Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 18 (1976)

Artikel: Die Lindau-Mailänder Boten

Autor: Minsch, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-550377

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

Die Lindau-Mailänder Boten

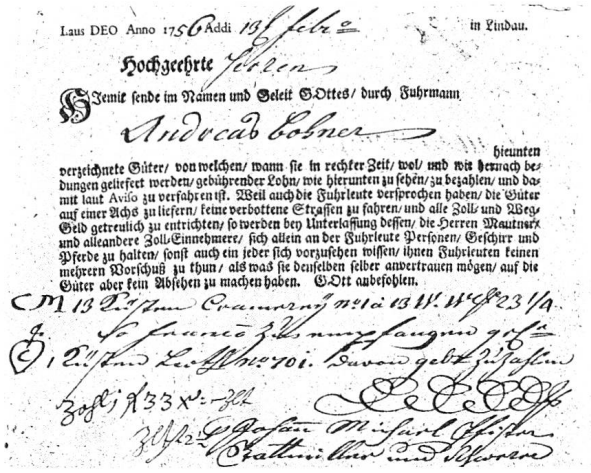
von Hans Minsch

Als Laienhistoriker bin ich mir bewußt, daß ich dem Kenner der Verkehrsgeschichte Graubündens kaum Neues über das Transportwesen und die Überquerungen unserer Bündner Alpenpässe in den verflossenen Jahrhunderten noch erzählen kann, ist doch hierüber eine umfangreiche Literatur vorhanden. Solches ist mit diesem Beitrag auch nicht beabsichtigt. Ich glaube aber, daß es sicher viele Leser des Bündner Jahrbuches, besonders die jüngeren, interessieren dürfte, wie der Transit Nord-Süd-Nord in den vorigen Jahrhunderten über unsere Bündner Alpenpässe vonstatten ging.

Lange bevor die Schienenstränge sich durch die Berge bohrten, war Graubündens Wohlstand sozusagen vom Transit abhängig. Kein anderes Land im Alpengebirge scheint von der Natur für die Vermittlung des Verkehrs zwischen Norden und Süden Europas in solchem Maße gleichsam prädestiniert zu sein; keines besitzt eine solche Anzahl, und zwar überdies leichter Alpenübergänge, und keines hat zugleich eine so bedeutende, den Zugang zu denselben erleichternde Bodenerhebung. Das ist denn auch der Grund, warum damals der wichtigste Handelsweg von Süden nach Norden durch unser Land führte. Seit dem Eingang menschlicher Kultur in unsere Gegenden tauschten die Menschen auf den Wegen, die vom Mittelmeer über unsere Bündner Alpen nach Deutschland und Österreich führten, ihre Bodenschätze und primitiven Erzeugnisse aus. Die römischen Legionäre zogen nordwärts, um in der barbarischen Raetia secunda — am fernen Limes — die Reichsgrenze zu verteidigen, und später brachten in friedlicher Durchdringung vom Norden her die Alemannen deutsche Kultur in unser Gebiet. Rheinaufwärts zogen vom Bodensee deutsche Könige und Fürsten nach Italien. Weitaus der größte Teil des Handels von Deutschland und Österreich nach Italien nahm den Weg über unsere Bündner Alpen.

Ja — die Zeiten haben sich geändert! Orte, die damals ein großes Stück Weltgeschichte gesehen haben, sind heute ohne Bedeutung. Dafür verdanken andere wieder den neuen Verkehrsverhältnissen eine überraschende Entwicklung. Wer den gegenwärtigen Wettbewerb unserer neuzeitlichen Verkehrsmittel beobachtet, kann sich leicht die Veränderungen vorstellen, welche die Eisenbahnen und Autos seit dem vorigen Jahrhundert verursacht haben.

Wenn wir heutzutage in einem Reisebuch die wichtigsten Orte rund um den Bodensee suchen, wird beispielsweise der Name *Fußach* wohl kaum groß geschrieben sein. Und doch hat dieses stille Dorf eine große Vergangenheit und war in der Verkehrsgeschichte Vorarlbergs als der größte Umschlagplatz für Güter nach dem südlichen Italien über unsere Bündner Alpenpässe wohl bekannt. Seine Einwohner, die das Verkehrsleben in der Hand hatten, das durch ihre Heimat flutete, haben dieses auch weit über den Rahmen ihrer engeren Heimat hinaus gemeistert. Die Fußacher waren im Fuhrwesen nicht nur im Vorarlberg, sondern auch in den Handelsstädten Deutschlands, in den Drei Bünden bis hinunter nach Mailand führend. Einem Lindauer Ratsprotokoll aus


Laus DEO Anno 1756 Addi 13 febr. in Lindau.

Hochgeehrte Herren

Hiemit sende im Namen und Geleit G. Ottes/ durch Fuhrmann

Andreas Bohner

hieunten verzeichnete Güter/ von welchen/ wann sie in rechter Zeit/ wol/ und wie hernach bedungen geliefert werden/ gebührender Lohn/ wie hierunten zu sehen/ zu bezahlen/ und damit laut Avisso zu verfahren ist. Weil auch die Fuhrleute versprochen haben/ die Güter auf einer Achs zu liefern/ keine verbottene Strassen zu fahren/ und alle Zoll/ und Weg-Geld getreulich zu entrichten/ so werden bey Unterlassung dessen/ die Herren Mautner und alleandere Zoll-Einnehmere/ sich allein an der Fuhrleute Personen/ Geschirr und Pferde zu halten/ sonst auch ein jeder sich vorzusehen wissen/ ihnen Fuhrleuten keinen mehrern Vorschuß zu thun/ als was sie denselben selber anvertrauen mögen/ auf die Güter aber kein Absehen zu machen haben. G. Ott anbefohlen.

Sogenannter Fuhrmanns-Begleitbrief von Lindau aus dem Jahre 1756 mit den Zollvermerken unten.

dem Jahre 1771 ist zu entnehmen: «Schon im 15. Seculo findet man, daß zum Behufe des Commercii zwischen der Lombardei und Oberdeutschland reitende Bothen von Lindau nach Mailand und viceversa wöchentlich abgegangen und nebst deren Briefschaften auch Gelder und feine oder Eil-Güther hin- und hertransportiert syend.» Auch in einem andern Ratsprotokoll vom 3. Xbris 1772 wird diese Botenverbindung nachgewiesen. Fußach ist auch der Boden, aus dem die *Spedition der Gebrüder Weiß* erwachsen ist.

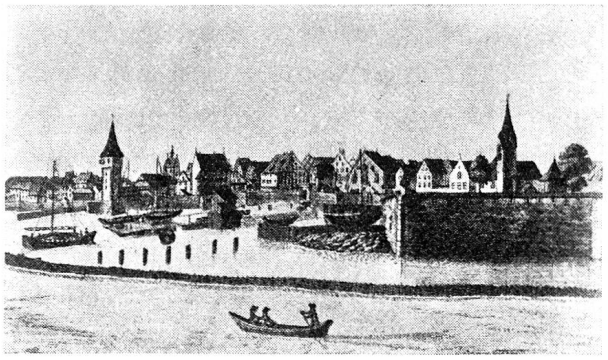
Der Familienname «Wizze» aus dem Hofe Höchst, wozu Fußach früher gehörte, findet sich schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts im Urkundenbuch von St. Gallen. Später stößt man in den Quellen immer wieder auf den Namen «Vis» (Weiß) aus Fußach, der zusammen mit den Geschlechtsnamen «Schnider» (Schneider) und Spehler erscheint. Diese Familien haben sich im Verkehrswesen besonders hervorgetan. Die Fußacher Familien *Spehler und Weiß* haben die kaufmännische Botenanstalt der Städte Mailand und Lindau seit ihrem Bestehen bis zur Umgestaltung in den staatlichen Postbetrieb fast ausschließlich geführt.

Die ersten Boten dieses Lindau-Mailänderkurses bestanden also aus Bürgern der Stadt Lindau, welche sie erwählte und hierauf in Eidespflicht nahm. Das nämliche — soweit die eidliche Verpflichtung in Frage kam — geschah auch seitens der Handelskammer zu Mailand. Es ist dies insofern von Bedeutung, als hieraus auf das Verhältnis der Drei Bünde zu dieser Botenanstalt geschlossen werden kann, das heißt, jene verhielten sich dieser gegenüber lange Zeit hindurch insofern passiv, all sie sich einzig darauf beschränkten, ihr ihren obrigkeitlichen «Schutz und Schirm» innerhalb ihres Gebietes zuzusichern und etwa bezüglich der dort zu bezahlenden Taxen bestimmte Normen aufzustellen. Im übrigen aber war den Landbewohnern die Benützung dieses Botenganges durchaus freigestellt, zumal es sich nicht um eine bündnerisch-staatliche Einrichtung handelte und die Handeltreibenden auch nach wie vor sich zum Zwecke der Beförderung ihrer Briefschaften nach dem Veltlin und Italien fast ausschließlich der Säumer oder Roodfuhrleute bedienten.

Schon damals wurden die Botengänge über die Bündner Alpenpässe nach einem Fahrplan durchgeführt. Die Boten waren eidlich zu größter Pünktlichkeit verpflichtet. Den Ritten über die Berge stellten Gelände und Wetter manchmal so große Schwierigkeiten entgegen, daß die Boten oft an der fahrplangemäßen Ankunft gehindert waren. Daß dabei nur «höhere Gewalt» die Boten verspätet eintreffen ließ, sagt folgendes Sprichwort:

«Il corriere di Lindò
va e viene quand' el può.»
(Der Lindauer Kurier geht
und kommt nur, wenn er kann.)

Beim damaligen Reiseverkehr kam es übrigens noch nicht so sehr auf die Minute an wie heutzutage, und manche, oft längere Wartefrist mußte von den Reisenden in Kauf genommen werden.



Die Stadt Lindau um 1700.

Im 16. Jahrhundert entstand mit der aufkommenden Reiselust schon eine Art Reisehandbuch (Baedeker). Josef Furttenbach gibt in seinem Itinerarium Italiae jenen, die nach Italien reisen wollen, den Rat, sich den Lindauer Boten, die wöchentlich nach Mailand reisen, zu «raccomandiren».

Begleiten wir nun in Gedanken die Fußacher Boten auf einem Mailänder Botengang, und zwar zur Winterzeit.

Von Lindau aus war man mit dem Schiff in zwei Stunden in Fußach, am Südufer des Bodensees, angelangt. Ja — Sie haben richtig gelesen — in zwei Stunden. Es waren nur Ruderschiffe, deren man sich bedienen konnte. Dann ritt man gegen Feldkirch, einem — wie es in den Chroniken heißt — «wohlerbauten Städtchen, mit Weinwachs», das damals, wie Lindau, ein beachtlicher Marktort im Vorarlberg war. Hier befand sich die erste Nachtherberge der Fußacher Boten.

Und weiter ging's per Fuhrwerk nach Chur — zur Römerzeit CVR oder die CURIA RAETORUM —, der zweiten Station des Mailänder Botenganges. Übernachtet wurde im Gasthaus «Weiß Kreuz». In Chur unterhielten die Fußacher Speditoren eine größere Niederlage, eine Sammelstelle für die Churer Speditionsfirmen und auch für die Kaufmannsgüter aus den Tälern der Drei Bünde.

Ab Chur war es aus mit dem Fuhrwerk. Die Waren wurden auf den Rücken der Saumtiere, Pferde und Maulesel, in «Lägelen» (Fässern) und Balloten fortgeschaft. Jedes Saumtier trug einen aus hölzernen Sparren zusammengefügten «Pack- oder Bastsattel», der auf beiden Seiten weit herabhing und den Rücken vom Halse bis zu den Hüften bedeckte. Die Mitreisenden benützten trittsichere Pferde. Von Thusis an ließ man aber diese besser allein gehen. Mit Fußeisen an den Stiefeln und Schuhen und langen Stöcken mit scharfen «Guspen» (Spitzen aus Eisen) an einem Ende versehen, brachte man mit vieler Mühe den äußerst gefährlichen Weg über die schmalen Brücken der Viamala hinter sich. Das «Bodenhaus» in Splügen war die nächste Zwischenstation und Nachtherberge.

Splügen besitzt verkehrstechnisch eine große Vergangenheit. Hier trennen sich die Wege über den San Bernardino und den Splügenpaß. Bereits die Römer brachten einen regen Paßverkehr in Gang. Um 1780 soll das Rheinwald rund 500 Saumpferde besessen haben, und als zwischen 1819 und 1823 sowohl der Splügen- wie der Bernhardinpaß ausgebaut wurden, zogen Jahr für Jahr an die 30 000 Reisende auf dem Weg nach Italien durchs Rheinwald. Ein einziges Großereignis brachte die guten Existenzen zum Zusammenbruch: die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882.

Werfen wir auch einen Blick in das Fremdenbuch des Gasthauses Bodenhaus in Splügen. In der Zeit des großen Transitverkehrs wurden im Bodenhaus viele Berühmtheiten beherbergt. Es enthält interessante Eintragungen und läßt vor den Augen des besinnlichen Lesers und ebenso des Forschers die Romantik einer versunkenen Zeit aufsteigen. Ich beschränke mich auf die Notabilitäten im Bodenhausquartier im 19. Jahrhundert. Unter den Franzosen sind es verschiedene Mitglieder der Familie Napoleons. Im Juni 1828 stieg der Prinz Louis Napoleon Bonaparte mit der Duchesse de St. Leu auf dem Wege von Rom nach Arenenberg ab und wenig später ein zweitesmal von Mailand kommend. Der Prinz Jérome Napoléon de Monfort passierte in den Jahren 1838/39 den Splügen sogar dreimal. Ferner haben sich im Gästebuch eingetragen le duc de Tenda, Pair de France, le duc d'Orléans sowie le duc et la duchesse de Rohan.

Daß sich aus Österreich und Deutschland zahlreiche Namen finden, verwundert nicht. Mailand gehörte zu Österreich, das die Splügenstraße erbaut hatte, nachdem es den Bau der Bernhardinstraße nicht hatte verhindern können. Unter den österreichischen Notabilitäten mag Marie Louise, die Tochter des Kaisers von Österreich und zweite Gemahlin Napoleons, genannt werden, die im September des Jahres 1836 als Herzogin von Parma mit Gefolge über den Bernhardin reiste. Die Engländer, sowohl Adelige als auch Bürgerliche, sind stark vertreten. Eine andere Gruppe

Säumerzug.

bilden die Militärs. 1828 kam eine ganze Abteilung Offiziere vom Waffenplatz Thun zur Rekognoszierung ins Grenzgebiet von Splügen, darunter Oberst Dufour, wohl der spätere General der Schweizerarmee. Im September 1830 trugen sich die Herren Obersten von Planta, La Nicca und Pestaluz ein. 1831 mr. le Géneral Compte de Salis-Zizzers. Aber auch weniger hochgestellte Offiziere benutzten die Splügenstrasse auf der Heimreise von fremden Diensten in Neapel oder Sardinien oder auf dem Weg zu ihrer Truppe. Und ebenfalls haben 14 carabinieri del Ticino sich eingetragen, die im August 1842 das Eidgenössische Schützenfest in Chur besuchten.

Doch nun zurück zu unserer Alpenüberquerung mit den Fußacher Boten.

Im Bodenhaus Splügen war sehr früh Tagwacht, um Lawinen zu vermeiden. Oft mußte der Mailänder Bote Männer zum Schneeschaufeln aufbieten. Nach einem anstrengenden Weg war man froh, auf der andern Seite der Paßhöhe des Splügen, wo eine Sust (Unterkunft) stand, sich auszuruhen und zu verpflegen. Oftmals mußten die ermatteten Pferde gepflegt werden. Dies geschah hin und wieder, indem man ihnen Brot, das in Veltlinerwein getunkt worden war, verabreichte.

Dann mußte das sehr gefürchtete Teilstück des alten Cardinellweges, der «Via Regina», passiert werden, im Winter geradezu eine Falle. Es würde den Rahmen sprengen, wollte ich auch noch ausführlicher berichten, was mir über den «Cardinell» schon erzählt und was hierüber schon geschrieben worden ist.

Nach der Mittagsstation in Campodolcino war Cläven (Chiavenna) die nächste Nachtherberge. Diese Stadt hatte schon damals viele Kaufhäuser und reichen Transit- und Speditionsverkehr. Die Grafschaften Bormio und Chiavenna waren zur Zeit der Besetzung des Veltlins durch Bünden deren Untertanen.

Dann führte die Reise hinunter an den Comersee. Hier wurde alles Transportgut auf Schiffe verladen. Zwanzig Stunden benötigte man für die Fahrt bis Como. Alsdann wieder ein Umlad auf Wagen. Die Reisenden bestiegen wieder Pferde, und nach dem Abendimbiß in Como begann die letzte Strecke, der Weg nach Mailand, wo die Reisenden müde und matt am Sonntag früh durch die Porta Romana einzogen. Porta Romana hieß das Stadttor, durch das alle Transporte kommen mußten, die von jenseits der Alpen in Mailand eintrafen. Im Viertel um dieses Stadttor war auch die Herberge der Lindauer oder Fußacher Boten, die Osteria dei tre Re (das Gasthaus zu den Drei Königen).

Die müden Reisenden kamen jetzt zur Ruhe, die Pferde in den Stall. Für die Boten und Knechte aber gab es noch keine Rast. Mit dem Herbergswirt, der Geschäftsführer der Boten in Mailand war, mußte erst noch abgerechnet werden. Auch die Briefe an die Kaufleute mußten sofort zugestellt werden, wozu sich die Fußacher eines eigenen Briefträgers bedienten. Die Zustellung der Briefe und die Übergabe der Gepäckstücke und Geldsendungen an die Empfänger nahm oft mehrere Stunden in Anspruch. Es wurde daher meistens spät, bis die Boten in der kleinen «cameretta» (einem Zimmerchen) im ersten Stock des Gasthofes, das sie das ganze Jahr gemietet hatten, ausruhen konnten.

Da der Botenkurs der Fußacher durch mehrere Staaten führte, war es von größter Bedeutung, daß die Ausübung des Botendienstes seit dem Bestand der Anstalt immer in deutschen Händen lag. Ebenso bemerkenswert ist, daß seit den Anfängen fast ausschließlich Fußacher die mühevollen Fahrten und Ritte nach Mailand ausführten. Die Familien Weiß (die Mailänder Quellen haben noch bis ins 18. Jahrhundert die alte Form des Namens *Vis* erhalten) und Spehler von Fußach sind, wie die Akten aus den verschiedenen Zeiten eindeutig bestätigen, stets als Mailänder Boten tätig gewesen. Wegen der Herrschaft der beiden Familien aus Fußach wird die Botenanstalt auch oft «messaggeria» oder «corriere di Fussaco», «messaggeria degli Speller e Vis» genannt. Deutsche Quellen sprechen von der «Fußacher Botenfahrt» oder von der «Botenanstalt der Spehler und Weiß».

Eine Umgestaltung des Verkehrswesens erfolgte erst nach dem Bau der Kunststraßen. Durch den Verlust der Lombardei hatte sich für Österreich der Wert der Postverbindung zwischen Vorarlberg und Italien über Graubünden stark vermindert; die Staatspost verkehrte nur bis 1859 über den Splügen. Dem Staatsbetrieb war also kein so langer Bestand vergönnt wie der alten Botenanstalt der Handelsstädte Lindau und Mailand. Die Übernahme der Linie über den Splügen durch die Kantonalpost in Graubünden bedeutete das Ende der Fußacher Messagerie.