

stellt. Waren die Alpen nach der Eroberung durch die Römer Teil eines zumindest der Theorie nach grenzenlosen Reiches, brachte die heterogene Zusammensetzung der frühmittelalterlichen Herrschaften neue Grenz- und Verteidigungssysteme hervor. Die veränderten Herrschaftsverhältnisse spiegeln sich auch in der Literatur wider. Begegnen bei den römischen Geschichtsschreibern die Alpen als ‚Schutzmauer Italiens‘, die stets von Schnee und Eis dominiert waren, fanden sie dagegen in den frühmittelalterlichen Quellen kaum Erwähnung. Nicht zufällig fällt dieses Verschwinden aus den Texten mit der Nordorientierung Mitteleuropas zusammen. Für die aus den nördlichen Gegenden Europas stammenden Autoren waren die Alpen offenbar wenig furchterregend.

Der dritte Abschnitt nimmt die Kommunikations-, Verkehrs- und Handelswege durch die Alpen in den Blick und untersucht den Austausch zwischen Flachland und Gebirge, der je nach Lage mehr oder weniger intensiv war. So profitierte die Bevölkerung in den Tälern der großen Alpenraversen stark vom Verkehr, während die Menschen in abgelegenen Gebieten weitgehend autark lebten.

Die letzten beiden Kapitel widmen sich dem Inneren der Alpen. Die Autorin vergleicht die Entwicklung der Besiedlungs-, Wirtschafts- und Machtstrukturen in den einzelnen Regionen und stellt sie in den europäischen Kontext. Dabei zeigt sich deutlich, dass in den Westalpen die spätantiken Strukturen weitgehend fortbestanden, während sie in den Quellen der Ostalpen nach der Eroberung durch Slawen und Awaren nicht mehr sichtbar sind.

Der Band bietet einen umfangreichen Überblick über die Entwicklung des Alpenraums von der Spätantike bis ins Mittelalter, der trotz der Quellenarmut der Epoche durch seinen vergleichenden und interdisziplinären Ansatz ein facettenreiches Bild vom Leben der Menschen in den Alpen des Frühmittelalters zeichnet. Annekathrin Miegel

Marie-Claude *Schöpfer Pfaffen*: Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien (Vorträge und Forschungen, Sonderband 55). Hg. vom Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte. Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag 2011. 374 S., etwa 14 z. T. farb. Abb. ISBN 978-3-7995-6765-7. € 58,-

Das vorliegende Werk setzt sich zum Ziel, im Raum der schweizerischen Territorien Wallis und Bern zum Ersten die naturräumlichen Gegebenheiten und die sozialräumlichen Grundvoraussetzungen des Verkehrs zu untersuchen, zum Zweiten die politischen Akteure zu identifizieren, die Objekte dieser Politik und die konkreten Maßnahmen zu deren Durchsetzung zu präsentieren und zum Dritten Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik der beiden Teilräume einem Vergleich zu unterziehen. Bewusst gewählt wurde das zeitliche Intervall vom 12. bis ins das beginnende 16. Jahrhundert, indem hier die Phase des Aufschwungs des Straßenverkehrs und des Handels im entstehenden mittelalterlichen Städtenetz bis hin zu den neuartigen Entwicklungen der Territorialisierung und der Ausbildung von Flächenstaaten abgedeckt werden kann.

Im Hauptteil des Werkes präsentiert die Autorin ein weitläufiges Kompendium zu diesen Themen. Einerseits wird eine breitgefächerte Analyse von älterer wie neuerer Literatur erarbeitet, andererseits werden auch Primärquellen und die Dokumentationen des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) herangezogen. Sowohl die Verhältnisse im Wallis wie diejenigen im bernischen Gebiet werden in Bezug auf die Zielsetzung analysiert. Hier bietet die Autorin eine Fülle von fundierten Fakten und Einsichten zum Verkehrswesen und zur Verkehrspolitik in den beiden Territorien. Ein Teil dieser Informationen steht jedoch

etwas unverbunden nebeneinander und bleibt damit im Singulären haften. Zudem verläuft die Analyse streckenweise in den traditionellen Bahnen der älteren Literatur, zum Beispiel bei den Theorien zur „Eröffnung“ des Gotthards im Hochmittelalter, wenn sowohl Ergebnisse der Archäologie, der Toponomastik wie auch die neuesten Ergebnisse des Nationalen Forschungsprogramms 54, das den Gotthardweg als bronzezeitlichen Handelsweg belegt, vernachlässigt werden, oder bei der vielfach kolportierten „endgültigen“ Drehung der Handelsachse durch das schweizerische Mittelland im 14. Jahrhundert auf die West-Ost-Achse, die doch vielmehr nur den Wechsel eines bipolaren zu einem multipolaren System markierte, das die Bedeutung des Nord-Süd-Handels beibehielt, lediglich auf anderen Strecken.

Die Unverbundenheit der Fakten zeigt sich dann auch in der Darstellung der Ergebnisse, die nach dem sehr breit gefassten Konvolut der differenzierten Einzeldarstellungen dann doch eher bescheiden ausfällt. Das „einleitend umrissene negative Bild des mittelalterlichen Verkehrswesens“, das die vorliegende Analyse widerlege, ist durch zahlreiche Publikationen bereits früher längst entkräftet worden. Ein großer Teil mittelalterlicher Politik war neben Herrschafts-, Wirtschafts- immer auch Verkehrspolitik, und zwar auf allen Herrschaftsebenen. Auch dass sich in Bern eher ein auf die Hauptstadt zentriertes, in Ansätzen baukostenoptimiertes zentralisiertes Verkehrsnetz ausgebildet hat, während sich im Wallis mit seiner nach wie vor dispersen Herrschaftsstruktur das benutzeroptimierte vielsträngige Netz erhielt, lässt sich leicht aus eben dieser politischen Verfasstheit ableiten. Außerdem ist das Bild der Straßenspinne in Bern auch geprägt durch den spezifischen Fokus auf die Hauptstadt und verstellt den Blick auf andere Knoten oder auf Hauptachsen, die nicht durch die Aarestadt verliefen. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die beiden Staatswesen sich durch ihre immanente Verschiedenheit überhaupt zum Vergleich eignen. Je größer die Unterschiede zwischen zwei Untersuchungsobjekten sind, desto trivialer werden die Differenzen und desto kleiner der Erkenntnisgewinn. Besser geeignet hätten sich wohl zwei Regionen, die von der ursprünglichen Ausstattung her eine große Ähnlichkeit aufweisen, durch unterschiedliche Rahmenbedingungen aber divergierende Entwicklungspfade eingeschlagen haben.

Zuzustimmen ist jedenfalls der Quintessenz, dass Verkehrspolitik im Mittelalter ein Abbild der Macht und der Handlungs- und Wirkungsmöglichkeiten der Akteure darstellt und sich im Spannungsfeld von noch personal organisiertem Herrschaftsverband und Territorialisierungsbestrebungen eher sektoral und kleinräumig oder aber höchstens in Ansätzen flächendeckend ausgerichtet hat und in größeren räumlichen Bezügen manifestieren konnte.

Rolf Peter Tanner

Sarah *Hadry*: Neu-Ulm. Der Altlandkreis (Historischer Atlas von Bayern, Teil Schwaben, Reihe I, Heft 18). München: Kommission für bayerische Landesgeschichte 2012. 670 S. ISBN 978-3-7696-6553-6. € 58,-

Weil die Historische Atlasforschung eher nicht der übliche Rahmen für die Formulierung steiler Thesen ist, mit denen sich die Aufmerksamkeit der ‚Community‘ auf sich ziehen ließe, fehlt es auch für diese Form der Grundlagenforschung seit geraumer Zeit an Bearbeitern. Die Qualität einzelner Bände des „Historischen Atlas von Bayern“ mag differieren; der vorliegende, mit 670 Seiten und drei Kartenbeilagen in jeder Hinsicht gewichtige Band „Neu-Ulm“ von Sarah Hadry, die erweiterte Fassung einer bei Ferdinand Kramer (München) entstandenen Dissertation, jedenfalls gehört zu den besten der Reihe und zeigt, welche Fülle an Fähigkeiten und Vorkenntnissen in einen verlässlichen Atlasband einfließen. Denn das Ge-