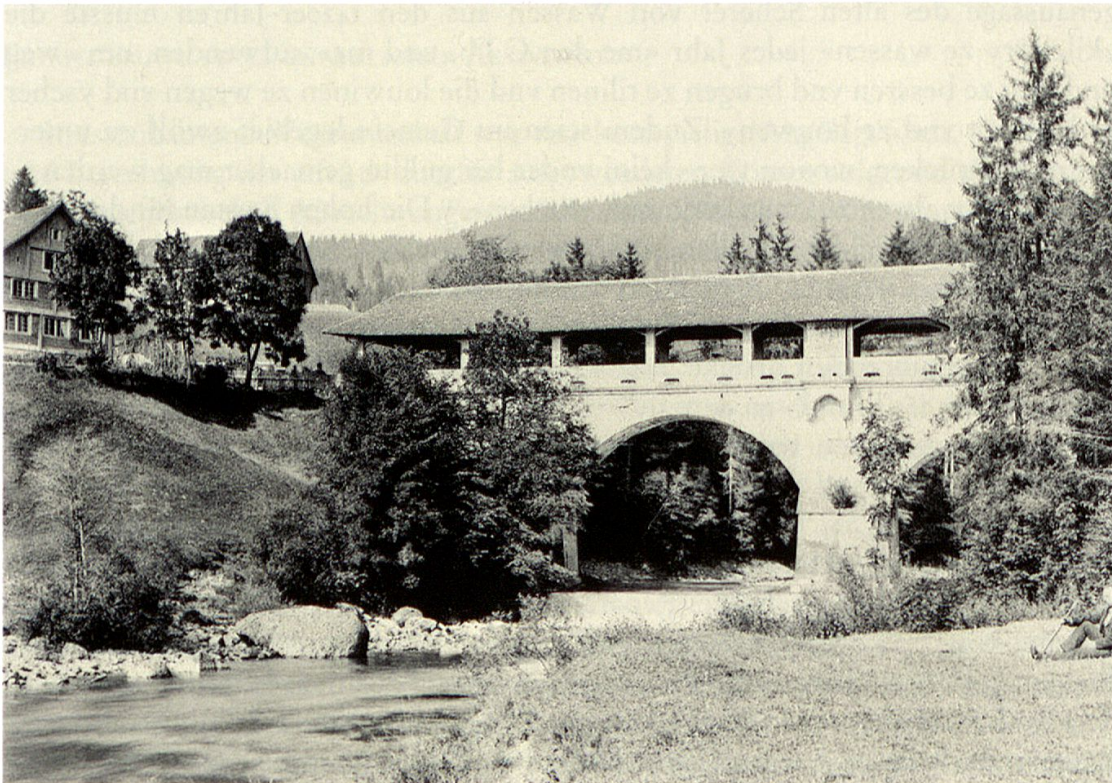


Abb. 6: Teufelsbrücke bei Einsiedeln am Weg über den Etzel. Diese für den Pilgerverkehr wichtige Brücke erhielt schon in mittelalterlicher Zeit steinerne Pfeiler und war gedeckt. Fotografie aus dem Jahre 1894 von Josef Bettschart (1843–1900) (Staatsarchiv Schwyz, Fotosammlung).

¹⁵⁴ KÄLIN, Schirm- und Kastvogtei, Nr. 9, S. 105.

¹⁵⁵ MASCHKE, Brücke, S. 22 f.

¹⁵⁶ SSRQ Zug 8/2, Nr. 1346, S. 741: 1491 wurde von Kundschaftsmännern bezeugt, «das inen wol künd und wissen were, wenn die brügg zû Bobenwäg (Sihlbrugg) ye búwfellig worden sye, das dann die genanten min herren von Zûrich und min herren von Zûg söllich brügg einandern geholffen habind machen und yettweder teil gleichen kosten gehept habe». Siehe auch MASCHKE, Brücke, S. 22 f., 26 und BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken, S. 129.

inwoner des landes doselbst zu Switz desterbaß und furderlich wandeln und tziehen mögen». ¹⁵⁷ Häufig wurde auch der Brückenbau und der Unterhalt durch speziell erhobene Brückenzölle finanziert, wie etwa das Beispiel der Rapperswiler Holzbrücke zeigt, welche die Stadt mit dem gegenüberliegenden Ufer verband: Erzherzog Rudolf IV. von Habsburg liess diese an strategisch günstiger Stelle gelegene Brücke in den Jahren 1358 bis 1360 für 1025½ Gulden erbauen. Einerseits wurde damit der Pilgerverkehr nach Einsiedeln begünstigt, andererseits wurde aber auch der Verkehr in Richtung Gotthardpass verkürzt. ¹⁵⁸ 1360 wurde ein Zoll zur Finanzierung des Brückenunterhalts eingeführt: Ein Zolleinnehmer wurde eingesetzt und die Zolleinnahmen sollten alle Jahre «an den bu vnsrer purg vnd statt ze Raprechtswil vnd ouch an die egen(anten) purgg (Verschrieb für «prugg» = Brücke)» geleistet werden, «daz die alle zit in güter vestigung behebt werde». ¹⁵⁹ Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass vor dem Bau der Rapperswiler Brücke ein Fährbetrieb existierte, an welchem auch das Benediktinerkloster Einsiedeln beteiligt war. Wegen des Wegfalls des Fährbetriebs durch den Brückenneubau und damit auch der Fährbetriebseinnahmen wurde dem Kloster 1363 durch Erzherzog Rudolf die Befreiung vom Brückenzoll gewährt. ¹⁶⁰ Allerdings scheint der Fährbetrieb in Konkurrenz zur Brücke weiterhin bestanden und auch zu Streitigkeiten geführt haben; erst 1418 und 1420 kam es zur Einigung. ¹⁶¹ Der Bau einer Brücke, wo vorher ein Fährbetrieb gewesen ist, führte immer wieder zu Konflikten, wie sich auch am Beispiel der Emmenbrücke im heutigen Kanton Luzern zeigen lässt: Hier existierte im 13. und 14. Jahrhundert eine Brücke, daneben aber auch gleichzeitig ein Fährbetrieb. Vermutlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts muss diese Brücke in Abgang gekommen sein und nur der Fährbetrieb blieb bestehen. Zwischen 1410 und 1412 liessen die Luzerner eine neue Brücke über die Emme schlagen, welche die Flussquerung nun erheblich erleichterte, damit aber den Fährbetrieb konkurrenzierte. Hans von Lütishofen, der dieses Fährrecht zu Emmenbrücke als Lehen der Herrschaft Österreich geerbt hatte, prozessierte mit der Stadt Luzern zwischen 1435 und 1437 allerdings vergeblich. ¹⁶² Zollvergehen müssen zumindest aufgrund der hierfür angedrohten Strafbestimmungen nicht selten gewesen sein, wie aus verschiede-

¹⁵⁷ STASZ, Urk. 344.

¹⁵⁸ ANDERES, Kunstdenkmäler, S. 347 f.

¹⁵⁹ Chartularium Sangallense 7, Nr. 4685, S. 503. Siehe auch Chartularium Sangallense 8, Nr. 5142, S. 313 sowie SSRQ Sankt Gallen 14/2/1 (Rapperswil), Nr. 22, S. 29–31.

¹⁶⁰ Chartularium Sangallense 8, Nr. 4878, S. 87: «Wir haben ouch in dem namen alz da vor dem egenanten abt von Einsideln zû sins selber vnd siner nachkomen an der abtye handen ze ergetzung des schaden, den er von vnsern wegen sinem var zen Hurden, daz im von vnserr núwen brugge ze Ratprezwile über den se vnþbig vnd vnnutzlich worden ist, emphanen hat vnd noch fürbazz nehmen vnd emphahen mag, solich gnad getan vnd solich friheit gegeben vnd geben ouch mit disem brief, daz er vnd sin husgesind vnd amptlüt vnd diener über dieselben vnser brugg ze Raprechtzwile hin noch her von ir selbs liben noch gütern, daz si dar über fürent, keinen zol geben sullent nu noch hie nach ewiklich.» Siehe auch SSRQ Sankt Gallen 14/2/1 (Rapperswil), Nr. 23, S. 32.

¹⁶¹ SSRQ Sankt Gallen 14/2/1 (Rapperswil), Nr. 61, S. 144–150. An diesem Fährrecht waren zahlreiche Personen beteiligt; siehe hierzu auch SCHNELLMANN, Entstehung, S. 76 f.

¹⁶² SEGESSER, Rechtsgeschichte, S. 420–423. Siehe hierzu auch MARCHAL, Meisterli.

nen eidgenössischen Orten belegt ist.¹⁶³ Im Übrigen war das Zollwesen im Spätmittelalter eine recht umstrittene Angelegenheit, nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass diese ursprünglich für den Strassen- und Brückenbau zweckbestimmten Abgaben nicht selten zur Finanzierung anderer Ausgaben verwendet wurden. Daneben tauchte auch der Vorwurf auf, dass die Zölle den Warenaustausch von einer Region zur anderen massiv behindern, die dringend benötigten Alltagsgüter unnötig verteuern und damit die Entwicklung ganzer Landschaften verhindert würde.¹⁶⁴ Eine umfassende Kritik formulierte der anonyme Verfasser der bereits erwähnten «Reformatio Sigismundi», der zur Zeit des Basler Konzils in den 1430er-Jahren die politischen, sozialen, wirtschaftlichen und religiösen Zustände innerhalb des heilig-römischen Reiches analysierte, zu welchem auch das Gebiet der spätmittelalterlichen Eidgenossenschaft gehörte. Die damals herrschenden Verkehrsverhältnisse wurden in dieser Schrift kritisch unter die Lupe genommen, wobei insbesondere die durch die verschiedenen Herrschaftsträger erhobenen Zölle angeprangert wurden: «Man soll wyssen nü von der zolle wegen, wye alle lender nü so swerlich übersetzt sein; in iglicher stauden ist schir ein zoll; es mag schir ein lant das ander wyder getrosten noch zü staten sten, noch nyemant dem andern kein recht pfennigwert geben, da zoll groß ursach an seind.»¹⁶⁵ Zwar seien Zollerhebungen durchaus statthaft, sofern diese zur Finanzierung von teuren Strassen über «wild gebirge» und zum Bau sowie Unterhalt von Brücken beitragen würden. Doch würden in der gegenwärtigen Zeit in ungerechtfertigter Art Zölle erhoben, welche nicht zweckgebunden dem baulichen Unterhalt von Strassen und Brücken dienten, sondern in die Taschen der Zollherren flössen. Wer auf diese Weise handelte und «zölle anderswo hin gebraucht, dan do sy hingehorent, der helt offenen wucher» und ist «bößer dann strossenrauber».¹⁶⁶ Nichtsdestotrotz spielten die extrem konjunkturabhängigen Zolleinnahmen in den einzelnen kommunalen Gemeinwesen und Herrschaften eine unterschiedliche Rolle in den öffentlichen Finanzhaushalten. So berichtet das aus dem frühen 14. Jahrhundert stammende Habsburgische Urbar, dass die Zollstätte in Luzern, wo alle Waren vom Gotthard bis nach Reiden abgefertigt wurden, jährlich zwischen 460 und 1108 Pfund Basler Münze abwerfe.¹⁶⁷ Über den Anteil, welche die Zölle in den öffentlichen Finanzhaushalten spielten, lassen sich für den Raum der Zentralschweiz einzig aus den Städten Luzern und Zug nähere Aussagen machen. In Zug betrug der Anteil der Zolleinnahmen im 15. Jahrhundert zwischen 5 und 10% der jährlichen Gesamteinnahmen.¹⁶⁸ In einem ähnlichen Bereich bewegte sich der Anteil der Zölle an den jährlichen Gesamteinnahmen

¹⁶³ Siehe beispielsweise die in der Stadt Luzern 1415 erlassenen Bestimmungen gegen den Zollbetrug (SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 109, S. 206 f.).

¹⁶⁴ DIRLMEIER, Zoll- und Stapelrechte, S. 20.

¹⁶⁵ Reformation Kaiser Siegmunds, S. 256.

¹⁶⁶ Ebd., S. 258.

¹⁶⁷ Die Stelle lautet exakt (Habsburgisches Urbar, S. 218): «Die zölle, die ligent von Hospendal untz an Reyden, die der herschaft sint, die nimet man ze Lucern; die hant alle miteinander vergulden eines jares bi dem meisten 1108 lb (= Pfund, OL) und 6 ß (= Schilling, OL) Basler, 4 lb, 13½ ß grosser Turnes und 4 guldin, bi dem minsten 460 lb Basler.»

¹⁶⁸ GLAUSER, Sust, S. 90 f.

auch innerhalb des Finanzhaushalts der Stadt Luzern,¹⁶⁹ wobei im 15. Jahrhundert der Anteil der in der Landschaft erwirtschafteten Zölle an den Zollstellen Emmenbrücke, Rothenburg und Gisikon über 50% der gesamten Zolleinnahmen ausmachten, also häufig höher als die in der Stadt eingenommenen Zölle waren.¹⁷⁰ Obwohl aus den eidgenössischen Länderorten in spätmittelalterlicher Zeit keine direkten Informationen über die Höhe von Zolleinnahmen vorhanden sind, lassen sich immerhin für das Gebiet des heutigen Kantons Uri einzelne Angaben ermitteln.¹⁷¹ Die erstmals im frühen 14. Jahrhundert erwähnte Zollstelle in Flüelen am Ausgang des Urnersees gelegen muss schon früh einen hohen Ertrag abgeworfen haben: Für die hohe Pfandsumme von 1000 Mark Silber, für welche ein jährlicher Ertrag von 100 Mark Silber angesetzt wurde, wurde dieser Zoll 1313 an Werner von Homberg durch Kaiser Heinrich VII. übergeben.¹⁷² Der Zoll in Flüelen zersplitterte in der Folge erbrechtlich in viele Teile. Dieser Zoll muss finanziell so attraktiv gewesen sein, dass ihn die zunehmend an kommunalen Strukturen sich verdichtende Talschaft Uri zwischen 1360 und 1427 sukzessive erwarb.¹⁷³ Die hohe Bedeutung der Zolleinnahmen für den Finanzhaushalt des Länderorts Uri ist erst aus nachmittelalterlicher Zeit dokumentiert: Im 18. Jahrhundert finanzierte sich dieser vor allem über die Zolleinkünfte.¹⁷⁴ Es darf aber wohl angenommen werden, dass dies auch schon in früheren Zeiten so gewesen sein dürfte.

Bisweilen wurden in der sich im Laufe des 15. Jahrhunderts allmählich zu einem Staatenbund verdichtenden Eidgenossenschaft in vereinzelt Fällen auch Beiträge an die Wiederherstellung von Strassen und Wegen gezahlt: 1480 ging die Talschaft von Urseren die eidgenössische Tagsatzung um eine Beisteuer zur Reparatur der durch Hochwasser geschädigten Wege über den Gotthard an. Tatsächlich gestattete die Tagsatzung eine solche Subventionszahlung, wobei als Begründung angegeben wurde, dass diese Passverbindung schliesslich «zu unser Aller Gebrauch sind».¹⁷⁵ Auf ähnliche Weise wurden durch die eidgenössische Tagsatzung – nicht selten nach längerem Verzögern und Vertagen von Beschlüssen – Zollerhöhungen bzw. die Erhebung von Verkehrsabgaben an mehr oder weniger wichtigen Strassenzügen zur Finanzierung des Strassen- und Brückenbaus gewährt.¹⁷⁶

¹⁶⁹ KÖRNER, Staatsfinanzen, S. 120–122.

¹⁷⁰ Ebd., S. 121.

¹⁷¹ Allgemein zum sogenannten Reichszoll in Flüelen: Reichszoll zu Fluelen; SABLONIER, Gründungszeit, S. 95–97.

¹⁷² Reichszoll zu Fluelen, Nr. 1, S. 14f; QW I/2, Nr. 661, S. 331 f. Siehe auch STADLER-PLANZER, Geschichte, S. 203 f.

¹⁷³ GASSER, Kunstdenkmäler II, S. 61–63.

¹⁷⁴ KÄLIN, Magistratenfamilie, S. 74 f.: 1761/62 deckten die Zolleinnahmen 67,6% der Einnahmen der Verbrauchsrechnung ab; 1793/94 waren es sogar 71,5%.

¹⁷⁵ EA 3/1, Nr. 81, S. 78; Nr. 84, S. 81.

¹⁷⁶ Siehe z.B. die Bemühungen der Urner über die Errichtung eines Zolls zur Finanzierung der Strasse durch die Schlucht am Monte Piottino (Plattifer) (STADLER-PLANZER, Zollstation, S. 116 f.).

Die herrschaftliche Durchdringung des Raumes durch den Bau von Strassen wie Brücken und die Errichtung einer begleitenden Verkehrsinfrastruktur ist bereits schon im antiken römischen Reich, auch im Gebiet der heutigen Schweiz, belegt.¹⁷⁷ In mittelalterlicher Zeit waren adlige Herrschaftsträger wie auch die häufig über eine sehr weltliche Macht verfügenden Klöster gefordert, ihre territorial zumeist verzettelten Herrschaftsbereiche mittels einer Verkehrsinfrastruktur zu erschliessen.¹⁷⁸ In Konkurrenz zu diesen Mächten traten zunehmend in spätmittelalterlicher Zeit die an kommunalen Strukturen gewinnenden Städte- und Länderteile innerhalb des Gebiets der heutigen Schweiz, welche mittels einer mehr oder weniger expansiven Territorialpolitik nähere wie fernere Gebiete ihrer Umgegend ihrer Herrschaft unterwarfen. Im sogenannten Marchenstreit zwischen dem Kloster Einsiedeln und der Talschaft Schwyz spielte der Bau von Strassen durch das gegnerische Territorium im frühen 14. Jahrhundert allem Anschein eine wichtige Rolle: Im Klagerodel von 1311 beschuldigte die Benediktinerabtei «die lantlüt von Switz und von Steina», dass diese «strassen gemacht hant durch dez gotshus güt an geriht und an reht an dien stetten, da durch reht enhein strasse hin gan sol noch nie gegie».¹⁷⁹ Die Schwyzer setzten also den Strassenbau als Mittel ihrer Territorialpolitik aktiv ein, ohne – wie das Kloster klagte – die eigentlichen Rechtsverhältnisse zu berücksichtigen. Eine aktive Strassen- und vor allem Brückenbaupolitik betrieb die Stadt Luzern im frühen 15. Jahrhundert, um ihre neu gewonnenen Gebiete verkehrstechnisch zu erschliessen und hierfür auch recht grosse Finanzmittel zur Verfügung stellte.¹⁸⁰ Königliche Berechtigung für diese Brückenbaupolitik hatte Luzern 1415 durch König Sigismund als Dank für dessen Unterstützung im Reichskrieg gegen den österreichischen Herzog Friedrich IV. erhalten, indem das Reichsoberhaupt nicht nur frühere königliche Privilegien bestätigte, sondern auch Gerichtsprivilegien, die Erlaubnis zur Erhebung neuer Zölle und indirekter Verbrauchssteuern verlieh und den Luzernern erlaubte, «Brücken über die ungeheuren daselbst fließenden Waldwasser zu schlagen und zu bauen».¹⁸¹ Vereinzelt wurden auch aufwendigere Strassenbauprojekte zur besseren Erschliessung des Raumes durchgeführt: So liess die Stadt

¹⁷⁷ DRACK/FELLMANN, Römer, S. 88–100; HERZIG, Verkehrswege.

¹⁷⁸ BRANDSTÄTTER, Strassenhoheit, S. 203 f.

¹⁷⁹ QW 1/2, Nr. 579, S. 286, Art. 21.

¹⁸⁰ GLAUSER, Stadt, S. 71.

¹⁸¹ Regesten Stadtarchiv Luzern, Nr. 12, S. 8; 1418 gestattete König Sigismund der Stadt Luzern die Erhebung eines weiteren «vngelt(s)» auf auswärtige Kaufmannsware; das eingenommene Geld sollte dafür verwendet werden, «dass si die brucken, wege und stege zuo ir Statt gehörende dester basz vnd als des wol notdurftig ist, buwen vnd bessren moegen». (Liebenau, Urkunden, Nr. 44, S. 295 f.). Diesen sogenannten «Pfundzoll» hat Luzern dann 1420 eingeführt (SSRQ Luzern 3/1/1, Nr. 207a und b, S. 296–298). Diese vor allem von fremden Kaufmannsgütern erhobene Warenumsatzsteuer war weit verbreitet (siehe beispielsweise LANDOLT, Finanzen, S. 202–207) und wird auch in der Reformation Kaiser Siegmunds, S. 320 f., erwähnt, wobei interessanterweise die Einnahmen aus dieser indirekten Steuer für die Finanzierung des Botenwesens verwendet werden sollten.

Zug um 1540 durch ihren Stadtbaumeister Jost I. Knopfli († 1542) eine Fahrstrasse über das moorige Riedgebiet des «Sumpf» nach Cham errichten, welche chronikalisch als «schöne Strass... mit vilen steinen Bruggen» gerühmt wird und am damaligen Seeufer entlang führte. Diese neue Strasse ersetzte den bis dahin üblichen zeitraubenden Umweg über Steinhausen, Birch, Schluecht nach Cham.¹⁸² Diese häufig durch Hochwasser bedrohte Strasse wurde dann durch die technisch aufwendige Absenkung des Zugersees 1591 und 1592 trockengelegt.¹⁸³

AUSBLICK

Eine umfassende, neuere Darstellung der Verkehrsgeschichte der Zentralschweiz in spätmittelalterlicher Zeit unter Einbezug neuerer, internationaler Forschungserkenntnisse ist bis anhin ein Forschungsdesiderat. Der Strassenbau wie -unterhalt in spätmittelalterlicher Zeit ist nur ein kleiner Bereich, welcher mit diesen Ausführungen knapp umrissen werden konnte. Eine solche Überblicksdarstellung müsste auch die in spätmittelalterlicher Zeit äusserst wichtigen Wasserwege einbeziehen, die schliesslich bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts in massgeblicher Weise die Verkehrsströme in dieser Region beeinflusst haben. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in dieser Zeit endete die grosse Bedeutung des Transportverkehrs über die Wasserwege in der Zentralschweiz und verlagerte diese auf die Eisenbahn. Immerhin zeigt sich, dass es quellenmässig, unter Berücksichtigung der Überlieferung schriftlichen wie vor allem auch archäologischen Ursprungs,¹⁸⁴ und auch bei einer Beschränkung auf die Landwege, möglich ist, zahlreiche noch nicht gehobene Schätze zu entdecken. Diese gilt es auszuwerten, um weitere Mosaiksteine zur zentralschweizerischen Verkehrsgeschichte liefern zu können.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Oliver Landolt
Staatsarchiv Schwyz
Kollegiumstrasse 30
6431 Schwyz

¹⁸² SPECK, Stadtbaumeister, S. 22 f.

¹⁸³ SPECK, Stadtbaumeister; AMMANN, Pioniertat.

¹⁸⁴ Vor allem ESCH, Passverkehr; DERS., Strasse, hat eine Auslegeordnung verschiedener Quellengattungen vorgenommen, welche Informationen zur mittelalterlichen Verkehrsgeschichte liefern können. Allerdings beschränkt er sich hauptsächlich auf den Passverkehr.

BIBLIOGRAFIE

Quellen

Josue von Beroldingen, Pilgerfahrt

Josue von Beroldingen, Pilgerfahrt zu dem Heiligen Lande 1518. Selbst gestellt und von eigener Hand geschrieben. Mit ausführlicher Einleitung, Übersetzung und Transkription, hrsg. v. Odo Lang, Einsiedeln 2008.

Bonstetten, Stiftung

Albrecht von Bonstetten, Von der loblichen Stiftung des hochwirdigen gotzhus Ainsideln unser lieben Frowen, in: Albrecht von Bonstetten, Briefe und ausgewählte Schriften, hrsg. v. Albert Büchi, Basel 1893 (Quellen zur Schweizer Geschichte, Bd. 13), S. 171–216.

Chartularium Sangallense 7

Chartularium Sangallense, Bd. VII (1348–1361), bearb. v. Otto P. Clavadetscher, St. Gallen 1993.

Chartularium Sangallense 8

Chartularium Sangallense, Bd. VIII (1362–1372), bearb. v. Otto P. Clavadetscher u. Stefan Sonderegger, St. Gallen 1998.

Christ/Schnell, Rechtsquellen

Christ, H./Schnell, J., Die Rechtsquellen von Obwalden, in: Zeitschrift für schweizerisches Recht 8, 1860, S. 3–108.

Chronik Fründ

Die Chronik des Hans Fründ, Landschreiber zu Schwytz, hrsg. v. Christian Immanuel Kind, Chur 1875.

Chronik Justinger

Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, hrsg. v. G. Studer, Bern 1871.

Chronik Zürich

Chronik der Stadt Zürich. Mit Fortsetzungen, hrsg. v. Johannes Dierauer, Basel 1900 (Quellen zur Schweizer Geschichte, Bd. 18).

Cysat, Collectanea Chronica

Renward Cysat, Collectanea Chronica und denkwürdige Sachen pro Chronica Lucernensi et Helvetiae, Abt. I: Stadt und Kanton Luzern, Bd. 1/2: Collectanea Chronica und denkwürdige Sachen zur Geschichte der Stadt Luzern, bearb. v. Josef Schmid, Luzern 1969 (Quellen und Forschungen zur Kulturgeschichte von Luzern und der Innerschweiz, Bd. 4/2).

Habsburgisches Urbar

Das Habsburgische Urbar, hrsg. v. Rudolf Maag, Bd. I: Das eigentliche Urbar über die Einkünfte und Rechte, Basel 1894 (Quellen zur Schweizer Geschichte, Bd. 14).

Hans Schürpfen, Pilgerfahrt

Hans Schürpfen des Raths zu Lucern, Pilgerfahrt nach Jerusalem 1497, mitget. v. J. V. Ostertag, in: Der Geschichtsfreund 8, 1852, S. 182–249.

Kälin, Urkundenlese

Kälin, J. B., Urkundenlese, bezüglich auf das Land Schwyz, in: Der Geschichtsfreund 30, 1875, S. 186–195.

Kaspar Suters Chronik

Kaspar Suters Chronik 1549. Festschrift zum 70. Geburtstag von Herrn Alt-Landschreiber Dr. jur. Ernst Zumbach, ed. v. Adolf A. Steiner, Zug 1964.

Klingenberger Chronik

Die sog. Klingenberger Chronik des Eberhard Wuest, Stadtschreiber von Rapperswil, bearb. v. Bernhard Stettler, St. Gallen 2007 (Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, Bd. 53).

Kothing, Landbuch

Kothing, Martin (Hrsg.), Das Landbuch von Schwyz in amtlich beglaubigtem Text, Zürich/Frauenfeld 1850.

Kothing, Rechtsquellen

Kothing, M. (Hrsg.), Die Rechtsquellen der Bezirke des Kantons Schwyz als Folge zum Landbuch von Schwyz, Basel 1853.

Küchler, Protokolle 1

Küchler, Remigius, Das Protokoll des Fünfzehnergerichts Obwalden 1529–1549. 1. Teil: Regesten der Gerichtsurteile 1390–1529 und Edition des Gerichtsprotokolls für die Jahre 1529–1539, in: Der Geschichtsfreund 146, 1993, S. 151–390.

Küchler, Protokolle 2

Küchler, Remigius, Das Protokoll des Fünfeznergerichts Obwalden 1529–1549. 2. Teil: Edition des Gerichtsprotokolls für die Jahre 1540–1549 sowie Orts-, Personen- und Sachregister zum ganzen Protokoll, in: *Der Geschichtsfreund* 147, 1994, S. 93–337.

Küchler, Protokolle 3

Küchler, Remigius, Das Protokoll des Fünfeznergerichts Obwalden 1550–1571, in: *Der Geschichtsfreund* 150, 1997, S. 179–624.

Liebenau, Urkunden

Liebenau, Hermann von, Urkunden und Regesten zur Geschichte des St. Gotthardpasses, in: *Archiv für schweizerische Geschichte* 18, 1873, S. 190–416.

Luzerner Chronik des Diebold Schilling

Luzerner Chronik des Diebold Schilling 1513. Kommentar zur Faksimile-Ausgabe der Handschrift. S. 23 fol. in der Zentralbibliothek Luzern, hrsg. v. Alfred A. Schmid, Luzern 1981.

Hemmerlin, «De Suitensibus»

Felix Hemmerlin, «De Suitensibus» (33. Kapitel aus «Dialogus de nobilitate et rusticitate»), in: Sieber, Christian/Wilhelmi, Thomas (Hrsg.), *In Helvetios – Wider die Kuhschweizer. Fremd- und Feindbilder von den Schweizern in antieidgenössischen Texten aus der Zeit von 1386 bis 1532*, Bern/Stuttgart/Wien 1998, S. 49–81.

Kiem, Urkunden

Kiem, Martin, Urkunden und Urkunden-Regesten der Theillade Ramersberg, Pfarrei Sarnen, in: *Der Geschichtsfreund* 29, 1874, S. 303–329.

Melchior zur Gilgen, Pilgerfahrt

Beschrybung der reiss vnd pilgerfart gan Hierusalem, verricht vnd selbs beschriben durch Herrn Melchior zur Gilgen, rittern dess heiligen grabs vnd dess rats der statt Luczern anno 1519, in: Schmid, Josef, *Luzerner und Innerschweizer Pilgerreisen zum heiligen Grab in Jerusalem vom 15. bis 17. Jahrhundert*, Luzern 1957 (Quellen und Forschungen zur Kulturgeschichte von Luzern und der Innerschweiz, Bd. 2), S. 37–53.

Quellenbuch Eidgenossenschaft

Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone von den Anfängen bis zur Gegenwart, bearb. v. Hans Nabholz u. Paul Kläui, Aarau 3.

QW 1/2

Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Urkunden, Chroniken, Hofrechte, Rödel und Jahrzeitbücher bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts, Abt. I: Urkunden, Bd. 2: Von Anfang 1292 bis Ende 1332, bearb. v. Traugott Schiess, vollendet v. Bruno Meyer, Aarau 1937.

Quellenbuch Eidgenossenschaft

Quellenbuch zur Verfassungsgeschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Kantone von den Anfängen bis zur Gegenwart, bearb. v. Hans Nabholz u. Paul Kläui, Aarau 19473.

QW 1/3/1

Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Urkunden, Chroniken, Hofrechte, Rödel und Jahrzeitbücher bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts, Abt. I: Urkunden, Bd. 3/1. Hälfte: Von Anfang 1333 bis Ende 1353, bearb. v. Elisabeth Schudel, Bruno Meyer, Emil Usteri, Aarau 1964.

QW 2/3

Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Urkunden, Chroniken, Hofrechte, Rödel und Jahrzeitbücher bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts, Abt. II: Urbare und Rödel bis zum Jahr 1400, Bd. 3: Rödel von Luzern (Kloster im Hof und Stadt), Muri und Rathausen und der Herren von Rinach; Nachträge, bearb. v. Paul Kläui, Aarau 1951.

QZWG 1

Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte von den Anfängen bis 1500, bearb. von Werner Schnyder, Bd. 1, Zürich 1937.

Regesten Stadtarchiv Luzern

Regesten kaiserlicher und königlicher Urkunden des Stadtarchivs Lucern. 840–1530, in: *Der Geschichtsfreund* 1, 1843/44, S. 3–13.

Reformation Kaiser Siegmunds

Reformation Kaiser Siegmunds, hrsg. v. Heinrich Koller, Stuttgart 1964 (*Monumenta Germaniae Historica*, Staatsschriften des späteren Mittelalters, Bd. 6).

- Reichszoll zu Fluelen
 Der Reichszoll zu Fluelen im Lande Uri, in: *Der Geschichtsfreund* 1, 1843/44, S. 14–26 u. 323–347.
- Sachsenspiegel
 Sachsse, Carl Robert, *Sachsenspiegel oder Sächsisches Landrecht*, zusammengestellt mit dem Schwäbischen nach dem Cod. Pal. 167 unter Vergleichung des Cod. Pict. 164, Heidelberg 1848.
- Schnell, Thalrecht
 Schnell, J., *Das Engelberger Thalrecht*, in: *Zeitschrift für schweizerisches Recht* 7, 1858, S. 1–151.
- Schneller, Josue und Sebastian von Beroldingen
 Schneller, Joseph, Josue und Sebastian von Beroldingen, in: *Der Geschichtsfreund* 21, 1866, S. 1–23
- Schwabenspiegel
 Freiherr von Lassberg, F. L. A., *Der Schwabenspiegel oder schwäbisches Land- und Lehen-Rechtbuch* nach einer Handschrift vom Jahr 1287, Tübingen 1840.
- Schnyer, Mittelalterliche Zolltarife
 Schnyder, Werner, *Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz. IV. Zollstellen der Ost- und Zentralschweiz*, in: *Zeitschrift für Schweizerische Geschichte* 18, 1938, S. 129–204.
- SSRQ 1/9/2
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen: Die Rechtsquellen des Kantons Bern, Teil I: Stadtrechte, Bd. 9/2: *Das Stadtrecht von Bern. Gebiet, Haushalt, Regalien*, bearb. v. Hermann Rennefahrt, Aarau 1967.
- SSRQ Luzern 3/1/1
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, Abt. III: Die Rechtsquellen des Kantons Luzern, Teil 1: Stadtrechte, Bd. 1: *Stadt und Territorialstaat Luzern. Satzungen und andere normative Quellen* (bis 1425). Nach Vorarbeiten von Guy P. Marchal, bearb. v. Konrad Wanner, Aarau 1998.
- SSRQ Luzern 3/1/2
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, III. Abt.: Die Rechtsquellen des Kantons Luzern, Erster Teil: Stadtrechte, Bd. 2: *Stadt und Territorialstaat Luzern. Satzungen und andere normative Quellen* (1426–1460), bearb. v. Konrad Wanner, Basel 2004.
- SSRQ Luzern 3/1/3
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, III. Abt.: Die Rechtsquellen des Kantons Luzern, Erster Teil: Stadtrechte, Bd. 3: *Stadt und Territorialstaat Luzern. Satzungen, Eidbuch, Stadtrechtbuch und andere normative Quellen* (1461–1489), bearb. v. Konrad Wanner, Basel 2005.
- SSRQ Luzern 3/2/2/1
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, III. Abt.: Die Rechtsquellen des Kantons Luzern, Zweiter Teil: Rechte der Landschaft, Bd. 2: *Vogtei Willisau (1407–1798). Erster Halbbd.: Freiamt, Grafschaft, Landvogtei Willisau*, bearb. v. August Bickel, Basel 2002.
- SSRQ Zug 8/2
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen: Die Rechtsquellen des Kantons Zug, Abt. VIII, Bd. 2: *Stadt Zug und ihre Vogteien. Äusseres Amt*, bearb. v. Eugen Gruber, Aarau 1972.
- SSRQ Sankt Gallen 14/2/1 (Rapperswil)
 Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, XIV. Abt.: Die Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, Zweiter Teil: *Die Stadtrechte von St. Gallen und Rapperswil*, Zweite Reihe, erster Halbband: *Rechtsquellen der Stadt und Herrschaft Rapperswil* (mit den Höfen Busskirch/Jona, Kempratzen und Wagen), bearb. v. Pascale Sutter, Basel 2007.
- Urkunden aus Uri
 Urkunden aus Uri, ges. v. Anton Denier, in: *Der Geschichtsfreund* 43, 1888, S. 1–126.
- UB Zug 1
 Urkundenbuch von Stadt und Amt Zug vom Eintritt in den Bund bis zum Ausgang des Mittelalters 1352–1528, Bd. 1: 1352–1490 (Nr. 1–1536), Zug o.J.
- UB Zug 2
 Urkundenbuch von Stadt und Amt Zug vom Eintritt in den Bund bis zum Ausgang des Mittelalters 1352–1528, Bd. 2: 1490 (Nr. 1537–2599), Zug o.J.
- Wymann, Rechnungen
 Wymann, Eduard, *Rechnungen des Tales Ursern vom Jahre 1491–1501*. Ein Beitrag zur Geschichte des St. Gotthardpasses, in: *Der Geschichtsfreund* 89, 1934, S. 234–282.

Literatur

- AMMANN/SCHIB, Historischer Atlas
AMMANN, Hektor/SCHIB, Karl (Hrsg.), Historischer Atlas der Schweiz, Aarau 1951.
AMMANN, Pioniertat
Ammann, John Andrew, Knopflis Pioniertag frühester Flussbaukunst, in: Zuger Neujahrsblatt 1993, S. 39–49.
- ANDERES, Kunstdenkmäler
Anderes, Bernhard, Die Kunstdenkmäler des Kantons St. Gallen, Bd. IV: Der Seebezirk, Basel 1966.
- AUF DER MAUR, Schönenbuch
Auf der Maur, Franz, Schönenbuch – alte Wege und Übergänge, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 77, 1985, S. 83–96.
- BADER, Wegerecht
Bader, Karl Siegfried, Ländliches Wegerecht im Mittelalter, vornehmlich in Oberdeutschland, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins NF 49, 1936, S. 371–444.
- BADER, Dorfgenossenschaft
Bader, Karl Siegfried, Dorfgenossenschaft und Dorfgemeinde. Studien zur Rechtsgeschichte des mittelalterlichen Dorfes, Bd. 2, Köln/Graz 1962.
- BARRAUD WIENER/JEZLER, Fluss- und Seebrücken
Barraud Wiener, Christine/Jezler, Peter, Fluss- und Seebrücken im Mittelalter. Historische Rahmenbedingungen im Gebiet der Deutschschweiz, in: Kunst + Architektur in der Schweiz 1995/2, S. 120–135.
- BAUMANN, Schiffe
Baumann, Max, Schiffe, Fuhrwerke und Eisenbahn. Zur Konkurrenz zwischen Fluss- und Landverkehr, in: Schiedt, Hans-Ulrich/Tissot, Laurent/Merki, Christoph Maria/Schwinges, Rainer C. (Hrsg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010 (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 25), S. 137–148.
- BAVIER, Strassen
Bavier, S., Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes, Zürich 1878.
- BICKEL, Willisau
Bickel, August, Willisau. Geschichte von Stadt und Umland bis 1500, Zweiter Halbbd., Luzern/Stuttgart 1982 (Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 15/2).
- BLUMER, Staats- und Rechtsgeschichte 1
Blumer, J. J., Staats- und Rechtsgeschichte der schweizerischen Demokratien oder der Kantone Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus, Zug und Appenzell, Erster Theil: Das Mittelalter, St. Gallen 1850.
- BLUMER, Staats- und Rechtsgeschichte 2/2
Blumer, J. J., Staats- und Rechtsgeschichte der schweizerischen Demokratien oder der Kantone Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus, Zug und Appenzell, Zweiter Theil: Die neuere Zeit (1531–1798), Bd. 2, St. Gallen 1859.
- BOESCH, Sempach
Boesch, Gottfried, Sempach im Mittelalter. Eine rechts- und wirtschaftsgeschichtliche Untersuchung zur Stadtgründung und Stadtverfassung, Zürich 1948.
- BOESIGER, Siedlungsgeographie
Boesiger, Kurt W., Siedlungsgeographie der Talschaft von Schwyz, Winterthur 1956.
- BOLLIGER, Römerstrassen
Bolliger, Sabine, Die Römerstrassen als Vorbild für den neuzeitlichen Chausseenbau. Mythos und Realität, in: Schiedt, Hans-Ulrich/Tissot, Laurent/Merki, Christoph Maria/Schwinges, Rainer C. (Hrsg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010 (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 25), S. 59–70.
- BRANDSTÄTTER, Strassenhoheit
Brandstätter, Klaus, Strassenhoheit und Strassenzwang im hohen und späten Mittelalter, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 201–228.
- BRAUDEL, Frankreich
Braudel, Fernand, Frankreich, Bd. 3: Die Dinge und die Menschen, Stuttgart 1990.

- BRÖNNIMANN, Gewässer
 Brönnimann, Stefan, Die schiff- und flössbaren Gewässer in den Alpen von 1500 bis 1800. Versuch eines Inventars, in: *Der Geschichtsfreund* 150, 1997, S. 119–178.
- BRUNNER, Kunstdenkmäler
 Brunner, Thomas, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. IV: Oberes Reusstal und Ursern, Bern 2008.
- CARLEN, Uri
 Carlen, Louis, Uri und die Walser, in: *Historisches Neujahrsblatt* 1977/78, S. 81–101.
- CARONI, Bedeutung
 Caroni, Pio, Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung der Passgebiete, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29, 1979, S. 84–100.
- CAVELTI, Seebrücken
 Cavelti, Thomas, Von Seebrücken und Steinzeitstahl – Neues zur Prähistorie des Kantons Schwyz, in: *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 93, 2001, S. 11–18.
- DELLA CASA, Siedlungsplätze
 Philippe, Römische Siedlungsplätze und Verkehrswege in der Innerschweiz, in: *Obwaldner Geschichtsblätter* 19, 1990, S. 217–230.
- DENECKE, Methoden
 Denecke, Dietrich, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Jankuhn, Herbert/Wenskus, Reinhard (Hrsg.), *Geschichtswissenschaft und Archäologie. Untersuchungen zur Siedlungs- Wirtschafts- und Kirchengeschichte*, Sigmaringen 1979 (Vorträge und Forschungen, Bd. 22), S. 433–483.
- DENECKE, Linienführung
 Denecke, Dietrich, Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 49–70.
- DIRLMEIER, Zuständigkeiten
 Dirlmeier, Ulf, Die kommunalpolitischen Zuständigkeiten und Leistungen süddeutscher Städte im Spätmittelalter (vor allem auf dem Gebiet der Ver- und Entsorgung), in: Sydow, Jürgen (Hrsg.), *Städtische Versorgung und Entsorgung im Wandel der Geschichte*, Sigmaringen 1981 (Stadt in der Geschichte Bd. 8), S. 113–150.
- DIRLMEIER, Lebensbedingungen
 Dirlmeier, Ulf, Zu den Lebensbedingungen in der mittelalterlichen Stadt. Trinkwasserversorgung und Abfallbeseitigung, in: Bernd Herrmann (Hrsg.), *Mensch und Umwelt im Mittelalter*, Stuttgart 1986, S. 150–159.
- DIRLMEIER, Zoll- und Stapelrechte
 Dirlmeier, Ulf, Mittelalterliche Zoll- und Stapelrechte als Handelshemmnisse?, in: *Die Auswirkungen von Zöllen und anderen Handelshemmnissen auf Wirtschaft und Gesellschaft vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Referate der 11. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 9. bis 13. April 1985 in Hohenheim*, hrsg. v. Hans Pohl, Stuttgart 1987 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beihefte Nr. 80), S. 19–39.
- DOERFEL, «Gruebis»
 Doerfel, Christine, «Gruebis». Eine besondere Art von Wegbegleitern, in: *IVS-Bulletin* 1994/1, S. 20–22.
- DOERFEL, Verkehrswege
 Doerfel, Christine, *Historische Verkehrswege im Kanton Schwyz. Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS*, hrsg. v. Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern 2007 (2., überarbeitete Aufl.).
- DOHRN-VAN ROSSUM, Geschichte
 Dohrn-van Rossum, Gerhard, *Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnungen*, München 1995.
- DOUBLET DE BOISTHIBAUT, La maladrerie
 Doublet de Boisthibaut, M., *La maladrerie du Grand-Beaulieu près Chartres (Eure-et-Loir)*, in: *Mémoires et dissertations sur les antiquités nationales et étrangères*, publié par la société royale des antiquaires de France, N.S., Bd. 5, Paris 1840 (*Mémoires de la société royale des antiquaires de France*, Bd. 10), S. 327–342.
- DRACK/FELLMANN, Römer
 Drack, Walter/Fellmann, Rudolf, *Die Römer in der Schweiz*, Stuttgart/Jona 1988.

- DUBLER, Masse
Dubler, Anne-Marie, Masse und Gewichte im Staat Luzern und in der alten Eidgenossenschaft, Luzern 1975.
- DUBLER, Müller
Dubler, Anne-Marie, Müller und Mühlen im alten Staat Luzern, Luzern/München 1978 (Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 8).
- DURRER, Kunstdenkmäler
Durrer, Robert, Die Kunstdenkmäler des Kantons Unterwalden, Basel 1971 (unveränd. Nachdruck der Ausgabe des Schweizerischen Landesmuseum 1899–1928).
- EBERSCHWEILER, Verkehrswege
Eberschweiler, Beat, Ur- und frühgeschichtliche Verkehrswege über den Zürichsee: Erste Ergebnisse aus den taucharchäologischen Untersuchungen beim Seedamm, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 96, 2004, S. 11–32.
- ENGEL/JACOB, Leben
Engel, Evamaria/Jacob, Frank-Dietrich, Städtisches Leben im Mittelalter. Schriftquellen und Bildzeugnisse, Köln/Weimar/Wien 2006.
- ERICSSON, Wege
Ericsson, Ingolf, Wege, Wegbegleiter und Brücken. Strassen des Mittelalters im archäologischen Befund, in: Szabó, Thomas (Hrsg.), Die Welt der europäischen Strassen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Köln/Weimar/Wien 2009, S. 155–171.
- ESCH, Passverkehr
Esch, Arnold, 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.
- ESCH, Strasse
Esch, Arnold, Auf der Strasse nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellengattungen, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 19–48.
- FEHRING, Einführung
Fehring, Günter P. Einführung in die Archäologie des Mittelalters, Darmstadt 1992 (2. verbesserte Aufl.).
- FOUQUET, Bauen
Fouquet, Gerhard, Bauen für die Stadt. Finanzen, Organisation und Arbeit in kommunalen Baubetrieben des Spätmittelalters, Köln/Weimar/Wien 1999 (Städteforschung: Reihe A, Darstellungen; Bd. 48).
- FURTER, Transitverkehr
Furter, Reto, Frühneuzeitlicher Transitverkehr in den Alpen, in: Schiedt, Hans-Ulrich/Tissot, Laurent/Merki, Christoph Maria/Schwinges, Rainer C. (Hrsg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010 (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 25), S. 109–119.
- GAROVI, Örtlichkeitsnamen
Garovi, Angelo, Die Örtlichkeitsnamen der Stadt Luzern im Mittelalter, Luzern 1975 (Beiträge zur Luzerner Stadtgeschichte, Bd. 2).
- GASSER, Kunstdenkmäler I/I/1
Gasser, Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. I/I: Altdorf, 1. Teil. Geschichte, Siedlungsentwicklung, Sakralbauten, Bern 2001.
- GASSER, Kunstdenkmäler II
Gasser, Helmi, Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. II: Die Seegemeinden, Basel 1986.
- GERBER, Bauen
Gerber, Roland, Öffentliches Bauen im mittelalterlichen Bern. Verwaltungs- und finanzgeschichtliche Untersuchung über das Bauherrenamt der Stadt Bern 1300–1550, Bern 1994 (Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, Bd. 77).
- GERBER, Umgestaltung
Gerber, Roland, Umgestaltung und Neubeginn. Der wirtschaftliche und soziale Wandel Berns im 15. Jahrhundert, in: Zeitschrift für historische Forschung 29, 2002, S. 161–188.

- GLAUSER, Der internationale Gotthardtransit
 Glauser, Fritz, Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerzolls von 1493 bis 1505, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18, 1968, S. 177–245.
- GLAUSER, Landeshoheit
 Glauser, Fritz, Frühe Landeshoheit und Landvogteigrenzen im Kanton Luzern, in: Glauser, Fritz/Siegrist, Jean Jacques, Die Luzerner Pfarreien und Landvogteien. Ausbildung der Landeshoheit, Verlauf der Landvogteigrenzen, Beschreibung der Pfarreien, Luzern/München 1977 (Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 7), S. 1–114.
- GLAUSER, Verfassungstopographie
 Glauser, Fritz, Zur Verfassungstopographie des mittelalterlichen Luzern, in: Luzern 1178–1978. Beiträge zur Geschichte der Stadt, Luzern 1978, S. 53–106.
- GLAUSER, Stadt
 Glauser, Fritz, Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen, in: Maschke, Erich/Sydow, Jürgen, Die Stadt am Fluss. 14. Arbeitstagung in Kehl, 14.–16.11.1975, Sigmaringen 1978 (Stadt in der Geschichte, Bd. 4), S. 62–99.
- GLAUSER, Gotthardtransit
 Glauser, Fritz, Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpen transit, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979, S. 16–52.
- GLAUSER, Verkehr
 Glauser, Fritz, Verkehr im Raum Luzern – Reuss – Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern 5, 1987, S. 2–19.
- GLAUSER, Landwirtschaft
 Glauser, Fritz, Von alpiner Landwirtschaft beidseits des St. Gotthards 1000–1350, in: Der Geschichtsfreund 141, 1988, S. 5–173.
- GLAUSER, LUZERN
 Glauser, Fritz, Luzern jenseits der Reuss. Das Viertel Kleinstadt Ost, seine Besiedlung, Bevölkerung und Raumnutzung (1100–2000), Basel 2002 (Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 37).
- GLAUSER, Sust
 Glauser, Thomas, Sust und Zoll in der spätmittelalterlichen Stadt Zug, in: Tugium 16, 2000, S. 79–96.
- GÖTTLER, Beherbergung
 Göttler, Werner, Die Beherbergung von Pilgern und anderen sozialen Gruppen in Luzern (16./17. Jahrhundert), in: Herbers, Klaus (Hrsg.), Stadt und Pilger. Soziale Gemeinschaften und Heiligungskult, Tübingen 1999 (Jakobus-Studien 10), S. 161–199.
- GÖTTLER, Jakobus
 Göttler, Werner, Jakobus und die Stadt. Luzern am Weg nach Santiago de Compostela, Basel 2001 (Luzerner Historische Veröffentlichungen Bd. 35).
- GRÄF/PRÖVE, Wege
 Gräf, Holger Th./Pröve, Ralf, Wege ins Ungewisse. Eine Kulturgeschichte des Reisens 1500–1800, Frankfurt a. M. 2001.
- GUEx, Bruchstein
 Guex, François, Bruchstein, Kalk und Subventionen. Das Zürcher Baumeisterbuch als Quelle zum Bauwesen des 16. Jahrhunderts, Zürich 1986 (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 53).
- GUTERSOHN, Geographie
 Gutersonn, Heinrich, Geographie der Schweiz in drei Bänden, Bd. II: Alpen, 2. Teil: Waadt – Freiburg – Bern – Unterwalden – Uri – Schwyz – Glarus – St. Gallen – Appenzell, Bern 1964.
- HÄBLER, Peter Tafurs Reisen
 Häbler, K., Peter Tafurs Reisen im Deutschen Reiche in den Jahren 1438–1439, in: Zeitschrift für allgemeine Geschichte 4, 1887, S. 502–529.
- HERMANN, Armenspital
 Hermann, Claudia, Das Luzerner Armenspital. Eine Architekturgeschichte mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Spitalbauten im eidgenössischen und europäischen Vergleich, Textband, Basel 2004 (Luzerner Historische Veröffentlichungen, Bd. 39/1).
- HERZIG, Problematik
 Herzig, Heinz E., Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 33, 1983, S. 70–74.

- HERZIG, Verkehrswege
 Herzig, Heinz E., Die antiken Verkehrswege der Schweiz. Neuere Forschungen zu den römischen Strassen, in: *Zu Wasser und zu Land – Verkehrswege in der antiken Welt*. Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums 7, 1999, hrsg. von Eckart Olshausen u. Holger Sonnabend, Stuttgart 2002 (*Geographica historica*, Bd. 17), S. 9–16.
- HESS, Säckelmeisterbuch
 Hess, Ignaz, Das alte Säckelmeisterbuch von Engelberg, in: *Obwaldner Geschichtsblätter* 6, 1956, S. 107–120.
- HESSE, Handel
 Hesse, Christian, Handel und Strassen. Der Einfluss der Herrschaft auf die Verkehrsinfrastruktur in Fürstentümern des spätmittelalterlichen Reiches, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 229–256.
- Historische Verkehrswege Luzern
 Historische Verkehrswege im Kanton Luzern. Eine Publikation zum Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, hrsg. v. Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern 2007 (2. überarbeitete Aufl.), S. 18–21.
- HOPPELER, Rechtsverhältnisse
 Hoppeler, Robert, Die Rechtsverhältnisse der Talschaft Ursern im Mittelalter, in: *Jahrbuch für Schweizerische Geschichte* 32, 1907, S. 1–56.
- HORAT, Bauen
 Horat, Heinz, Bauen am See. Architektur und Kunst an den Ufern der Zentralschweizer Seen, Luzern 2000.
- ISELI, Polickey
 Iseli, Andrea, Gute Polickey. Öffentliche Ordnung in der Frühen Neuzeit, Stuttgart 2009.
- KÄLIN, Schirm- und Kastvogtei
 Kälin, Joh. B., Die Schirm- und Kastvogtei über das Gotteshaus Einsiedeln. Erste Abteilung, in: *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 1, 1882, S. 57–106.
- KÄLIN, Magistratenfamilien
 Kälin, Urs, Die Urner Magistratenfamilien. Herrschaft, ökonomische Lage und Lebensstil einer ländlichen Oberschicht, 1700–1850, Zürich 1991.
- KLEINSCHMIDT, Menschen
 Kleinschmidt, Harald, Menschen in Bewegung. Inhalte und Ziele historischer Migrationsforschung, Göttingen 2002.
- KOCHER, Gotthardweg
 Kocher, Alois, Der alte St. Gotthardweg. Verlauf, Umgehung, Unterhalt, in: *Historisches Neujahrsblatt*. Doppelheft für die Jahre 1949/50, hrsg. v. Verein für Geschichte und Altertümer von Uri, S. 7–125.
- KÖRNER, Luzerner Staatsfinanzen
 Körner, Martin, Luzerner Staatsfinanzen 1415–1798. Strukturen, Wachstum, Konjunkturen, Luzern/Stuttgart 1981 (*Luzerner Historische Veröffentlichungen*, Bd. 13).
- KREIS, Erinnerungsorte
 Kreis, Georg, Schweizer Erinnerungsorte. Aus dem Speicher der Swissness, Zürich 2010.
- KÜCHLER, Obwaldens Weg
 Küchler, Remigius, Obwaldens Weg nach Süden durch Oberhasli, Goms und Eschental, Sarnen 2003 (*Obwaldner Geschichtsblätter*, Heft 23).
- LANDOLT, Finanzhaushalt
 Landolt, Oliver, Der Finanzhaushalt der Stadt Schaffhausen im Spätmittelalter, Ostfildern 2004 (Vorträge und Forschungen, Sonderbd. 48).
- LANDOLT, Finanzen
 Landolt, Oliver, «Non prosunt consilia, si desunt necessaria» – Finanzen und Finanzverwaltung im spätmittelalterlichen Land Schwyz, in: *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 97, 2005, S. 75–93.
- LANDOLT, Worb
 Landolt, Oliver, Worb im Verkehrsnetz des Alten Bern, in: Schmidt, Heinrich Richard (Hrsg.), *Worber Geschichte*, Bern 2005, S. 512–521.
- LANDOLT, Mobilität
 Landolt, Oliver, Mobilität und Verkehr im europäischen Spätmittelalter. Mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrspolitik innerhalb der Eidgenossenschaft, in: Schwinges, Rainer C./Hesse, Christi-

- an/Moraw, Peter (Hrsg.), *Europa im späten Mittelalter. Politik – Gesellschaft – Kultur*, München 2006 (Historische Zeitschrift, Beiheft 40), S. 489–510.
- LANDOLT, Wald
Landolt, Oliver, *Wald und Holz in der Zentralschweiz im Wandel der Zeiten – Einleitende Bemerkungen*, in: *Der Geschichtsfreund* 161, 2008, S. 7–20.
- LEGUAY, La rue
Leguay, Jean-Pierre, *La rue au Moyen Age*, Rennes 1984.
- LEXER, *Mittelhochdeutsches Wörterbuch*
Lexner, Matthias, *Mittelhochdeutsches Wörterbuch. Mit den Nachträgen von Ulrich Pretzel*, Stuttgart 1992 (38., unveränd. Aufl.).
- LIEBENAU, *Gasthof- und Wirthshauswesen*
Liebenau, Theodor von, *Das Gasthof- und Wirthshauswesen der Schweiz in aelterer Zeit*, Zürich 1891.
- LIEBENAU, *Luzern*
Liebenau, Theodor von, *Das alte Luzern*, Luzern 1937 (Neuausgabe).
- LÜTOLF, *Leprosen*
Lütolf, A., *Die Leprosen und ihre Verpflegung in Lucern und der Umgegend, ein Beitrag zur Culturgeschichte*, in: *Der Geschichtsfreund* 16, 1860, S. 187–247.
- LUSSER, *Notizen*
Lusser, Franz, *Aktenmässige Notizen über die «Herbergen im Urnerland» und zwar zunächst über den im Hauptflecken Altdorf bestehenden s. g. «Fremden- Spital»*, in: *Der Geschichtsfreund* 31, 1876, S. 300–310.
- MARCHAL, *Schweden*
Marchal, Guy P., *Die frommen Schweden in Schwyz. Das «Herkommen der Schwyzer und Oberhasler» als Quelle zum schwyzerischen Selbstverständnis im 15. und 16. Jahrhundert*, Basel/Stuttgart 1976 (Basler Beiträge zur Geschichtswissenschaft, Bd. 138).
- MARCHAL, *Geschichtsbild*
Marchal, Guy P., *Das Geschichtsbild von den «Alten Eidgenossen» im Wandel der Zeiten vom 15. Jahrhundert bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs*, in: Ders., *Schweizer Gebrauchsgeschichte, Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität*, Basel 2006, S. 19–171.
- MARCHAL, *Meisterli*
Marchal, Guy P., *Das Meisterli von Emmenbrücke oder: Vom Aussagewert mündlicher Überlieferung. Eine Fallstudie zum Problem Wilhelm Tell*, in: Ders., *Schweizer Gebrauchsgeschichte, Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität*, Basel 2006, S. 257–281.
- MARCHAL, *«Berg der Mitte»*
Marchal, Guy P., *«Berg der Mitte». Der schweizerische Staatsmythos a. D.*, in: Ders., *Schweizer Gebrauchsgeschichte, Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität*, Basel 2006, S. 463–479.
- MASCHKE, *Brücke*
Maschke, Erich, *Die Brücke im Mittelalter*, in: Maschke, Erich/Sydow, Jürgen (Hrsg.), *Die Stadt am Fluss. 14. Arbeitstagung in Kehl, 14.–16.11.1975*, Sigmaringen 1978 (*Stadt in der Geschichte*, Bd. 4), S. 9–39.
- MEYER, *Kunstdenkmäler*
Meyer, André, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Neue Ausgabe Bd. 1: Der Bezirk Schwyz, I: Der Flecken Schwyz und das übrige Gemeindegebiet*, Basel 1978.
- MEYER, *Siedlung*
Meyer, Werner, *Siedlung und Alltag. Die mittelalterliche Innerschweiz aus der Sicht des Archäologen*, in: *Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft*, Bd. 2: *Gesellschaft – Alltag – Geschichtsbild*, Olten 1990, S. 235–305.
- MICHEL, *Hohlweg*
Michel, Kaspar, *Vom Hohlweg zur nationalen Erinnerungsstätte*, in: *Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz* 100, 2008, S. 340–343.
- MICHEL, *Inszenierung*
Michel, Kaspar, *Eine Inszenierung der Schweizergeschichte: Hohle Gasse*, in: *3 Orte, 2 Seen, 1 Berg. Bezirk Küssnacht, Immensee o.J.*, S. 11–21.
- MÜLLER, *Lepra*
Müller, Christian, *Lepra in der Schweiz*, Zürich 2007.
- MÜLLER, *Dorfbüchlein*
Müller, Carl Franz, *Das Dorfbüchlein des Fleckens Altdorf von 1684*, in: *Historisches Neujahrsblatt* 1953/54, S. 7–230.

- MÜLLER, Sagen
Müller, Josef, Sagen aus Uri, Bd. 3, Basel 1945.
- OCHSENBEIN, Gebet
Ochsenbein, Peter, Das Grosse Gebet der Eidgenossen. Überlieferung – Text – Form und Gehalt, Bern 1989 (Bibliotheca Germanica, Bd. 29).
- OCHSNER, Schwyz (Strassenwesen)
Ochsner, Martin, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 35, 1927, S. 1–156.
- OCHSNER, Schwyz (Zollwesen)
Ochsner, Martin, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 36, 1929, S. 1–156.
- OECHSLIN/BUSCHOW OECHSLIN, Kunstdenkmäler
Oechslin, Werner/Buschow Oechslin, Anja, Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Neue Ausgabe Bd. III.II. Der Bezirk Einsiedeln II: Dorf und Viertel, Bern 2003.
- PFÄFF, Welt
Pfaff, Carl, Die Welt der Schweizer Bilderchroniken, Schwyz 1991.
- REICHERT, Erfahrung
Reichert, Folker, Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart/Berlin/Köln 2001.
- REICHLIN, Oberallmende
Reichlin, Martin, Die schwyzerische Oberallmende bis zum Ausgang des 15. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur schwyzerischen Rechts-Geschichte, Diss. Freiburg i. Ue., Schwyz 1908.
- REINLE, Kunstdenkmäler
Reinle, Adolf, Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern, Bd. 6: Das Amt Hochdorf, Basel 1963.
- RÖLLIN, Aspekte
Röllin, Werner, Siedlungs- und wirtschaftsgeschichtliche Aspekte der mittelalterlichen Urschweiz bis zum Ausgang des 15. Jahrhunderts, Zürich 1969 (Geist und Werk der Zeiten, Heft 22).
- SABLONIER, Gesellschaft
Sablonier, Roger, Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jahrhundert. Sozialstruktur und Wirtschaft, in: Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft. Jubiläumsschrift 700 Jahre Eidgenossenschaft, Bd. 2: Gesellschaft – Alltag – Geschichtsbild, Olten 1990, S. 9–233.
- SABLONIER, Waldschutz
Sablonier, Roger, Waldschutz, Naturgefahren und Waldnutzung in der mittelalterlichen Innerschweiz, in: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen 146, 1995, S. 581–596.
- SABLONIER, Gründungszeit
Sablonier, Roger, Gründungszeit ohne Eidgenossen. Politik und Gesellschaft in der Innerschweiz um 1300, Baden 2003.
- SCHIEDT, Wegnetze
Schiedt, Hans-Ulrich, Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 49, 1999, S. 16–34.
- SCHIEDT, Verkehrswege
Schiedt, Hans-Ulrich, «... und sol das ein offne landtstras sin». Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug, in: Tugium 16, 2000, S. 61–77.
- SCHIEDT/SCHNEIDER/HERZIG, Strassen- und Wegeforschung
Schiedt, Hans-Ulrich/Schneider, Guy/Herzig, Heinz E., Historische Strassen- und Wegeforschung in der Schweiz, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 119–159.
- SCHNELLMANN, Entstehung
Schnellmann, Meinrad, Entstehung und Anfänge der Stadt Rapperswil. Eine verfassungs- und wirtschaftsgeschichtliche Studie, Altdorf 1926.
- SCHÖPFER PFAFFEN, Verkehrspolitik
Schöpfer Pfaffen, Marie-Claude, Verkehrspolitik im schweizerischen Alpenraum. Bernische und Walliser Erscheinungsformen vom 12. bis zum 16. Jahrhundert, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 289–329.

- SCHÖPFER PFAFFEN, Kaufleute
Schöpfer Pfaffen, Marie-Claude, Kaufleute, Säumer und Ballenführer. Der transalpine Fernhandel im Mittelalter, in: Fernhandel in Antike und Mittelalter (Sonderband «Damals» 2008), Darmstadt 2008, S. 95–110.
- SCHUBERT, Einführung
Schubert, Ernst, Einführung in die Grundprobleme der deutschen Geschichte des Spätmittelalter, Darmstadt 1992.
- SCHUBERT, Volk
Schubert, Ernst, Fahrendes Volk im Mittelalter, Bielefeld 1995.
- SCHWARZ, Alltag
Schwarz, Dietrich, Innerschweizer Alltag im 15. Jahrhundert, in: 500 Jahre Stanser Verkommnis. Beiträge zu einem Zeitbild, Stans 1981, S. 71–100.
- SEGESSER, Rechtsgeschichte
Segesser, Anton Philipp von, Rechtsgeschichte der Stadt und Republik Lucern, Bd. 1, Lucern 1851.
- SPECK, Stadtbaumeister
Speck, Josef, Stadtbaumeister Jost Knöpfli und die «Abgrabung» des Zugersees 1591/92, in: Zuger Neujahrsblatt 1993, S. 22–38.
- STADLER-PLANZER, Geschichte
Stadler-Planzer, Hans, Geschichte des Landes Uri, Bd. 1, Schattdorf 1993.
- STADLER-PLANZER, Zollstation
Stadler-Planzer, Hans, Zollstation und Gasthaus Dazio Grande in Morasco. Archivstudien in Uri und Luzern, in: Der Geschichtsfreund 148, 1995, S. 115–134.
- STADLER/STADLER-PLANZER, Susten
Stadler, Pascal/Stadler-Planzer, Hans, Susten rund um den Vierwaldstättersee, Luzern 2007 (Innerschweizer Schatztruhe, Nr. 6).
- STOLZ, Bericht
Stolz, Otto, Ein italienischer Bericht über die Schweiz und eine winterliche Reise über den St. Gotthard im Jahre 1471, in: Der Geschichtsfreund 105, 1952, S. 282–284.
- SZABÓ, Strassen
Szabó, Thomas, Die Strassen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Ostfildern 2007 (Vorträge und Forschungen, Bd. 66), S. 71–118.
- THÉVENAZ MODESTIN/MOREROD, Gotthard- und Simplonachse
Thévenaz Modestin, Clémence/Morerod, Jean-Daniel, Gotthard- und Simplonachse um 1291. Beitrag zu einer ereignisgeschichtlichen Neubetrachtung der Anfangszeit der Eidgenossenschaft, in: Der Geschichtsfreund 155, 2002, S. 181–207.
- VERDON, Voyager
Verdon, Jean, Voyager au Moyen Age, o. O. 1998.
- VOLLENWEIDER, Geschichte
Vollenweider, Otto, Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstad – Zürich – Basel, in: Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 4/3, 1912, S. 383–566.
- WEBER, Bau- und Werkmeister
Weber, P. X., Die Luzerner Bau- und Werkmeister bis zur Helvetik, in: Korrespondenzblatt des Verbandes der Beamten und Angestellten des Kantons Luzern 6, 1925, S. 1–6.
- WIGET, Gesellschaft
Wiget, Josef, Die Gesellschaft der Bürger zu Schwyz, in: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz 86, 1994, S. 55–70.
- WYMAN, Rechnungen
Wymann, Eduard, Die Rechnungen des Tales Ursern vom Jahre 1491–1501. Ein Beitrag zur Geschichte des St. Gotthardpasses, in: Der Geschichtsfreund 89, 1934, S. 234–282.
- ZEMP, Bilderchroniken
Zemp, Josef, Die schweizerischen Bilderchroniken und ihre Architektur-Darstellungen, Zürich 1897.

ABKÜRZUNGEN

STASZ – Staatsarchiv Schwyz