

hier eine Lizentiats- oder Masterarbeit „nach vorne“ zu einer Diss. erweitert worden, was nicht selten zu etwas mühsamen Wiederholungen führt. Außerdem wird das Ganze ohne Not in einen umfangreichen zweiten Teil hineingepackt, was dann zu Unterkapitelchen gewissermaßen vierten oder fünften Grades führt (z. B. 2.4.6.3 Die Gemeinden des Saastals). Dagegen bilden die Ergebnisse einen eigenen Teil (III) von lediglich drei Seiten (S. 308–310). Dabei ist die ursprüngliche Arbeit – wenn es denn eine solche ist – durchaus interessant und hätte sich ohne weiteres erweitern lassen, denn die Quellen hätten sich auch noch eingehender befragen lassen. Zu den „zentralen Akteuren“ (die Zähringer Herzöge, die Stadt Bern, die Bischöfe von Sitten, der Walliser Landrat) und den „passbeherrschenden Akteuren“ (die Freiherren von Turn, die Grafen von Savoyen und Biandrate usw.) gesellen sich die „externen Akteure“, nämlich die italienischen Kaufleute im Fall des Wallis und die süddeutschen Kaufleute im Fall von Bern. Es folgen „die regionalen und lokalen Akteure“, unter denen die Gemeinschaft der Ballenführer von Brig (2.4.3.2) und die Gesellschaft der Schiffeleute von Bern (2.4.4.1) hervorgehoben seien. Im dritten und vierten Kapitel des zweiten Teils werden schließlich die „verkehrspolitischen Objekte“ (Straßen und Brücken) und die „verkehrspolitischen Massnahmen“ (Straßenbau und -unterhalt) besprochen. Hier werden auch bilaterale und multilaterale Projekte wie der Ausbau des Grimselfpasses von 1397 und des Lötschenpasses von 1519 angeführt. Die Vf. kommt zum Schluß, daß es zwar im MA keine „systematische, auf breite horizontale Wirkung berechnete Verkehrspolitik“ gegeben habe, wohl aber eine „unsystematische, eng mit zusätzlichen Interessen verknüpfte Förderung wirtschaftlicher Vorgänge“, ein Befund, der „sich hervorragend ins Modell des Territorialisierungsprozesses einfügt“ (S. 310).

Kathrin Utz Tremp

Oliver LANDOLT, Von der Marginalisierung zur Kriminalisierung – Die Ausgrenzung mobiler Bevölkerungselemente in der spätmittelalterlichen Eidgenossenschaft, *Das Mittelalter 16* (2011) S. 49–71, untersucht die Maßnahmen und Beschlüsse der schweizerischen Städte und Tagsatzung, die das fahrende Volk (z. B. Scholaren, Handwerksgelesen, Hausierer, Reisläufer, Zigeuner, fremde Arme, Bettler) betrafen.

K. N.

Karl WEBER, Die Formierung des Elsass im *Regnum Francorum*. Adel, Kirche und Königtum am Oberrhein in merowingischer und frühkarolingischer Zeit (*Archäologie und Geschichte 19*) Ostfildern 2011, Thorbecke, VII u. 262 S., Karten + 1 CD-ROM, ISBN 978-3-7995-7369-6, EUR 46. – Die bereits im Wintersemester 2004/05 in Freiburg i. Br. angenommene Diss. hat es sich zum Ziel gesetzt, das historische Werden einer europäischen Kernlandschaft zu beschreiben. W. sieht Geschichte als historische Kulturwissenschaft (S. 9) und begreift das Elsaß in diesem Sinne als einen erinnerten Raum – nach der Ausgestaltung dieser Erinnerung fragt er, wenn er die Wahrnehmung des Elsaß als Handlungsraum von Gruppen innerhalb des Frankenreiches in der Zeit von ca. 500 bis 800 untersucht. Gegliedert ist das Buch in vier Hauptkapitel: Der Oberrhein im Übergang von der Spätantike zum frühen Mittelalter – Die Merowingische Raumordnung – Adlige Familien im Elsaß – Die Integration des Elsaß ins *regnum Francorum* der Karolinger. Daß W. dabei rückgrei-