

**Zeitschrift:** Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen  
**Band:** 21 (2016)

**Artikel:** Märkte und Messen im vorindustriellen Alpenraum : ihre Bedeutung für den trans- und inneralpinen Handelsverkehr  
**Autor:** Denzel, Markus A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-630456>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Märkte und Messen im vorindustriellen Alpenraum

Ihre Bedeutung für den trans- und inneralpinen Handelsverkehr\*

Markus A. Denzel

---

## Résumé

**Marchés et foires dans la zone alpine préindustrielle. Son importance pour le commerce trans- et intralpin**

*À l'époque préindustrielle les marchés (annuels) et les foires étaient des stations de transfert importantes pour le trafic alpin et transalpin. Lieu d'échange et de distribution de biens et d'argent, d'informations et d'innovations, ils étaient au cœur des réseaux d'échange entre marchands et colporteurs de tous rangs. «Lieux centraux» du système européen de commerce et de communication, ils constituaient des charnières importantes entre des espaces économiques à des stades de développement divers. Cette contribution précise les caractéristiques propres aux structures de foires et de marchés alpins.*

---

## Einleitung

Märkte – hier verstanden als Jahr-, nicht als Wochenmärkte – und Messen zählen zu den zentralen ökonomischen Institutionen der vorindustriellen Zeit, über welche nicht nur Güter und Geld, sondern auch Informationen und Innovationen ausgetauscht und verbreitet wurden. Sie bildeten wesentliche Knotenpunkte in lokalen, regionalen und internationalen Handelsnetzwerken von Kaufleuten und Krämern aller Grössenordnung und stellten zugleich zentrale Transferstationen des trans- wie binnenalpiner Verkehrs dar. Sie sind daher wichtige «Zentralorte» im gesamteuropäischen Handels- und Kommunikationssystem und bilden wesentliche Scharniere zwischen Wirtschaftsräumen unterschiedlicher Entwicklungsstufen. Ausgehend von diesem, im Wesentlichen an Fernand

Braudel<sup>1</sup> orientierten Konzept will der Beitrag der Frage nachgehen, ob oder inwieweit man von bestimmten Spezifika bzw. Strukturen alpiner Messen und Märkte sprechen kann und welche Bedeutung diese Marktgelegenheiten für den Transit durch den Alpenraum besaßen.

In gewissem Sinne betritt der Beitrag mit einem derartigen Forschungsansatz Neuland, stellte bislang doch nur Anne Radeff ihrer richtungsweisenden Studie «Du Café dans le chaudron»<sup>2</sup> alpine Märkte so in den Mittelpunkt ihrer auf die Westalpen konzentrierten Untersuchung, dass sich ein empirisch gut fundiertes, theoretisches Konzept zum Marktwesen in den Alpen ergab. Demgegenüber spielen etwa in der «Économie alpine» von Pierre Dubois<sup>3</sup> – wie im Übrigen auch in den meisten anderen konzeptionell orientierten Studien zur alpinen Wirtschaftsgeschichte – Jahrmärkte nur eine sehr nachrangige Rolle. Während Hans Conrad Peyer und Martin Körner für die Schweiz eingehende, auch mit theoretischem Tiefgang versehene Studien zum Jahrmarktwesen vorgelegt haben, fehlen vergleichbare Arbeiten für alle übrigen Alpenregionen, sieht man von den die beiden grossen Messen des Alpenraums, Genf und Bozen, behandelnden Untersuchungen einmal ab, die ja, wie noch zu zeigen sein wird, eher Spezialfälle denn die Normalität des alpinen Marktgeschehens betrachten. Bezüglich des Forschungsstandes zum Alpen transit sei nicht zuletzt aufgrund der Fülle an einschlägigen Publikationen auf die resümierenden Arbeiten von Erwin Riedenauer und Reto Furter verwiesen, deren Details hier nicht wiederholt werden sollen.<sup>4</sup> Auf die zentrale Bedeutung, der Messen und Märkten sowohl für den Transit als auch die lokale Versorgung im Alpenraum zukam, wies freilich Andrea Bonoldi bereits 2003 hin<sup>5</sup> – ein Ansatz, der im Folgenden weitergeführt werden soll und Märkte als Spiegel der alpinen Wirtschaftsstruktur und damit auch in ihrer Relevanz für Transit und inneralpines Wirtschaften begreift. Ob und inwieweit sich aus den speziellen Charakteristika alpiner Märkte und Messen eine Art Typus des alpinen Marktwesens definiert werden kann, wird im abschliessenden Resümee zu beantworten versucht.

## **Die Normalität im Alpenraum: Jahrmärkte**

Dass es in den Alpen wie in allen anderen Regionen Europas eine Vielzahl von Jahrmärkten gab, ist unbestritten. So finden sich am Ende des Ancien Régime allein in den hierzu am besten untersuchten Regionen in den Westalpen – der Franche-Comté, der Westschweiz von Basel bis ins Wallis und Savoyen – ins-

gesamt 475 Marktorte, in welchen 1427 Jahrmärkte oder durchschnittlich drei pro Ort stattfanden.<sup>6</sup> Allerdings bestimmen hier im Hochgebirge die topographischen Gegebenheiten noch wesentlich stärker die Lage und die Bedeutung der einzelnen Marktgelegenheiten als etwa in Ebenen oder auch in Mittelgebirgen. Denn ein Jahrmarkt musste einigermaßen gut erreichbar sein – für Menschen, Zug- und Lasttiere, zu verhandelndes Vieh und selbstverständlich für Waren in allen Grössenordnungen. Dass dabei im Hochgebirge schon aufgrund der Strassen- und Wegeverhältnisse der Transport auf Achse oder auf Binnengewässern anders als in der Ebene vielfach nicht der Normalfall sein konnte, ist ein wesentliches Charakteristikum des Handels in und durch die Alpen, die nichtsdestoweniger über alle Jahrhunderte seit der Antike einer der wichtigsten Transiträume Europas blieben.<sup>7</sup>

Dabei waren in den Zentral- und Westalpen die Pässe bis um 1800 nur für Lasttiere und Saumzüge ausgebaut.<sup>8</sup> Auch in den Ostalpen war einzig die Brennerstrecke, die Via Raetia, bereits um 1300 befestigt und weitgehend mit Wagen befahrbar. Mit dem Ausbau des Kunterswegs<sup>9</sup> zur Fahrstrasse im Eisacktal zwischen Bozen und Klausen 1480 und der Kesselbergstrasse<sup>10</sup> oberhalb von Kochel am See 1492 wurde der Brenner endgültig zum wichtigsten Übergang der Ostalpen. Bereits um 1430 sollen über 90 Prozent des Fernhandelsverkehrs zwischen Augsburg und Venedig – etwa 6500 Frachtwagen pro Jahr – über den Brenner abgewickelt worden sein.<sup>11</sup> Bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert entfiel auf den Brennerübergang in der Regel ein mindestens so grosses Frachtaufkommen im Fernverkehr wie auf den Gotthard-, die Bündner, den Reschen- und die Tauern-Pässe zusammen.<sup>12</sup> Dabei ist der Brenner «mit einem besonders grossen und zum Fernhandel befähigten Hinterland beiderseits der Alpen ausgestattet, das der Tauern ist an sich nicht kleiner, bietet aber etwas geringere Möglichkeiten des Fernhandels.» Alle übrigen Alpenpässe treten dahinter zurück.<sup>13</sup> Dieser knappe Befund ist aus der Perspektive von Messen und Märkten von hoher Relevanz, denn er steckt die Rahmenbedingungen für deren Existenz und Entwicklung.

Fokussiert man den Alpenraum unter dem Aspekt des Süd-Nord-Transits und umgekehrt, so musste es das Ziel der Kaufleute, Spediteure etc. sein, diesen vergleichsweise unwirtlichen Transitraum möglichst schnell zu überwinden, d.h. die Alpen möglichst zu durchqueren, ohne auf irgendwelchen Märkten gleich welcher Art Halt machen zu müssen. Der überregionale Handel benötigte damit zunächst einmal keine grösseren Umschlagplätze in den Alpen, wollte er doch italienische Waren in den nordalpinen Raum und dessen Produkte ans



Mittelmeer schaffen – nicht mehr und nicht weniger. Diesen Eindruck, dass ein möglichst rascher Alpenübergang ohne längere Aufenthalte an einzelnen Stationen das Ziel der Reisenden gewesen sein mag, gewinnt man aus sowohl aus den zeitgenössischen mittelalterlichen Quellen wie auch aus der verfügbaren Literatur.<sup>14</sup> In gewissem Sinne verkompliziert wurde der Transit über die Alpen, wenn sich die Möglichkeit bot, das Medium der Transportlogistik zu wechseln, um den Transport zu beschleunigen, wenn also umgeladen werden konnte oder musste. Eine derartige Umladestation war geradezu prädestiniert, dort auch einen Markt abzuhalten. Gleiches gilt für den Fall, dass beim Alpen transit verschiedene Wege zur Auswahl standen: Derartige Verzweigungen oder Strassenkreuzungen forderten die Herausbildung von Märkten ebenso heraus wie Flussübergänge mit Furten oder Brücken («Ufermärkte»)<sup>15</sup> Der entscheidende Unterschied zur Markttopographie in der Ebene ist dabei, dass es in den Alpen aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten eine deutlich geringere Anzahl an Möglichkeiten für derartige Umladestationen oder Wegekreuzungen gab.

Blickt man hingegen auf den Alpenraum unter dem Gesichtspunkt der dort lebenden und wirtschaftenden Menschen, so sind kleinere und grössere Märkte ebenso wichtig wie für die Menschen in nicht-alpinen Regionen. Wahrscheinlich sind sie sogar noch wichtiger, da sie – vor allem bei abgelegenen Talschaften – oft die einzige Möglichkeit überhaupt boten, sich mit anderen als lokalen Gütern zu versorgen. Jahrmärkte sind hier zunächst klassische «Versorgungsmärkte»<sup>16</sup>, konnten darüber hinaus aber auch dem Absatz der heimgewerblichen Produktion dienen, sofern sie nicht durch Wandelhandel vertrieben wurde.<sup>17</sup> Denn «les acheteurs ne s'arrêtent pas au pied des montagnes, mais se rendent directement dans les zones de production, même lorsque les distances sont importantes.»<sup>18</sup> Jahrmärkte dienten somit in gleicher Weise wie andernorts sowohl der Versorgung der lokaler Bevölkerung als auch der Zusammenführung lokaler Produktionsergebnisse, waren in diesen Funktionen aber wiederum durch die naturräumlichen Gegebenheiten bedingt. Dass die natürlichen Grenzen aber nicht unbedingt eine Beeinträchtigung dieser Funktion darstellen mussten, zeigt das Beispiel von Brig, dessen Wochen- und zwei Jahrmärkte Brig einen Einzugsbereich bis in das Ossola, d.h. auch jenseits des Simplon-Passes, besaßen.<sup>19</sup>

Stellen die Alpen an sich eine der bedeutendsten naturräumlichen Grenzen bzw. Grenzsäume in Europa dar, so waren auch die inneralpinen Märkte – in Anlehnung an die entsprechenden Überlegungen Fernand Braudels pointiert formuliert – Grenzmärkte zwischen «Wirtschaftsräumen unterschiedlicher Entwicklungsstufe», d.h. hier zwischen Handelsräumen mit unterschiedlichen

Usancen im Waren- und Zahlungsverkehr, Rechtsnormen und – im weitesten Sinne – Handelskulturen. Zugleich können sie aber auch als Kommunikationsforen zwischen verschiedenen Sprach- bzw. Dialekträumen und Austauschplätze zwischen voralpinen und alpinen Wirtschaften angesehen werden. Die Vielzahl der natürlichen, politischen und sprachlich-kulturellen Grenzen im Alpenraum und die Tatsache, dass man fast überall an irgendeine Grenze gleich welcher Art stossen konnte, stimulierten geradezu den legalen Handel wie den illegalen Schmuggel und förderten die Existenz von Wochen- und Jahrmärkten trotz deren vielfach geringer Entfernung von einander. So florierten die Märkte nicht nur in den Grenzsäumen, d.h. in den grenznahen Regionen, zwischen Franche-Comté, Savoyen und der Romandie<sup>20</sup>, sondern auch jeder der Oberwalliser Zehnden wollte seinen eigenen Jahrmarkt haben, auch wenn der des benachbarten Zehnden nur wenige Kilometer entfernt war.<sup>21</sup> Ein in diesem Sinne typischer Grenzmarkt war und ist bis heute beispielsweise (Eisen)Kappel im Vellach-Tal im Grenzsaum zwischen Kärnten und Slowenien (damals Krain).<sup>22</sup>

Seit dem 16. Jahrhundert nahm die Zahl der Jahrmärkte im Alpen- und Voralpenraum erheblich zu, wie Hans Conrad Peyer für die Schweiz festgestellt hat. Hintergrund war das allgemeine Bedürfnis der in der Landwirtschaft arbeitenden Menschen nach mehr und leicht erreichbaren Austauschplätzen für landwirtschaftliche und gewerbliche Produkte; dass jede Talschaft einen eigenen Markt haben sollte und wollte, hat bereits das Walliser Beispiel gezeigt, gilt aber *cum grano salis* auch für Graubünden oder im Berner Oberland. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die seit dem 15. Jahrhundert besonders aufblühende Grossviehzucht und den sich seit dem 17. Jahrhundert stark entwickelnden Käseexport, die beide derartige Austauschplätze in immer grösserer Zahl und idealerweise in der Nähe des Produzenten benötigten – eine Entwicklung, die in ähnlicher Weise im 17. Jahrhundert in den ländlichen Gebieten der Niederlande zu beobachten ist.<sup>23</sup>

## Die Besonderheit im Alpenraum: Messen

Zwar ist der Alpenraum durch eine Vielzahl von mehr oder minder kleinen Märkten charakterisiert, weist aber nur jeweils eine überregionale Messe im Spätmittelalter (Genf) und in der Frühneuzeit (Bozen) auf. Beide vermittelten im Wesentlichen im Nord-Süd-Transfer und umgekehrt und symbolisieren in ihrer Abfolge eine gewisse Ostverschiebung des ökonomischen Schwerpunkts

des Transits. Beiden Messen gemein ist ihr Aufstieg aus regional bedeutenden, geographisch ideal gelegenen Jahrmärkten, die Förderung durch die jeweilige landesherrliche Obrigkeit in einer entscheidenden Phase ihrer Entwicklung und – dies hebt sie über alle Jahrmärkte des Alpenraumes hinaus – ihre gewichtige Bedeutung im internationalen, d.h. europaweiten und Wirtschaftsräume integrierenden System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

Die Genfer Märkte wurden bereits seit 1285 vom Haus Savoyen gefördert und im Laufe der Jahrzehnte in ihrer Organisation immer mehr den Messen in der Champagne angeglichen. Als die Messen in der Champagne im 14. Jahrhundert ihre Bedeutung verloren und sich der zwischen dem westlichen Mittelmeer und Mitteleuropa vermittelnde Messehandel nach Chalon-sur-Saône wandte<sup>24</sup>, gelang es Genf, dieses die Rhône als Hauptverkehrsader und daneben die Alpenpässe der Westalpen nutzende Geschäft und den aus ihm resultierenden Zahlungsverkehr für eine vergleichsweise kurze Zeit nach Osten zu ziehen. Genf profitierte dabei aber – über die weitsichtige Handelspolitik der Grafen von Savoyen hinaus – mehr von seiner günstigen Lage am Fluss als zu den nächsten Alpenpässen. Obwohl die Genfer Messen spätestens um die Mitte des 15. Jahrhunderts aufgrund innovativer Verbesserungen im bargeldlosen Messzahlungsverkehr als «*primo esempio di fiere di cambi*»<sup>25</sup> gelten konnten, setzte ihr Niedergang bereits in den 1460er Jahren ein, als durch das französische Königtum die seit 1420 bestehenden Konkurrenz-Messen von Lyon unterstützt wurden. Als durch das Fernbleiben der französischen und italienischen Kaufleute während der Burgundischen Kriege die Verbindung zu den grossen Finanzmärkten der Zeit zerrissen war, d.h. Genf seine Position eines internationalen Wechsel-, Geld- und Kreditmarktes verloren hatte, ging auch die Messe insgesamt zugrunde.<sup>26</sup> Danach spielte Genf als Messe- oder Jahrmarktplatz keine überregional bedeutende Rolle mehr.

Die Bozner Märkte profitierten seit dem hohen Mittelalter von ihrer hervorragenden Lage an der in ihrer Bedeutung stetig wachsenden Brennerroute über die Alpen, da sie zugleich an der Strassenverzweigung zum Reschen und an der Mündung des Eisack in die Etsch lagen; zudem boten sie sich als eine Art «Rastplatz» in der Ebene nach bzw. vor der trotz einigermaßen günstiger Verkehrsverhältnisse immer noch beschwerlichen Alpenüberquerung an. Diese mit dem Ausbau der Brennerstrasse immer wichtiger werdenden Warenmärkte erreichten zwar schon im 16. Jahrhundert überregionale Relevanz<sup>27</sup>, wurden aber erst in den 1630er Jahren zu international bedeutenden Messen im Vollsinne dieses Wortes, d.h. zu Zentren eines internationalen Waren- und Zahlungsverkehrs. Dies war der Fall, als die landesherrliche Obrigkeit – hier

Claudia von Medici – die Bozner Märkte auf Betreiben der deutsch- wie der italienischsprachigen Kaufmannschaft durch entsprechende Privilegierungen zu «Zahlungs- oder Wechselmessen» nach Venezianer Vorbild – wie die Messen in Verona und in Murano – aufwertete.<sup>28</sup> Das Claudianische Privileg von 1635 machte – etwas überspitzt formuliert – durch die Garantie einer neuen Qualität von Rechtssicherheit die Bozner Messen für knapp eineinhalb Jahrhunderte zu international bedeutenden Marktveranstaltungen und in das internationale bargeldlose Zahlungsverkehrssystem integrierten Wechselplätze an der Grenze zwischen dem oberdeutsch-österreichischen und dem italienischen Wirtschaftsraum und zu einem gewichtigen Teilnehmer im europäischen Messesystem.<sup>29</sup> Seine Relevanz als vielleicht bedeutendster inneralpiner Transitplatz dieser Zeit stand und fiel allerdings mit dem Handelsaufkommen über den Brenner, weswegen die Eliten der Stadt und ihre «Wirtschaftsregierung», der Merkantilmagistrat<sup>30</sup>, alle Versuche, den Transit über die Tauern oder die Bündner Pässe zu beleben, zu vereiteln trachteten<sup>31</sup>, wie noch an einem Beispiel zu zeigen sein wird. Beide Messen liegen zwar in den Alpen, aber – insbesondere für Bozen überspitzt formuliert – in einem relativen Tiefland, sind geradezu die nördlichsten Ausläufer der weiten Ebenen des Südens, mit welchen sie durch schiffbare Flüsse als Verkehrs- und Kommunikationsadern – Rhône und Etsch – verbunden sind. In diesem Sinne sind sie – ähnlich den Messen von Lyon<sup>32</sup> im 16. Jahrhundert oder denen von Verona und Bergamo<sup>33</sup> im 17. Jahrhundert – gleichsam voralpine Marktveranstaltungen, auf denen mehr die Handelsgüter der süd- wie der nordalpinen Ebenen gehandelt wurden als die Produkte des Alpenraumes selbst. Im Wesentlichen wurden auf beiden Messen Fernhandelsgüter umgeschlagen, auch wenn sie wie die Roveretaner Seidenwaren aus der näheren Umgebung stammten. Beide Messen waren Grenzmärkte zwischen dem Mittelmeerraum und Mitteleuropa und erlangten ihre internationale Bedeutung erst mit der Etablierung eines Handelsgerichts und damit rechtssicherer Handels- und bargeldloser Zahlungsverkehrsstrukturen, die zum finanziellen Rückgrat des umfangreichen und weitgespannten Warenhandels wurden. Sie waren dabei als internationale Messen nicht nur in das jeweilige zeitgenössische System des bargeldlosen Zahlungsverkehrs integriert, sondern übernahmen zugleich wichtige Transferfunktionen: In Genf wurde das auf den Messen in der Champagne entwickelte System der Skontration mit einer stabilen, für alle Messgäste gleichermassen verbindlichen Rechnungseinheit (*Marc d'or*) verbunden, in welcher sämtliche Preise und Kurse notiert wurden.<sup>34</sup> Und diese Innovation wurde dann auf den nachfolgenden Messen von Lyon und den Genuesischen Bisenzone-Messen in

Piacenza und Novi übernommen. In Bozen wurde in den 1630er Jahren erstmals eine Wechsel- und Handelsgerichtsordnung aus dem Italienischen in die deutsche Sprache übertragen, so dass die Bozner Ordnungen richtungsweisend für die meisten deutschen Wechselplätze im 17. Jahrhundert wurden.<sup>35</sup> In ihrem internationalen Warenhandel und Zahlungsverkehr waren beide Messe von deutlich grösserer Relevanz für den Alpen transit zwischen Süd und Nord als für den inneralpinen Regionalhandel. Sie waren damit Umschlagplätze zwar *innerhalb* der Alpen, aber nur in geringerem Ausmass *für* die Alpen.

Wenn die genannten Messen so wichtig waren für den Transit über das jeweilige Gebirge – jedoch relativ weniger bedeutend für die Versorgung der Gebirgsregionen –, so stellt sich die Frage, warum es nicht mehrere derartige, überregional orientierte Marktveranstaltungen gab. Entscheidend ist wohl die drohende Konkurrenzsituation, denn jede Messe lag an dem zu ihrer Zeit dominierenden Transitweg: Die Genfer Messen profitierten von der Rhône als der Hauptachse zwischen dem westlichen Mittelmeerraum und Oberdeutschland, als die Brennerstrasse noch nicht vollständig als Fahrweg ausgebaut war. Dies erfolgte erst, als bereits Lyon dank der massiven Förderung des französischen Königs das Erbe der Genfer Messen angetreten hatte; und damit stand dem weiteren Aufstieg Bozens, von dem nunmehr bestausgebauten Alpenübergang profitierend, nichts mehr im Wege.

Seine einzigartige Position im Alpen transit musste Bozen auch hartnäckig verteidigen, denn gerade im 18. Jahrhundert nahmen die Versuche der Wiener Regierung zu, den Alpen transit zu diversifizieren.<sup>36</sup> Am bekanntesten ist hierbei das Bestreben, die Pässe und Passstrassen durch die Tauern, über den Semmering und über die Karawanken intensiver als bisher zu nutzen, um den neuen Freihafen Triest unmittelbar zu erreichen.<sup>37</sup> Für die Stellung der Bozner Messen im transalpinen Handel nicht minder gefährlich, doch aus der Perspektive einer alpinen Markt- und Messegeschichte vielleicht noch relevanter waren die verschiedenen Versuche im 18. Jahrhundert, die Strecke über die Bündner Pässe zu einer zentralen transalpinen Route auszubauen und dabei die Jahrmärkte von Chiavenna «zu einem Emporium für den Handel zwischen Italien und Deutschland» zu machen.<sup>38</sup> Die von dort ausgehenden Passrouten über den Splügen oder durch das Bergell (*Val Bregaglia*) und dann entweder über den Septimer oder über den Maloja und den Julier führten sämtlich nach Chur. Der Jahrmarktsort Chiavenna im Land der Gemeinen Drei Bünde verfügte somit über eine Bozen durchaus ähnliche topographische Lage an einer zentralen Wegekreuzung und bot sich zugleich als letzter vorgeschobener Posten der oberitalienischen Ebene in den



Alpen an. Ein erster Anlauf Venedigs, die Route über Chiavenna im Bündnis mit der mächtigen Bündner Adels- und Kaufmannsfamilie von Salis zum Nachteil Bozens und der Habsburger-Monarchie zu fördern, konnte 1718–1719 vereitelt werden, indem der Bozner Merkantilmagistrat ein Besuchsverbot für die Märkte von Chiavenna durchzusetzen vermochte und damit ihren «Aufstieg» zu Messen sabotierte. Die nächste derartige Unternehmung begann um 1742 und zog sich bis in die 1760er Jahre hinein. 1766 begann ein dritter Anlauf, diese neue Route tatsächlich ökonomisch in Wert zu setzen, diesmal von Seiten der Wiener Regierung, die mit den Gemeinen Drei Bünden wegen des Baus einer neuen Fahrstrasse für vierspännige Frachtwagen von Chiavenna über den Maloja und das Engadin bis Nauders, d.h. nach Tirol verhandelte. Der erste ergebnislose Versuch hierfür wurde 1768 eingestellt, doch das Projekt 1771 erneut angegangen. Hintergrund war, dass beim Postwagenverkehr zwischen Augsburg bzw. Innsbruck und Mailand die Route über Nauders, das Engadin und Chiavenna deutlich kürzer ist als über den Brenner und Bozen. Darüber hinaus lagen die Speditionskosten einschliesslich der Mautgebühren für Fuhren aus Oberitalien nach Amsterdam oder Hamburg um mehr als 15 Prozent, nach Lyon um mehr als zehn Prozent niedriger, wenn man den Weg über Chiavenna und nicht den über Bozen nahm. Nichtsdestoweniger wurde das Projekt nicht verwirklicht, da – neben verkehrstechnischen Gründen – die Gemeinen Drei Bünde ihre schon bestehende, weitreichende Abhängigkeit von Österreich nicht noch verstärken wollten und Österreich die enormen Kosten von annähernd 220 000 Gulden für den geplanten Strassenbau scheute.<sup>39</sup>

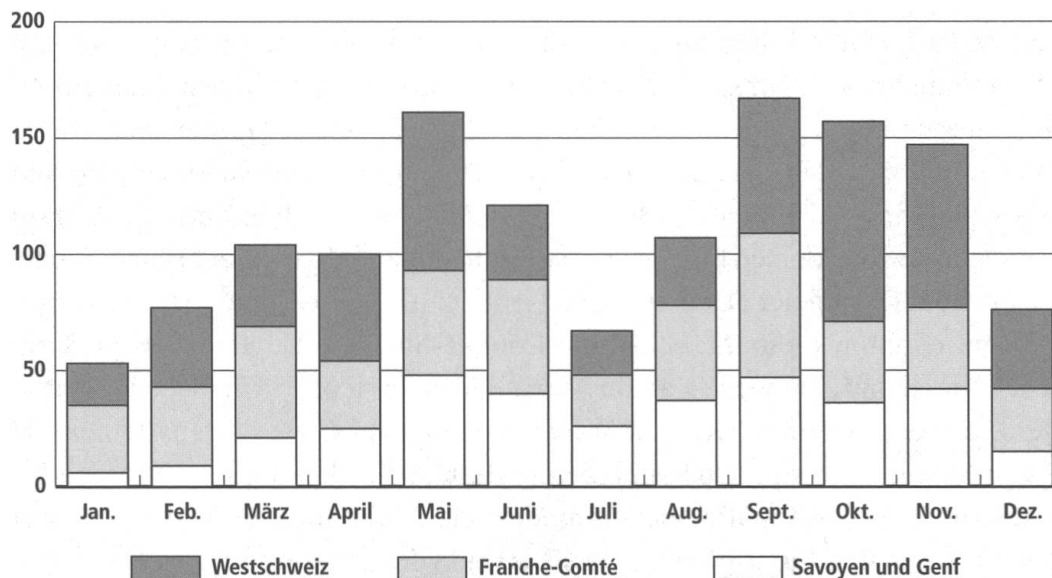
Das Fallbeispiel des jahrzehntelangen Ringens um die Chiavenna-Route zeigt die zentrale Rolle, die eine derartige infra- und handelsstrukturelle Frage für die Wirtschaftspolitik der Zeit spielte. Dass der Bozner Merkantilmagistrat es nur unter Aufbietung massiver diplomatischer und finanzieller Mittel – sprich Bestechungen – erreichen konnte, dass Bozen die einzige überregionale Messe im Alpenraum blieb, belegt die Instabilität der kommerziellen Strukturen in diesem Raum, deren Wandel im späten 18. Jahrhundert einsetzte und dann im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts – noch vor dem alles verändernden Eisenbahnbau! – zum Durchbruch kam.<sup>40</sup>

## Märkte als Spiegel der alpinen Wirtschaftsstruktur

Jahrmärkte spiegeln im Alpenraum wie überall Spezifika der regionalen Wirtschaftsstruktur wider. Im Alpenraum können nach dem derzeitigen Stand der Forschung Handelsprodukte, Terminsetzungen und Netzwerkstrukturen auf bzw. von Jahrmärkten als alpenspezifische Charakteristika angesehen werden. Aus der Perspektive der regionalen Wirtschaftsstruktur liegt es besonders nah, Jahrmärkte als Umschlagplätze für regionale Produkte zu begreifen, d.h. im Alpenraum insbesondere für solche der Alpwirtschaft<sup>41</sup>, der Holz- und Lederverarbeitung, für Wein<sup>42</sup> und Vieh. Gerade das Rindvieh und alle von ihm zu erlangenden Produkte (Butter, Käse, Leder, Horn) wurden seit dem Spätmittelalter, als sich die Viehzucht weg vom Schaf und hin zum Rind verlagerte, zudem in mehreren nordalpinen Regionen diese Rindviehhaltung den Ackerbau verdrängte und sich auf grossräumige Märkte ausrichtete<sup>43</sup>, zu typisch alpinen Produkten.<sup>44</sup> Diese charakterisieren den Warenhandel auf den alpinen Jahrmärkten mindestens in gleicher Weise wie überregional gehandelte Waren, mit denen sich die Alpenbewohner versorgen wollten. Hierunter zählten im Laufe der Jahrhunderte so gut wie alle Güter, die auch im übrigen Europa gehandelt wurden – bis hin zu den Schnecken als Fastenspeise und zu Luxuswaren aus Übersee wie dem «café dans le chaudron».<sup>45</sup> Überblickt man in einem nächsten Schritt beispielsweise die 1337 Jahrmärkte in den Westalpen am Ende des Ancien Régime unter dem Aspekt des Zeitpunkts ihrer Abhaltung, so ergibt sich folgendes bemerkenswertes Ergebnis (cf. Grafik 1):

Dabei zeigen sich, ohne hier die Ergebnisse Anne Radeffs in aller Detailliertheit wiederholen zu wollen<sup>47</sup>, dass der Schwerpunkt der Jahrmarktgeschäfte einerseits im April und Mai, andererseits von September bis November getätigt wurde, und dieser Befund gilt auch für die spätmittelalterlichen Jahrmärkte im Bündnerland, in der angrenzenden Lombardei und Piemont.<sup>48</sup> Nicht umsonst spielen die Gallus- und Martini-Märkte (16. Oktober bzw. 11. November) nach ihrer Anzahl und Bedeutung eine besondere Rolle im Alpenraum; sie waren vielfach – etwa in Brig und Visp – die jeweils wichtigsten, da am besten besuchten und umsatzstärksten Marktgelegenheiten im ganzen Jahr.<sup>49</sup> Dagegen fanden in den Wintermonaten von Dezember bis Februar vorrangig wegen der Schneeverhältnisse und in den heissen Sommermonaten Juli und August, wenn der Bauer auf den Feldern arbeiten musste, in der Regel deutlich weniger Jahrmärkte statt. Hintergrund dieses Befundes ist die zentrale Rolle der vor allem auf Rindern basierenden Viehwirtschaft der Alpen: Denn ein Grossteil der Märkte





Graphik 1: Jahrmärkte in den Westalpen am Ende des 18. Jahrhunderts, im monatlichen Rhythmus.<sup>46</sup>

fand vor dem Alpauftrieb im Frühling und nach dem Alpabtrieb im Herbst statt, und der Viehhandel stellte einen zentralen Geschäftszweig auf diesen Märkten dar. Der Verkauf von Vieh nach einem Sommer auf der Alpe ermöglichte dem Verkäufer – wie auch der Verkauf eines Teils der Ernte auf einem der Herbstmärkte – dann den Einkauf von Gewerbeprodukten oder Luxuswaren. Nicht umsonst versuchten Marktorte wie Signau oder Schangnau im bernischen Emmental um die Mitte des 17. Jahrhunderts ihre Jahrmarkttermine an die Zeit des Alpabtriebs anzupassen, damit genügend Vieh zum Verkauf auf dem jeweiligen Markt zur Verfügung stünde.<sup>50</sup> Damit ist durch die terminliche Ausrichtung der Marktgelegenheiten wie durch den auf ihnen vollzogenen Güterumschlag ein enger und spezifischer Zusammenhang zwischen der alpinen Viehwirtschaft und dem alpinen Jahrmarktswesen zu konstatieren, der freilich für die Zentral- und Ostalpen noch detaillierter untersucht werden müsste.

Auch waren die Märkte in den grösseren Städten nicht immer die bedeutenderen und häufigeren, sondern vielfach fanden gerade in kleineren Orten mehr und besser besuchte Jahrmärkte statt. Damit war das grosse Bern mit seinen zwei sogenannten «Messen» von jeweils zweiwöchiger Dauer und sieben weiteren Jahrmärkten eher die Ausnahme als die Regel<sup>51</sup>, der mehr die wohl unbedeutenden Jahrmärkte des städtischen Zentrums Chur – immerhin ein Bischofssitz mit Hof

und Zentralort der Verwaltung – entsprachen, wo zumindest im ausgehenden 15. Jahrhundert «die Umsätze ... sich in eher bescheidenem Rahmen [hielten]».<sup>52</sup> In kleineren Orten fanden meist einer bis fünf oder sechs Märkte statt; waren es mehr als vier, dann vielfach über das Jahr verteilt, häufig in einem Abstand von ungefähr zwei Monaten. Besonders viele, über das Jahr verteilte Märkte verzeichneten die kleinen Orte Favorney (im heutigen Département Haute-Saône, elf bis zwölf), Orgelet (Département Jura; zehn), Saint-Claude (*Ibid.*; neun), Romont (Kanton Freiburg; acht) und Lons-le-Saunier (Département de Jura; acht), Aarau und Zofingen (Kanton Aargau; jeweils sieben), Unterseen (Kanton Bern; sieben), Moudon (Kanton Waadt; sieben) und Cluses (Département de Haute-Savoie; sieben).<sup>53</sup> Ob hinter diesem Befund die ökonomische Notwendigkeit stand, die mangelhafte oder zumindest nicht hinreichende Versorgung mit gewerblichen und Luxusgütern, wie sie etwa in den grösseren Städten gegeben war, durch die häufigere Abhaltung von Marktveranstaltungen ausgleichen zu müssen, wäre noch näher zu untersuchen sein.

Wie bereits dargelegt, war insbesondere der Viehhandel ein zentraler Geschäftszweig auf den alpinen Jahrmärkten, ja zahlreiche dieser Marktveranstaltungen können geradezu als Viehmärkte angesehen werden, auf denen eben auch ein paar andere Handelsgüter ihren Besitzer wechselten. Der Viehhandel war in einigen Orten gegen Ende des Ancien Régime sogar so ausgedehnt, dass eintägige Jahrmärkte in wöchentlichen Abstand über mehrere Wochen hinweg gehalten wurden. Am bekanntesten sind wohl die Märkte von Vesoul (Département de Haute-Saône), das insgesamt über 16 Jahrmärkte verfügte, von denen allein zwölf in wöchentlichem Turnus in der Fastenzeit – daher *foires de Carême* – vom 2. Februar bis zum 24. April abgehalten wurden. In La Rochette (im damaligen Département Mont-Blanc, heute Savoyen) waren es immerhin noch elf, davon vier im Mai und sechs zwischen Ende Oktober und Ende Dezember, in Sitten, der Hauptstadt des Wallis, vier (von sieben insgesamt) im November.<sup>54</sup> Dass die meisten dieser gehäuft auftretenden Marktveranstaltungen gerade in die Monate vor dem Alpauf- bzw. nach dem Alpabtrieb fielen, versteht sich geradezu von selbst.

Die terminliche Aufeinanderfolge von Marktveranstaltungen an verschiedenen Orten führt dann zu der Frage, ob im Alpenraum ähnlich wie in anderen Regionen Europas so umfassende regionale Marktnetzwerke bestanden, dass es beispielsweise Wanderhändlern möglich gewesen wäre, ausgehend von einem (zentralen) Einkaufsort eine Reihe von Märkten nacheinander zu besuchen. Seit den späten 1980er Jahren verwendete die internationale handelsgeschichtliche Forschung

viel Energie darauf, derartige Jahrmarkt- und Messesysteme nachzuweisen, die – gleichsam nach dem Vorbild und Modell der Messen in der Champagne – in einer bestimmten Region durch eine festgelegte Abfolge von Marktgelegenheiten an verschiedenen Orten einen quasi-ganzjährigen Markt gebildet haben sollen.<sup>55</sup> Für den Alpenraum, war dabei die Arbeit über die Schweizer Märkte von Martin Körner richtungsweisend.<sup>56</sup> Ob alle im Zuge dieser in zahlreichen europäischen Ländern und Regionen durchgeführten Forschungen herausgearbeiteten «Systeme» tatsächlich in dieser Funktion existierten und von den Kaufleuten so genutzt wurden oder ob es sich nicht in Teilen um Konstruktionen der Forschenden handelt, sei dahingestellt. Dass sich im Alpenraum wie in ganz Europa schon allein aus den jeweiligen Jahrmarktsterminen bestimmte Möglichkeiten einer zeitlichen Abfolge verschiedener Marktgelegenheiten innerhalb einer Region geradezu selbstverständlich ergaben, ist davon unbenommen. Und wenn neue Märkte eingerichtet wurden, musste der Bestandsschutz gewahrt werden, wie das Beispiel des 1532 geschaffenen Jahrmarkts in Münster im Walliser Zehnden Goms zeigt, der nur unter der Auflage etabliert werden durfte, dass der Jahrmarktkalender der übrigen Zehnden berücksichtigt werde, um Terminüberschneidungen zu vermeiden.<sup>57</sup> Derartige Terminüberschneidungen scheinen aber insbesondere um Ostern und die Zeit zwischen Gallus (16. Oktober) und Andreä (30. November) nicht selten gewesen zu sein.<sup>58</sup>

Allerdings sollten derartige Jahrmarktssysteme – übrigens im Alpenraum wie auch ausserhalb – nicht statisch verstanden werden, sondern so, dass jeder umherreisende oder wandernde Kaufmann, Händler, Detaillist oder Höker ein individuell gestaltetes Netzwerk von Märkten, die er oder sie besuchte, nutzen konnte. Gerade solche individuellen Schwerpunktsetzungen oder Verbindungen von einzelnen Jahrmärkten, wo man einkaufte, mit bestimmten Wochenmärkten, wo man wieder verkaufte, konnten dem einzelnen Handelnden einen nicht unerheblichen Vorteil in der Auseinandersetzung mit den sicherlich zahlreichen Konkurrenten bringen. Die Vielzahl der Jahrmärkte, die etwa Anne Radeff für die Westschweiz, die Franche-Comté und Savoyen gefunden hat<sup>59</sup>, legt es nahe, nicht von einem starr fixierten System innerhalb einer Region auszugehen, sondern von einer dynamischen Struktur, wo jeder Händler aus dem vorhandenen «Angebot» an Märkten ein aus seiner Perspektive optimales Netz von Marktgelegenheiten zusammengestellt hat, die er dann nach seinen individuellen ökonomischen Erfordernissen mit mehr oder minder grosser Regelmässigkeit besuchte. Nicht zuletzt der berühmte Andreas Ryff (1550–1603) bereiste die von ihm besuchten Märkte nicht immer mit derselben Regelmässigkeit, sondern

wich von seinem gewohnten Schema auch bisweilen ab, und zwar insbesondere dann, wenn er auf einem grossen Markt mit Fernhandelsprodukten – etwa den Messen in Frankfurt am Main – neue Ware einkaufen musste.<sup>60</sup> Innerhalb eines gegebenen Systems des Marktes nutzte der einzelne Unternehmer somit die sich ihm bietenden Möglichkeiten nach besten Kräften, und ein derartig flexibles Vorgehen wird die Regel, nicht die Ausnahme gewesen sein.

Was für die Jahrmärkte auf der regionalen Ebene galt, ist auch für die Messen auf internationaler Ebene festzustellen, eine Vernetzung – ob gewollt oder nicht – mit anderen, gegebenenfalls auch konkurrierenden Veranstaltungen. So hatten schon die Genfer Messen darunter zu leiden, dass der französische König die Termine der von ihm geförderten Lyoner Messen auf die der Genfer Konkurrenz legte – ein Hauptgrund für den Niedergang der letzteren. Bozen stand hingegen in besonderer Beziehung zu den Leipziger Messen, zum einen was den bargeldlosen Zahlungsverkehr betraf, da auf den Bozner Messen nicht nur Kurse auf Leipzig notiert wurden, sondern bis in die beginnenden 1740er Jahre unter den Rubriken Augsburg und Nürnberg auch «ritorni di Lipsia», d.h. Wechsel, die nach der Rückkehr der Wechsel von den nächsten Leipziger Messen fällig wurden.<sup>61</sup> Damit waren die Leipziger Messen zugleich ein Referenz- bzw. Zahlungstermin für Bozner Wechsel auf Augsburg und Nürnberg. Zum anderen waren die Termine der beiden Messen aufeinander bezogen bzw. abgestimmt. Denn als in Leipzig anlässlich der Einführung des Gregorianischen Kalenders in Sachsen im Februar 1700 überlegt wurde, inwieweit es sinnvoll sei, die dortige Michaelismesse zu verlegen, da sie nunmehr mit der Bozner Egidi- oder Bartholomäusmesse konkurrierte, wandte sich der Leipziger Rat am 28. April 1700 mit der Begründung dagegen, dass es «für die Augsburger leichter [sei], ihre Waaren von Bozen einige Tage eher abzusenden, als die in der ganzen Welt bekannte Messregel abzuändern. Alle Handelsleute in Polen, Ungarn, Oesterreich, Frankreich, England, Holland, ganz Deutschland und anderswo seien an die bisher gehaltene Zeit gewöhnt, pflegten auch ihre Wechsel darauf zu richten und ihre Reisen danach zu disponiren.»<sup>62</sup> Auch für die Linzer Märkte können während der Zeit ihrer Hochblüte im 16. und 17. Jahrhundert derartig enge Beziehungen zu Bozen angenommen werden.<sup>63</sup> Anders als bei den Jahrmärkten – und auch hierin liegt eine Besonderheit der alpinen Messen – weisen diese in ihren Vernetzungen über den Alpenraum hinaus und belegen damit zugleich ihre gleichsam gesamteuropäische Relevanz.

## Resümee: Gibt es einen Typus alpiner Märkte und Messen?

Am Ende bleiben – zumindest vorerst – mehr offene Fragen als einigermaßen gesicherte Erkenntnisse, die letztlich gipfeln in der Überlegung, ob es denn einen Typus alpiner Märkte und Messen gab oder nicht? Und wenn er existierte, wie könnte er charakterisiert werden? Bevor diese Frage zu beantworten versucht wird, sind zunächst einmal folgende Ergebnisse festzuhalten:

Unabhängig davon, dass es innerhalb des Alpenraums einen markanten Unterschied zwischen den kleinbäuerlichen Regionen in den West- und Zentralalpen und den grossbäuerlichen Regionen in den Ostalpen gab, stand eine Vielzahl von kleineren und grösseren Jahrmärkten mit einem unterschiedlich weiten regionalen Einzugsrayon zwei international besuchten Messen gegenüber, die ihrerseits als Etappen an der jeweiligen Haupthandelsroute ihrer Zeit lagen und in ihrer West-Ost-Verschiebung die Schwerpunktverlagerung des Alpentransits zwischen dem 15. und dem 17. Jahrhundert widerspiegeln. Versuche, weitere Messen mit deutlich überregionaler Funktion zu gründen, scheiterten oder wurden als unliebsame Konkurrenz willentlich vereitelt. Wären sie überhaupt nötig gewesen? Es liegt in gewissem Sinne nahe, Messen geradezu als eine Art «Fremdkörper» im Alpenraum anzusehen, der dazu diente, allein den Transithandel schneller abzuwickeln, ohne eine besondere Bedeutung für die alpenländischen Wirtschaften selbst zu haben.

Die Jahrmärkte (zum Teil auch die Messen) im Alpenraum erfüllten in der Regel eine Doppelfunktion – ähnlich wie auch diejenigen ausserhalb der Gebirgsregionen –, und zwar zum einen als Märkte zur Versorgung der Bevölkerung der jeweiligen Region mit Gewerbe- und Luxuswaren nicht alpiner Herkunft und zum anderen als Plätze, wo heimgewerblich hergestellte Produkte abgesetzt werden konnten, um in weiter entfernte Regionen verhandelt zu werden. Welche Funktion im Einzelfall zu welcher Zeit überwog, ist nach den spärlich verfügbaren Quellen nicht mehr möglich nachzuvollziehen; somit behält Peyers Diktum: «Die vielen Märkte des 16. bis 18. Jahrhunderts nach ihrer Bedeutung, ihrer Teilnehmerzahl, dem aufgeführten Vieh usw. abzuschätzen und zu klassieren, ist in Ermangelung genügender Nachrichten nicht möglich»<sup>64</sup>, weiterhin seine Gültigkeit.

Die Jahrmärkte des Alpenraums spiegelten bezüglich Handelsprodukten, Terminsetzungen, Netzwerkstrukturen und Zahlungsweisen alpine Wirtschaftsstrukturen wider, wobei die in Beziehung zu Alpauf- und -abtrieb stehenden Jahrmarkttermine als besonders spezifisch anzusehen sind.



Nach dem derzeitigen Stand der Forschung scheinen die Jahrmärkte die langsam voranschreitende Stadtentwicklung – von Urbanisierung zu sprechen, wäre wohl übertrieben – im Alpenraum, wenn überhaupt, dann nur mässig befördert zu haben, und sie boten in ihrer Funktion als Absatzmärkte für die lokale Produktion auch keinen hinreichenden Ersatz für die bereits vor 1500 einsetzende gewerbliche, häufig saisonal betriebene Migration in die entwickelten städtischen Gebiete des Umlands.<sup>65</sup>

Lässt dieser zugegebenermassen empirisch nur für den Bereich der Westalpen und die beiden grossen Messen abgesicherte Befund nunmehr die Charakterisierung eines speziellen Typus von alpinen Messen und Märkten zu? Ja und nein, möchte man antworten, wobei die negative Seite der Antwort wohl überwiegt: Sicherlich gab es keinen spezifisch alpinen Typus von Messen. Genf wie Bozen unterschieden sich aufgrund ihrer Lage am bzw. im Alpenraum in so gut wie nichts von den anderen internationalen Messen ihrer Zeit; sie funktionierten wie diese als Verteilermärkte und Zentren des Zahlungsverkehrs und der kommerziellen Kommunikation; und sie waren zentrale Etappen des Alpentransits ihrer Zeit. Im Falle der Jahrmärkte muss das Urteil freilich differenzierter ausfallen: Auch wenn die Funktionalität dieser Märkte mit denen im nicht-alpinen Raum durchaus vergleichbar war, so unterschieden sie sich doch von diesen in der naturräumlich bedingten Begrenztheit ihres Rayon, was Besucher und gehandelte Waren gleichermassen betrifft. Und wenn die Termine der verschiedenen Jahrmärkte sich innerhalb wie ausserhalb der Alpen auf Frühjahr und Herbst konzentrierten, so standen dahinter doch unterschiedliche landwirtschaftliche Strukturen und Rahmenbedingungen (Alpwirtschaft versus Feldbestellung). Die Jahrmärkte im Alpenraum besaßen somit zumindest spezifische Charakteristika, die sie in gewisser Weise, jedoch nicht in ihrer grundsätzlichen Funktionalität als regional bedeutende Marktgelegenheiten von den ausseralpinen Märkten unterschieden. Ob man deshalb jedoch gleich von einem eigenen Typus alpiner Jahrmärkte sprechen sollte, sei allerdings dahingestellt.

## Anmerkungen

- \* Für zahlreiche hilfreiche Kommentare und Ergänzungen danke ich meinen lieben KollegInnen Andrea Bonoldi, Universität Trient, und Mechthild Isenmann, Universität Leipzig.
- 1 F. Braudel, *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts*, München 1985. Cf. M. A. Denzel, «Unternehmen, Handelshäuser und Wirtschaftsmigration im neuzeitlichen Alpenraum. Einführung, Forschungsaufriß und konzeptionelle Überlegungen», in: M.-C. Schöpfer, M. Stoffel, F. Vanotti (Hrsg.), *Unternehmen, Handelshäuser und Wirtschaftsmigration im neuzeitlichen Alpenraum. Vorträge des elften internationalen Symposiums zur Geschichte des Alpenraums (Brig 2012)*, Brig 2014, S. 1–24.
  - 2 A. Radeff, *Du Café dans le chaudron. Économie globale d’Ancien Régime (Suisse occidentale, Franche-Comté et Savoie)*, Lausanne 1996.
  - 3 P. Dubois, *Une économie alpine à la fin du Moyen Age. Orsières, l’Entremont et les régions voisines 1250–1500*, Saint-Maurice 1990, S. 264–267.
  - 4 E. Riedenauer (Hrsg.), *Die Erschliessung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit / L’apertura dell’area alpina al traffico nel Medioevo e nella prima era moderna*, Bozen 1996; R. Furter, «Traffico di transito nell’area alpina tra XIV e XIX secolo», in: J.-F. Bergier, G. Coppola (Hrsg.), *Vie di terra e d’acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII–XVI)*, Bologna 2007, S. 83–122.
  - 5 A. Bonoldi, «Fiere e mercati in area alpina tra funzioni locali e intermediazione (secoli XVIII–XIX)», in: F. Piola Caselli (Hrsg.), *Regioni alpine e sviluppo economico: dualismi e processi di integrazione (secc. XVIII–XX)*, Mailand 2003, S. 105–126; Id., «I luoghi dello scambio: città, fiere e mercati in area alpina (secoli XVIII–XIX)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, 8, 2003, S. 207–223.
  - 6 Radeff (wie Anm. 2), S. 459. Cf. A. Moiola, «Il sistema delle fiere e dei mercati nell’Italia centro-settentrionale tra Sette e Ottocento», in: A. Bonoldi, M. A. Denzel (Hrsg.), *Bozen im Messenetz Europas (17.–19. Jahrhundert) / Bolzano nel sistema fieristico europeo (secc. XVII–XIX)*, Bozen 2007, S. 201–223.
  - 7 K. Winckler, *Die Alpen im Frühmittelalter. Die Geschichte eines Raumes in den Jahren 500 bis 800*, Wien/Köln/Weimar 2012, S. 119–160.
  - 8 D. Degrassi, «Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell’alto Adriatico (secoli XIII–XV)», in: Bergier/Coppola (wie Anm. 4), S. 161–187.
  - 9 N. Mumelter, *Der Kuntersweg*, Bozen 1986; H. Rizzoli, «Bozen: die Stadt der Märkte / Bolzano città delle fiere», in: *Merkantilmuseum Bozen / Museo mercantile Bolzano*, Bozen 1998, S. 9–76 (hier S. 10); J. Nössing, «Der Zoll am Kuntersweg», *Der Schlern*, 60, 1986, S. 88–95.
  - 10 J. Haslauer, «Kesselbergstrasse», in: *Historisches Lexikon Bayerns*, URL: <[http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel\\_45786](http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_45786)> (18.03.2015).
  - 11 M. Kluger, *Die Fugger in Augsburg. Kaufherren, Montanunternehmer, Bankiers und Stifter*, Augsburg 2013, S. 13.
  - 12 Furter (wie Anm. 4), S. 107. Cf. auch W. Baumann, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn*, Zürich 1954; H. Hassinger, «Zur Verkehrsgeschichte der Alpenpässe in der vorindustriellen Zeit», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 66, 4, 1979, S. 441–465; Id., «Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts. Mit einem Tabellenanhang», in: E. Troger, G. Zwanowetz (Hrsg.), *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres*, Innsbruck 1969, Erster Teil, S. 137–194 (hier insbesondere S. 169–180).
  - 13 H. Hassinger, «Die Alpenübergänge vom Mont Cenis bis zum Simplon im Spätmittelalter», in: J. Schneider (Hrsg.), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Bd. I: *Mittelmeer und Kontinent*, Stuttgart 1978, S. 313–372 (hier S. 359). Cf. auch K. Occhi,



- «Aspekte der Handelsbeziehungen zwischen dem Tiroler Raum und der norditalienischen Ebene», *Scripta Mercaturae*, 42, 1, 2008, S. 27–43.
- 14 Cf. z.B. A. Esch, «Auf der Strasse nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellengattungen», in: R. Christoph Schwinges (Hrsg.), *Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, Ostfildern 2007, S. 19–48.
- 15 Cf. D. Ellmers, «Techniken und Organisationsformen der Binnenwasserstrassen im hohen und späten Mittelalter», in: *Ibid.*, S. 161–183 (hier S. 167–170).
- 16 So nach der Diktion von M. Rothmann, «Überall ist Jahrmarkt und Entwicklungstendenzen der Institution des periodischen Marktes in Zentraleuropa vom 14. bis zum 17. Jahrhundert», in: S. Cavaciocchi (Hrsg.), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII–XVIII. Atti della Trentaduesima Settimana di Studi 8–12 maggio 2000*, Prato 2001, S. 91–108 (hier S. 104f).
- 17 L. Fontaine, *Histoire du colportage en Europe (XV<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris 1993; *Il commercio al minuto. Domanda e offerta tra economia formale e informale, Secc. XIII–XVIII / Retail Trade. Supply and Demand in the Formal and Informal Economy from the 13<sup>th</sup> to the 18<sup>th</sup> Century*, Selezione di ricerche, Florenz 2015.
- 18 Radeff (wie Anm. 2), S. 397.
- 19 L. Carlen, «Markt und Marktrecht im Wallis im 16. Jahrhundert», *Blätter aus der Walliser Geschichte*, 16, 1974, S. 53f.
- 20 Radeff (wie Anm. 2), S. 394f.
- 21 Carlen (wie Anm. 19), S. 52; M.-C. Schöpfer Pfaffen, *Verkehrspolitik im Mittelalter. Bernische und Walliser Akteure, Netzwerke und Strategien*, Ostfildern 2011, S. 304f.
- 22 G. Glauert, «Ein Kärntner Grenzmarkt in den Karawanken im 17. und 18. Jahrhundert», in: *Südost-Forschungen*, 1938, S. 643–683.
- 23 H. Conrad Peyer, *Gewässer, Grenzen und Märkte in der Schweizergeschichte* (= Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, 48, 3, 143. Neujahrsblatt), Zürich 1979, S. 33f., 37; Id., «Die Märkte der Schweiz in Mittelalter und Neuzeit», in: Id., *Könige, Stadt und Kapital. Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters*, hrsg. v. L. Schmugge, R. Sablonier, K. Wanner, Zürich 1982, S. 243–261 (hier S. 256, 258, 261). Zu den Niederlanden cf. J. de Vries, *The Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500–1700*, New Haven 1974, S. 155f.
- 24 H. Dubois, *Les foires de Chalons et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du Moyen Âge, vers 1280–vers 1430*, Paris 1976; Ph. Braunstein, «Les foires de Chalon: un entre-deux dans l'histoire du commerce européen (Note critique)», *Annales E.S.C.*, 34, 1979, S. 172–179.
- 25 M. Cassandro, *Il Libro Giallo di Ginevra della compagnia fiorentina di Antonio della Casa e Simone Guadagni 1453–1454*, Prato 1975, S. 54.
- 26 J.-F. Bergier, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*, Paris 1963, S. 371–379, 391–407.
- 27 E. Demo, «Mercanti e mercanzie alle fiere di Bolzano ed Egna nella prima metà del'500», in: *Geschichte und Region / Storia e regione*, 5, 1996, S. 345–365; Id., «Le fiere di Bolzano tra basso Medioevo ed età moderna (secc. XV–XVI)», in: Cavaciocchi (wie Anm. 16), S. 707–722.
- 28 M. A. Denzel, *Die Bozner Messen und ihr Zahlungsverkehr (1633–1850)*, Bozen 2005 (mit Zusammenfassung der älteren Literatur).
- 29 A. Bonoldi, «Handel und Kreditwesen zwischen Italien und Deutschland: Die Stadt Bozen und ihre Messen vom 13. bis ins 19. Jahrhundert», *Scripta Mercaturae*, 42, 1, 2008, S. 9–26; Id., «Commercio e credito tra Italia e Germania: Bolzano e le sue fiere tra XIII e XIX secolo», in: I. Lopane, E. Ritrovato (Hrsg.), *Tra vecchi e nuovi equilibri: domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea*, Bari 2007, S. 7–22.
- 30 H. Heiss, «Die ökonomische Schattenregierung Tirols. Zur Rolle des Bozner Merkantilmagistrats vom 17. bis ins frühe 19. Jahrhundert», *Geschichte und Region / Storia e regione*, 1, 1992, S. 66–85.
- 31 A. Bonoldi, *La fiera e il dazio: economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento*, Trient 1999 (mit Zusammenfassung der älteren Literatur).

- 32 R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle: Lyon et ses marchands (environs de 1520–environs de 1580)*, Paris/La Haye 1971.
- 33 M. Gelfi, *La fiera di Bergamo. Il volto di una città attraverso i rapporti commerciali*, Bergamo 1993.
- 34 M. North, «Von den Warenmessen zu den Wechselmessen. Grundlagen des europäischen Zahlungsverkehrs in Spätmittelalter und Früher Neuzeit», in: P. Johanek, H. Stoob (Hrsg.), *Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit*, Köln/Weimar/Wien 1996, S. 223–238 (hier S. 226); Bergier (wie Anm. 26), S. 230, 238f., 269f., 433.
- 35 M. A. Denzel, «Das europäische Messesystem und die Bedeutung von «Grenzmärkten». Die Bozner und Leipziger Messen als Fallbeispiele», in: W. Huschner, E. Bünz, Ch. Lübke (Hrsg.), *Italien – Mitteldeutschland – Polen. Geschichte und Kultur im europäischen Kontext vom 10. bis zum 18. Jahrhundert*, Leipzig 2013, S. 777–794.
- 36 G. Mühlberger, «Absolutismus und Freiheitskämpfe (1665–1814)», in: J. Fontana et al. (Hrsg.), *Geschichte des Landes Tirol*, Bozen 1985, Bd. 2, S. 289–579 (hier S. 425).
- 37 E. Faber, «Trieste and the Austrian Litoral, 1700–1850», in: L. François, A. K. Isaacs (Hrsg.), *The Sea in European History*, Pisa 2011, S. 57–70 (hier S. 61f.) – Zur neuen Bedeutung von Triest im internationalen Handel M. A. Denzel, «Österreichs Direkthandel mit Übersee. Die kommerziellen Verbindungen von Triest über See (18. Jahrhundert bis 1914)», *Jahrbuch für europäische Überseegegeschichte*, 13, 2013, S. 105–145 (mit Zusammenfassung der älteren Literatur).
- 38 A. Beer, «Die österreichische Handelspolitik unter Maria Theresia und Josef II.», *Archiv für österreichische Geschichte*, 86, 1899, S. 121ff. (hier S. 168 Anm. 124).
- 39 H. Weiss, «Über die Verlagerung von Transit-Handelswegen zwischen Süddeutschland und Oberitalien um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Nach einer zeitgenössischen österreichischen Wirtschaftsstudie des Freiherrn Karl Hieronymus Cristani v. Rall», in: W. Abel et al. (Hrsg.), *Wirtschaft, Geschichte und Wirtschaftsgeschichte. Festschrift zum 65. Geburtstag von Friedrich Lütge*, Stuttgart 1966, S. 206–226 (hier S. 210–213); Bonoldi (wie Anm. 31), S. 84f., 125 Anm. 310, 267 Anm. 623, 288f., 316, 327f., 330–333; R. A. Ganzoni, «Der Gesandte Peter Conradin Planta und das Strassenprojekt Chiavenna–Nauders», in: *38. Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden, Jg. 1908*, Chur 1909, S. 113–199. Die einschlägigen Unterlagen in: Südtiroler Landesarchiv Bozen, Archivio del Magistrato Mercantile / Archiv des Merkantilmagistrats, 3.7.6, fasc. 11: *Diversi Sovrani Comandi, Riccorsi, e Promemoria toccanti le Fiere, che si volevano erigere a Chiavenna (1718)*, fol. 200–237; 3.7.9, fasc. 28: *Affare delle due Fiere all'Anno, che si volevan erigere a Chiavenna (1742)*, fol. 462–521; 3.7.27, fasc. 20: *Diverse Notizie, e Carteggio tenuto in occasione che daverasi erigere una nuova strada commerciale per la Val Telina verso Chiavenna (1774)*, fol. 406–441 (hier insbesondere fol. 422–423).
- 40 A. Bonoldi, «The End of the Fair. The Decline of an Alpine Market in the First Half of the Nineteenth Century», in: Id. et al. (Hrsg.), *Merchants in Times of Crises, 16<sup>th</sup> to 19<sup>th</sup> Century*, Stuttgart 2015, S. 183–203.
- 41 J. Mathieu, «Zur wirtschaftlichen Bedeutung des Alpwesens in der frühen Neuzeit», in: L. Carlen, G. Imboden (Hrsg.), *Alpe – Alm. Zur Kulturgeschichte des Alpwesens in der Neuzeit. Vorträge des dritten internationalen Symposiums zur Geschichte des Alpenraums (Brig 1993)*, Brig 1994, S. 89–104.
- 42 L. Carlen, G. Imboden (Hrsg.), *Der Wein in den Alpenländern. Vorträge des vierten internationalen Symposiums zur Geschichte des Alpenraums (Brig 1995)*, Brig 1997.
- 43 J. Mathieu, *Eine Agrargeschichte der inneren Alpen. Graubünden, Tessin, Wallis 1500–1800*, Zürich 1992.
- 44 N. Grass, «Vieh- und Käseexport aus der Schweiz in angrenzende Alpenländer besonders im 16. und 17. Jahrhundert», in: L. Carlen, G. Imboden (Hrsg.), *Wirtschaft des alpinen Raums im 17. Jahrhundert. Vorträge eines internationalen Symposiums*, Brig 1988, S. 113–177.
- 45 Ohne hier wegen der Fülle der gehandelten Waren ins Detail gehen zu können, sei für den von ihr untersuchten Raum auf Radeff (wie Anm. 2), S. 101–110, verwiesen, wo eine detaillierte Übersicht über den Warenhandel gegeben wird.

- 46 *Ibid.*, S. 450f., 469–493.
- 47 *Ibid.*, S. 260–272.
- 48 W. Schnyder, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, Zürich 1973, 1. Bd., S. 40, 42, verwiesen werden; cf. auch G. Mira, *Le fiere lombarde nei secoli XIV–XVI*, Como 1955, S. 40.
- 49 Carlen (wie Anm. 19), S. 54 mit Anm. 27.
- 50 Peyer 1979 (wie Anm. 23), S. 36f.; Id. 1982 (wie Anm. 23), S. 259f.
- 51 Radeff (wie Anm. 2), S. 283f., 484.
- 52 Schnyder (wie Anm. 48), S. 41.
- 53 Radeff (wie Anm. 2), S. 283, 472f., 476, 482–484, 486, 488.
- 54 *Ibid.*, S. 282f., 477, 479, 493.
- 55 Insbesondere P. Johaneck, H. Stoob (Hrsg.), «Europäische Messen und Märktesysteme in Mittelalter und Neuzeit», Köln/Weimar/Wien 1996; F. Irsigler, M. Pauly (Hrsg.), *Messen, Jahrmärkte und Stadtentwicklung in Europa / Foires, marchés annuels et développement urbain en Europe*, Trier 2007; P. Lanaro (Hrsg.), *La pratica dello scambio. Sistemi di fiere, mercanti e città in Europa (1400–1700)*, Venedig 2003.
- 56 M. Körner, «Das System der Jahrmärkte und Messen in der Schweiz im periodischen und permanenten Handel 1500–1800», *Jahrbuch für Regionalgeschichte und Landeskunde*, 19, 1993–1994, S. 13–34; franz.: «Le système des marchés annuels et des foires en Suisse dans la cadre du marché périodique et permanent (1500–1800)», in: Irsigler/Pauly (wie Anm. 55), S. 135–159.
- 57 Schöpfer Pfaffen (wie Anm. 21), S. 304f.; Carlen (wie Anm. 19), S. 51–55 (hier S. 52).
- 58 Cf. Schnyder (wie Anm. 48), S. 40, 42.
- 59 Radeff (wie Anm. 2), S. 469–493.
- 60 A. Ryff, *Reisebüchlein, hrsg. u. eingeleitet v. Friedrich Meyer mit einem Beitrag v. Elisabeth Landolt*, Basel 1972.
- 61 G. Mandich, «Geld- und Kreditwesen der Bozner Märkte (1633–1664)», in: *Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Südtirols. Festschrift zum 125jährigen Bestehen der Südtiroler Landessparkasse*, Bozen 1979, S. 459–548 (hier S. 507f.). Cf. Denzel (wie Anm. 28), Kap. 4.8. und 4.9., insbesondere S. 253.
- 62 E. Hasse, *Geschichte der Leipziger Messen*, Leipzig 1885, S. 188.
- 63 W. Rausch, *Handel an der Donau*, Bd. I: *Die Geschichte der Linzer Märkte im Mittelalter*, Linz 1969.
- 64 Peyer 1982 (wie Anm. 23), S. 260f.
- 65 Cf. J. Mathieu, «Landwirtschaft und Städtewachstum im Alpenraum (1500–1800)», *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, 5, 2000, S. 157–171; F. Mathis, «Handel und Städtewachstum. Das Beispiel der österreichischen Alpen», *Ibid.*, 3, 1998, S. 195–205.