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

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte

Band: 25 (2010)

Artikel: "Cito quam fas" - so schnell als nötig : zur Geschwindigkeit von Gesandten und Nachrichtenübermittlern in den Städten des eidgenössischen Raums

Autor: Hübner, Klara

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-871749

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.07.2025

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

Klara Hübner

«Cito quam fas» – so schnell als nötig

Zur Geschwindigkeit von Gesandten und Nachrichtenübermittlern in den Städten des eidgenössischen Raums

Die Geschwindigkeit von Informationen und Personen hätte im spätmittelalterlichen Europa unterschiedlicher nicht sein können. Die Nachricht von der umstrittenen, da durch grosszügige Geldgeschenke an die Kurfürsten erzielten Wahl Karls V. zum Nachfolger Maximilians I., die am Morgen des 28. Juni 1519 in Frankfurt stattfand, erreichte das rund 580 km entfernte Innsbruck bereits am 1. Juli. Nur zwei Tage später langte sie in Wien an, am 5. Juli wurde der Heilige Stuhl in Rom von der Wahl Karls unterrichtet. Er selbst erhielt die offizielle Botschaft am 6. Juli in Barcelona, 3 Stunden vor Tagesanbruch.[1] Wichtige Informationen wurden jedoch nicht immer auf direktem Weg weitergereicht. So konnte zwar die Berner Stadtführung 1515 über den aus eidgenössischer Sicht günstigen Verlauf der Schlacht von Marignano am 13. September mittels eines zwischen Zürich, Uri und Bellinzona bestehenden Nachrichtennetzwerks (über circa 300 km) bereits am 16. September informiert werden. Die Nachricht von der Niederlage am gleichen Tag erreichte sie jedoch erst eine Woche später.[2] Solche Unterschiede bestanden nicht nur zwischen den straff organisierten, finanziell gut ausgestatteten Eilbotenstafetten der grösseren europäischen Herrscherhäuser und finanzkräftigen Städte, deren Nachrichtenwesen selbst über längere Dauer hinweg zu Tagesleistungen von über 150 km imstande waren, sondern auch zwischen der Reisegeschwindigkeit von Gesandtschaften und herrschaftlichen Reisegruppen. Im Gegensatz zur Nachrichtenübermittlung nahm sich deren Tempo vor allem auf längeren Reisen eher gemächlich aus. Bemerkenswert ist, dass sich die Länge ihrer Tagesdistanzen zwischen Hoch- und Spätmittelalter nicht sonderlich veränderte. So benötigte Kaiser Heinrich IV. 1072 mit seiner Begleitung für die rund 539 km von Regensburg nach Goslar 18,5 Tage, was einem Reisetempo von 29 km pro Tag entsprach.[3] Selbst der als besonders reisefreudig geltende Friedrich Barbarossa brachte es auf langen Strecken auf einen Tagesschnitt von 32 km.[4] Dieser Wert entsprach noch im Frankreich des 14. Jahrhunderts der durchschnittlichen Tagesgeschwindigkeit fürstlicher Reisegruppen.[5]

Doch bereits Barbarossa war auf kürzeren Distanzen zu wesentlich höheren Tagesleistungen fähig. So benötigte er 1158 für einen Ritt von Utrecht nach Kaiserswerth (rund 169 km) nur zwei Reisetage, was einem Mittel von 85 km entsprach.[6] Noch im 15. Jahrhundert waren Tagesetappen von mehr als 90 km eher aussergewöhnlich. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der meisten Gesandtschaften lag um 1450 deutlich unterhalb von Barbarossas Tagesleistung von 32 km. Noch 1442 waren der Solothurner Schultheiss und seine Entourage aus *phiffer*, *soldneren* und Stadtknechten vom 25. Mai bis zum 5. August 70 Tage zwischen seiner Heimatstadt, Frankfurt, Köln und Aachen unterwegs, um mit Friedrich III. zusammenzutreffen. Einen Grossteil der Strecke legte die Reisegesellschaft auf Schiffen zurück, wahrscheinlich von Basel bis Köln. Erst die letzten rund 76 km zwischen Köln und Aachen mussten die Reisenden im Sattel und auf Wagen bewältigen.[7] Da sie vermutlich auf dem gleichen Weg zurückkehrten, legten sie in der besagten Zeit rund 1270 km zurück, was auf einen Tagesschnitt von etwa 18 km schliessen lässt.[8]

Die Rechnungsbücher deuten auf einen weiteren Aspekt mittelalterlicher Geschwindigkeitsauffassung hin, der sich trotz der Uneinheitlichkeit und teilweise widersprüchlichen Datierung hochmittelalterlicher Quellen noch im 15. Jahrhundert beobachten lässt. Die Zeitgenossen verstanden unter «Reisezeit» nicht nur die Hin- und Rückreise, sondern auch das gesamte Rahmenprogramm. Wie bereits Müller-Mertens im Hinblick auf das Reisekönigtum des 10. Jahrhunderts bemerkt hat, wurde zur Reisedauer oft die Zeitspanne gezählt, die «beim Umritt des Königshofes in Wahrnehmung der Königsherrschaft waltete».[9] Berücksichtigt wurden nicht nur die Dauer der Verhandlungen, mögliche Verzögerungen durch das Einholen von Geleitbriefen oder die Organisation weiterer Reisemittel, sondern auch eine standesgerechte Verabschiedung vom Verhandlungspartner sowie etwaige gesellschaftliche, zu der Verabschiedung gehörende Verpflichtungen. Gesandtschaften und Informationsübermittler waren davon unterschiedlich stark betroffen. Doch auch Nachrichtenübermittler mussten unter Umständen mehrere Tage auf ein Antwortschreiben warten, was nicht nur ihre Durchschnittsgeschwindigkeit herabsetzte, sondern im Krisenfall auch den Handlungsspielraum ihrer Auftraggeber beeinträchtigen konnte.

Im Gegensatz zum Hochmittelalter fand politisch motiviertes Reisen im 14. und 15. Jahrhundert aufgrund der nahräumlichen Ausrichtung vorwiegend im Rahmen übersichtlicher Bündnissysteme und zu Verwaltungszwecken statt.[10] Aufwendige Fernreisen von mehr als 14 Tagen Dauer, wie sie im Hochmittelalter üblich waren, bildeten für die Gesandten und Boten der Städte im Schweizer Raum um 1450 Ausnahmen. Dort waren nämlich zentrale Tagsatzungsorte entstanden, die von den Abgesandten aller wichtigen Mitglieder gut erreichbar waren. Die politische Entwicklung sowie die geografische Fokussierung auf das kleinräumige Schweizer Mittelland hatte zur Aufwertung des regionalen und lokalen Strassennetzes geführt.

Selbst die für den Handelsverkehr so beschwerlichen Alpen stellten dank vieler zu Fuss bewältigbarer Pässe im täglichen Nachrichtenverkehr kein besonderes Hindernis dar.[11]
Um 1400 wurde das Gebiet der Eidgenossenschaft und ihrer Verbündeten von drei Informationsräumen dominiert. Der erste umfasste die Einflussbereiche der Zentren Bern, Freiburg und Solothurn. Hier kamen nicht nur regionale Informationen, sondern auch jene aus dem burgundischen und dem savoyischen Raum zusammen. Der zweite lag in der Zentralschweiz, wo die Stadtorte Zürich und Luzern tonangebend waren. In diesen Informationskreis gehörten nebst den Innerschweizer Landorten, deren politischer und nachrichtentechnischer Einfluss begrenzt war, bis ins frühe 16. Jahrhundert auch Konstanz, das als Verkehrsknotenpunkt zwischen der Eidgenossenschaft, dem Allgäu und der oberdeutschen Städtelandschaft fungierte.[12] Ein dritter Raum entstand um Basel, wo Informationen und Gesandtschaften aus dem Elsass und anderen oberrheinischen Gebieten zusammenkamen. Dank dieser Voraussetzungen liess sich der Raum der heutigen Schweiz um 1450 sowohl auf der West-Ost- als auch auf der Nord-Süd-Achse in rund acht Tagen durchqueren.[13]
Allerdings galt dieser Mittelwert bei Weitem nicht für alle Reisenden. Auch in den Stadtrechnungen von Freiburg, in denen Botengänge und Gesandtschaftsreisen tageweise abgerechnet wurden, sind für die gleiche Strecke gelegentlich doppelt so viele Tagessätze ausbezahlt worden.[14] Selbst wenn es sich hierbei nicht um absolute Werte handelte, machen die unterschiedlichen Bewertungen derselben Strecke deutlich, dass Reisegeschwindigkeit im späten Mittelalter auch in der Eidgenossenschaft von mehreren Kriterien abhängig war, die nur mittelbar mit der eigentlichen Fortbewegung zu tun hatten. Entscheidend waren nicht nur der Status des Reisenden, sondern auch seine Reisemittel. Da Wasser- und Landstrassen während der verschiedenen Jahreszeiten unterschiedliche Herausforderungen boten, hatte der Reisezeitpunkt Einfluss auf die Geschwindigkeit des Reisenden. Zudem waren die eingangs erwähnte geplante Reisedauer, die Beschaffenheit des Geländes sowie die Qualität der Infrastruktur an den Wegen entscheidend. Auch der Reisezweck konnte die Geschwindigkeit beeinflussen. Dieser hing zumeist vom Nachrichteninhalt oder der Dringlichkeit einer Verhandlung ab: Kriegserklärungen oder Friedensverhandlungen waren an einen anderen Zeithorizont gebunden als etwa die Übermittlung täglicher Geschäftskorrespondenz.[15]

Sozialer Hintergrund

Den grössten Einfluss auf die Fortbewegung hatten die soziale Herkunft der Reisenden sowie ihre Repräsentationsansprüche, die sich zumeist in der Grösse der Reisegruppe widerspiegelten. Während offizielle Nachrichtenübermittler als

niedere Funktionsträger allein und daher schnell reisten, bestanden Gesandtengruppen meistens aus mehreren Verhandlungsberechtigten, deren Sozialstatus sie zur Begleitung durch berittene oder zu Fuss gehende, zeremoniell ausgestattete Diener berechtigte. Wie viele es in den Städten sein durften, war mitunter eine Kostenfrage. Einem Mitglied des Konstanzer Kleinen Rats ohne weitere Funktionsbezeichnung wurde um 1442 die Begleitung durch einen einzigen berittenen Stadtknecht *und nit mer* erlaubt. Bürgermeister oder Schultheiss hatten Anrecht auf eine Drei-Pferde-Begleitung.[16] Ähnliches lässt sich auch für die Städte im Westschweizer Raum nachweisen. An alltägliche, häufig mit Rechtsgeschäften einhergehende Verhandlungen im Umland, die einen oder höchstens zwei Tage physischer Abwesenheit bedingten, sandte der Berner Rat häufig nur einen Abgesandten ohne Begleitung.[17] Auch aus Freiburg wurden an lokale Treffen oder Tagsatzungen meist zwei, in Ausnahmefällen drei Gesandte geschickt, die entsprechendes Dienstpersonal mitnahmen – zumeist zwei Knechte, am häufigsten berittene Weibel oder Reiter.[18] In beiden Fällen waren diese vorwiegend für den Kontakt mit dem eigenen Herrschaftsgremium zuständig. Die Geschwindigkeit dieser hochmobilen Zweier- bis Dreiergruppen unterschied sich in Friedenszeiten nicht wesentlich von jener allein reisender Nachrichtenübermittler. So wurde der Freiburger Schultheiss Jaquet Lombard, der wegen Verhandlungen mit Savoyen im Frühherbst 1431 nach Bern unterwegs war, für zwei Tage Gesandtschaft entschädigt. Gleich viel wurde dem Freiburger Stadtweibel Peter Ronoz ausbezahlt, der wenig später in derselben Sache zwischen den beiden Städten unterwegs war.[19] Anders verhielt es sich, wenn grössere Delegationen mit mehr als vier Verhandlungsberechtigten reisten. Die Ziele der Grossdelegationen lagen fast immer ausserhalb des Schweizer Raums, zumeist an den Fürsten- und Königshöfen der benachbarten Mächte. Repräsentation und Sicherheit waren in diesen Fällen wichtiger als die hohe Reisegeschwindigkeit. Solche Gesandtschaften erstreckten sich häufig über mehrere Wochen. Dabei legten die Reisegruppen im Schnitt selten mehr als 35 km pro Tag zurück. So machte sich auf dem Höhepunkt der Savoyerkrise am 15. April 1448 eine vom Freiburger Schultheissen Jean Gambach angeführte Gesandtschaft aus nahezu einem Dutzend Personen auf den Weg zu ihrem damaligen Stadtherrn, dem Grafen Albrecht von Österreich, um ihn um Truppenhilfe gegen Savoyen und Bern zu bitten.[20] Dieses Anliegen liessen sich die Bittsteller eine 15-tägige Reise an den Hof in Innsbruck kosten. Um handlungsfähig zu bleiben, wurde nicht nur Kanzleipersonal mitgenommen, sondern auch der damals einzige Freiburger Stadtläufer Ruoff Mürsing, der während des anschliessenden, 25-tägigen und ziemlich erfolgslosen Aufenthalts an Albrechts Hof gar einmal nach Wien gesandt wurde.[21]

Reisemittel

Während die Gesandtschaften der eidgenössischen Städte vorwiegend beritten unterwegs waren, wurde die lokale und regionale Nachrichtenübermittlung bis ins 16. Jahrhundert sowohl von berittenen Übermittlern als auch von Läufern wahrgenommen. Letztere waren keinesfalls minder geachtet. In Bern überstieg die Zahl der vereidigten Fussboten noch um 1500 jene der städtischen Reiter, während die Freiburger Stadtverwaltung nach 1503 keinen Unterschied zwischen Reitern und Läufern machte. Beide schworen den gleichen Eid, beide wurden auf die gleiche Weise entlohnt.[22] Die Gleichbehandlung der Fussboten lag vor allem in der Kleinräumigkeit sowie dem topografisch schwierigen Gelände dieses Raums begründet. Wie bereits Reinhard Elze bemerkte, wurden die Vorteile eines Reiters gegenüber einem Läufer hinfällig, wenn dieser länger als sechs Tage mit dem gleichen Pferd reisen musste.[23] Dies war neben der finanziellen Belastung durch die Miete von Pferden ein weiterer Grund, warum die Berner und ihre Miteidgenossen noch im 16. Jahrhundert, etwa zur Zeit der Kappeler Kriege, Fussbotenstafetten Reiterstafetten vorzogen.[24]

Wirkliche Reiseerleichterungen ergaben sich nur durch die Benutzung von Wasserstrassen, die aus diesem Grund im 15. Jahrhundert sowohl von Boten als auch Gesandten rege gebraucht wurden. Schiffe galten seit dem Hochmittelalter nicht nur als billiger, sondern bei längeren Reisen auch als schneller und bequemer.[25] Nicht von ungefähr lagen häufige Tagsatzungsorte wie Baden, Zürich, Luzern oder Bern an schiffbaren Flüssen oder grossen Seen. Doch auch im regionalen Nachrichten- und Gesandtschaftsverkehr wurden nach Möglichkeit Flüsse oder Seen befahren. Freiburger Gesandte und Boten, die ins Burgund wollten, reisten meistens zu den Häfen von Murten oder Estavayer-le-Lac, was selbst bei einer langsamen Reisegeschwindigkeit höchstens einer Tagesdistanz entsprach.[26] Der nächste Etappenort, den man zumeist nach zwei bis drei Tagen erreichte, war Neuenburg, von wo aus man den Jura entweder über die Landstrasse nach Ste-Croix oder durch das Val de Travers überqueren konnte. Ebenso genutzt wurden die Routen über den Genfersee, die von Lausanne ausgingen, wo sich Schiffer auf den Personentransport spezialisiert hatten. Die damit verbundene Reisezeitverkürzung wurde insbesondere von der Freiburger Obrigkeit im Kontakt zu den Herzögen von Savoyen genutzt. Weilten die Herzöge etwa in Chambéry, dauerte eine Reise über Land rund acht bis zehn Tage. Da sie sich häufiger in der Residenz von Thonon-les-Bains am Genfersee aufhielten, liess sich die Dauer um einen Drittel verkürzen. Noch 1520 brauchte der Freiburger Läufer Hans Thüdinger dank Schiffsverbindungen sechs Tage und eine Nacht, um den Herzögen von Savoyen die Nachricht zu überbringen.[27]

Klimatische Bedingungen

Das Wetter konnte sogar im überschaubaren eidgenössischen Raum Einfluss auf die Geschwindigkeit von Gesandten und Übermittlern haben. Dies bezog sich nicht nur auf den Alpenraum, sondern auch auf das gut erschlossene Mittelland. In Friedenszeiten wurden zwischen November und März deutlich weniger Gesandtschaftsreisen unternommen als in den für Tagsatzungen beliebten, weil wetterstabilen Monaten Juni bis August. In Krisenjahren bzw. Kriegszeiten lassen sich allerdings keine so deutlichen Schwankungen feststellen.[28] Als wetterunabhängig galten in allen Städten regionale Treffen und Verhandlungen im Umkreis von einer Tagesreise. Im Gegensatz dazu fanden Fernreisen, wie etwa die des Solothurner und Freiburger Schultheissen, nahezu nur in den Sommermonaten statt.

Diese Konzentration auf das Sommerhalbjahr lässt sich indes nur bei Gesandtschaften feststellen, nicht in der Nachrichtenübermittlung. Da sich dies bereits in den ältesten Berner Stadtrechnungen der zweiten Hälfte des 14. Jahrhundert zeigt, kann man davon ausgehen, dass regelmässiger politischer Informationsaustausch zwischen den städtischen Zentren einer Region schon vor 1400 weit verbreitet war.[29] Dies ist mitunter Grund für die starke Betonung der Zuverlässigkeit städtischer Übermittler in den Amtseiden des 15. Jahrhunderts: die Fuss- und berittenen Boten mussten sich verpflichten, Briefe oder mündliche Nachrichten unabhängig von Wetter und Tages- bzw. Nachtzeit abzuliefern.[30] Da sie alleine und fast ohne Gepäck reisten, waren Witterungsprobleme für sie ein seltenerer Hinderungsgrund als kriegsbedingte Einschränkungen der Wegnutzung. Der erhöhte Nachrichtenbedarf in Kriegszeiten führte ferner nicht zur automatischen Steigerung der durchschnittlichen Übermittlungsgeschwindigkeit, sondern zur Ausweitung der Übermittlungsspanne. Während Läufer und Reiter in konfliktfreien Zeiten vorwiegend tagsüber unterwegs waren, nahm vor, während und nach Konflikten die Zahl der Nachtläufe merklich zu.[31]

Nur überraschende Wetterwechsel oder jahreszeitlich problematische Alpenüberquerungen konnten für Läufer und Reiter gelegentlich zur Herausforderung werden. Im Frühjahr 1440 musste sich etwa der Freiburger Übermittler Swendimann bei einem Botengang ins Unterwalliser Salins wegen Unmengen Neuschnee von einem ortskundigen Führer über den Sanetschpass helfen lassen.[32] Dass er seine Reise trotz dieser Schwierigkeiten nicht abbrach, zeigt deutlich, dass einer erfolgreichen Ausführung des Auftrags ein grösserer Stellenwert beigemessen wurde als etwa der Geschwindigkeit. Im Gegensatz zu Kriegen konnten Schnee und überspülte Strassen den Nachrichtenaustausch höchstens verzögern, nicht aber unterbrechen. Erheblicher waren die Gefahren, welche von marodierenden Söldnerheeren ausgingen. Dies bekam der Freiburger Stadtläufer Ruoff Mürsing zu spüren, als er während des Konflikts seiner Stadt mit Savoyen 1448 nach der Teilnahme an einem Tag in Basel wegen der unsicheren Lage nicht gleich in seine Heimat zurückkehren konnte.[33]

Verkehrsinfrastruktur

Die Geschwindigkeit von Boten und Gesandten war auch von der Infrastruktur der Reisewege sowie deren Unterhalt abhängig. Einzig für Botengänge in das nähere Umfeld einer Stadt hatten diese eine vergleichsweise geringe Bedeutung. So war etwa die Strecke Freiburg–Bern nach dem Ausbau der Route über Neuenegg um 1470 in rund 5 Stunden zu Fuss zu bewältigen, während die ältere Route über Laupen 2 Stunden mehr in Anspruch nahm.[34] Da das Strassennetz bereits um 1400 dicht war, konnte ein berittener Bote morgens mit einer dringlichen Nachricht losreiten und gegen Abend mit der Antwort zurückkehren.

Auch Übermittler benutzten zumeist lokale, durch mehrere parallele Trassen im Gelände gekennzeichnete Strassen, auf denen sich 80% des täglichen (Nah-) Verkehrs abspielten.[35] Diese Trassierung ging häufig auf die Umgehung von Zollstellen zurück, hatte allerdings auch mit der bisweilen schlechten Qualität so entstandener Trampelpfade zu tun, die Nachrichtenboten jedoch für allerlei Abkürzungen nutzen konnten. Bei längeren Reisen stand die Geschwindigkeit jedoch hinter der Bequemlichkeit, vor allem aber der Sicherheit zurück, weswegen die Strecke von Gesandten wie auch von Boten vorwiegend auf Hauptstrassen zurückgelegt wurde. Entsprechend war die stark frequentierte West-Ost-Achse durch das Schweizer Mittelland mit einer guten Infrastruktur versehen.[36] Wirtshäuser, die teilweise auch frische Pferde anboten, waren hier keine Seltenheit. Zudem galten die beiden wichtigsten Strassen – die Jura-Südfuss-Strasse sowie der Weg über Burgdorf nach Bern und Freiburg – aufgrund ihres wirtschaftlichen Potenzials und namhafter Zollstellen auch als die am besten unterhaltenen.[37] Die Freiburger Obrigkeit achtete besonders nach 1470 auf die regelmässige Reparatur der Bernstrasse, im durchaus erfolgreichen Bemühen den Fernverkehr von der bisherigen Route über Laupen nach Freiburg zu locken.[38] Für den spätmittelalterlichen Verkehr war die Situation, wie sie sich auf dieser Strasse präsentierte, typisch. An der rund 25 km langen Strecke über Neuenegg, Schmitten und Uebewil lagen mindestens zwei grössere, auf Fernreisende ausgerichtete Gasthöfe.[39] Im Gasthaus von Neuenegg, das über einen grossen Stall verfügte, konnten auch Pferde gemietet werden. Dass diese Infrastruktur kein Einzelphänomen darstellt, zeigen die Verkehrswege durch das Emmental. Ohne entsprechendes Angebot auf der Strecke Luzern–Langnau–Bern hätte der Berner Ratsherr Ludwig von Diesbach im Juni 1476, wenige Tage vor der Schlacht von Murten, die rund 100 km nicht in einer Nacht zurücklegen können.

Die Normalgeschwindigkeit von Gesandtschaften lag allerdings deutlich tiefer. Freiburger Gesandtschaften, die nach Lausanne ritten, benötigten für die Strecke rund vier Tage.[40] Ein Zeithorizont von zwei bis sechs Tagen galt für Reisen nach Moudon, Greyerz, Murten, Biel oder Solothurn.[41] Etwas weitere Reisen mit dip-

lomatischem Hintergrund, nach Genf, Basel oder in die Orte der Zentralschweiz, dauerten samt Anreise, Verhandlungen und Rückkehr fünf bis sieben Tage.[42] Nur für Reisen an den burgundischen Hof, zu den Habsburgern oder zu den Herzögen von Savoyen rechnete die Freiburger Stadtführung mit deutlich mehr als zehn Reisetagen.[43] Damit waren für die Westschweizer die meisten für sie politisch relevanten Orte in weniger als einer Woche zu erreichen, was etwa der mittleren Entfernung entsprach, welche die Gesandten der meisten grösseren Zentren im eidgenössischen Raum zurücklegen mussten.

Konflikte und Geschwindigkeit

Eine kriegerische Bedrohung erhöhte sowohl die Geschwindigkeit der Entscheidungsfindung als auch jene der Nachrichtenübermittlung. Städtische Ratsgremien konnten in solchen Fällen sogar mehrmals täglich zusammentreten. Zwar lässt sich nicht genau bestimmen, wie viel Zeit zwischen Ratsentscheidung, dem daraus resultierenden Brief und seiner Übergabe an einen Boten verging. Klar ist jedoch, dass Kriegserklärungen, Einberufungen von Krisensitzungen oder Aufrufe zum militärischen Aufgebot erste Priorität hatten. Als an Ostern 1473 Bilgeris von Heudorf Schweizer Kaufleute überfiel, beschloss der Berner Rat zusammen mit Strassburger Kontingenten am Oberrhein, sie aus ihrer Gefangenschaft zu befreien. In der Nacht vom Gründonnerstag auf den Karfreitag wurden in der Berner Kanzlei 56 Mobilmachungsbefehle ausgestellt, die am Karfreitagmorgen allerdings widerrufen werden mussten, da ein berittener Bote mit der Nachricht eingetroffen war, dass die Kaufleute schon durch ein Strassburger Aufgebot befreit worden waren.[44] Ob die Briefe bereits verschickt waren, lässt sich heute nicht feststellen. Ähnlich wie in Luzern leistete auch im Berner Rathaus ein Stadtweibel Bereitschaftsdienst.[45] Er hatte den Auftrag, notfalls die Ratsherren zu wecken oder Reiter bzw. Läufer für dringende Aufträge zu organisieren, welche noch in der Nacht aufbrachen. Die ständige Besetzung der Kanzlei durch Dienstleute machte es den Bernern etwa 1474 möglich, innert vier Tagen 70 Mann von Biel anzufordern und die Mobilmachung aufgrund neuer Informationen rückgängig zu machen.

Ähnliches ist um 1500 für die Tagsatzung belegt. Anstatt der üblichen 20 Treffen pro Jahr konnten sich die Bündnispartner in Krisenzeiten auch alle drei bis vier Tage an einem der etablierten Sitzungsorte treffen, wobei die Gesandten häufig gezwungen waren, die entsprechende Reisestrecke in der Hälfte der sonst üblichen Reisezeit zurückzulegen.

Während Reisen im vorwiegend flachen Schweizer Mittelland von Gesandten wie Boten bei Bedarf in hohem Tempo zurückgelegt werden konnten, stellten die Alpen für die Ersteren ein merkliches Hindernis dar. Selbst in Friedenszeiten reisten hier

Gesandtschaften langsamer als in ebenem Gelände. Bei der Überquerung mehrerer Alpenkämme waren bei ihnen Tagesleistungen von über 20 km selten. Allerdings fiel Letzteres nicht stark ins Gewicht, da die Stadtregierungen bei Reisen zu den Herrschaftszentren Italiens ohnehin von mehreren Wochen Reisedauer ausgingen. Dass eine Freiburger Gesandtschaft bei ihrem Ritt nach Rom 1513 fast zwei Drittel Jahr ausserhalb der Stadt weilte, war jedoch ein Extremfall.[46] Allerdings waren selbst für schnellere Gesandtschaften und Übermittler norditalienische Zentren wie Vercelli oder Mailand nur selten in weniger als 15 Tagen zu erreichen.[47]
In Kriegszeiten, in denen es auf erhöhte Reisegeschwindigkeit ankam, stellte die schnelle Alpenüberquerung auch für das Nachrichtenwesen eine Zerreissprobe dar. Besonders deutlich wird dies für die Zeit der Kriege in Norditalien 1490–1520. Zwar bestanden zwischen den Eidgenossen und ihren Verbündeten Nachrichtennetzwerke, über die Briefe an alle Beteiligten weitergeleitet wurden.[48] Doch kam es auch hier aufgrund der schlechten Sicherheitslage zu Engpässen. Das Abfangen oder gar Töten eines Boten durch die feindliche Partei – besonders in den wenig übersichtlichen Alpentälern – gehörte zur Kriegstaktik der Söldner in französischen Diensten.[49] Aus wenigen Tagen, die normalerweise zwischen der Ankunft einzelner Briefe lagen, konnten Wochen werden, in denen die daheimgebliebenen politischen Handlungsträger bisweilen die chronologische Übersicht über das Geschehen verloren. In Bern, das als wichtigstes überregionales Informationszentrum des Westschweizer Raums galt, lassen sich in dieser Zeit deshalb zweimal kurzfristige Stafetten aus Läufern und Reitern – nämlich 1513 und 1515 – nachweisen, die nicht primär der Geschwindigkeitssteigerung, sondern der Erhöhung der Sicherheit im Nachrichtenverkehr dienten.[50] Bei der letzten Stafette, die wenige Tage vor der Schlacht von Marignano eingerichtet wurde, sind die Etappenorte bekannt, die auf der Höhe des Grossen St.-Bernhards, in Martigny, Aigle, Saanen und Erlenbach lagen. Uberdies ist die Übermittlungsdauer überliefert, die von der mobilen Feldkanzlei der Berner in Domodossola mit drei bis vier Tagen angegeben wurde.[51] Trotz schwierigem Gelände bedeutete dies immerhin 60 km pro Tag – für die damalige Eidgenossenschaft war das wohl ein Geschwindigkeitsrekord.

Zusammenfassung

Wie in anderen Regionen hing die Geschwindigkeit von Gesandtschaftsgruppen und allein reisenden Übermittlern in den Städten des eidgenössischen Raums vom sozialen Status, von der Dringlichkeit der Nachricht, den klimatischen Bedingungen sowie den Reisemitteln und der Infrastruktur ab. Von entscheidender Bedeutung war auch der jeweilige politische Hintergrund. In kriegerischen Konflikten mittlerer Dauer wurde der Geschwindigkeit ungleich höhere Beachtung zuteil als in Friedenszeiten. Dass die

politischen Funktionsträger im eidgenössischen Raum in der Regel schneller reisten als etwa ihre oberdeutschen Kollegen, hing mit der geografischen Überschaubarkeit des Bündnisgebiets sowie mit der Vernetzung der Städte untereinander zusammen. Nicht nur lagen die meisten Verhandlungsorte in einer Entfernung von drei bis vier Reisetagen, auch die Dichte des Verkehrsnetzes und das infrastrukturelle Angebote im schweizerischen Mittelland erlaubten Gesandtschaften im ausgehenden 15. Jahrhundert nötigenfalls eine weitaus höhere Tagesleistung als jene, die in der Forschung mit 40–50 km angegeben wird. Dies hatte auch Einfluss auf die Geschwindigkeit der Nachrichtenübermittlung. Noch im 16. Jahrhundert waren daran sowohl Fuss- als auch berittene Boten zu ähnlichen Teilen beteiligt – ein Umstand, der zur gleichen Zeit im höfischen Bereich, wo die Informationsverbreitung ständigen Reiterposten oblag, nicht mehr denkbar gewesen wäre. Vergleichbare Stafetten wurden im eidgenössischen Raum nur kurzfristig in Kriegszeiten eingerichtet. Aus diesem Grund mussten oder konnten sie auch die Höchstgeschwindigkeit fürstlicher Postdienste nicht einhalten.

Anmerkungen

1 Schäffer Roland, «Zur Geschwindigkeit des ‹staatlichen› Nachrichtenverkehrs im Spätmittelalter», *Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark* 76 (1985), S. 101–121, hier 103 f.
2 Esch Arnold, «Mit Schweizer Söldnern auf dem Marsch nach Italien. Das Erlebnis der Mailänderkriege 1510–1515 nach bernischen Quellen», in: *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit,* Festschrift zum 60. Geburtstag von Arnold Esch, Bern, Stuttgart, Wien 1998, S. 249–329, hier 287.
3 Reinke Martina, «Die Reisegeschwindigkeit des deutschen Königshofes im 11. und 12. Jahrhundert nördlich der Alpen», *Blätter für deutsche Landesgeschichte* 123 (1987), S. 225–251, hier 238 f.
4 So etwa 1157, als er mit seinem Hof auf den rund 918 km von Besançon nach Magdeburg unterwegs war. Vgl. Reinke (wie Anm. 3), S. 239, Anm. 49.
5 Marjorie Nice Boyer hat errechnet, das die gängigste Tagesleistung mittelgrosser Reisegruppen zwischen 32 und 48 km betrug. Vgl. Boyer Marjorie Nice, «A Day's Journey in Medieval France», *Speculum* 26 (1951), S. 597–608, hier 606; vgl. dazu auch: Elze Reinhard, «Über die Leistungsfähigkeit von Gesandtschaften und Boten im 11. Jahrhundert», in: Paravicini Werner, Werner K. F. (Hg.), *Histoire comparée de l'administration (IVe–XVIIIe siècles)* (Beihefte der Francia 9), München, Zürich 1980, S. 3–10, hier 3.
6 Reinke (wie Anm. 3), S. 236, Anm. 41.
7 «Item so der Ritt als min herr der Schultheiss selb vierd geritten ist zu unserm herren dem küng gan franckfurt gan köln und gan achen. Reit us uf dem xxviten tag meyen und kam heim uff dem fünften tag ougsten. da zwüschend sind lxx tag vergangen gebürt ritt mitt zerung schifflon wagenlon phiffer soldneren und umb geleit clxxv guldin und i lb d.» Staatsarchiv Solothurn (im Folgenden StASO), BB 25/2, Stadtrechnung 1442, S. 76.
8 Der Berechnung liegt eine moderne Strassenkarte (1 : 800'000) zugrunde. Aufgrund der langen Abschnitte, die auf dem Rhein zurückgelegt werden konnten (ca. 350 km zwischen Basel und Frankfurt a. M. und rund 189 km zwischen Frankfurt und Köln), lassen sich die Distanzen verhältnismässig genau bestimmen.
9 Müller-Mertens Eckhard, *Die Reichsstruktur im Spiegel der Herrschaftspraxis Ottos des Grossen* (Forschungen zur mittelalterlichen Geschichte 25), Berlin 1980, S. 114.

10 Hans Conrad Peyer formulierte diesen Unterschied sehr treffend: Während in der frühen Zeit «wenige viel» reisten, waren im Spätmittelalter «viele relativ wenig» unterwegs. Vgl. Peyer Hans Conrad, «Zur Einführung», in: Ders., *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter* (Schriften des historischen Kollegs, Kolloquien 3), München, Wien 1983, S. XI; vgl. auch: Gerteis Klaus, «Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz in Mittelalter und Früher Neuzeit», in: Pohl Hans (Hg.), *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft,* Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22.–25. 4. 1987 in Siegen (Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 87), Stuttgart 1989, S. 19–36, hier 20.

11 Vgl. Esch Arnold, «Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen», in: Alltag (wie Anm. 2), S. 173–249, bes. 215–217.

12 Siehe auch: Baumann Bruno, «Das Postwesen im Bodenseeraum und am Hochrhein», *Archiv für Deutsche Postgeschichte* 1 (1968), S. 1–32; Frieden Pascale, *Zum Boten- und Nachrichtenwesen der Stadt Konstanz im späten Mittelalter,* unpubl. Magisterarbeit, Konstanz 1996; Glauser Fritz, «Kommunikation und Innovation im 16. Jahrhundert. Zu den Anfängen der Post in der Schweiz», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 53 (2003), S. 1–33.

13 Dieser Mittelwert ergibt sich aus rund 8700 Einträgen aus den Freiburger Stadtrechnungen im Zeitraum von 1402–1526.

14 Solches lässt sich etwa für Botengänge nach Basel aufzeigen; 1437 gelangte der Freiburger Übermittler Hans Sibrid in nur vier Tagen an sein Ziel. Staatsarchiv Freiburg (im Folgenden StAFR), CT 69, 1437/I, S. 36. Der Freiburger Stadtläufer Wilhelm Chappotat benötigte 1453 acht Tage für dieselbe Strecke. StAFR, CT 102, 1453/II, S. 36.

15 Schäffer (wie Anm. 1), S. 102.

16 Vgl. Stadtarchiv Konstanz, Ratsbücher (1451–1458), Konstanzer Reiterordnungen, B I 8, Verordnung vom 2. Juli 1442, fol. 1 r: «Es hat ah ain rat darby mer gesetzt, daz kain rautz bott anders riten sol denn mit zwain pfäriten, er rit uss oder nach. Im erlobs denn ain raut usgenommen ain burgermaister und ain vogt, der jerlicher mag riten mit drin pfäriten und ach nit mer denn mit erlaben ains rautz.»

17 So waren der Berner Gerichts- und Stadtschreiber um 1444 im Berner Territorium mehrheitlich allein unterwegs. Vgl. Welti Friedrich Emil, *Die Stadtrechnungen von Bern 1430–1452,* Bern 1904, S. 183 (Stadtrechnung 1444/I).

18 Diese werden in den Freiburger Stadtrechnungen *(comptes des trésoriers)* allgemein nur als *vaulets* (Diener) bezeichnet.

19 Beides siehe: StAFR, CT 58, 1431/II, S. 23.

20 StAFR, CT 92, 1448/II, S. 33.

21 Ebd., S. 53.

22 In diesem Jahr wurden in Bern acht Reiter und neun Läufer vereidigt. Auch in den folgenden Jahren bleibt dieses Zahlenverhältnis stabil. Siehe Staatsarchiv des Kantons Bern (im Folgenden StABE), Osterbuch I (1485–1506), A I 647, fol. 172 f.; zu Freiburg siehe: StAFR, Livre auxiliaire 114, Eidbuch 3, fol. 36/2: «Der ryternn unnd louffendenn botten eyd» (1503).

23 Elze (wie Anm. 5), Exkurs, S. 9 f.

24 Müller Hans, *Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675–1698,* Bern 1917, S. 23–25.

25 Reinke (wie Anm. 3), S. 250.

26 Zur Nutzung der Freiburger Wasserwege siehe auch: Hübner Klara, «Melliorar chimins et pont. Zwischen städtischer Infrastruktur und Fernhandelsinteressen. Strassen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland», in: Schwinges Rainer Christoph (Hg.), *Strassen- und Verkehrswesen im Hohen und Späten Mittelalter* (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 257–289, bes. 265–274.

27 StAFR, CT 1520/II, fol. 15 r: «denne gen thonon hansen thudinger v tag i nacht tut mitt xxxvi gl für farlon – – v lb viii s iiii d.»

28 Alle Werte beziehen sich auf rund 12'000 erfasste Abrechnungen von Botengängen und Gesandtschaftsreisen im Zeitraum 1400–1526, hauptsächlich aus den Städten Bern, Freiburg und Solothurn.

29 Bereits die älteste Berner Stadtrechnung, die Halbjahresrechnung 1375/II enthält 217 Botengänge. Die Zahl von rund 400 Botengängen pro Jahr, die sich zwischen 1375 und 1384 feststellen lässt, deutet auf ein bereits über längere Zeit bestehendes, wenn auch noch nicht ganz ausdifferenziertes Nachrichtenwesen hin. Siehe: Welti Friedrich Emil, *Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1375–1384,* Bern 1896; Hübner Klara, «Nüwe mer us Lamparten. Entstehung, Organisation und Funktionsweise spätmittelalterlicher Botenwesen am Beispiel Berns», in: Schwinges Rainer Christoph, Wriedt Klaus, *Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen Europa* (Vorträge und Forschungen 60), Stuttgart 2003, S. 265–286, hier 270 f.

30 Bereits der älteste Berner Boteneid von 1473 enthält die Formel, dass Läufer «louffen» sollten, «es sye tag oder nacht», die auch in allen darauffolgenden Eiden (1481, 1492) beibehalten wird. Vgl. StABE, Alt Policey- Eid und Spruchbuch, A I 453a, fol. 160; Das nüw Eydbuch, A I 629, fol. IX; Eidbuch II, 1492, A I 630, fol. XXXI/II.

31 Besonders markant war der Anstieg der Nachtläufe zu Beginn des 16. Jahrhunderts etwa in Bern: in den Jahren 1508, 1513 und 1516, die alle durch intensivsten Nachrichtenaustausch und diplomatische Bemühungen auffielen (Maximilians Kaiserwahl, Pavierzug und die Folgen der eidgenössischen Niederlage bei Marignano), lassen sich pro Jahr zwölf bzw. 18 Nachtläufe verzeichnen, was gegenüber den ein bis zwei in ereignisarmen Jahren üblichen Nachtläufen als bedeutsame Steigerung betrachtet werden kann.

32 StAFR, CT 85, 1440/I, S. 27: «Item a swendima trammis a salens porteir une lettre pour lo fait de la saul encloz iii S. vi d. que il vallie pour una guida por lo fait de la ney qui gissoit – – liii S. vi d.»

33 StAFR, CT 92, 1448/II, S. 53.

34 Diese Entfernungsangabe beruht auf einem Selbstversuch des Freiburger Historikers Jean-Jacques Joho aus den 1950er-Jahren. Vgl. Jean-Jacques Joho, *Histoire des rélations entre Berne et Fribourg jusq'en 1308,* Neuenburg 1955, S. 16, 23.

35 Vgl. dazu: Schiedt Hans-Ulrich, «Wegenetze und Mobilität im Ancien Régime», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49 (1999), S. 16–34; Ders., «Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte», *traverse* 2 (1999), S. 17–35; Ders., «Das ländliche Wegenetz. ‹Der Inhalt des Gedächtnisses ist von der Geschwindigkeit des Vergessens abhängig›», *Bulletin IVS* 1 (1993), S. 4–9.

36 Vgl. Kümin Beat, «Wirtshaus, Reiseverkehr und Raumerfahrung am Ausgang des Mittelalters», in: Schwinges (wie Anm. 26), S. 331–352.

37 Dies führte zwischen Bern und Solothurn zu manchen Streitigkeiten. Siehe etwa: Morgenthaler Hans, «Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen», *Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern* 30 (1929), S. 83–145.

38 Hübner (wie Anm. 26), S. 257–289, hier 284 ff.; Boschung Peter, «Eine Ratsverordnung aus dem Jahre 1506 über den Unterhalt der Landstrassen», *Beiträge zur Heimatkunde* 30 (1959), S. 74–81.

39 Nämlich das Gasthaus an der Furt über die Sense bei Neuenegg. Siehe: Hübner (wie Anm 26), S. 281; ausführlicher: Boschung Peter, «Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück», *Freiburger Geschichtsblätter* 48 (1957/58), S. 5–96. Beim anderen handelte es sich um das Gasthaus «Kreuz» in Schmitten, dessen Wirt 1475 mit dem Freiburger Rat einen Instandhaltungsvertrag für die Bernstrasse abschloss. StAFR, CT 146, 1475/II, S. 72.

40 Drei Tage galten für eine mehrköpfige Freiburger Gesandtschaft nach Lausanne als schnell. Für Nachrichtenübermittler galt dies jedoch als Norm. Allerdings konnten sie die besagte Entfernung auch in zwei Tagen zurücklegen.

41 Moudon und Gruyères: 3–4 Tage, Murten: 2–3 Tage, Biel und Solothurn: 3–6 Tage. Läufer und Reiter brauchten im Schnitt einen Tag weniger.

42 Basel: 6–8 Tage, Genf und Luzern: 5–7 Tage.

43 Das Verwaltungszentrum der Grafen von Habsburg-Tirol in Innsbruck lag etwa 20–25 Tagesreisen von Freiburg entfernt, Dijon immerhin 10–15 Tagesreisen.

44 Vgl. Esch Arnold, «Alltag der Entscheidung. Berns Weg in den Burgunderkrieg», in: Alltag (wie Anm. 2), S. 11–86, hier 42.

45 Nach der Weibelordnung von 1405 hatte einer der Stadtweibel die Aufgabe, in der Zeit zwischen der abendlichen Auflösung der Ratssitzungen bis zum Einleuten der Frühmesse im Rathaus Wache zu halten. Siehe: Rennefahrt Hermann (Hg.), *Die Rechtsquellen des Kantons Bern,* Teil I: *Stadtrechte,* Bd. 5: *Das Stadtrecht von Bern,* V: *Verfassung und Verwaltung des Staates Bern* (Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen), Aarau 1959, S. 452, § 24. In Luzern waren die Weibel in solchen Fällen verpflichtet, die Stadtläufer aus dem Bett zu holen. Siehe Staatsarchiv Luzern (im Folgenden StaLU), Eidbuch 1477, cod. 1550, fol. XX r–XXII v: Eid der Luzerner Weibel von 1477.

46 Der Stadtläufer Pancratz hatte nach seiner Rückkehr Anrecht auf 224 Tage Reiseentschädigung. Siehe StAFR, CT 222, 1513/II, fol. 12/2.

47 Milano: 15–20 Tage, Vercelli: 13–20 Tagesreisen.

48 Vgl. Anm. 2.

49 So führte die Ermordung zweier offizieller Boten der Eidgenossen durch die französische Besatzung von Lugano 1511 sogar zum sogenannten Kaltwinterfeldzug. Siehe Esch (wie Anm. 2), S. 302. Vier Jahre später wurde ein Freiburger Läufer ebenfalls in Norditalien ermordet. Siehe StABE, Deutsch Missiven, A III 16 N, 7. Juni 1512 bis 28. Februar 1517, S. 396 v: Brief Berns an die Hauptleute im Feld («31 Juli 1515, zinstag nach jacobi»).

50 Müller (wie Anm. 24), S. 23; Hübner (wie Anm. 29), S. 284.

51 StABE, Deutsch Missiven, A III 16 N, 7. Juni 1512 bis 28. Februar 1517: Antwortbrief an die eigenen Kontingente in Domodossolla vom 2. September 1515.