



1 Der Reisewagen des (Gegen-)Papstes Johannes XXIII. kippt bei der Überquerung des Arlbergs, kolorierte Federzeichnung (um 1470). Konzilschronik des Ulrich von Richental. Österreichische Nationalbibliothek, Cod. 3044, fol. 34v. Im Bild wird allerdings nicht das im Text der Chronik erwähnte Detail wiedergegeben, dass der Wagen aufgrund des Schnees kippte.

Langsam, beschwerlich, gefürchtet, verschwiegen: Alpenüberquerungen im Hoch- und Spätmittelalter

Obwohl im Mittelalter viele Menschen die Alpen überqueren mussten, sind Berichte darüber auffallend selten und stammen zu einem überwiegenden Teil erst aus dem 15. Jahrhundert. Neben den Beschwerlichkeiten der Reise werden darin auch die Hilfestellungen durch die an den Passrouten ansässige Bevölkerung hervorgehoben.

Christian Rohr

«**S**o viele Berge, so viele Felsen, so zahlreiche und endlose Bergrücken, so viele Gipfel und Steigungen, so viele Höhen erheben sich überall, dass es äusserst bemerkenswert erscheint, was jene Mutter und Weltschöpferin Natur sich dabei gedacht hat, als sie dies schuf.»

Mit diesen dramatischen Worten beschreibt der italienische Frühhumanist Leonardo Bruni seine Eindrücke im Rahmen einer Überquerung des Arlbergs, als er im Spätherbst 1414 als Sekretär des damaligen (Gegen-)Papstes Johannes XXIII. zum Konzil nach Konstanz reiste. Ähnliche Eindrücke müssen wohl auch viele andere Reisende im Mittelalter gewonnen haben, als sie die Alpen durchschritten. Allerdings: Der Bericht Leonardo

Brunis steht mit seiner ausführlichen Schilderung einer Alpenüberquerung fast alleine da. Schon 1974 wies der deutsche Kulturhistoriker Arno Borst darauf hin, dass sich erzählende Quellen über die Beschwerlichkeit des Reisens und Lebens in den Alpen fast völlig ausschweigen. Dies ist umso bemerkenswerter, als die Alpen stets in die eine oder andere Richtung durchschritten wurden, ob von Königen auf dem Zug zur Kaiserkrönung, Händlern oder Pilgern. Es scheint fast so, dass man über die Beschwerlichkeiten, die jeder Alpenüberschreitung innewohnen, nicht gerne berichten wollte.

Im Folgenden sollen einige der am besten dokumentierten Alpenüberquerungen vorgestellt werden. Dabei geht es nicht nur um die Reisenden selbst, sondern auch um die Bevölkerung, die im Gebirge ansässig war und die Reisenden über die Pässe geleitete.

König Heinrich IV. zieht über die Alpen nach Canossa (1077)

Eine der seltenen Ausnahmen für eine ausführliche Schilderung einer Alpenüberquerung bildet der Bericht des Chronisten Lampert von Hersfeld (1077) über die Winterreise König Heinrichs IV. und seines Gefolges über die Alpen, um auf seinem weiteren Weg in Canossa auf Papst Gregor VII. zu treffen.

«Der Winter war äusserst streng, und die sich ungeheuer weit hinziehenden und mit ihren Gipfeln fast bis in die Wolken ragenden Berge, über die der Weg führte, starrten so vor ungeheuren Schneemassen und Eis, dass beim Abstieg auf den glatten, steilen Hängen weder Reiter noch Fussgänger einen Schritt tun konnten. [...] Daher mietete er [König Heinrich IV.] um Lohn einige ortskundige, mit den schroffen Alpengipfeln vertraute Einheimische, die vor seinem Gefolge über das steile Gebirge und die Schneemassen hergehen und den Nachfolgenden auf jede mögliche Weise die Unebenheiten des Weges glätten sollten. Als sie unter deren Führung mit grösster Schwierigkeit bis auf die Scheitelhöhe des Berges [Mont Cenis] vorgedrungen waren, gab es keine Möglichkeit weiterzukommen, denn der schroffe Abhang des Berges war, wie gesagt, durch die eisige Kälte so glatt geworden, dass ein Abstieg hier völlig unmöglich schien. Da versuchten die Männer, alle Gefahren durch ihre Körperkraft zu überwinden: Sie krochen bald auf Händen und Füssen vorwärts, bald stützten sie sich auf die

Schultern ihrer Führer, manchmal auch, wenn ihr Fuss auf dem glatten Boden ausglitt, fielen sie hin und rutschten ein ganzes Stück hinunter, schliesslich aber langten sie doch unter grosser Lebensgefahr endlich in der Ebene an. Die Königin und die anderen Frauen ihres Gefolges setzte man auf Rinderhäute, und die dem Zug vorausgehenden Führer zogen sie darauf hinab. Die Pferde liessen sie teils mithilfe gewisser Vorrichtungen hinunter, teils schleiften sie sie mit zusammengebundenen Beinen hinab, von diesen aber krepitierten viele beim Hinunterschleifen, viele wurden schwer verletzt, und nur ganz wenige konnten heil und unverletzt der Gefahr entinnen.»

Lampert, der die Reise selbst miterlebte, geht bewusst ins Detail und instrumentalisiert damit den Bericht über die beschwerliche Reise Heinrichs IV. über den Mont Cenis für die Aussage, dass der König alles unternahme, um zum Wohle des Heiligen Römischen Reiches die Aufhebung des Bannspruchs durch Papst Gregor VII. zu erwirken.

Abt Rudolf von Saint-Trond überschreitet den Grossen St. Bernhard (1129)

Auch die *Gesta abbatum Trudonensium* (Taten der Äbte von Saint-Trond) aus Saint-Trond im heutigen Belgien enthalten eine detaillierte Schilderung zu einer Alpenüberquerung des Abtes Rudolf auf dem Weg zurück aus Rom.

Mitten im Winter, am 1. Januar 1129, hatte man den Grossen St. Bernhard (*mons Iovis*) überqueren müssen. Dafür wurden vor Ort einheimische Bergführer – *mar(r)ones* – angeheuert. Diese brachten Abt Rudolf und seine Begleiter zunächst auf italienischer Seite von Etroubles nach Saint-Rhémy, wo alle Reisenden aufgrund der grossen Lawinentätigkeit mehrere Tage warten mussten. Die Bemerkung, dass der Ort von Fremden überfüllt war, zeigt auch, dass wohl zahlreiche Menschen selbst im Winter die beschwerliche Alpenreise auf sich nehmen mussten.

Auf Drängen der Reisenden sondierten schliesslich einige *marones* den Weg zur Passhöhe; sie waren mit Handschuhen und Pelzmützen bekleidet, trugen Schuhe mit speziellen Nägeln an den Sohlen, um am Glatteis nicht auszurutschen, und stocherten mit langen Stangen im Tiefschnee, um dessen Konsistenz zu prüfen. Man wird daher davon ausgehen können, dass die Alpenbewohner des Mittelalters schon relativ genau über Lawinengefahren Bescheid wussten. Die Reisenden hingegen bereiteten sich auf ihren Tod vor und

Historische Verkehrswege und Langsamverkehr



ViaStoria ist über das von ihm erarbeitete Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS und über das Projekt Kulturwege Schweiz in besonderer Weise mit dem historischen und mit dem aktuellen Langsamverkehr verbunden. Die im IVS erfassten historischen Verkehrswege haben sich – soweit sie im 19. Jahrhundert und früher entstanden sind – im Zusammenhang mit dem damals vorherrschenden Langsamverkehr herausgebildet. Und noch heute ergibt sich eine grosse Übereinstimmung zwischen den inventarisierten historischen Verkehrswegen und dem aktuellen Wanderwegnetz: 47 Prozent des IVS-Streckennetzes von 24 000 Kilometern Länge sind heute auch Wanderwege. Das entspricht 17 Prozent des gesamtschweizerischen Wanderwegnetzes von 66 000 Kilometern.

Historische Verkehrswege verfolgen eine direktere Linienführung, wo die Automobilstrassen sich in Serpentina über die Berge winden, sie durchqueren noch die Siedlungen, wo für die Automobile im

20. Jahrhundert neue Umfahrungsstrassen gebaut wurden, und sie sind in der Regel in noch viel stärkerem Masse mit der Umgebungsnutzung verbunden, die auf den übrigen Strassen zunehmend einer automobilen Übersichtlichkeit weichen musste. Die historischen Verkehrswege eignen sich darum in besonderer Weise für die weitere und für die besondere Nutzung durch den Langsamverkehr, sei dies durch die historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen oder sei dies im weitläufigen Netz der Fuss- und Wanderwege.

■ Jede Verkehrsart und jede wirtschaftliche Nutzung schufen sich ihre eigenen Wege. Die Gassen am Grabserberg entstanden für den Fussverkehr und ganz speziell für die Viehauftriebe. Zusammen mit anderen Hohlwegen gehört die hier abgebildete Buechengass zu einem eindrucklichen Wegensemble der vorindustriellen, landwirtschaftlich geprägten Verkehrsinfrastruktur oberhalb von Grabs im Kanton St. Gallen.

drängten sich förmlich, um eine letzte Beichte abzulegen. Durch eine weitere grosse Lawine wurden freilich mehrere *marones* verschüttet. Die übrigen Einheimischen eilten zwar sofort zu Hilfe, doch konnten sie einige Bergführer nur mehr tot, andere schwer verletzt bergen. Schliesslich besserte sich das Wetter, so dass die Pilger und Kaufleute unter enormen Mühen den Pass überwinden und ins Tal absteigen konnten.

Die *marones* am Grossen St. Bernhard dürften, wie die *Gesta abbatum Trudonensium* und einige andere Quellen mit kürzeren Berichten nahe legen, genossenschaftlich organisiert gewesen sein. Sie waren mit Sicherheit gut auf ihre Arbeit in der Gruppe eingestellt, mit spezieller Bekleidung ausgerüstet und wurden offensichtlich auch von der lokalen Obrigkeit nicht nur gebilligt, sondern für ihre Dienste autorisiert. Das

Ausmass ihrer Dienste hing wohl in erster Linie von der Höhe der Bezahlung ab.

Die Institution der Bergführer entlang der wichtigsten Alpenpässe bildete die Grundlage für die Entstehung der Passhospize. Um 1050 gründete der Heilige Bernhard, ein Archidiakon und Wanderprediger aus Aosta, das Hospiz auf dem nach ihm benannten Grossen St. Bernhard. 1125 ist schliesslich ein Hospiz St. Nikolaus auf dem Grossen St. Bernhard auch urkundlich bezeugt. Es wurde von regulierten Chorherren sowie Laien geführt und war für Jahrhunderte der wohl höchstgelegene, durchgehend bewohnte Platz Europas. Allgemein erachtete man dieses und andere Passhospize als Orte täglich gelebter *caritas* an den Pilgern und sonstigen Reisenden. Auch an vielen anderen Alpenpässen entstanden in der Folge ähnliche Hospize, etwa am Kleinen St. Bernhard, am Mont Cenis, am Septimerpass, am Gotthardpass sowie in den Ostalpen am Semmering (Spital am Semmering), am Pyhrnpass (Spital am Pyhrn) oder in den Hohen Tauern.

Leonardo Bruni reist von Verona nach Konstanz (1414)

Fast alle Berichte zu Alpenüberquerungen bis zum 14. Jahrhundert beziehen sich auf die Westalpen (Westschweiz, Frankreich). Erst mit dem 15. Jahrhundert kommen Reisebeschreibungen zur Überquerung der Ostalpen auf. Die wohl anschaulichste Schilderung einer Alpenüberquerung stammt vom italienischen Humanisten Leonardo Bruni (ca. 1370–1444). Der Florentiner Politiker, Übersetzer und Historiker reiste als Sekretär des (Gegen-)Papstes Johannes XXIII. im Dezember 1414 zum Konzil von Konstanz und beschrieb seine Eindrücke ausführlich in einem Brief an seinen Humanistenfreund Niccolò Niccoli. Bruni richtet sein Hauptaugenmerk bewusst auf die Überquerung der Alpen und beginnt daher seinen Bericht erst mit dem Abschied aus Verona. In zahlreichen Details seiner Schilderung lässt sich das veränderte Verhältnis der Humanisten zur Natur – einschliesslich der darin lebenden Menschen – erkennen: Die Natur ist nicht mehr nur der bedrohliche Feind des Menschen, über den man nur selten explizit spricht, sondern wird zum interessanten Forschungsgegenstand, ja selbst in ihrer Wildheit zum *locus amoenus*, d.h. zu einem lieblichen Ort.

Mit der Überschreitung des Alpenhauptkammes beginnt die Reise für Bruni immer beschwerlicher

zu werden, was auch an der vorgerückten Reisezeit liegt: «Von Meran folgten wir der Etsch und erreichten am dritten Tag die Passhöhe. Die Strasse steigt dort zwischen zwei Gipfeln leicht an. [...] Der Abstieg von der Passhöhe gestaltete sich bei weitem schwieriger als der Aufstieg: der Weg ist steil abfallend und eng und an manchen Stellen führt er von Menschenhand geschaffen in langen Kehren über steile Felsen gleichsam in einen Höllenschlund. Rechts der Strasse droht ein gewaltiger Berg, links ist der Abgrund schon vom Anblick her Furcht erregend; überall, wohin man blickt, gibt es eine unglaubliche Menge von Tannen, dazu Fichten, Zypressen, Eschen, Buchen, Bergeschen und andere Waldpflanzen.

Von diesem Pass reisten wir für zwei Tage durch tiefe und schwer begehbbare Täler am Fusse der Berge und gelangten schliesslich wieder zu einem weiteren Pass, den die Barbaren Arlberg (Adlerberg) nennen. Die Überquerung dieses Berges war der mit Abstand schwierigste und härteste Abschnitt der Reise. Denn abgesehen davon, dass der Weg für den Aufstieg immer steil bergauf führt, war damals alles schon mit Schnee bedeckt, und zwar an mehreren Stellen über 20 Fuss hoch. Der Saumpfad führte mitten durch den Schnee: er war gekennzeichnet durch die Fussabdrücke der Reisenden und nicht mehr als einen Fuss breit. Die Menschen konnten auf diesem Weg ohne Probleme dahinschreiten, denn sie sind leichter und gehen mit behutsamen Schritten. Die Pferde aber wurden Mitleid erregend und mühsam an Zügeln geführt; wenn sie mit dem einen oder anderen Lauf vom Pfad abkamen, tauchten sie in den Tiefschnee ein, ja nur mit grosser Mühe und unter Gefahr konnten sie herausgezogen und auf den Weg zurückgebracht werden. Diese Schwierigkeiten betrafen uns auf einer Strecke von ungefähr drei Meilen, bis wir nach der Passhöhe schon mit dem Abstieg begannen. Ich wage zu behaupten, dass auf dieser Wegstrecke alle Gefahren und Schwierigkeiten lauerten.

Die Wegstrecke durch die Alpen, die wir von der Etschquelle, die wir vorhin erwähnt haben, bis zur Talsohle nach der völligen Überschreitung zurücklegten, beträgt etwa 200 Meilen. [...] Mich freilich überkommt, wenn ich diese ständigen Mühen betrachte, häufig eine Art von Schauer und Ehrfurcht und selbst jetzt kann ich mich nicht ohne Schaudern daran erinnern.»

Die Winterüberquerung des Arlbergs mag für den unerfahrenen Italiener Bruni in der Tat ein ein-

schneidendes Erlebnis gewesen sein, auf das er mit Schauern (*horror*) und Ehrfurcht (*religio*) zugleich zurückblickt. Diese mühevollen Erfahrung spiegelt sich auch in der Distanzangabe wider: die 200 Meilen vom Reschenpass bis zum Rheintal übersteigen die tatsächliche Distanz bei weitem – auch wenn man davon ausgehen muss, dass Bruni von toskanischen Meilen spricht, die nur wenig mehr als einen Kilometer ausmachen – und zeugen eher vom subjektiven Empfinden Brunis.

Wenige Monate später kämpfte auch Johannes XXIII. mit Problemen beim Zug über den Arlberg: Sein Wagen stürzte um, er selbst kam unter dem Wagen im Schnee zu liegen – im Namen des Teufels, wie er selbst den Einheimischen gegenüber bemerkt haben soll. Jedenfalls wurde diese Begebenheit in zwei der Handschriften zur Konzilschronik des Ulrich von Richental extra illustriert **1**.

Résumé:

Les récits racontant la traversée des Alpes au Moyen Âge sont curieusement rares et ne proviennent principalement que du 15^{ème} siècle. Les rares exemples issus de l'époque antérieure se rapportent surtout aux Alpes occidentales. La pénibilité des voyages, sur laquelle les descriptions ne s'étendent en général pas, pouvait en effet être instrumentalisée, comme le montre l'exemple du périple entrepris par Henri IV pour se rendre à Canossa. Mais il convient également de relever que les populations locales offraient non seulement leur assistance lors du franchissement des cols mais, en cas d'avalanche, se précipitaient à la recherche des survivants, souvent avec succès. En somme, les hautes Alpes représentaient pour les voyageurs tout sauf une sinécure: elles constituaient au contraire un espace dont ils avaient peur, ce qu'ils préféraient cacher dans leurs récits.

Riassunto:

I resoconti delle traversate alpine compiute nel Medioevo sono sorprendentemente rari e risalgono per la maggior parte al XV secolo. Le poche testimonianze dell'epoca antecedente interessano prevalentemente l'area alpina occidentale e il più delle volte non accennano alle difficoltà incontrate durante i viaggi. Benché sottaciute, tali difficoltà si sono comunque prestate a divenire oggetto di strumentalizzazioni, come nel caso del viaggio di re Enrico IV a Canossa. Degno di

nota è senz'altro il fatto che la popolazione residente nell'area dei passi alpini, oltre a prestare aiuto agli escursionisti, si desse da fare nella ricerca di sopravvissuti alle valanghe, spesso con successo. La regione alpina d'alta quota era generalmente considerata dagli escursionisti non un paesaggio idilliaco bensì un luogo terrificante di cui preferivano non riferire nei loro resoconti di viaggio.

Quellen

Leonardo Bruni: *Epistulae familiares* (ed. Lorenzo Mehus). Florenz 1741.

Gesta abbatum Trudonensium, Continuatio prima a. 1107–1136 (ed. Rudolf Koepke, *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, 10). Hannover 1852, Nachdruck Stuttgart/New York 1963, 272–317.

Lampert von Hersfeld: *Annales ad a. 1077* (ed. Oswald Holder-Egger, *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum* 38). Hannover/Leipzig 1894, Nachdruck Hannover 1956.

Ulrich von Richental: *Chronik des Constanzer Concils, 1414 bis 1418* (ed. Michael Richard Buck). Stuttgart 1882, Nachdruck Hildesheim 1962.

Literatur

Arno Borst: *Alpine Mentalität und europäischer Horizont im Mittelalter*. In: *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees* 92 (1974), 1–46, wiederabgedruckt in: Arno Borst: *Barbaren, Ketzer und Artisten. Welten des Mittelalters*. München/Zürich 1988, 471–527.

Christian Rohr: *Zur Wahrnehmung von Grenzen im 15. Jahrhundert. Leonardo Brunis Bericht über seine Reise von Verona nach Konstanz 1414 (Epist. 4, 3)*. In: Ulrike Aichhorn / Alfred Rinnerthaler (Hg.): *Scientia iuris et Historia. Festschrift für Peter Putzer zum 65. Geburtstag*, 2 Bände. München 2004, Band 2, 869–901.

Christian Rohr: *Extreme Naturereignisse im Ostalpenraum. Naturerfahrung im Spätmittelalter und am Beginn der Neuzeit (Umwelthistorische Forschungen 4)*. Köln/Weimar/Wien 2007.



Christian Rohr
Prof. Dr., Ordinarius für
Umwelt- und Klimageschichte
am Historischen Institut der
Universität Bern,
christian.rohr@hist.unibe.ch.