Der Anteil Graubündens am mittelalterlichen Handel und Verkehr zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig

Autor(en): **Schiess, Traugott**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde**

Band (Jahr): **- (1941)**

Heft 7

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-397109

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Chur Juli 1941 Nr. 7

BÜNDNERISCHES
MONATSBLATT
ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

ERSCHEINT JEDEN MONAT

Der Anteil Graubündens am mittelalterlichen Handel und Verkehr zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig

Vortrag, gehalten in der Historisch-antiquarischen Gesellschaft am 18. Dezember 1900 von Prof. Dr. Traugott Schieß.

Vorbemerkung des Herausgebers. Am 14. Februar starb in Bonn Prof. Dr. Aloys Schulte, früher in Freiburg i. B., dann Professor der Geschichte in Breslau, im hohen Alter von 84 Jahren. Wir Bündner hatten allen Grund, seiner bei diesem Anlaß dankbar zu gedenken. Prof. Schulte hat nämlich im Jahre 1900 ein großes Werk veröffentlicht, betitelt „Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß Venedigs". Das Werk ist im Auftrag der Badischen Historischen Kommission ausgearbeitet worden und in zwei umfangreichen Bänden erschienen, wovon der erste die Darstellung, der zweite die Urkunden enthält.

In diesem Werk hat auch die Schweiz und besonders Graubünden eine so weitgehende Berücksichtigung erfahren, daß wir allen Grund haben, dem Verfasser dankbar zu sein. Professor Dr. Tr. Schieß hat in einem Vortrag, den er im Dezember 1900 in unserer Gesellschaft gehalten hat, einen Überblick gegeben über den reichen Inhalt des Buches. Mit größter Sorgfalt hat er den Anteil Graubündens am mittelalterlichen Handel und Verkehr Westdeutschlands mit Italien aus dem Werk herausgehoben.

Unsere Gesellschaft hat auf Grund dieses Vortrages Prof. Schulte zum Ehrenmitglied ernannt in Anerkennung der weitgehenden Berücksichtigung, die er in seinem Werke unserem Lande eingeräumt und dessen Geschichtsschreibung dadurch in verdienstvoller Weise bereichert und gefördert hat.

Der treffliche Vortrag von Prof. Schieß ist glücklicherweise noch erhalten. Wir glauben unsern Lesern einen Dienst zu leisten, indem wir ihn der Vergessenheit entreißen und nachträglich noch veröffentlichen. Er verdient es um so mehr, als das Werk von Prof. Schulte längst vergriffen ist und seines großen Umfanges wegen kaum wird neu aufgelegt werden können.

Im I. Buche bespricht Schulte zunächst die geographischen Vorbedingungen des Verkehrs zwischen Italien und Westdeutschland unter Ausschluß von Venedig, d. h. also des Verkehrs vom Großen Sankt Bernhard bis zum Julier. Für ihn bildete die Eröffnung des Gotthards das bedeutsamste Ereignis; vorher erstreckte sich vom Genfersee bis zum Calanda (211 km weit) eine unübersteigliche Mauer, an deren Enden sich zwei Pforten öffneten, die Rhone- und die Rheinpässe. Die geographische Orientierung über diese verschiedenen Pässe: Großer Sankt Bernhard, Theodulpaß, Monte Moro, Antronapaß, Simplon, Lukmanier, Greinapaß, Bernhardin und Splügen, Septimer, Julier und Maloja, können wir hier wohl übergehen, da das Wichtigste darüber einigermaßen bekannt sein dürfte. Im Süden schloß sich an diese Pässe ein weitverzweigtes Straßennetz an, das in eine westliche Gruppe mit den Knotenpunkten Aosta, Vergogna, Bellinzona, und in eine östliche mit Como und Chiavenna zerfiel. Alle diese Paßstraßen drängten sich dem Mittelpunkt der Poebene zu. Die Ziele des Verkehrs bildeten im Süden, noch über die Poebene hinaus, Genua, Piacenza und Venedig; in der Lombardei selbst ist Mailand der begünstigte Mittelpunkt. Im Norden streben umgekehrt die Pässe und ihre Fortsetzungen auseinander. Die Austrittspforten sind hier am Genfersee, bei Zürich und bei Rheineck-Bregenz, und die Ziele des Verkehrs bildeten das Gebiet der obern Seine, der Mittelrhein, Nürnberg (-Leipzig) und Augsburg. Dazwischen verteilte er sich in dem weiten Gebiete nach allen Richtungen. Ein Hindernis bildete noch der Jura, durch welchen der Verkehr namentlich Basel und Konstanz zugelenkt wurde.

Eine große Änderung brachte in diesen Verhältnissen die Eröffnung des zentralsten Alpenpasses, des Gotthards, der, vorher wegen eines Hindernisses auf eine kleine Strecke nicht nutzbar, durch Anlegung der „stiebenden Brücke" gangbar gemacht wurde und über Luzern die direkteste Verbindung von Mailand mit Basel, Zürich und Konstanz herstellte. Auch der Grimselpaß kam im Lauf des Mittelalters in Gebrauch; den Endpunkt dieses Über-

ganges bildete Bern. Seit dem Eintreten des Gotthards entstand eine eigentliche Konkurrenz zwischen den Alpenpässen, welche zur Folge hatte, daß die Wege gebessert, der Transport organisiert wurde.

Geschichte der Alpenpässe im Altertum.

Ursprünglich wurden die Alpen im Osten und Westen umgangen, von Massalia (Marseille) aus an der Rhone, im Osten an der Donau aufwärts, wovon jetzt noch Funde, besonders Münzen, Kunde geben. Auch die Römer faßten im mittleren Alpengebiet erst Fuß, als sie an den Rhein und die Donau gelangt waren. Sie machten die dem Nahverkehr dienenden Pässe nutzbar, so im Westen den Großen Sankt Bernhard, dann von den Jurapässen den Jougnepaß, den Oberen Hauenstein und den Bötzberg; bei Besprechung der Bündnerpässe muß von den Itinerarien ausgegangen und dabei Feststehendes und Zweifelhaftes sorgfältig getrennt werden. Das Itinerar Antonins kennt zwei Straßen: a) Bregenz, Chur, Tinzen, Summolaco (Samolaco), Como, Mailand, wobei unentschieden bleibt, ob der Weg über den Julier oder den Septimer ging, und ob er von Chur bis Bregenz, wie wahrscheinlich, durchweg sich auf dem rechten Ufer hielt; b) Chur, Tarvessede, Chiavenna. Die Peutingersche Tafel gibt mehr Namen für diese zweite Straße an, nämlich: Brigantia, Clunia, Magia, Curia, Lapidaria, Cunu aureu, Tarvessedum, Clavenna, Comum. Davon sind die Anfangs- und die Endstrecke, Bregenz-Chur und Chiavenna-Como, nicht als identisch mit der ersten Straße anzusehen, obgleich zwischen Bregenz und Chur die Orte Clunia und Magia nicht zu bestimmen sind (letzteres wird sowohl auf Maienfeld als auf Schaan gedeutet); von der eigentlichen Splügenstraße Chur-Chiavenna aber ist noch kein einziger Ort mit Sicherheit identifiziert, und doch muß man bei den von der anderen Route ganz abweichenden Namen unbedingt auf eine römische Straße über den Splügen schließen.

Von anderen Zeugnissen aus der Römerzeit, Münzen und Denkmälern, kann nur beim Julier gesprochen werden; systematische Ausgrabungen mangeln überhaupt*. Bekannt ist die Juliersäule; an ihrem Fuße wurden Münzen von Augustus bis auf Constantius

* Inzwischen haben solche stattgefunden durch Herrn Obering. H s. Conrad; vgl. seine Berichte im Bündn. Monatsbl. 1936 und 1938.

(† 361) gefunden, und Wagengeleise zeigen, daß die Straße fahrbar war; ein 1789 im Oberhalbstein (Burvagn) gemachter Fund von massaliotischen Münzen zeugt von Verkehr auf dieser Straße in noch älterer Zeit. Von einer sorgfältigen Zusammenstellung aller auf den Pässen und an den Straßen gemachten Funde, woran es bisher noch fehlt, glaubt Schulte, daß sie die Grundlage bilden könnte für eine weitere Untersuchung, welche festzustellen hätte, ob auch Septimer, Bernhardin und Lukmanier vor dem Mittelalter benutzt worden sind. Für einen Heereszug aus den campi Canini bei Bellinzona nach dem Bodensee und für einen Raubzug der Alemannen in umgekehrter Richtung (beides im 4. Jahrhundert) kommen nur die beiden letzteren in Betracht.

Römermünzen sollen auch am Heinzenberg gefunden worden sein und bildeten einen Beweis für die Annahme, daß hier auf halber Höhe einst die römische Splügenstraße gelaufen sei. Unterhalb Chur sind die Funde ebenfalls selten, und Sicherheit besteht nur für die Straße auf dem rechten Rheinufer nach Bregenz, namentlich ist in Schaan eine römische Niederlassung festgestellt; nicht bewiesen ist die Straße am Walensee, doch spricht eine in Zürich erhaltene Inschrift eher für als gegen sie. In Bregenz teilte sich die Straße, die eine lief weiter nach Augsburg, die andere über Pfyn nach Windisch, wo sie mit der nach Augst-Basel und dem Oberrhein führenden Straße zusammentraf.

Mit Rätien war damals Wallis verbunden, auch erstreckte sich die Provinz bis nach Regensburg; innerhalb dieser Landschaften muß ein Verkehr über Furka, Urserntal und Oberalppaß angenommen werden. Später wurde Wallis abgetrennt und Rätien geteilt; Chur ward Hauptort von Raetia prima, deren Grenzen das alte Churer Bistum widergibt.

Die römischen Funde in der Schweiz sind am reichsten an der Straße von Genf nach Augst und Pfyn, am seltensten in dem Gebiet von Genf bis zum Calanda und in den nördlich anstoßenden Tälern, woraus auf wenig dichte Bevölkerung des Gebirgslandes geschlossen werden kann. Gleichwohl wurde die deutsche und die gallische Ausfuhr zum guten Teil jedenfalls auch auf der Rheinstraße und über den Großen Sankt Bernhard nach Italien geführt.

Nach dem Zusammenbruch des römischen Reiches mußten die Handelsbeziehungen zu Italien neu angeknüpft werden. Die Einheitlichkeit des römischen Reiches in Maß, Gewicht und Münze

ging verloren. Die Straßen wurden geändert, am meisten noch die Alpenstraßen beibehalten. Aber sie bildeten nicht mehr einen Teil der Kriegsverwaltung, standen nicht mehr unter zentraler Aufsicht. Die staatlichen Stationen verschwanden, Wirtshäuser und Hospize traten an ihre Stelle. Dagegen entstand mit der Wiederaufnahme des Handels ein Wetteifer zwischen den Anwohnern der Straßen; neue Straßen wurden eröffnet und nennenswerte Kunstbauten ausgeführt, nicht von der Regierung, sondern von den Anwohnern, die ihrer Straße den Verkehr zuwenden wollten. Auch die Handelsbedingungen änderten sich: Der Handel mit Luxuswaren wurde auf die unentbehrlich gewordenen Objekte eingeschränkt; Massengüter konnten von einem geldarmen, noch ganz in der Naturalwirtschaft steckenden Volke nicht eingeführt werden.

Der Verkehr und Handel im Frühmittelalter (bis ca. 1032).

In der frühesten Periode, bis zur Bildung des hochburgundischen Reiches (888), war der Gotthard die Grenze von fünf Bistümern (Mailand, Tarantaise, Besançon, Mainz und Aquileja). Zu Mainz kam 843 auch Chur. Daß die dem Bernhardin und Septimer vorgelagerten Täler (Misox und Bergell) zum Bistum Chur gehörten, ist ein Beweis dafür, daß die Pässe über diese Berge begangen waren. Unter Childebert II. zog einer der drei Angriffshaufen über den Lukmanier oder Bernhardin. Von den Karolingern aber wurde der Große Sankt Bernhard bevorzugt; kein einziger Übergang über einen andern Rhone- oder einen Rheinpaß ist mit Sicherheit festzustellen, wennschon ein Rheinpaß für 823 (Lothar I.), 881 und 883 (Karl III.) wahrscheinlich angenommen werden darf. Jedoch müssen die Bündner Pässe mehr, als wir wissen, von den Karolingern benutzt worden sein; denn 829 bestätigte Ludwig der Fromme dem Kloster Reichenau die alte Gewohnheit, daß es dem König und seinen Söhnen nur zur Verpflegungspflicht auf der Fahrt durch und auf Konstanz und Chur gebunden sein solle. Um diese Zeit taucht auch zum ersten Mal der Name des Septimers auf, den nach Ekkehard zu Ende des 9. Jahrhunderts Landeloh, Bischof von Treviso, auf der Rückreise von einer Römerfahrt benutzte. Bei der Reichsteilung Karls des Großen wurden auch die Alpenpässe verteilt: Rätien kam ganz zu

Pippins, Wallis zu Karls Gebiet (der Gotthard, der noch nicht gangbar war, ward auch nicht genannt).

In der zweiten Hälfte dieses Zeitraumes, seit Bestehen des burgundischen Königreiches, besaß Deutschland nur mehr die Hälfte der Alpenpässe, weshalb auch unter den Ottonen die östlichen Pässe mehr benutzt wurden und die Bündnerpässe eine später wieder abnehmende Bedeutung gewannen. Der Alpenverkehr wurde damals infolge der herrschenden Zersplitterung schwer geschädigt dadurch, daß es den heidnischen Sarazenen gelang, sich der Pässe bis weit nach Osten zu bemächtigen und fast achtzig Jahre lang die Reisenden zu belästigen. Sie setzten sich 889 in Fraxinetum (Garde de Traînet (Departement Var.) fest. Vor 936 schon tauchten sie auch im Bereich der Bündner Pässe auf, verbrannten das Kloster St. Maurice, wurden 941/942 geradezu die Bundesgenossen Hugos von Burgund gegen den nach Schwaben geflüchteten Berengar von Ivrea und sperrten die Pässe von Schwaben nach Italien; doch zog um diese Zeit Berengars Gattin über den Vogelberg (Bernhardin), der damit in die Geschichte eintritt. Aus den Bündner Pässen verschwinden die Sarazenen wohl schon seit 950, und um 960 scheint es auch im Westen sich gebessert zu haben, obschon sie noch 970 den Abt von Cluny bei Orsières (am Großen Sankt Bernhard) überfielen. Kurz nachher wurde Fraxinetum erobert.

Wahrscheinlich haben die Sarazenen die ersten den Fremden Hilfe gewährenden Häuser vernichtet, so ein seit Anfang des 9. Jahrhunderts erwähntes Kloster nahe der Paßhöhe des Großen Sankt Bernhard (in Bourg St. Pierre), das später wieder aufgebaut wurde. Auf der Paßhöhe selbst dagegen, also das älteste eigentliche Paßhospiz, wäre das Xenodochium S. Petri gewesen, falls es wirklich das spätere Hospiz auf dem Septimer ist. Es wird erwähnt 831 bei Rückgabe der dem Bistum Chur von Graf Roderich entzogenen Güter durch Ludwig den Frommen; man hat es zwar auch im Schanfigg und im Valsertal suchen wollen; doch wozu sollte dort ein Hospiz dienen? An oder auf einem Paß aber muß man es suchen, und so dürfte es wohl mit der späteren Gründung oder Wiederbegründung Bischof Widos, die den gleichen Patron hatte, identisch sein.

Von den Ottonen wurden die Bündner Pässe nachweisbar achtmal benutzt; doch ist nur bei der Rückkehr Ottos I. nach Wieder-

herstellung des Kaisertums die Route, nämlich Monte Ceneri-Lukmanier-Chur, sicher bekannt, für die übrigen Züge steht nur die Richtung über Chur fest (und einmal, 1004, wieder Monte Ceneri). Der Septimer wird genannt in der Erzählung Ekkehards von zwei sangeskundigen Italienern, die auf dem Comersee und dem Paß unter dem rauhen Klima sehr litten.

Die Sorge für die Pässe übertrugen die Ottonen dem Bischof von Chur, zu dessen Gunsten Otto I. bedeutende Vergabungen machte: So gewährte er alle Fiskaleinkünfte der königlichen Kammer in der Grafschaft Chur (951), bestätigte und schenkte den Zoll, der von den Händlern seit alter Zeit in Chur erhoben wurde (952) und bestätigte die Zollfreiheit des auf dem Walensee fahrenden bischöflichen Schiffes. Durch Überlassung der Landschaft Bergell samt dem eben nach Chur verlegten Zoll wurde die bischöfliche Landeshoheit über den Alpenpaß vorgeschoben und das gesamte Zoll- und Abgabenwesen auf der Strecke von der Landquart bis zum Luver in der Hand des Bischofs vereinigt und damit hier der Alpenverkehr zentralisiert. Die weitere Schenkung des Zolls auf der Mairabrücke durch Otto II. (980) konnte dagegen auf die Dauer nicht behauptet werden. Wie der Churer Zoll, geht wahrscheinlich auch das Schiffahrtsmonopol auf dem Walensee auf die Römer zurück. Nach den vier königlichen durfte seit 843 auch ein bischöfliches Schiff von den Reisenden benützt werden, ohne daß dafür Zoll zu entrichten war. In späterer Zeit wurde der Ertrag einer Schiffsmeisterei von zehn Schiffen an den Bischof abgeliefert. Hauptsächlich waren es Rompilger, die die Schiffe benützten. Aus zwei bisher nicht beachteten Stellen im ältesten Einkünfterodel des Bistums Chur glaubt Schulte auch auf eine bischöfliche Fähre bei Schaan und eine zweite bei Maienfeld schließen zu dürfen.

Für eine lebhafte Verbindung mit Italien spricht nicht zum wenigsten auch der zum Teil bedeutende Besitz, den die Klöster Reichenau, St. Gallen, Pfäfers und Disentis jenseits der Alpen besaßen. Pfäfers gehörte die Gaudentiuskirche am Septimer schon seit 998.

Über den Handel sind die Nachrichten im früheren Mittelalter äußerst spärlich; der älteste Zollkatalog aus Aosta (960) enthält nur wenige Rubriken, worunter auffälligerweise hauptsächlich Metalle (Zinn aus England!). Der Handel war seit Unter-

gang des römischen Reiches enorm zurückgegangen. An Stelle der Geldwirtschaft war auch im Süden zum Teil Naturalwirtschaft getreten. Erhalten blieb nur der Handel mit den Luxusgegenständen, die der wohlhabende Teil einer einfachen bäuerlichen Bevölkerung verbrauchte: seltene Naturprodukte und gewerbliche Erzeugnisse von hohem spezifischem Wert, dazu kirchliche Kultusbedürfnisse. Für die Kleidung wurde noch hauptsächlich Leinen verwendet, Wolle erst in bescheidenem Umfang; sie wurde noch im Haus verarbeitet, und erst später entstand das größte mittelalterliche Gewerbe, die Wollweberei. In Flandern, Nordfrankreich und Friesland allerdings hatte sich der Übergang um 1030 schon vollzogen. Feinere Stoffe, besonders Seide, die namentlich zu den liturgischen Gewändern gebraucht wurden, kamen aus dem Orient, ebenso Edelsteine und Goldschmiedarbeiten. Von Nahrungsmitteln wurden auf kleinere Entfernungen hin Getreide und Wein aus Oberdeutschland abwärts geführt; von weit her dagegen kamen die beliebten Gewürze, deren Einfuhr beträchtlich war. Besonderer Gunst erfreute sich der Pfeffer; daher stammen die häufigen Pfefferzinse; wo man solche findet, darf auch ein Handelsverkehr vermutet werden.

Im allgemeinen war der Handel vom Verkehr mit dem Orient abhängig, und der Norden hatte eine passive Bilanz, konnte nur bescheidene Gegengaben (z. B. friesische Tücher zur Zeit Karls des Großen) bieten. Die größten Handelsplätze waren Byzanz und die Randstädte der arabisch-mohammedanischen Welt. Aber der Verkehr von dorther mied in der Hauptsache die Alpen; eine große Handelsstraße lief weit im Osten vom Schwarzen Meer zur Ostsee, und im Westen ging der Verkehr teils von Marseille aus nach Gallien und dem Norden, teils benützte er die Wasserstraße um die Westküste Europas herum; doch darf dem Alpenverkehr daneben nicht alle Bedeutung abgesprochen werden. Italien hatte im Welthandel noch nicht die erste Stelle inne, sondern Byzanz beherrschte ihn; in Deutschland war Mainz die bedeutendste Handelsstadt. Der Fernhandel jener Zeit wurde hauptsächlich durch den Fremdkaufmann vermittelt; vor allem scheinen Juden dies besorgt zu haben, Syrer lassen sich nicht mehr nachweisen, dagegen spricht manches für arabische Händler. Friesen drangen zu Schiff weit ins Innere Deutschlands, bis Mainz, vor, zogen mit ihren Tüchern vielleicht auch noch weiter nach Italien. Italie-

nische Kaufleute sind diesseits der Alpen nur in Regensburg und auf der Messe von St. Denis bezeugt; ein deutscher Kaufmannsstand entwickelte sich erst allmählich.

Verkehr und Warenhandel im Hochmittelalter (1032–1314).

Hier unterscheidet Schulte wieder zwei Perioden: a) die Zeit vor Eröffnung des Gotthardpasses, b) nach derselben. In der ersten Periode (bis etwa 1230) beherrschen noch der Große Sankt Bernhard und der Septimer den Verkehr. Auf beiden Pässen finden wir Hospize; dasjenige auf dem Großen Sankt Bernhard wurde wahrscheinlich schon vor 1100 errichtet, bezeugt ist es erst für 1125. Es stand unter dem Schutz der Könige und wurde reich beschenkt, hatte Besitzungen von Apulien und Sizilien bis nach England. Weniger glänzend ist die Geschichte des wahrscheinlich älteren Septimerhospizes; sein zweiter Begründer, wenn nicht Stifter, war Bischof Wido von Chur (1095–1122). Aus einer Urkunde Ottos IV. geht hervor, daß die Stiftung eine familia, unzweifelhaft weltliche Dienstmannen hatte, die bei der Übergabe der Stiftsvogtei an den König dem Bistum vorbehalten blieben.

Die Septimerstraße war dem Bischof von Chur anvertraut und auch das Bergell ihm verliehen, ja noch Rechte bis nach Chiavenna, die sich aber nicht behaupten ließen gegen andere Ansprüche, besonders des Bistums Como. 1157 oder 1158 wurde Chiavenna als eine schwäbische Grafschaft erklärt. Der Spruch wurde von Heinrich VI. 1192 noch bestätigt; kurz nachher aber scheint er die Grafschaft ans Reich gezogen zu haben, um 1196 die Ansprüche des Bischofs von Como anzuerkennen; trotz des Widerstandes der Clävner blieb er dabei, die Grafschaft gehörte zu Italien.

Von den salischen Kaisern überstieg keiner einen der Bündnerpässe, sondern der Brenner wurde die gewöhnliche Straße für Römerzüge, und so war es auch unter den Hohenstaufen, jedenfalls hauptsächlich infolge des Mangels einer Straße am Comersee.

Jedoch 1158 zog ein Teil des Heeres Friedrichs I. über den Septimer, und ebenso 1167; 1176 aber nahmen nach dem Scheitern der Friedensunterhandlungen die deutschen Hilfsvölker ihren Weg

über Disentis und den Lukmanier nach Bellinzona, und der Zeitverlust, der durch die Besammlung dieser Truppen bei Como verursacht wurde, führte hauptsächlich die Niederlage bei Legnano herbei. Auch Barbarossa selbst hat 1164 auf der Rückkehr aus Italien wahrscheinlich den Lukmanier benutzt, jedenfalls aber 1186*. Von Barbarossas Nachfolgern zog Heinrich VI. zweimal über den Septimer, und Friedrich II. vielleicht 1242 über einen der Bündner Pässe. Den Septimer hat wahrscheinlich auch Heinrich der Löwe gewählt, als er die bekannte Zusammenkunft mit Barbarossa in Chiavenna hatte; auch von anderen Würdenträgern ist bekannt, daß sie diesen Paß überschritten haben. So wurde er fast so bekannt wie der Große Sankt Bernhard und selbst in Dichtungen jener Zeit (bei Gottfried von Straßburg und im Heldenbuch) erwähnt. Der Bernhardin lag auch nicht ganz brach, was hervorgeht aus der Verbindung von Misox mit Bünden und aus der Schenkung des Kirchleins S. Petri de Rheno nahe dem Rheinwaldgletscher an die Stiftskirche St. Johann und Viktor in Misox. Wahrscheinlich um diese Zeit wurde auch das Rheintaler Freiherrengeschlecht von Sax hier heimisch.

Wirtshäuser befanden sich an der Straße durch Graubünden in Schaan, Chur, Lenz (zwei) und Marmels; außerdem wird der Stall Bivio erwähnt. Das Kloster Kazis hatte eine Taverne in Chur und eine solche in Tiefenkastel; endlich sind noch ein Stall in Sils und Tavernen in Zuoz und Ardez bekannt. Die Fähren in Schaan und Maienfeld sowie die zehn Schiffe auf dem Walensee sind schon erwähnt worden. Von Burgen am Septimerwege sind hervorzuheben Marmels und Splüdatsch, auf der anderen Talseite Reams und Salux, ferner ein Kloster, nämlich Churwalden. Von den Bergeller Verhältnissen ist wenig bekannt; die Untertanen der Bistümer Chur und Como hatten gegenseitig freien Verkehr, nur durften Getreide und Hülsenfrüchte nicht ins Gebirge geführt werden.

Im Handel waren schon in der ersten Periode, vor Eröffnung des Gotthards, gewisse Veränderungen eingetreten: Deutsche Kaufleute waren jetzt in Italien, Ferrara, Venedig etc. zu finden, und umgekehrt italienische in Deutschland, wo auch italienische Handwerker und Meister, besonders im Baugewerbe, in großer Zahl tätig waren. Seit den Kreuzzügen wurde Byzanz aus seiner beherrschenden Stellung im Handel mit dem Orient verdrängt,

* Über die Geschichte des Lukmanierpasses vgl. I. Müller, Der Lukmanier als Disentiser Klosterpaß im 12./13. Jh. (Bd. Monatsbl. 1934).

und zwar hauptsächlich durch die Italiener. Der Handelsverkehr und die Zahl der Handelsobjekte nahm zu. Dabei gewann Italien die Handelsherrschaft im Mittelmeer (Pisa, Genua, Venedig).

Eine ganz besondere Anregung erhielt der Welthandel durch die im Textilgewerbe vorgehende Veränderung. An Stelle der Eigenprodukte trat die Arbeit für den Markt, der neben den feineren nun auch die gewöhnlicheren, auf Massenverkauf berechneten Stoffe aufnahm. Die Verschiedenartigkeit der Produktion an verschiedenen Orten machte einen Austausch nötig, rief einen lebhaften Handel hervor. Dabei gewann immer mehr Bedeutung die Wollweberei, während zu Anfang der Periode noch die Leinenweberei überwogen hatte. Die letztere war und blieb hauptsächlich Frauen-, Haus- und Landarbeit, die Wollweberei aber wurde immer mehr zu einem städtischen Gewerbe. Besondere Bedeutung gewann dasselbe in den Reichsstädten am Rhein, noch mehr aber in den Niederlanden und Flandern, dem Tuchland des Mittelalters, mit Brügge als Haupthandelsstadt. Die dort verarbeitete englische Wolle wurde am höchsten geschätzt und selbst nach dem Süden (Spanien und Italien) eingeführt. Auch in Frankreich blühte die Wollindustrie, in der Schweiz in Zürich, Freiburg und Bern, in Uri auf dem Land; im Bistum Chur und in Glarus erhielt sich ländliche Hausweberei (Bündnertuch). In Italien bot die schlechte einheimische Wolle ein Hindernis, bis der Import dem Gewerbe zu großer Ausdehnung verhalf. Dieser Import von englischer Wolle nach Italien beeinflußte den Verkehr über die schweizerischen Alpenpässe ganz besonders.

Von den übrigen Zweigen des Textilgewerbes sind noch die Seiden- und die Baumwollindustrie hervorzuheben. In der ersteren verdrängte jetzt Italien nach und nach die byzantinischen und orientalischen Gewebe, besonders tat Lucca schon früh sich hervor; doch verbreitete sich die Kunst von da nach anderen Städten und Ländern; auch in der Schweiz (in Zürich) kann sie schon vor dem 14. Jahrhundert konstatiert werden. Die Baumwolle aber fand schon vor 1300 Massenverwendung; zu besonderer Blüte gelangte in Deutschland im 15. Jahrhundert die Barchentweberei (auch in Konstanz und Basel). Neben den einheimischen Farbstoffen (worunter vor allem die Waidpflanze) bediente man sich jetzt ausländischer; auch Alaun wurde in der Färberei und Gerberei gebraucht und findet sich z. B. in einem Verzeichnis von Chur aus dem Ende des 13. Jahrhunderts.

Auch sonst hatte der Verbrauch und Import von ausländischen Produkten sich vermehrt, großenteils infolge der Kreuzzüge; fremde Gewürze und Medikamente, Parfüms, Räucherwerk für den Gottesdienst wurden in gesteigertem Maße verbraucht; in Deutschland erscheinen jetzt Krämer und Apotheker und gewinnen eine geachtete Stellung. Auch Wachs wurde eingeführt; es erscheint mit Pfeffer, Weihrauch, Lorbeeren, Alaun und Mryyhe in dem genannten Churer Zolltarif; die Lorbeeren (zur Magenstärkung, als Räuchermittel und zur Herstellung eines Öles verwendet) finden sich auch in einem Zolltarif für Vicosoprano.

Über die Alpen ging ferner viel Metall und Metallwaren; Silber kam wohl großenteils aus den oberrheinischen Bergwerken, die seit 1028 bezeugt sind; Eisen und Stahl, Waffen und Sicheln, Kupfer, Zinn, Messing und Erz wurden ebenfalls aufgeführt. Bei den Lebensmitteln fehlt der Getreideimport aus dem Süden, der durch ein Verbot der Ausfuhr über die Berge gehindert wurde; dagegen kam viel Wein aus den Ländern des Mittelmeers nach Deutschland, namentlich von Cypern und aus dem Peloponnes (Malvasier), auch der Veltliner war sehr geschätzt. Die Produkte der Viehzucht treten wenig hervor, wenn auch in den Alpengegenden der Handel nicht ohne Bedeutung gewesen sein kann; ähnlich steht es mit dem Pferde- und Viehhandel; erstere scheint Italien in größerer Zahl ausgeführt zu haben. Häute und Lederwaren, auch Pelzwerk, erscheinen in allen Zolltarifen.

Ein Handelsobjekt, das über die Alpen geführt wurde, bilden schließlich noch Sklaven; in Italien erhielt sich dieser Handel fast bis zu Ausgang des Mittelalters, in Deutschland sind die letzten Spuren Erwähnungen am Zoll in Walenstadt und Koblenz; Walenstadt war geradezu ein Handelsplatz dafür; die Händler waren vorwiegend Juden.

Auch in der Handelsorganisation waren gegen das frühe Mittelalter Änderungen eingetreten: Der Fremdkaufmann war verschwunden, der Jude auf den Geld- und Zwischenhandel zurückgedrängt, und der deutsche christliche Kaufmannsstand hatte sich des Großhandels bemächtigt. Die Genossenschaften, die Zünfte und Gilden schlossen die Juden aus. Um diese Zeit begannen sich auch Handelsgesellschaften zu bilden, da der reisende Kaufmann das Bedürfnis nach einem gleichberechtigten Geschäfts-

teilhaber empfinden mußte. Am weitesten vorgeschritten war dieser gesellschaftliche Betrieb in Italien, wo schon im 13. Jahrhundert geordnete Buchführung zu konstatieren ist, während in Deutschland aus dieser Zeit dafür noch keine Beweise vorliegen; doch finden sich Gesellschaften im Norden schon früh (1205 in Köln).

Das Bedürfnis, die Reisen für Einkauf und Verkauf möglichst einzuschränken und abzukürzen, den Großhandel zu konzentrieren, führte zur Einrichtung von Messen. Unter denselben sind für den Handel vom 12. bis 14. Jahrhundert von der größten Bedeutung die sechs Champagner Messen gewesen, die abwechselnd in Troyes, Bar-sur-Aube, Provins und Lagny abgehalten wurden. Kaufleute aus den verschiedenen Ländern taten sich zusammen zu Verbänden, die an den Meßplätzen ihre eigenen Häuser hatten; auch Deutsche aus Köln, Straßburg, Augsburg, Basel und Konstanz waren darunter, das Hauptkontingent aber stellten die Vlämen und Italiener. Diesen Champagner Messen verhalf zu ihrer Blüte neben der günstigen Lage namentlich auch die politische Stellung der Champagne, die sozusagen einen neutralen Staat bildete. Als das Gebiet mit Frankreich vereinigt, in die kriegerischen Wirren verflochten wurde, verloren auch die Messen an Bedeutung.

Unter Friedrich II. wurde der Versuch gemacht, durch Einrichtung von Messen in Deutschland den Verkehr dorthin zu ziehen; allein es wollte nicht recht gelingen; einzig die Frankfurter Messe erlangte große Bedeutung, während die später so wichtigen Messen von Nördlingen und Zurzach für diese Zeit noch nicht belegt sind. Dagegen erwähnt das Habsburger Urbar eine Messe, die mitten in den Alpen, unterhalb der Burg von Laax, dem Sitz der Grafschaft für Oberrätien, abgehalten wurde; „außer Pferden und Vieh", bemerkt Schulte, „wurden da Tücher, Schuhe, Kram, Salz, Wein, Stahl und Eisen verhandelt, und der Markt muß recht beträchtlich gewesen sein; denn die Kaufleute von Lugano mußten 10 Pfund Pfeffer bezahlen, was doch ursprünglich gewiß für sie ein Vorrecht gewesen war." Diese Messe läßt übrigens auch auf einen lebhaften Verkehr über den Lukmanier schließen. Von italienischen Messen waren besonders die vier mailändischen sehr besucht, und jedenfalls fehlten da auch deutsche Kaufleute nicht.

Einen Wendepunkt in der Geschichte des mittelalterlichen Verkehrs über die Alpen bildet die Eröffnung des Gotthards.

Den ältesten Bericht eines Gotthardüberganges hat Abt Albert von Stade gegeben, der 1236 eine Romfahrt machte. In seiner Darstellung ist aber keine Andeutung enthalten, daß der Berg, er nennt ihn mons Elvelinus, erst seit kurzem gangbar war. Das Jahr, in welchem die Eröffnung erfolgte, ist ebensowenig bekannt wie der Name des Mannes, der den kühnen Gedanken faßte, „über der Reußkatarakte an den steilen Fels in Ketten eine Brücke festzuhängen, welche von dem weiten Tale von Ursern längs der Felswand in den Zug der Schöllenenschlucht hinüberführte". Diese Tat ist eine Folge des Vordringens der Deutschen in dem zentralen Teile der Alpen, wie auf den Pässen über den Splügen und Bernhardin eigentlich erst die deutsche Kolonisation Leben gegeben hat. Den deutschen Kolonisten des Urserntales gebührt das Verdienst, die Verbindung mit Uri hergestellt zu haben.

Über die Folgen dieser Tat bemerkt Schulte:

„Es war wohl nichts als eine lokale Verbindung, die die Leute von Ursern erstrebt hatten; sie hatten eine internationale geschaffen. Sie hatten ihrem Ländchen und dem nördlich wie südlich sich anschließenden Gebiete eine ungeahnte politische Bedeutung gegeben. An Stelle eines Gebirgsklotzes, den jedermann als ungangbar umging, war der St. Gotthard die beste und bequemste Verbindung zwischen Westdeutschland und Italien geworden. Das nach Norden führende Tal Uri war jetzt kein abgelegenes Alpental mehr, wie man sich das nur zu leicht vorstellt, sondern es war die Rampe einer Weltstraße. Die Eidgenossenschaft ist nicht aus weltentlegenen Gemeinden gebildet, sondern es haben sie Leute gegründet, die wußten, daß ihrem Lande eine Bedeutung innewohne, die mehr von der Welt Läufen erfuhren als manche deutschen fruchtbaren Landschaften. Und ebenso wurde aus dem abgelegenen Livinental nun eine Gemeinde, deren Besitz von Wert war. Die Weltentlegenheit verwandelte sich in das volle Gegenteil."

Der Kaiser erkannte, daß jetzt hier der Schlüssel Italiens sei; aber seine Bemühungen, die Straße dem Reiche zu sichern, waren nicht von Erfolg begleitet. Bellinzona kam 1242 in mailändischen Besitz, später in den von Como, bis schließlich wieder Mailand die Herrschaft im Tal des Tessin gewann; auf der Nordseite aber bemühten sich bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts die Grafen von Habsburg und die Herzöge von Österreich, die Straße von

Basel bis auf die Paßhöhe in ihre Gewalt zu bekommen. Die Täler hielten zu der königlichen Politik, wollten sich dem Reiche erhalten, entfremdeten sich ihm aber gerade dadurch.

Hätte zur Zeit, wo Rudolf die Königswürde erlangte, noch das frühere Recht gegolten, so wäre der neuen Dynastie das Reichsgut auf schweizerischem Boden und damit auch das Reichstal Uri zugefallen; aber bei Rudolfs Wahl war das Recht geändert worden, Reichs- und Hausgut durften nicht mehr verschmolzen werden. Darum trachteten die Habsburger nach Vergrößerung des Hausgutes, und nur die Gegenkönige suchten das Reichsgut zu mehren. In dem Ringen dieser beiden Tendenzen entsteht die Eidgenossenschaft.

Die Eröffnung des Gotthardweges glaubt Schulte aus Gründen, deren Erörterung hier zu weit führen würde, schon in die Jahre 1218–1225 verlegen zu dürfen; die Argumente erscheinen allerdings nicht ganz ausreichend.

Die Bündner Pässe fühlten bald den Rivalen; unter ihnen galt der Septimer immer noch als erster, so daß Bischof Konrad II. (um 1272) an das Provinzialkapitel des Predigerordens das Gesuch richtete, in seiner Stadt, am Fuße des Septimer, ein Kloster zu errichten, was auch geschah. Das Hospiz auf dem Passe erhielt mannigfache Schenkungen. – Am Fuß des Juliers entstand 1233 ein Hospiz in Silvaplana. Auf Verkehr in der Längsrichtung der Alpen deutet eine Urkunde, worin den Inntalern von den Freiherren von Vaz und Belmont (also für das Vorderrheintal) sicheres Geleit versprochen wird. – Es werden auch schon Versuche gemacht, den Verkehr vom Gotthard ab- und dem Septimer zuzulenken, so, wenn in Chur der Zoll für Waren, die von Zürich kamen, nur die Hälfte dessen betrug, was für die von Feldkirch kommenden gefordert wurde, und wenn 1278 der Bischof von Chur, Graf Hugo von Werdenberg, und Walter von Vaz allen, welche die Churwalder Straßen benutzen würden, besonders denen von Luzern, gutes Geleit zusicherten, ähnlich auch 1291. – Südlich der Alpen vollzog sich seit der Mitte des 13. Jahrhunderts der Übergang der Stadtverwaltung in den lombardischen Städten aus den Formen der Republik in die der Signorie, und Mailand gewann immer mehr das Übergewicht über seine Nachbarn; die Visconti gelangten zur herrschenden Stellung, und es war Gefahr, daß sie die Alpenpässe von sich abhängig machen würden.

Als Albrecht zum König gewählt war, nahm er die Bestrebungen seines Vaters auf, suchte den Gotthard zur Haupthandelsstraße zwischen Italien und Flandern zu machen; zu dem Zwecke versuchte er sogar den Jougnepaß zu sperren. Wie groß das Interesse der Habsburger an der Gotthardroute war, zeigt deutlich eine Berechnung Schultes, wonach die Einkünfte aus diesem Verkehr den Gesamtbetrag aller anderen im Urbar genannten Zölle weit überstiegen, und selbst hinter den Einkünften aus den elsässischen Besitzungen nicht allzu weit zurückstanden. Durch Aufhebung der von ihm selbst früher verliehenen Zollprivilegien am Rhein von Konstanz bis Köln und durch die strenge Aufrechthaltung des Landfriedens suchte Albrecht auch sonst den Handel in seinem Reiche zu heben.

Der Versuch, den Jougnepaß zu sperren, war ganz aussichtslos; denn die ihm dienenden Alpenpässe hatten sich vermehrt und wurden viel benutzt; auch endete jenseits Freiburg die habsburgische Macht. Der Simplon besaß seit 1235 ein Hospiz; 1267 wurde ein Vertrag zwischen Italienern und Oberwallisern geschlossen zur Regelung des Nahverkehrs, und kurz nachher wurde der Handelsweg durchs ganze Wallis verbessert und die gegenseitigen Pflichten und Rechte zwischen der Kaufmannschaft Mailand und dem Bistum geregelt. Auch die Eröffnung des Simplon ist eine Folge der deutschen Einwanderung; um diese Zeit wurden die deutschen Kolonien am Südabhang der Alpen begründet. Die Savoyer begünstigten besonders den Großen Sankt Bernhard und die Jurastraßen.

Heinrichs VII. Regierung hatte drei für den Handelsverkehr wichtige Folgen: 1. wurden die von Albrecht aufgehobenen Rheinzölle wieder eingeführt; 2. setzte er in Mailand den durch die Guelfen vertriebenen Matteo Visconti wieder ein und förderte dadurch die Entstehung eines die Alpenpässe im Süden beherrschenden Staates; 3. unterstützte er die Waldstätte gegen Österreich. Zwar wurde eine Bereinigung der zwischen beiden bestehenden Anstände angebahnt, sie kam aber nicht zustande. Dies hatte zur Folge, daß der Paß nun auch große politische Bedeutung gewann und daß der Verkehr noch mehr als bisher durch die politischen Verhältnisse, die Stellung des aufblühenden Paßstaates der Eidgenossenschaft zu Mailand und Österreich beeinflußt wurde. Um diese Zeit erscheint auch der Berg zum erstenmal

unter dem heutigen Namen, offenbar so genannt nach der auf ihm errichteten Kapelle; über den Anlaß zu ihrer Errichtung herrscht allerdings keine Klarheit; doch weist Schulte darauf hin, daß der Hildesheimer Bischof nicht nur im Norden, sondern auch in Mailand verehrt wurde. Die Gegnerschaft zu Österreich beunruhigte den Handel erheblich; besonders litt Luzern schwer darunter.

Nach Heinrichs VII. Tod folgten sich rasch die Ereignisse, welche die Eidgenossenschaft schufen und dem Reich den Einfluß auf den Gotthard entzogen. In den ersten Tagen des Jahres 1314 überfielen die Schwyzer das Kloster Einsiedeln, um ihren alten Streit mit ihm auszutragen. Der Bann von Konstanz wurde, weil staatliche Hilfe fehlte, nicht vollstreckt. Als dann aber nach langen Verhandlungen im Oktober zwei Könige gewählt waren, verhängte Friedrich die Acht über die Frevler; doch Ludwig der Bayer sprach sie davon frei. So war der Kampf der Eidgenossen gegen Österreich mit dem Kampf um die Krone verbunden, und die Schlacht am Morgarten (15. November 1315) entschied zu ihren Gunsten; am 9. Dezember erneuerten sie ihren Bund. Ein neues Staatswesen war begründet mit einer großen Zukunft, die es vor allem seiner Lage zu verdanken hatte. Von dem Paßstaate hingen Luzern und Zürich ab, und der Paß gab der Eidgenossenschaft die werbende Kraft und politische Bedeutung.

Schulte schließt das III. Buch mit den Worten:

„Die Schweiz ist der Paßstaat des St. Gotthard geworden, und in ihm erkennen mit Recht noch heute die Schweizer das Zentrum des Staatengebildes. Die Talleute, welche die Eidgenossenschaft begründeten, waren keine gewöhnlichen Bauern eines weltentlegenen Tales, sie führten die Waren des Welthandels über die Berge und sprachen mit den Kaufleuten, den Boten, Pilgern, Herren und Fürsten, die durch ihr Land zogen. Daher die Weite des Blickes, welche im Kampfe gegen die Habsburger sofort jede Chance ausnützte, daher die Neigung und Fähigkeit, jede Schwankung der europäischen Lage auszunützen. Der Gotthard war der einzige Alpenpaß, an dem Reichsgut lag, und doch hat der König unter den Alpenpässen niemals den Fuß eines Königs getragen, keines deutschen und, soviel ich weiß, auch nicht den eines anderen! Der Paß, der bestimmt schien, aufs innigste das deutsche Reich mit

dem Gebiete der alten langobardischen Krone zu verbinden, trennte sie noch viel mehr, als der unwegsame Berg es viele Jahrhunderte getan hatte. So ist die Eidgenossenschaft entstanden."

Geschichte des Geldhandels vom 13. Jahrhundert bis zum Ende des Mittelalters.

Im 13. Jahrhundert entwickelte sich ein selbständiger Geldhandel, was einerseits zusammenhing mit den Bedürfnissen der Politik, die für kriegerische Zwecke große Barmittel erforderte, andererseits aber mit kirchlichen Verhältnissen, und die Einwirkung der letzteren scheint Schulte fast noch bedeutender. Die damals üblichen Einnahmen der päpstlichen Kurie bedingten einen regen Geldverkehr zwischen Deutschland und Italien.

Es kommen dabei zwei Arten von Abgaben in Betracht, einmal die in Rom selbst erhobenen, dort von den Zahlenden persönlich entrichteten, so z. B. Abgaben von Bischöfen oder Äbten bei der Ernennung oder Bestätigung, dann aber die Abgaben, welche in den Diözesen, anfangs von den Behörden, später durch päpstliche Kollektoren erhoben wurden, so die vom Papst auf kirchliches Einkommen gelegten Steuern, besonders für Kreuzzüge. Durch beides wurde der Geldverkehr gehoben; war z. B. ein Bischof nicht vermöglich genug, bei seiner Ernennung die übliche Summe bar zu erlegen, so fand er meist in Italien den nötigen Kredit und nahm eine Schuld auf, die in Rom oder an seinem eigenen Sitz, noch öfter aber auf einem der Weltmärkte beglichen werden sollte. Die andere Art von Abgaben aber wurde zur Ablieferung meist italienischen Kaufleuten übergeben und so durch den bequemeren Wechselverkehr der riskierte und kostspielige Transport des baren Geldes vermieden; Voraussetzung für diese Vermittlung bildete natürlich, daß diese Kaufleute mit Deutschland Verbindungen hatten. In der Regel besorgten kaufmännische Gesellschaften diese Wechselgeschäfte, und zwar waren hauptsächlich Florentiner in diesem Geschäftszweig tätig.

Die Summen, welche aus Abgaben der ersten Art von Deutschland nach Italien flossen, waren sehr beträchtlich, und Schulte führt im Detail den Nachweis, wie sehr deutsche Kirchenfürsten damals an italienische Geldhändler verschuldet waren; auch ein

Bischof von Chur, Rudolf von Güttingen (1222–26) erscheint in ihrer Zahl; er war vorher als Abt von St. Gallen bei einem Aufenthalt in Italien dortigen Kaufleuten 500 Mark Silber schuldig geworden, und nach seinem Tode mußte das Kloster die Schuld berichtigen. Wie in diesem, so mußten in zahlreichen Fällen die Gläubiger sich lange gedulden, bis ihr Guthaben bezahlt wurde, und in Streitfällen kamen sie selten auf ihre Rechnung, da die Kurie sich dabei meist auf den kirchlichen Standpunkt des Zinsverbotes stellte. Um so auffälliger könnte es scheinen, daß diese italienischen Banken Kredit gewährten an Personen, deren Verhältnisse ihnen nicht einmal näher bekannt waren; doch waren sie eben gewissermaßen durch die Autorität der Kurie, zu deren Gunsten meist die Anleihen gemacht wurden, dem Schuldner gegenüber gedeckt, und dieser Schutz besaß selbst einem Erzbischof von Köln gegenüber, den sonst kaum jemand zur Zahlung hätte zwingen können, ausreichende Kraft. Man darf auch ruhig annehmen, daß in der Mehrzahl der Fälle solche Schulden ohne Anstände berichtigt wurden und die Kaufleute infolgedessen den entgehenden Gewinn bei Streitfällen verschmerzen konnten. Das kirchliche Zinsverbot, zu dessen Untergang die Kurie durch ihr Verhalten selbst beitrug, wurde übrigens schon lange umgangen, indem man den Zins gleich zur Schuldsumme schlug und bei säumiger Bezahlung hohe Verzugszinsen (in der Regel 60 Prozent) berechnete. Infolgedessen wurden diese Bankiers als Wucherer betrachtet und den verachteten Lombarden und Kawerschen gleichgestellt. Mit weltlichen Herren machten sie in Deutschland selten Geschäfte, dagegen mit englischen und französischen Herrschern; aber da der Zwang zum Zahlen bei diesen fehlte, war ein großer Krach mehrerer Florentiner Banken im 14. Jahrhundert die Folge.

Eigentliche Filialen besaßen die großen italienischen Banken, wie es scheint, in Deutschland nicht; um so größer aber war die Zahl der sogenannten Lombarden und Kawerschen, d. h. der im Ausland angesiedelten italienischen Geldhändler. Der Name Kawerschen ist wahrscheinlich von der Ortschaft Cahors in Frankreich abzuleiten, doch stammten die Kawerschen in Deutschland fast ausnahmslos aus Asti. Ihre Zahl ist groß; Schulte gibt eine sehr detaillierte Zusammenstellung der Orte, wo sie nachzuweisen sind; Chur findet sich darin nicht, dagegen Wallis, Vevey, Lausanne, Genf, Yverdon, Freiburg, Payerne, Murten, Thun, Bern,

Biel, Solothurn, Luzern, Zürich, Aarau, Basel, Konstanz etc. Durch ihr Gewerbe waren diese Lombarden und Kawerschen den unehrlichen Leuten und Juden so ziemlich gleichgestellt; ihr Hauptgeschäft bestand im Kreditgewähren, und aus ihrer Praxis ist das Lombarddarlehen hervorgegangen. Der Zinsfuß war für Deutschland 1 oder 2 D. per Pfund in der Woche, was 21,67 oder 43,33 Prozent ausmacht; letzteres ist die Regel auch für Judenschulden und blieb bis ins 15. Jahrhundert für Darlehen auf kurze Zeit der übliche Zinsfuß; doch mußten die Geldhändler von ihrem Gewinn auch an die Städte etc. sehr hohe Schutzgelder zahlen. – Im 15. Jahrhundert wurde der Zinsfuß herabgesetzt, und die Lombarden verschwanden allmählich.

Infolge ihrer Kenntnis des Geldwesens wurden die Italiener in Deutschland auch in der Staatsverwaltung, im Zoll- und namentlich im Münzwesen verwendet. Der Florentiner Goldgulden wurde die internationale Münze, und auch die anderen Länder, zuletzt Deutschland, ahmten diese Prägung nach; der 1386 gebildete rheinische Münzverein schuf dann eine Münze, den rheinischen Gulden, die das Geldgeschäft Deutschlands vom Ausland befreite.

Über italienische Banken in Deutschland im 15. Jahrhundert ist nicht viel bekannt. Einzig bei den beiden Konzilien in Konstanz und Basel fanden sie sich ein; an ersterem Orte hatten auch die Mediceer eine Filiale; neben den fremden werden aber auch einheimische Bankiers erwähnt.

Geschichte des Verkehrs im Spätmittelalter.

Das VI. Buch enthält die Geschichte des Verkehrs im Spätmittelalter, wobei zunächst wieder die uns vor allem interessierenden Bündner Pässe zur Besprechung gelangen. Schulte leitet diese ein mit den Worten: „Die Bündner Pässe bieten in den beiden letzten Jahrhunderten das reizvolle Bild, wie die Bergbewohner von sich aus versuchen, die Pässe gangbar zu machen, um den Verkehr, der sich mehr und mehr dem Gotthard zugewendet hat, womöglich den Bündner Alpen zurückzugewinnen. Einem glänzenden Zeugnisse für die Unternehmungslust der Bevölkerung reiht sich als ein nicht minder ruhmvoller Titel der an, daß wir von Straßenraub so gut wie nichts hören.“

Der Septimer war der einzige Bündner Paß mit einem Hospiz auf der Höhe; aber die etwas armselige Stiftung kam nie zu rechter Blüte. Das Viztumamt über das Hospiz hatten seit 1356 die von Marmels inne, die nach wie vor den größten Einfluß auf die Straße besaßen. Aber die Straße war schlecht im Stand, und es wurde der Versuch gemacht, den Verkehr einem der anderen Pässe, auf welche der Bischof keinen Einfluß hatte, zuzuwenden. Deshalb ließ Bischof Peter, Karls IV. Kanzler, sich vom Kaiser einen Befehl an alle Reichsstädte gewähren, daß sie die bischöfliche und keine andere Straße fahren sollten; ungewohnte Wege dürfe der Bischof sperren, und der Kaiser werde sich des Schadens nicht annehmen (Anfang 1359). Gleichzeitig verbot der Kaiser dem Grafen Rudolf IV. von Sargans die Errichtung neuer Straßen, Zölle oder Geleite im Bistum Chur und forderte ihn auf, vielmehr als Lehnsmann des Bistums auch den Versuchen anderer zu wehren. Schulte vermutet, daß der Graf die Splügen-Bernhardin-Straße habe in Aufnahme bringen wollen, da er im Domleschg, in Schams und Rheinwald Rechte besaß; Kind dagegen dachte an den Kunkelser Paß.

Für den Augenblick war die Konkurrenz abgewehrt; aber die Septimerstraße blieb in schlechtem Zustand und war von den Mailändern ganz verlassen. Während der Kämpfe der Eidgenossen mit Österreich jedoch wurde der Gotthard für die fremden Kaufleute, besonders für die Untertanen Galeazzo Viscontis, des Schwagers Leopolds III., ungangbar, und die Mailänder lenkten ihren Blick auf den Bernhardin. Abgesandte der Mailänder Kaufmannschaft kamen ins Land, berichteten aber im August 1356 in die Heimat, der Weg durch das Misox gehe nicht an (Näheres war in einem nicht erhaltenen früheren Schreiben angegeben), dagegen seien die Leute, „Visperani" (= Vicosopraner) bereit, die Septimerstraße so instand zu stellen, daß man von Tinzen bis Cläven Lasten bis zu 30 Rupp auf Wagen befördern könne, wofür sie von jedem Ballen und Fardel (= 1/2 Saumlast) 4 b. Imperialen Abgabe begehrten. Mit diesem Vorschlag erklärte sich die Kaufmannschaft in Mailand einverstanden, und das Projekt wurde ausgeführt. Der Bischof, Johann von Singen, und der Pfleger des Bistums, Rudolf von Montfort, waren sehr einverstanden; Jakob von Castelmur verpflichtete sich, die Straße für Wagen mit 36 Rupp Last herzurichten, wofür ihm eine „Weglösi"

zugestanden wurde vom Bischof. So gab es jetzt die erste fahrbare Straße über die Alpen.

Die Vereinbarung zwischen Jakob von Castelmur und dem Bistum war schon früher bekannt; dagegen ist neu, was Schulte über die Mailänder Gesandtschaft mitteilt nach Urkunden aus dem Archiv der Handelskammer von Mailand. Aus denselben geht auch hervor, daß die Gesandten mit einem Grafen „de Sancto Petro" Verhandlungen gepflogen hatten, der sich als Herr des ganzen Gebietes von Konstanz bis zur Herrschaft Galeazzo Viscontis ausgegeben hatte. Schulte glaubt in ihm den Grafen Johann I. von Werdenberg-Sargans sehen zu sollen und führt zum Beweis an, daß die Übersetzung „de Sancto Monte" für Werdenberg sich auch sonst finde.

Er meint nun, die allerdings übertriebene Rede des Grafen auf den Splügenweg deuten zu können; denn der Graf besaß an diesem Rheinwald, Schams und das rechtsrheinische Domleschg und hatte Aussicht, Vaduz zu erben. Sodann geht aus dem Bericht der Gesandten hervor, daß ein Paß, welcher in der Hand des Grafen war, von deutschen Kaufleuten schon begangen wurde, und eben dieser wird in den betreffenden Urkunden an anderen Stellen als „iter per Clavennam", d. h. Straße über Cläven bezeichnet. – Die Annahme Schultes trifft gewiß das Richtige; eine Stütze für dieselbe könnte auch noch der (bei Schulte später erwähnte) Zoll im Rheinwald abgeben, von welchem der gleiche Graf Johann I. von Werdenberg-Sargans 1396 12 Pfund jährlich für eine Altarstiftung bestimmte. Dagegen kann die Bezeichnung des Grafen mit „comes de sancto Petro" nur ein Irrtum der italienischen Gesandten sein, denn St. Peter (campus St. Petri) ist Feldkirch, nicht aber Werdenberg, und „de sancto monte" dürfte wohl, wo es vorkommt, Heiligenberg, d. h. also die andere Linie der Grafen von Werdenberg bezeichnen.

Jedenfalls wurde um diese Zeit der Septimerweg fahrbar gemacht von Tinzen bis Plurs, und zur Bewältigung des erhofften Verkehrs wurde eine Organisation für den Warentransport getroffen, indem die Gemeinden Porten oder Roden bildeten, welche innerhalb ihres Gebietes das Monopol für den Transport hatten. Schulte sagt, die erste Nachricht über diese Transporteinrichtungen auf dem Septimer gehe nicht über den Ausbau der Straße (1391) zurück, doch sei kaum denkbar, daß die Porten erst 1389

nach Fertigstellung der Straße eingerichtet seien, wenn das auf dieselben auch eingewirkt haben möge. Tatsächlich aber kann wohl kein Zweifel mehr bestehen, daß die Porten und die Fuhrleite schon auf Einrichtungen des spätrömischen Reiches zurückgehen und schon in weit früheren Zeiten bestanden haben, wie das vor einigen Jahren von Herrn Dr. Ganzoni in unserer Gesellschaft genauer erörtert worden ist; es kann sich also da am Septimer wohl nur um Neuordnung handeln. Im 15. Jahrhundert bestanden hier vier Porten: Vicosoprano, Bivio, Tinzen, Lenz; die Grenzen des ganzen Transportzuges waren Plurs und Chur; Susten (Lagerhäuser) und Nachtquartiere befanden sich jedenfalls an den Sitzen der Porten. Um Mittag trafen die Vicosopraner auf dem Passe mit den Leuten von Stalla zusammen, übergaben einander die Lasten. Für den ganzen Weg von Chiavenna bis Chur ergaben sich so wahrscheinlich sechs Tage Transportdauer (?). Die Organisation ist aus zwei deutsch geschriebenen Urkunden von Anfang Dezember 1498 und 1499 bekannt; die jüngere enthält vier Paragraphen mehr, darunter die wichtige Bestimmung, daß die Kaufmannschaft sich verpflichtet, für den Transport nach Mailand nur den Septimer zu benützen. Es ist ein Vertrag mit den großen oberdeutschen Handelsgesellschaften, die wegen des jüngsten Krieges gegen die Eidgenossen noch erbittert waren und deshalb den Septimer vorzogen. Wichtig ist auch eine Bestimmung über Eiltransport gegen Überlohn; die Erwähnung von Ochsen deutet auf Transport zu Wagen.

Von den anderen Bündner Pässen diente der Lukmanier schon längst dem Nahverkehr, und auf beiden Seiten bestanden drei Hospize. Etwa gleichzeitig mit der Verbesserung der Septimerstraße wurden auch über diese Straße Unterhandlungen gepflogen. Ein Kaufmann von Como erwirkte 1391 vom Abt von Disentis einen Brief, worin versprochen wurde, von welschen oder deutschen Kaufleuten für die Saumlast einen Plappart weniger, als bisher üblich war, zu erheben. Wahrscheinlich hat man hierin die Wirkung einer Gesandtschaft zu sehen, die 1390 von Konstanz nach Mailand abgegangen war und wohl auch zwei Schriftstücke mitgebracht hatte mit ganz genauer Angabe der sämtlichen auf der Straße von Konstanz bis Biasca zu entrichtenden Abgaben; es geht daraus hervor, daß auch diese Straße ihre Susten und besonderen Zölle besaß, also einen großen Handelsverkehr ge-

habt haben muß. Von Chur bis Biasca wurden vier Zölle erhoben in Trins (Reichenau), Laax, Schleuis (Brückenzoll) und Ilanz (ein Zoll des Abtes von Disentis ist trotz der eben erwähnten Vergünstigung, welche der Abt gewährte, in den beiden Routenverzeichnissen nicht aufgeführt), und von Chur bis Bellinzona bestanden elf Susten, von denen mit Namen nur die in Trins, Laax, Ruis, Biasca und Claro genannt werden.

Für den Splügen und Bernhardin war sehr wichtig die Eröffnung oder doch Verbesserung der Viamala. Verkehr auf der gefährlichen Straße bestand jedenfalls schon vorher, nicht nur lokaler, sondern auch Kaufmannsverkehr, selbst ein werdenbergisch-sargansischer Zoll mit nennenswertem Ertrag wurde schon 1396 im Rheinwald erhoben, dagegen gab es noch 1439 keine „Rott" und „Fuhrleite", weshalb ein Nürnberger Kaufmann bei Chur gegen die Erhebung einer „Fuhrleite" protestierte. Splügen erhielt 1443 einen Wochen- und einen Jahrmarkt von Graf Heinrich, der hoffte, es werde sich dort ein Tuchhandel entwickeln. Die Septimerporten glaubten 1476 diesen Verkehr, dessen Konkurrenz sie fühlen mußten, verbieten lassen zu können. Die Kaufleute waren aber dem Splügen mehr zugetan; 1471 liefen Klagen von Ulm gegen die Septimerporten ein. Die Konkurrenten an der Splügenstraße, Leute von Thusis, Kazis und Masein, machten sich das zunutze, taten sich zusammen, „den weg enzwischend Tusis und Schams, so man nemt Fya mala", zu bauen, erhielten Hilfe von den Schamsern, Rheinwaldern etc. und bildeten 1473, als der Weg erstellt war, eine Portgenossenschaft. Auch hier ist von Ochsen die Rede, die Straße hatte also Wagenbreite. Der Verkehr nahm nun so zu, daß der Bischof die Plurser aufforderte, den Beschwerden der Kaufleute abzuhelfen. Nach dem Beispiele der Thusner bildeten sich auch in Schams, Rheinwald usw. Porten, und schließlich besorgten ihrer fünf den Verkehr über den Splügen und ebenso viele über den Bernhardin.

Über die Fortsetzungen der Paßstraßen bis zum Bodensee und nördlich desselben, die Schulte in den nächsten Kapiteln eingehend verfolgt, füge ich nur Weniges bei. Die Straße von Chur zum Bodensee war nach den schon erwähnten Schriftstücken vom Jahr 1390 der alten Römerstraße gleich. Sie durchschnitt acht Herrschaften; in Zizers wurde 1390 noch kein Zoll erhoben, wohl aber wird derselbe 1511 erwähnt. Die Zizerser

klagten nämlich gegen drei kaufmännische Gesellschaften, deren Leute für Baumwolle keine Fuhrleite bezahlen wollten. Die Sust in Zizers war jedenfalls älter als die Maienfelder, und die Zizerser wollten den Maienfeldern diese ganz aberkennen (1459). Der Zoll in Maienfeld dagegen bestand schon 1388. – Weiterhin nimmt dann Schulte an, die gebräuchliche Straße sei bis Schaan auf dem rechten Rheinufer gegangen, dort aber habe eine Fähre über den Rhein nach Werdenberg geführt, wo ein Zoll erhoben wurde, und dann sei von da weg die Straße auf dem linken Ufer weiter nach Rheineck gegangen. Daß ein Zoll in Werdenberg weiter nicht bezeugt ist, muß Schulte aber selbst zugeben. Der Widerspruch löst sich dadurch, daß auch hier wieder St. Peter, wie die Schriftstücke von 1390 haben, von Schulte irrtümlich mit Werdenberg erklärt wird, während sicher Feldkirch gemeint ist und von den Kaufleuten, welche nach Rheineck und Konstanz gingen, erst bei Platten (dem Einfluß der Ill gegenüber) die Fähre benutzt wurde, welche Schulte auch erwähnt. Daß Handelsbeziehungen zwischen Feldkirch und Chur schon 1372 zu erweisen sind, führt er selbst an, erwähnt auch den Verkehr vom Arlberg her. Wenn man annehmen darf, daß auf dieser Straße von Chiavenna bis zum Bodensee tatsächlich nicht mehr Raub- und Mordtaten vorgekommen seien, als Schulte anzuführen weiß, dann erfreute sie sich allerdings einer beneidenswerten Sicherheit, zumal im eigentlichen Bünden.

Der Verkehr fremder Kaufleute, denen zehn bischöfliche Tavernen dienten, war in Chur so angewachsen, daß 1483 sich in Anlehnung an das Predigerkloster eine Bruderschaft der Kaufleute aus den verschiedenen Teilen der Welt bildete; von der Stiftungsurkunde abgesehen (aus dem hiesigen bischöflichen Archiv), hat sich über sie kein Dokument erhalten.

Einen Einblick in den Umfang des Verkehrs gewähren das Nummern- und das Briefbüchlein einer Nürnberg-Mailänder Firma aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts: In drei Monaten wurden von ihr 269 Ballen respektive Fässer nach Mailand geschickt in Sendungen von 4–35 Stück, und zwar über den Septimer. Briefe legten den Weg in 10–17 Tagen zurück; durchschnittlich wurden 15 Tage erfordert, doch kam es auch vor, daß die ganze Reise sogar mit Gepäck in 16 Tagen zurückgelegt wurde. Über die Zeit, welche die Sendungen erforderten, fehlen die Angaben; dagegen geht aus den vorhandenen hervor, daß die Jahres-

zeit auf die Dauer der Reise keinen Einfluß hatte; so ging der schnellste Brief mitten im Winter über die Alpen.

Im II. Teil dieses Buches behandelt Schulte die übrigen Schweizer Pässe; ich erwähne nur, daß am Gotthard schon früh eine Transportorganisation vorkommt, schon aus dem Jahr 1315 ist ein Vertrag mit Livinen über Fuhrleite bekannt, eine Säumerordnung von Urseren stammt von 1363, eine Eilgutordnung findet sich 1383. Auch über die Walliser Pässe, über Messen in Genf und Lyon, in Deutschland und Italien gibt dieser Teil ausführliche Auskunft und behandelt schließlich noch die Posten. In Italien bestanden solche dynastische Stafettenrouten schon unter den Visconti, wurden 1491 von da nach Österreich übertragen und vermittelten den Verkehr zwischen Mailand und Maximilian; 1494 wurde eine Gotthardlinie, 1496 eine über das Wormserjoch und später eine solche über Chur–Feldkirch eingerichtet; etwa gleichzeitig bestand auch schon eine niederländisch-tirolisch-italienische Route (von Mecheln bis Innsbruck wurden 5½ Tage erfordert); endlich wurden noch Verbindungen mit dem spanischen und französischen Hofe angeschlossen, und später Rom und die spanischen Besitzungen in Italien einbezogen. Posten im heutigen Sinn, die auch private Aufträge übermittelten, darf man in diesen staatlichen Stafettenzügen nach Schultes Ansicht schon um 1500 oder doch sicher seit 1515 sehen.

Von den beiden letzten Büchern enthält das VII. die Geschichte des Handels im Spätmittelalter; Kapitel 45 beschäftigt sich mit den Versuchen einer Reichshandelspolitik in Deutschland. Erwähnenswert ist vor allem der Versuch einer Handelssperre gegen Venedig, den Sigmund machte; er wollte nicht nur den venetianischen Handel vernichten, sondern den ganzen Handelsverkehr mit dem Orient umgestalten: Südostdeutschland sollte durch die Donau, Südwestdeutschland durch Genua eine neue Verbindung erhalten. Der Kampf zog sich etwa 20 Jahre hin, blieb aber ohne Resultat, außer daß die Deutschen von Genua Konzessionen erhielten.

Von den Kaufhäusern handelt das folgende Kapitel; das älteste in Süddeutschland war kurz vor 1317 in Mainz errichtet worden; in Chur war auf Grund eines kaiserlichen Freibriefs schon unter Bischof Johann I. (1325–31) der Bau eines Kaufhauses geplant, 1413 gewährte Sigmund wieder das Recht dazu, und 1424

bestand jedenfalls ein Kaufhaus, während 1464 nach dem Brande neuerdings die Errichtung gestattet wurde.

Zum Schluß hebt Schulte noch die Veränderungen hervor, welche in Handel und Verkehr die Entdeckung des Seeweges nach Indien zur Folge hatte. Venedig und Italien wurden dadurch geschädigt und sanken langsam, während Lissabon und Antwerpen immer größere Bedeutung gewannen.

Ein Schreiben des Dekans Luzius Pol aus seiner Verbannung in Innsbruck 1799

Mitgeteilt von Dr. F. Pieth, Chur.

Als im Mai 1799 die Österreicher Graubünden besetzten, verfügte die von ihnen eingesetzte Interinalregierung die Verhaftung von Bündnern, welche den neuen, von den Franzosen vertretenen Staatstheorien huldigten und für den Anschluß Graubündens an die helvetische Republik eingetreten waren. 94 derselben, darunter viele reformierte Pfarrer, wurden nach Innsbruck abgeführt. Unter ihnen befand sich auch der bekannte Philanthrop Dekan Luzius Pol (1754–1828) von Malix, Pfarrer in Schuders, Luzein, Fläsch, Malix und Fideris, Botaniker, Entomolog und Landwirt, später bahnbrechender Verfechter und Praktiker der Wildwasserverbauung in Graubünden. Von ihm ist ein Brief erhalten, den er aus seiner Verbannung an einen befreundeten Amtsbruder gerichtet hat. Er ist bemerkenswert durch die Aufschlüsse, die er uns erteilt über das Leben der bündnerischen Geiseln in Innsbruck. Ihrer 64 wurden später, als die Franzosen neuerdings in Graubünden einrückten und Tirol bedrohten, nach Graz verbracht. Die übrigen scheinen in Freiheit gesetzt worden oder entwichen zu sein. Als dann im Januar 1801 die Friedensverhandlungen zwischen den Kriegführenden begannen, wurde der Befehl erteilt, die Bündner Geiseln freizugeben*.

---

* Vgl. auch den Bericht des Paters Placidus a Spescha über seine Deportation nach Innsbruck in Pieth F. und Hager K., Pater Placidus a Spescha. Sein Leben und seine Schriften. S. 115 ff und die dort S. 115 angegebene Literatur.