

## Einleitung

Gute Verkehrsverbindungen zu Wasser und zu Land bildeten seit jeher eine wichtige Voraussetzung für den Austausch von wirtschaftlichen und kulturellen Gütern aller Art. Das gut ausgebaute Netz der Römerstrassen leistete hier in weiten Teilen Europas bis weit ins Mittelalter einen bedeutenden Beitrag, gerade auch im Sinne von Völkerverbindung und Kulturvermittlung. Hand in Hand mit der Entfaltung des Städtewesens erfolgte im Mittelalter der Ausbau von Handelswegen und Alpenübergängen.<sup>4</sup>

Zuerst jedoch hatte sich mit dem Zerfall des Römischen Imperiums auch das Verkehrswesen zurückgebildet. Im Laufe des dritten und vierten Jahrhunderts war die Geldwirtschaft stark zurückgegangen und die einstige Naturalwirtschaft hatte wieder ihre ursprüngliche Dominanz zurückgewonnen.<sup>5</sup> Die späteren Staatsgebilde der Merowinger und Karolinger benutzten den Land- und Nachrichtenverkehr in erster Linie zur Aufrechterhaltung und Festigung ihrer politischen Macht. Dabei griffen sie weitgehend auf die bestehenden, aus der Römerzeit stammenden Strassen zurück.<sup>6</sup>

Eine Wende setzte jedoch ab dem 11. Jahrhundert ein. Durch Neuerungen in der Landwirtschaft wie der endgültigen Durchsetzung der seit der Karolingerzeit bezeugten Dreifelderwirtschaft versuchte man, dem seit 950 zuerst in Italien, später auch in Mittel- und Nordeuropa einsetzenden starken Bevölkerungswachstum Herr zu werden.<sup>7</sup> Bei der Dreifelderwirtschaft, die neu zwei Ernten pro Jahr ermöglichte, teilte man den Acker in folgende drei Teile auf: Es gab fortan ein Winterfeld, ein Sommerfeld sowie ein brach liegendes Gebiet. Im Frühjahr galt es, das Sommerfeld zu bestellen, und im Herbst musste das Winterfeld für die Einsaat vorbereitet werden. Die Ernte erfolgte auf dem Winterfeld nun im Juli, auf dem Sommerfeld etwas später im August oder im September. Das brach liegende Feld konnte zu einer Zeit gepflügt werden, in der auf den beiden anderen Feldern keine dringenden Arbeiten zu verrichten waren. Die Tätigkeit des Pflügens, Säens und Erntens wurden so gleichmässig auf das ganze Jahr verteilt. Dies «verbesserte ... die bäuerliche Arbeitseffektivität».<sup>8</sup> Der

vermehrte Anbau von Hafer liess auch eine intensivere Pferdehaltung zu. Das kam einerseits wiederum der Landwirtschaft zugute (da Pferde auch als Pflugvorspann eingesetzt wurden), andererseits wuchs damit wohl auch die Anzahl der Pferdefuhrwerke.<sup>9</sup> Diese anbautechnischen Neuerungen in der Landwirtschaft hatten «eine belebende Wirkung auf das Verkehrswesen»<sup>10</sup> und beschleunigten im hohen Mittelalter das Entstehen von Markorten, aus denen wiederum die Städte als Zentren von Handel und Handwerk hervorgingen.

Das zunehmende Verkehrsaufkommen im Hochmittelalter stand auch in einem Zusammenhang mit dem Aufblühen des Wallfahrts- und Pilgerwesens. Das wachsende Unterwegssein vom 11. bis ins 13. Jahrhundert ist dokumentiert durch diverse Migrationsbewegungen wie Kreuzzüge<sup>11</sup>, Pilger-

---

4) Wicki, Luzern im 18. Jahrhundert, S. 464.

5) Rehbein, Geschichte Verkehrswesen, S. 119.

6) Ebenda, S. 119 f.: Strassen-Neubauten waren im frühen Mittelalter selten und technisch den Römerstrassen deutlich unterlegen. Es wurden beispielsweise zur Errichtung von Verkehrswegen Erdwälle aufgeschüttet. Erst Karl der Grosse liess Heeresstrassen mit in Kalk gebetteten Steinen pflastern.

7) Büssem/Neher, Geschichte Mittelalter, S. 139 f. und Rehbein, Geschichte Verkehrswesen, S. 129. – Büssem/Neher weisen darauf hin, dass das starke Bevölkerungswachstum Europas durch ein sehr mildes Klima, das bis um 1300 andauerte, noch zusätzlich begünstigt wurde. Die grösste Bevölkerungszunahme erfolgte zwischen 1150 und 1300. Grosse Handelszentren wie Köln, London, Paris oder Prag hatten erstmals über 30 000 Einwohner/innen.

8) Rösener, Agrarische Revolution, S. 199. – Das neue Dreifeldersystem verringerte zudem die Gefahr von Hungersnöten. So konnte zum Beispiel eine Missernte beim Wintergetreide durch eine gute Ernte bei der Sommerfrucht ausgeglichen werden.

9) Ebenda, S. 196 u. 198.

10) Rehbein, Geschichte Verkehrswesen, S. 129.

11) Im Jahre 1095 hatte Papst Urban II. auf dem Konzil von Piacenza zum ersten Kreuzzug aufgerufen. Ziel dieses Befreiungskrieges war die Befreiung Jerusalems sowie der östlichen Christenheit vom islamischen Joch. Im Jahre 1099 erfolgte die Erstürmung von Jerusalem, doch schon einige Jahrzehnte später wurden sowohl Jerusalem als auch die meisten Teile des Heiligen Landes wieder von den Moslems zurückerobert. So folgten im 12. und 13. Jahrhundert weitere Aufrufe zum Kreuzzug. Die Kreuzzugs-idee blieb lange Zeit populär. Vgl. Lexikon des Mittelalters, Band V, Sp. 1508–1514.